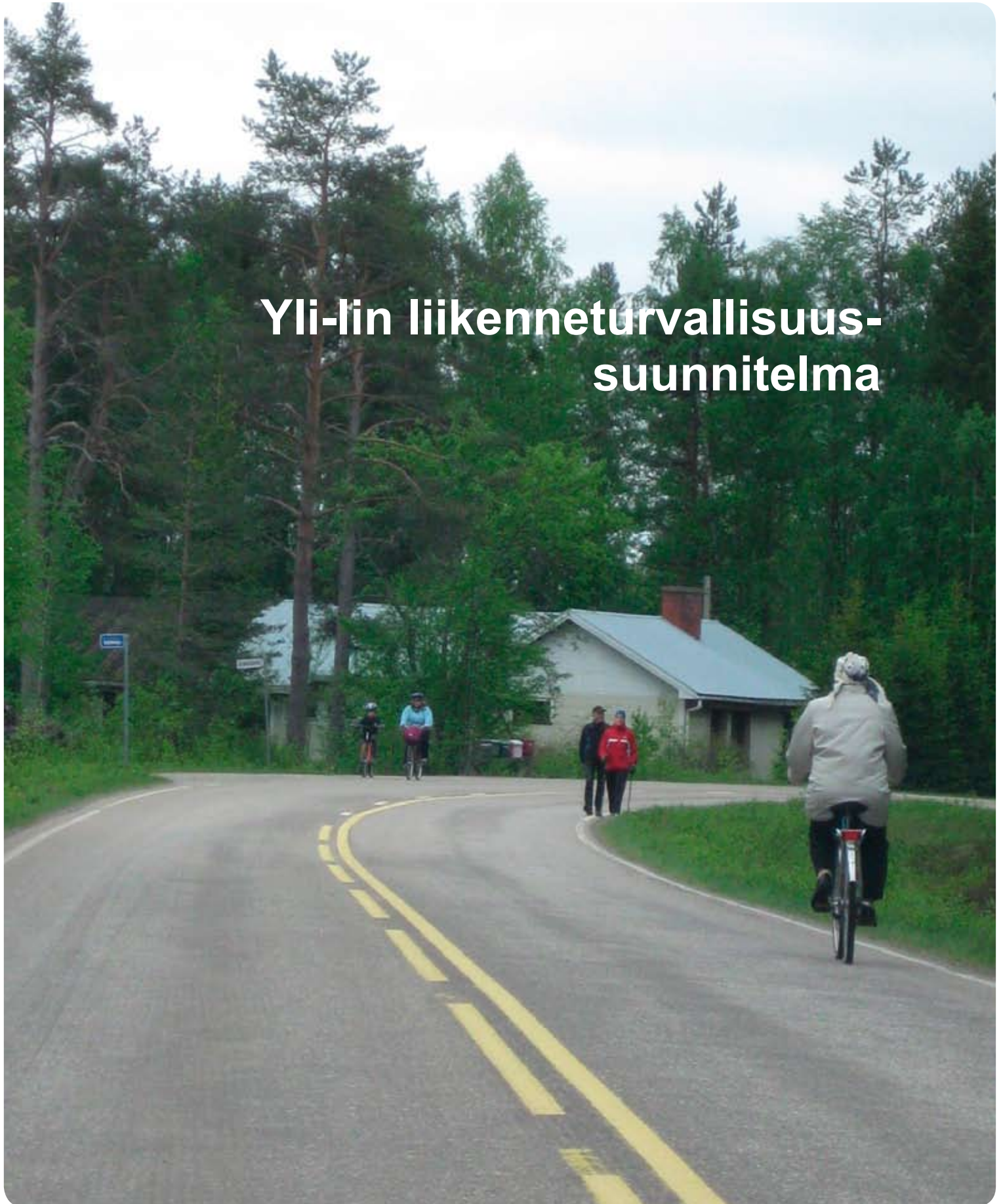




Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Yli-lin liikenneturvallisuu- suunnitelma





# **Yli-lin liikenneturvallisuus- suunnitelma**

Taitto: Laura Pöllänen  
Kansikuva: Tarja Jääskeläinen  
Valokuvat ja kartat: Noora Airaksinen ja Laura Pöllänen

Kopijyvä Oy

Kuopio 2010

## TIIVISTELMÄ

Haukiputaan, Iin ja Yli-Iin kunnat ovat laatineet liikenneturvallisuussuunnitelmat kunnille yhteisenä suunnitteluprosessina. Työn tuloksena laaditut kuntakohtaiset suunnitelmaraportit sisältävät sekä liikenneympäristön parantamissuunnitelmat että liikennekasvatustyön kehittämissuunnitelmat. Kuntien liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelua ohjasivat työn aikana määritellyt kunnille yhteiset liikenneturvallisuuden parantamista koskevat periaatteet sekä tarkemmin kuntakohtaiset erityispiirteet. Myös liikennekasvatustyön kehittämissuunnitelma laadittiin kunnille yhteisten periaatteiden ohjaamina.

Yli-Iin kuntaan on esitetty liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä yhteensä 33 kohteeseen. Parantamistoimenpiteiden suunnittelussa on painotettu pieniä, mutta tehokkaita toimenpiteitä ja niissä on keskitytty erityisesti keskustaaajamaan, kyliin sekä koulujen ympäristöihin taajamassa ja haja-asutusalueilla. Toimenpiteiden toteuttaminen on vaiheistettu kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan; vuosina 2010-2013 ja 2014-2017 sekä vuoden 2018 jälkeen toteutettaviin toimenpiteisiin. Ehdotettavista toimenpiteistä on esitetty raportissa lyhyet yleiskuvaukset sekä tarkemmat, helposti päivitettävissä olevat toimenpidekartat ja –taulukot. Parantamistoimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu yhteensä 2,4 milj. €.

Yksittäisiin kohteisiin ehdotettujen parantamistoimenpiteiden ohella on esitetty myös yleisperiaatteita koskien mm. asuinalueiden 30 km/h-rajoitusten käyttöönottoa ja väistämisvelvollisuuskäytäntöjä, hidasteiden käyttöperiaatteita, nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia, suojateiden havaittavuuden parantamista, yksityistieliittyneiden näkemäraivauksia sekä mm. hajarakentamisen hallintaa. Lisäksi on esitetty esteettömyyden parantamisperiaatteita ja -toimenpiteitä.

Liikennekasvatustyön kehittämissuunnitelmassa on määritelty kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintamalli ja tehtävät, kytkeytyminen seudulliseen liikennekasvatustyöhön sekä hallintokuntakohtaiset liikennekasvatustyön tavoitteet ja toimenpideehdotukset. Lisäksi on esitetty keskeisten yhteistyökumppaneiden osallistuminen liikennekasvatustyöhön sekä esitetty keinoja työnantajien saamiseksi mukaan liikenneturvallisuuden parantamiseen. Raportissa on esitetty myös liikennekasvatustyön kehittämisspolku kunnassa sekä liikenneturvallisuustyön seurannan toimintatavat.



## ALKUSANAT

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ely) sekä Haukiputaan, Iin ja Yli-Iin kunnat käynnistivät keväällä 2009 kunnille yhteisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen. Suunnitteluprosessi hoidettiin kunnille yhteisenä. Työn tuloksena laadittiin kaikkiin kuntiin omat kunta-kohtaiset suunnitelmaraportit, jotka sisältävät sekä liikenneympäristön parantamissuunnitelmat että liikennekasvatustyön kehittämissuunnitelmat. Suunnitelman laatimista ohjanneeseen ohjausryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

Tarja Jääskeläinen	Pohjois-Pohjanmaan ely
Heino Heikkinen	Pohjois-Pohjanmaan ely
Raimo Pöykiö	Pohjois-Pohjanmaan ely
Leo Oja	Pohjois-Pohjanmaan ely
Jukka Sipilä	Haukiputaan kunta
Seija Länden	Haukiputaan kunta
Markku Vitikka	Iin kunta
Eero Ylitalo	Yli-Iin kunta
Eero Kalmakoski	Liikenneturva
Yrjö Kropsu	Poliisi

Suunnitelman laatimisen aikana Yli-Iin kuntaan perustettiin myös liikenneturvallisuustyöryhmä. Työryhmän antamat kommentit on huomioitu sekä liikenneympäristön parantamistoimenpiteissä että liikennekasvatustyön kehittämissuunnitelmassa.

Suunnitelman on laatinut Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Yli-Iin kunnan toimeksiannosta Sito-Kuopio Oy, jossa työstä on vastannut projektipäällikkönä DI Petri Launonen. Työhön ovat osallistuneet lisäksi DI Noora Airaksinen, ins.AMK Laura Pöllänen ja DI Marko Tikkanen.

Oulussa toukokuussa 2010

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus





## SISÄLTÖ

SISÄLTÖ	7
<b>1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT</b>	<b>9</b>
1.1 Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään	9
1.2 Väestö, työpaikat ja palvelut	10
1.3 Maankäyttö ja kaavoitus	10
1.3.1 Nykyinen maankäyttö	10
1.3.2 Kaavoitus	11
1.4 Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne	11
1.4.1 Tie- ja katuverkon erityispiirteet	11
1.4.2 Liikennemäärät	12
1.4.3 Tievalaistus	13
1.4.4 Kevyen liikenteen väylät	13
1.4.5 Nopeusrajoitukset	14
1.4.6 Hidasteet	15
1.5 Aikaisemmat suunnitelmat	15
<b>2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA</b>	<b>16</b>
2.1 Liikenneonnettomuudet	16
2.2 Liikenneturvallisuukskyselyt	21
<b>3 LIIKENNETURVALLISUUSTAVOITTEET</b>	<b>29</b>
3.1 Tavoiteasettelun taustaa	29
3.2 Yli-lin liikenneturvallisuuustavoitteet	30
3.2.1 Määrälliset tavoitteet	30
3.2.2 Toiminnalliset tavoitteet	30
<b>4 LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISTOIMENPITEET</b>	<b>32</b>
4.1 Suunnittelun lähtökohdat	32
4.2 Työn aikana määritellyt kunnille yhteiset periaatteet	32
4.3 Toimenpiteet	36
4.4 Toimenpideohjelmat ja vaikutukset	43
4.5 Toimenpiteiden vaikutukset	44
<b>5 ESTEETTÖMYYS</b>	<b>45</b>
5.1 Esteettömyyden nykytila	45
5.2 Kehittämistoimenpiteet	47

6	LIIKENNEKASVATUSTYÖN KEHITTÄMINEN	49
6.1	Yleistä	49
6.2	Liikennekasvatustyön nykytila	49
6.3	Liikennekasvatustyö on yhteistyötä	49
6.4	Liikenneturvallisuustyöryhmä ja ryhmän toimintamalli	51
6.5	Seudullinen liikennekasvatustyö	53
6.6	Hallintokuntien liikennekasvatustyön tavoitteet ja toimenpide- ehdotukset	54
6.6.1	Tekninen toimi	54
6.6.2	Koulutoimi	55
6.6.3	Sosiaali- ja terveystoimi	56
6.6.4	Nuoriso- ja vapaa-aikatoimi	58
6.6.5	Keskushallinto ja työsuojelu	59
6.7	Yhteistyökumppanit	60
6.8	Liikennekasvatustyön kehittämispolku ja ensimmäiset askeleet	61
6.9	Työnantajat	62
7	JATKOTOIMENPITEET	63
7.1	Suunnitelman käsittely	63
7.2	Jatkosuunnittelu	63
7.3	Seuranta	63
	LIITTEET	66

---

LIITE 1 Toimenpidekartat ja -taulukot

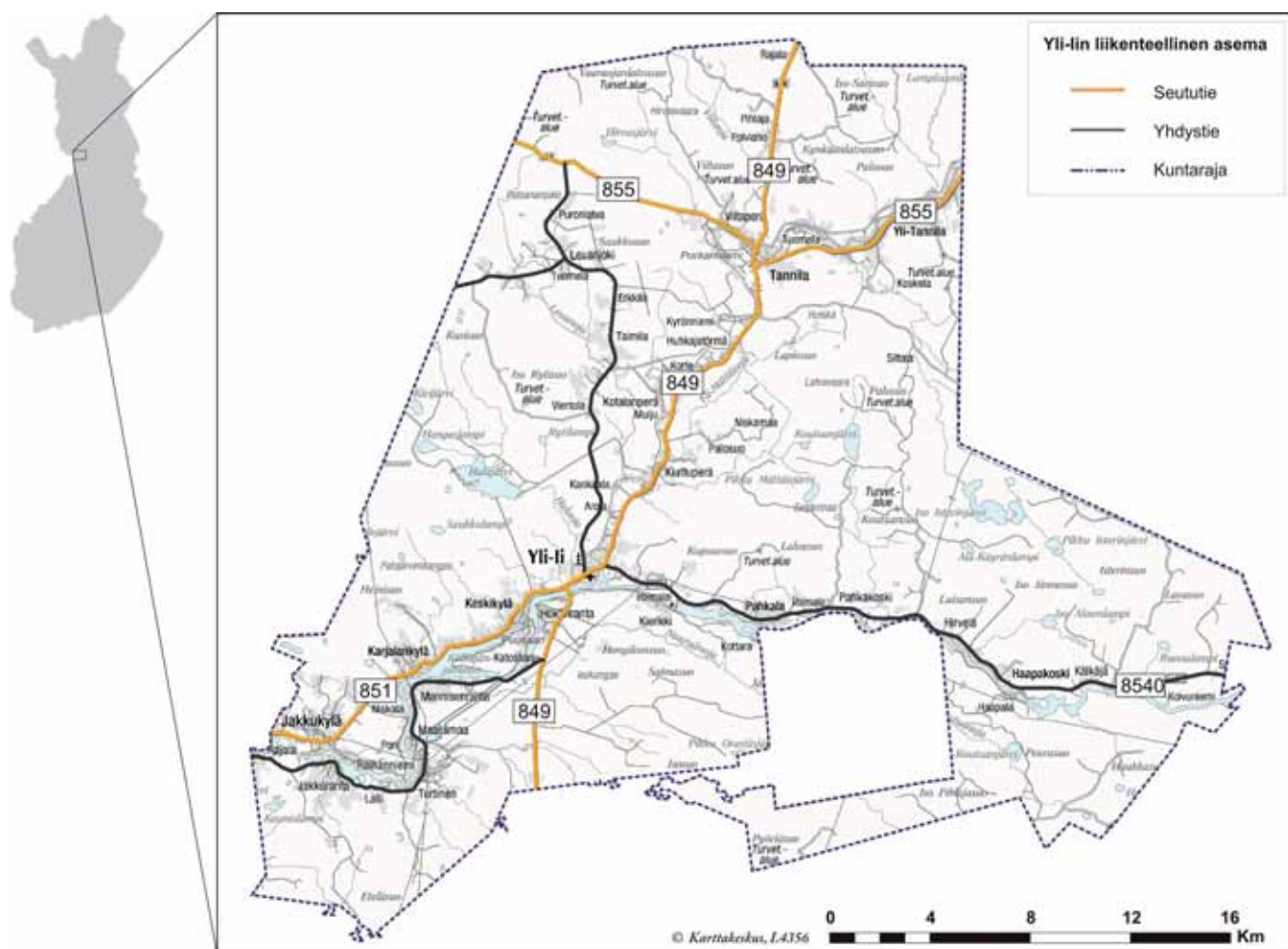
LIITE 2 Yhteenveto Liikenneturvan materiaaleista.

## 1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

### 1.1 Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään

Yli-lin kunta sijaitsee Pohjois-Pohjanmaalla. Kunta on osa Oulun seutua ja seudulla on vireillä laaja kuntaliitos, jonka yhteydessä myös Yli-li tulisi liittyvän Ouluun.

Seututiet 849, 851 ja 855 muodostavat kunnan tieverkon rungon. Kunnan läpi pohjois-etelä -suunnassa kulkeva seututie 849 (Kiiminki-Yli-li-Ylikärppä-Tainiemi) muodostaa yhteyden valtatielle 20. Seututiet 851 (Ii-Yli-li) ja 855 (Pudasjärvi-Olhava) muodostavat yhteydet valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeälle valtatielle 4. Lähimmät rautatieasemat sijaitsevat Oulussa ja Kemissä. Lähin lentoasema sijaitsee Oulussa. (Kuva 1).



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti ja kunnan liikenteellinen asema.

Ihmisten liikkuminen perustuu koko kunnan alueella henkilöautoon, jolla tehdään suurin osa matkoista. Kevyttä liikennettä käytetään pääosin lyhyisiin 0-5 km pituisiin matkoihin. Joukkoliikenteen osuus on vähäinen. Tie- ja katuverkon merkitys on erittäin suuri myös kuljetusten hoitamisessa.

## 1.2 Väestö, työpaikat ja palvelut

### Väestö

Yli-lin kunnassa asui vuoden 2009 lopussa noin 2 180 henkilöä. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan kunnan asukasmäärä tulee vähenemään vuoteen 2030 mennessä noin 300 henkilöllä.

### Työpaikat ja pendelöintiliikenne

Yli-lissä merkittävimpiä työllistäjiä ovat yhteiskunnalliset palvelut sekä maa- ja metsätalous.

Työpaikkoja Yli-lin kunnan alueella on noin 435 kpl. Yli-lissä asuvasta työvoimasta 54 % työskenteli vuonna 2005 omassa asuinkunnassaan. Suhteessa työpaikkamääriin on Yli-lin pendelöintiliikenteen osuus suuri: Oulussa käy töissä 175 ja lissä 80 Yli-lissä asuvaa. Muista kunnista kävivät Yli-lissä eniten töissä Oulussa asuvat (25 henkilöä) ja lissä asuvat (20 henkilöä).

### Palvelujen saavutettavuus

Kuntakeskus on kunnan voimakkain palvelukeskittymä, mutta suuri osa asiointiliikenteestä suuntautuu sekä Ouluun että osin myös lihin. Kuntakeskuksessa olevat lähipalvelut ovat saavutettavissa hyvin myös kevyellä liikenteellä, pidemmät matkat tehdään kuitenkin suurelta osin henkilöautoilla. Liikkumista synnyttävät paljon myös vapaa-ajan matkat, jotka suuntautuvat suurelta osin oman kunnan alueelle. Myös ko. matkat tehdään suurelta osin henkilöautoilla, lähiliikkumisympäristöissä tehtäviä kevyen liikenteen matkoja lukuun ottamatta.

Tuleva Oulun seudun kuntien laaja kuntaliitos voi tulevaisuudessa muuttaa merkittävästi myös kunnan liikkumistarpeita mm. mahdollisesta palvelujen keskittymisestä johtuen.

Yli-lin kunnassa on kolme perusopetusta antavaa koulua, joista kaksi on alakouluja ja yksi toimii sekä ala- että yläkouluna. Lukuvuonna 2009-2010 oli ala- ja yläkouluissa oppilaita yhteensä noin 280. Oppilasmäärien ennustetaan vähenevän siten, että lukuvuonna 2013-2014 oppilaita olisi ala- ja yläkouluissa yhteensä noin 270.

## 1.3 Maankäyttö ja kaavoitus

### 1.3.1 Nykyinen maankäyttö

Nykyinen asutus keskittyy suurelta osin kirkonkylään ja lijoen varteen. Kirkonkylän ohella ovat merkittäviä kyliä lijoen varteen sijoittuvat Jakkukylä ja Karjalankylä sekä Tannila. Kunnalle on tyypillistä em. kirkonkylän ja kylien ohella vilkas hajarakentaminen. Ko. suuntaus on johtamassa liikenneturvallisuudenkin kannalta haasteelliseen yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Yhdyskuntarakenteen kehitys näkyy kulkumuotojakaumassakin havaittavana kahden auton talouksien osuuden kasvuna.

### 1.3.2 Kaavoitus

#### Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava on vahvistettu vuonna 2005. Maakuntakaavassa on osoitettu Pohjois-Pohjanmaan alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä sellaiset aluevaraukset, jotka ovat tarpeen maakunnan kehittämisen kannalta. Kaavassa on osoitettu maakunnan aluerakenne sekä mm. kaupunki- ja maaseutualueiden kehittämisvyöhykkeet, matkailun vetovoima-alueet, liikenneverkon ja logistiikka-alueiden kehittäminen, tuulivoima-alueita, luonnon monikäyttöalueita, virkistysreittejä, luonnonsuojelualueet ja kulttuuriympäristön arvoja. Maakuntakaavan osalta ei liikenneturvallisuuksuunnitelman tarkkuustaso huomioon ottaen ole osoitettavissa sellaisia kohteita, jotka tulisi ottaa suunniteltavissa toimenpiteissä huomioon.

#### Yleiskaavat

Yli-lin kunnan alueella ovat voimassa Kierikin alueen osayleiskaava, Jakkukylän osayleiskaava, Karjalankylän osayleiskaava sekä Siuruanjoen ranta-alueiden I- ja II- vaiheen osayleiskaavat.

#### Asemakaavat ja ranta-asemakaavat

Yli-lin asemakaava-alueet sijoittuvat kirkonkylälle. Kirkonkylän asemakaavaa ollaan parhaillaan laajentamassa ja muuttamassa. Yli-lin kunnan alueella on ranta-asemakaavoja Jakkukylän Laukanniemessä, Halajärvellä ja Poikin- niemessä.

Edellä mainittujen kaavojen vaikutukset liikennesuunnitteluun on tarkistettu ja otettu huomioon esitettävissä parantamistoimenpiteissä. Uusien kaavojen laatimisvaiheessa tulee maankäytön suunnittelu sovittaa yhteen liikennesuunnittelun kanssa, tarkistaa kaavojen liikenneturvallisuuksivaikutukset sekä pyrkiä laajemminkin turvallisiin ja viihtyisiin lähiliikkumisympäristöihin, jotka mahdollistavat esim. lasten ja ikääntyneiden omatoimisen liikkumisen ja minimoivat liikkumistarpeita. Kaavojen liikenneturvallisuuksivaikutusten tarkistus- listoja on esitetty mm. Ympäristöministeriön julkaisuissa.

## 1.4 Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne

### 1.4.1 Tie- ja katuverkon erityispiirteet

Suunnittelualueella on maanteitä yhteensä 137 km. Tästä seututeiden osuus on 69 km ja yhdysteiden 68 km. Katuja Yli-lin kunnassa on yhteensä 7 km ja yksityisteitä yhteensä 52 km.

