



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

Oulaisten  
kaupunki



# Oulaisten liikenneturvallisuus- suunnitelma



# Oulaisten liikenneturvallisuussuunnitelma

2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne ja  
ympäristökeskuksen julkaisuja

Taitto: Erkki Sarjanoja  
Valokuvat: Erkki Sarjanoja, ellei toisin mainita  
Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/12 ja Oulaisten kaupunki  
Paino: Multiprint Oy, Oulu 2012

# Tiivistelmä

Oulaisen liikenneympäristöä koskeva liikenneturvallisuuksuunnitelma on laadittu, jotta liikenneturvallisuuksongelmat ja niihin ideoidut parantamistoimenpiteet ovat selvillä kaupungin ja ELY-keskuksen toiminta- ja taloussuunnittelussa. Liikenneturvallisuuksuunnitelman laatimisen yhteydessä organisoitiin samalla liikenneturvallisuuksuustyön toiminta.

Suunnitelma laadittiin samanaikaisesti Ylivieskan seutukunnan kuntiin, jotta ratkaisuperiaatteet ovat yhteneväiset naapurikunnissa.

Nykytilanteen arviointi on laadittu sidosryhmätyöskentelyn, asukas-, oppilas- ja hallintokuntakyselyn, taustarekisterien analysoinnin ja maastokäyntien avulla.

Oulaisten liikenneturvallisuuksutavoitteet on luotu jalkauttamalla valtakunnalliset tavoitteet Oulaisten ominaispiirteisiin. Tavoitteena on, ettei yksikään ihminen kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä Oulaisissa.

Liikenneympäristön parannustoimenpiteiksi on haettu halpoja ja helposti toteutettavia, mutta tehokkaita toimenpiteitä. Suurimmat toimenpide-esitykset ovat kevyen liikenteen väylät Matkanivantien ja Merijärventien varsille sekä taajaman pääliittymän muuttaminen kiertoliittymäksi. Toimenpiteet on asetettu ohjeelliseen kiireellisyysjärjestykseen ja niille on arvioitu alustavat toteutuskustannukset.

Liikenneturvallisuuksuden lisäksi toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon esteettömyys, jonka rooli korostuu ydintaajamassa.

Esitetyillä toimenpiteillä liikenneturvallisuuks ja liikkumisen helppous paranevat. Erityisesti koulumatkojen turvalisuuks paranee. Rakentamsien kustannukset ovat yhteensä noin 6,6 miljoonaa euroa. Osa hankkeista on pitemmän ajan varauksia. Kaupungin osuus kustannuksista on noin neljäsosa.



# Sisältö

## Tiivistelmä

<b>Esipuhe</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Nykytila</b> .....	<b>8</b>
1.1 Suunnittelualue .....	8
1.2 Maankäyttö ja kaavoitus .....	9
1.3 Liikenneverkko .....	9
1.4 Liikenneonnettomuudet .....	11
1.5 Kyselyt .....	12
1.6 Joukkoliikenne .....	14
1.7 Koulumatkojen turvallisuus .....	14
1.8 Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet .....	15
1.9 Aloitteet ja maastotarkastelut .....	15
1.10 Yhteenveto nykytilanteesta .....	16
<b>2 Tavoitteet</b> .....	<b>17</b>
<b>3 Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla</b> .....	<b>18</b>
3.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi .....	18
3.1.1 Nykytila .....	18
3.1.2 Yhteistyön organisoiminen .....	18
3.1.3 Liikenneturvallisuusryhmän asema hallinnollisesti .....	19
3.1.4 Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan ja tehtävät .....	20
3.1.5 Liikenneturvallisuustoimijan rooli .....	20
3.1.6 Liikenneturvallisuustyön rahoitus .....	20
3.1.6 Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako .....	21
3.2 Työn sisältö .....	21
3.2.1 Yleistä .....	21
3.2.2 Painopisteet .....	22
3.3 Toteutus ja seuranta .....	23

<b>4</b>	<b>Toimenpide-esitykset</b> .....	<b>24</b>
4.1	Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö .....	24
4.2	Teiden ja katujen toimenpiteet .....	25
	4.2.1 Liittymät .....	25
	4.2.2 Linjaosuudet .....	28
4.3	Väistämisvelvollisuudet .....	28
4.4	Nopeusrajoitukset .....	28
4.5	Kävely ja pyöräily .....	28
	4.5.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen .....	28
	4.5.2 Jalankulun ja pyöräilyn reitit .....	28
4.6	Tasoristeykset .....	32
4.7	Joukkoliikenteen pysäkit .....	32
4.8	Koulujen ympäristöt .....	32
4.9	Esteettömyys .....	33
4.10	Reittien risteämisyjärjestelyt .....	36
4.11	Muut toimenpiteet .....	36
4.12	Toimenpideohjelma .....	36
<b>5</b>	<b>Vaikutukset</b> .....	<b>41</b>
<b>6</b>	<b>Jatkotoimenpiteet</b> .....	<b>41</b>
	<b>Liitteet</b> .....	<b>42</b>



# Esipuhe

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikennenympäristöä sekä tehostamalla liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä. Liikenneturvallisuussuunnitelmalla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien ja toimijoiden kesken mutkatonta. Alavieskaan, Kalajoelle, Merijärvelle, Oulaisiin, Sieviin ja Ylivieskaan laadittiin liikenneturvallisuussuunnitelmat yhteistyönä, jotta liikenneturvallisuustyö kunnissa olisi samanaikaista ja –sisältöistä ja liikennenympäristön ratkaisut samantyyppisiä. Näin yhteistyö myös kuntien välillä olisi mahdollisimman helppoa. Suunnitelmat sisältävät katsauksen kunnan liikenneturvallisuuden nykytilaan, liikenneturvallisuustyön organisoimismallin ja toimenpideohjelman liikennenympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma on luonteeltaan tarve-/esiselvitys ja sen ensimmäisen vaiheen toteutuksen aikajänne on noin kymmenen vuotta suunnitelman valmistumisesta.

Suunnitelmaluonnosta on esitelty yleisötilaisuuksissa joka kunnassa. Liikenneturvallisuustyön organisoimisen suunnitteluun on lisäksi osallistunut useita kuntien eri hallinnonalojen sekä eri sidosryhmien edustajia.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tilaajana ovat toimineet Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) sekä suunnittelualueen kunnat/kaupungit.

**Suunnittelutyön ohjaamisesta ja päätöksenteosta työn aikana on vastannut työryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:**

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| • <b>Tarja Jääskeläinen</b>              | <b>Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus</b> |
| • <b>Pekka Toiviainen</b>                | <b>Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus</b> |
| • <b>Hannu Haapakoski</b>                | <b>Alavieskan kunta</b>              |
| • <b>Markku Ojala (31.8.2011 saakka)</b> |                                      |
| • <b>Matti Sirviö (1.9.2011 alkaen)</b>  | <b>Kalajoen kaupunki</b>             |
| • <b>Tuomo Perälä</b>                    | <b>Merijärven kunta</b>              |
| • <b>Markku Ketonen</b>                  | <b>Oulaisen kaupunki</b>             |
| • <b>Paavo Hankonen</b>                  | <b>Sievin kunta</b>                  |
| • <b>Mauri Haikola ja</b>                |                                      |
| • <b>Leena Löytynoja</b>                 | <b>Ylivieskan kaupunki</b>           |
| • <b>Eero Kalmakoski</b>                 | <b>Liikenneturva</b>                 |
| • <b>Pertti Hautala ja</b>               |                                      |
| • <b>Simo Alanko</b>                     | <b>Poliisi</b>                       |
| • <b>Jari Lepistö ja</b>                 |                                      |
| • <b>Anna Mattila</b>                    | <b>Jokilaaksojen pelastuslaitos</b>  |

Suunnitelma on tehty Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Erkki Sarjanoja, Minna Koukula ja Teemu Kinnunen.

