



# Siikalatvan liikenneturvallisuuksuunnitelma 2014





800

40

# Siikalatvan liikenneturvallisuuksuunnitelma 2014

**CHRISTEL KAUTIALA**

**MIKA RÄSÄNEN**

**EIJA YLI-HALKOLA**

**HANNA PUOLIMATKA**

**EILA KÖNGÄS**

**RAPORTTEJA 115 | 2014**

**SIIKALATVAN**

**LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA 2014**

**POHJOIS-POHJANMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS**

**Taitto: Mervi Koivula**

**Kuvat: Tarja Jääskeläinen, Mika Räsänen ja Eija Yli-Halkola**

**Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/14**

**© Karttakeskus, Lupa L4356**

**© Liikennevirasto 2014**

**© Suomen ympäristökeskus 2014**

**ISBN 978-952-314-183-4 (painettu)**

**ISBN 978-952-314-184-1 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2846 (painettu)**

**ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)**

**URN URN:ISBN:978-952-314-184-1**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**

# Esipuhe

Liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena oli laatia toteutusmahdollisuuksiltaan realistinen ja käytännönläheinen suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi Siikalatvan kunnassa. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa laadittiin analyysit liikenneturvallisuuden ja liikkumisen nykytilanteesta. Lisäksi tarkasteltiin Siikalatvan Kestilän, Piippolan, Pulkkilan ja Rantsilan taajamien esteettömyyttä. Liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisia tai vaaralliseksi koettuja paikkoja selvitettiin kuntalaisille ja koululaisille suunnatun liikenneturvallisuuksuuskyselyn avulla. Nykytilan analyysin pohjalta asetettiin liikenneturvallisuuden nollavisiota konkretisoivat visio, tavoitteet ja painopistealueet.

Suunnitelman yhtenä tavoitteena oli kunnan liikenneturvallisuuksuustyön organisointi ja tukeminen, jatkuvuuden ja arvostuksen lisääminen sekä toimenpiteiden toteuttamisen tehostaminen. Kunnan liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön kehittämiseen ja aktivointiin Siikalatvassa osallistui useiden eri hallintokuntien edustajia. Siikalatvaan perustettiin suunnitelman aikana liikenneturvallisuuksuryhmä. Liikenneturvallisuuksuryhmä jatkaa toimintaansa laaditun suunnitelman toteuttamiseksi, jotta liikkuminen olisi turvallisempaa Siikalatvan kunnassa.

Tämä liikenneturvallisuuksuunnitelma toteutettiin yhteistyönä Haapaveden kaupungin, Siikalatvan ja Pyhännän kuntien sekä Pohjois-Pohjanmaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa. Työssä laadittiin kuntien yhteinen liikenneturvallisuuksuunnitelmaraportti sekä kuntakohtaiset raportit. Suunnitelmassa tehtiin laajaa yhteistyötä eri tahojen kesken, kuten Liikenneturvan ja poliisin. Suunnittelutyön ohjaamisesta vastasi ohjausryhmä, jonka toimintaan osallistuivat:

Tarja Jääskeläinen	Pohjois-Pohjanmaan ELY
Antti Mustaparta	Haapavesi
Risto Rautio	Haapavesi
Aimo Lehmikangas	Siikalatva
Päivi Myllylä	Siikalatva
Timo Aitto-oja	Pyhäntä
Armi Luukkonen	Pyhäntä
Eero Kalmakoski	Liikenneturva
Vesa Still	Poliisi

Kuntien liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön kehittämiseen ja aktivointiin kunnissa osallistuivat lisäksi useiden eri hallintokuntien edustajia. Konsulttina työssä toimi Destia Oy Infrasuunnittelu, jossa suunnitelmasta vastasivat DI Christel Kautiala, DI Mika Räsänen, ins. (AMK) Eija Yli-Halkola, ins. Eila Köngäs ja ins. (AMK) Hanna Puolimatka.



## Sisältö

<b>1 Lähtötietoja</b> .....	<b>9</b>
<b>1.1 Suunnittelualue</b> .....	<b>9</b>
<b>1.2 Liikenneverkko</b> .....	<b>10</b>
<b>1.3 Aikaisemmat suunnitelmat</b> .....	<b>10</b>
<b>2 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus Siikalatvassa</b> .....	<b>18</b>
<b>2.1 Liikenneonnettomuudet</b> .....	<b>18</b>
2.1.1 Onnettomuuskustannukset .....	19
<b>2.2 Kysely</b> .....	<b>19</b>
2.2.1 Koululaiskysely .....	20
<b>2.3 Aloitteet, maastotarkastelut ja esteettömyyskävely</b> .....	<b>20</b>
<b>3 Liikenneturvallisuustyön visio, tavoitteet ja painotukset</b> .....	<b>21</b>
<b>3.1 Valtakunnallinen ja alueellinen visio, tavoitteet ja painotukset</b> .....	<b>21</b>
<b>3.2 Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän visio, tavoitteet ja painotukset</b> ....	<b>22</b>
<b>4 Suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi</b> .....	<b>23</b>
<b>4.1 Lähestymistapa ja suunnitelman sisältö</b> .....	<b>23</b>
<b>4.2 Maankäyttö</b> .....	<b>23</b>
<b>4.3 Kestävät arjen liikkumisvalinnat</b> .....	<b>23</b>
4.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen .....	23
4.3.2 Järkevän autoilun edistäminen .....	24
<b>4.4 Vastuullinen ja turvallisuushakuinen liikennekäyttäytyminen</b> .....	<b>24</b>
<b>4.5 Turvallisen liikkumisen mahdollistava liikenneympäristö</b> .....	<b>25</b>
4.5.1 Ajonopeuksien hallinta .....	25
4.5.2 Liittymäjärjestelyiden selkeyttäminen .....	26
4.5.3 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen .....	26
4.5.4 Piha-alueiden kehittäminen .....	28
4.5.5 Valtatie 4, Rantsilan taajaman kohta .....	28
<b>4.6 Toimenpideohjelma</b> .....	<b>28</b>
<b>4.7 Esteetön ympäristö</b> .....	<b>29</b>
<b>5 Liikenneturvallisuustyö</b> .....	<b>30</b>
<b>5.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi ja aktivointi</b> .....	<b>30</b>
<b>5.2 Liikenneturvallisuusryhmä</b> .....	<b>30</b>
<b>5.3 Liikenneturvallisuustoimija</b> .....	<b>31</b>
<b>6 Ensi askeleet ja työn jatkuvuus</b> .....	<b>32</b>
<b>6.1 Seuranta ja mittarit</b> .....	<b>32</b>
<b>Lähteet</b> .....	<b>33</b>
<b>Liitteet</b> .....	<b>35</b>



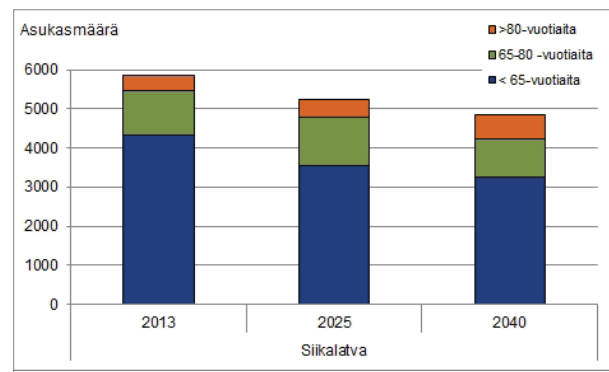


# 1 Lähtötietoja

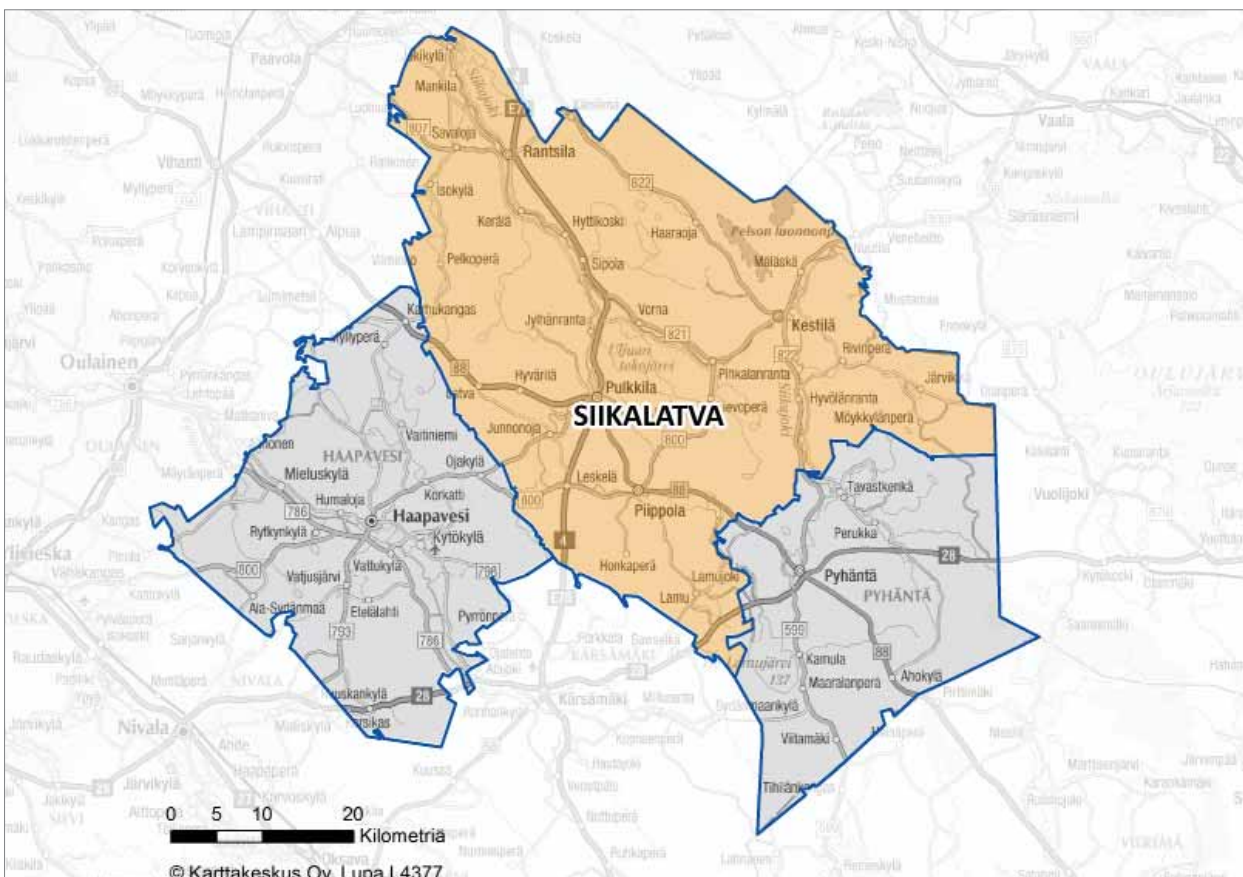
## 1.1 Suunnittelualue

Siikalatvan kunta sijaitsee Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa ja kuuluu Haapaveden-Siikalatvan seutukuntaan (Kuva 1.). Siikalatva on perustettu vuonna 2009 Kestilän, Piippolan, Pulkkilan ja Rantsilan kuntien tilalle. Suunnittelualan pinta-ala on noin 2 230 km<sup>2</sup>. Vuonna 2013 Siikalatvassa oli 5 859 asukasta ja väestötiheys oli noin 2,85 as/km<sup>2</sup>. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Siikalatvan väkiluku on vähentynyt yli 920 asukkaalla. Väkiluvun ennustetaan edelleen laskevan. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Siikalatvan väkiluvun ennustetaan olevan vuonna 2040 noin 4 830 asukasta. Siikalatvan asukkaista 26 % on yli 65-vuotiaita, joka on huomattavasti enemmän kuin koko Suomessa (19 %). Vuoteen 2040 mennessä yli 65-vuotiaita ennustetaan olevan 33 % Siikalatvan asukkaista, joka on paljon enemmän kuin koko maassa (26 %) (kuva 2).

Suunnitelma koskee Siikalatvan kunnan alueen teitä ja katuja. Lisäksi on tehty esteettömyyskarttoitus, jossa on käyty läpi muun muassa julkisten ja liikerakennuksien sisäänkäyntejä.



Kuva 2. Asukasmäärän kehitysennuste. (Lähde: Tilastokeskus)



Kuva 1. Suunnittelualue.

## 1.2 Liikenneverkko

Siikalatvan ajoneuvoliikenteen pääverkko muodostuu valtatiestä 4 (Helsinki–Utsjoki) ja kantatiestä 88 (Raahe–Iisalmi). Valtatien liikennemäärä vaihtelee 1 500–6 000 ajon/vrk välillä. Kantatien liikennemäärä on Piippolan suunnalla 1 500–3 000 ajon/vrk ja Viuhannin suunnalla 350–1 500 ajon/vrk. Kestilään johtaa seututiet 800 ja 822, joiden liikennemäärät ovat alle 1 500 ajon/vrk. Taajamien kohdilla valtatie liikennemäärät ovat suurimmillaan. Kestilän taajamassa Kestilänraitilla liikennemäärä nousee 1 500–3 000 ajon/vrk välille (kuvat 3 a–e).

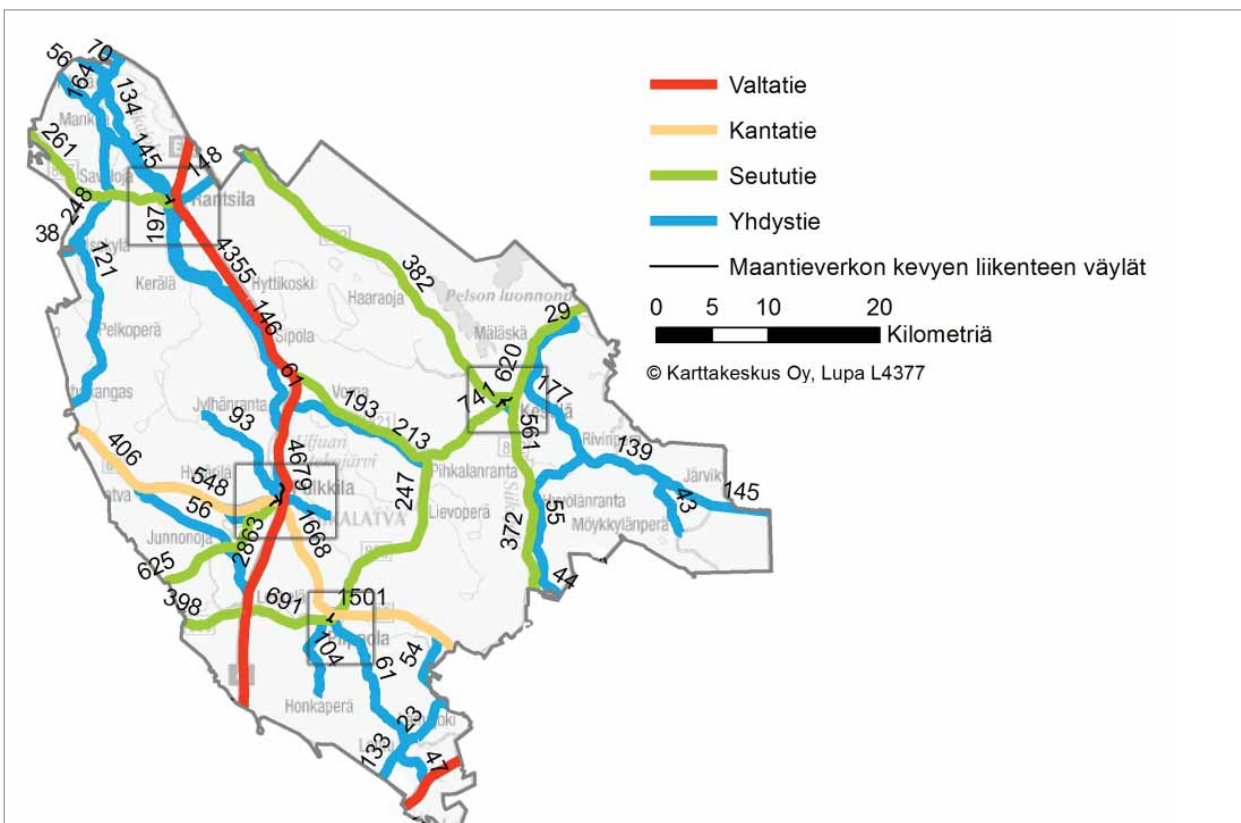
Valtatien 4 nopeusrajoitus on pääasiassa 100 km/h. Taajamien kohdilla valtatie nopeusrajoitus laskee 60 km/h:ssa. Taajamissa on yleisesti alueellinen 40 km/h nopeusrajoitus ja kylien kohdalla 60 km/h.

Siikalatvan jalankulku- ja pyörätiet on jaettu hierarkkisiin väyliin, joiden perusteella esimerkiksi väylien kunnossapidon linjaukset ja muut ratkaisut on määriteltä. Jalankulku- ja pyörätiet on jaettu pää- ja alueverkkoihin sekä paikkalaisreitteihin. Pääverkossa on kuntakeskusten välisiä väyliä. Aluereitit ovat alueellisia pääreittejä, jotka yhdistävät kylät paikalliseskuksiin. Aluereitit yhdistävät myös paikalliseskukset toisiinsa. Pää- ja alueverkko muodostavat kunnan sisällä pyöräilyn laatuverkon. Lähiverkko johtaa

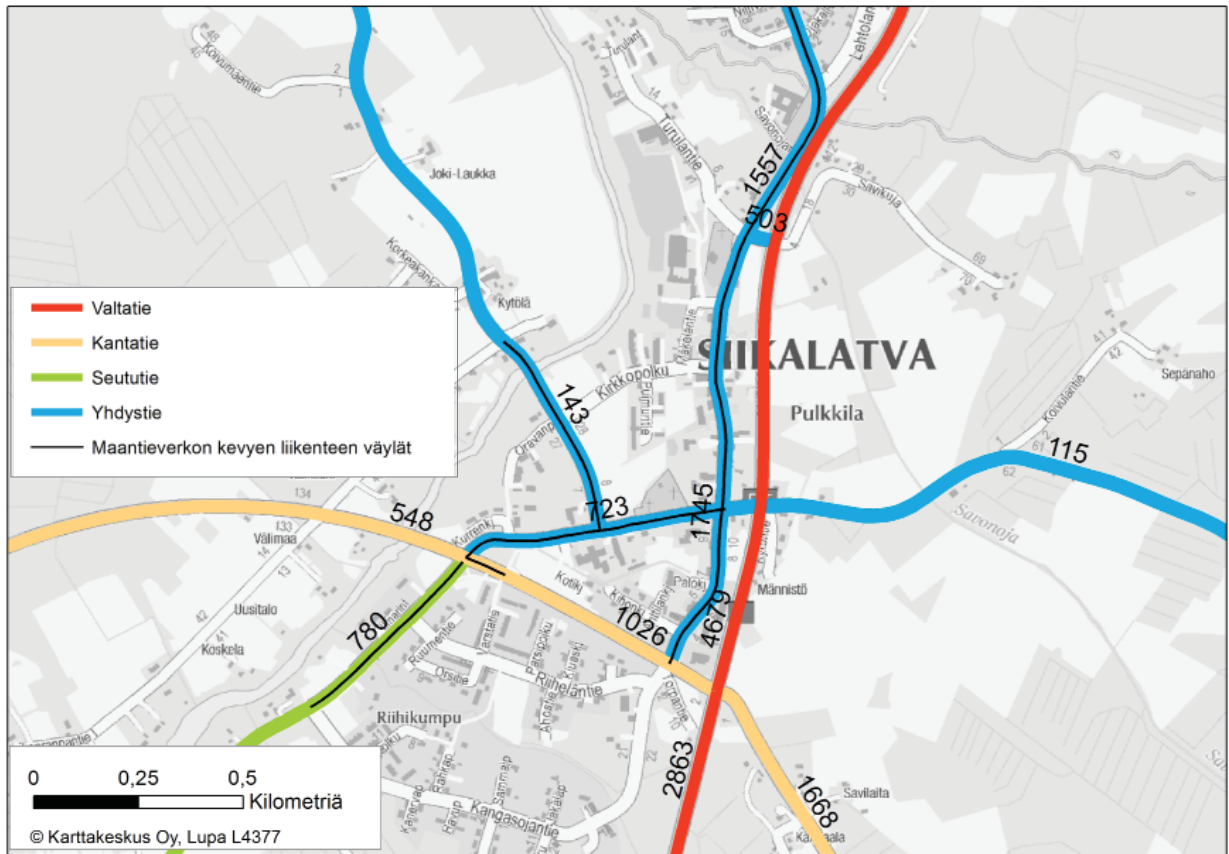
liikenteen tonteilta pää- ja alueväylille. Luokittelussa on huomioitu maankäytön lähivuosien laajentumissuunnat. Siikalatvan kevyen liikenteen väyläverkosto koostuu maanteiden varsilla olevista väylistä sekä taajamien katuverkon pyöriteistä ja jalkakäytävistä. Taajamista Pulkkilan kevyen liikenteen verkosto on kattavin. Muissa Siikalatvan taajamissa on puutteita kevyen liikenteen väylien yhtenäisyydessä ja laadutasossa. Yhteystarpeet sijoittuvat pääosin kylä- ja haja-asutusalueille. Siikalatvan kevyen liikenteen laatuikäytävien kriteerit on esitetty taulukossa 1 ja laatuikäytävät kuvissa 4–7.