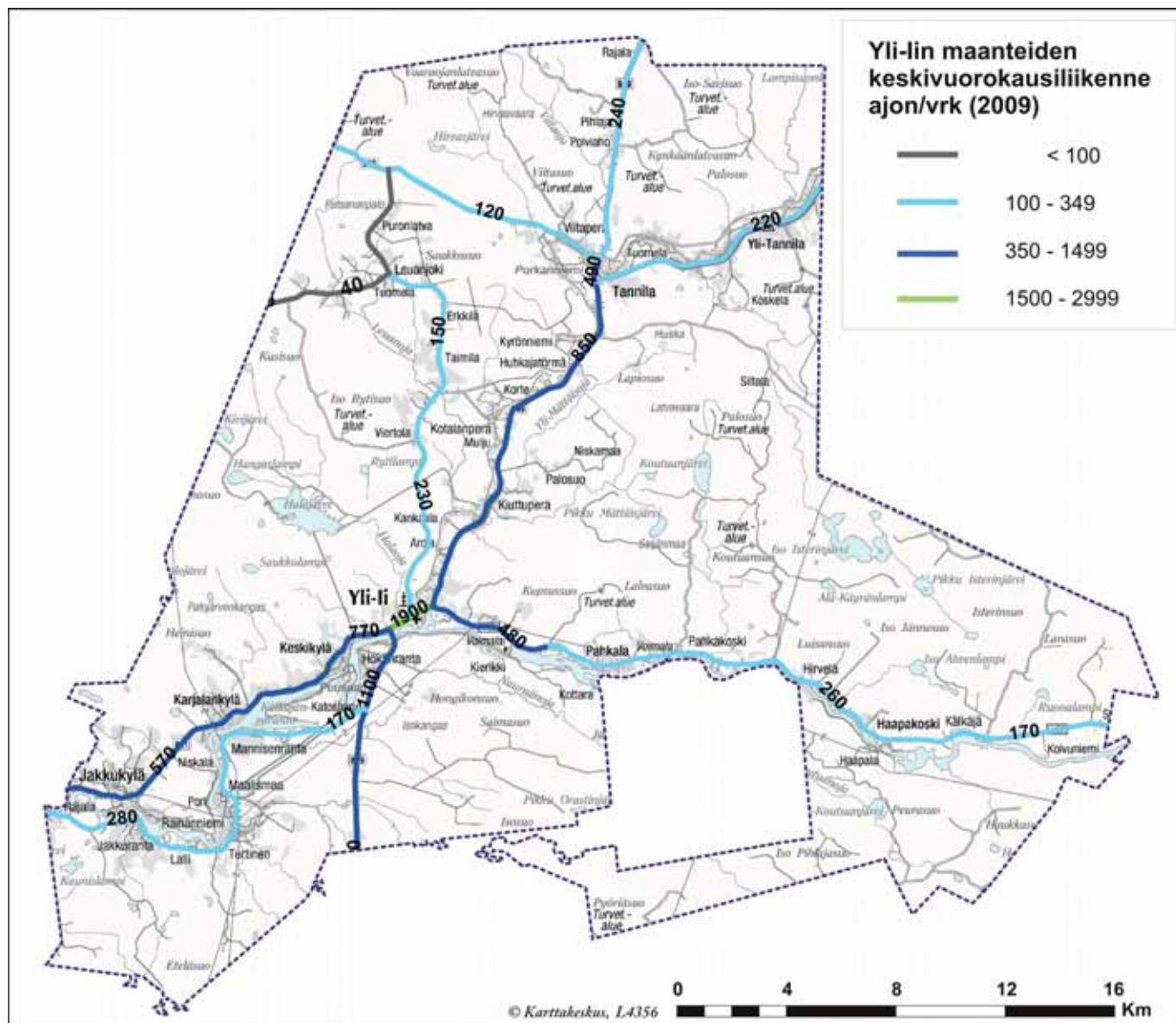
Seututieverkko muodostaa kuntakeskuksen ja kyliä yhdistävän tieverkon rungon sekä yhteydet kunnasta valtateille 4 ja 20 sekä naapurikuntiin. Kunnan läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkeva maantie 849 (Kiiminki-Yli-li-Ylikärppä-Taininiemi) muodostaa yhteyden valtatielle 20. Maantie 851 on merkittävä yhteys lin ja Yli-lin kuntakeskusten välillä. Lisäksi maantie 855 (Pudasjärvi-Olhava) on yhteys valtatieltä 4 Tannilaan sekä Pudasjärvelle.

Tieverkon hiussuoniston muodostaa haja-asutusalueella asumiselle ja liikumiselle sekä mm. maa- ja metsätaloudelle tärkeä laaja alempi tieverkko sekä yksityistie- ja metsäautotieverkosto.

### 1.4.2 Liikennemäärät

Yli-lin keskustan kautta kulkevan maantien 849 liikennemäärä on kirkonkylän eteläpuolella 1 000-1 100 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 8-10 %). Yli-lin keskustan kohdalla liikennemäärä on 1 900 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 9 %).

Maantieverkostolla on yhdysteitä, joiden liikennemäärät ovat pieniä (alle 200 ajon./vrk) (Kuva 2).



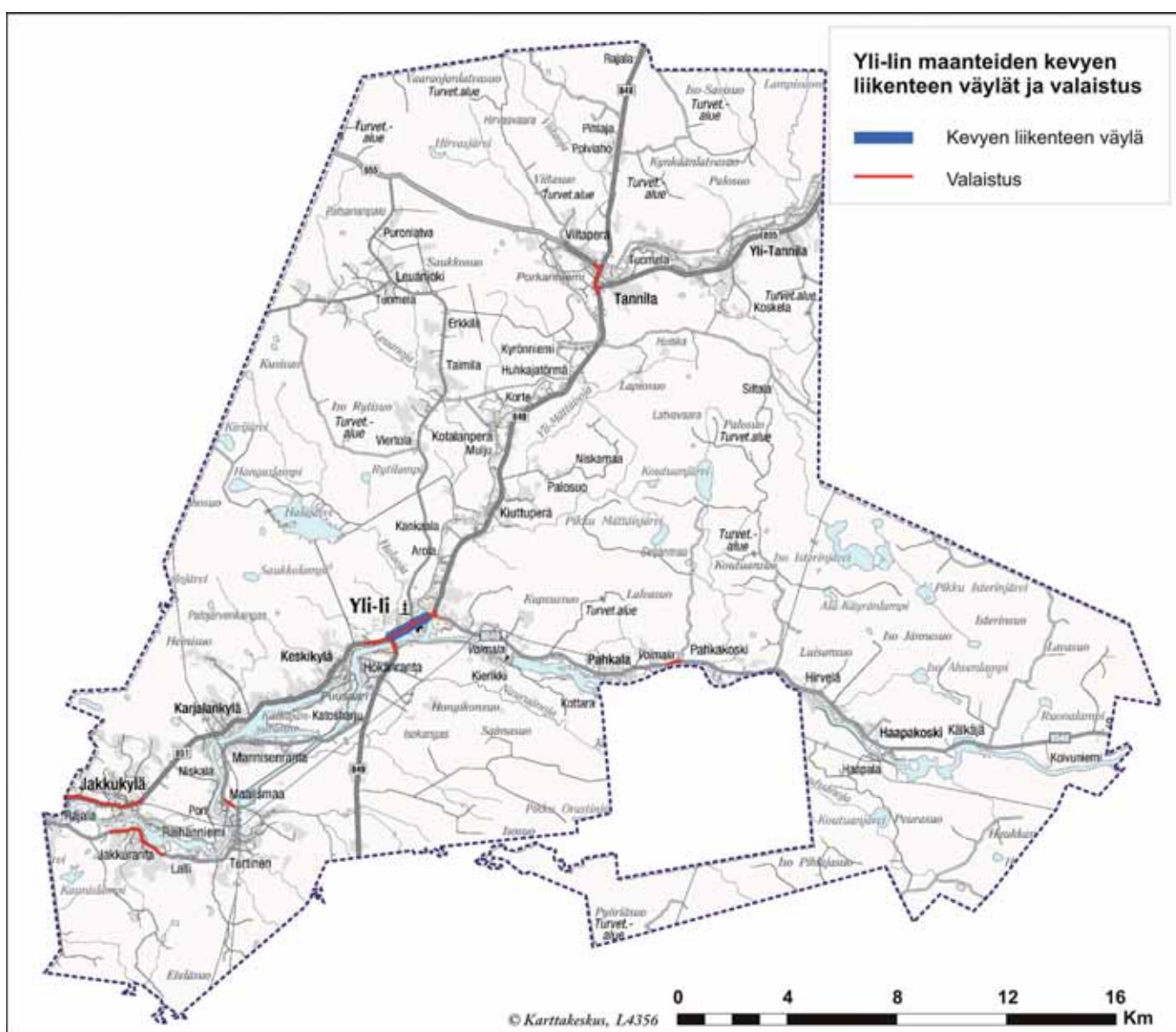
Kuva 2. Yli-lin maanteiden keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät.

### 1.4.3 Tievalaistus

Yli-lissä on valaistusta maantieverkolla noin 11 km matkalla. Valaistusta on Yli-lin keskusta-alueen lisäksi Jakkukylässä, Tannilassa sekä Jakkurannalla. (Kuva 3). Maantieverkon ohella valaistusta on toteutettu lähes koko katuverkolle ja kevyen liikenteen väylille.

### 1.4.4 Kevyen liikenteen väylät

Kunnan alueella on maanteiden varsilla olevia kevyen liikenteen väyliä yhteensä noin 2,1 km:n matkalla maantien 849 varrella Yli-lin keskustan kohdalla. (Kuva 3). Katuverkolla on lisäksi kevyen liikenteen väyliä noin 1,3 km.

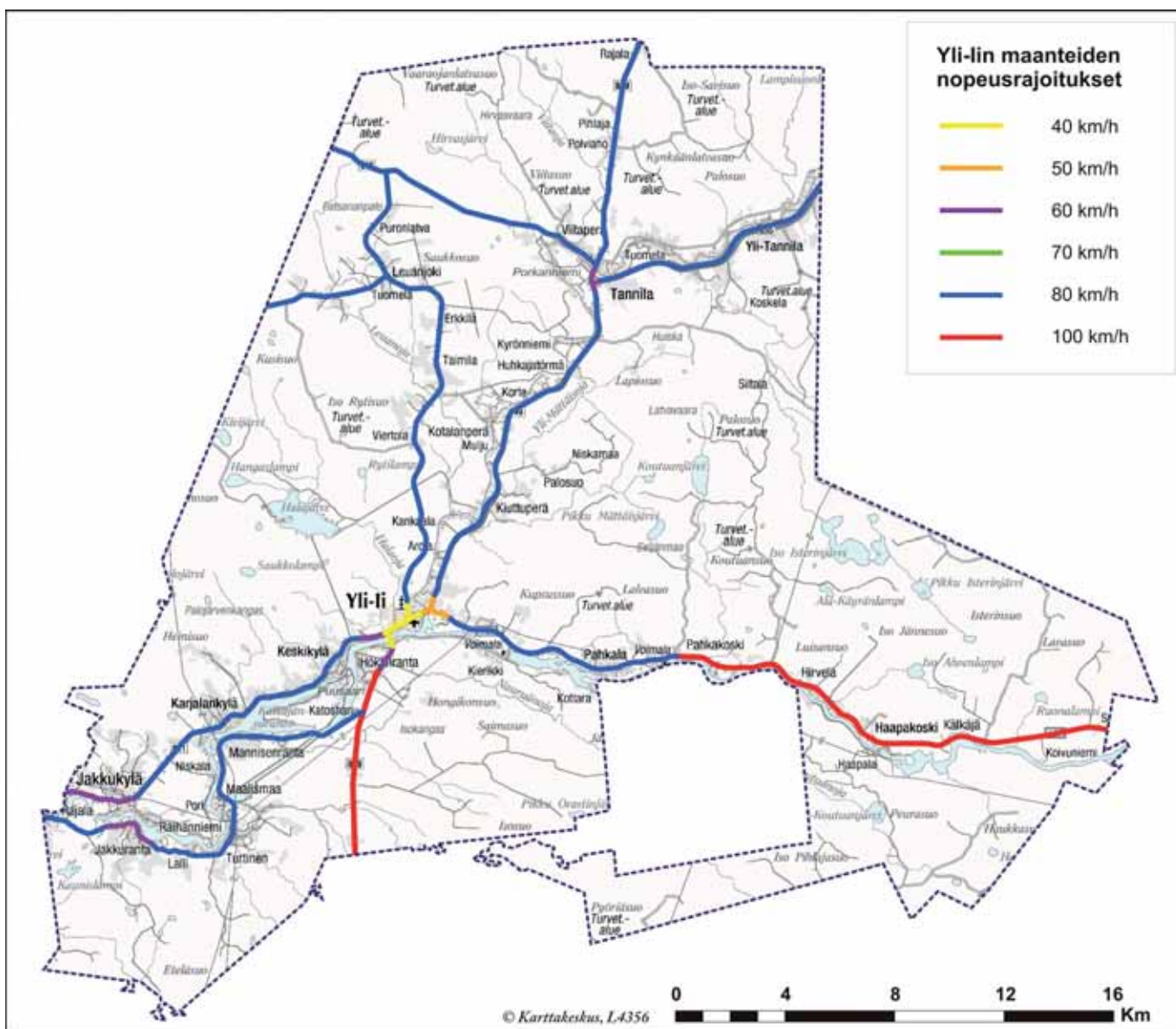


Kuva 3. Yli-lin maanteiden tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät (tilanne 25.5.2009).

### 1.4.5 Nopeusrajoitukset

Sekä seututiellä 849 Yli-listä Kiimingin suuntaan että maantiellä 8540 Yli-listä valtatie 20 suuntaan on kesäajan 100 km/h-nopeusrajoitus. Muutoin seutu- ja yhdystieverkoston nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 80 km/h lukuun ottamatta kuntakeskusta ja kyliä, joiden kohdalla nopeusrajoitus on 60 km/h tai alhaisempi. Taajaman kohdalla nopeusrajoitus on 40 km/h. Talvinopeusrajoitus 70 km/h on käytössä mm. Yli-listä lihin johtavalla seututiellä.

Keskustaajamassa ja asuinalueilla on toteutettu kattavasti aluenopeusrajoitus 40 km/h, mutta rajoitusta tukemassa ei ole juurikaan tasa-arvoisia tontti- ja katujen välisiä liittymiä. Valtakunnan tasolla jatkuvasti yleistyvää asuinalueiden 30 km/h-nopeusrajoitusta ei ole käytössä.



Kuva 4. Yli-lin maanteiden nopeusrajoitukset (tilanne 25.5.2009).



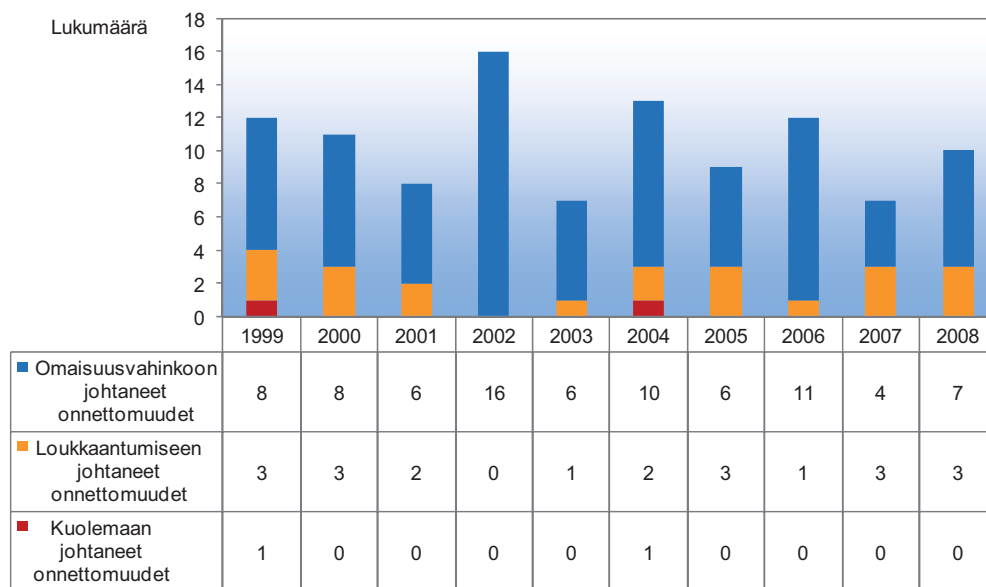


## 2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA

### 2.1 Liikenneonnettomuudet

Laadittu 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 1999-2008 tapahtuneet onnettomuudet. Onnettomuusaineisto saatiin Tiehallinnon onnettomuusrekisteristä. Huomioon otettavaa on, että tiedot kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista ovat erityisesti tarkasteluajanjakson alkupuolella sijaintitiedoiltaan puutteellisia.

Yli-lin kunnan alueella tapahtui vuosina 1999-2008 yhteensä 105 onnettomuutta, joista maanteillä tapahtui 98 kpl sekä kaduilla ja yksityisteillä 7 kpl. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 17 kpl (16,2 % kaikista onnettomuuksista), joista maanteillä tapahtui 16 kpl sekä kaduilla 1 kpl. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 2 kpl. Tapahtuneissa onnettomuuksissa kuoli yhteensä kolme ja loukkaantui 28 henkilöä. (Kuva 6)

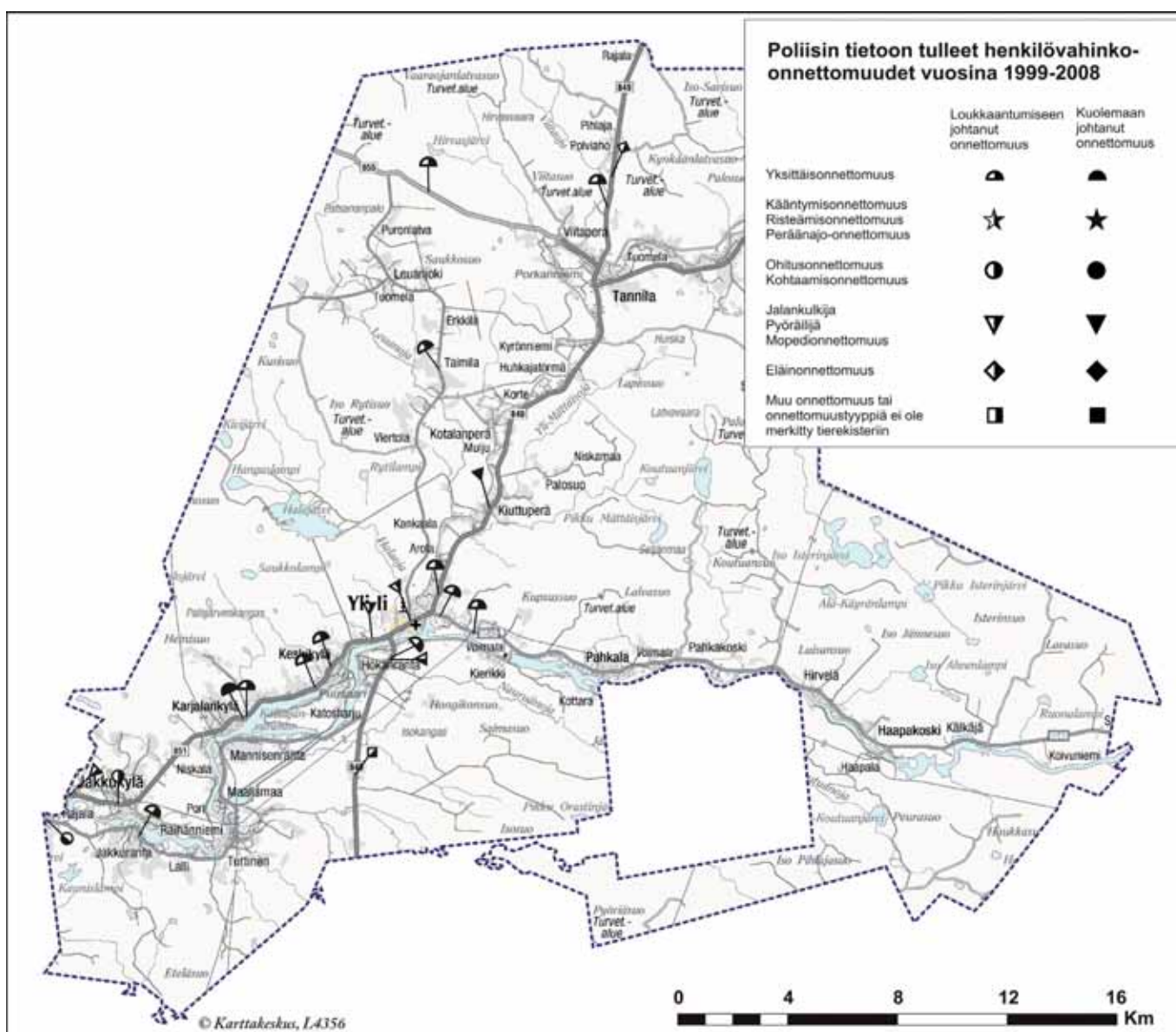


Kuva 6. Yli-lin tie- ja katuverkolla vuosina 1999-2008 tapahtuneet liikenneonnettomuudet.

Kuljettaja oli juopunut (alkoholionnettomuudet) yhteensä 16 onnettomuudessa (15,2 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 14 onnettomuudessa (14,3 %) sekä kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista kahdessa onnettomuudessa (28,6 %). Alkoholionnettomuuksista henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia oli kuusi. Alkoholionnettomuuksissa loukkaantui yhteensä kahdeksan ja kuoli kaksi henkilöä. (Kuva 6)

Yli-lin asukaslukuun suhteutettuna loukkaantui maanteillä tapahtuneissa onnettomuuksissa keskimäärin 1,09 ja kuoli keskimäärin 0,13 henkilöä vuodessa tuhatta asukasta kohti (Yli-lin asukasluku oli vuosina 1999-2008 keskimäärin 2298 asukasta). Vastaavat luvut olivat vuosina 1999-2008 valtakunnallisesti keskimäärin 0,89 ja 0,06. Luvuissa ovat mukana myös ne onnettomuudet, joissa kuljettaja oli juopunut (alkoholionnettomuudet).

Maanteistä selvästi eniten kaikkia onnettomuuksia ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui maanteillä 849 ja 851. Liikennemääriltään hiljaisemmillä yhdysteillä suurin osa onnettomuuksista oli hirvionnettomuuksia. (Kuva 7)



Kuva 7. Yli-lin maanteillä vuosina 1999-2008 tapahtuneet henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (huom. mukana myös alkoholionnettomuudet).

Seuraavassa esitetyissä onnettomuustarkastelussa on oletettu, että kuljettajan juopumus vaikuttaa onnettomuuksiin liikenneympäristöä enemmän. Tähän oletukseen perustuen ne onnettomuudet, joissa kuljettaja oli juopunut (alkoholionnettomuudet), poistettiin aineistosta, jotta liikenneympäristön vaikutus onnettomuuksien tapahtumiseen saataisiin paremmin selville.

Seututeillä (seututiet 849, 851 ja 855) tapahtui 60 onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli 12 ja kuolemaan johtaneita yksi. Yhdysteillä tapahtui 24 onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli kolme. Kaduilla ja yksityisteillä tapahtui viisi onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli yksi. (Taulukko 1).

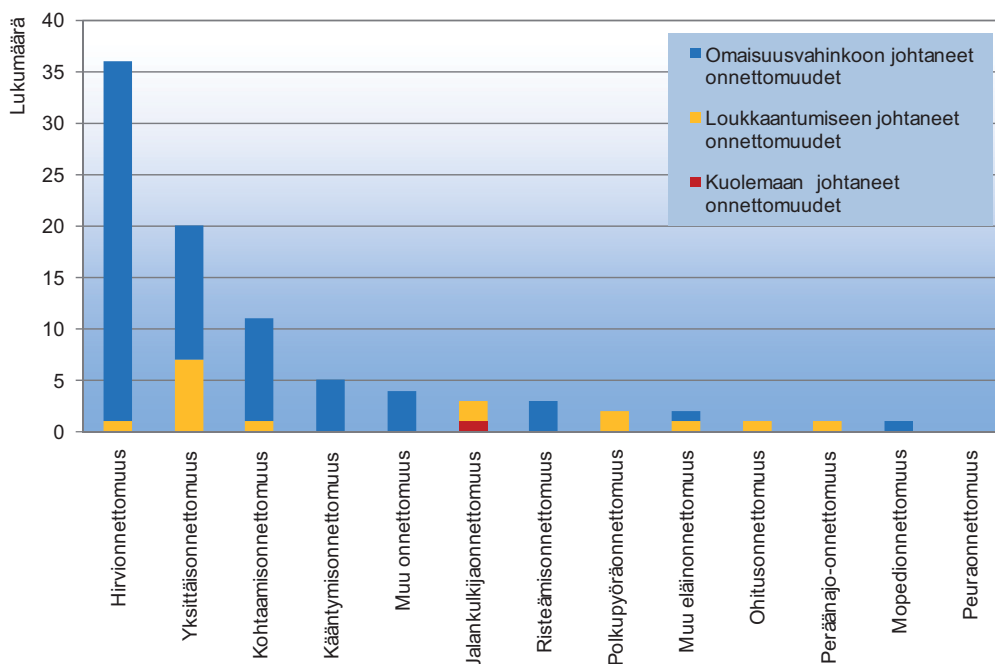
Taulukko 1. Yli-lin teillä vuosina 1999-2008 tapahtuneet onnettomuudet (aineistosta on poistettu alkoholionnettomuudet).