Oulussa syyskuussa 2012

*Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Alavieskan kunta  
Kalajoen kaupunki  
Merijärven kunta  
Oulaisen kaupunki  
Sievin kunta  
Ylivieskan kaupunki*

# 1 Nykytila

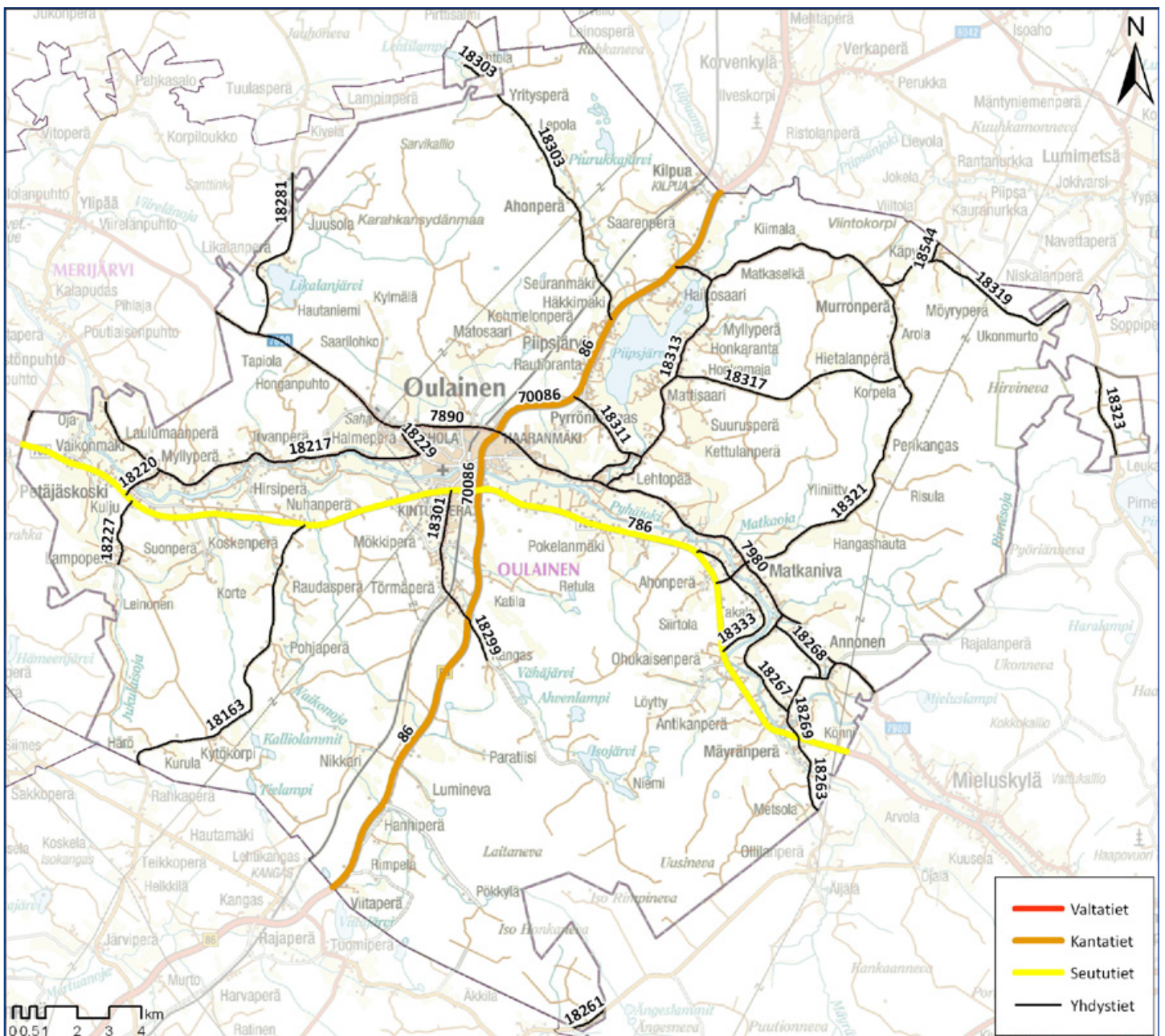
## 1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena oleva Oulaisen kaupunki sijaitsee Ylivieskan seutukunnassa Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Oulaisen pinta-ala on noin 568 km<sup>2</sup>. Oulaisten läpi virtaa Pyhäjoki.

Oulaisissa on noin 7 900 asukasta (1.1.2011), joista yli 60 % asuu keskustaajamassa. Kunnan asu-

kastiheys on 13,43 asukasta/m<sup>2</sup>. Väkiluku on ollut hienoisessa laskussa viime vuodet. Oulaisen ikäjakama on hieman koko maan ikäjakamaa nuorempaa sekä iäkkäämpää, sillä alle 15 -vuotiaita on 27 % ja yli 65-vuotiaita 19 %. Toisin sanoen työikäisiä Oulaisissa on vähemmän kuin maassa keskimäärin. Keskustaajamassa asuu noin 5600 ja haja-asutusalueella 2300 ihmistä. Kylistä eniten ihmisiä asuu taajaman lähialueella ja Rautioranta (Piisjärven länsipuoli).

Oulaisten kaupunki, Oulaskankaan aluesairaala ja Taukokangas ovat suurimmat julkiset työnantajat. Yksityisellä puolella suurimpia työnantajia ovat



Kuva 1. Suunnittelualue

muun muassa Sievin jalkine ja Rautaruukki. Ylivieskan seutukunnan alueella työmatkapendelöinti eri kuntien välillä on runsasta.

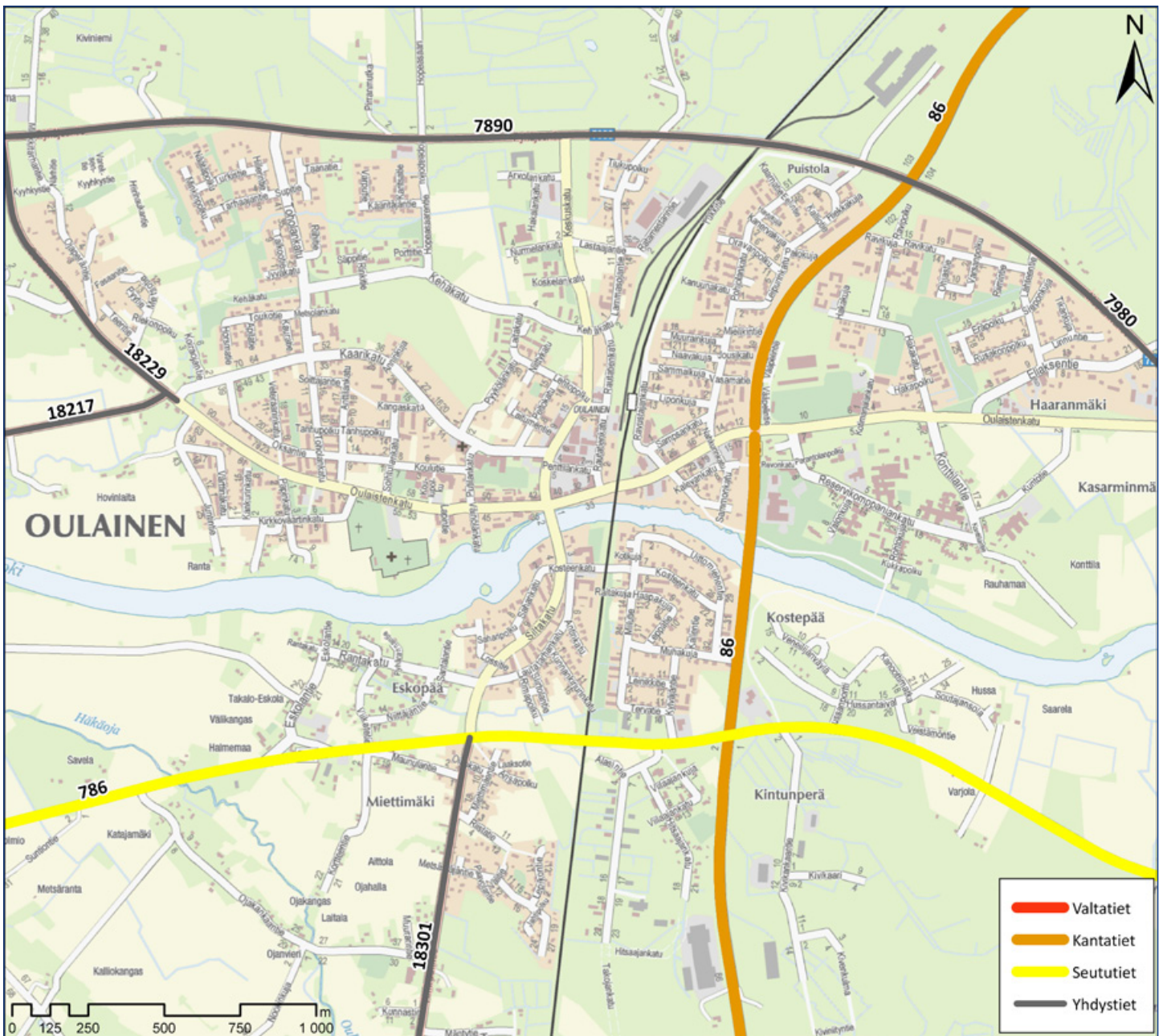
### 1.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Oulaisten maankäytön suunnittelua ohjaa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi 2006. Maakuntakaavaa ollaan uudistamassa ja alustavan aikataulun mukaan uusi maakuntakaava tulisi maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi 2013. Paikallisesti kaavoitusta ohjataan osayleiskaavojen avulla. Osayleiskaavat ovat keskustan ja Piipsjärvi - Lehtopään alueille. Taajama-