## 1.3 Aikaisemmat suunnitelmat

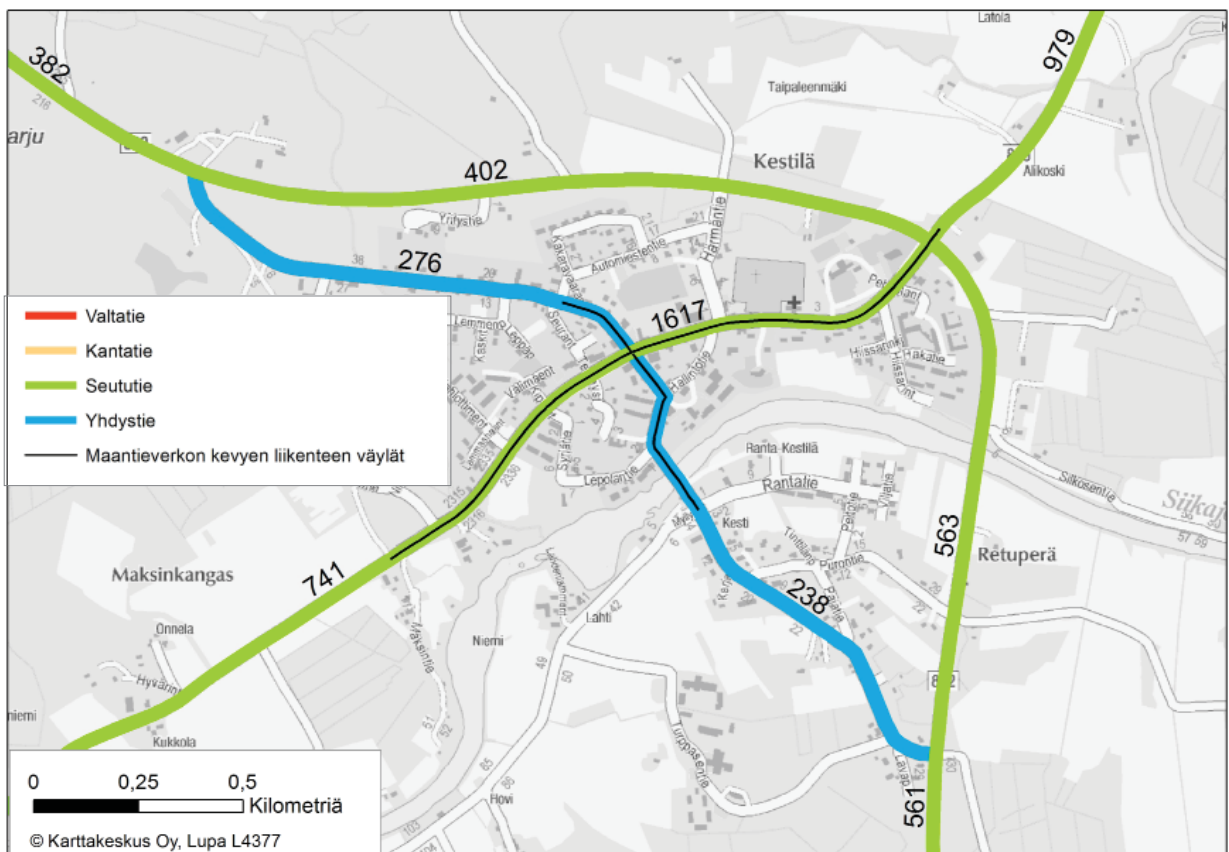
Siikalatvan aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 2000. Silloin suunnittelualueeseen kuuluivat Kestilän, Piippolan, Pulkkilan ja Pyhännän kunnat. Alueella on voimassa vuonna 2014 laadittu Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelma 2015–2018. Lisäksi valtatielle 4 Rantsilan taajaman kohdalle on laadittu tiesuunnitelma.



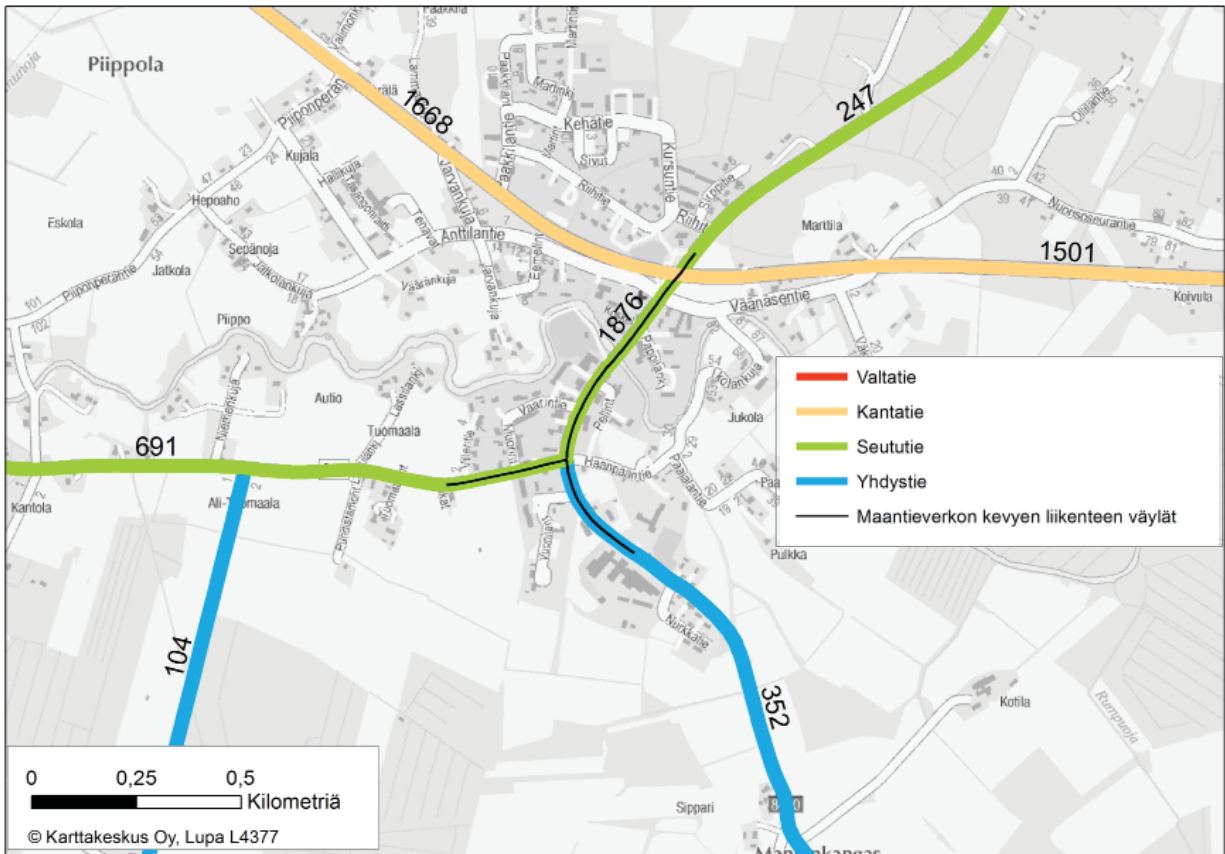
Kuva 3 a. Siikalatvan maantieverkon liikennemäärät ja toiminnalliset luokat sekä kevyen liikenteen väylät Tierekisteritietojen mukaan.



Kuva 3 b. Pulkkilan maantieverkon liikennemäärät ja toiminnalliset luokat sekä kevyen liikenteen väylät Tierekisteritietojen mukaan.



Kuva 3 c. Kestilän maantieverkon liikennemäärät ja toiminnalliset luokat sekä kevyen liikenteen väylät Tierekisteritietojen mukaan.



Kuva 3 d. Piippolan maantieverkon liikennemäärät ja toiminnalliset luokat sekä kevyen liikenteen väylät Tierekisteritietojen mukaan.

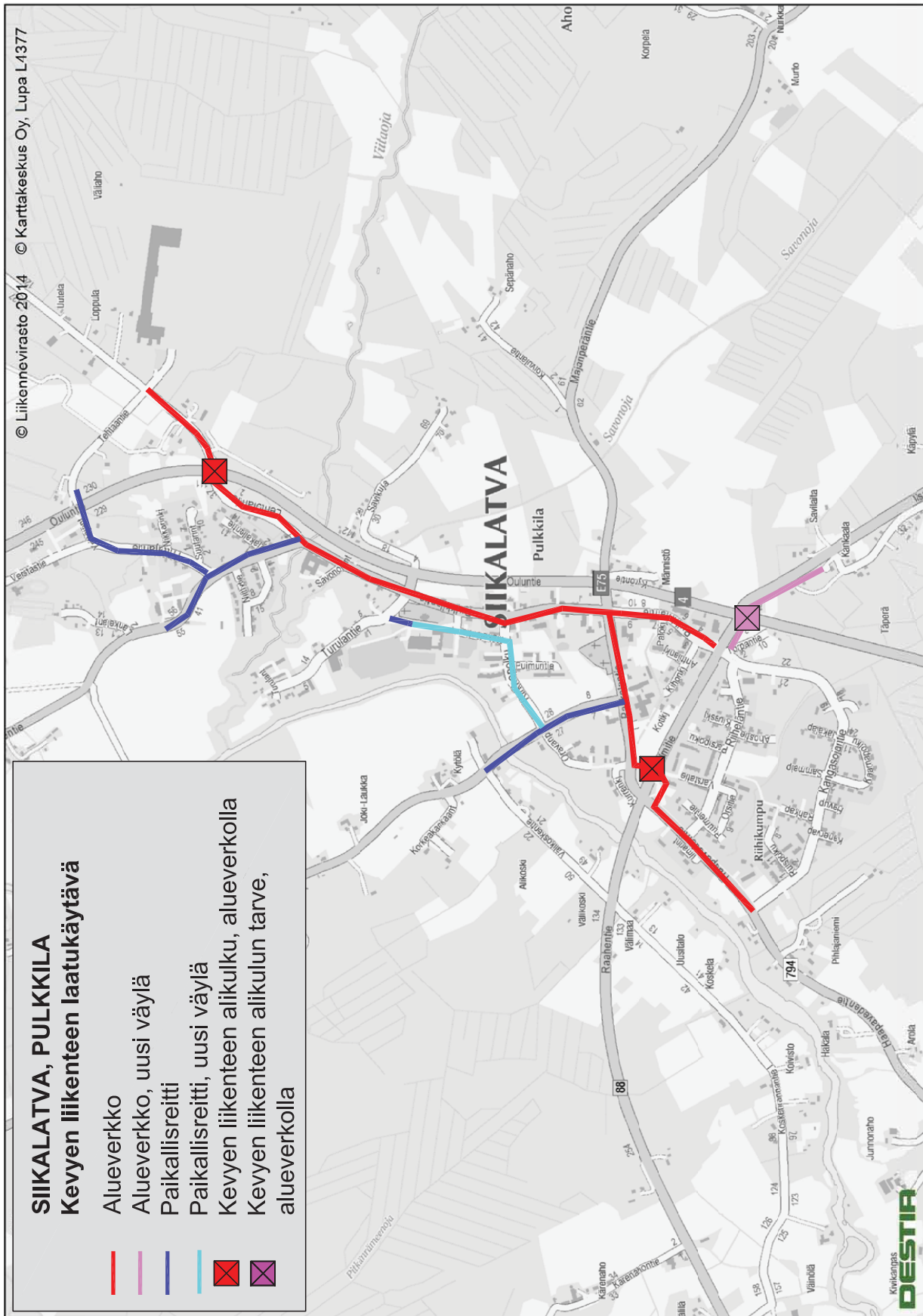


Kuva 3 e. Rantsilan maantieverkon liikennemäärät ja toiminnalliset luokat sekä kevyen liikenteen väylät Tierekisteritietojen mukaan.

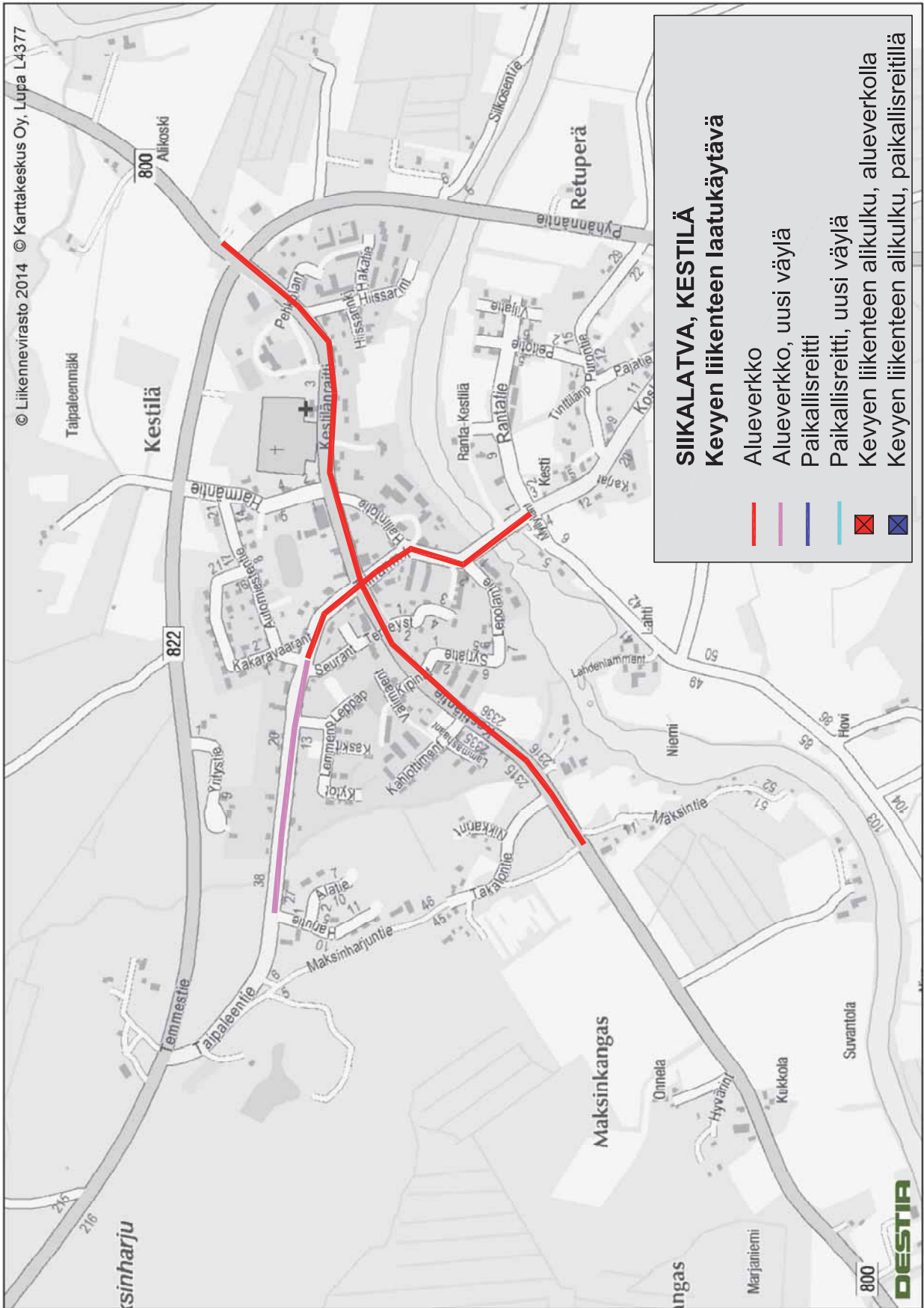
Taulukko 1. Kevyen liikenteen laatukäytävien kriteerit.

**KEVYEN LIIKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄKRITERIT**

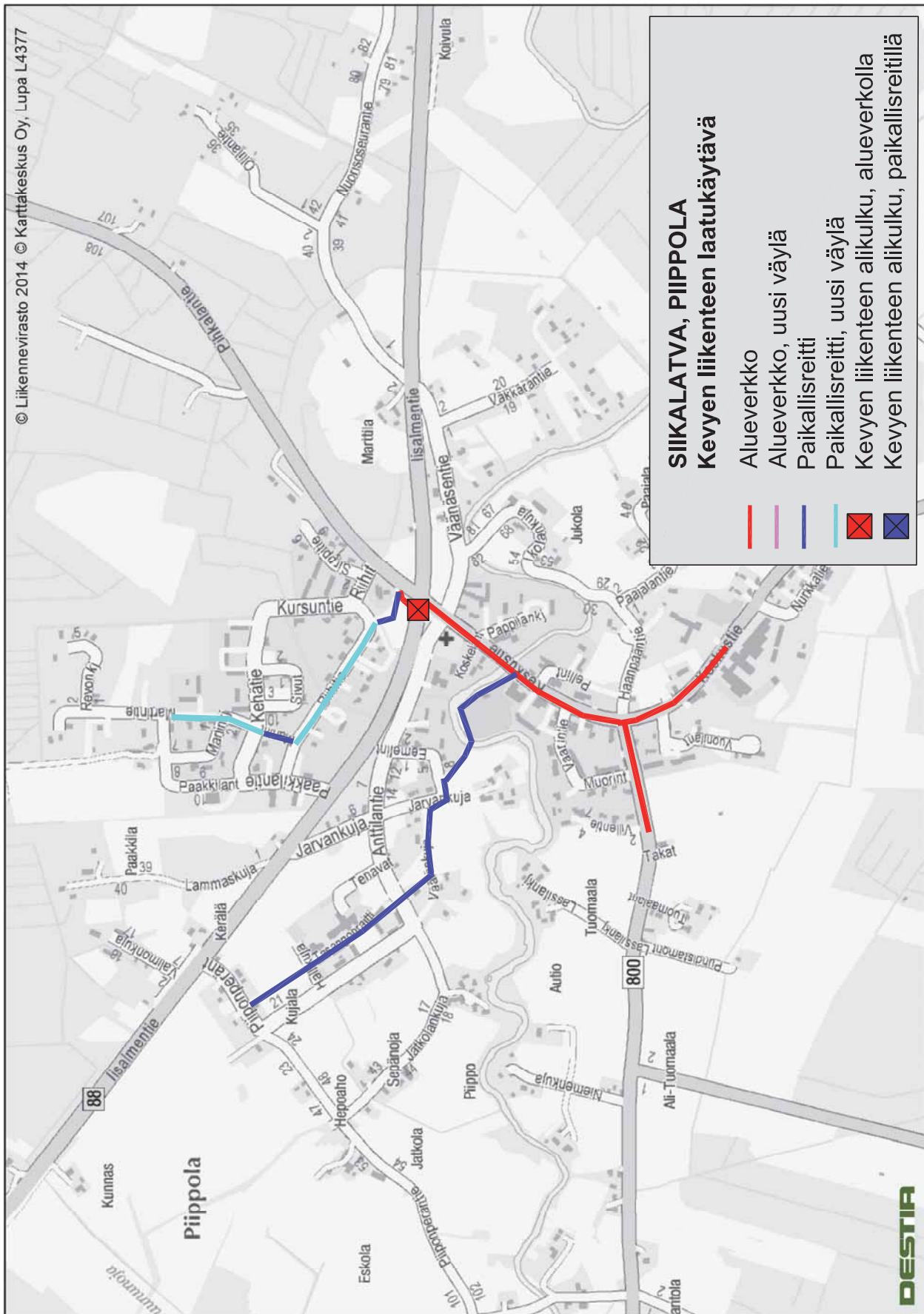
	<b>Alueverkko</b>	<b>Paikallisreitti</b>
<b>Väylätyyppi</b>	Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie leveys 4,0 tai 3,5 m	Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie leveys min. 3,0 m. Vähäliikenteisillä kaduilla pyöräily mahdollista ajoradalla.
<b>Päällyste</b>	Hyväkuntoinen asfaltti. Liikennettä vaarantavien vaurioiden korjaus välittömästi.	Asfaltti. Liikennettä vaarantavien vaurioiden korjaus välittömästi.
<b>Eri kulkumuotojen risteäminen</b>	Nopeusrajoitus > 50 km/h kevyen liikenteen eritaso tai valo-ohjaus  Nopeusrajoitus ≤ 50 km/h, liikkumista turvaavia ratkaisuja (korotettu suojatie tai liittymä, kavennettu suojatie, keskisaarekkeellinen suojatie)	Nopeusrajoitus 30 km/h vähäliikenteisillä kaduilla (liikennemäärä on alle 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa) toteutus voidaan tehdä myös vain suojatiemaalauksin  Nopeusrajoitus 40-50 km/h, liikkumista turvaavia ratkaisuja (korotettu suojatie tai liittymä, kavennettu suojatie, keskisaarekkeellinen suojatie)
<b>Esteettömyys</b>	Viistetyt reunakivet katuliittymissä  Pituuskaltevuus max 5 % (poikkeamat sallitaan)  Valaistu, valaistusluokka sama kuin viereisellä kadulla/maantiellä	Viistetyt reunakivet katuliittymissä  Pituuskaltevuus max 5 % (poikkeamat sallitaan)  Valaistu, valaistusluokka sama kuin viereisellä kadulla/maantiellä
<b>Linja-autopysäkit</b>	Hyvät ja esteettömät yhteydet pysäkeille, portaat vain poikkeustapaksissa, tarvittaessa luiska  Tärkeillä liityntäpysäkeillä katokset ja katokselliset pyörätelineet.	Hyvät ja esteettömät yhteydet pysäkeille, portaat vain poikkeustapaksissa, tarvittaessa luiska  Tärkeillä liityntäpysäkeillä katokset ja katokselliset pyörätelineet.
<b>Liikenteen ohjaus</b>	Opastus lähi- ja erilliskohteisiin (esim. asuntoalue, tien nimet, terveyskeskus, uimahalli, kunnanatalo, erilaiset nähtävyydet)  Pitkillä reiteillä Kaukokohdeviitoitus (esim. kunnan keskusta, kylä)  Kevyen liikenteen alikulkujen kohdalla ajokaista- ja/tai ajosuuntanuolimaalaukset	Opastus erilliskohteisiin (esim. terveyskeskus, uimahalli, kunnanatalo, erilaiset nähtävyydet)  Kevyen liikenteen alikulkujen kohdalla ajokaista- ja/tai ajosuuntanuolimaalaukset
<b>Hoito ja ylläpito</b>	Talvihoitoluokka I  Kesäkunnossapito: hiekoitushiekan poisto mahdollisimman nopeasti sulan kauden vakiinnuttua, sulamisaikana tarkistetaan hulevesikaivojen ja kuivatusjärjestelmien toimivuus, liittymien näkemäaluiden näkemäraivaukset säännöllisesti	Talvihoitoluokka I  Kesäkunnossapito: hiekoitushiekan poisto priorisoitu koulumatkareiteillä, liittymien näkemäaluiden näkemäraivaukset säännöllisesti



Kuva 4. Jalankulku- ja pyöräteiden tavoiteverkot Pulkkilan taajamassa.