	Omaisuuksivahinkoon johtaneet onnettomuudet	Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	Yhteensä
Seututiet	47	12	1	60
Yhdystiet	21	3	0	24
Kadut ja yksityistiet	4	1	0	5
Yhteensä	72	16	1	89

### Onnettomuusluokat

Yli-lissä tapahtuneista kaikista onnettomuuksista suurin osa oli hirvionnettomuuksia. Hirvionnettomuuksia tapahtui yhteensä 36 kpl, mikä oli noin 40 % kaikista onnettomuuksista. Seuraavaksi yleisin onnettomuusluokka kaikista onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuudet, joita tapahtui 20 kpl (noin 22 % kaikista onnettomuuksista). Muissa onnettomuusluokissa tapahtui 0-11 onnettomuutta kussakin onnettomuusluokassa. (Kuva 8 ja Taulukko 2)

Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtui eniten yksittäisonnettomuuksia (7 kpl). Muissa onnettomuusluokissa tapahtui 0-3 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta kussakin onnettomuusluokassa. (Kuva 8 ja Taulukko 2)



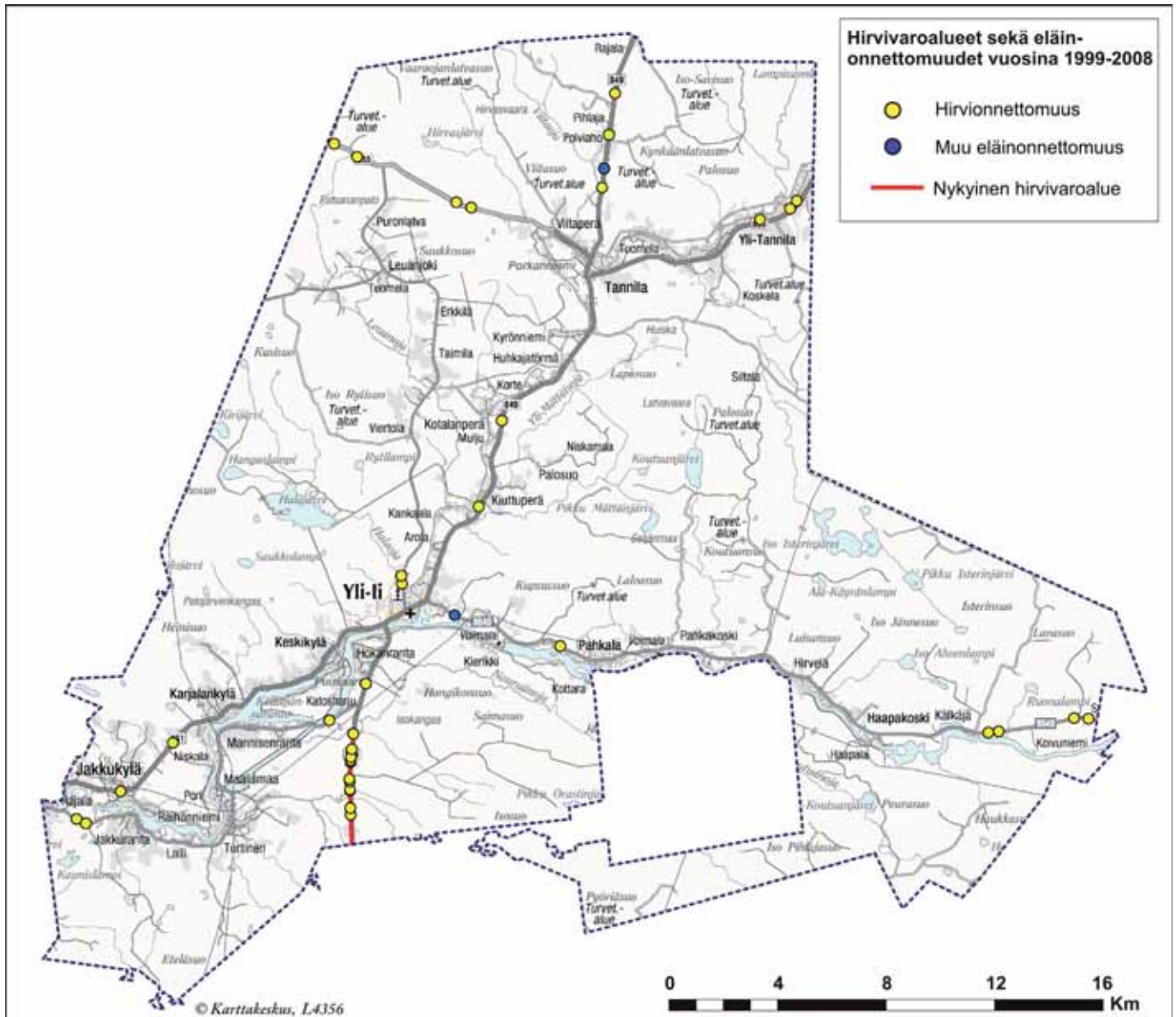
Kuva 8. Yli-lin tie- ja katuverkolla vuosina 1999-2008 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain (aineistosta on poistettu alkoholionnettomuudet).

Taulukko 2. Yli-lin tie- ja katuverkolla vuosina 1999-2008 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain ja vakavuusasteittain (aineistosta on poistettu alkoholionnettomuudet).

Onnettomuusluokka	Kaikki onnettomuudet	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet		Kuolleet
Hirvionnettomuus	36	1	3 %	0
Yksittäisonnettomuus	20	7	35 %	0
Kohtaamisonnettomuus	11	1	9 %	0
Kääntymisonnettomuus	5	0	0 %	0
Muu onnettomuus	4	0	0 %	0
Jalankulkijaonnettomuus	3	3	100 %	1
Risteämisonnettomuus	3	0	0 %	0
Polkupyöräonnettomuus	2	2	100 %	0
Muu eläinonnettomuus	2	1	50 %	0
Ohitusonnettomuus	1	1	100 %	0
Peräänajo-onnettomuus	1	1	100 %	0
Mopedionnettomuus	1	0	0 %	0
Peuraonnettomuus	0	0	0 %	0
<b>Yhteensä</b>	<b>89</b>	<b>17</b>	<b>19 %</b>	<b>1</b>

### Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet

Yli-lissä tapahtui hirvionnettomuuksia 36 kpl ja muita eläinonnettomuuksia kaksi kpl. Peuraonnettomuuksia Yli-lissä ei tapahtunut. Kaikki em. eläinonnettomuudet tapahtuivat maanteillä. Hirvionnettomuusmääriin ovat vaikuttaneet erityisesti hirvikannan vuosittainen vaihtelu. Huomioon otettavaa on, että hirvivaroalueet näyttävät olevan oikein sijoitettuja. (Kuva 9)



Kuva 9. Yli-lin maanteillä vuosina 1999-2008 tapahtuneet hirvi- ja muut eläinonnettomuudet sekä nykyiset hirvivaroalueet (peuraonnettomuuksia ei tapahtunut, aineistosta on poistettu alkoholionnettomuudet; tilanne 25.5.2009).

### Onnettomuuksien kasaamapistees

Maanteiden sekä katujen ja yksityisteiden onnettomuuksia tarkasteltiin muita kuntakohtaisia suunnitelmia vastaavasti myös kasaamapisteittäin. Kasaamapisteessä on tapahtunut vähintään viisi onnettomuutta tai vähintään kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta enintään 500 metrin etäisyydellä toisistaan. Jokaiselle kasaamapisteelle laskettiin riskiluku, jotta kasaamapisteitä voitaisiin verrata keskenään. Riskiluku on kasaamapisteessä 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 paikallistaa. Ka-

saumapisteiden onnettomuuksissa ei ole mukana alkoholionnettomuuksia eikä hirvi- ja peuraonnettomuuksia.

Yli-lin ainoa onnettomuuksien laskennallinen kasaumapiste sijaitsi maantiellä 849 Kiimingintie 100:n kohdalla. Kasaumapisteessä tapahtui kaksi onnettomuutta, jotka molemmat johtivat henkilövahinkoon.

### **Onnettomuuskustannukset**

**Yli-lissä liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset ovat olleet keskimäärin 1,2 milj. € vuodessa**, josta kunnan osuudeksi on arvioitu 20-30 %. Lisäksi erityisesti kevyen liikenteen onnettomuuksista aiheutuu merkittäviä kustannuksia, jotka eivät ole em. kustannuksissa mukana.

#### **YHTEENVETO**

- Yli-lin kunnan alueella tapahtui onnettomuuksia tapahtui vuosina 1999-2008 yhteensä 105 kpl.
- Onnettomuuksissa loukkaantui 28 ja kuoli 3 henkilöä.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui maanteillä 849 (Kiimingintie/Tannilantie) ja 851 (Karjalantie).
- Eniten tapahtui hirvi- ja yksittäisonnettomuuksia.
- Onnettomuuksien selkeitä kasaumapisteitä löytyi kunnan alueelta vain yksi (maantiellä 849 Kiimingintie 100 kohdalla).
- Kunnan alueella tapahtuneista liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset ovat olleet keskimäärin 1,2 milj. € vuodessa.

## **2.2 Liikenneturvallisuuskyselyt**

Yli-lin liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin syyskuun 2009 aikana asukas-, koululais- ja opiskelijakyselyillä. Asukkaat ja koululaiset vastasivat kyselyihin internetissä tai täyttämällä paperilomakkeen. Kyselystä tiedotettiin paikallisissa lehdissä, paikallisradiossa sekä kuntien internet-sivuilla.

Työn aikana pidettiin myös yleisötilaisuus helmikuussa 2010. Tilaisuudessa esiteltiin kyselyissä ja onnettomuusanalyseissä esille tulleita ongelmakohteita sekä esityksiä liikenneympäristön parantamistoimenpiteiksi. Toimenpideehdotukset pidettiin myös nähtävillä noin viikon ajan sekä kunnan internet-sivuilla että kunnanvirastolla.

### **Asukaskysely**

Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 49 vastausta. Vastaajista 51 % oli naisia. Vastaajien keski-ikä oli noin 47 vuotta. Suurin osa vastaajista, 61 % oli työssäkäyviä. Eläkeläisten osuus vastaajista oli 16 %. Valtaosalla vastaajien talouksista oli yksi tai kaksi autoa ja ajokortti oli yleisimmin kahdella talouden kuuluvalla henkilöllä.

Vastaajista valtaosa (89 %) käytti liikkumiseen pääasiassa henkilö- tai pakettiautoa. (Taulukko 3)

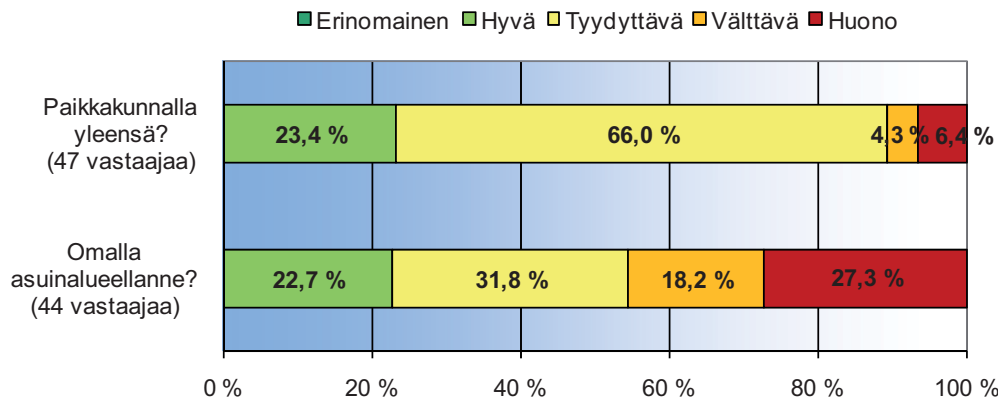
Taulukko 3. Yli-lin asukaskyselyyn vastanneiden liikkuminen kulkumuodoittain (47 vastaajaa).

Pääasiallinen liikkumistapa	Kulkumuotoa käyttävien vastaajien lukumäärä ja osuus	
	Henkilöä	%
Henkilö- tai pakettiauto	42	89,4 %
Polkupyörä	3	6,4 %
Jalan	2	4,3 %
Mopo, linja-auto, moottoripyörä, kuorma-auto, traktori	0	0,0 %

Lähes puolet vastaajista (46 %) piti liikenneturvallisuuksustilannetta omalla asuinalueellaan välttävänä tai huonona. Vastaajista 32 % oli sitä mieltä, että liikenneturvallisuuksustilanne oli tyydyttävä. Liikenneturvallisuuksustilannetta piti hyvänä 23 % vastaajista. (Kuva 10).

Paikkakunnan yleistä liikenneturvallisuuksustilannetta piti tyydyttävänä suurin osa (66 %) vastaajista. Vastaajista 23 % piti liikenneturvallisuuksustilannetta hyvänä. Liikenneturvallisuuksustilannetta piti välttävänä tai huonona 11 % vastaajista. (Kuva 10).

#### Millainen on liikenneturvallisuuksustilanne mielestänne?



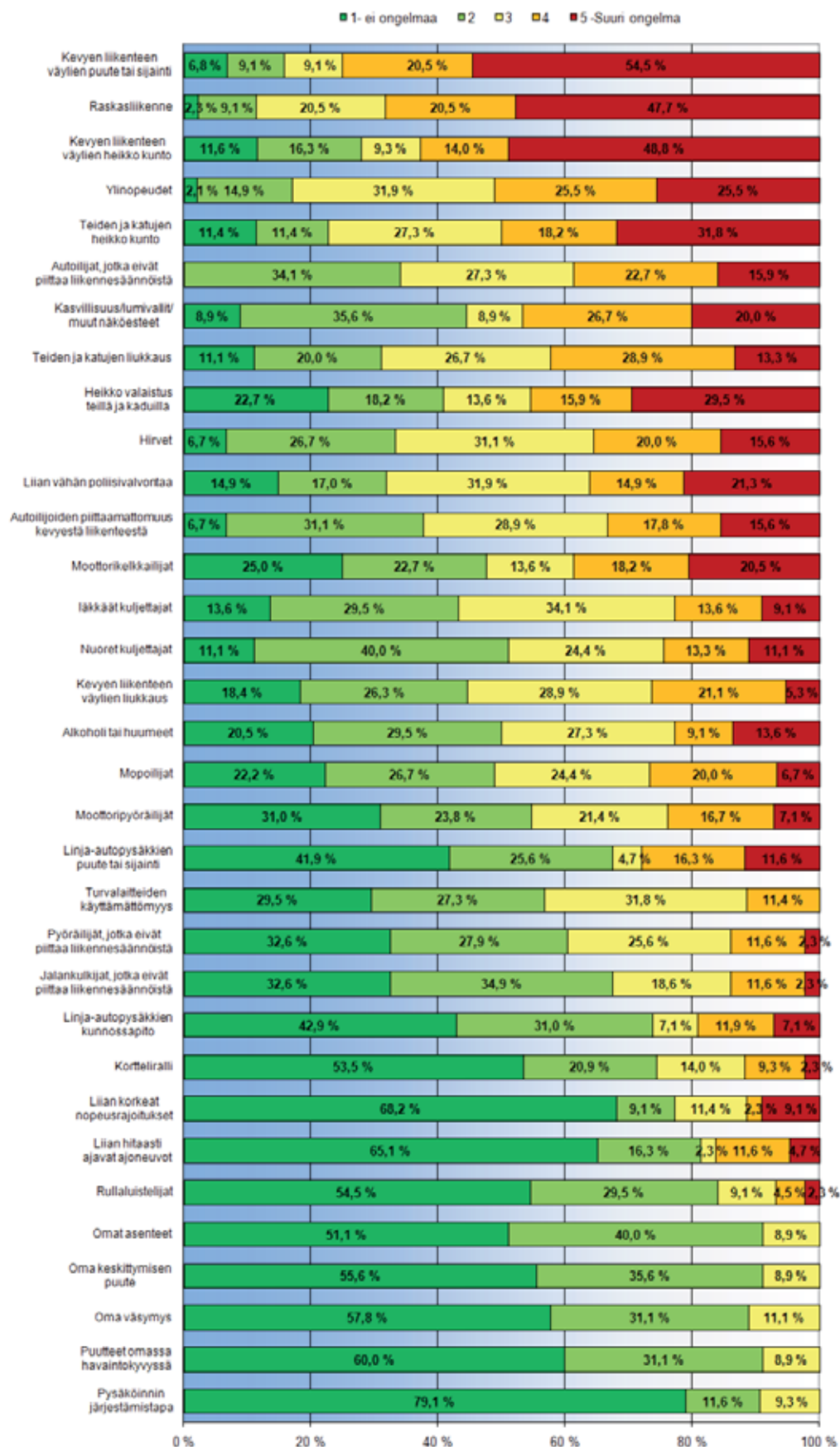
Kuva 10. Liikenneturvallisuuksustilanne Yli-lissä asukaskyselyn mukaan.

Suurin osa (54 %) vastaajista koki, että viimeisen kolmen vuoden aikana liikenneturvallisuuksustilanne oli pysynyt ennallaan. Vastaajista 33 % koki tilanteen heikentyneen jonkin verran tai huomattavasti ja 13 % oli sitä mieltä, että tilanne oli parantunut jonkin verran. Kokonaisuudessaan tulosten perusteella voidaan todeta, että asukkaiden mielestä liikenneturvallisuuksuus Yli-lissä on viime vuosina heikentynyt hieman.

Vastaajat pitivät Yli-lin suurimpina liikenneturvallisuuksuongelmina kevyen liikenteen väylien puuttumista tai niiden sijaintia, raskasta liikennettä sekä kevyen liikenteen väylien heikkoa kuntoa. Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin pysäköinnin järjestämistä, puutteita omassa havaintokyvyssä, omaa väsymystä ja keskittymisen puutetta sekä omia asenteita. (Kuva 11)

Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten turvavyötä autoilla, lapsella turvaistuina pyöräillä sekä lapsella turvaistuina autossa. Vähiten käytettyjä turvavälineitä olivat liukesteet kengissä talvella, pyöräilykypärä pyöräillä ja nastarenkaat polkupyörässä talvella. (Kuva 12)





Kuva 11. Liikenneturvallisuuksongelmat Yli-lissä asukaskyselyn mukaan. Kysymykseen vastasi 47 henkilöä.



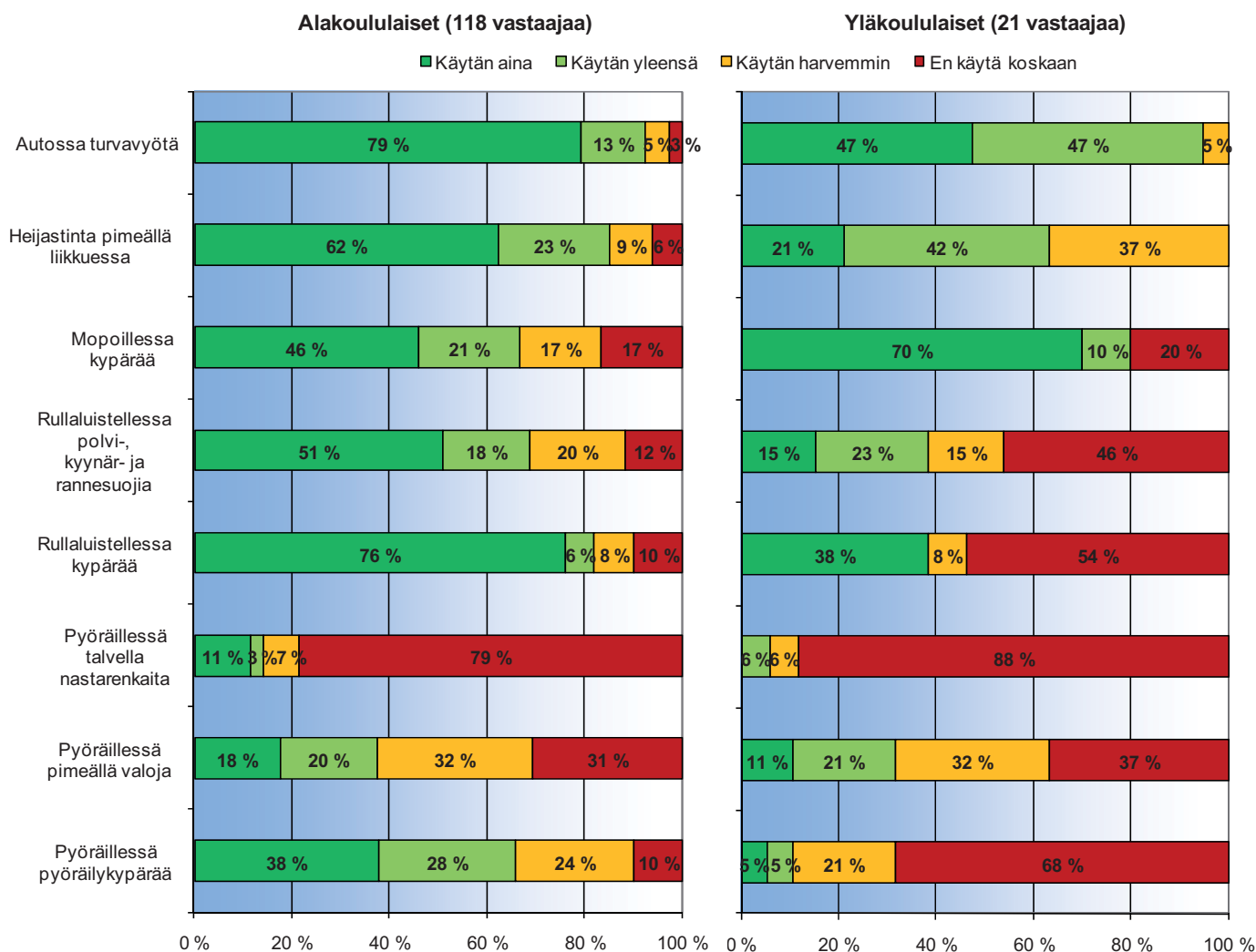
Asukaskyselyssä kysyttiin ns. läheltä piti -tilanteista hirvien kanssa. Vastauksia saatiin 32 vastaajalta. Reilusti yli puolet vastaajista mainitsi nähneensä hirviä ja poroja tiellä liikkeessään ja monella oli kokemuksia myös läheltä piti -tilanteista. Läheltä piti -tilanteita oli tapahtunut vastaajille maantiellä 849 Yli-lin ja Kiimingin välillä.