alueiden ulkopuolella asutus onkin muodostunut nauhamaiseksi Pyhäjokimaisemaa sekä Piipsanjoki- ja Piisjärven ranta-alueita seuraillen.

### 1.3 Liikenneverkko

Oulaisten tärkeimmät liikenneväylät ovat kaupungin läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkeva kt 86 (Ylivieska - Liminka) sekä Pyhäjoen suunnassa mt 786 (Merijärventie/Haapavedentie), mt 7890 (Pyhäjoentie) ja mt 7980 (Matkanivantie). Keskustassa merkittäviä katuyhteyksiä ovat joen pohjoispuolella Oulaistenkatu ja Keskuskatu sekä joen eteläpuolella Silta-



Kuva 2. Suunnittelualue, taajama

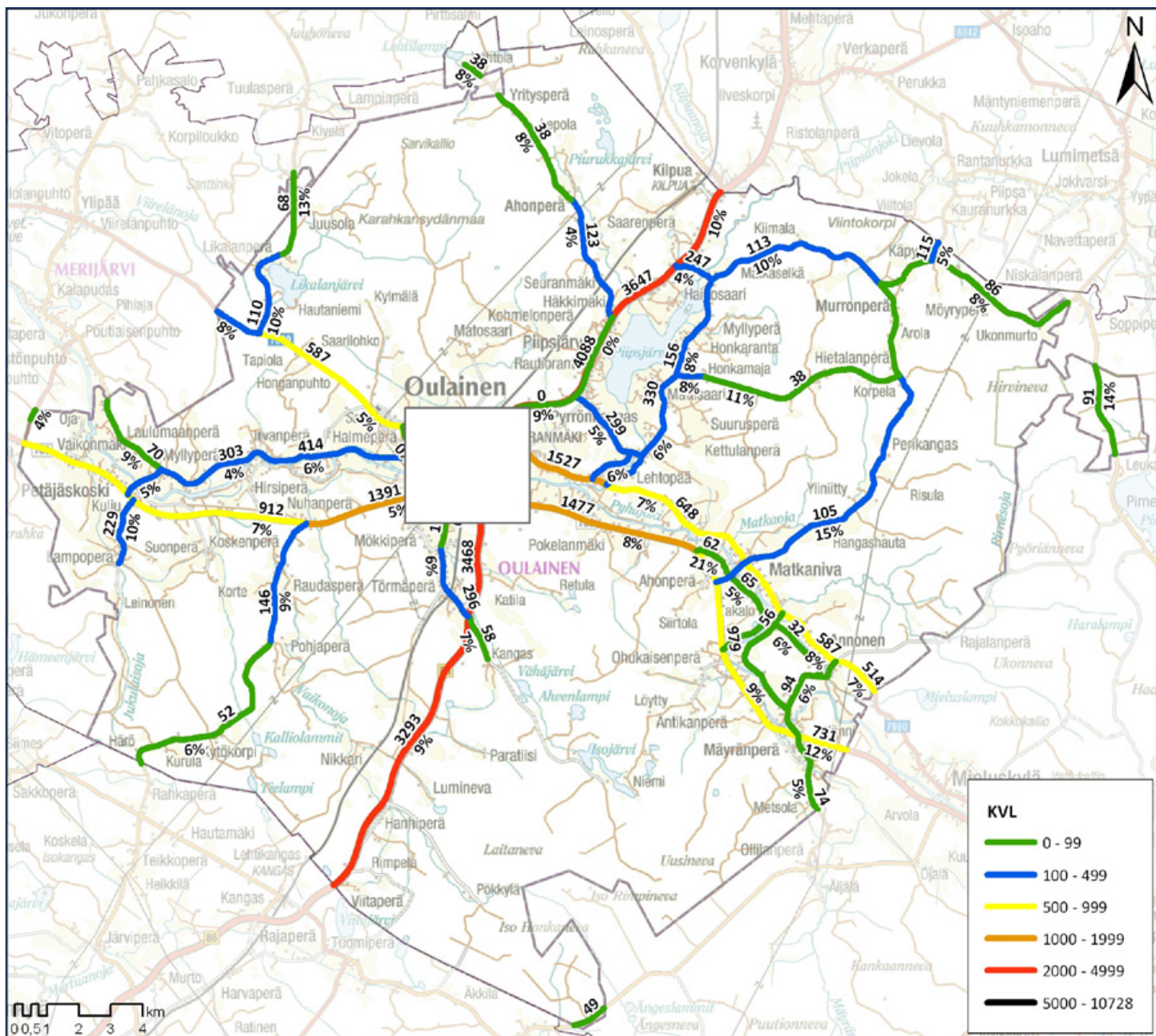
katu. Reservikomppaniantkatu toimii merkittävänä katuyhteytenä Kasarminmäen alueella. Lisäksi Oulaisten läpi kulkee Oulu - Seinäjoki rata. Oulaississa pysähtyy matkustajajunia ja junaliikenne on merkittävä Kasarminmäen työmatkaliikenteelle. Oulaisten alueella on kahdeksan tasoristeystä, joista kaksi on keskustan alueella.

Kevyen liikenteen verkko on keskustaajamassa varsin kattava. Katuverkon yhteydessä oleva väylästä täydentää maanteiden varsien pääväylästä. Kevyen liikenteen väylä kulkee mt 86 rinnalla keskustan ohi aina Ahonperäntielle asti. Muualla haja-asutusalueella lyhyt kevyen liikenteen väylä on Petäjäs-kosken koulun vieressä. Tievalaistus on rakennettu keskustaajamassa vilkkaimmille maanteille ja ka-

duille sekä haja-asutusalueilla koulujen sekä kylien yhteyteen.

Suurin liikennemäärä on kantatiellä 86 joen ylittävän sillan kohdalla, jossa keskimääräinen liikennemäärä on 6 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne on vilkasta muutenkin kt:llä 86, noin 3 300 - 4 100 ajoneuvoa/vrk, ja jolla liikennöi myös eniten raskaan liikenteen ajoneuvoja. Katuverkon liikennemääristä ei ole tarkkaa tietoa, koska liikennelaskentoja ole tehty vuosiin.

Oulaisten keskustassa maantieverkolla on yleensä 60 km/h nopeusrajoitus. Katuverkolla nopeusrajoitus on pääasiassa 40 km/h. Haja-asutusalueella on pääosin voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Pääteillä (kt



Kuva 3. Keskimääräinen vuorokausiliikenne

86 ja mt 786) nopeusrajoitus on yleensä 100 km/h. Kylien ja muiden asutustihentymisen kohdalla nopeusrajoitus on alempi.