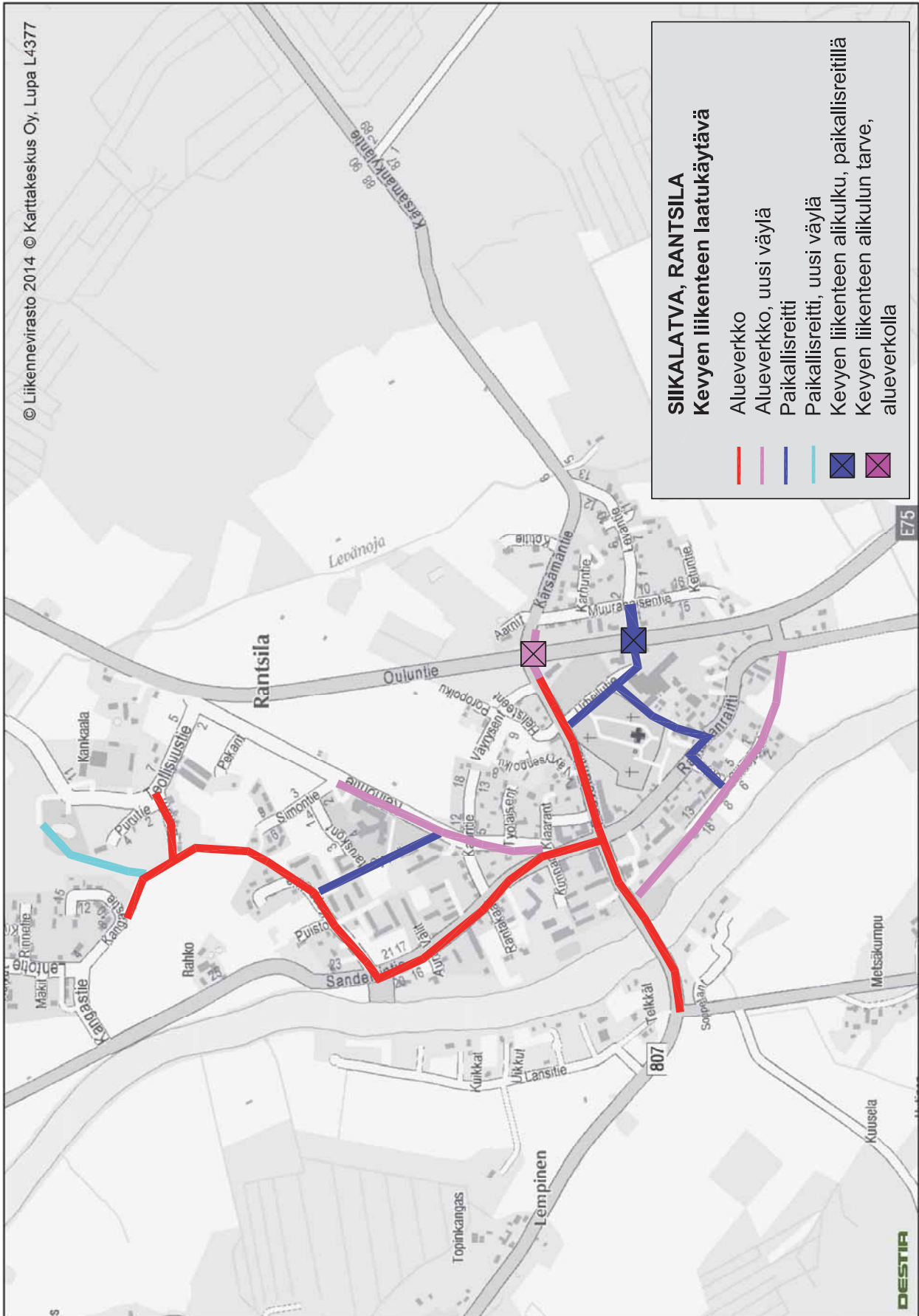


Kuva 5. Jalankulku- ja pyöräteiden tavoiteverkot Kestilän taajamassa.



Kuva 6. Jalankulku- ja pyöriteiden tavoiteverkot Piippolan taajamassa.





Kuva 7. Jalankulku- ja pyöräteiden tavoiteverkot Rantsilan taajamassa.

## 2 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus Siikalatvassa

### 2.1 Liikenneonnettomuudet

Siikalatvan tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu Tilastokeskuksen ylläpitämään liikenneonnettomuustietokantaan, johon päivittyvät poliisin tietoon tulleet onnettomuudet. Tieliikenneonnettomuuksien kirjaamistaustasta kerrotaan tarkemmin Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän liikenneturvallisuussuunnitelman kappaleessa 3.2.1. Tässä suunnitelmassa tarkastellaan Siikalatvan vuosien 2004–2013 onnettomuusaineistoa, joka koostuu maanteiden ja katujen onnettomuuksista.

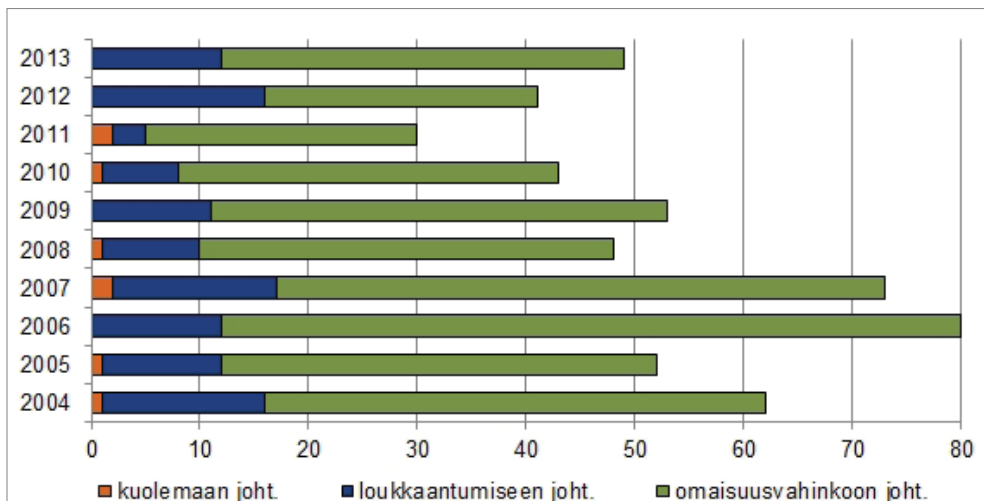
Siikalatvassa tapahtui tarkastelujaksolla yhteensä 531 poliisin raportoimaa liikenneonnettomuutta, joista 8 johti kuolemaan ja 111 loukkaantumiseen. Onnettomuuksissa kuoli 10 ja loukkaantui 186 henkilöä. Tarkastellun kymmenen vuoden aikana onnettomuuksien määrässä on vallinnut pääsääntöisesti laskeva trendi. Vuonna 2013 onnettomuuksia tapahtui kuitenkin enemmän kuin aikaisempana vuotena (kuva 8).

Onnettomuusanalyysin perusteella Siikalatvan liikenneturvallisuuden tila oli vuosien 2009–2013 tarkastelujaksolla heikompi kuin Manner-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaan liikenne-ELY:n alueella (Liikenne-ELY sisältää Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnat). Tarkastelujaksolla Siikalatvalla tapahtui asukasmäärään suhteutettuna 171 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, Manner-Suomessa 111 ja Pohjois-Pohjanmaan liikenne-ELY:n alueella 112.

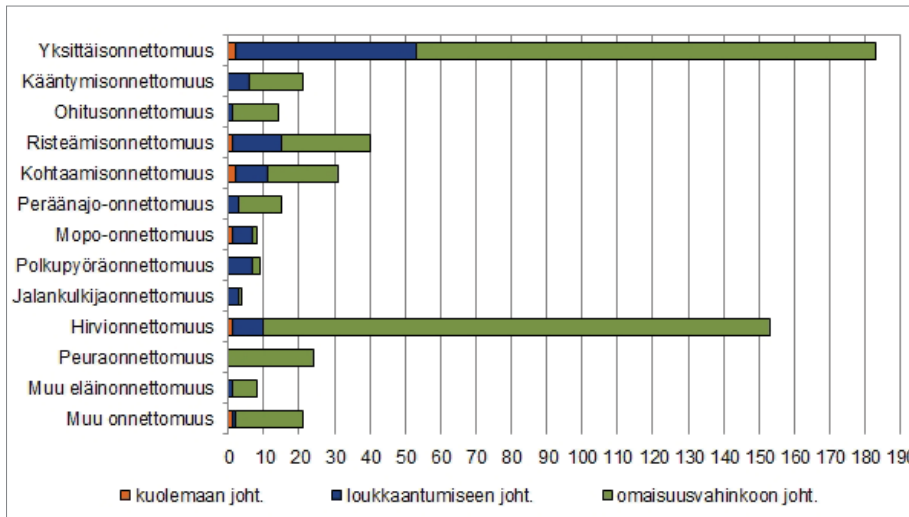
Vuosina 2004–2013 tapahtui eniten liikenneonnettomuuksia marras-joulukuussa ja heinäkuussa. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui eniten kesällä touko-elokuussa. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui perjantaisin ja lauantaisin. Onnettomuuksia tapahtui eniten iltapäivisin kello 15–17 välillä.

Kaikista onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksia oli noin 35 % ja henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksien osuus oli 45 %. Hirvionnettomuuksia tapahtui 28 % kaikista onnettomuuksista, joista suurin osa johti omaisuusvahinkoon, yksi kuolemaan ja yhdeksän loukkaantumiseen. Yksittäisonnettomuuksien jälkeen eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia aiheutui risteämis-, kohtaamis- ja hirvionnettomuuksista. Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista noin 14 % olivat mopo-, polkupyörä- tai jalankulkuonnettomuuksia (kuva 9). Onnettomuuksista yli 93 % tapahtui maanteillä.

Onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakamasta nousee esiin nuorten suuri osuus. Etenkin 18- ja 19-vuotiaiden kohdalla on selvä onnettomuuspiikki. Näissä onnettomuuksissa nuoret ovat yleensä auton kuljettaja tai matkustaja. Usein nuorille tapahtuneet onnettomuudet johtivat henkilövahinkoihin. Läkkäille ja pienille lapsille ei tapahtunut paljon onnettomuuksia.



Kuva 8. Siikalatvan liikenneonnettomuudet vuosina 2004–2013. (Lähde: Tilastokeskus/iLIITU)



Kuva 9. Siikalatvan liikenneonnettomuudet onnettomuusluokittain vuosina 2004–2013. (Lähde: Tilastokeskus/iLIITU)

Onnettomuusanalyysin perusteella liikenneturvallisuuden keskeisiä parantamiskohtia ovat:

- Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrän vähentäminen ja niiden vakavuuden lieventäminen
- Jalankulku-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksien vähentäminen ja niiden vakavuuden lieventäminen
- Nuorten liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen ja niiden lieventäminen
- Hirvionnettomuuksien vähentäminen

### 2.1.1 Onnettomuuskustannukset

Onnettomuuskustannuksilla pyritään kuvaamaan liikenneonnettomuuksien taloudellisia kustannuksia niin valtakunnan kuin kuntien tasolla. Suomessa käytössä olevan onnettomuuskustannusmallin mukaan tie-liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset (Tie-liikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010) ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 493 000 euroa ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 3 000 euroa. Kuolemaan johtaneen onnettomuuden yksikköarvo on noin 2,4 miljoonaa euroa ja vammautumiseen johtaneen onnettomuuden yksikköarvo on 351 000 euroa.

Kuntien maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin 15–20 % muun muassa erilaisina sosiaali- ja terveystoimen menoina. Siikalatvassa tapahtuneiden onnettomuuksien keskimääräiset vuotuiset onnettomuuskustannukset olivat vuosina 2009–2013 noin 5,2 miljoonaa euroa, josta kunnan osuus oli noin 0,9 miljoonaa euroa vuosittain. Laskelma perustuu henkilövahinko-onnettomuuksien yksikköarvoihin.

## 2.2 Kysely

- Siikalatvalta kyselyyn vastasi 333 henkilöä, joista koululaisten osuus oli noin 50 %
- Vastaajista 64 % koki liikkumisen Siikalatvalla erittäin turvalliseksi tai yleensä melko turvalliseksi
- Kuluttavan ratkaisee yleensä matkaan kuluva aika, tarve yhdistää työ- ja asiointimatkat sekä helpous
- Henkilöauton käyttämisen välttämättömäksi koki 76 % vastaajista
- Koululaisista 87 % koki koulumatkansa turvalliseksi tai melko turvalliseksi
- Koululaiset kokivat koulumatkan ongelmiksi sen, ettei teitä aurata tarpeeksi ja liikenteessä kaahataan

Suunnitelmassa selvitettiin asukkaiden liikkumistottumuksia ja mielipiteitä Siikalatvan liikenneturvallisuustilanteesta asukaskyselyn avulla. Kyselyssä oli erikseen koululaisille suunnattu osio, jossa selvitettiin tarkemmin koululaisten mielipiteitä muun muassa koulumatkan turvallisuudesta. Kysely toteutettiin internet-kyselynä keväällä 2014. Kyselyyn oli mahdollista vastata myös paperilomakkeella muun muassa kunnantaloilla ja kirjastoissa. Koko suunnittelualaelta (Haapavesi, Siikalatva ja Pyhäntä) kyselyyn saatiin 753 vastausta, joista koululaisten osuus oli noin 40 %. Siikalatvasta vastauksia tuli 333, joista koululaisvastausten osuus oli noin 50 %.

Siikalatvan peruskyselyyn (ei koululaiset) vastanneista 40 % oli 20–60-vuotiaita työssäkäyviä henkilöitä. Vastaajista 64 % koki liikkumisen erittäin turvalliseksi tai yleensä melko turvalliseksi Siikalatvalla. Kesällä vastaajista liikkuu opiskelu-, työ- ja asiointimatkinsa henkilöautolla kuljettajana 56 %, kävellen 6 % ja pyöräillen 33 %. Talvella vastaavasti henkilöautolla kuljettajana 69 %, kävellen 15 % ja pyörällä 6 %. Vastausten mukaan kulkutavan ratkaisee yleensä matkaan kuluva aika, tarve yhdistää työ- ja asiointimatkat sekä helppous. Henkilöauton käyttämisen Siikalatvalla välttämättömäksi koki 76 % vastaajista.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteissa ongelmaksi koettiin kevyen liikenteen väylien riittämättömyys ja jatkuvuuden puute, huonokunto ja talvikunnossapidon puutteet. Ajoneuvoliikenteen olosuhteissa ongelmaksi koettiin maanteiden ja katujen huono kunto ja talvikunnossapidon puutteet sekä valaistuksen puute. Vastaajista 70 % koki erittäin tärkeäksi tai tärkeäksi jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisen oman liikkumisen kannalta ja 67 % autoilunolosuhteiden kehittämistä oman liikkumisen kannalta.

Keskustan esteettömyyden arviointi jakoi vastaajien mielipiteet. Erittäin tai melko huonoksi esteettömyyden koki 27 % vastaajista, ei huonoksi eikä hyväksi sen koki 37 %, melko tai erittäin hyväksi 20 %. Vastaajista 16 % ei osannut sanoa mielipidettään asiasta. Kyselyn karttaosion vastauskasaumat on esitetty liitteessä 1.

## 2.2.1 Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu 1-10 luokkalaisille. Siikalatvalta kyselyyn vastasi 164 koululaista, joka on noin 27 % Siikalatvan peruskoululaisista. Siikalatvan kuudesta koulusta vastauksia saatiin viidestä koulusta. Vastaajista suurin osa oli 3., 4., 6., 8. ja 9. luokkalaisia.

Kyselyyn vastanneista oppilaista 87 % koki koulumatkinsa turvalliseksi tai melko turvalliseksi (86 % koko alueen oppilaista). 60 %:lla kyselyyn vastanneista koululaisista koulumatkinsa pituus yhteen suuntaan on alle viisi kilometriä. Vastanneista 33 % kulkee koulumatkinsa polkupyörällä ja 34 % koulukuljetuksella. Kyselyyn vastanneista 65 oppilaalla on käytössä koulumatkalla kevyen liikenteen väylä ja suojatie sekä 11 oppilaalla alikulku. Siikalatvalla kyselyyn vastanneet oppilaat kokivat koulumatkinsa ongelmiksi sen, ettei teitä aurata tarpeeksi ja liikenteessä kaahataan.

Oppilaista 51 % käyttää aina tai yleensä heijastinta liikkueessaan pimeällä (48 % koko alueen oppilaista). Pyöräilykypärää käyttää aina tai yleensä 42 % (36 % koko alueen oppilaista) ja pyöränvaloja käyttää aina tai yleensä 32 % (30 % koko alueen oppilaista) pyöräilevistä oppilaista.

## 2.3 Aloitteet, maastotarkastelut ja esteettömyyskävelyt

Suunnitelman yhteydessä tehtiin maastokatselmus kyselyn, aloitteiden ja asiantuntijoiden arvioiden perusteella valittuihin ongelmakohtiin. Ongelmakohtat sijaitsivat sekä taajamissa että haja-asutusalueella. Maastokatselmukseen osallistui Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Siikalatvan kunnan sekä konsultin edustajat. Maastokäynti tehtiin kesäkuussa 2014.

Kestilän, Piippolan, Pulkkilan ja Rantsilan taajamissa järjestettiin esteettömyyskävelyt kesäkuussa 2014. Esteettömyyskävelyihin osallistui Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, kunnan edustajien ja konsultin lisäksi Siikalatvan vanhus- ja vammaisneuvoston jäseniä. Taajamien tärkeimmät reitit käytiin läpi tarkoituksena selvittää liikkumisympäristön esteettömyys kaikille käyttäjilleen. Esteettömyyskävelyn tuloksia löytyy liitteestä 3.



# 3 Liikenneturvallisuustyön visio, tavoitteet ja painotukset

## 3.1 Valtakunnallinen ja alueellinen visio, tavoitteet ja painotukset

Liikenneturvallisuustyötä ohjaa Suomessa valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma. Vuonna 2012 valmistuneessa suunnitelmassa ”Tavoitteet todeksi - Tielikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014” on esitetty tieliikenteen turvallisuusvisio ja -tavoite: ”Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.”