### Koululaiskysely

Suunnitelman yhteydessä tehtiin myös Yli-lin koululaisille liikenneturvallisuuksuuskysely. Kyselyyn vastasi koululaisia kaikilta luokka-asteilta. Vastauksia saatiin neljästä koulusta yhteensä 140 kpl.

Kyselyssä kysyttiin koululaisten turvavälineiden käyttöä. Eniten koululaiset käyttivät turvavälineistä turvavyötä autossa. Koululaisista 92-94 % käytti turvavyötä aina tai yleensä. Yleisesti ottaen alakoululaiset käyttivät turvavälineitä selvästi enemmän kuin yläkoululaiset. Pyöräilykypärän käyttöaste on huomattavan alhainen erityisesti yläkoululaisilla. (Kuva 13)

#### Yli-lin koululaisten turvavälineiden käyttö



Kuva 13. Yli-lin koululaisten turvavälineiden käyttöosuudet.

Asukaskyselyn yhteydessä kysyttiin myös koulumatkoihin ja koulukuljetuksiin liittyviä ongelmia erillisellä kysymyksellä. Vastauksia saatiin 29 vastaajalta. Kyselyssä esiin nousseita koulumatkoihin liittyviä ongelmia olivat autoilijoiden käyttäytyminen, kevyen liikenteen väylien puuttuminen ja kunto sekä pysäkkien määrä.

Vastaajien mukaan autoilijoiden käyttäytyminen koettiin ongelmaksi. Autoilijat eivät ota huomioon kevyttä liikennettä ja ajavat ylinopeutta (myös koulutaksit). Lisäksi kevyen liikenteen väylien puuttuminen ja heikko kunto olivat vastaajien mukaan ongelma. Koululaiset joutuvat kulkemaan raskaan liikenteen seassa ja ylittämään vilkkaita teitä. Myös pysäkkejä on liian vähän.

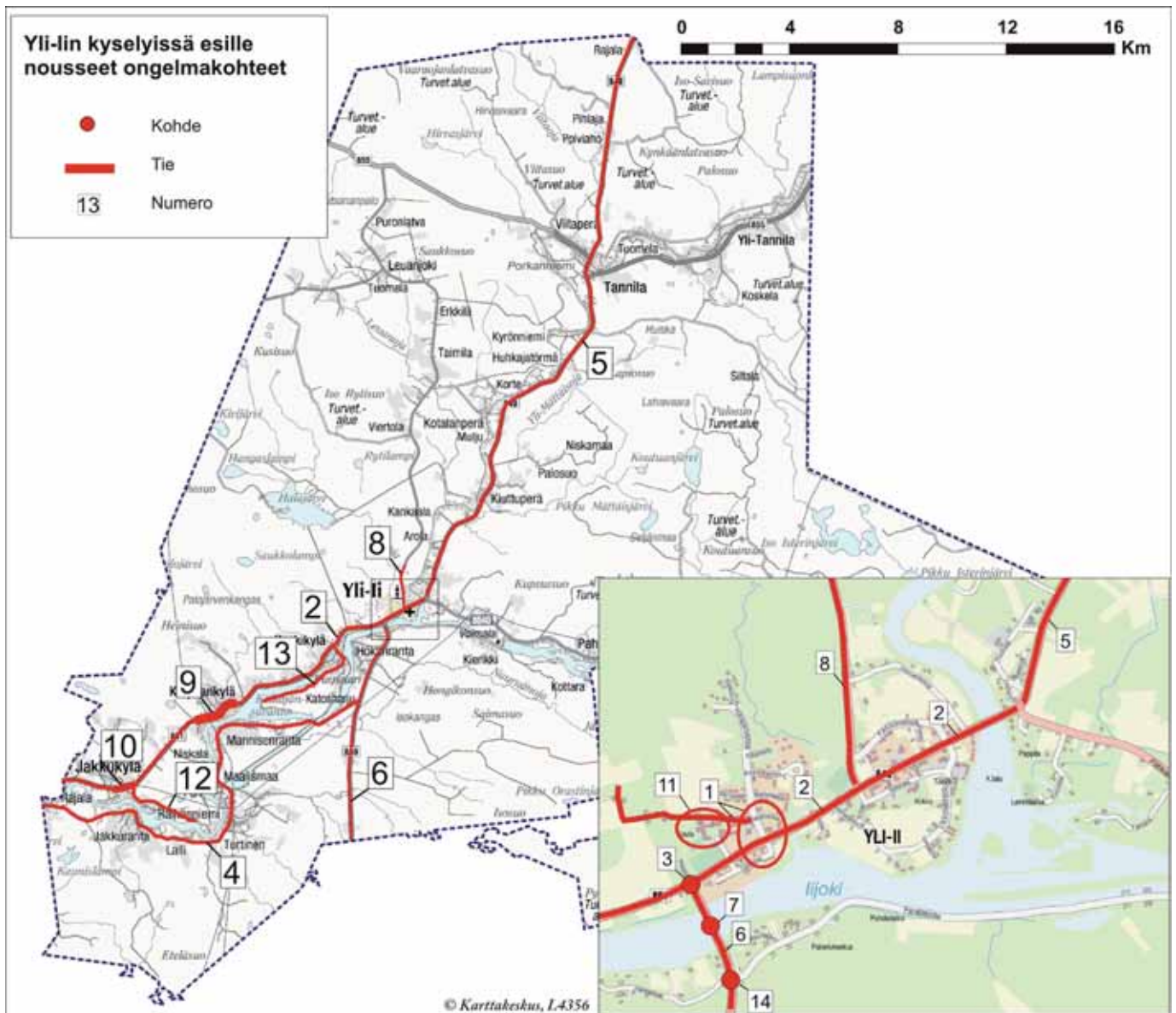
### **Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet**

Asukaskyselyssä asukailta kysyttiin liikenneturvallisuuksuudun kannalta ongelmallisia kohteita. Lisäksi koululaiskyselyiden yhteydessä koululaisilta kysyttiin koulumatkan vaaranpaikkoja. Kyselyjen tulokset on analysoitu yhdessä ongelmakohdekokonaisuuden selvittämiseksi. Asukas- ja koululaiskyselyissä ongelmakohteiksi luokiteltiin sellaiset kohteet, jotka kyselyyn vastanneet mainitsivat vähintään kolme kertaa. Ongelmakohteita oli yhteensä 14, joista osa oli yhteisiä asukas- ja koululaiskyselyjen vastauksista saatuja ongelmakohteita. (Kuva 14 ja Taulukko 4). Em. ongelmakohteiden lisäksi käytiin suunnittelun yhteydessä läpi myös kaikki yksittäisiäkin mainintoja saaneet kohteet.

Eniten mainintoja kyselyissä saivat Yli-lin koulun liittymät. Liittymät mainittiin asukaskyselyssä kolme kertaa ja koululaiskyselyssä 20 kertaa. Ongelmia olivat vastaajien mukaan vilkas liikenne, koulun ja päiväkodin kohta, lämpölaitoksen liikenne, suojatien puuttuminen Tulisijantien ja Halajärventien liittymästä, maantien 849 suojatien sijainti liian lähellä liittymää sekä kevyen liikenteen väylän puuttuminen (numero 1). Edellä mainitun kohteen lisäksi asukas- ja koululaiskyselyissä esille nousseita kohteita on esitetty oheisessa taulukossa ja kuvassa. (Kuva 14 ja Taulukko 4)

Taulukko 4. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelma-kohteet Yli-lissä.

Nro	Kohde	Maininnat (kpl)		Riskiluku (jos kasaumapiste)	Ongelmat
		Asukas-kysely	Koululaiskysely		
1	Tulisijantien, Halajärventien ja Halametsän sekä mt 849 Karjalantien, Halajärventien ja Toivontien liittymät (Yli-lin koulun liittymät)	3	20		Vilkas liikenne, koulun ja päiväkodin kohta, lämpölaitoksen liikenne, suojatie puuttuu Tulisijantien ja Halajärventien liittymästä, Karjalantien suojatie liian lähellä liittymää, kevyen liikenteen väylä puuttuu
2	Mt 851 Karjalantie	8	5		Ylinopeudet, kevyen liikenteen väylä puuttuu, maantiemäisyys Yli-lin taajaman kohdalla, liittymät (mm. Puusaaren liittymä)
3	Mt 851 Karjalantien ja mt 849 Kiimingintien liittymä	5	8		Vaarallinen jalankulkijoille, kevyen liikenteen väylä puuttuu, kapea liittymä
4	Mt 18757 Maalismaantie	3	10		Rekkojen nopeudet, puutteelliset tiemerkinnot, huonokuntoinen ja mutkainen tie
5	Mt 849 Tannilantie	11			Ylinopeudet, pajukot tien vierellä, kapea tie, keski-viiva puuttuu
6	Mt 849 Kiimingintie	4	7		Kapea tie, ylinopeudet, hirvet ja porot, kevyen liikenteen väylä ja valaistus puuttuvat
7	Mt 849 Kiimingintie, lijoen ylittävä silta	9			Kapea tie, kevyen liikenteen väylä puuttuu
8	Mt 18800 Leuvantie Yli-lin taajaman läheisyydessä	4	5		Huonot näkemät, vilkas kevyt liikenne (lenkkeilijöitä ja koululaisia), vilkas raskas liikenne, ylinopeudet, mutka
9	Mt 851 Karjalantie, Karjalankylän kohta	5			Ylinopeudet, vilkas raskasta liikennettä, kevyen liikenteen väylä ja valaistus puuttuvat
10	Mt 851 Karjalantie välillä Puutarhantie-Jakuntie		5		Huonot näkemät tietä ylitettäessä, mutka
11	Tulisijantie, koulun piha		5		Vilkas liikenne ahtaalla koulun pihalla, vanhemmat hakevat lapsia koulun pihalta, peruutukset
12	Jakuntie	4			Kapea ja huonokuntoinen tie, valaistus puuttuu
13	Puusaarentie		4		Mutkainen ja talvella liukas tie
14	Kiimingintien ja Paratiisintien liittymä		3		Suojatie ja kevyen liikenteen väylä puuttuvat



Kuva 14. Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet Yli-lissä.

#### YHTEENVETO

- Suunnitelman laatimisen aikana tehtyyn asukaskyselyyn saatiin 49 vastausta. Koululaiskyselyyn saatiin 140 vastausta.
- Vastaajat pitivät kunnan suurimpina liikenneturvallisuuksongelmina kevyen liikenteen väylien puuttumista tai niiden sijaintia, raskasta liikennettä sekä kevyen liikenteen väylien heikkoa kuntoa.
- Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin pysäköinnin järjestämistä, puutteita omassa havaintokyvyssä, omaa väsymystä ja keskittymisen puutetta sekä omia asenteita.
- Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten turvavyötä autossa. Pyöräilykypärän käyttö on vähäistä.
- Suurimpana ongelmakohteena vastaajat pitivät Yli-lin koulun seutua. Myös Karjalantietä (mt 851) pidettiin ongelmallisena.

### 3 LIIKENNETURVALLISUUSTAVOITTEET

#### 3.1 Tavoiteasettelun taustaa

Yli-lin liikenneturvallisuuksuustilanteen kehitykselle asetettavat määrälliset tavoitteet johdettiin valtakunnallisista ja entisen Oulun läänin tavoitteista. Toiminnalliset tavoitteet asetettiin nykytila-analyysin sekä alueen erityispiirteiden pohjalta ohjausryhmässä. Toiminnallisia tavoitteita tarkennettiin edelleen hallintokuntaakohtaisiksi liikennekasvatustyön tavoitteiksi, jotka on esitetty luvussa 6.

#### Valtakunnalliset tavoitteet

Valtioneuvoston vuonna 2001 tekemässä periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi asetettiin seuraavat valtakunnalliset tavoitteet liikennekuolemien vähentämiseksi:

- Vuonna 2010 liikennekuolemien määrän on oltava alle 250. (Vuonna 2009 liikenneonnettomuuksissa kuoli 281 henkilöä).
- Pitkän aikavälin liikenneturvallisuuksuvision mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuoden 2025 paikkeilla vuosittainen liikennekuolemien määrä on enintään 100.

Valtakunnallista liikenneturvallisuuksuunnitelmaa ollaan parhaillaan uusi-massa ja se valmistuu vuoden 2010 aikana. Nykyinen valtakunnallinen lii-kenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2006 - 2010 valmistui joulukuussa 2005. Vuonna 2001 tehty periaatepäätös on vahvistettu valtioneuvoston maaliskuussa 2006 tekemässä periaatepäätöksessä. Päätökseen on koottu liikenneturvallisuuksuunnitelmasta sellaiset tärkeimmät toimenpiteet, joissa valtioneuvoston periaatteellinen kannanotto on tarpeen liikenneturvallisuuksu-työtä tekevien organisaatioiden kannalta. Päätöksessä on esitetty, että vuo-sina 2006 - 2010 valmistellaan ja toteutetaan seuraaviin osa-alueisiin liittyviä toimenpiteitä:

- Yhteistyön tehostaminen
- EU-yhteistyö
- Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
- Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutuskes-kuksissa
- Nopeuksien hallinta
- Päihdeonnettomuuksien vähentäminen
- Ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen
- Kuljettajaopetuksen ja ajokorttiseurannan tehostaminen.

### Entisen Oulun läänin tavoitteet

Entisen Oulun läänin alueen liikenneturvallisuuksuustavoitteet ja -toimenpiteet vuoteen 2010 on esitetty vuonna 2005 valmistuneessa selvityksessä. Oulun läänissä tavoitteeksi asetettiin, että lääni on Suomen liikenneturvallisimman alue vuonna 2010. Päästrategiaksi määriteltiin "Liikenneturvallisuuksudelle myönteisten arvojen ja asenteiden luominen ja kehittäminen". Päästrategiaa tukevat seuraavat painopistealueet:

- Liikenneturvallisuuksusyhteistyön kehittäminen
- Päihteiden käytön vähentäminen liikenteessä
- Ajonopeuksiin vaikuttaminen
- Tieolosuhteiden parantaminen
- Eläinonnettomuuksien vähentäminen.

Painopistealueet on suunnitelmassa avattu edelleen yksityiskohtaisiksi tavoitteiksi, joille kullekin on määritetty toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi.

## 3.2 Yli-lin liikenneturvallisuuksuustavoitteet

### 3.2.1 Määrälliset tavoitteet

Yli-lin kunnan alueelle asetettiin tavoite, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Lisäksi *liikenneturvallisuuksustilanteen seuranta varten* asetettiin liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määriin sidotut tavoitteet. Määrälliset tavoitteet johdettiin nykytilanteen kuolleiden ja loukkaantuneiden määrästä. Yli-lissä kuolee nykytilanteessa keskimäärin 0,3 hlöä/vuosi ja loukkaantuu keskimäärin 2,8 hlöä/vuosi.

Valtakunnallisten ja läänin tavoitteiden sekä nykytilanteen tunnuslukujen pohjalta määrälliset liikenneturvallisuuksuustavoitteet ovat seuraavat:

- Kuolleiden määrä on vuonna 2015 alle 0,2 henkilöä vuodessa
- Kuolleiden määrä on vuonna 2025 alle 0,1 henkilöä vuodessa
- Loukkaantuneiden määrä on vuonna 2015 alle 1,4 henkilöä vuodessa
- Loukkaantuneiden määrä on vuonna 2025 alle 0,7 henkilöä vuodessa.

### 3.2.2 Toiminnalliset tavoitteet

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



Toiminnalliset liikenneturvallisuustavoitteet:

- Aloitetaan kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta ja liikenneturvallisuustilanteen seuranta ryhmässä. Aloitetaan kunnassa suunnitelmallinen liikenneturvallisuustyö.
- Hillitään ylinopeuksia tukemalla nopeusrajoituksia sekä rakenteellisin että asennekasvatuksen keinoin.
- Parannetaan lähiliikkumisympäristöjen turvallisuutta (omatoimisen liikkumisen turvaaminen).
- Parannetaan koulureittien ja koulujen lähiympäristöjen turvallisuutta.
- Kannustetaan yrityksiä, järjestöjä ja yhteisöjä mukaan liikenneturvallisuustyöhön.
- Lisätään turvavälineiden, erityisesti pyöräilykypärien ja heijastimien käyttöä.



*Koulureittien turvallisuuden parantaminen sekä turvavälineiden käytön lisääminen ovat keskeisiä liikenneturvallisuustavoitteita.*

## 4 LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISTOIMENPITEET

### 4.1 Suunnittelun lähtökohdat

Kyselyjen ja haastattelujen, onnettomuusanalyysien, aloitteiden, yleisötilaisuuden sekä maastokäyntien perusteella esiin nousseet ongelmakohteet ovat toimineet lähtökohdana liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelussa. Lisäksi parantamistoimenpiteiden suunnittelua ovat ohjanneet luvussa 3 esitetyt tavoitteet sekä luvussa 4.2 esitetyt, suunnittelutyön aikana yhteistyössä Haukiputaan ja lin kuntien kanssa muodostetut kunnille yhteiset periaatteet.

Suunnittelun painopisteinä ovat olleet kuntakeskus ja kylät sekä niiden lähialueet lähiliikkuisympäristöineen. Lisäksi painotettiin koulujen ympäristöjä. Toimenpiteiden suunnittelussa painotettiin pieniä, mutta tehokkaita toimenpiteitä. Toimenpiteiden osalta on tarkistettu niiden tehokkuus ja vaikuttavuus eri käyttäjäryhmien, esim. lasten ja nuorten sekä ikääntyneiden kannalta.

Toimenpiteet on esitetty ongelmakohteittain sisältäen rakenteelliset ja liikenteen ohjauksen toimenpiteet. Lisäksi on esitetty kunnossapitoon, valvontaan, 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.

Toimenpiteiden kirjaamisessa kiinnitettiin huomiota suunnitelman päivitettävyyteen. Toimenpide-ehdotusten 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.

### 4.2 Työn aikana määritellyt kunnille yhteiset periaatteet

Työn aikana määriteltiin lin, Yli-lin ja Haukiputaan kunnille yhteiset periaatteet ohjaamaan sekä yksittäisten toimenpiteiden muodostamista että määrittelemään toimintolinjoja koskien esim. asuinalueiden nopeusrajoitusjärjestelmiä. Seuraavassa on esitetty asiakohdittain määriteltyjen periaatteiden sisältö.

### Nopeusrajoitusjärjestelmä

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

Asuinalueiden aluenoepusrajoitukset esitetään pitkällä tähtäimellä muutettavaksi 30 km/h:iin kaikissa kunnissa. Aikataulu rajoitusten asettamiselle päätetään kunnassa.

### Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt

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

### Hidasteiden käyttöperiaatteet

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

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

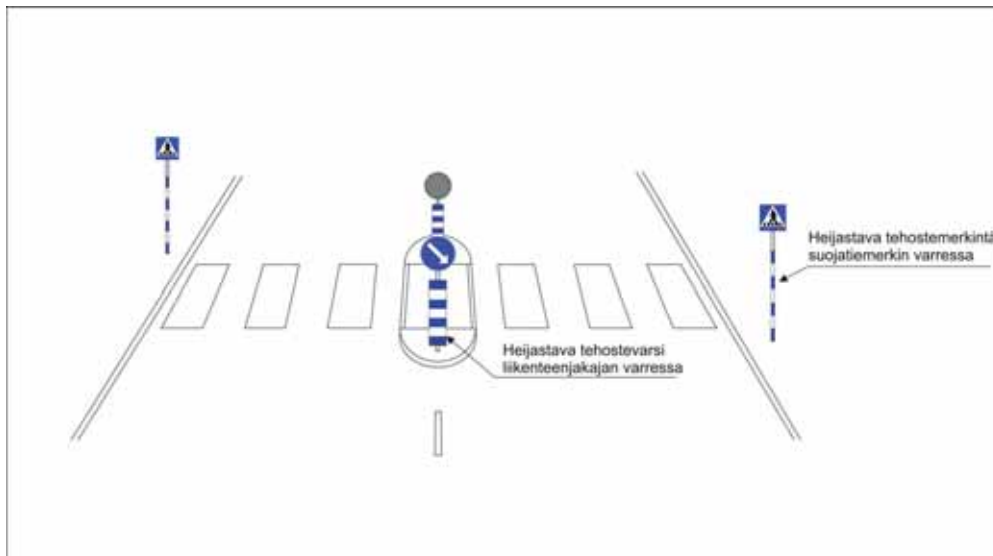
Hidasteiden käytössä tulee ottaa huomioon tien/kadun luonne (tontti-, kokooja- ja pääkadut ym.). Mitä vilkkaampi kohde on, sitä tarkemmin tulee selvittää hidastetyypin soveltuvuutta. Hidastetyypin valinnalla on myös suuri merkitys sen ajettavuudelle ja tätä kautta hyväksyttävyydelle.

### Nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset

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

### Suojateiden havaittavuus

Suojateiden havaittavuuden parantaminen on tärkeää suojateiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Keinona esitetään tehostevarsien asentamista tärkeimpien suojateiden liikenteenjakaajiin ja suojatiemerkkeihin. Myös suojatiemaalausten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää.



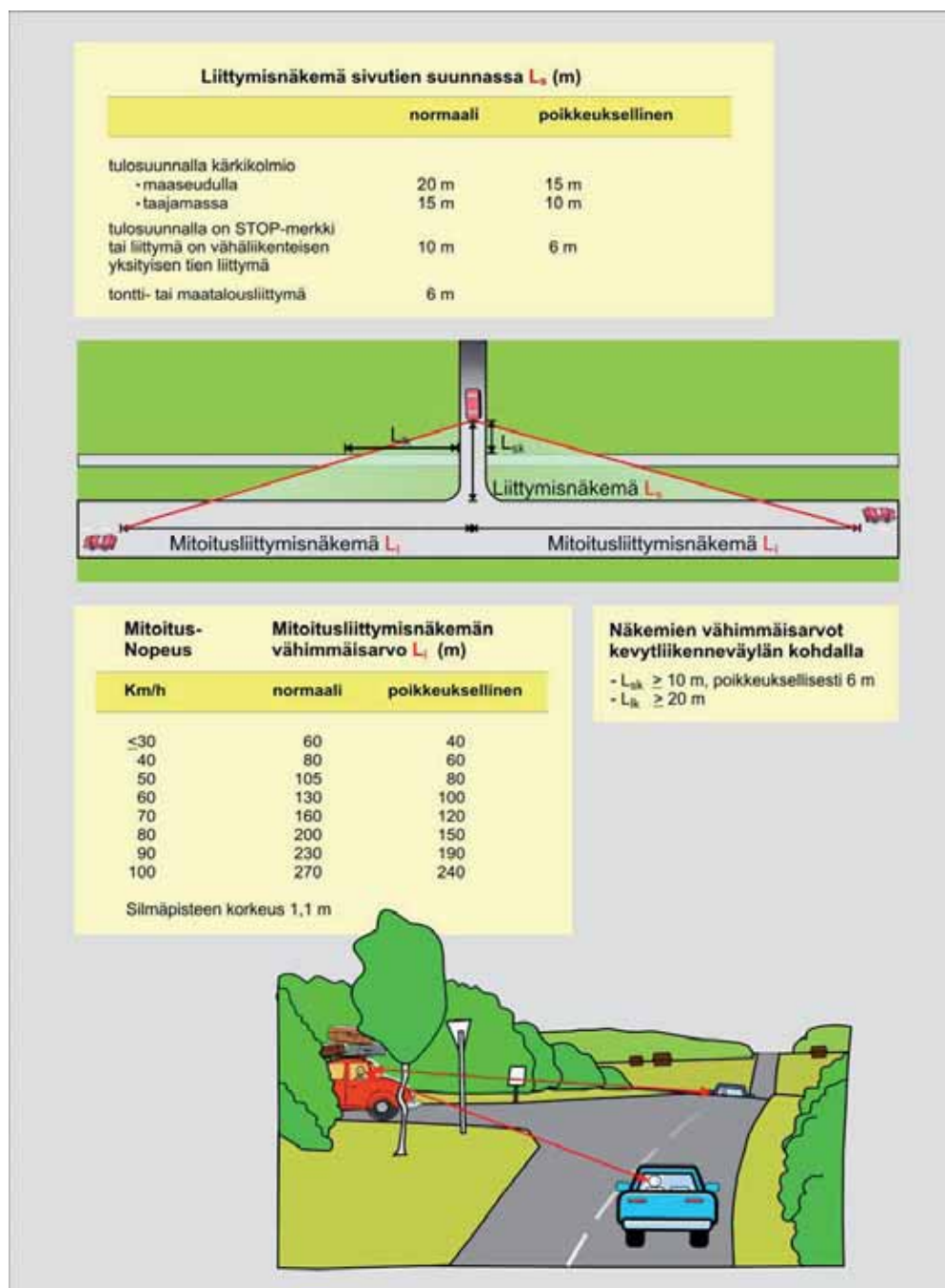
Kuva 15. Esimerkkikuva tehostevarsien käytämisestä liikenteenjakaajissa ja suojatiemerkkien varsissa.