#### 1.4 Liikenneonnettomuudet

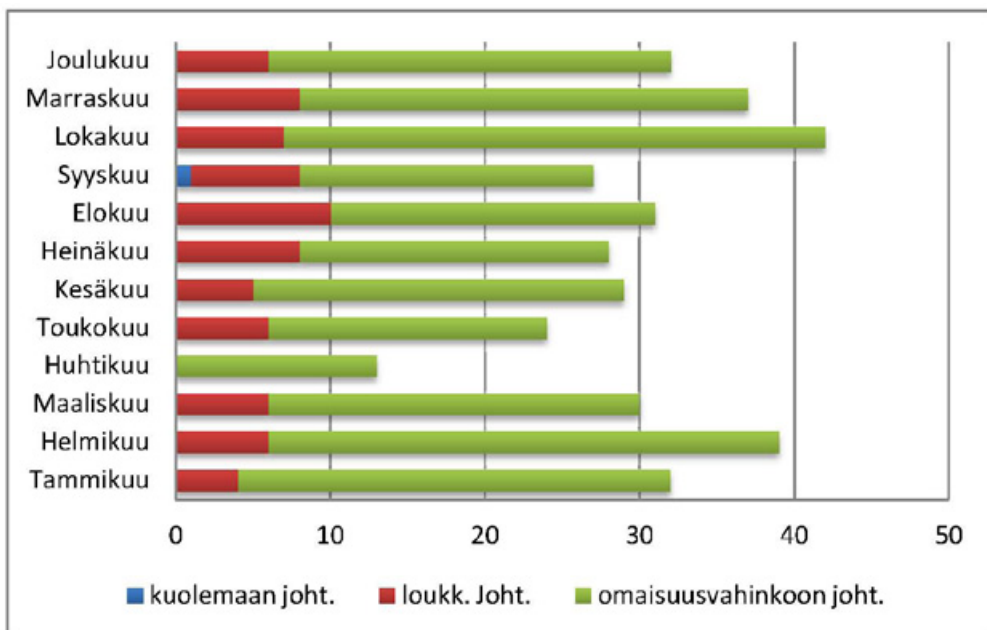
Oulaisen tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu ELY-keskuksesta saatuihin poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tarkastelussa oli mukana 2000 – 2010 onnettomuusaineisto. Se koostuu maanteiden

ka katujen onnettomuuksista. Oulaisessa oli tapahtunut tarkastelujaksolla 364 onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan, 73 loukkaantumisiin ja 290 omaisuusvahinkoihin.

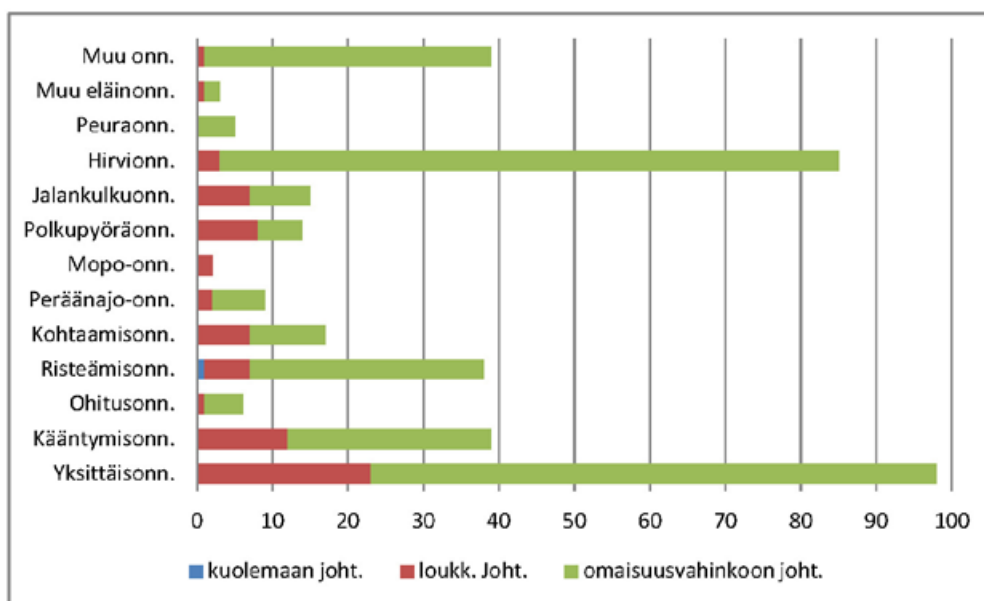
Onnettomuuksien kokonaismäärä on hiljalleen vähentynyt koko 2000 -luvun. Sama trendi ei kumminkaan näy henkilövahinko-onnettomuuksissa. Keskimäärin vuodessa on tapahtunut noin 33 onnettomuutta viimeisen yhdentoista vuoden ajalla. Eniten liikenneonnettomuuksia Oulaisissa tapahtui talvikuukausina, joka on päinvastainen kehitys kuin Suomessa yleensä. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui perjantaisin, mutta onnettomuudet



Kuva 4. Liikenneonnettomuudet Oulaisissa vuosina 2000 - 2010.



Kuva 5. Liikenneonnettomuudet Oulaisissa kuukausittain vuosina 2000 - 2010.



Kuva 6. Liikenneonnettomuudet Oulaisissa vuosina 2000 - 2010 onnettomuusluokan mukaan.

ovat jakaantuneet melko tasaisesti eri päivien välille. Myöskään henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuksissa ei ole selvää kasaamaa jollekin viikonpäivälle.

Suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia (26 %) ja hirvionnettomuuksia (23 %). Verrattaessa Oulaisen onnettomuustyyppijakaamaa Ylivieskan seutukunnassa tapahtuneisiin onnettomuksiin Oulaisen ongelmiksi nousevat kääntymis-, jalankulku- ja muut onnettomuudet.

Haja-alueella onnettomuuksia on eniten liikennöidyillä teillä, mutta selviä onnettomuuskasautumia ei ole. Hirvionnettomuudet keskittyvät kantatielle taajaman ja Ylivieskan väliselle osuudelle. Myöskään taajamassa ei ole onnettomuuskasautumia.

Onnettomuusanalyysin perustella liikenneturvallisuuden parantamisen keskeisimpiä haasteita ovat:

1. Yksittäisonnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuuden lieventäminen
2. Kevyen liikenteen onnettomuuksien vähentäminen
3. Eläinonnettomuuksien vähentäminen

## 1.5 Kyselyt

Liikenneturvallisuussuunnitelman aikana järjestettiin alueen asukkaille, koululaisille sekä hallintokuntien edustajille vuoropuhelua lisäävä mielipidekysely. Kyselyt järjestettiin maaliskuussa 2011 ja se toteutettiin Internetin avulla.

## Asukaskysely

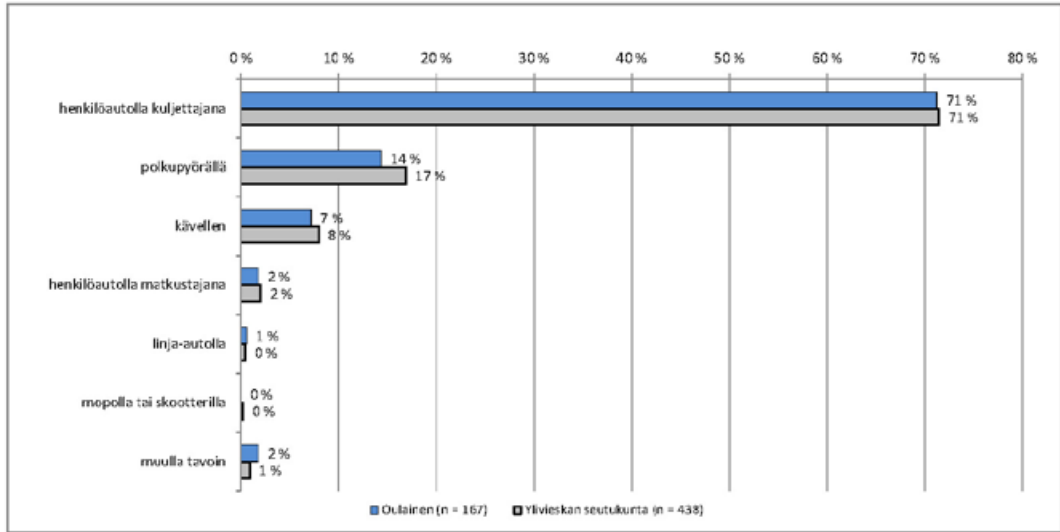
Asukaskyselyyn pystyi vastaamaan Internetin lisäksi paperisella lomakkeella. Kyselyyn vastasi 167 kaupunkilaista. Yleensä asukkaat olivat työikäisiä ja henkilöautolla liikkuvia. Polkupyörällä liikkui suhteessa vähemmän vastaajia kuin Ylivieskan seutukunnassa keskimäärin.