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 toteuttaa tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuusohjelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä. Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että vuonna 2020 tieliikenteessä kuolleiden määrä on enintään 136 henkeä ja loukkaantuneiden määrä enintään 5 750 henkeä. Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa tavoitteiden saavuttaminen on jaettu neljään painopistealueeseen ja niiden osatavoitteisiin seuraavasti:

### Ajokunto

- Rattijuopumuksen vähentäminen
- Ajoterveyden arviointi
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen

### Liikennekäyttäytyminen

- Nopeusrajoituksen noudattaminen ja turvavarusteiden käyttö
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

### Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

- Taajamaliikenteen rauhoittaminen

### Maanteiden turvallisuuden parantaminen

- Kuolemien torjunta pääteillä

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut Kävelyn ja pyöräilyn strategian 2020. Strategiassa korostetaan, että kevyen liikenteen on oltava osa yhdyskuntasuunnittelua, liikennesuunnittelua ja kaavoitusta. Tavoitteena on lisätä kävellen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20 % ja vähentää samalla henkilöautoilun osuutta.

### **Alueellinen visio ja tavoitteet**

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on laatinut Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelman 2015–2018 vuonna 2014. Suunnitelman tavoitteiden pohjana ovat valtakunnalliset tavoitteet sekä paikalliset lähtökohdat. Suunnitelman visio on, että liikkujien vastuullisilla ja viisailla valinnoilla Pohjois-Pohjanmaasta ja Kainuusta tulee Suomen liikenneturvallisimmat maakunnat. Toiminnallisena tavoitteena ovat:

- Liikenneturvallisuustyötä tehdään poikkihallinnollisesti useilla eri toimintatasoilla ja sen ytimenä on toimiva kuntatyö.
- Alueellisia liikenneturvallisuuden toimijamalleja kehitetään edelleen.
- Liikenneturvallisuustiedottamista yhteen sovitetaan ja alueellisten toimijamallien seuranta yhtenäistetään.
- Viisaan liikkumisen ja esteettömyyden edistäminen tuodaan systemaattiseksi osaksi liikenneturvallisuustyötä.
- Liikennekasvatuksen asemaa vahvistetaan koulujen arjessa ja kehitetään turvallisia kouluympäristöjä.

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan määrällisenä tavoitteena on, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 12 ja loukkaantuneita enintään 506.

## 3.2 Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän visio, tavoitteet ja painotukset

Paikallisten olosuhteiden, nykytila-analyysin ja valtakunnallisten tavoitteiden sekä strategioiden perusteella Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän yhteinen liikenneturvallisuustyön visio on:

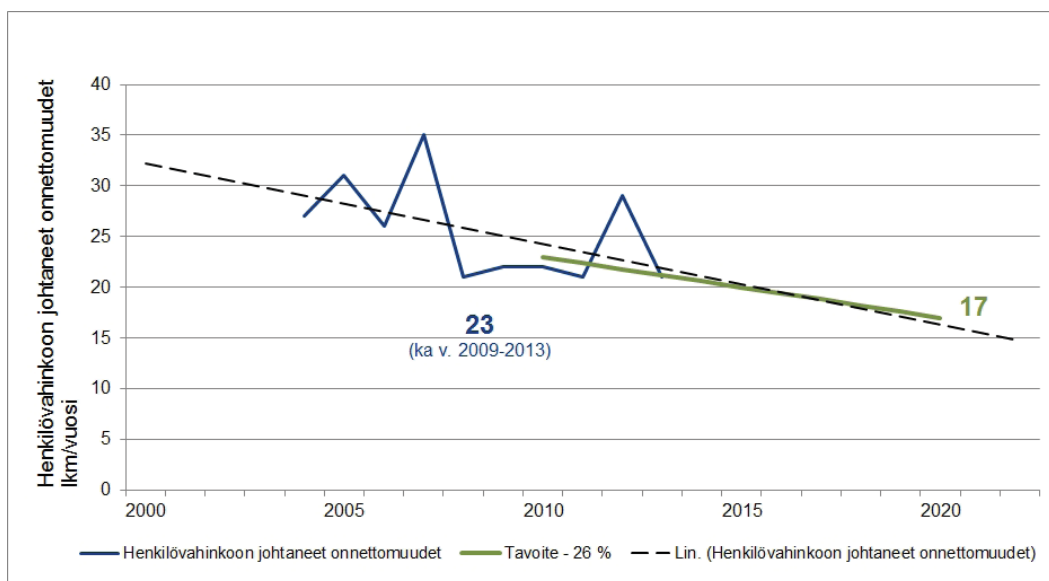
**Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.**

**Tienkäyttäjät ottavat vastuun turvallisesta liikkumisesta ja arvostavat muita liikkujia.**

Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän yhteiset liikenneturvallisuustyön tavoitteet ovat:

- Henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen valtakunnallisen tavoitteiden mukaisesti, tavoitteena nolla kuolemaa liikenteessä
- Liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikkien kuntalaisten keskuudessa
- Liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen
- Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen lyhyillä matkoilla
- Toimivan liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seurantajärjestelmän luominen, liikenneturvallisuustoimijatyön käynnistäminen

Henkilövahinko-onnettomuustilanne ja tavoite Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän alueella:



Haapaveden, Siikalatvan, Pyhännän liikenneturvallisuustyön painopistealueet:

- Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan vakiinnuttaminen
- Liikennekasvatustyön aseman vahvistaminen kouluissa
- Mopo-liikenteen turvallisuuden parantaminen ja onnettomuuksien vakavuuden lieventäminen
- Iäkkäiden omatoimisen liikkumisen edistäminen
- Turvallisen liikennekäyttäytymisen ja liikenteen turvalaitteiden käytön edistäminen

# 4 Suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi

## 4.1 Lähestymistapa ja suunnitelman sisältö

Liikenneturvallisuustyölle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen on haasteellista ja pitkäjänteisyyttä vaativaa työtä. Tavoitteiden saavuttaminen vaatii aktiivista yhteistyötä eri vastuutahojen kesken sekä jatkuvaa yhteensovittamista tarpeiden ja resurssien välillä. Suunnitelmassa liikenneturvallisuuden parantumiseen pyritään vaikuttamaan mahdollisimman monipuolisilla keinoilla. Liikenneturvallisuus on liikennejärjestelmätason kysymys, johon vaikuttavat eri toimintojen sijaintivalinnat, ihmisten päivittäiset liikkumisvalinnat, liikennekäyttäytyminen ja ihmisten asenteet. Tärkeää on huolehtia, että ihmisillä on käytettävissään tarvittavat tiedot, taidot ja puitteet liikenneturvallisuuden kannalta nykyistä parempien ja kestävämpien valintojen tekemiseksi.

Lähtökohtana toimenpiteiden suunnittelussa on ollut, että ihmisten valintoihin ja käyttäytymiseen pyritään vaikuttamaan tietoisuutta lisäämällä, edellytyksiä luomalla ja ohjaamalla tai rajoittamalla toimintaa. Näillä tarkoitetaan seuraavaa:

### Tietoisuuden lisääminen

- kasvatuksen, koulutuksen ja tiedotuksen avulla ihmisten asenteisiin ja toimintatapoihin vaikuttaminen.

### Edellytyksiä luomalla

- maankäytön ratkaisut sekä liikennejärjestelmän ja liikkumista helpottavien palveluiden kehittäminen.

### Ohjaamalla ja rajoittamalla toimintaa

- liikenteenvalvonta, ohjeet ja suositukset, säännöt, määräykset sekä taloudelliset ohjaukset, jne.

## 4.2 Maankäyttö

Kunnalla on keskeinen rooli asumisen ja palveluiden sijoittumisen ohjauksessa. Kaavoituksessa ja poikkeamispolitiikassa tulee huomioida yhdyskuntarakenteen eheys ja palveluiden saavutettavuus. Päiväkotit, ala-asteen koulu ja päivittäistavarapalvelut olisi hyvä saavuttaa kotoa kävellen tai pyöräillen. Haja-asutusalueilla rakentamista voidaan ohjata yleiskaavamääräyksillä ja rakennusjärjestyksellä. Ra-

kennuslupaa myönnettäessä tulee huomioida vallitsevat liikenneolosuhteet, kuten kävely- ja pyöräilyreitit, joukkoliikenneyhteydet, koulukuljetukset, valaistus, nopeusrajoitukset ja liikennemelu. Pienimuotoinen uudisrakentaminen olisi viisasta sijoittaa olemassa olevan kylärakenteen yhteyteen. Yhdyskuntarakenteen ratkaisuihin vaikuttaminen on avainasemassa, jotta saavutettaisiin asetetut liikenneturvallisuustavoitteet. Myös asukkaiden ja yritysten tietoisuutta sijaintivalintojen vaikutuksista on lisättävä, liikenteen ja maankäytön suunnittelu-yhteistyötä on tiivistettävä ja toimintatapoja kehitettävä kaavojen ja muiden keskeisten suunnitelmien liikenneturvallisuusvaikutusten huomioimiseksi.

Siikalatvan maankäyttöä ohjaa Keskustan osayleiskaava 2030 sekä useat alueittaiset asemakaavat. Yleiskaava on kunnan tärkein työvälinen toimivan ja turvallisen yhdyskuntarakenteen suunnittelussa.

## 4.3 Kestävät arjen liikkumisvalinnat

Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristön, yhteiskunnan ja yksilön kannalta edullisia liikkumiseen liittyviä valintoja ja toimintatapoja. Kestävän liikkumisen edistämällä tavoitellaan liikkumisen painopisteen siirtämistä henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin kulkutapoihin, kuten joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Osa kestävästä liikkumisesta edistämistä on autonkäytön tehostaminen, auton järkevämpi ja tarkoituksenmukaisempi käyttö sekä autovalintoihin vaikuttaminen. Kun autoliikenne korvataan kävelyllä tai pyöräilyllä, voidaan saavuttaa myös merkittäviä terveysvaikutuksia.

### 4.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Kävely ja pyöräily ovat joukkoliikenteen ohella kestävästä liikkumisesta kannalta parhaita tapoja liikkua. Yhden ihmisen liikkumiseen kävellen tai pyöräillen kuluu energiaa vain pieni osa siitä, mitä henkilöauto kuluttaa vähentäen samalla myös liikennepäästöjä. Lisäksi päivittäinen kävely tai pyöräily edistää terveyttä. Auton käyttämiseen verrattuna kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkutapoja.

Asukaskyselyn vastauksien mukaan Siikalatvalla on mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen, sillä 53 %:lla vastanneista työ- tai koulumatkan pituus on alle viisi kilometriä. Kävelyn edistämiseksi on hyvät edellytykset silloin, kun matkan pituus on muutama kilometri. Alle kilometrin pituisilla matkoilla kävely on suosituin ja houkuttelevin kulkumuoto, mutta tätä pidemmällä matkoilla sen suosio laskee huomattavasti. Pyöräilyn edistäminen onnistuu parhaiten pyörämatkan pituuden ollessa enintään kymmenen kilometriä. Yli viiden kilometrin matkoilla pyöräily ja joukkoliikenteen yhdistelmä on hyvä vaihtoehto henkilöautoilulle.

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen edellytyksenä on turvallinen jalankulku- ja pyörätieverkosto, sekä pyöräilyn osalta riittävät pyöräpysäköintijärjestelyt kodin, työpaikan ja asiointikohteiden ympäristössä. Maankäytönohjaus on keskeisessä roolissa kuntien jalankulku- ja pyörätieverkoston kehittämisessä, jolla voidaan hillitä muun muassa asiointi- ja työmatkojen pituuksien kasvua. Talvipyöräilyn suosiota ja turvallisuutta voidaan lisätä tehokkaan talvihoidon avulla. Tiedotuksen kautta voidaan jakaa tietoa uusista reiteistä ja liikennejärjestelyistä sekä muistuttaa turvavarusteiden käytön tärkeydestä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi voidaan järjestää erilaisia tapahtumia ja tempauksia.

#### 4.3.2 Järkevän autoilun edistäminen

Auto on usein välttämätön harvaan asutuilla alueilla, tavaroiden kuljettamisessa sekä sellaisilla alueilla, joilla ei ole tarjolla riittäviä joukkoliikennepalveluita liikkumiseen. Lapsiperheillä auto tuo helpotusta kuljetuksissa arjen monissa tilanteissa. Autoa käytetään usein tarpeettomasti silloinkin, kun liikkuminen olisi mahdollista muilla tavoin. Henkilöautolla liikuttaessa voisi painottaa taloudellista, kestävästä ja vastuullista ajotapaa. Ennakoiva ajo on oleellinen osa taloudellista ajotapaa ja parantaa myös liikenneturvallisuutta. Kimppakyytien ja joukkoliikenteen mahdollisuuksia on hyvä pohtia vaihtoehtona sen sijaan, että kuljetaan yksin henkilöautolla töihin. Kimppakyydit ovat käyttäjilleen edullinen ratkaisu. Ikääntyvien määrän kasvaessa on lisättävä ikäkuljettajien koulutusta. Toimintakyvyn säilyminen itsenäisenä mahdollisimman pitkään on koko yhteiskunnan etujen mukaista.

Autoilun vähentämisellä saadaan sekä henkilökohtaisia että yhteiskunnallisia säästöjä. Usein kestävien liikkumistapojen valinnalla on myös terveydellisiä vaikutuksia. Autoiluun liittyy oleellisena osana pysäköinti. Pysäköinnin hinnoittelulla, ajallisella säätelyllä

ja mahdollisella autopaikkojen määrän vähentämisellä sekä pyöräpysäköinnin lisäämisellä voidaan kannustaa ihmisiä käyttämään muita liikkumismuotoja. Myös kunnilla on mahdollisuus painottaa kunnan uusien ajoneuvojen hankinnassa niiden turvallisuutta ja vähäpäästöisyyttä. Liikerakennusten rakentamisen yhteydessä kuntien tulee valvoa liikennejärjestelyjen turvallisuuden ja kaikkien liikennemuotojen huomioiminen.

### 4.4 Vastuullinen ja turvallisuushakuinen liikennekäyttäytyminen

Ihmisten käyttäytyminen liikenteessä on yksi keskeisiä liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Liikenneturvan arvioiden perusteella lähes puolet liikennekuolemista voitaisiin välttää vastuullisemmalla ja liikenneturvallisuushakuisemmalla liikennekäyttäytymisellä, kuten noudattamalla liikennesääntöjä ja nopeusrajoituksia. Erilaisten turvavälineiden käytöllä onnettomuuksien seurauksia voitaisiin lieventää merkittävästi.

Keskeisenä tavoitteena liikenneturvallisuustyössä on saada aikaan vastuullisuushakuinen ja vastuullinen liikennekulttuuri. Tähän voidaan päästä ihmisten asenteisiin vaikuttamalla ja käyttäytymismalleja muuttamalla. Virheiden tekeminen liikenteessä ”hyväksyttävää”, mutta tietoisista riskinottoa on vältettävä. Kasvatus-, koulutus- ja tiedotustyötä on tehtävä ihmisen koko elinkaaren ajan kaikille kohderyhmille, jotta saadaan aikaan vastuullinen liikennekulttuuri. Eri-ikäisten ja eri liikkumisvälineitä käyttävien kanssa työskentelevien henkilöiden liikenneturvallisuusosaamisesta on tärkeää huolehtia.





## 4.5 Turvallisen liikkumisen mahdollistava liikenneympäristö

Valtakunnallinen liikenneturvallisuusvisio perustuu ajatukselle, että ihminen tekee virheitä, mutta sietää huonosti onnettomuuksien seurauksia. Liikennejärjestelmän on tuettava myös toimintakyvyltään rajoittuneita ihmisiä. Liikennejärjestelyjä tulisi kehittää ihmisen tarpeiden ja edellytysten mukaan niin, että virheet eivät johda vakaviin seurauksiin. Erityisesti liikennejärjestelmän pitäisi suojata vastuuntuntoista ja sääntöjä noudattavaa kulkijaa. Siikalatvan toimenpide-ehdotukset on esitetty liitteessä 2.

### 4.5.1 Ajonopeuksien hallinta

**Nopeusrajoitusjärjestelmän** avulla luodaan tarkoituksenmukaiset nopeusrajoitukset erilaisiin liikenneympäristöihin. Sopiva nopeustaso määräytyy väylän suhteesta maankäyttöön ja väylän liikenteellisestä tehtävästä. Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla pitää käytettävien ajonopeuksien olla liikenneturvallisuuden ja viihtyvyyden takia selvästi alhaisempia kuin pääväylillä. Pääväylillä korostuu liikenteen sujuvuus ja matkojen pituudet, jolloin kohtuullisen korkea ajonopeus on yleensä perusteltua, mikäli se sopii liikenneympäristöön. Nopeusrajoitusmuutoksia Siikalatvassa

esitetään tehtäväksi Pulkkilassa kantatiellä 88 välillä Pulkkilantie (mt 18530) - valtatie 4, Piippolassa Museotielä (mt 8000) sekä Rantsilassa Rantsilanraitilla (mt 18563). Lisäksi nopeusrajoituksen alentamista esitetään Jylhänrannantiellä (mt 18562) sekä Pihkalanrannassa Kestiläntien (mt 800 ja mt 821) ja Pihkalan tien (mt 800) liittymän alueella.

**Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet** pyritään kohdistamaan ensisijaisesti kohteisiin, joissa on runsaasti sekä kevyt- että moottoriajoneuvoliikennettä ja joissa ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat korkeita. Rakenteelliset keinot ovat tehokas tapa vaikuttaa ajonopeuksiin. Pulkkilassa hidasteita esitetään rakennettavaksi Kangasojantielle. Kestilässä Taipaleentielle (mt 18540) ja Koskitielle (mt 18538) esitetään rakennettavaksi kaksi loivapiirteistä sinitöyssyä. Lisäksi Kestilänraitin (mt 800) nykyistä kavennettua suojatietä Salen itäpuolella esitetään korotettavaksi. Rantsilassa liikenteen rauhoittamistoimia tehdään Rantsilanraitilla (mt 18563) jossa raitin eteläpään esitetään rakennettavaksi töyssi (kuva 10).

Nopeusrajoituksen noudattamisen tehostamiseksi ja nopeusrajoituksen muutoskohtien korostamiseksi voidaan toteuttaa esimerkiksi ajorataan maalattuja heräteraitoja tai nopeusrajoituksia. Suojateiden havaittavuutta voidaan korostaa suojatiemerkkeihin asennettavilla sinivalkoraidallisilla herätevarsilla. **Nopeusrajoituksen havaittavuutta** esitetään parannettavaksi Pulkkilassa kantatiellä 88 uuden aluenopeusrajoituksen 40 km/h alkamiskohdissa.



Kuva 10. Rantsilanraitille esitetään toteuttavaksi töyssi. (lähde: Google Maps)

#### 4.5.2 Liittymäjärjestelyiden selkeyttäminen

Pulkkilassa **valtatien 4 ja kantatien 88 liittymässä** on tapahtunut v. 2009–2013 yhteensä yhdeksän poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista kolme johti loukkaantumiseen. Liittymää esitetään parannettavaksi kiireellisyysluokan 1 toimenpiteenä maalaamalla kantatien ajorataan heräteraidat liittymään saavuttaessa. Pidemmän aikavälin toimenpiteenä liittymää esitetään parannettavaksi rakentamalla valtatie 4 ali kevyen liikenteen alikulku, rakentamalla sivusuunnista valtatie lähestyville pisaran muotoiset turvasaarekkeet (kuva 11) ja muuttamalla nykyinen oikealle kääntymiskaista välikaistalla erotetuksi (kuva 12). Turvasaarekkeet vähentävät liittymässä tapahtuvia risteämisonnettomuuksia pakottamalla autoilijoita hidastamaan ja muuttamaan ajolinjaa ennen valtatie ylittämistä. Välikaistalla eroteltu oikealle kääntymiskaista taas vähentää kääntymisonnettomuuksia koska pääsuunnalta oikealle kääntyvät ajoneuvot eivät enää estä sivusuunnalta saapuvien ajoneuvojen kuljettajia näkemästä pääsuunnan suoraan jatkavia ajoneuvoja. Lisäksi Pulkkilassa esitetään **Pakkalantien (mt 18528) ja valtatie 4 liittymää** parannettavaksi rakentamalla sivutien liittymiin turvasaarekkeet sekä myöhemmässä vaiheessa Pakkalantien liittymää katkaistavaksi ajoneuvoliikenteeltä.