Tehostevarsia esitetään käytettäväksi lisäksi maanteiden liittymien keskisaa-rekkeissa olevissa liikenteenjakaajissa.

Kunnissa esitetään lisäksi kokeiltavaksi ns. suojateiden Välkky-kokeilua, jossa tehostevarten asennettu liiketunnistin tunnistaa suojatielle tulevan jalankulkijan/pyöräilijän ja alkaa välkkyä varoittamaan autoilijoita suojatiellä olevasta kulkijasta.

### Yksityistieliittymien näkemäraivaukset maanteiden varsilla

Maanteiden yksityistieliittymien näkemäraivausten teko kuuluu tienhoitokuntien vastuulle. Kuntien tulee tiedottaa asiasta tienhoitokuntia sekä lähettää ohjekuvat näkemäraivausten tekemisestä (samalla, kun kunnat tiedottavat tienhoitokuntia muista asioista) (Kuva 16).



Kuva 16. Yksityistieliittymien mitoitusnäkemät (lähde: Yksityisteiden liittymät maanteihin, Lupa-asioiden käsittely, Tiehallinto 2007).

### Mopoilu kevyen liikenteen väylillä

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on laatinut yhdessä kunnan kanssa suunnitelman, jonka mukaan mopoilu tullaan pääsääntöisesti kieltämään kevyen liikenteen väyliltä. Muutos toteutetaan vuoden 2010 aikana ja se edellyttää myös riittävän laajaa tiedottamista.

### **Lapsia -liikennemerkkien tarkistaminen**

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

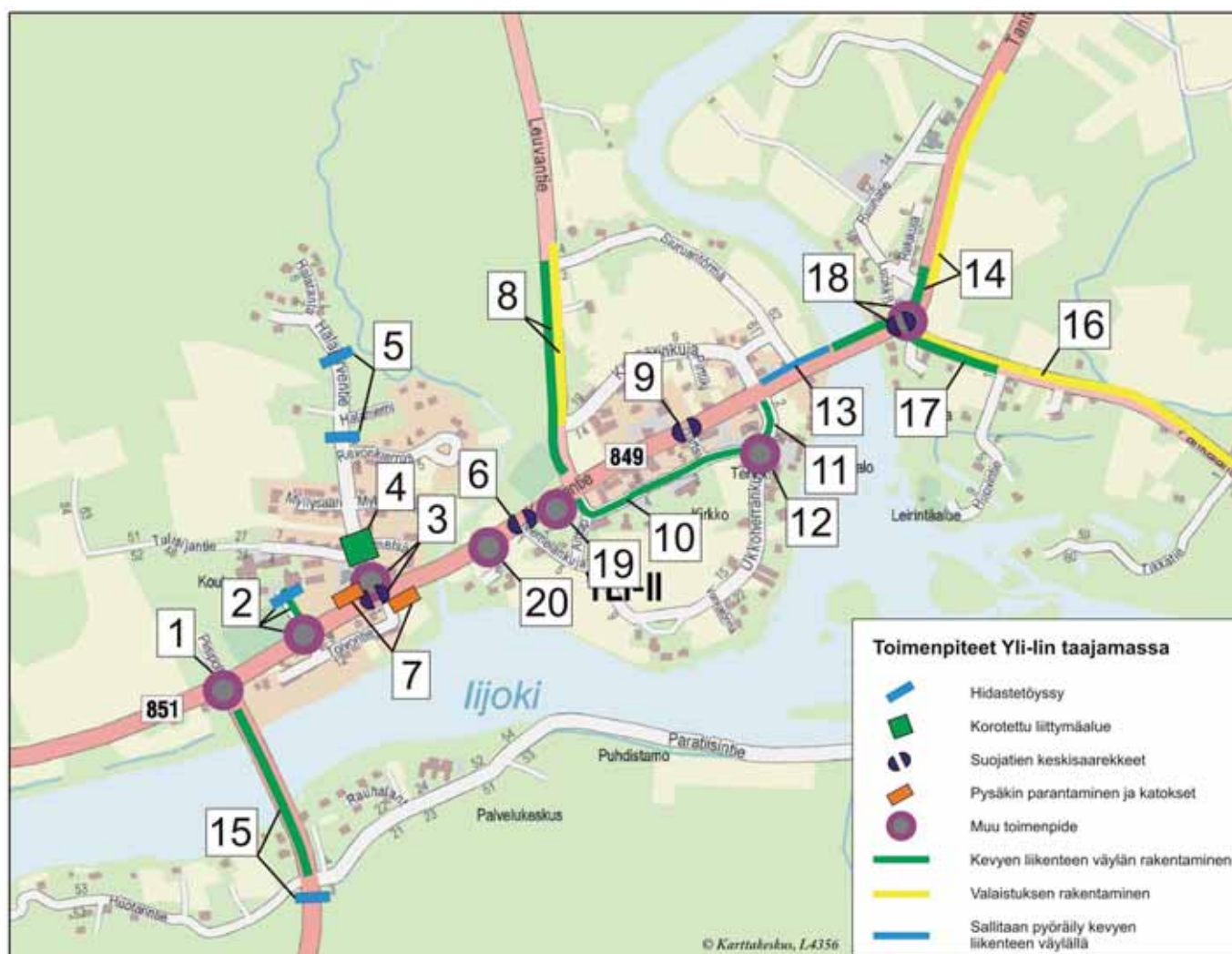
### **Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen sekä hajarakentamisen hallinta**

Kaavojen laatimisvaiheessa sekä uusien maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä tulee maankäytön suunnittelu sovittaa yhteen liikennesuunnittelun kanssa sekä tarkistaa ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset. Kaavojen liikenneturvallisuusvaikutusten tarkistuslistoja on esitetty mm. Ympäristöministeriön julkaisuissa.

Myös hajarakentamisen hallinnan merkitys korostuu jatkuvasti. Kunnan tulee määritellä yhdessä naapurikuntien ja koko Oulun seudun kuntien kanssa yhteiset periaatteet suhtautumisessa hajarakentamiseen sekä tuoda esille jo uusien rakennuslupien myöntämisvaiheessa, että alueelle ei tulla järjestämään esim. kevyen liikenteen väyliä tai valaistusta.

## **4.3 Toimenpiteet**

Yli-lihin esitetyt toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle; erityisesti seutu-  
teille 849 (Kiimingintie/Tannilantie) ja 851 (Karjalantielle) sekä koulukeskuk-  
sen alueelle. Toimenpiteillä pyritään parantamaan erityisesti kevyen liikenteen sekä koulureittien olosuhteita ja turvallisuutta.



Kuva 17. Yli-lin keskusta esitetyt toimenpiteet.

### Keskusta-alue

**Karjalantielle (seututie 849)** esitetään suojateiden keskisaarekkeiden rakentamista sekä saarekkeiden parantamista. Uusia saarekkeita esitetään rakennettavaksi pääosin nykyisten suojateiden kohdalle, jolloin saarekkeet parantavat kevyen liikenteen ylitysten turvallisuutta ja samalla hillitsevät Karjalantiellä ajonopeuksia. (Kuva 18). Uusien saarekkeiden toteuttaminen keskusta-alueen molempiin päihin (Karjalantien ja Kiimingintien liittymä sekä Karjalantien ja Pahkalantien liittymä) viestii myös autoilijoille taajama-alueelle saapumisesta (toimenpiteet 1-3, 6, 9 ja 18).

Karjalantielle esitetään myös kevyen liikenteen väylän jatkamista Tannilan suuntaan Ruunatien liittymään asti (14). Nykyisin kevyen liikenteen väylät päättyvät kirkonkylän suunnasta tultaessa Siuruanjoen ylittävälle sillalle, jossa on leveät pientareet. Jatkosuunnittelussa on ratkaistava, ohjataanko kuljijat käyttämään vain sillan toista reunaa, molempia reunoja vai rakennetaanko kevyelle liikenteelle oma silta. (Kuva 19). Oleellista on kuitenkin minimoida tien ylitystarpeet. Ko. tarpeen minimoimiseksi esitetään jo ensimmäisessä vaiheessa pyöräilyn sallimista myös Karjalantien pohjoispuolisella

kevyen liikenteen väylällä (sillasta länteen päin Kasöörinkujan kohdalle saakka, 13).



Kuva 18. Karjalantien suojateiden kohdalle esitetään keskisaarekkeiden rakentamista.



Kuva 19. Nykyisin kevyen liikenteen väylät päättyvät molemmilla puolilla tietä ennen Siuruanjoen siltaa.



Taajaman nykyistä tievalaistusta esitetään jatkettavaksi Tannilan suuntaan noin 500 metrin matkalle (14). Karjalantielle esitetään lisäksi Halajärventien liittymässä olevien linja-autopysäkkien parantamista ja varustamista pysäkkikatoksilla (7) sekä yksityistieliittymäjärjestelyjä (19 ja 20).

Huomioitavaa on, että Karjalantien varressa olevien nykyisten kevyen liikenteen väylien päällysteet ovat suurelta osin huonokuntoisia. Väylät esitetään uudelleenpäällystettäväksi.

**Koulukeskuksen alue** oli suunnitelman laatimisen aikaan remontin alla. Remontin myötä koulukeskuksen piha-alueet tulevat muuttumaan ja uusia piha-järjestelyjä suunniteltaessa on huomioitava koulun pihan liikenneturvallisuus ja toimintojen erottelu. Alueen ajoyhteyksiä suunniteltaessa tulee ottaa myös huomioon lämpölaitokselle johtava liikenne. Suunnitelmalle tulee tehdä erillinen liikenneturvallisuuštarkastus.

Nykyisten järjestelyjen parantamiseksi esitetään Karjalantieltä koulukeskukselle johtavalle kadulle kevyen liikenteen väylän rakentamista sekä Karjalantien liittymässä reunimmaisten pysäköintipaikkojen poistamista ja kolmion siirtämistä lähemmäksi liittymää. (Kuva 20). Koulukeskuksen piha-alueelle esitetään lisäksi hidasteen rakentamista nykyisen suojatien kohdalle (2).



Kuva 20. Koulukeskukselle menevän tien varteen pysäköidyt autot muodostavan näkemäesteen suojatielle. Lisäksi kolmio on kaukana liittymäalueesta.

**Halajärventielle** (4 ja 5) esitetään Tulisijantien/Halametsän liittymän liittymäalueen korottamista ja uuden suojatien rakentamista Halajärventien yli. (Kuva 21). Lisäksi Halajärventielle esitetään kahden hidastetöyssyn rakentamista. Sekä Halajärventiellä että laajemmin kaikilla asuinalueilla esitetään myös katuliittymien muuttamista tasa-arvoisiksi sekä nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia.



Kuva 21. Halajärventielle Tulisijantien ja Halametsän liittymään esitetään uutta suojatietä sekä liittymäalueen korottamista.

Kunta on kaavoittamassa uusia omakotitontteja **Leuantien (mt 18800)** länsipuolelle. Leuantielle esitetään ensi vaiheessa valaistuksen jatkamista noin 400 metrin matkalle sekä alueen rakentumisen yhteydessä kevyen liikenteen väylän rakentamista Karjalantieltä Siuruanmäen liittymään asti (8).

**Pahkalantielle (mt 8540)** esitetään valaistuksen jatkamista Tikkatien liittymään asti (16). Lisäksi esitetään kevyen liikenteen väylän rakentamista Pahkalantielle välille Karjalantie – Huovintie (17). Samassa yhteydessä tulee Karjalantien liittymään toteuttaa em. keskisaarekkeellinen suojatie (18).

**Kirkkotielle ja Ukkoherrankujalle** (välille Kirkkotie – Karjalantie) esitetään rakennettavaksi kevyen liikenteen väylät. (Kuva 22). Lisäksi Kirkkotien ja Ukkoherrankujan liittymäalue on laaja ja sekava eikä liittymässä ole selkeitä reittejä kevyelle liikenteelle. Toimenpiteeksi esitetään liittymän jäsentämistä sekä kevyen liikenteen ylityskohtien merkitsemistä (10-12).

**Kiimingintie (mt 849)** koetaan vaaralliseksi erityisesti lijoen sillan kohdalla. Lisäksi kevyen liikenteen asema on turvaton ja ajonopeudet suuria myös lijoen sillan eteläpuolella olevassa Paratiisintien liittymässä, vaikka liittymään on juuri rakennettu keskisaarekkeet. Silta on myös kapea ja huonokuntoinen eikä sillalla ole kevyen liikenteen väylää. (Kuva 23). Lisäksi sillan kaiteet koetaan liian harvoiksi. Toimenpiteeksi esitetään ensi vaiheessa kevyen liikenteen väylän rakentamista sillan eteläpuolelle sillasta Paratiisintien liittymään asti sekä pitkällä tähtäimellä koko välille Karjalantie – Paratiisintie (15). Jatkosuunnittelussa on ratkaistava, pystytäänkö sillan kohdalla esim. ajorataa edelleen kaventamalla varaamaan tilaa kevyelle liikenteelle. Paratiisintien liittymään esitetään lisäksi loivapiirteisen hidastetöyssyn rakentamista.



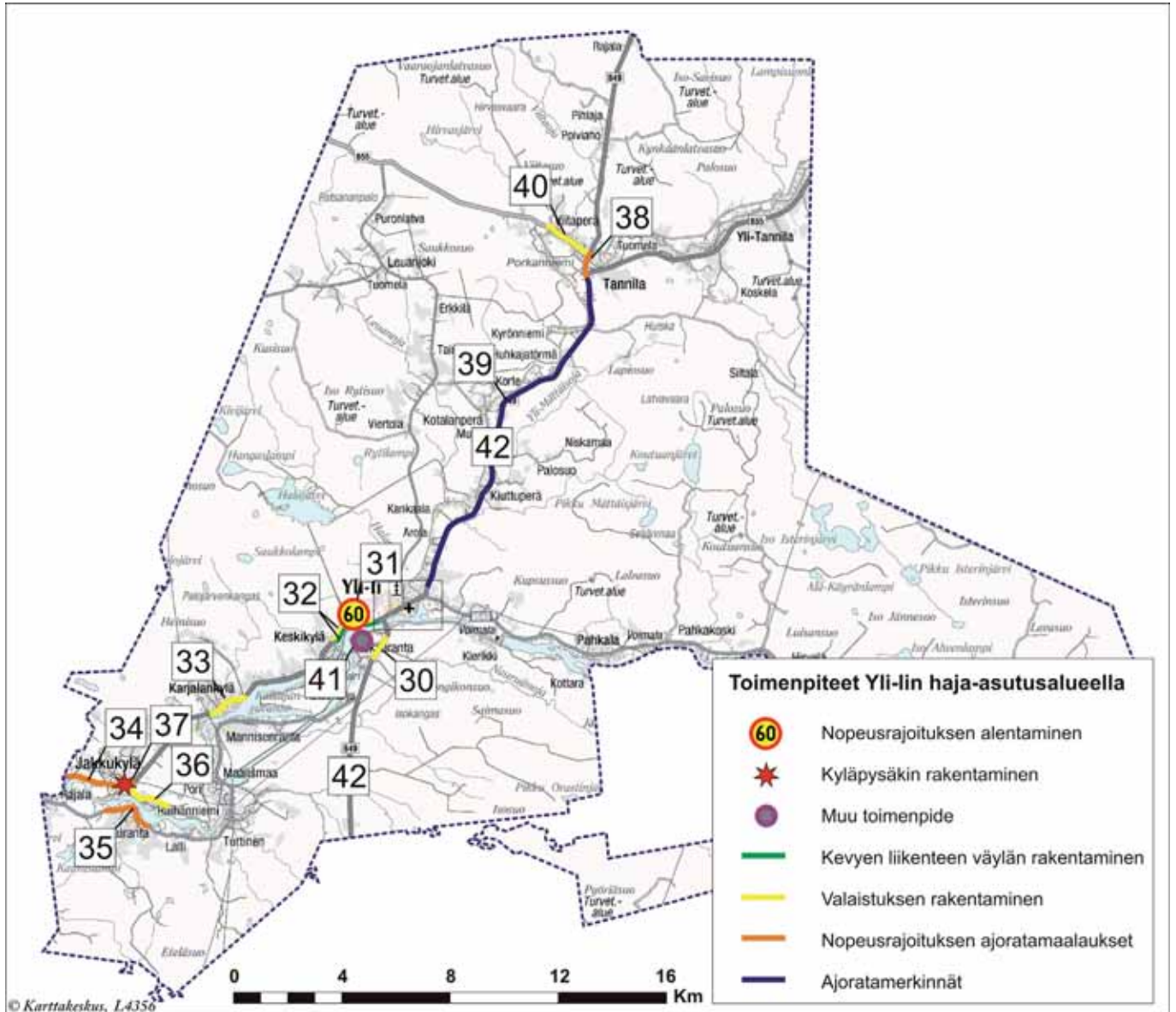
Kuva 22. Kirkkotien varresta puuttuu kevyen liikenteen väylä.



Kuva 23. Kiimingintien lijoen ylittävä silta on kapea eikä tiellä ole kevyen liikenteen väylää.

**Haja-asutusalue**

Yli-lin haja-asutusalueelle esitetyt toimenpiteet keskittyvät pääosin **Karjalantielle (mt 851)** sekä **Tannilantielle (mt 849)**.



Kuva 24. Yli-lin haja-asutusalueelle esitetyt toimenpiteet.

**Karjalantielle** esitetään nopeusrajoituksen 60 km/h jatkamista Yli-lin keskustasta lin suuntaan noin 500 metrin matkalle (31). Valaistuksen ja kevyen liikenteen väylän jatkamista esitetään pitkällä tähtäimellä keskustasta lin suuntaan Puusaaren liittymään asti (32). Kevyen liikenteen väylän rakentaminen em. välille kannattaa kuitenkin toteuttaa kahdessa vaiheessa (ensimmäisessä vaiheessa keskustasta lin suuntaan taajamamaisen asutuksen kohdalle).

Karjalantielle esitetään lisäksi valaistuksen rakentamista Karjalankylän kohdalle noin 2,6 km:n matkalle (33). Jakkukylän kohdalle esitetään nopeusrajoituksen ajoratamaalauksia nykyisen 60 km/h nopeusrajoitusalueelle (34).

Jakkukylän kohdalle, Santuntien liittymään esitetään ns. kyläpysäkin rakentamista (linja-autopysäkin ja sen ajoyhteyksien parantaminen sekä varustaminen mm. pysäkkikatoksella sekä pyöräparkilla, 37). Jakkukylässä esitetään lisäksi tievalaistuksen rakentamista Jakuntielle (36).

**Kiimingintielle (mt 849)** esitetään valaistuksen jatkamista Kiimingin suuntaan Hökätien liittymään asti (30). Lisäksi Kiimingintien alussa tulisi yhdistää Huotarintien sekä Hökkä-Tuhkarannan yksityistiet (41). Sekä Kiimingintielle että Tannilantielle (42) esitetään lisäksi tienvarsiraivauksia, jotka tulee uusia säännöllisin väliajoin (noin 3-4 vuotta), jotta niiden vaikutukset pysyvät riittävinä. Tienvarsiraivauksilla on selvä vaikutus hirvi- ja poro-onnettomuuksien määrään sekä ajomukavuuteen näkemien selvänä parantumisena.

**Tannilantielle (mt 849)** esitetään ajoratamerkintöjen uudelleenmaalaamista sekä nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia Tannilan kylän kohdalle (38 ja 39). Nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia esitetään myös **Maalismaantiellä (mt 18757)** Jakkurannan kohdan 60 km/h nopeusrajoitusalueelle (35). Tannilaan esitetään lisäksi uutta tievalaistusta **Vaaraojantielle (mt 855)** (40).

#### 4.4 Toimenpideohjelmat ja vaikutukset

Toimenpiteiden toteuttaminen on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan seuraavasti:

- kiireellisyysluokka 1 vuosina 2010 - 2013
- kiireellisyysluokka 2 vuosina 2014 - 2017
- kiireellisyysluokka 3 vuosina 2018 -

Kiireellisyysluokitus on ohjeellinen. Seuraavassa taulukossa on esitetty toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain ja vastuutahoittain. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset ja vastuutahot on esitetty liitteenä olevissa toimenpidetaulukkoissa.

Taulukko 5. Toteuttamisohjelma.

	Kiireellisyysluokka kustannukset [1000 €]				Onn. vähenemä (hvjo/v)
	1	2	3	YHT	
ELY	619	60	-	679	0,146
Yli-lin kunta	87	215	-	302	-
ELY ja Yli-lin kunta yhdessä	108	207	1060	1375	0,037
Yli-lin kunta ja yksityinen yhdessä	10	-	-	10	0,003
Yksityinen	-	-	20	20	-
<b>Kaikki yhteensä</b>	<b>824</b>	<b>482</b>	<b>1080</b>	<b>2386</b>	<b>0,186</b>

#### 4.5 Toimenpiteiden vaikutukset

Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän kunnan alueella yhteensä 0,186 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva 4.11). Tehokkaimpia ovat liikenteen ohjauksen toimenpiteet ja erityisesti nopeusrajoituksen alentaminen edullisten toteuttamiskustannusten vuoksi. Katuverkolle suunniteltujen toimenpiteiden henkilövahinko-onnettomuus-vähennemää ei voitu laskea onnettomuushistorian perusteella, koska katuverkolla tapahtuneita onnettomuuksia ei ole täysin paikannettu. Näin ollen todellinen henkilövahinko-onnettomuusvähennemä on selvästi edellä esitettyä arviota suurempi. Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuuskustannusten säästöksi arvioidaan kunnan alueella yhteensä noin 88 000 €/vuosi (yksikköhinta 471 000 €/henkilövahinko-onnettomuus, *lähde: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2005*). Tämän lisäksi katuverkolle tehtävistä toimenpiteistä saadaan merkittäviä kustannussäästöjä.

Laskennallisen henkilövahinko-onnettomuusvähennemän lisäksi suunnitelman toteuttamisella on paljon muita välittömiä ja välillisiä vaikutuksia, joille tulee antaa riittävä painoarvo toimenpiteitä priorisoitaessa. Liikennekasvatustyön (luku 6) vaikutukset realisoituvat pitkällä aikajänteellä liikenneasentaiden muutoksena ja edelleen onnettomuusvähennemänä, onnettomuusrisikin pienenemisenä sekä kunnalle kohdistuvien kustannusten vähennemisenä.