Asukaskyselyn mukaan yli puolet (56 %) piti Oulaisen liikenneturvallisuuden tilaa melko hyvänä. Myös esteettömyyden näkökulmasta keskustaa pidettiin melko hyvänä tai erittäin hyvänä. Oulaiset olivatkin tyytyväisempiä kaupunkinsa liikenneturvallisuuden tilaan ja esteettömyyteen kuin Ylivieskan seutukunnassa keskimäärin. Esimerkiksi mopoilla kaahailua pidettiin pienempänä ongelmana kuin Ylivieskan seutukunnassa yleensä. Suurempina ongelmina pidettiin nopeusrajoitusten noudattamatta jättämistä, kännykkään puhumista ajonaikana ilman hands free -laitetta ja vilkun käyttämättömyyttä.

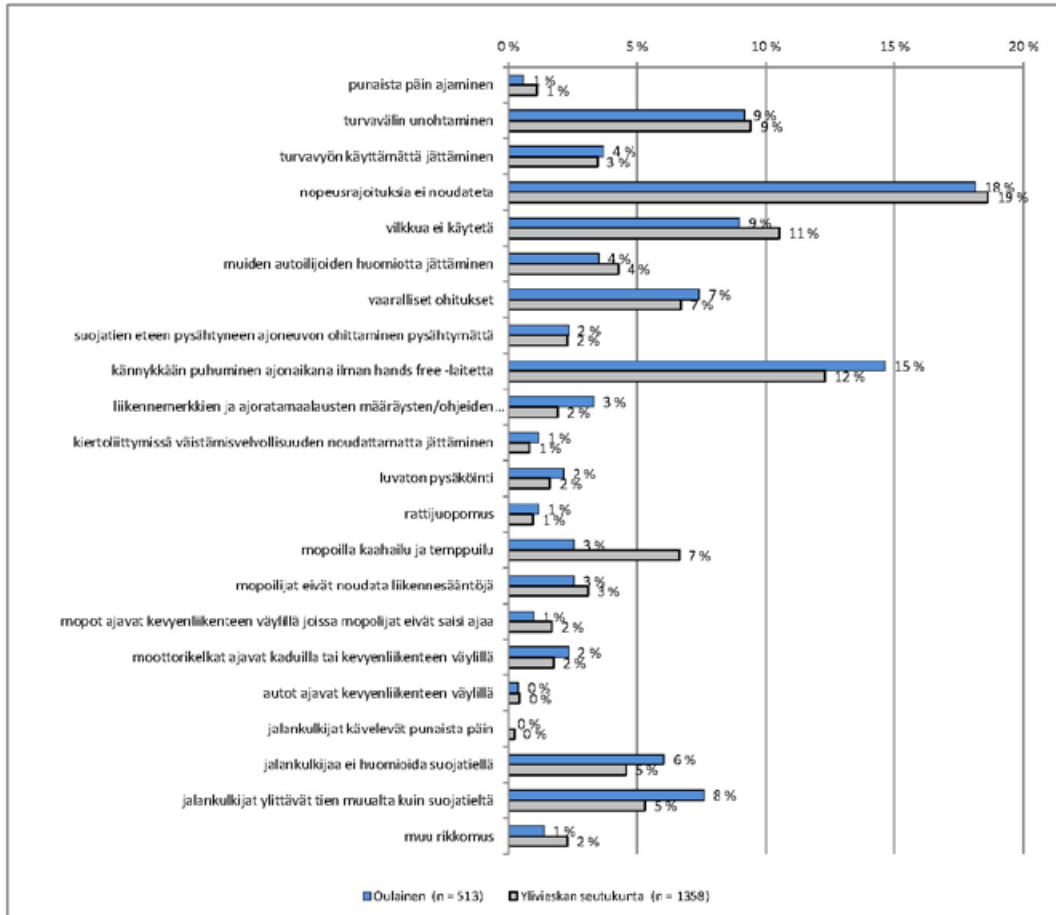
Autoliikenteen turvallisuudentilaa Oulaisten mielestä pystytään parhaiten parantamaan kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämällä, riittävien näkemien turvaamisella sekä muita kunnossapidon toimenpiteitä tehostamalla. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen voidaan parhaiten vaikuttaa liikennekasvatuksen lisäämisellä ja kehittämällä sekä kunnossapidon toimenpitein.

## Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu peruskoululaisille. Oulaisissa koululaiskyselyyn vastasi noin 60 % peruskoululaisista. Lisäksi on syytä huomata, että osa oppilaista on vastannut kotona vanhempien avustuksella. Siten kotona tehty vastaus voi kattaa use-



Kuva 7. Oulaisten työmatkaliikenteen kulkutapajakauma.



Kuva 8. Yleisimmät liikenne rikkomukset Oulaisissa kyselyn vastaajien mukaan.



Kuva 9. Kiertoliittymä Ouluntien ja Oulaistenkadun risteyksessä on vähentänyt merkittävästi onnettomuuksia ja sitä ei koeta ongelmalliseksi paikaksi (kuva: Tiekuva.com).

amman kuin yhden lapsen ”mielipiteen”.

Oulaisten tulokset hyvin vastaavat Ylivieskan seutukunnan tuloksia. Pieniä poikkeamia on seutukunnan tilanteeseen nähden heijastimen käytössä. Liikennekasvatuksessa on syytä kumminkin panostaa pyöräilykypärän käyttöön, koska kypärää ilmoittaa käyttävän vain vähän yli 40 % koululaisista. Osuus on Ylivieskan seutukunnan keskiarvoa.

### Hallintokuntakysely

Kohde kuntien hallintokunnilta kysyttiin liikenneturvallisuustyön nykytilasta ja kehittämistarpeista. Tarkemmin hallintokuntakyselyn tuloksia käsitellään luvussa 3. ”Liikenneturvallisuustyön organisointi”.

### 1.6 Joukkoliikenne

Joukkoliikenne on juna-, linja-auto- ja palveluliikennettä. Palveluliikenne on avointa kaikille kaupunkilaisille, ja se kiertää määräpäivänä eri kylillä ja tarvittaessa poimii matkustajan tämän kotiovelta.

Kyselyyn vastanneiden joukosta kävi ilmi, ettei joukkoliikenteen käyttö ole kovin suurta Oulaisissa. Keskeisimmät joukkoliikenteen käyttöön liittyviksi esteiksi tai ongelmiksi mainittiin erityisesti aikataulujen sopimattomuus, yhteyksien vähäisyys, niiden puuttuminen tai pitkät odotusajat (kuva 10).

Kumminkin moni vastaaja totesi, ettei joukkoliikenteen käyttöön liittyviä esteitä tai ongelmia ole. Suurin syy joukkoliikenteen käytön vähäisyyteen lienee kuitenkin heikot joukkoliikenneyhteydet etenkin har-



Kuva 10. Näkymä Oulaistenkadulla.

vaan asutuilla seuduilla ja yksityisautoilun helppous ja edullisuus verrattuna aikatauluihin sidottuun joukkoliikenteeseen. Linja-autoliikennettä on käytännössä vain koululaisliikenteen osana. Oulaistalaiset olivat kumminkin tyytyväisempiä joukkoliikenteen tilaan kuin Ylivieskan seutukunnassa keskimäärin.