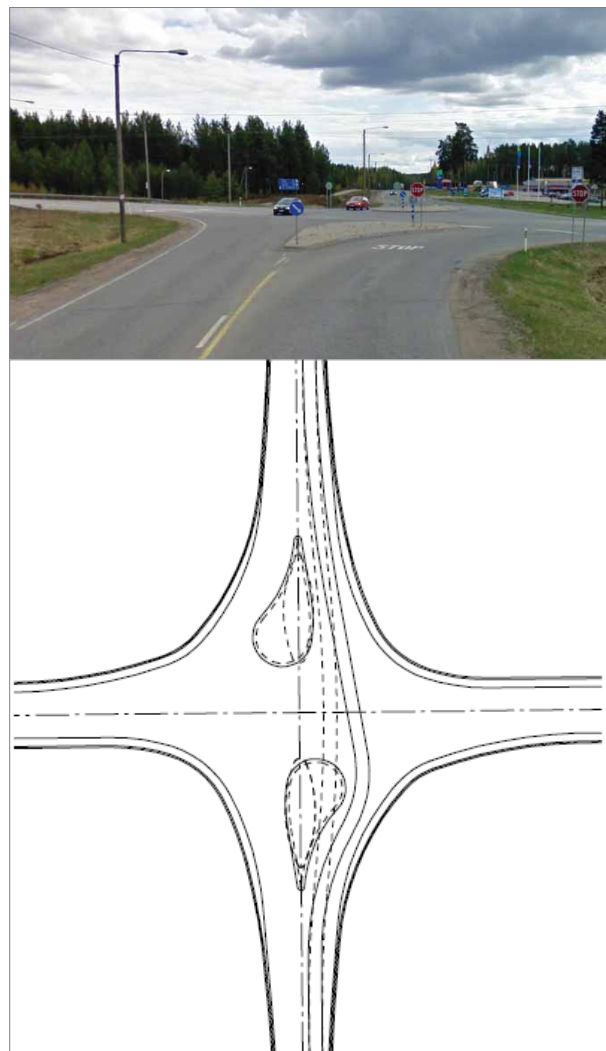
Kestilässä **Temmestien (mt 822), Pyhännäntien (mt 822), Kestilänraitin (mt 800) ja Vaalantien (mt 800) liittymää** esitetään parannettavaksi ensimmäisessä vaiheessa näkemäraivauksin sekä siirtämällä Temmestiellä oleva nykyinen stop-merkki ennen suojatietä sekä poistamalla kärkikolmio jalankulku- ja pyörätieltä. Myöhemmässä vaiheessa liittymän sivusuunnille esitetään rakennettavaksi liittymäsaarekkeet, jotka selkeyttävät liikennejärjestelyjä, ohjaavat autoilijaa käyttämään oikeanlaisia ajolinjoja ja vähentävät ongelmallisten liittymien risteämisonnettomuuksia.

Leskelässä **Leskeläntien (mt 800) ja valtatie 4 liittymässä** on tapahtunut v. 2009–2013 yhteensä kolme risteämisonnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan, yksi loukkaantumiseen ja yksi omaisuusvahinkoon. Liittymää esitetään parannettavaksi ensimmäisessä vaiheessa näkemäraivauksin ja maalaamalla sivusuunnille ennen valtatie liittymään saapumista heräteraidat sekä asentamalla liittymäsaarekkeisiin stop-merkit. Myöhemmässä vaiheessa sivusuuntien liittymäsaarekkeet esitetään muutettavaksi turvasaarekkeiksi.

#### 4.5.3 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

**Jalankulku- ja pyörätietä** esitetään rakennettavaksi Rantsilassa Siikajoentien molempiin päihin, pohjoispäästä Ruukintielle (mt 807) sekä eteläpäästä Keräläntielle. Lisäksi Rantsilassa esitetään jalankulku- ja pyörätien rakentamista Keinontien varteen välille Kaaritie – Simontie sekä välille Ojapolku – maauimala.

**Jalankulku- ja pyörätien heikko kunto** voi joutua esimerkiksi päällysteen normaalista kulumisesta tai maan routimisesta. Yleisimpiä vauriotyyppejä ovat päällysteen puuttuminen tiettyssä kohdassa, halkeamat ja railot päällysteessä sekä kohoumat tai painuminen. Ajo- ja kulkumukavuutta haittaavat vauriot pitää pyrkiä korjaamaan mahdollisimman nopeasti, mutta etusijalle pitää kuitenkin asettaa liikenneturvallisuutta vaarantavien vaurioiden korjaaminen. Esimerkiksi



Kuva 11. Turvasaarekkeet pakottavat hidastamaan ja muuttamaan ajolinjaa ennen päätien ylittämistä. (lähde: GoogleMaps ja Tasoliittymät, Tiehallinto 2001)



Kuva 12. Välikaistalla eroteltu oikealle kääntymiskaista. (lähde: Google Maps)

pyöräilijälle pituussuuntaiset halkeamat, joihin rengas voi upota, ovat vaarallisempia kuin poikittaissuuntaiset, lähinnä ajomukavuutta haittaavat halkeamat. Pyöräilijä saattaa kuitenkin välttää huonokuntoista väylää riippumatta siitä, aiheuttavatko vauriot vaaraa vai ainoastaan epämukavuutta ja siirtyä ajoradalle. Jalankulku- ja pyörätien parantamista esitetään Kestilässä Kestilänraittilla (mt 800).

**Pulkkilassa kantatiellä 88 Pulkkilantien (mt 18530) ja Kangasojantien liittymässä** on suojatie jonka turvallisuutta parannetaan rakentamalla suojatielle keskisaareke. Keskisaareke toimii myös tällä yksittäisellä suojatiellä taajamaporttina. Keskisaarekkeellisen suojatien kanssa yhtä aikaa toteutetaan nopeusrajoituksen alentaminen kantatiellä välillä Pulkkilantie - valtatie 4 sekä nopeusrajoituksen havaittavuuden parantaminen maalaamalla nopeusrajoitus 40/60 kantatien ajorataan.

**Rantsilassa Ruukintiellä (mt 807) Jylhänrannantie (mt 18562) ja Länsitielle johtavan jalankulku- ja pyörätien liittymäalueella** kevyen liikenteen turvallisuutta esitetään parannettavaksi rakentamalla Ruukintien suojatielle keskisaareke, siirtämällä aluenepeusrajoitusmerkkiä 40 km/h liittymän länsipuolelle (nopeusrajoitus suojatien kohdalla alenee), Ruukintien varressa oleva jalkakäytävä muutetaan yhdistetyksi jalankulku- ja pyörätieksi ja jatketaan Jylhänrannantielle. Länsitielle johtavan jalankulku- ja pyörätien liittymä osoitetaan selkeästi kevyelle liikenteelle tarkoitetuksi siirtämällä jalankulku- ja pyörätien liikenne merkki lähemmäs Ruukintien liittymää sekä kaventamalla ja linjaamalla jalankulku- ja pyörätie Ruukintien suojatien päähän niin että ajoneuvoliikenne jalankulku- ja pyörätielle estyy ja kaikki moottoriajoneuvoliikenne kulkee Länsitien liittymän kautta (kuva 13).



Kuva 13. Ruukintien nykyiselle suojatielle esitetään rakennettavaksi keskisaareke. (lähde: Google Maps)

#### 4.5.4 Piha-alueiden kehittäminen

Pulkkilassa kunnantalon parkkipaikalla esitetään parkkipaikkojen jäsentelyä maalaamalla pysäköintiruudut sekä asiakasparkkipaikkoja merkittävaksi liikennemerkein. Pulkkilan ABC:n piha-alueelle esitetään laadittavaksi liikennesuunnitelma.

Kestilässä K-kaupan ja Salen parkkipaikat esitetään erotettavaksi Kestiläntien (mt 800) jalankulku- ja pyörätiestä rakenteellisesti esim. pollarit ja kettinki tai korkea reunatuki ja parkkipaikkojen jäsentelyä maalaamalla pysäköintiruudut. Myös kirjaston parkkipaikalle esitetään parkkipaikkojen maalausta. Lisäksi kirjaston piha-alueen reunassa oleva kevyen liikenteen reitti esitetään parannettavaksi rakentamalla Kestilänraitin jalankulku- ja pyörätien ja kirjaston pääoven välille korotettu jalankulku- ja pyörätieyhteys (kuva x).

Piippolassa kirkkoa vastapäätä olevan parkkipaikan aluetta esitetään parannettavaksi maalamalla pakkiruudut sekä merkittävällä parkkipaikka liikennemerkein.

#### 4.5.5 Valtatie 4, Rantsilan taajaman kohta

Rantsilan taajaman kohdalle on laadittu tiesuunnitelma, jossa on toimenpiteitä liittymien parantamiseksi. Hanke on Pohjois-Pohjanmaan toiminta- ja talous-suunnitelmassa merkitty vuosille 2013–2016 ehdolla olevaksi investointihankkeeksi.

#### 4.6 Toimenpideohjelma

Liikenneympäristöön kohdistuvat parantamistoimenpiteet on koottu toimenpideohjelmaan, jossa on esitetty toimenpiteiden sisältö, kiireellisyysluokka ja alustava kustannusarvio sekä tienpitäjä. Tässä vaiheessa ei ole otettu kantaa hankkeen rahoitukseen tai maksajaan vaan kustannusjaosta neuvotellaan aina erikseen. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyn tulokset, aloitteet, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Toimenpiteet ovat suunnitteluryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kunnan ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista.

Toimenpideohjelmaan on pyritty ottamaan mukaan edullisia ja nopeasti toteutettavissa olevia liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelyjä parantavia toimenpiteitä. Toimenpideohjelma sisältää myös joitakin suurempia työn aikana esille tulleita rakennustoimenpiteitä, jotka vaativat myös tarkempaa suunnittelua.

Suunnitelman aikajänne on noin kymmenen vuotta. Kustannukset on määritelty perustuen olemassa oleviin suunnitelmiin ja selvityksiin sekä asiantuntija-arvioihin ja yksikkökustannustietoihin niiltä osin, kun tarkempaa kustannusarviota tai suunnitelmaa kohteesta ei ole vielä tehty.



Kuva 14. Kestilän kirjaston piha-alueita parannetaan rakentamalla kevyen liikenteen yhteys ja maalaamalla pysäköintipaikat.

Suunnitelman sisältämät toimenpiteet on ryhmitelty kolmeen eri kiireellisyysluokkaan. Pääsääntöisesti ensimmäisessä kiireellisyysluokassa olevat liikennenympäristön parantamistoimenpiteet ovat pieniä heti toteutettavia toimenpiteitä sekä muita kiireellisiä kohteita. Ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan on myös kirjattu koetun turvallisuuden ja kunnan tärkeänä pitämiä hankkeita. Toisen kiireellisyysluokan toimenpiteet ovat muita liikenneturvallisuuden kannalta tärkeitä lähivuosina toteutettavia hankkeita, joiden toteutus edellyttää suunnittelua ja rahoituksen järjestämistä. Kolmannen kiireellisyysluokan hankkeet ovat työn aikana esille tulleita hankkeita, joiden toteutus parantaa liikenneturvallisuutta pitkällä aikavälillä, mikäli toteuttaminen on taloudellisesti mahdollista. Toimenpiteet on esitetty liitteessä 2.

## 4.7 Esteetön ympäristö

Esteetömmässä ympäristössä kaikille liikkujaryhmille turvataan helppopääsyiset ja turvalliset liikkumismahdollisuudet. Esteetön ympäristö on helposti hahmotettava ja selkeä sekä sen reitit ovat mahdollisimman suoria ja lyhyitä. Suunnittelussa tulisi välttää liikkumista haittaavia tasoeroja. Väylien pintojen tulisi olla kovia, tasaisia sekä kaikissa olosuhteissa luistamattomia.

Jokaisessa kunnassa tulisi olla esteettömyysvastaava, joka koordinoi esteettömyystyötä kunnassa. Esteettömyysvastaava koulutetaan tehtävään ja huolehtii, että kunnan uudisrakentamisessa huomioidaan esteettömyysnäkökohdat.

Siikalatvassa tehtiin esteettömyyskävely Pulkkilan, Kestilän, Piippolan ja Rantsilan taajamissa. Reitillä oli kussakin taajamassa kunnantalo, asiamiesposti, apteekki, terveyskeskus, kirjasto ja fysioterapia. Lisäksi Piippolassa tarkasteltiin kantatien 88 kevyen liikenteen alikulun ja Rantsilassa liikuntahallin esteettömyysongelmia. Esteettömyystarkastelun tuloksia on esitelty liitteessä 3.



Kuva 15. Pulkkilantie Pulkkilan taajamassa.

# 5 Liikenneturvallisuustyö

## 5.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi ja aktivointi

Liikenneturvallisuustyössä on tärkeää vaikuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja kulkutavan valintaan. Näihin asioihin vaikuttaminen on myös kustannustehokas tapa parantaa liikenteen turvallisuutta. Liikennekäyttäytymiseen voidaan vaikuttaa kasvatuksella, valistuksella ja tiedotuksella. Kaikkien kohderyhmien tavoittamiseksi tarvitaan eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja työn tehokasta organisointia. Parhaiten ihmisiin voivat vaikuttaa kuntalaisten kanssa päivittäin työskentelevät eri hallintokuntien edustajat, kuten sivistys-, sosiaali- ja vapaa-ajan toimet. ELY-keskus, poliisi, pelastuslaitos ja Liikenneturva tukevat kuntien liikenneturvallisuustyötä. Yhdistyksillä ja järjestöillä on myös mahdollisuus osallistua liikenneturvallisuustyöhön. Kaupungissa toimivia yrityksiä kannattaa kannustaa huolehtimaan työntekijöidensä työ- ja työasiamatkojen turvallisuudesta. Kaupunki itse suurena työnantajana voi näyttää parasta esimerkkiä.

## 5.2 Liikenneturvallisuusryhmä

Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on mm.

- liikenneturvallisuustyön organisointi, vastuun ja tehtävien jakaminen sekä jalkauttaminen eri hallintokunnille
- liikenneturvallisuussuunnitelman ajan tasalla pitäminen
- vuosittain liikenneturvallisuustyön tavoitteiden tarkistaminen

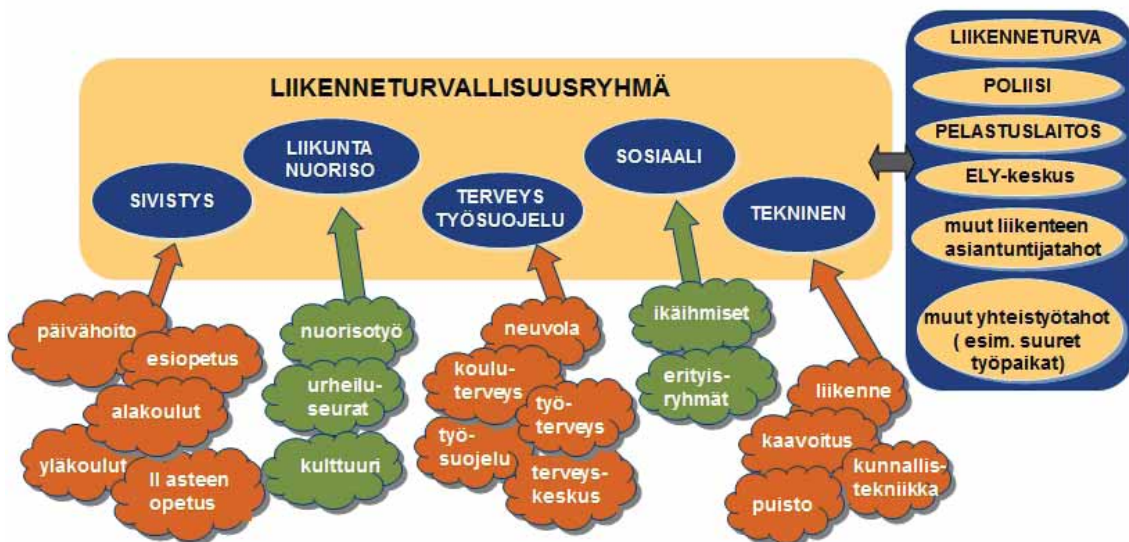
Suunnitelman yhteydessä Siikalatvaan perustettiin liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmään saatiin edustajia useista eri hallintokunnista. Ryhmän perustaminen oli tärkeää, koska liikenneturvallisuustyön perusta on kunnassa aktiivisesti toimiva liikenneturvallisuusryhmä. Liikenneturvallisuusryhmän välityksellä pyritään tavoittamaan kaikki kuntalaiset. Kun ryhmän jäsenenä on useiden hallintokuntien edustajia, ryhmän tekemä työ tavoittaa paremmin kuntalaiset.

Ryhmässä on edustettuna varhaiskasvatuksen, perusopetuksen, nuoriso- tai vapaa-aikatoimen, terveystoimen, vanhus- ja vammaistyön sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelun edustajat. Edustajat toimivat linkkinä liikenneturvallisuusryhmän sekä päätöksentekijöiden ja hallinnonalan muiden työntekijöiden välillä (kuva 16). Edustajilla on hyvä olla varajäsenet, jotta liikenneturvallisuusryhmän kokous tavoittaisi aina kaikki hallintokunnat.

Liikenneturvallisuusryhmä valitsee keskuudestaan puheenjohtajan. Puheenjohtajuus voi olla kiertävä eli esimerkiksi vuosittain siirretään vastuu seuraavalle henkilölle. Puheenjohtajan tehtäviä on muun muassa toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa kunnan, seudun ja alueellisen liikenneturvallisuusryhmien välillä ja toimia hallintokuntien edustajien tukihenkilönä. Hallintokuntien edustajien tehtävänä muun muassa on osallistua ryhmän kokouksiin, välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokuntansa välillä työn seurannasta, koulutuksesta ja tapahtumista sekä varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuustyölle.

Liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on liikenneturvallisuustyön organisointi sekä vastuun ja tehtävien jakaminen eri hallintokunnille. Apuna työssä on liikenneturvallisuustoimija ja muut alueelliset toimijat (ELY-keskus, pelastuslaitos, poliisi ja Liikenneturva). Liikenneturvallisuustoiminnan tukemiseksi voidaan koota toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelma sisältää eri hallintokuntien omia sekä yhteistyössä tehtäviä liikenneturvallisuuteen liittyviä toimia. Toimintasuunnitelman tavoitteena on liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden ja arvostuksen lisääminen sekä liikenneturvallisuusajattelun saattaminen osaksi eri hallintokuntien jokapäiväistä toimintaa.

Liikenneturvallisuusryhmän on hyvä noudattaa liikenneturvallisuusasioiden käsittelyssä tietynlaista vuosirytmä, jonka mukaan eri tehtäville on varattu omat aikansa vuosikierrossa.



Kuva 16. Liikenneturvallisuusryhmässä on edustajia eri hallinnonaloilta ja muista liikenneturvallisuusystyötä tekevästä organisaatioista.

Kokouksissa käsiteltäviä asioita (esimerkkejä):

#### Syksyllä:

- seuraavan vuoden teeman suunnittelu
- toimintasuunnitelmien laatiminen
- yhteisten kampanjoiden ja tempausten suunnittelu
- koulutustarve ja mahdollisuudet

#### Keväällä:

- edellisen vuoden toiminnan toteutuminen ja vaikutukset
- liikenneturvallisuustilanne valtakunnassa/omassa kunnassa
- toimintasuunnitelmien toteutuksen edistäminen
- liikenneturvallisuusaloitteiden käsittely
- tiedottaminen

Liikenneturvallisuusystyössä painotetaan nykyisin entistä enemmän kestäväää liikkumista. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistäminen ja näiden kestävien kulkumuotojen ongelmien ratkaiseminen on tärkeää. Ryhmän on hyvä hankkia tietoa ja koulutusta kestävästä liikkumisesta.

## 5.3 Liikenneturvallisuustoimija

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty, että liikenneturvallisuusystyön toimijamallia kehitetään ja malli jalkautetaan koskemaan kaikkia kuntia. Suunnittelualueen yhtenä tavoitteena on liikenneturvallisuustoimijan käyttö liikenneturvallisuusystyön tukemisessa ja motivoinnissa.

Liikenneturvallisuusryhmän tukena voi työskennellä liikenneturvallisuustoimija. Liikenneturvallisuustoimija on yleensä ulkopuolinen konsultti. Toimija koordinoi liikenneturvallisuusystyötä, huolehtii työn jatkuvuudesta, aktivoinnista ja seurannasta. Toimija tarjoaa alueellisesti yhteisiä palveluita kunnille, mutta toiminnassa mukana olevat kunnat voivat sopia tarpeiden mukaan myös räätälöidyistä palveluista. Tiedotuksen, tapahtumien, koulutuksen organisointi tehostuu ja toisaalta työn seuraamiseen kuluva työpanos pystytään optimoimaan.