## 5 ESTEETTÖMYYS

### 5.1 Esteettömyyden nykytila

Esteettömyyden nykytilaa selvitettiin suunnitelman yhteydessä asukkaille toteutetulla kyselyllä, vanhusten vaaranpaikkakartoituksella sekä järjestämällä kunnan keskustaajamassa esteettömyyskierros. Kyselyssä ja vanhusten vaaranpaikkakartoituksessa esiin nousseita esteettömyysongelmia olivat mm. julkisten tilojen saavutettavuus, luiskien, hissien ja automaattiovien puuttuminen sekä korkeat kynnykset ja reunakivet. Lisäksi erityisesti kevyen liikenteen väylien kuntoa pidettiin huonona. Myös väylien aurausta ja liukkaudentorjuntaa pidettiin hitaana ja huonona.

Esteettömyyskierroksella käveltiin yhdessä suunnittelijoiden kanssa läpi kunnan keskustaajaman keskeisimmät reitit ja kirjattiin ylös erityisesti iäkkäiden ja liikkumisesteisten liikkumiseen liittyviä ongelmia ja parannustoimenpiteitä. Kierrokselle osallistui liikkumisesteisiä ja iäkkäitä henkilöitä avustajineen, kunnan teknisen ja sosiaalitoimen henkilöstöä sekä Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen edustajia.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto esteettömyyskierroksella esiin nousseista huomioista:

- Sisäänkäynneissä oli ongelmia seuraavissa kohteissa:
  - Kunnantalo: oven edessä oli korotettu kevyen liikenteen väylä, jossa oli korkea reunakivi. Automaattiovia ei ollut ja oven yhteydessä oli kynnyks.
  - Osuuspankki ja apteekki: sisäänkäynnissä oli luiska, mutta ovet eivät auenneet automaattisesti.
  - K-kauppa: automaattiovia ei ollut ja oven yhteydessä oli kynnyks. Pysäköintipaikkoja ei ole merkitty maalauksin.
  - Kirjasto: sisäänkäynnin yhteydessä oli pieni kynnyks ja ovi oli raskas.
  - Seurakuntatalo ja samassa talossa olevat virastot: ovet olivat painavat ja kynnykset korkeat.
- Useiden palvelujen pihasta puuttuivat invapaikat tai niitä oli vain yksi.
- Torin seutu ja pankin edusta oli tilava ja esteettömyyden kannalta hyvä. Otto-pisteellä oli myös riittävästi tilaa ja se sijaitsee riittävän alhaalla, jolloin asiointi onnistuu pyörätuolistakin.
- Taajama-alueella oli useita kevyen liikenteen väyliä, joissa oli päällystevaurioita (Kuva 25). Myös ajoradan ja liittymäalueiden päällystevauriot ovat esteettömyysongelma silloin, kun kevyen liikenteen väylää ei ole.
- Karjalantien/Ukkoherrankujan liittymän suojatiellä olevista pylväistä yksi oli vaurioitunut.
- Kirkon sisäänkäynti oli esimerkillinen, toimiva ja kaunis. Myös terveyskeskuksen sisäänkäynti oli kunnossa (Kuva 26).
- Terveyskeskuksen piha-alueella oli painumia, joihin vesi jää seisomaan (Kuva 27).

Kävelyreitin ulkopuolella, Kiimingintien sillalla on paljon rollaattorilla kulkijoita. Silta on kapea ja näkyvyys on huono.



Kuva 25. Karjalantien varressa olevalla kevyen liikenteen väylällä on päällystys- ja routavaurioita.



Kuva 26. Yli-lin kirkon sisäänkäynti on esteetön ja kaunis.





Kuva 27. Yli-lin terveyskeskuksen piha-alueella on painumia.

## 5.2 Kehittämistoimenpiteet

Suunnitelman yhteydessä esiin nousseiden kehittämistarpeiden perusteella laadittiin ehdotukset yleisistä esteettömyystoimenpiteistä. Lisäksi yksilöidyt toimenpidetarpeet otettiin huomioon liikenneturvallisuustoimenpiteissä.

Esteettömyysvastaavan nimeäminen kuntaan:

- Esteettömyysvastaavan tehtävänä on esteettömyyden koordinaatio kunnassa, kouluttautuminen sekä osallistuminen liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan.
- Esteettömyysvastaava voi osallistua myös seudullisiin koontumisiin, joissa vaihdetaan tietoa ja kokemuksia.

Esteettömyyden huomioiminen liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa:

- Informoidaan liikkeenharjoittajia ja lisätään yhteistyötä.
- Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä järjestää yhteistyössä esimerkiksi vammais- ja vanhusneuvostojen sekä eläkeläisjärjestöjen kanssa tilaisuuden, jossa käydään läpi ongelmia liikkumisesteisten näkökulmasta sekä annetaan vinkkejä halvoiksi parantamiseksi liikkeenharjoittajille. Käsiteltäviä asioita ovat mm. erilaiset sisäänkäyntiratkaisut, kuten toimiva luiska ja soittokello kalliiden automaattiovien sijaan, sisätilojen mitoitus myös pyörätuolilla liikkujille, ulkomainokset väylän reunaan, pysäköintialueiden selkeän jäsentelyn merki-

tys liikkumisesteisten ja liikenneturvallisuuksuuden kannalta sekä invapysäköintipaikkojen (2 paikkaa / P-alue) riittävyys. Tilaisuudessa markkinoidaan esteettömyyttä liikkeenharjoittajille kilpailu- ja imagoetuna. Esteettömyyden huomioon ottaminen ja puutteiden korjaaminen lisää asiakkaita ja kohentaa yrityksen mainetta.

Reunakivien järjestelmällinen madaltaminen (0-3 cm):

- Taajaman ydinkeskustassa keskeisimpien kevyen liikenteen reittien suojateiden reunakivet madalletaan järjestelmällisesti 0-3 cm:n korkuisiksi. Työ tehdään kunnan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY:n resurssien puitteissa, mutta suunnitelmallisesti.
- Vanhus- ja vammaisneuvostojen edustajat ja/tai avustajat otetaan mukaan sekä julkisten tilojen että tie- ja katuverkon suunnitteluhankkeisiin. Lisäksi huomioidaan suunnittelun esteettömyysohjeet. Näin varmistetaan, ettei tehdä enää uutta esteellistä ympäristöä.

Kunnossapidon tehostaminen:

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



Kuva 28. Reunakivet esitetään madallettavaksi ja/tai korjattavaksi resurssien mukaan taajaman ydinkeskusta-alueella liikkumisesteisten liikkumisen helpottamiseksi.

## 6 LIIKENNEKASVATUSTYÖN KEHITTÄMINEN

### 6.1 Yleistä

Suunnittelun yhteydessä laadittiin kuvaus kunnan liikennekasvatustyön toimintamalliksi, liikennekasvatustyön tavoitteet hallintokunnittain, alustavia toimenpide-ehdotuksia sekä ohjeet työn käynnistämiseksi ja seuraamiseksi. **Tarkoituksena on tässä suunnitelmassa tarjota kunnalle malli ja ehdotuksia liikennekasvatustyön käynnistämiseksi sekä toimenpidesuunnittelun pohjaksi, jotta työn käynnistäminen suunnitelman valmistuttua olisi mahdollisimman helppoa.**

Työn alussa perustettiin Yli-lin liikenneturvallisuustyöryhmä, joka toimi ja kokoontui säännöllisesti suunnitelman laatimisen aikana. Liikennekasvatustyötä käsiteltiin 3.2.2010 Haukiputaan, lin ja Yli-lin kuntien kanssa yhdessä pidetyssä työpajatilaisuudessa, jossa käytiin läpi yhdessä kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien ja henkilöstön kanssa liikennekasvatustyön perusteita, hallintokuntakohtaisia liikennekasvatustyön tavoitteita sekä pohdittiin tulevien vuosien toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi keskusteltiin seudullisesta liikennekasvatuksen yhteistyöstä. Aiheita työstettiin alustusten jälkeen ryhmittäin.

### 6.2 Liikennekasvatustyön nykytila

Suunnittelutyön alkaessa Yli-lissä ei ollut olemassa liikenneturvallisuustyöryhmää eikä kuntatasolla tehty suunnitelmallista liikennekasvatustyötä. Eri hallintokunnat ovat kuitenkin tehneet liikennekasvatustyötä itsenäisesti (mm. koulutoimi ja tekninen toimi). Kaikkien kuntien (Haukipudas, li ja Yli-li) alueella on myös koulupoliisitoimintaa. Kunnille on nimetty oma koulupoliisi (Virpi Vuolteenaho), joka on vierailut säännöllisesti sekä ala- että yläkouluissa kertomassa liikenneasioista.

### 6.3 Liikennekasvatustyö on yhteistyötä

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

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

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

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

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

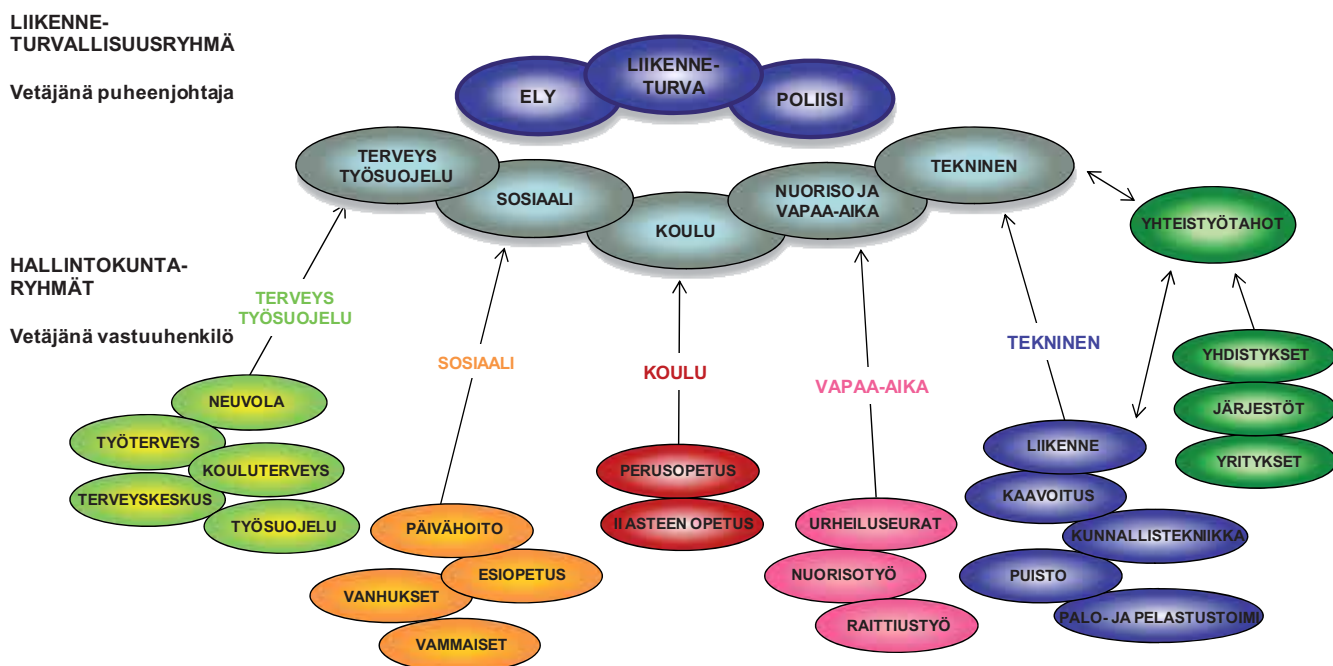
*Yrityksillä* on hyvät mahdollisuudet edistää liikenneturvallisuuksaattia työpajoilla ja esim. tukemalla työntekijöiden turvavälineiden käyttöä tai laatimalla yrityskohtainen liikenneturvallisuuksuunnitelma, jolle on olemassa Liikenneturvan toimesta laadittu malli. Yrityksen saama hyöty liikenneturvaturmien ehkäisytyössä konkretisoituu erityisesti lyhentyvinä työkyvyttömyysaikoina ja säästöinä työterveyshuollossa. Lisäksi liikenneturvallisuuksasioiden huomiointi nostaa yrityksen imagoa. Yritysten kautta tehtävällä liikennekasvatustyöllä olisi mahdollista tavoittaa helposti suuri joukko aktiivi-ikäisiä työssäkäyviä kuntalaisia.

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

#### 6.4 Liikenneturvallisuustyöryhmä ja ryhmän toimintamalli

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

Ryhmän kokoonpano tarkistetaan tarvittaessa vuosittain. Kunnan edustajien lisäksi ryhmien kokouksiin kutsutaan säännöllisesti Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Liikenneturvan, Poliisin sekä muiden yhteistyökumppaneiden edustajat. (Kuva 29)



Kuva 29. Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä.

Työn aikana toimineen liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano:

<b>Yli-lin liikenneturvallisuustyöryhmä:</b>	<b>Yhteistyökumppanit:</b>
Jouni Pääkkölä, sivistystoimi (pj)	Eero Kalmakoski/Rainer Kinisjärvi, Liikenneturva
Päivi Hökkä, sivistystoimi	Tarja Jääskeläinen, Pohjois-Pohjanmaan ELY
Maarit Kaveri, perusturva	Leo Oja, Pohjois-Pohjanmaan ELY
Päivikki Pernu, sivistystoimi	Virpi Vuolteenaho, koulupoliisi
Eero Ylitalo, tekninen toimi	Yrjö Kropsu, Poliisi
Maija Tihinen, perusturva/päivähoito	
Mirva Niskanen, perusturva	



*Liikennekasvatustyö on yhteistyötä (Kuva: Liikenneturva)*

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

#### Puheenjohtaja

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

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

#### Ryhmän tehtävät ovat:

- Liikenneturvallisuuks- ja kasvatustyön suunnittelu ja vastuun jakaminen hallintokunnille.
- Liikennekasvatustyön toimenpiteiden toteutumisen seuranta.
- Toimintasuunnitelmien ylläpito ja päivitys tarpeen mukaan.
- Liikenneturvallisuuksustilanteen seuranta (mm. liikenneonnettomuudet ja liikenneilmapiiri).
- Ajankohtaisten liikenneturvallisuuksuasiodien käsittely (mm. aloitteet).
- Liikenneturvallisuuksuasioista tiedottaminen.
- Tavoitteiden tarkistaminen 2-3 vuoden välein.
- Mahdollisen liikenneturvallisuuksusteeman valinta.

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

**Toimenpide-ehdotus kunnan liikenneturvallisuustyöhön:**

Järjestetään vuosittain loka-marraskuussa kunnan liikenneturvallisuuden kokonaisvaltainen kehittämiskeskustelu, johon kutsutaan mukaan edustajat kunnan eri hallintokunnista (liikenneturvallisuustyöryhmä), Liikenneturva, Poliisi, ELY:n edustajat, liikenneturvallisuustoimija sekä muut mahdolliset yhteistyökumppanit. Kehityskeskustelussa voidaan käsitellä mm. seuraavia asioita:

- Kunnan liikenneturvallisuustilanne
- Liikenneympäristön ajankohtaiset sekä tulevat toimenpidetarpeet ja rahoitus
- Hallintokuntien liikennekasvatustyön tilanne ja tulevat toimenpiteet (läpikäynti hallintokunnittain)
- Liikenneturvan materiaali- ja koulutustarjonta
- Liikenneturvallisuustoimijan tuki
- Koulupoliisitoiminta.

Tilaisuudessa kunnan liikenneturvallisuusasiat käsitellään kokonaisvaltaisesti kerran vuodessa ja hallintokunnat saavat tietoa sekä materiaalia omaan sisäiseen liikennekasvatustyöhönsä.

## 6.5 Seudullinen liikennekasvatustyö

Liikennekasvatustyössä tehdään seutuyhteistyötä Oulun seudulla, johon Haukiputaan kunta kuuluu. li ja Yli-li kuuluvat eri seutukuntaan, jossa yhteistyöpohjaa ei samaan tapaan ole olemassa eikä seudun kuntien yhteistyö ole luontevaa. Jatkossa li ja Yli-li kutsutaan mukaan Oulun seudun seudullisiin kokoontumisiin ja tapahtumiin. Seudullisen liikennekasvatustyön koordinoivastuu on liikenneturvallisuustoimijalla. Myös Liikenneturva on vahvasti mukana toiminnassa. Seudullisesti voidaan järjestää esimerkiksi tiedonvaihtoa, tapahtumia, koulutuksia ja seminaareja nykyiseen tapaan. Pääpaino suunnitelman valmistuessa on kuitenkin kuntakohtaisen liikennekasvatustyön käynnistämisessä.

## 6.6 Hallintokuntien liikennekasvatustyön tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset

### 6.6.1 Tekninen toimi

#### Teknisen toimen liikennekasvatustyön tavoitteet:

- Tehdään jatkuvaa ja suunnitelmallista liikenneturvallisuuustyötä osana teknisiä palveluja ja osallistutaan liikenneturvallisuuustyöryhmän toimintaan.
- Hillitään ylinopeuksia tukemalla nopeusrajoituksia rakenteellisin keinoin.
- Parannetaan lähiliikkumisympäristöjen turvallisuutta toteuttamalla esteettömyystoimenpiteitä ja huomioimalla esteettömyys suunnittelussa.
- Parannetaan koulureittien ja koulujen lähiympäristöjen turvallisuutta yhteistyössä koulujen ja koulutoimen kanssa toteuttamalla liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä.
- Kytetään maankäytön suunnittelu nykyistä tiiviimmin mukaan liikenneturvallisuuustyöhön.
- Kannustetaan yrityksiä mukaan liikenneturvallisuuustyöhön.



*Esteettömyyden huomioiminen liikenneympäristön ratkaisuissa on yksi teknisen toimen liikenneturvallisuuustavoitteista.*

#### Ehdotuksia teknisen toimen lähivuosisien toimenpiteiksi:

Liikenneympäristön suunnittelu, ylläpito ja rakentaminen

- Liikenneturvallisuus ja esteettömyys otetaan huomioon fyysisen liikenneympäristön suunnittelussa seuraavin toimenpitein:
  - o Nimetään kuntiin esteettömyysvastaavat.
  - o Otetaan vanhus- ja vammaisneuvostot mukaan julkisten tilojen ja katujen suunnitteluhankkeisiin.
  - o Suoritetaan suunnitelmien ja kaavojen liikenneturvallisuuustarkastukset.
  - o Lisätään liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä.
- Toteutetaan liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjä liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä suunnitelman mukaisesti.
- Tehostetaan kunnossapitoa ja liukkaudentorjuntaa erityisesti esteettömyyskierröksellä esiin nousseissa kohteissa ja taajamien pääreiteillä sekä linja-autopysäkeillä.

Tiedottaminen

- Tiedotetaan asukkaille toteutetuista toimenpiteistä, tulevista katutöistä ym. muutoksista liikenneympäristössä. Tehostetaan erityisesti internetin kautta tiedottamista.

Henkilökunnan koulutus

- Pidetään yllä teknisen toimen henkilökunnan liikenneturvallisuuksosaamista koulutusten avulla.
- Maastotöitä ja mittauksia tekevillä on voimassa Tieturva-koulutus.



## 6.6.2 Koulutoimi

### Koulutoimen liikennekasvatustyön tavoitteet:

- Tehdään jatkuvaa ja suunnitelmallista liikenneturvallisuuustyötä osana opetussuunnitelmaa ja osallistutaan liikenneturvallisuuustyöryhmän toimintaan.
- Parannetaan koulureittien ja koulujen lähiympäristöjen turvallisuutta yhteistyössä teknisen toimen kanssa.
- Kannustetaan kouluja omien liikenneturvallisuuksuunnitelmien laadintaan.
- Tehostetaan vanhempiin kohdistuvaa valistustyötä lisäämällä yhteistyötä ja vuorovaikutusta vanhempien kanssa.
- Lisätään yhteistyötä poliisin ja Liikenneturvan kanssa.
- Lisätään opettajien liikenneturvallisuukskoulutusta.
- Lisätään turvavälineiden, erityisesti pyöräilykypärien ja heijastimien käyttöä.



*Turvavälineiden käytön lisääminen on yksi koulutoimen tärkeistä tavoitteista.*

### Ehdotuksia koulutoimen lähivuosien toimenpiteiksi:

#### Oppilaat

- Järjestetään Fillarimestari-aluekilpailu syksyllä 2010.
- Pyritään toteuttamaan poliisivierailu joka luokka-asteella.
- Järjestetään pyöräilykypärätempaus.
- Pyritään saamaan kypärät oppilaille lahjoituksena.
- Järjestetään Tuunaa kypärä –kilpailu.
- Järjestetään luokkien välinen kilpailu kypärän käytössä, parhaat palkitaan.
- Järjestetään mahdollisuus suorittaa pyöräilijän ajokortti alaluokilla (0-2-luokat).
- Järjestetään heijastintempauksia heijastimien käytön lisäämiseksi.
- Järjestetään teemapäivät liikenteestä, yhteistyökumppaneina Liikenneturva ja poliisi.

#### Koulukuljetukset ja koululaiskuljettajat

- Uusitaan koulukuljetusopas ja suunnataan oppaan sisältö nykyistä enemmän myös vanhempien suuntaan.
- Parannetaan tiedonkulkua koulukuljetusten hoitajien ja koulutoimen välillä järjestämällä liikennöitsijöille keskustelutilaisuus, jossa painotetaan tiedonvaihdon tärkeyttä ja sovitaan tiedottamisen pelisäännöistä. Samalla painotetaan kuljettajien roolia liikennekasvattajana.

#### Opettajat

- Järjestetään (esimerkiksi alueellinen) Veso-koulutus opettajille, mukaan kutsutaan liikennöitsijät ja koulutus hankitaan Liikenneturvasta.
- Kannustetaan opettajia perehtymään Liikenneturvan internet-aineistoihin ja materiaaleihin.

#### Vanhemmat

- Tehostetaan vanhempiin kohdistuvaa valistusta lisäämällä yhteistyötä.
- Painotetaan vanhempainilloissa liikenneturvallisuuksasioita ja esimerkkinä olemista sekä yhteisen linjan tärkeyttä kodin ja koulun välillä liikennekasvatusasioissa.

**Koulut**

- Perustetaan kouluihin omat liikenneturvallisuusryhmät.
- Laaditaan kouluille liikenneturvallisuuksuunnitelma. Suunnitelmien sisältö suunnitellaan koulukohtaisesti ja painotetaan paikallisesti tärkeinä pidettäviä asioita. Hyödynnetään Liikenneturvan Koulun liikenneturvallisuuksuunnitelma –aineistoa sekä tarvittaessa asiantuntija-apua. Otetaan oppilaat mukaan suunnitelman laadintaan.
- Jatketaan liikenneturvallisuuksuunnitelman laadinnan yhteydessä aloitettua koulujen pihaluokien suunnittelua yhdessä teknisen toimen kanssa.

**6.6.3 Sosiaali- ja terveystoimi****Sosiaali- ja terveystoimen liikennekasvatustyön tavoitteet:**

- Tehdään jatkuvaa ja suunnitelmallista liikenneturvallisuuksuustyötä osana sosiaali- ja terveystoimen yhteistyössä vanhus- ja vammaisneuvostojen kanssa ja osallistutaan liikenneturvallisuuksuustyöryhmän toimintaan.
- Edistetään iäkkäiden omatoimista ja turvallista liikkumista.
- Lisätään turvavälineiden, erityisesti pyöräilykypärien, heijastimien ja liukuesteiden käyttöä.