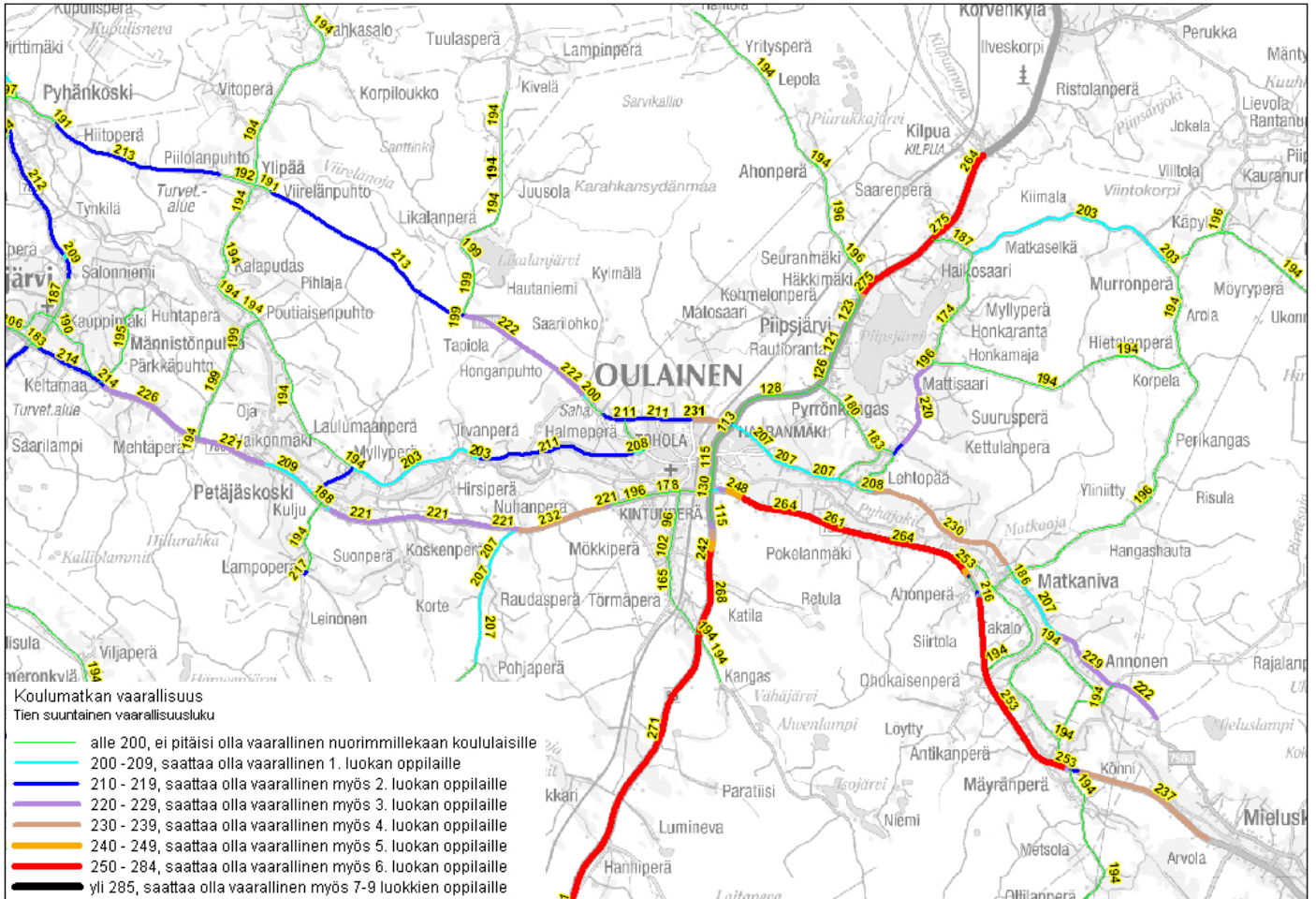
### 1.7 Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla KouluITU-menetelmällä (kuva 11). Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuussittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan ELY-keskuksen tierekisteristä ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen ja kevyen liikenteen väylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisten kykyä selviytyä liikenteessä, eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petojen takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia.

KouluITUn riskiluvuille on määritetty valtakunnalliset raja-arvot, joiden perusteella koulureitit turvallisuut-





Kuva 11. Koululiitu-laskelman tulokset.

ta eri ikäisten oppilaiden osalta voidaan arvioida. Niiden määrittelyssä ovat olleet mukana mm. eri kunnat, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Kuntaliitto.

1.8

## Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet

Oulaisiin on laadittu vuonna 1998 liikenneturvallisuuksuunnitelma. Edellisen suunnitelman toimenpiteistä on toteutunut noin 43 %. Kuvassa 12 on esitetty vanhan suunnitelman toteutuminen Oulaisten taajaman alueella.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman laadinnassa on käytetty taustatietona seuraavia Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen laatimia selvityksiä. "Oulun tiepiirin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys", "Oulun tiepiirin liittymien toimenpideselvitys", "Oulun tiepiirin valaistuksen toimintalinjat ja kehittämistarpeet" ja "Oulun tiepiirin pääteiden leveys 2030".

1.9

## Aloitteet ja maastotarkastelut

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kuntaan ja ELY-keskukseen tulleet liikenneturvallisuuksaloitteet viimeisten vuosien ajalta. Konsultti on käynyt yhdessä tienpitäjien edustajien kanssa tutustumassa maastossa niin taajamien kuin haja-alueenkin ongelmakohteisiin, muun muassa kaikkiin kouluympäristöihin.

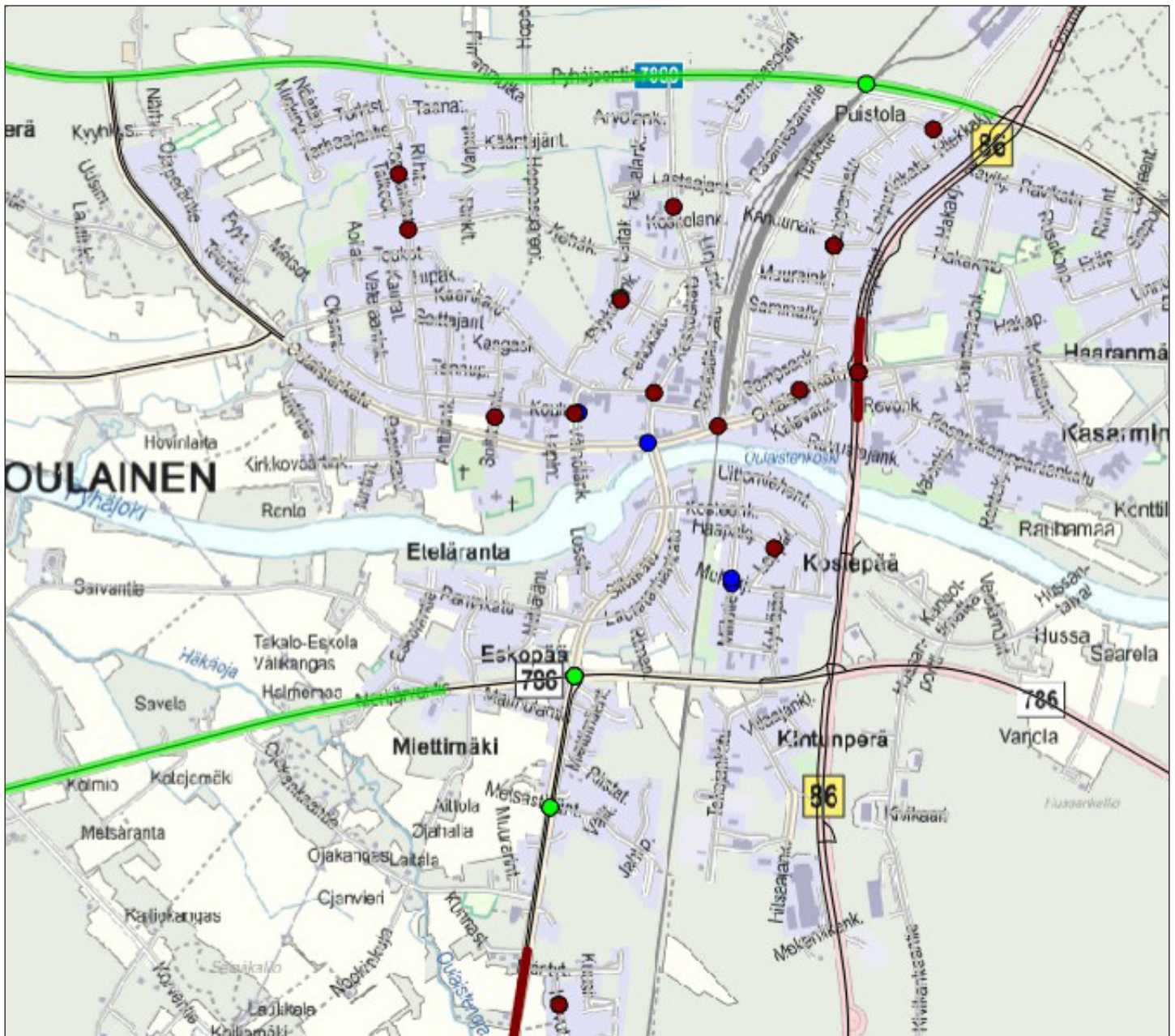
Oulaisissa järjestettiin ns. esteettömyyskävely, jossa käytiin läpi keskustan tärkeimmät reitit. Esteettömyyskävelyn tarkoituksena on taata, että liikkumisympäristö on sopiva kaikille. Esteettömyys on laaja kokonaisuus, johon sisältyy liikkumisympäristön lisäksi palvelujen saatavuus, välineiden käytettävyys, tiedon ymmärrettävyys ja mahdollisuus osallistua itseään koskevaan päätöksentekoon. Taajamien keskustoissa on yleisesti havaittu julkisten ja yleisten rakennusten rajoittavan tai haittaavan vapaata liikumista esim. rollaattorilla, lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla.