Toimijan tehtäviä ovat muun muassa:

- kokouksiin liittyvät tehtävät (kutsujen laatiminen ja lähettäminen liikenneturvallisuusryhmän jäsenille sekä muistioden laatiminen)
- tiedotus kunnan liikenneturvallisuusystyöstä sisäisesti ja ulkoisesti
- liikenneturvallisuusystyön tukihenkilönä toimiminen
- koordinoida tapahtumien järjestelyjä
- tukea koulutus ja materiaalihankinnoissa
- toimintaraportin tekeminen

# 6 Ensi askeleet ja työn jatkuvuus

- Liikenneturvallisuuksuunnitelman esittely päättäjille ja suunnitelmasta tiedottaminen
- Liikenneturvallisuuksuustyön aktivointi kunnassa
- Edullisten ja nopeasti toteutettavien liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteuttaminen

Nykytilanneanalyysin ja ongelmakohteiden kartoituksen pohjalta on laadittu toimenpiteet Siikalatvan liikenneturvallisuuksuuden parantamiseksi. Ensimmäisenä liikenneturvallisuuksuustyön askeleena on, että Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus ja Siikalatvan kunta käsittelevät suunnitelman. Jatkossa kunnan liikenneturvallisuuksuryhmä vastaa liikenneturvallisuuksuustyön seurannasta. Seurannan tavoitteena on tarkastella, miten liikenneturvallisuuksuustyössä on onnistuttu ja pyrkiä osoittamaan, että tehty työ on oikeansuuntaista. Seuranta auttaa myös niukkojen resurssien kohdentamisessa ja liikenneturvallisuuksuustyön suunnittelussa. Seurannan kautta voidaan vaikuttaa myös työntekijöiden motivaatioon jatkaa toimintaa.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman esittely kunnan lautakunnissa, hallituksessa ja valtuustossa lisää valmistuneen suunnitelman näkyvyyttä ja painoarvoa sekä herättää päättäjiä pohtimaan oman kuntansa liikenneturvallisuuksuuden tilaa. Suunnitelman valmistumisesta tiedottaminen kuntalaisille paikallisessa mediassa korostaa omalta osaltaan liikenneturvallisuuksuustyön merkitystä.

Suunnitelman valmistumisen jälkeen edulliset ja nopeasti toteutettavissa olevat liikenneympäristön parantamistoimenpiteet kannattaa toteuttaa. Kiireellisyysluokkaan 1 kuuluvien kalliimpien toimenpiteiden osalta on syytä käynnistää jatkosuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen järjestäminen.

Liikenneturvallisuuksuustyötä ei saa kuitenkaan rakentaa vain liikenneympäristön kehittämisen varaan. Toiminnan painopisteen on oltava tietoisuutta lisäävässä toimenpiteissä ja nykyisten toimintatapojen kehittämisessä. Järjestelmällisen työn ja aktiivisen seurannan merkitys on erittäin suuri. Seurannan kautta liikenneturvallisuuksuustyö kohdentuu mahdollisimman kustannustehokkaasti ja pahimpiin ongelmakohtiin.

## 6.1 Seuranta ja mittarit

Liikenneturvallisuuksuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineinä voidaan käyttää seurantamittareita. Seurantamittareiden tulee olla resurssien puitteissa realistisia ja käytännön läheisiä niin, että seuranta on mahdollista toteuttaa. Mittareiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuuksuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tavoitteena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuksuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuuksuustyötä tekeviä tahoja, sillä mittarit kuvaavat pelkistetysti liikenneturvallisuuksuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Tarkoituksena on, että mittarit ovat helposti tulkittavissa ja saatavissa.

Suunnittelualueen kuntiin sopivia mittareita ovat esimerkiksi henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehittymisen seuraaminen, turvavälineiden, kuten pyöräilykypärän ja heijastimen käytön seuranta sekä liikenneturvallisuuksuryhmien kokouksien ja liikenneturvallisuuksustapahtumien osallistumisaktiivisuus. Jatkossa sovitaan kuntien kanssa seurantamittareiden käyttöön otosta. Mittareiden ylläpitäjänä voi olla liikenneturvallisuuksustoimija tai kunnan liikenneturvallisuuksuryhmän jäsen.



# Lähteet

Siikalatvan liikenneturvallisuuksuunnitelma. 2000. Oulun tiepiiri, Tiehallinto.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikennevirasto. Liikenneviraston ohjeita 11/2014.  
[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo\\_2014-11\\_jalankulku\\_pyorailyvaylien\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf)

Liikenneturvallisuukspalvelu iLiitu, Destia Oy

Mopon paikka liikenneympäristössä. Liikennevirasto. Liikenneviraston ohjeita 1/2013.  
[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo\\_2013-01\\_mopon\\_paikka\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2013-01_mopon_paikka_web.pdf)

Nopeusrajoitukset 16.12.2009. Tiehallinto  
<http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2100063-v-09-nopeusrajoitukset.pdf>

Opas kuntien liikenneturvallisuuksuustyöhön. Liikenneturva. 1999.

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuuksuunnitelma 2011–2014. Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus. 2011.  
[http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/84871/Pohjois-Pohjanmaan\\_ELY-keskuksen\\_julkaisu\\_2\\_2011%20.pdf?sequence=1](http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/84871/Pohjois-Pohjanmaan_ELY-keskuksen_julkaisu_2_2011%20.pdf?sequence=1)

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuuksuunnitelma 2015–2018, Suunnitelman 2011–2014 päivitys. Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus. 2014.  
<http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/6643897/Pohjois-Pohjanmaan+ja+Kainuun+liikenneturvallisuuksuunnitelma+2015-2018/595afb63-0bb7-4aa8-a55e-f14860abd122>

Suojateiden turvallisuuden parantaminen, Toimenpideselvitys, Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu. H. Aarnikko. 16/2013.  
<http://www.doria.fi/handle/10024/97121>

Suojateiden maanteille rakentamisen periaatteet, Uudenmaan, Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskukset. H. Aarnikko. 16/2013.  
[http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/87939/Raportteja\\_16\\_2013.pdf?sequence=5](http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/87939/Raportteja_16_2013.pdf?sequence=5)

Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2012.  
<http://www.lvm.fi/julkaisu/1189778/tieliikenteen-turvallisuus-liikenneturvallisuuksuunnitelman-2011-2014-taustaraportti>

Tieliikenneonnettomuudet, Vuosiraportit, Tilastokeskus ja Liikenneturva  
<http://www.liikenneturva.fi/fi/tutkittua/tilastot/ajankohtaiset-tilastot>

Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010.  
[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo\\_2010-21\\_tieliikenteen\\_ajokustannusten\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-21_tieliikenteen_ajokustannusten_web.pdf)

Linkkilista tärkeimmistä dokumenteista ja liikenneturvallisuustyötä tekevästä organisaatioista

Autoliitto:

[www.autoliitto.fi](http://www.autoliitto.fi)

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus:

[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)

ETSC (European traffic safety council)

<http://www.etsc.eu>

EU:n liikenneturvallisuussivusto:

[www.erso.eu](http://www.erso.eu)

Euroopan unionin komission vuosia 2011-2020 koskeva liikenneturvallisuusohjelma:

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_fi.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_fi.pdf)

Liikenteen turvallisuusvirasto:

[www.trafi.fi](http://www.trafi.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriö:

[www.mintc.fi](http://www.mintc.fi)

Liikenneturva:

[www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

Liikennevakuutuskeskus:

[www.liikennevakuutuskeskus.fi](http://www.liikennevakuutuskeskus.fi)

Liikennevirasto:

[www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi)

Nuorten liikennekasvatus ja liikenneturvallisuuden sisällyttäminen urheiluseurojen toimintaan:

<http://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/nuoret/nuorten-liikennekasvatus>

Poliisin liikenneturvallisuussivut:

<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/MainDocuments/6fe572cd971e06c5c2256df00034701f?OpenDocument>

Suomen Autokoululiitto:

[www.autokoululiitto.fi](http://www.autokoululiitto.fi)

Valtakunnallinen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma:

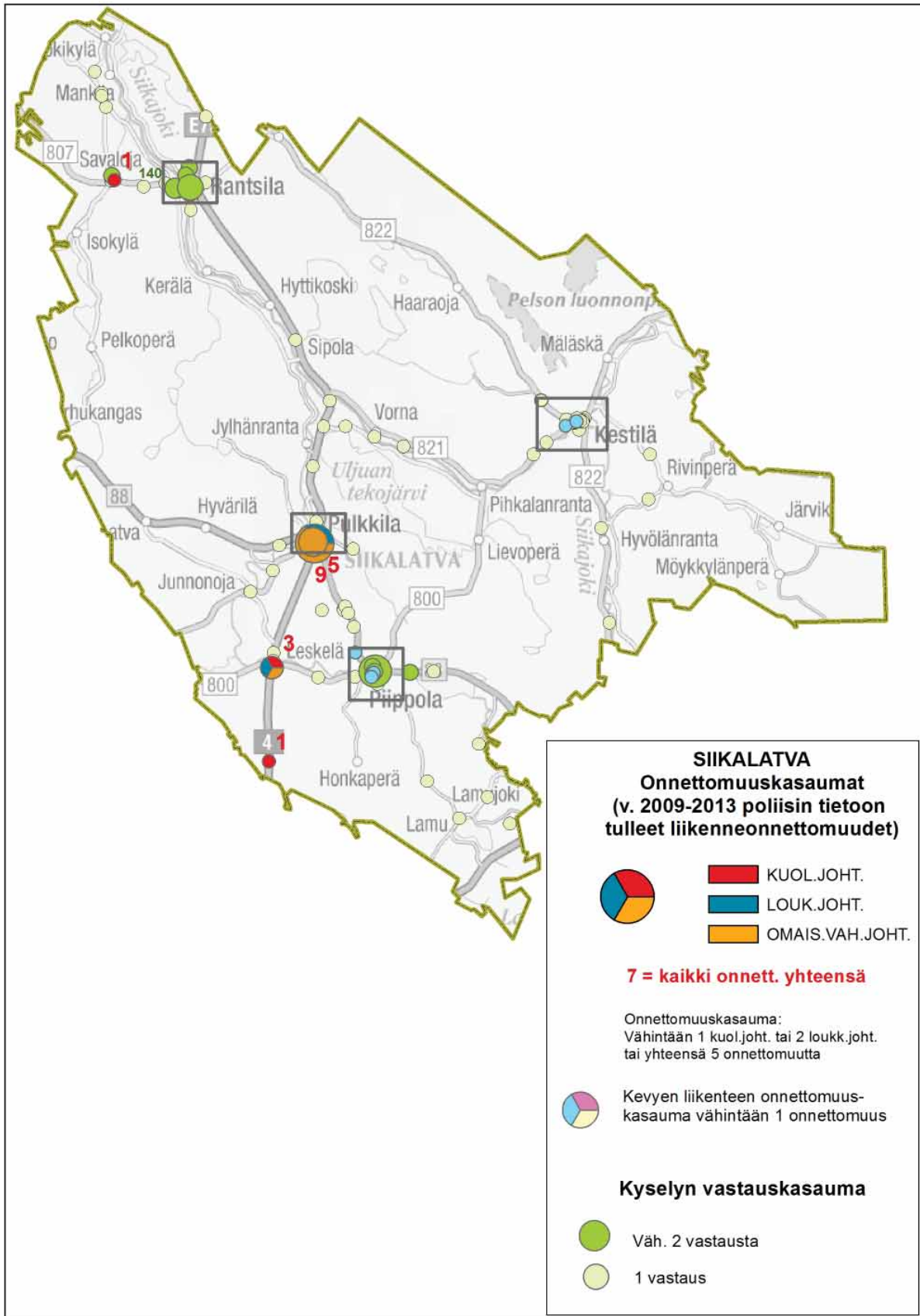
[http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=1986563&name=DLFE-14137.pdf&title=OS0112\\_Liikenneturvallisuussuunnitelma\\_moniste](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-14137.pdf&title=OS0112_Liikenneturvallisuussuunnitelma_moniste)

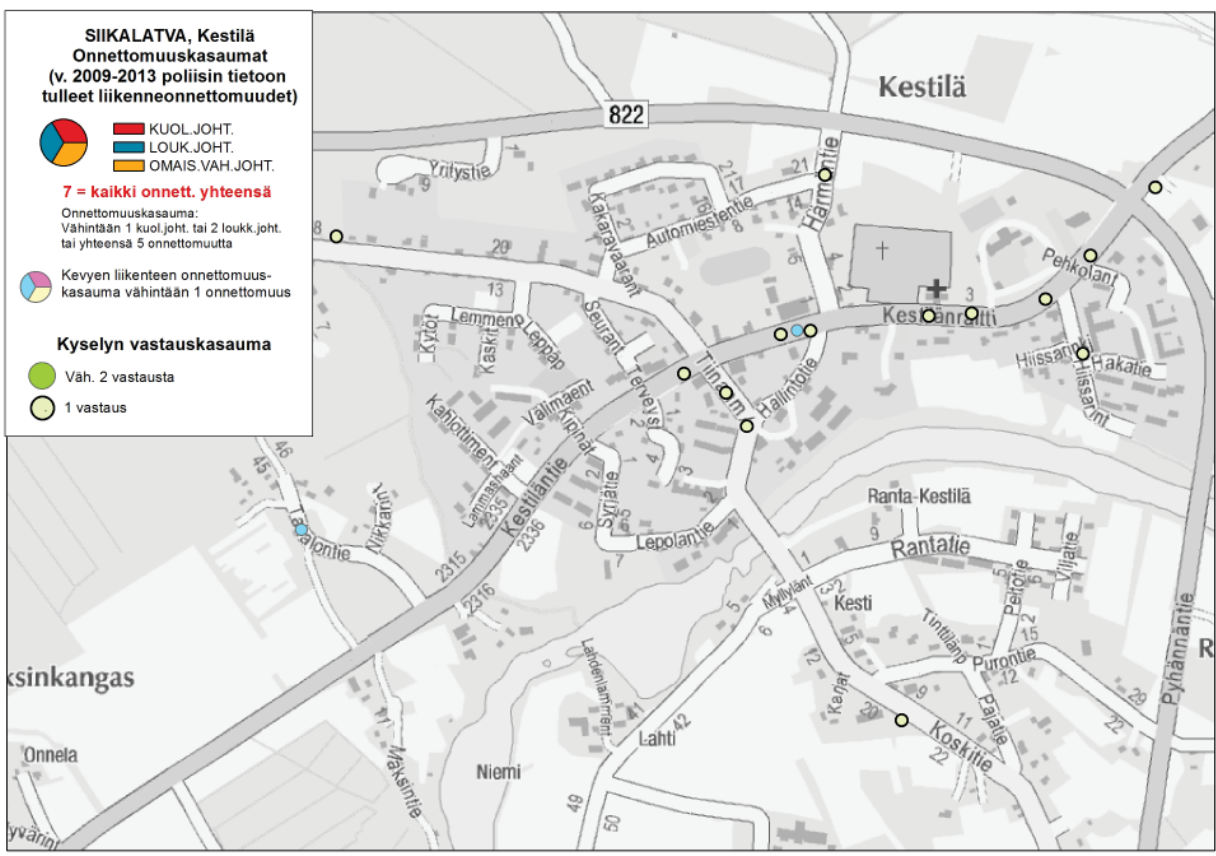
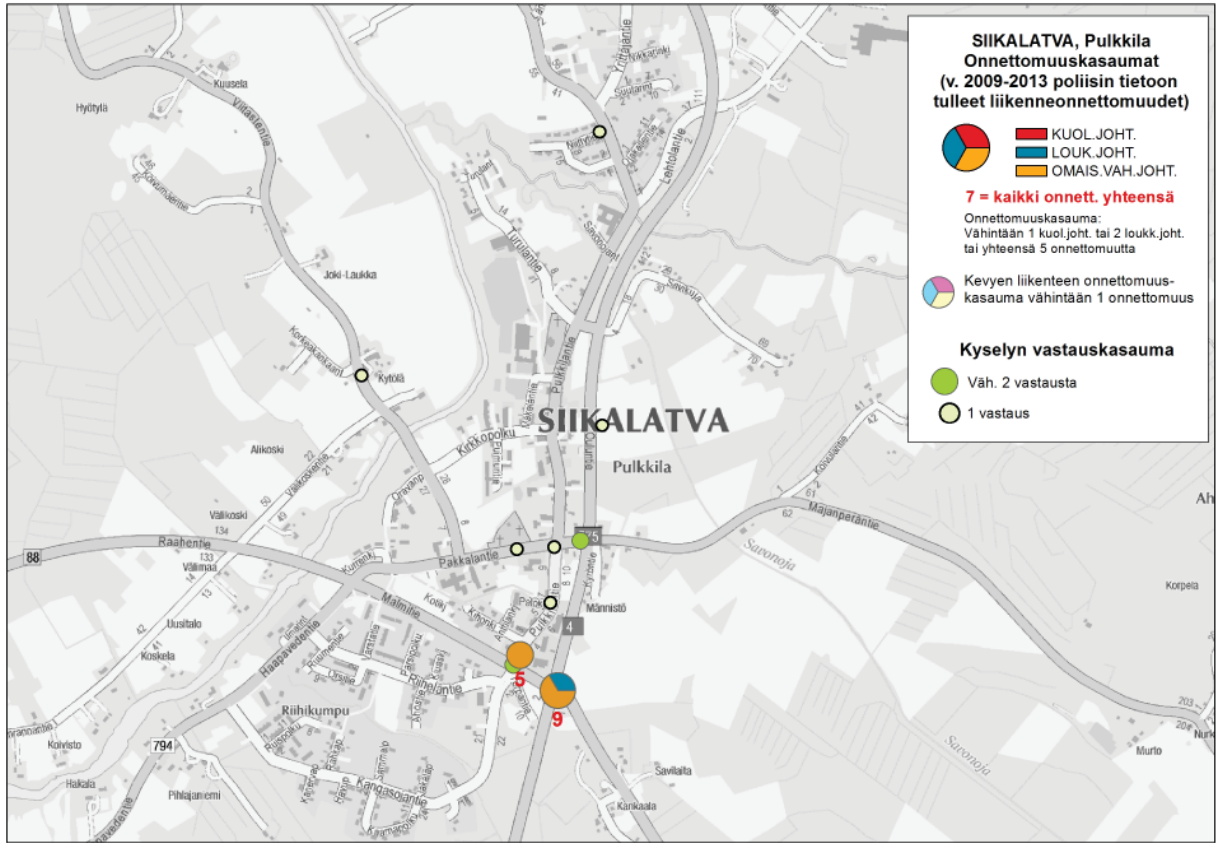
# Liitteet