*Sosiaali- ja terveystoimen kautta tavoitetaan lapsia, aikuisia ja vanhuksia.*

**Ehdotuksia sosiaali- ja terveystoimen lähivuosisen toimenpiteiksi:****Päivähoito**

- Päivähoidon henkilöstö tutustuu ja perehtyy Liikenneturvan internetsivustoon "Liikenneturvallisuuksusteemat päivähoitossa" ja ottaa käyttöön valmiit toimintamallit ja materiaalit.
- Järjestetään liikenneaiheisia leikkejä, lauluja, satuja, tehtäviä ja askarteluja Liikenneturvan aineistoja hyödyntäen.
- Järjestetään vanhemmille teemailta, jossa käydään yhdessä läpi esim. turvalaitteiden käyttöä käytännössä, tarkastellaan päiväkodin/perhepäivähoidon ympäristöä liikenneturvallisuuksuden kannalta sekä keskustellaan koko perheen turvallisesta liikkumisesta (vanhempien malli).
- Osallistutaan tapahtumiin ja kampanjoihin (mm. Turvaa tenaville –tapahtuma).
- Tehdään vanhempien turvavälineiden käytön seuranta.
- Jaetaan vanhemmille liikenneturvallisuuksuteen liittyvää ajankohtaista aineistoa, hyödynnetään muun muassa Liikenneturvan valmiita tietolehtiä.

<p>Neuvolat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neuvoloissa 4-5 -vuotistarkastusten yhteydessä jaetaan Liikenneturvan Kulkunen-kirja vanhemmille.</li> <li>- Neuvolakäynneillä kerrotaan turvavyön käytöstä raskauden aikana ja lapsen turvallisesta kuljetamisesta eri ikävaiheissa autossa ja polkupyörässä. Kerrotaan vanhemmille myös turvavälineiden käytöstä ja malliesimerkinä toimimisesta.</li> <li>- Hoitaja kehottaa vanhempia käyttämään Liikenneturvan Turvapupu.net -sivustoa lasten kasvatuksessa.</li> <li>- Pidetään esillä liikenneturvallisuuteen liittyvää ajankohtaista aineistoa, hyödynnetään muun muassa Liikenneturvan valmiita tietolehtisiä.</li> </ul>
<p>Aikuisväestö lääkärin ja terveydenhoitajan vastaanotoilla (terveyskeskukset)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kerrotaan alkoholin ja lääkkeiden käytön vaikutuksesta turvalliseen liikkumiseen. Käydään keskusteluja hoitokontaktien yhteydessä.</li> <li>- Tehdään lakisääteinen ajokyvyn arviointi lääkärin toimesta tai poliisin läheteestä.</li> <li>- Opastetaan ja motivoidaan asiakkaita turvalaitteiden (heijastin, pyöräilykypärä, liukuesteet) käyttöön.</li> <li>- Pidetään esillä liikenneturvallisuuteen liittyvää aineistoa, hyödynnetään muun muassa Liikenneturvan valmiita tietolehtisiä.</li> <li>- Sovitaan yhteistyössä teknisen toimen kanssa riittävästä hiekoituksesta piha-alueella ja informoidaan mahdollisista puutteista kunnossapidossa.</li> <li>- Pidetään sisätilat siistinä ja turvallisina.</li> </ul>
<p>Työterveyshuolto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terveystarkastusten yhteydessä ja vastaanottotilanteissa huomioidaan liikenneturvallisuus työikäisten vastaanotolla kävijöiden kanssa. Kohderyhmänä ovat erityisesti             <ul style="list-style-type: none"> <li>o vuorotyöläiset (väsyneenä liikkuminen)</li> <li>o työkseen liikenteessä ajavat (väsymys, kiire)</li> <li>o hoitoon ohjatut (alkoholin suurkuluttajat) ja</li> <li>o asiakkaat, joilla ajokykyyn vaikuttava lääkitys.</li> </ul> </li> <li>- Kaikkia työterveyshuollon asiakkaita motivoidaan turvavälineiden käyttöön sekä työmatkoilla että vapaa-aikana.</li> <li>- Pidetään esillä liikenneturvallisuuteen liittyvää ajankohtaista aineistoa, hyödynnetään muun muassa Liikenneturvan valmiita tietolehtisiä.</li> </ul>
<p>Vanhustyö, kotipalvelu, palvelukeskukset ja vammaistyö</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opastetaan turvavälineiden ja turvallisten jalkineiden käyttöön sekä liikkumiseen pimeällä ja liukkaalla kelillä.</li> <li>- Varmistetaan, että iäkkäillä on asianmukaiset liikkumisen apuvälineet käytössään.</li> <li>- Tarkkaillaan piha-alueiden hiekoituksen ja muiden järjestelyiden riittävyttä ja ilmoitetaan tarvittaessa alueiden huollosta vastaavalle.</li> <li>- Järjestetään yhteistyössä poliisin ja Liikenneturvan kanssa tietoiskuja sairauden, lääkityksen ja iän vaikutuksesta ajokykyyn.</li> <li>- Hyvän lihaskunnon ja tasapainon ylläpitämiseksi rohkaistaan ja aktivoidaan ikääntyneitä liikkumaan. Ohjataan lihasvoiman vahvistamiseen kotioloissa ja kannustetaan osallistumista liikuntaryhmiin.</li> <li>- Laitoshoidossa huomioidaan esteettömyys sisätiloissa ja ulkona; varmistetaan, että käytössä ovat toimivat luiskat, asiakkailla asianmukaiset jalkineet ja apuvälineet ulkona liikkuaan ja että ulkona on riittävä määrä istuimia. Opastetaan myös omaisia.</li> <li>- Toteutetaan vanhus- ja vammaisneuvostojen kanssa, hyödynnetään Liikenneturvan valmista mallia ja materiaalia ja tarvittaessa asiantuntija-apua.</li> </ul>
<p>Sosiaali- ja terveyspalvelujen henkilökunta</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ylläpidetään henkilöstön liikenneturvallisuuksutietoutta järjestämällä säännöllistä koulutusta. Yhteistyökumppanina Liikenneturva.</li> <li>- Kannustetaan työkseen liikkuvia (mm. kotipalveluhoitajat) turvavälineiden käyttöön ja avustetaan mahdollisuuksien mukaan niiden hankinnassa.</li> </ul>

#### 6.6.4 Nuoriso- ja vapaa-aikatoimi

##### Nuoriso- ja vapaa-aikatoimen liikennekasvatustyön tavoitteet:

- Tehdään jatkuvaa ja suunnitelmallista liikenneturvallisuuustyötä osana nuoriso- ja vapaa-aikapalveluja ja osallistutaan liikenneturvallisuuustyöryhmän toimintaan.
- Kannustetaan järjestöjä ja yhteisöjä mukaan liikenneturvallisuuustyöhön.
- Pyritään vaikuttamaan nuorten riskikäyttäytymiseen liikenteessä kertomalla mm. ylinopeuksien ja rattijuopumuksen seurauksista.
- Lisätään turvavälineiden, erityisesti pyöräilykypärien ja heijastimien käyttöä.



Mopoilu on osa monen nuoren elämää.

##### Ehdotuksia nuoriso- ja vapaa-aikatoimen lähivuosien toimenpiteiksi:

###### Nuorisotilatoiminta

- Keskustellaan nuorten kanssa liikenneasenteista, ylinopeuksien ja onnettomuuksien seurauksista.
- Keskustellaan ja tiedotetaan turvavälineiden käytöstä ja suojavaikutuksesta (kypärät, turvavyöt, heijastimet).
- Järjestetään tietoisuusmopoilijoille, aiheena mm. turvallinen mopoilu, virittämisen seuraukset (yhteistyö poliisin kanssa), kypärän käyttö ja kiinnitys.
- Järjestetään tietoisuus liikenteestä ja päihteistä.
- Pidetään esillä liikenneturvallisuuuteen liittyvää ajankohtaista aineistoa, hyödynnetään muun muassa Liikenneturvan valmiita tietolehtisiä.

###### Matkat ja retket

- Tehdään tilannekohtaista asennekasvatusta yhdessä liikuttaessa.
- Edellytetään turvavälineiden käyttöä ja asiallista liikennekäyttäytymistä matkoilla ja retkillä.

###### Urheiluseurat ja järjestöt

- Pyydetään urheiluseurojen ja -järjestöjen edustajia mukaan kunnan liikenneturvallisuuustyöryhmän toimintaan.
- Kannustetaan seuroja sopimaan mm. pyöräilykypärän käytöstä harrastusmatkoilla.
- Järjestetään turvavälinekampanjoita yhdessä seurojen kanssa jäsenille.
- Tiedotetaan seuroja liikenneturvallisuuksasioista hyödyntämällä mm. Liikenneturvan valmiita tietolehtisiä.

###### Liikuntapaikat ja ulkoilureitit

- Suunnitellaan yhteistyössä teknisen toimen kanssa latu- ja kelkkareittien teiden ylitykset ja taajama-ajot turvallisiksi (harkittu reititys ja hyvät opasteet).
- Varmistetaan turvalliset liikenne- ja pysäköintijärjestelyt liikuntapaikoilla ja tapahtumien yhteydessä.

###### Nuoriso- ja vapaa-aikatoimen henkilöstö

- Tutustutaan ja otetaan käyttöön Liikenneturvan internet-sivuilla oleva nuoriso- ja vapaa-aikatoimen toimintoihin soveltuva laaja materiaali ja aineistot.
- Huolehditaan henkilöstön liikenneturvallisuuksietämyksen ylläpitämisestä järjestämällä koulutuksia. Yhteistyökumppanina on Liikenneturva.

### 6.6.5 Keskushallinto ja työsuojelu

#### Keskushallinnon ja työsuojelun liikennekasvatustyön tavoitteet:

- Tehdään jatkuvaa ja suunnitelmallista liikenneturvallisuuustyötä osana työsuojelutyötä ja osallistutaan liikenneturvallisuuustyöryhmän toimintaan.
- Lisätään työmatkaliikenteen turvallisuutta mm. kannustamalla kunnan työntekijöitä turvavälineiden, erityisesti pyöräilykypärien ja heijastimien käyttöön sekä turvalliseen ajotapaan.
- Osoitetaan kunnan liikenneturvallisuuustyöryhmälle riittävät resurssit toimia.
- Lisätään kuntien henkilöstön ja liikenneturvallisuuustyöryhmän liikenneturvallisuuustietämystä järjestämällä koulutustilaisuuksia.



*Työikäiset ovat suuri liikkujaryhmä, minkä vuoksi liikennekasvatustyö tulisikin olla osa työsuojelutoimintaa.*

#### Ehdotuksia keskushallinnon ja työsuojelun lähivuosien toimenpiteiksi:

##### Työsuojelutoiminta

- Liitetään työmatkaliikenteen turvallisuus osaksi työsuojelutoimintaa.
- Seurataan työmatkatapaturmia ja käydään ne säännöllisesti läpi yhdessä henkilöstön kanssa. Keskustellaan, kuinka tapaturmat olisi mahdollisesti voitu estää.
- Seurataan sattuneiden tapaturmien lisäksi myös läheltä piti –tilanteita kannustamalla työntekijöitä kertomaan työmatkalla sattuneista tilanteista (laaditaan esim. yksinkertainen ilmoituslomake läheltä piti -tilanteesta). Käydään tapaturmien yhteydessä läpi myös läheltä piti –tilanteet ja keskustellaan toimenpiteistä niiden välttämiseksi.
- Järjestetään kampanjoita tai kilpailuja turvavälineiden käytön lisäämiseksi.
- Sovitaan työntekijöiden kanssa, että työssä polkupyörällä liikuttaessa käytetään kypärää ja jalan kulkiessa heijastinta.
- Tehdään henkilöstön työmatkojen vaaranpaikkakartoitus ja käydään tulokset läpi henkilökunnan kanssa ja sovitaan toimenpiteistä, joilla voidaan lisätä työmatkaliikkumisen turvallisuutta. Hyödynnetään Liikenneturvan internet-sivustolla olevaa valmista aineistoa kartoituksen laadinnassa.

**Keskushallinto**

- Järjestetään koko henkilökunnan räätälöityjä koulutus- ja teematilaisuuksia, yhteistyökumppaneiksi pyydetään poliisia ja Liikenneturvaa sekä mahdollisesti muita asiantuntijatahoja.
- Järjestetään liikenneturvallisuuksuustyöryhmälle koulutustilaisuuksia liikenneturvallisuuksutietämyksen ylläpitämiseksi, yhteistyötahoina poliisi, Liikenneturva sekä muut asiantuntijat.
- Tuetaan mahdollisuuksien mukaan työntekijöiden turvavälineiden hankintaa (esim. hands free-laitteet, pyöräilykypärät, heijastinliivit, liukusteet).
- Tiedotetaan kunnan kesäasukkaita turvallisesta loma- ja vapaa-ajan liikkumisesta, kuten turvavälineistä, promillerajoista tiellä ja vesillä, perävaunun kuormaamisesta jne. Hyödynnetään tiedottamisessa Liikenneturvan valmiita tietolehtisiä.
- Tiedotetaan säännöllisesti kunnan internet-sivuilla ajankohtaisista liikenneturvallisuuksusasioista. Tiedottamisessa voidaan hyödyntää liikenneturvan Viikon vinkki -aineistoa.
- Varaudutaan kunnan budjetissa liikenneturvallisuuksuustyöstä aiheutuviin kuluihin.

## 6.7 Yhteistyökumppanit

### Liikenneturva

Liikenneturva toimii kuntien liikennekasvatustyön tukena huolehtimalla ennaltaehkäisevästä liikennevalistuksesta tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikäryhmien liikennekasvatusta sekä järjestämällä koulutusta yhteistyössä alan viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Liikenneturvan tarjoamia koulutuspalveluja ja materiaaleja esiteltiin liikenneturvallisuuksuustyöryhmille suunnittelutyön aikana. Materiaali on vapaasti käytettävissä internet-sivustolla [www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi) (lähde tulee kuitenkin mainita materiaalia käytettäessä). Liikenneturvan keskeisistä aineistoista on esitetty yhteenveto liitteessä 2.

*Yhteyshenkilöt Rainer Kinisjärvi ja Eero Kalmakoski*

### Poliisi

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

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

Poliisi osallistuu tiiviisti liikenneturvallisuuksuyhteistyöhön kuntien kanssa. Yhteistyöllä on jo entuudestaan perinteitä, joita tullaan jatkamaan. Poliisin toimenpiteitä liikenneturvallisuuksuden edistämiseksi ovat mm. valvonta ja tiedotus sekä vierailut kouluissa, vanhempainilloissa ja hoitolaitoksissa. Kouluilla on oma koulupoliisi, joka vastaa yhteistyöstä koulujen kanssa. Toimintaa pidetään hyvänä ja sitä tullaan jatkamaan.

*Yhteyshenkilö koulupoliisi Virpi Vuolteenaho*

### **Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)**

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

*Yhteyshenkilöt Tarja Jääskeläinen ja Leo Oja.*

### **6.8 Liikennekasvatustyön kehittämispolku ja ensimmäiset askeleet**

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

Valmis liikenneturvallisuuksuunnitelma toimii liikennekasvatustyön alustavana toimintasuunnitelmana ja ohjaavana työkaluna. Suunnitelman valmistumisen jälkeen aloitetaan liikenneturvallisuuksutyöryhmän toiminta kunnassa ja perustetaan hallintokunta-kohtaiset alaryhmät. Hallintokunta-kohtaisissa alaryhmissä käydään läpi suunnitelmassa esitetyt liikennekasvatustyön toimenpide-ehdotukset ja sovitaan jokapäiväiseen työhön sisällytettävistä toimenpiteistä. Lisäksi ajoitetaan myös muut toimenpiteet ja sovitaan järjestely- ja toteuttamisvastuut. Suunnitelmassa esitettyä toimenpidelistausta ylläpidetään sähköisenä, jolloin siihen voidaan kirjata toimenpiteiden ajoitus ja toteuttamisvastuut sekä lisätä tarpeen mukaan uusia toimenpiteitä. Hallintokunnan vastuuhenkilö (liikenneturvallisuuksutyöryhmän jäsen) kokoaa hallintokunnan toiminnasta yhteenvedon ja esittää sen kunnan liikenneturvallisuuksutyöryhmän kokoontumisissa. Useiden hallintokuntien yhteistyössä toteutettavia toimenpiteitä sekä koko kunnan henkilöstöä koskevat toimenpiteet käsitellään kunnan liikenneturvallisuuksutyöryhmässä. Sekä kunnan ryhmän että hallintokunta-kohtaisten alaryhmien kokoontumisia jatketaan säännöllisesti. Liikennekasvatustyön ja liikenneturvallisuuksutilanteen seurannasta sekä raportoinnista ja seurannassa käytettävistä mittareista on kerrottu enemmän luvussa 7.

Liikenneturvallisuuksuunnitelma toimii ohjaavana työkaluna kunnan liikennekasvatustyössä. Suunnitelman valmistuessa tärkeää on

- tiedottaa suunnitelmasta laajasti kunnan sisällä
- jatkaa kunnan liikenneturvallisuuksutyöryhmän toimintaa
- perustaa hallintokunta-kohtaiset alaryhmät, joissa käydään läpi suunnitelmassa esitettyjä toimenpide-ehdotuksia ja -malleja
- aloittaa valittujen toimenpiteiden jatkosuunnittelu.

Näin suunnitelmallinen liikennekasvatustyö saadaan tehokkaasti käyntiin.

## 6.9 Työnantajat

Yritysten saaminen mukaan liikennekasvatustyöhön olisi tärkeää työn vaikutavuuden parantamiseksi. Yritysten kautta olisi mahdollista saada parhaimmillaan suuri joukko työmatkaliikkuja liikennekasvatustyön piiriin.

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

Ehdotuksia työpaikkojen liikennekasvatustyön toimenpiteiksi:
<p>Turvavälineiden käytön tukeminen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kampanjointi ja kilpailut turvavälineiden käytön edistämiseksi: esimerkiksi kaikki tietyn kuukauden aikana työmatkansa pyöräilevät ja kypärää käyttäneet voivat osallistua kilpailuun.</li> <li>- Turvavälineiden hankinnan tukeminen: työnantaja voi hankkia työntekijöilleen heijastimia, liukuesteitä, pyöräilykypärän tai hands free –laitteet tai tukea hankintaa muulla tavalla. Työasiointimatkoilla pyöräileville voidaan hankkia kypärät.</li> </ul>
<p>Työmatkojen turvallisuuden parantaminen ja vaaranpaikkojen havaitseminen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Työntekijöiden kannustaminen työmatkatapaturmien lisäksi myös läheltä piti - tilanteiden ilmoittamiseen: laaditaan yksinkertainen lomakepohja läheltä piti - tilanteen raportointia varten ja kannustetaan työntekijöitä kertomaan työmatkoilla sattuneista tilanteista. Kaavakkeen täyttäneiden kesken voidaan esimerkiksi arpoa säännöllisesti jokin pieni palkinto. Käydään tilanteet läpi yhdessä henkilöstön kanssa ja keskustellaan, kuinka tilanteita voitaisiin välttää.</li> <li>- Työmatkaliikenteen vaaranpaikkakartoitukset: toteutetaan työmatkaliikenteen vaaranpaikkakartoitus, johon on olemassa Liikenneturvan lomakepohjat ja malli. Kartoituksen perusteella laaditaan yhteisiä ohjeita ja pelisääntöjä työmatkojen turvallisuuden parantamiseksi.</li> </ul>
<p>Tiedottaminen ja henkilöstön koulutus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Järjestetään henkilöstölle asiantuntijaluentoja esimerkiksi turvavälineiden käytön hyödyistä, ajonopeuden vaikutuksista jarrutusmatkoihin ja ajoneuvon hallintaan, onnettomuuksien seurauksista jne.</li> <li>- Tiedotetaan jatkuvasti ajankohtaisista liikenneturvallisuuksasioista: keväisin kypärän käyttö, talvella liukuesteet, pimeällä heijastin jne. Hyödynnetään esimerkiksi Liikenneturvan valmiita tietolehtiä.</li> </ul>



## 7 JATKOTOIMENPITEET

### 7.1 Suunnitelman käsittely

Liikenneturvallisuussuunnitelma esitetään käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi toimenpiteitä ohjaavana suunnitelmana kunnan päättävissä elimissä.

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

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

### 7.2 Jatkosuunnittelu

Esitetyistä toimenpiteistä erityisesti liikenteen ohjaustoimenpiteet voidaan toteuttaa tämän suunnitelman esitysten perusteella. Osa toimenpiteistä vaatii tarkempia tie-/katusuunnitelmia.

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tulee ottaa tarpeen mukaan huomioon kaavavarauksina yleis- ja asemakaavojen muutostöiden yhteydessä. Suuri osa ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteistä on kuitenkin toteutettavissa ilman kaavamutoksia.

Seuraavan liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen tulee kyseeseen todennäköisesti vajaan kymmenen vuoden päästä. Vaihtoehtoisesti tuleva päivitys voidaan tehdä kevyempänä päivittämällä erikseen liikennekasvatustyön suunnitelma sekä liikenneympäristön parantamistoimenpideluettelo.

### 7.3 Seuranta

Kunnan liikennekasvatustyön seurannalla tarkoitetaan sekä toimenpiteiden toteutumisen seurantaa että niiden vaikuttavuuden seurantaa. Seurannassa tärkeintä on liikenneturvallisuustyöryhmän 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 kehittämissuunnitelmassa esitetyt toimenpide-ehdotukset sekä liikenneympäristösuunnitelman toimenpideluettelo. Toimenpidelistaukset on toimitettu hallintokunnille sähköisenä ja niitä kehoitetaan myös ylläpitämään sähköisesti.

Liikenneturvallisuuksuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista mitataan seuraamalla liikenneturvallisuuksustilannetta kunnan alueella. Tätä seurantaan varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä taulukossa 6. Osa mittareista ja toimenpiteistä liittyy myös liikenneympäristön parantamiseen. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmässä päätetään, mitä mittareita seurataan ja kuinka seurantaan varten tarvittavat tiedot hankitaan.

Taulukko 6. Esimerkkejä seurattavista liikenneturvallisuuksmittareista.

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

Liikenneturvallisuuksuustyöryhmän lisäksi koko kunnan henkilökunta eri hallintokunnissa, päätöksentekuelimet sekä kuntalaiset osallistuvat seurantaan. Hallintokuntien vastuhenkilöt laativat lyhyen yhteenvedon tehdystä liikennekasvatustyöstä vuosittain. Raportista tulee käydä ilmi järjestetyt tapahtumat sekä toteutunut säännöllinen liikennekasvatustyö. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmässä arvioidaan liikenneturvallisuuksustilannetta ja toteutettuja toimenpi-

teitä sekä tehdään tarvittaessa päivityksiä toimintamalleihin ja -tapoihin. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa raportista yhteenvedon kunnassa tehdystä liikennekasvatustyöstä kunnanhallitukselle ja lautakunnille.