## Yhteenvedo nykytilanteesta

Nykytilan yhteenvedo on laadittu maankäytön, kyselyjen, onnettomuustietojen ja maastokäyntien perusteella. Oulaisten taajamassa ja sen lähiympäristössä ongelmallisimmiksi kohteiksi on todettu: Reservikomppaniankatu (esteettömyys, pysäköinti), Siltakadun ja Oulaistenkadun risteys (liikenteen vilkkaus), muutamat kevyen liikenteen yhteyspuutteet ja vilkkaimpien kokoojakatujen suojateiden turvallisuus (esim. Siltakatu) sekä Merijärventien liittymät. Lisäksi haja-alueella erityisesti selvitettäviä kohteita ovat kantatien 86 liittymät, Matkanivantie ja Haapavedentie (kevyen liikenteen olosuhteet) sekä tasoristeykset.



Kuva 13. Siltakadun sillalla on kapea jalkakäytävä.



Kuva 12. Oulaisten edellisen liikenneturvallisuuksuunnitelman toteutuneet toimenpiteet (merkitty ruskealla) keskustan alueella.

## 2 Tavoitteet

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta on luovuttanut 27.4.2011 liikenne- ja viestintäministeriölle vuosille 2011–2014 laaditun valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman luonnoksen (21.4.2011), jossa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio:

*Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.*

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalle kehittämiselle siten, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 ja loukkaantuneita on enintään 5 750. Suunnitelman keskeiset toimet ovat:

- ajokuntoon vaikuttaminen rattijuopumuksia vähentämällä, ajoterveyden arviointi kehittämällä ja väsyneenä ajamista vähentämällä
- liikennekäyttäytymisen parantaminen nopeusrajoitusten noudattamista ja turvalaitteiden käyttö tehostamalla ja nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla
- taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen rauhoittamalla taajamaliikennettä
- maanteiden turvallisuuden parantaminen, erityisesti kuolemien torjunta pääteillä

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020:n. Siinä korostetaan, että kevyt liikenne on oltava osa yhdyskuntasuunnittelua, liikennesuunnittelua ja kaavoitusta. Tavoitteena on lisätä kävellen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta, motivointia ja esimerkkejä vaikkapa kunnan työntekijöiltä. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Tämän suunnitelman yksi tärkeä painopiste on jalankulun ja pyöräilyn edistäminen. Suunnittelun alueen taajamissa etäisyydet ovat jalankululle ja pyöräilylle ihanteelliset, näin myös Oulaisissa. Lisäksi useimmissa taajamissa kevyen liikenteen tärkeimmät reitit ovat jo olemassa. Kevyen liikenteen edistämisen yksi osatekijä on esteettömyyden lisääminen. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta pyritään parantamaan väyliä rakentamalla ja väylien ja teiden risteyskohtia parantamalla.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on laatinut Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelman 2011-2014 vuonna 2011. Sen tavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin tavoitteisiin ja paikallisiin lähtökohtiin. Suunnitelmassa on asetettu toiminnalliseksi tavoitteiksi liikenneturvallisuustyön toimijamallin kehittäminen ja sen jalkauttaminen kaikkiin kuntiin. Toisena toiminnallisena tavoitteena on tutkimustyön edistäminen alueellamme. Maakunnallisessa suunnitelmassa esitetyt liikenneturvallisuustyön periaatteet ovat: "tukea on tarjolla", "yhdessä uusia avauksia", "pienistä virroista kasvaa suuri joki" ja "laajalla rintamalla". Paikalliselle (kuntakohtaiselle) liikenneturvallisuustyölle annetaan tukea ja jaetaan osaamista liikenneturvallisuustoimijan kautta. Työtä pyritään tekemään poikkihallinnollisesti, jottei innovatiivisuutta sammuteta hallinnollisella sektorijattelulla. Liikenneturvallisuustyötä tekevät monet osapuolet, ja pientenkin tapahtumien ja jokapäiväisen toiminnan kautta liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus kasvaa merkittäväksi.

Paikallisten olosuhteiden, nykytila-analyysin ja valtakunnallisten tavoitteiden ja strategioiden perusteella liikenneturvallisuustyön tavoitteet Oulaisissa ovat:

- henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen, tavoitteena nolla kuolonkolaria
- liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä
- liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen, miellyttävien liikennekokemusten lisääminen
- jalankulun ja pyöräilyn edistäminen
- toimivan liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seurantarajärjestelmän luominen

Näiden tavoitteiden pohjalta keskitytään lähivuosien aikana seuraaviin tehtäviin:

- liikenneturvallisuusryhmän toiminnan jatkaminen, toiminnan painopisteinä nuoret ja iäkkäät
- rahoituksen ja työresurssien varmistaminen (sitouttaminen)
- kevyen liikenteen olosuhteet (verkon täydentäminen viikkaimmilla osuuksilla, risteysjärjestelyt ja kunnossapidon tason varmistaminen) (liikenteen rauhoittaminen)
- yksittäisonnettomuuksien ja risteyskohtiin liittyvien onnettomuuksien vähentäminen
- rattijuopumusten vähentäminen

## 3 Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla

### 3.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Suunnitelman laatimisessa tukena ovat olleet kuntien ja seudun liikenneturvallisuusryhmän kokemukset sekä kuntaryhmiin, sidosryhmiin ja kuntien johtoryhmille suunnattu liikenneturvallisuustyön kysely.