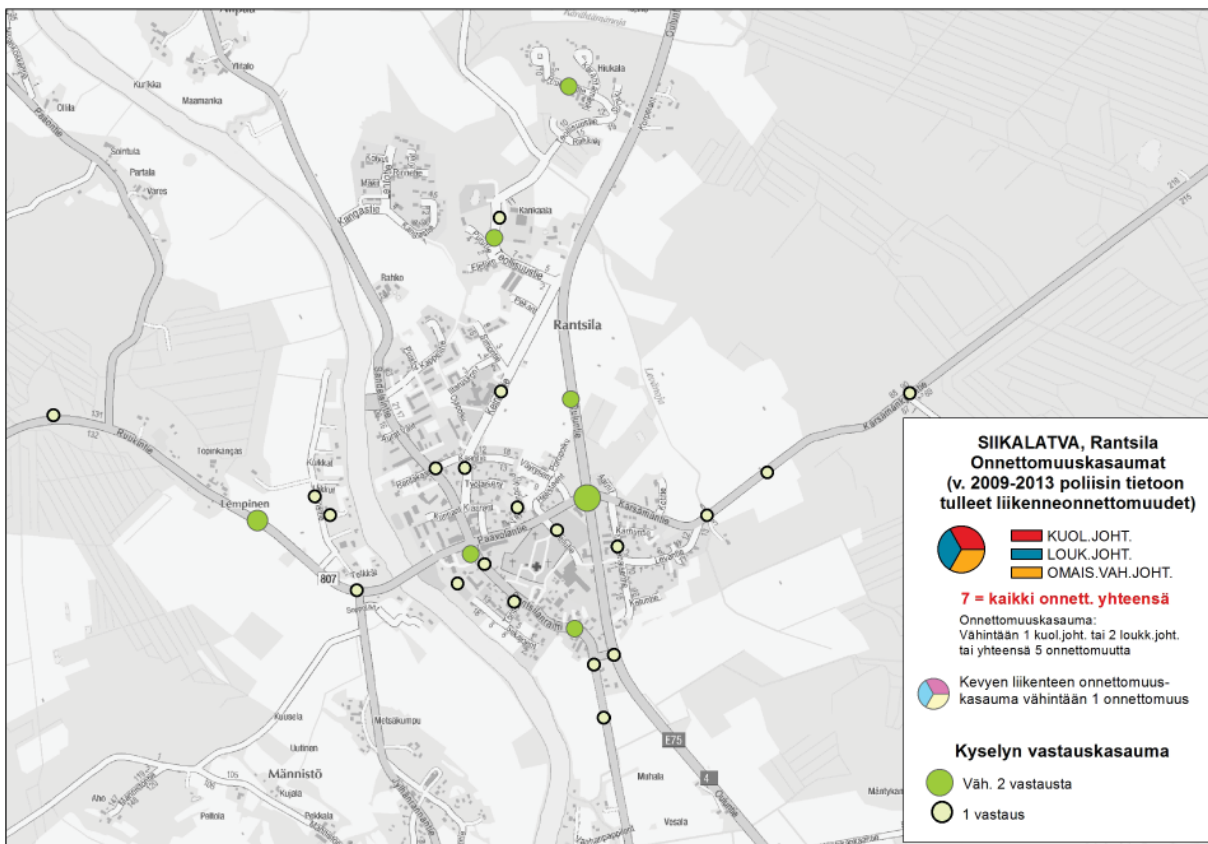
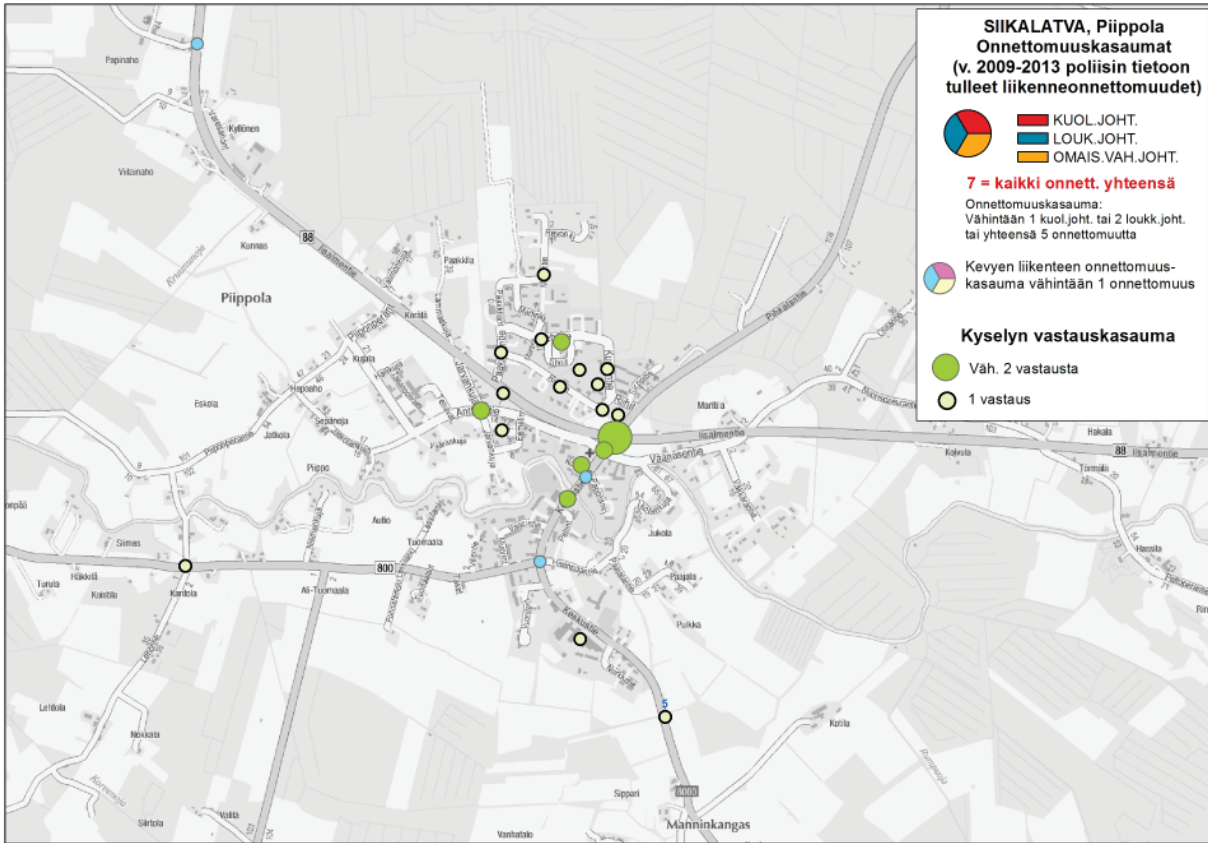
Liite 1. Ongelmakasaumat

Liite 2. Toimenpideohjelma

Liite 3. Esteettömyysaineisto

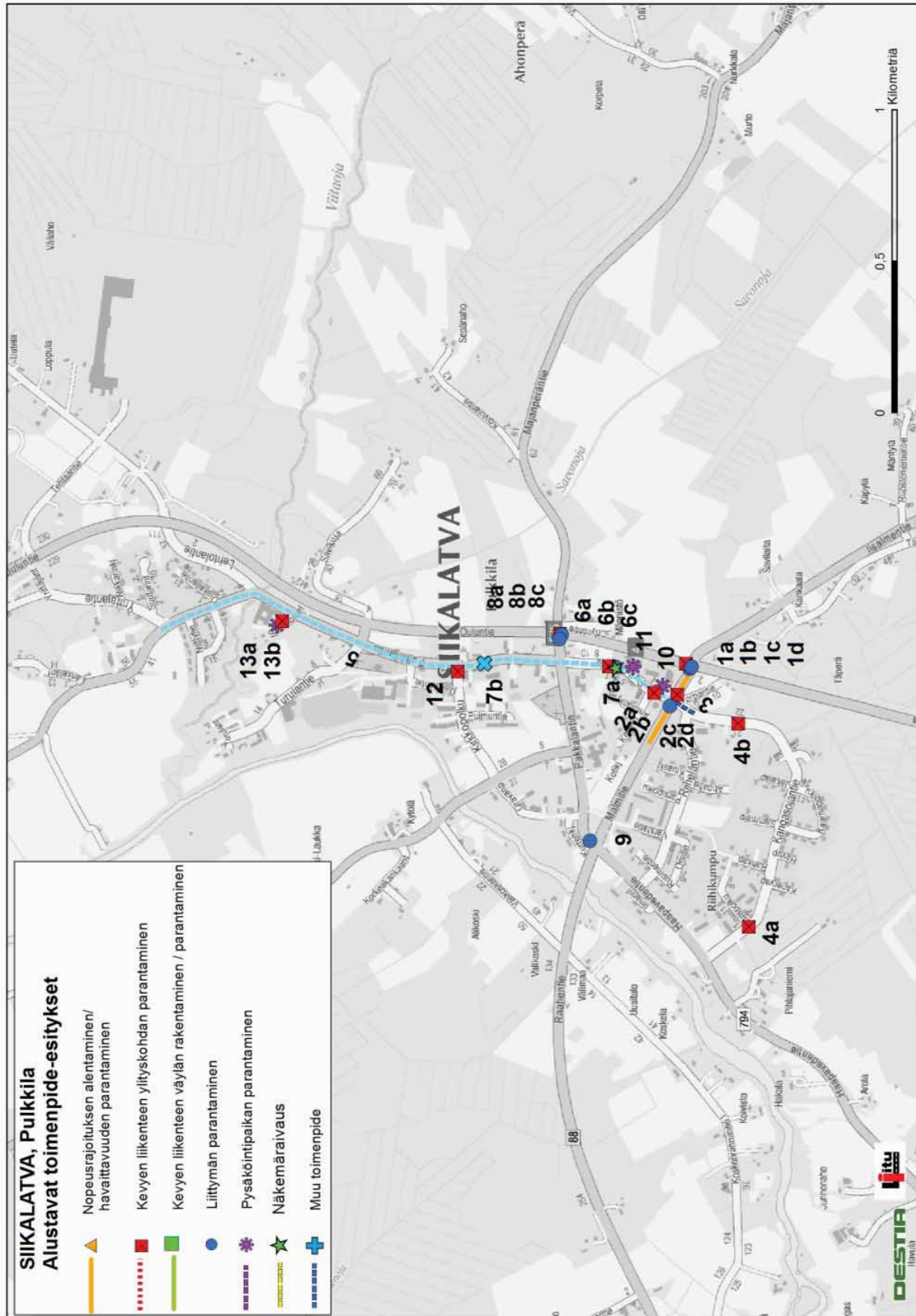






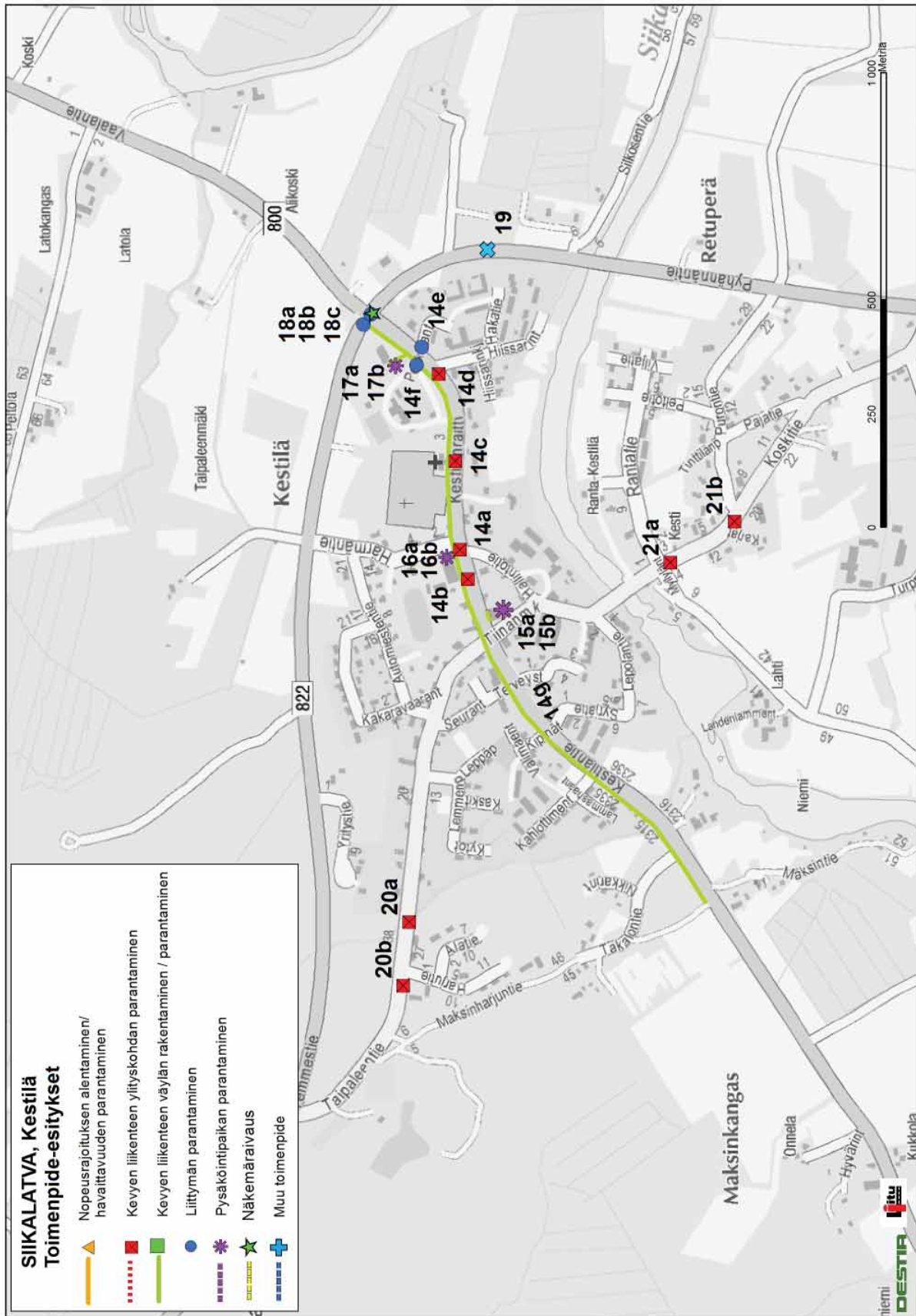
Nro	Sijainti	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
1	Pulkila	Vt 4 x kt 88	Liittymän parantaminen: a) Heräte ratojen jyrskintä kantatien ajorataan valtatie 4 liittymään saavuttaessa molemmille suunnille b) Liittymän kanavoiminnan parantaminen (välikaistalla erotettu pohjoisen suunnalta oikealle Pulkilaan kääntyville) c) Turvasaarekkeiden rakentaminen kantatien liittymiin d) Kevyen liikenteen alikulun ja yhteyksien rakentaminen	1 000 50 000 70 000 1 000 000	0,020 0,020 0,020 0,006	638 285 290 131	1 2 1 3	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus	4/350/0 - 350/0 4/350/0 - 350/0 4/350/0 - 350/0 4/350/0 - 350/0
2	Pulkila	Kt 88 välillä Pulkilantie (mt 18530) - vt 4	Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen: a) Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 40 km/h b) Nopeusrajoituksen 40 km/h ja 60 km/h maalaus kantatien ajorataan c) Suojatiasaarekkeen rakentaminen kantatiele Pulkilantien ja Kangasojantien liittymään d) Raahen suunnasta valtatieen liittymään tultaessa ennen Kangasojantien liittymää olevan stop-merkin ennakkovaroitusmerkin siirto (=kärrkölmio) siirto kauemmas	400 300 25 000 —	0,003 0,001 0,001 0,000	678 657 601 —	1 1 1 1	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus	88/13/4800 - 14/0 88/13/4800 - 14/0 88/13/4994 - 13/4994 88/13/4940 - 13/4940
3	Pulkila	Kt 88 x Kangasojantien x Riihitie	Liittymien jäsentely	30 000	0,000	—	3	Kunta	
4	Pulkila	Kangasojantie	Liikenteen rauhoittaminen: a) Korotetun liittymän rakentaminen Ruispolun liittymään b) Töyssyn rakentaminen Kangasojantien 21 kohdalle	15 000 10 000	0,000 0,000	— —	2 2	Kunta Kunta	
5	Pulkila	Pulkilantie (mt 18530) välillä kantatie 88 - Yrittäjätie	Liittymien näkemäraivaukset, tien varrella olevien puiden inventointi ja huonokuntoisten puiden poisto, huonokuntoisten reunakivien inventointi ja uusiminen	—	0,000	—	1	ELY-keskus	18530/1/0 - 1/1800
6	Pulkila	Pulkilantie (mt 18530), paloaseman liittymä	Liittymän parantaminen: a) Paloasemasta varoitaminen muuvaara-merkeillä sekä lisäksi paloasema b) Näkemäpeilin asentaminen Pakkalantielle paloaseman liittymään c) Kevyen liikenteenyhteyden rakentaminen välikaistan yli tonttiliittymän kohdalle (paloaseman liittymän pohjoispuolella)	600 1 000 500	0,002 0,003 0,002	657 287 102	1 1 2	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus	18530/1/215 - 1/215 18530/1/215 - 1/215 18530/1/275 - 1/275
7	Pulkila	Pulkilantie (mt 18530)	Suojatiejärjestelyt: a) Kihonkujan liittymän eteläpuolella olevan suojatien siirto liittymän pohjoispuolelle ja kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen välikaistan yli jalankulku- ja pyörätielle b) Osuuspankin kohdassa olevan suojatien poisto	2 700 500	0,005 0,005	603 603	2 2	ELY-keskus ELY-keskus	18530/1/180 - 1/180 18530/1/660 - 1/660
8	Pulkila	Vt 4 x Pakkalantie (mt 18528)	Liittymän parantaminen: a) Herätevarsin asentaminen Pakkalantien liittymäsaarekkeen liikenteenjakkoihin b) Turvasaarekkeiden rakentaminen Pakkalantien ja Majanperäntien liittymiin c) Pakkalantien liittymän katkaisu ajoneuvoliikenteeltä	500 70 000 1 000	0,007 0,007 0,052	287 290 283	1 2 3	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus	4/350/455 - 350/455 4/350/455 - 350/455 4/350/455 - 350/4550
9	Pulkila	Pakkalantie (mt 18528) x kt 88	Pakkalantien kärrkölmion korvaaminen stop-merkillä	500	0,009	605	1	ELY-keskus	88/13/4427 - 13/4427
10	Pulkila	Apteekin ja ABC:n pysäköintipaikka	Piha-alueen liikenneturvallisuuden ja toimivuuden parantaminen: Liikennesuunnitelman laatiminen Sis. "korotetun suojatien" rakentaminen apteekin ja ABC:n väliin hidastamaan polttoainepisteelle kulkevien ajonopeuksia.	—	—	—	1	Yksityinen	
11	Pulkila	Kunnantalo	Parkkipaikan jäsentely: parkkinuutujen maalaus ja asiakaspysäköinnin osoittaminen liikennemerkein	5 000	—	—	1	Kunta	
12	Pulkila	Kirkkopolku x Pulkilantie (mt 18530)	Suojatien rakentaminen Kirkkopulun liittymään (ns. pyörätien jatke)	1 200	0,003	638	1	ELY-keskus ja kunta	18530/1/743 - 1/743
13	Pulkila	Terveyskeskus	Terveyskeskuksen piha-alueen jäsentely: a) Opastus terveyskeskukselle pääsisäänkäynnin kautta b) Nopeusrajoitusmerkin 30 km/h poisto	1 000 —	— —	— —	1 1	Kunta Kunta	

1 286 200 0,166





Nro	Sijainti	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
14	Kestilä	Kestilänraitti (mt 800)	Keuyen liikenteen olosuhteiden parantaminen: a) Salen länsipuolen kavennetun suojatien reunakivien madaltaminen b) Korotetun suojatien rakentaminen Salen itäpuolen kavennetun suojatien kohdalle sekä puuttuvien reunapollareiden asentaminen suojatien toiselle laidalle. c) Kirkon portin kohdalla olevan kavennetun suojatien reunakivien madaltaminen d) Hissarintien liittymän länsipuolella olevan kavennetun suojatien reunakivien madaltaminen ja suojatiemerkkien siirto lähemmäs suojatietä e) Pekolan tien liittymän parantaminen (ja suojatietärjestelyt) f) Kirjaston liittymän parantaminen g) Jalankulku- ja pyörätien sekä jalkakäytävän päällystys ja reunakivien uusiminen Kestilänraitin päällystämisen yhteydessä	1 000 10 000 1 000 1 000 15 000 15 000 60 000	0,000 0,013 0,000 0,000 0,004 0,004 0,005	— 653 — — 287 287 102	2 2 2 2 2 2 3	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus ja kunta ELY-keskus ja kunta ELY-keskus	800/11/9320 - 11/9320 800/11/9390 - 11/9390 800/11/9580 - 11/9580 800/11/9790 - 11/9790 800/11/9840 - 11/9840 800/11/9850 - 11/9850 800/11/8420 - 11/9973
15	Kestilä	Kestilänraitti (mt 800), K-kaupan pihva-alue	a) Parkkipaikan erottaminen jalkakäytävästä rakenteellisesti esim. pollarit ja kettinki b) Pysäköintiruutujen maalaus	3 000 5 000	0,000 —	102 —	2 2	ELY-keskus ja yksityinen Yksityinen	800/11/9220 - 11/9250
16	Kestilä	Kestilänraitti (mt 800), Salen pihva-alue	Salen pihva-alueen toimintojen jäsentely: a) Parkkipaikan erottaminen jalankulku ja pyörätiestä rakenteellisesti esim. pollarit ja korkea reunatuki b) Pysäköintiruutujen maalaus ja liikennemerkkit	3 000 5 000	0,001 0,000	102 —	2 2	ELY-keskus ja yksityinen Yksityinen	800/11/9370 - 11/9390
17	Kestilä	Kirjaston pihva-alue	Kirjaston pihva-alueen toimintojen jäsentely: a) Pysäköintiruutujen maalaus (mahdollisesti vinopysäköinti) ja merkittäminen liikennemerkkein sekä pysäköintipaikan merkittäminen mahdollisesti yksisuuntaiseksi sisäänkäynti Kestilänraitin kautta, ulos koulun puolelta. b) Keuyen liikenteen yhteyden erottaminen pysäköintipaikasta korottamalla Kestilänraitin suojatietä pääovelle vievä keuyen liikenteen yhteys.	5 000 30 000	— —	— —	2 3	Kunta Kunta	
18	Kestilä	Temmesite (mt 822) x Pyhännantie (mt 822) x Kestilänraitti (mt 800) x Vaalantie (mt 800)	Liittymän parantaminen: a) Liittymän näkemäraivaus b) Temmesien stop-merkin siirto ennen suojatietä, karkikolmion poisto jalankulku- ja pyörätietä c) Liittymäsaarekkeiden rakentaminen Temmesien ja Pyhännantien liittymiin, stop-merkkien korvaaminen karkikolmiolla	500 — 50 000	0,002 0,002 0,002	287 638 290	1 1 2	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus	800/12/0 - 12/0 800/12/0 - 12/0 822/9/306 - 9/306
19	Kestilä	Pyhännantie (mt 822)	Toisen nopeusrajoitusmerkin 80 km/h poisto	—	—	—	1	ELY-keskus	18540/1/670 - 1/670
20	Kestilä	Taipaleentie (mt 18540)	Liikenteen rauhoittaminen: a) Sinityössyn rakentaminen välille Taipaleentielle Lemmenpolku - Seurantie b) Sinityössyn rakentaminen Harjutien liittymän länsipuolelle	10 000 10 000	0,001 0,001	653 653	2 2	ELY-keskus ELY-keskus	18540/1/810 - 1/810 18538/1/825 - 1/825
21	Kestilä	Koskitie (mt 18538)	Liikenteen rauhoittaminen: a) Sinityössyn rakentaminen Rantatien liittymän eteläpuolelle b) Sinityössyn rakentaminen Purotien liittymän pohjosipuolelle	10 000 10 000	0,001 0,001	653 653	2 2	ELY-keskus ELY-keskus	18538/1/665 - 1/665 88/14/11360 - 14/11360
				<b>244 500</b>	<b>0,037</b>				