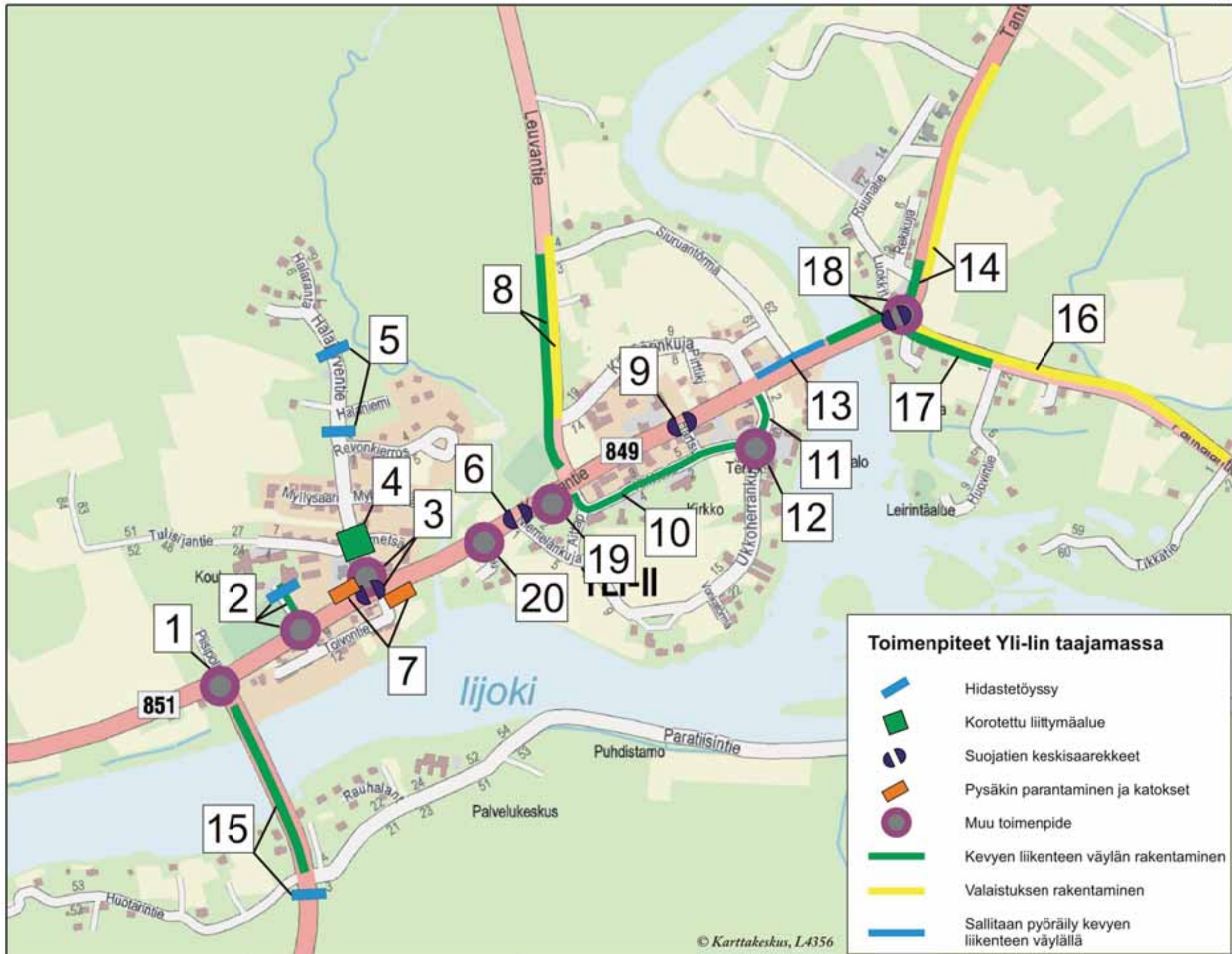
Eri osapuolien seurantaan liittyvät tehtävät:

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

Kuntien liikennekasvatustyöhön on saatavissa tukea Oulun seudun liikenneturvallisuustoimija -hankkeesta (yhteyshenkilö: *Tarja Jääskeläinen, Pohjois-Pohjanmaan ELY*).

**LIITTEET**

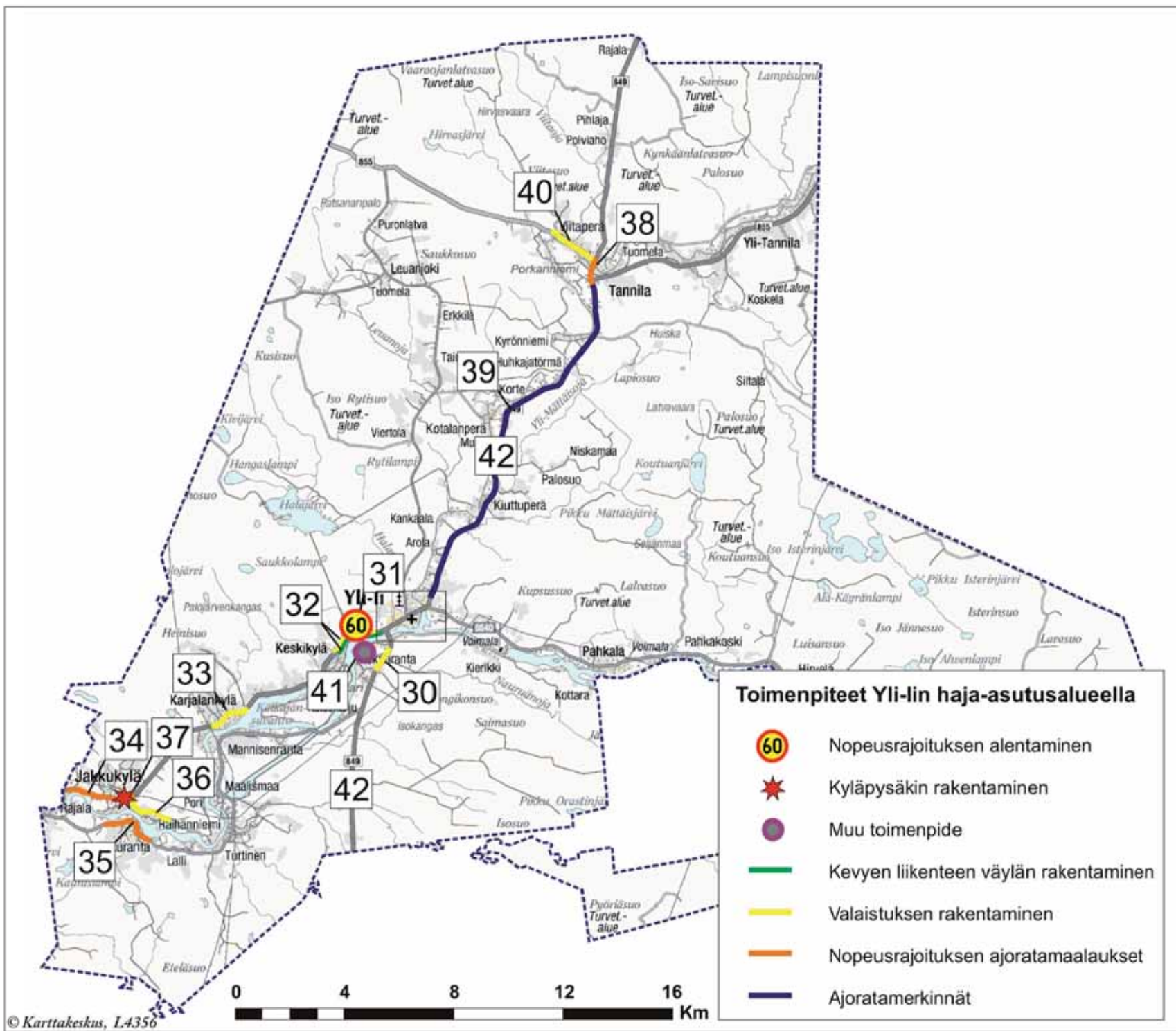
- LIITE 1 Toimenpidekartat ja -taulukot  
LIITE 2 Yhteenveto Liikenneturvan materiaaleista.



**YLI-IIN KESKUSTAAN ESITETYT PARANNUSTOIMENPITEET**
**LIITE 1 2 (5)**

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireellisyysluokka	Vastuutaho	Toteutettu
1	St 851 Karjalantie, st 849 Kiimingintien liittymä	851/4/7800-849/7/75	150	Liittymän parantaminen suunnitelman mukaisesti (uusi saarekkeellinen kevyen liikenteen ylityskohta Kiimingintien yli, Piisipolun liittymän rakentaminen sekä kevyen liikenteen yhteyden jatkaminen lin suunnan linja-autopysäkille)	36	0,008	0,222	1	ELY	
2	St 849 Karjalantie, Koulun liittymä+koululle vievä katu	849/7/215		Karjalantien suojatien keskisaarekkeen parantaminen ja tehostevarret	6	0,006	1,000	1	ELY	
		-		Liittymän läheisten opettajien pysäköintipaikkojen poistaminen ja kolmion siirtäminen lähemmäksi liittymää	2			1	Kunta	
		-	100	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Karjalantieltä koululle	30			1	Kunta	
		-		Hidaste koulun pihalle nykyisen suojatiemaalauksen kohdalle	8			1	Kunta	
		-		Koulukeskuksen pihajärjestelyjen suunnittelussa on huomioitava pihan liikenneturvallisuus					Kunta	
3	St 849 Karjalantie, Halajärventien liittymä	849/7/410		Keskisaarekkeellinen suojatie	20	0,015	0,750	1	ELY	
		-		Suojatiemerkit Halajärventien yli menevälle kevyen liikenteen väylälle (Halajärventien yli on suojatiemaalaus, mutta merkit puuttuvat)	1			1	Kunta	
4	Halajärventie, Tulisijantien ja Halametsän liittymä	-		Liittymäalueen korottaminen ja uusi suojatie	20			1	Kunta	
5	Halajärventie	-		Hidastetöyssyt 2 kpl	16			1	Kunta	
6	St 849 Karjalantie, Niemelänkujan liittymä	849/7/778		Keskisaarekkeellinen suojatie	20	0,015	0,750	1	ELY	
7	St 849 Karjalantie, Halajärventien liittymä	849/7/370 vas 849/7/430 oik		Linja-autopysäkkien parantaminen ja katokset	20	0,004	0,200	2	ELY	
8	Mt 18800 Leuvantie	18800/1/170-590	420	Valaistuksen jatkaminen välille Kasöörinkuja - Siuruantörmä	17	0,001	0,059	2	ELY, Kunta	
		18800/1/0-530	530	Kevyen liikenteen väylä välille Karjalantie - Siuruantörmä	160	0,000	0,000	3	ELY, Kunta	
9	St 849 Karjalantie, Hartsutien liittymä	849/7/1200		Nykyisen suojatien kohdalle keskisaarekkeet	20	0,003	0,150	1	ELY	
10	Kirkkotie	-	500	Kevyen liikenteen väylä	150			2	Kunta	
11	Ukkoherrankuja välillä Karjalantie - Kirkkotie	-	150	Kevyen liikenteen väylä	45			2	Kunta	
12	Kirkkotien ja Ukkoherrankujan liittymä	-		Liittymän jäsentely ja kevyen liikenteen ylityskohdat	20			2	Kunta	

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireellisyysluokka	Vastuutaho	Toteutettu
13	St 849 Karjalantie välillä Kasöörinkuja - silta	-		Sallitaan pyöräily myös pohjoisen puolen kevyen liikenteen väylällä	1			1	ELY	
14	St 849 Tannilantie	849/8/140-640	500	Valaistuksen jatkaminen noin 500 metriä Tannilan suuntaan	20	0,003	0,150	2	ELY, Kunta	
		849/7/1510-8/100	380	Kevyen liikenteen väylän jatkaminen Tannilan suuntaan (Nykyisin väylät päättyvät sillalle, jossa on leveät pientareet. Suunnittelussa on ratkaistava, käytetäänkö nykyistä siltaa vai rakennetaanko kevyelle liikenteelle oma silta)	120	0,002	0,017	3	ELY, Kunta	
15	St 849 Kiimingintie välillä Karjalantie - Paratiisintie	849/6/3910-4080	170	Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen ja ajonopeuksien hillitseminen välillä silta - Paratiisintie (kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille silta - Paratiisintie)	100	0,001	0,010	1	ELY	
		849/6/3850		Loivapiirteinen hidastetöyssi Paratiisintien liittymän eteläpuolelle	8	0,005	0,625	1	ELY	
		849/6/3860-4397	537	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Karjalantie - silta (suunnittelussa ratkaistava käytetäänkö nykyistä siltaa)	500	0,002	0,004	3	ELY, Kunta	
16	Mt 8540 Pahkalantie välillä Karjalantie - Tikkatie	8540/8/8430-9214	784	Valaistuksen jatkaminen Tikkatien liittymään asti	30	0,003	0,100	2	ELY, Kunta	
17	Mt 8540 Pahkalantie välillä Karjalantie - Huovintie	8540/8/9080-9345	265	Kevyen liikenteen väylä Karjalantien liittymästä Huovintien liittymään	80	0,000	0,000	2	ELY, Kunta	
18	St 849 Karjalantie/Tannilantie, mt 8540 Pahkalantien liittymä	849/8/0		Liittymän parantaminen ja keskisaarekkeellinen suojatie	40	0,010	0,250	2	ELY	
19	St 849 Karjalantie välillä Kirkkotie - Niemelänkuja	849/7/885		Liittymäjärjestelyt kaupan kohdalla (pihan yksisuuntaistaminen/pihajärjestelyt; Karjalantieltä sisäänajo ja ulosajo Kirkkotieltä)	10	0,003	0,300	1	Yksityinen, Kunta	
20	St 849 Karjalantie, Niemelänkujan liittymän länsipuoli	849/7/600-700	100	Liittymäjärjestelyt (liittymien poistaminen) ja Kakonrinki -kadun rakentaminen kaavan mukaisesti	20	0,003	0,150	1	ELY, Kunta	
	St 849 Karjalantie, kevyen liikenteen väylät	-		Kevyen liikenteen väylien uudelleen päällystäminen				1	ELY	
	Taajama-alueen kadut	-		Aluenepeusrajoitus 40 km/h, kolmioiden poistaminen katujen liittymistä (maanteiden liittymiin jätetään kolmiot) + nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset	10			1	Kunta	





YLI-IIN HAJA-ASUTUSALUEELLE ESITETYT PARANNUSTOIMENPITEET

LIITE 1 5 (5)

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireellisyysluokka	Vastuutaho	Toteutettu
30	St 849 Kiimingintie välillä Paratiisintie - Hökätie	849/6/-2680-3770	1090	Valaistuksen jatkaminen Kiimingin suuntaan Hökätien liittymään asti	45	0,007	0,156	3	ELY, Kunta	
31	St 851 Karjalantie, st 849 Kiimingintien liittymästä lin suuntaan	851/4/6450-6925	475	Nopeusrajoitus 60 km/h jatkaminen lin suuntaan	2	0,003	1,500	1	ELY	
32	St 851 Karjalantie välillä Puusaarentie - Kiimingintie	851/4/5720-6926	1206	Valaistuksen jatkaminen Puusaaren liittymään asti	48	0,005	0,104	1	ELY, Kunta	
		851/4/6500-7850	1350	Kevyen liikenteen väylän jatkaminen Kiimingintien liittymästä lin suuntaan (tiheimmän asutuksen kohdalle)	400	0,002	0,005	1	ELY	
		851/4/5790-6500	710	Kevyen liikenteen väylän jatkaminen lin suuntaan Puusaarentien liittymään asti	210	0,000	0,000	3	ELY, Kunta	
33	St 851 Karjalantie, Karjalankylän kohta	851/4/70-2670	2600	Uusi tievalaistus Karjalankylän kohdalle	60	0,009	0,150	2	ELY, Kunta	
34	St 851 Karjalantie, Jakkukylän kohdalla	851/3/50-2750	2700	Nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset (60 km/h alueella)	2	0,003	1,500	1	ELY	
35	Mt 18757 Maalismaantie, Jakkurannankohta	18757/2/2602-4710	2108	Nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset (60 km/h alueella)	2	0,001	0,500	1	ELY	
36	Jakuntie (koululle asti)	-	850	Valaistus Jakuntielle välillä Karjalantie - Jakun koulu	20			3	Tiekunta	
37	St 851 Karjalantie, Santuntien liittymä	851/3/2300		Kyläpysäkin rakentaminen (linja-autopysäkkijärjestelyjen parantaminen ja pyöräparkki)	40	0,001	0,025	1	ELY, Kunta	
38	St 849 Tannilantie, Tannilan kohdalla	849/10/1887-11/878	1078	Nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset (60 km/h alueella)	2	0,001	0,500	1	ELY	
39	St 849 Tannilantie	849/8/0-12/0	17493	Ajoratamerkinnot		0,058		1	ELY	
40	St 855 Vaaraojantie välillä Tannilantie - Viitasuontie	855/11/0-1850	1850	Uusi tievalaistus	25	0,001	0,040	3	ELY, Kunta	
41	Huotarintie, Hökkä-Tuhkarannan yksityistiet	-		Yksitystiejärjestelyt (teiden yhdistäminen)					Tiekunta	
42	St 849 Kiimingintie/Tannilantie	849/5/0-6/3800 849/8/0-13/0		Tienvarsiraukukset		0,011		1	ELY	

## LIITE 2: YHTEENVETO LIIKENNETURVAN MATERIAALEISTA

### LAPSET JA KOULUIKÄISET

Turvapupu, [www.turvapupu.net](http://www.turvapupu.net) - lasten liikennekasvatusaineistoa mm. kysymyksiä, väritystehtäviä, pelejä

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

Liikennekasvatuksen työkalupakki, [www.liikenneturva.fi/tyokalupakki](http://www.liikenneturva.fi/tyokalupakki) - oma sivusto, josta löytyvät mm. seuraavat aineistot:

- Tuoreimmat liikenneturvan uutiset ja tiedotteet
- Laaja sivusto koulujen liikenneturvallisuuustyöhön ja liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaan: <http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/liikenneturvallisuussuunnitelma/index.php>
- Kolhuitta kouluun I (liikenneturvallisuusrastit) ja II (liikenneturvallisuustehtäviä yläkouluun) -aineistot
- Liikenneturvallisuusteemat päivähoitossa -sivusto, jossa paljon aineistoa: [http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/paivahoidon liikenneturvallisuusteemat/index.php](http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/paivahoidon_liikenneturvallisuusteemat/index.php)
- Lisäksi aineistoa seuraava otsikoinnin mukaisesti:
  - Liikennekasvatus (yhteenveto varhaiskasvatuksesta toisen asteen koulutukseen, paljon materiaalia)
  - Autossa matkustaminen (materiaalia ja tietoa koululaiskuljetuksista ja bussilla sekä taksilla matkustamisesta)
  - Jalankulku (liikennesäännöt, tilastot, tehtäviä, aineistoja)
  - Pyöräily (liikennesäännöt, tilastot, tehtäviä, aineistoja)
  - Mopoilu (liikennesäännöt, tilastot, tehtäviä, aineistoja)
  - Turvalaitteet (tietoa turvalaitteista ja tehtäviä)
  - Liikenneympäristö (vaaranpaikkojen kartoitus ja tehtäviä)

Liikenneturvan internet-sivuilla (liikennekasvatus/lapset)

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

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

### NUORET

Liikenneturvan internet-sivuilla (liikennekasvatus/nuoret)

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

- Mopoilu
  - Minä ja mopo, DVD (näyte ladattavissa sivuilta), keskustelun pohjaksi
  - Sinä, mopo ja liikenne -juliste
  - Mopoilijoille tarkoitettu opas (pdf ladattavissa sivustolta)
  - Pidä pelivaraa mopoilija -kalvosarja (pdf ladattavissa sivuilta)
  - Kirje mopoilijan vanhemmille (pdf ladattavissa sivuilta)
  - Esitys: Mopotietoutta vanhemmille (pdf ladattavissa sivuilta)
- Ideoita ohjaajille liikenneaiheen käsittelyyn nuorten ryhmissä (pdf ladattavissa)
- Turvallisesti harrastuksiin, tietoa ja materiaalia: [http://www.liikenneturva.fi/turvallisesti\\_harrastuksiin.php](http://www.liikenneturva.fi/turvallisesti_harrastuksiin.php). Sivustolta on ladattavissa opas ohjaajille harrastusmatkojen turvallisuuden edistämiseksi sekä oppaan tueksi Power Point -esitys ohjaajien koulutustilaisuuksissa ja vanhempainilloissa käytettäväksi.

## LIITE 2: YHTEENVETO LIIKENNETURVAN MATERIAALEISTA

Liikennekasvatuksen työkalupakki:

[http://www.liikenneturva.fi/tyokalupakki/liikennekasvatus/toisen\\_asteen\\_koulutus/index.php](http://www.liikenneturva.fi/tyokalupakki/liikennekasvatus/toisen_asteen_koulutus/index.php), josta löytyy tietoa toisen asteen koulutuksen liikennekasvatuksesta ja mm. seuraavat aineistot:

- Liikenneturvan tuottamassa Jarmon pitkä matka-elokuvassa liikenneonnettomuudessa loukkaantunut nuori kertoo omasta onnettomuudestaan. Lisätiedot ja näyte: [http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/jarmon\\_pitka\\_matka\\_video.php](http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/jarmon_pitka_matka_video.php)
- Liikenneturvan Menossa mukana -toiminnassa liikenneonnettomuudessa vammautuneet nuoret vierailivat lukioissa ja ammatillisissa oppilaitoksissa kertomassa oppilaille omasta onnettomuudestaan ja sen vaikutuksista elämäänsä. Lisätiedot: [http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/menossa\\_mukana.php](http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/menossa_mukana.php)
- Liikenneturvan tuottamassa Elämää täysillä -videossa nuoret kertovat tuntemuksistaan sen jälkeen, kun kolme heidän ystäväänsä oli kuollut ja yksi loukkaantunut vakavasti liikenneonnettomuudessa. Mukana aineistossa on myös tukiaineisto opettajille keskustelun pohjaksi. Lisätiedot ja näyte: [http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/elamaa\\_taysilla.php](http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/elamaa_taysilla.php)

## AIKUISET

Liikenneturvan internet-sivuilla (liikennekasvatus/aikuiset)

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

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

## IÄKKÄÄT

Liikenneturvan internet-sivuilta (liikennekasvatus/iäkkäät)

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

- Liikennenympäristön vaaranpaikkakartoitus iäkkäille, omalta sivustolta tietoa sekä toimintamalli, esite ja lomake ladattavissa. Lisäksi yhteenvetoja toteutetuista kartoituksista. Linkki: [http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/iakkaat/liikennenympariston\\_vaaranpaikkakartoitus.php](http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/iakkaat/liikennenympariston_vaaranpaikkakartoitus.php)
- Autoillen kaiken ikää -opas (pdf ladattavissa)
- Ikäkuljettajan itsearviointi -opas (pdf ladattavissa)
- Iäkkäiden turvallisuusteedit (pdf ladattavissa)
- Läkäsasioihin perehdytetyt Liikenneturvan kouluttajat, linkki omalle sivulle [http://www.liikenneturva.fi/fi/kuljettajien\\_jatkokoulutus/iakkaat/iakaskouluttajat.php](http://www.liikenneturva.fi/fi/kuljettajien_jatkokoulutus/iakkaat/iakaskouluttajat.php)
- Vinkkejä hoitajille, linkki omalle sivulle [http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/iakkaat/turvallisuus/vinkkeja\\_hoitajille.php](http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/iakkaat/turvallisuus/vinkkeja_hoitajille.php)

KAIKILLE IKÄRYHMILLE materiaalia liikenneturvallisuustyöhön voi tilata Liikenneturvan Turvapuodista:

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

Liikenneturvan internet-sivut [www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-  
ja ympäristökeskus  
Veteraanikatu 5  
PL 86, 90101 Oulu  
puh. 020 636 0020  
[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)