Nro	Sijainti	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
22	Piippola	Kantatie 88 alikulku	Kevyen liikenteen aikulun parantaminen: a) Kuivatuksen parantaminen b) Kaiteiden uusiminen ja levähdyspaikan rakentaminen c) Alikulusta kantatien 88 linja-autopysäkillä vievän portaikon purkaminen d) Kulkuyhteyksien parantaminen Shellin puoleiselle linja-autopysäkillä ja katoksen sekä pyöräpysäköinnin rakentaminen (mikäli linja-autopysäkillä on käyttäjä) e) Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen etelän Piippolan puoleiselle linja-autopysäkillä välille Väinänsentie - kt 88 linja-autopysäkki ja katoksen sekä pyöräpysäköinnin rakentaminen	1 000 3 000 1 000 35 000 35 000	0,000 — — 0,000 0,001	102 — — 102 101	2 2 1 3 3	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus	88/14/11360 - 14/11360 800/9/8530 - 9/8565 88/14/11360 - 14/11360 88/14/11360 - 14/11360 800/9/8530 - 10/0
23	Piippola	Parkkipaikka vastapäätä kirkkoa	Parkkipaikan jäsentely maalaamalla parkkipaikat ja merkitsemällä liikennemerkkein	5 000	—	—	2	Yksityinen	
24	Piippola	Haanpääntie x Keskustie (mt 800)	Suojatiemerkkien asentaminen pyörätien jatkeelle	400	0,001	638	1	ELY-keskus ja kunta	800/9/8054 - 9/8054
25	Piippola	Leskeläntie (mt 800)	Nopeusjoitusmerkkien 40 km/h vaihto alue-nopeusrajoitusmerkkeihin ja tarpeettomien merkkin poisto	500	—	—	1	ELY-keskus	800/9/7807 - 10/0
26	Piippola	Museotie (mt 8000)	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h	500	0,003	678	1	ELY-keskus	8000/4/4030 - 4/5968
27	Piippola	Keskustie (mt 8000)	Nopeusjoitusmerkkien 40 km/h vaihto alue-nopeusrajoitusmerkkeihin ja tarpeettomien merkkin poisto	500	—	—	1	ELY-keskus	8000/4/5968 - 4/6391
				<b>81 900</b>	<b>0,005</b>				



Nro	Sija	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
28	Rantsila	Rantsilänraitti (mt 18563)	Liikenteen rauhoittaminen: a) Nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h -> 30 km/h b) Töyssyn rakentaminen Raitin alkupäähän korostamaan nopeusrajoitusta 30 km/h	400 10 000	0,003 0,003	672 653	1 2	ELY-keskus ELY-keskus	18563/1/0 - 1/708 18563/1/100 - 1/100
29	Rantsila	Siikajoentie	Jalanku- ja pyörätien rakentaminen: a) Siikajoentien pohjoispäästä Ruukintielle b) Siikajoentien eteläpäästä Keräläntielle	47 000 63 000	— —	— —	3 3	Kunta Kunta	
30	Rantsila	Ruukintie (mt 807)	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen: a) Aluenopeusrajoituksen 40 km/h siirto Jyhänrannan liittymän länsipuolelle (50 Km/h -> 40 km/h) b) Suojatiasaarekkeen rakentaminen Ruukintien nykyiselle suojatielle Jyhänrannan liittymässä c) Länsitielle johtavan jalanku- ja pyörätien merkin siirto lähemmäs Ruukintien liittymää ja merkin asentaminen jalanku- ja pyörätien pohjoispäähän Länsitien liittymässä d) Länsitielle johtavan Jalanku- ja pyörätien liittymän kavennus ja pään linjaus Ruukintien suojatien päähän e) Ruukintien jalkakäytävän muuttaminen liikennemerkein yhdistetyksi jalanku- ja pyörätieksi välillä Jyhänrannantie (mt 18562) -Ravintola Luolapeikko f) Ruukintien jalanku- ja pyörätien jatkaminen Jyhänrannantiele n. 20 m (Jyhänrannan liittymän kaventaminen) (Jyhänrannan liittymän kaventaminen) Linja-autopysäkkiparin rakentaminen Salen kohdalle (ajoratapysäkit), pysäkkikatokset ja pyöräpysäköinti	— 20 000 200 3 000 400 5 000	0,000 0,002 — — 0,001 0,001	676 601 — — 102 101	1 2 1 2 1 2	ELY-keskus ELY-keskus Kunta Kunta ELY-keskus ELY-keskus	807/1/847 - 1/950 807/1/880 - 1/880 807/1/580 - 1/890 807/1/899 - 1/899
31	Rantsila	Paavolantie (mt 807)	Korotetun suojatien rakentaminen Keinontien liittymän pohjoispuolella olevalle suojatielle	5 000	0,007	342	2	ELY-keskus	807/1/350 - 1/350
32	Rantsila	Sandelsintie (mt 18577) x Keinontie	Korotetun suojatien rakentaminen Keinontien liittymän pohjoispuolella olevalle suojatielle	10 000	0,003	653	2	ELY-keskus	18577/1/150 - 1/150
33	Rantsila	Keinontie x Kloorantie	Liittymän muotoilu ja selkeyttäminen	5 000	—	—	2	Kunta	
34	Rantsila	Keinontie välillä Kaaritie - Simontie	Jalanku- ja pyörätien rakentaminen	155 000	—	—	3	Kunta	
35	Rantsila	Ojapolku - maauimala	Jalanku- ja pyörätien rakentaminen	88 000	—	—	3	Kunta	
36	Rantsila	Vt 4, Rantsilan taajaman kohta	Liittymäjärjestelyt (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toiminta- ja taloussuunnitelma, vuosille 2013-2016 ehdolla olevat hankkeet)	2 100 000	—	—	2	ELY-keskus	4/354/7130 - 356/2990
				<b>2 512 000</b>	<b>0,02</b>				






## Pulkkila

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Kunnantalo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pihassa ei ole maalattuja pysäköintipaikkoja, eikä in-va-paikkaa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkkipaikan jäsentely maalaamalla parkkipaikkaruudukko sekä asiakkaille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen merkitseminen.</li> <li>▪ Inva-paikan maalaus ja merkitseminen</li> </ul>
<p>Apteekki</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Raskas ovi</li> <li>▪ Ulkotasanteelle ei ole luiskaa.</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikka puuttuu.</li> <li>▪ Apteekin ja ABC:n välistä läpikulku tankkauspisteelle.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Automaattioven asentaminen.</li> <li>▪ Luiska ulkotasanteelle.</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen.</li> <li>▪ ”Korotetun suojatien” rakentaminen apteekin oven ja ABC:n välille hidastamaan ajonopeuksia.</li> </ul>
<p>K-kauppa/asiamiesposti</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inva-paikka puuttuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inva-paikan rakentaminen</li> </ul>
<p>Sale</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ulkoluiskalla kulkutilaa ka-ventava mainoskyltti</li> <li>▪ Ovi raskas avata</li> <li>▪ Ulko-ovessa korkea kynnyks</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mainoskyltin siirto pois ulkoluiskalta</li> <li>▪ Automaattiovien asentaminen</li> <li>▪ Kynnysten luiskaus</li> </ul>





Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Pulkkilantie (mt 18530), Salen pohjoispuolella oleva suojatie</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suojatien molemmissa päissä täyskorkea reunakivi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reunakivien madaltaminen (tai suojatien poisto).</li> </ul>
<p>Kirjasto</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inva-pysäköintipaikka puuttuu</li> <li>Puusta tehty luiska ja portaat. Materiaalina puu on talvella liukas.</li> <li>Luiskan alareunassa kynnyks ja luiskalla olevat poikkipuut on tarkoitettu liukumisesteiksi mutta hankaloittavat pyörätuolilla/rollaattorilla ylöspäin menoa</li> <li>Luiskalta ja portaista puuttuvat käsijohteet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pysäköintipaikkojen ja Inva-pysäköintipaikan merkitseminen.</li> <li>Ainakin puisen luiskan korvaaminen verkkolevyypintaisella luiskalla.</li> <li>Käsijohteiden asentaminen molemmille puolille luiskaa ja portaita.</li> </ul>
<p>Terveyskeskus</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pyöräpysäköinnille ei ole tilaa. Nyt pyörät pysäköidään keskelle pääovelle johtavaa jalankulku- ja pyörätietä.</li> <li>Inva-pysäköintipaikka puuttuu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Katoksellisen pyöräparkin järjestäminen.</li> <li>Inva-pysäköintipaikkojen rakentaminen lähelle pääovea.</li> <li>Sisäänajo yksisuuntaiseksi</li> </ul>
<p>Fysioterapia</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ulkoluiska soraa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ulkoluiskan asfaltointi tai laatoitus</li> <li>Kaiteen asentaminen luiskalle</li> </ul>



## Kestilä

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Apteekki</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sisäänkäynti on ”taivasalla”.</li> <li>▪ Ovi aukeaa ulkotasanteelle.</li> <li>▪ Korkea kynnyks sekä tasan- teelle että ulko-ovessa.</li> <li>▪ Pihassa ei ole maalattuja pysäköintipaikkoja eikä näin ollen myöskään erillistä in- va-paikkaa.</li> <li>▪ Apteekki on niin pieni että myyjä auttaa liikkumisestei- set asiakkaat sisään. Ovi- kello on kuitenkin saavut- tamattomissa, koska ulko- tasanteelle ei pääse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Harkitaan lipan rakentamis- ta sisäänkäynnin päälle.</li> <li>▪ Luiskan rakentaminen ulko- tasanteelle.</li> <li>▪ Kynnyksen luiskaus.</li> <li>▪ Inva-paikan rakentaminen sisäänkäynnin viereen.</li> <li>▪ Harkitaan ovikellon siirtä- mistä sisäänkäynnin vie- reen, jotta asiakas ylettyy soittokellolle.</li> </ul>
<p>Asiamiesposti/Sale</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pääovi on raskas avata</li> <li>▪ Oven kynnyks on korkea</li> <li>▪ Ei inva-paikkaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Automaattisesti aukeavien ovien asentaminen.</li> <li>▪ Kynnyksen luiskaus.</li> <li>▪ Inva-paikan rakentaminen.</li> </ul>
<p>Kestilänraitti</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Korkeita ja rikkoutuneita reunakiviä sekä reikiä asfal- tissa suojateiden kohdilla.</li> <li>▪ Jalkakäytävä sekä jalankul- ku- ja pyörätie paikoin hei- kossa kunnossa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suojateiden reunakivien madaltaminen välillä Taipa- leentien liittymä – kirkon kohta.</li> <li>▪ Jalkakäytävän ja jalankulku- ja pyörätien parantaminen.</li> </ul>
<p>Kirjasto</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Raskas sisäänkäynnin ovi.</li> <li>▪ Ei ovikelloa.</li> <li>▪ Parkkipaikka on jäsentymä- tön, ei maalattuja parkkiruu- tuja, eikä inva- pysäköintipaikkaa.</li> <li>▪ Kevyen liikenteen yhteys ei ole eroteltu pysäköintipa- kasta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Automaattisesti aukeavien ovien asentaminen.</li> <li>▪ Ovikellon asentaminen.</li> <li>▪ Kevyen liikenteen yhteyden erottaminen pysäköintipa- kasta korottamalla kevyen liikenteen yhteys.</li> <li>▪ Pysäköintiruutujen maalaus (mahdollisesti vinopysäköin- ti) ja merkitseminen liiken- nemerkein.</li> <li>▪ Pysäköintipaikan merkise- minen mahdollisesti yk- sisuuntaiseksi sisäänkäynti Kestilänraitin kautta, ulos koulun puolelta.</li> <li>▪ Inva-paikan rakentaminen.</li> </ul>

**Piippola**

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
Kirjasto 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inva-paikka puuttuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inva-paikan rakentaminen</li> </ul>
K-kauppa 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Roskis ja pöytä/tuoli-yhdistelmä ulkoluiskan edessä.</li> <li>▪ Kevyen liikenteen yhteys Keskustien jalankulku- ja pyörätieltä kapealla laatoituksella</li> <li>▪ Inva-paikka puuttuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Roskiksen ja levähdyspaikan siirto pois ulkoluiskan edestä.</li> <li>▪ Uuden ulkoluiskan rakentaminen ulkotasanteen etupuolelle.</li> <li>▪ Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen jalankulku- ja pyörätieltä. Yhden parkkiruudun poistaminen käytöstä.</li> <li>▪ Inva-paikan rakentaminen</li> </ul>
Sale/asiamiesposti 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mainoskyltti ulkoluiskan edessä.</li> <li>▪ Ulkoluiska on kapea ja luisukan alapäässä on kynnyks.</li> <li>▪ Ovi on raskas avata.</li> <li>▪ Inva-paikka puuttuu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mainoskyltin siirto pois ulkoluiskan edestä.</li> <li>▪ Ulkoluiskan alapään korjaus.</li> <li>▪ Uuden ulkoluiskan rakentaminen ulkotasanteen etupuolelle.</li> <li>▪ Automaattisesti aukeavien ovien asentaminen.</li> <li>▪ Inva-paikan rakentaminen.</li> </ul>
Kantatien 88 alittava alikulku 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kevyen liikenteen alikulku on jyrkkä.</li> <li>▪ Kaiteet ovat olemassa, mutta pahalla mutkalla.</li> <li>▪ Kuivatus puutteellinen.</li> <li>▪ Yhteydet kantatien linja-autopysäkeille huonokuntoiset.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kaiteiden uusiminen</li> <li>▪ Levähdyspaikan rakentaminen (penkki tasaiselle paikalle puoliväliin rinnettä).</li> <li>▪ Kuivatuksen parantaminen.</li> <li>▪ Linja-autopysäkeille vievän portaikon poistaminen.</li> <li>▪ Jos Shellin puoleiselle linja-autopysäkeille on tarvetta kulkuyhteyksien parantaminen.</li> </ul>

## Rantsila

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Apteekki</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sisäänkäynnin kynnyks on korkea.</li> <li>▪ Ovikellon painonappi on saavuttamattomissa.</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikka puuttuu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kynnysluisikan asentaminen.</li> <li>▪ Ovikellon siirto paikkaan josta se on saavutettavissa pyörätuolissa istuvalle.</li> <li>▪ Automaattisesti aukeavien ovien asentaminen.</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen.</li> </ul>
<p>Hierontapalvelu</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ulko-ovi aukeaa ulkotasanteelle, eikä ovea pysty avaamaan pyörätuolista.</li> <li>▪ Ulkotasanteelle ei ole luiskaa.</li> <li>▪ Ovikellon painonapit korkealla pyörätuolissa istuvalle, ja painonapin testit epäselvät.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ulkotasanteen suurentaminen ja luisikan asentaminen.</li> <li>▪ Ovikellon painonappien tekstien uusiminen ja ovikellon siirto alaspäin.</li> </ul>
<p>Kirjasto</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kirjaston piha-alueelle vie Sandelsintieltä huonokuntoinen kevyen liikenteen yhteys.</li> <li>▪ Sisäänkäynnin kynnykset ovat korkeat.</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikka puuttuu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kevyen liikenteen yhteyden parantaminen.</li> <li>▪ Kynnysluisikan asentaminen sisäänkäynnin kynnyksiin.</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen.</li> </ul>
<p>Urheilutalo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Urheilutalon toiseen kerrokseen liikuntaesteiset pääsevät vain samassa tasossa olevasta ulko-ovesta: toisen kerroksen ulko-oven kynnykset ovat korkeat, varsinaiselta parkkipaikalta on ulko-ovelle suuri korkeusero.</li> <li>▪ Pääovelta on pääsy katutasolle: ulko-oven kynnykset ovat korkeat, invaparkkipaikat puuttuvat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kynnysluisikan asentaminen kaikkiin sisäänkäynnin kynnyksiin.</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen toisen kerroksen ulko-oven läheisyyteen ja useamman paikan rakentaminen pääsisäänkäynnin läheisyyteen.</li> </ul>

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 115/2014				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Christel Kautiala Mika Räsänen Eija Yli-Halkola Hanna Puolimatka Eila Köngäs		Julkaisu-aika Maaliskuu 2015		
		Kustantaja /Julkaisija Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän kunnat		
Julkaisun nimi <b>Siikalatvan liikenneturvallisuussuunnitelma</b>				
Tiivistelmä <p>Siikalatvaan laadittiin liikenneturvallisuussuunnitelma yhteistyössä Haapaveden kaupungin ja Pyhännän kunnan sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa. Suunnitelma sisältää turvallisuuden parantamisen lisäksi kestävien liikkumismuotojen edistämistä. Siikalatvan liikenneturvallisuuden ja liikkumisen ongelmia kartoitettiin kuntalaisille suunnatulla kyselyllä, onnettomuusanalyysillä sekä maasto- ja esteettömyyskäynneillä. Onnettomuusanalyysin perusteella Siikalatvan liikenneturvallisuuden tila on koko maan keskiarvoa hieman heikompi. Vuosien 2009–2013 keskiarvon mukaan suunnittelualueella henkilövahinkoon johtaneita tieliikenneonnettomuuksia tapahtui 171 kpl/100 000 asukasta kohden vuodessa, kun Manner-Suomessa vastaava luku oli 111 kpl. Siikalatvassa tapahtuneista onnettomuuksista aiheutuu kustannuksia vuosittain keskimäärin noin 5,2 miljoonaa euroa, josta Siikalatvan kunnan osuus on vuosittain noin 0,9 miljoonaa euroa.</p> <p>Asukaskyselyn vastausten mukaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteissa ongelmaksi koettiin kevyen liikenteen väylien riittämättömyys ja jatkuvuuden puute, huonokunto ja talvikunnossapidon puutteet. Ajoneuvoliikenteen olosuhteissa ongelmaksi koettiin maanteiden ja katujen huonokunto ja talvikunnossapidon puutteet sekä valaistuksen puute. Kyselyyn vastanneista 53 % työ- tai koulumatkan pituus on korkeintaan 5 kilometriä, joten kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on edellytyksiä Siikalatvassa.</p> <p>Ongelma-analyysin, valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden pohjalta Haapavedelle, Siikalatvalle ja Pyhännälle määriteltiin suunnittelun alueen yhteiset liikenneturvallisuustavoitteet. Pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisioksi asetettiin, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä ja tienkäyttäjät ottavat vastuun turvallisesta liikkumisesta ja arvostavat muita liikkuja. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentämistavoite on, että vuonna 2020 tapahtuu korkeintaan 17 henkilövahinko-onnettomuutta (v. 2009–2013 tapahtui keskimäärin 23 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta).</p> <p>Liikenneympäristön parantamishdotuksia tehtiin Siikalatvassa 44 kohteeseen. Toimenpiteiden toteuttaminen vaiheistettiin kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan. Suunnitelman aikana kunnan liikenneturvallisuustyötä aktivoitiin muun muassa perustamalla liikenneturvallisuusryhmä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan toivotaan jatkuvan aktiivisena suunnitelman valmistumisen jälkeen.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, liikkuminen, liikennekasvatus, liikenneonnettomuudet, kestävä liikkuminen, suunnitelmat				
ISBN (Painettu) 978-952-314-183-4	ISBN (PDF) 978-952-314-184-1	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www <a href="http://www.doria.fi/ely-keskus">www.doria.fi/ely-keskus</a>		URN URN:ISBN:978-952-314-184-1	Kieli Suomi	Sivumäärä 52
Julkaisun tilaukset <a href="http://www.doria.fi/ely-keskus">www.doria.fi/ely-keskus</a>				
Kustannuspaikka ja -aika Maaliskuu 2015		Painotalo Juvenes Print Oy		



RAPORTEJA 115 | 2014

**SIIKALATVAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA**  
Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-183-4 (painettu)  
ISBN 978-952-314-184-1 (PDF)  
ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)  
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-184-1

[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