#### 3.1.1 Nykytila

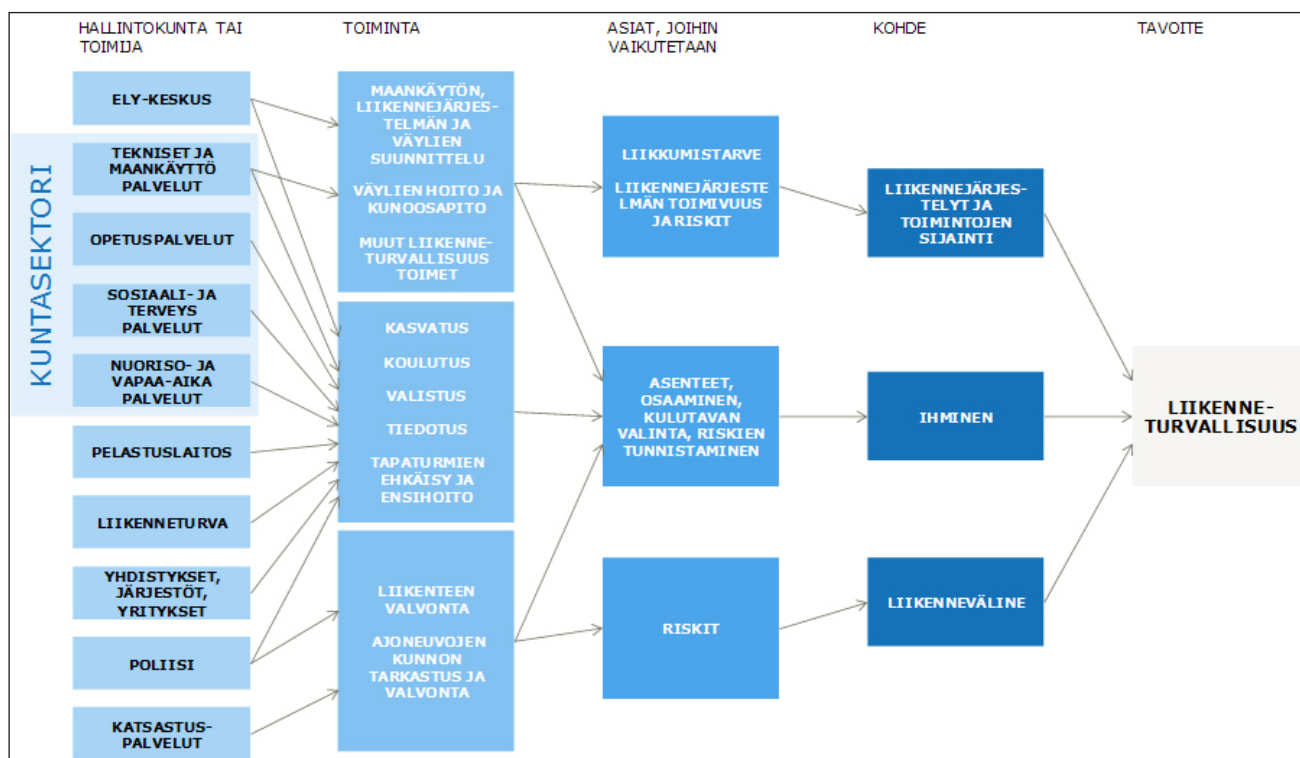
Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seutukunnassa on ollut keskimääräistä aktiivisempaa, mutta kuntien välillä on eroja ja kuntienkin toiminnassa on ollut vuosittaisia eroja. Kymmenen vuotta sitten laadittu seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma aktivoi kuntia ja työtä on tehty jollain muotoa siitä saakka. Toimijatyö vuoden 2007 aikana aktivoitui uudestaan ja sekä seudullinen että kuntakohtaiset ryhmät ovat

pääsääntöisesti toimineet siitä saakka. Toimijahanke lisäsi liikenneturvallisuusosaamista kunnissa ja nosti liikenneturvallisuustyön painoarvoa. Vuoden aikana rakennettiin työlle uusia toimintamalleja, joista ehkäpä merkittävin on joka toinen vuosi toistuva ”Turvaa Tenaville” –tapahtuma.

Liikenneturvallisuustyön tilaa ja kehittämistarpeita on selvitetty kuntien liikenneturvallisuusryhmille ja kuntien johtoryhmille suunnatun kyselyn avulla. Sen avulla kartoitettiin toiveita mm. ryhmän kokoontumistiheydelle, seurannalle sekä kokouskäytännöille. Seutukunnasta vastauksia kyselyyn saatiin 36, mikä on varsin hyvä aktiivisuus.

#### 3.1.2 Yhteistyön organisointi

Toimivat liikenneturvallisuusryhmät vahvistetaan raportin vahvistamisen yhteydessä. Kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät toimivat kunnanhallituksen nimeäminä työryhminä, jotka raportoivat työstään kunnanhallituksille ja tuovat liikenneturvallisuuskysymykset käsittelyyn. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa osaltaan tulevaisuudessa tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä. Ryhmässä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä. Ryhmän toimiva kokoonpano on esitetty taulukossa. Seudulla



Kuva 14. Liikenneturvallisuustyön osa-alueet

pelastuslaitos on toiminut aktiivisesti osana liikenneturvallisuuksuustyötä. Vapaaehtoisjärjestöjen rooli alueellisessa työssä on ollut korkea ja tästä voimavarasta on syytä pitää kiinni myös tulevaisuudessa.

Kyselyn ja liikenneturvallisuuksuunnittelun aikana pidetyn seminaarin palautteen perusteella kannatetuin malli liikenneturvallisuuksuustyön organisoimiseksi on nykyinen toimintamalli, jossa jokaisessa kunnassa on toimiva liikenneturvallisuuksuryhmä sekä seudullista työtä koordinoiva kuntien yhteinen ryhmä. Ainoana muutoksena nykytilaan sekä kuntien, että seudullisen ryhmän tueksi toivottiin vastauksissa liikenneturvallisuuksustoimijaa.

Kyselyn perusteella liikenneturvallisuuksuryhmiin kaivattiin enemmän työikäisten panostusta. Kuntien liikenneturvallisuuksuryhmien kokoonpano poikkeaa toisistaan. Tämä on seudun liikenneturvallisuuksuustyölle rikkaus, sillä se tuo työhön erilaisia näkökulmia. Myös tuleva kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan. Perustana on hyvä huolehtia, että kaikissa kunnissa on liikenneturvallisuuksuustyössä

mukana teknisen toimen, koulutoimen, iäkäspuolen ja alle kouluikäisten edustus.

Seudullisessa ryhmässä tulee olla kaksi edustajaa jokaisesta kunnasta sekä seutuhallituksen, peruspalvelukuntayhtymä Kallion, poliisin, pelastuslaitoksen, ELY-keskuksen ja Liikenneturvan edustajat.

### 3.1.3

#### Liikenneturvallisuuksuryhmän asema hallinnollisesti

Kuntien liikenneturvallisuuksuryhmät toimivat kunnanhallitusten / kaupunginhallitusten nimeäminä työryhminä. Liikenneturvallisuuksuryhmä raportoi toiminnastaan ja tekee esityksiä liikenneturvallisuuksuden parantamisesta kunnan hallintoon, ELY-keskukselle ja yksityisille tahoille. Liikenneturvallisuuksuryhmällä on niin sovittaessa mahdollisuus käsitellä liikenneturvallisuuksuutta käsittelevät aloitteet ja antaa niistä lausunnot sovituille lautakunnille. Liikenneturvallisuuksuryhmä vastaa sille varatun rahoituksen käytöstä.

Taulukko 1. Liikenneturvallisuuksuryhmien kokoonpanot kunnissa 1.1.2012.

	Alavieska	Kalajoki	Merijärvi	Oulainen	Sievi	Ylivieska
Alle kouluikäiset		Eija Tainio	Saara Saukko	Merja Korkiakoski	Kristiina Korpi	Ulla-Maija Miettiiä
Kouluikäiset	Markku Launonen	Maaru Lapinoja	Jari Ylikulju	Eini Jylänki	Matti Saarenpää	?
		Eero Lehto		Veli Tirilä	Hannele Koutonen	Anna-Maija Virtanen
Nuoret	Helena Häivälä	Minna Saari			Vesa Nuutinen	Kirsi Lappi
Työikäiset	Aila Nuorala					
lääkkäät	Matti Isomaa	Vuokko Pöyhtäri			Riitta Tervämäki	Aili Nuorala
Tekninen	Hannu Haapakoski	Matti Sirviö	Tuomo Perälä	Markku Ketonen	Paavo Hankonen	Mauri Haikola
		Marko Raiman		Heikki Yliniemi		
Hallinto			Kari Jokela			
			Heikki Mehtälä			
Autokoulu				Pekka Jyrinki		Mauri Repo
						Tapio Savikko
Pelastuslaitos	Jouko Eerola	Kauko Himanka		Jari Arvio		Harri Huumo
4H		Sari Puhakka				Mari Kurikkala?
Autoliitto		Seppo Rasmus				
Liikennöitsijä			Ari Saukko	Esa Pirttijärvi	Tomi Huovari	
Liikennöitsijä				Jaakko Laulumaa		
Poliisi	Marko Säily	Timo Reinikainen	Tarja Salmela	Eero Korkiakoski	Jarkko Sipilä	Tomi Mylykangas
ELY	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen
	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen
Liikenneturva	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski
Seudullisessa ryhmässä	Markku Launonen		Jari Ylikulju	Markku Ketonen	Matti Saarenpää	
Seudullisessa ryhmässä	Hannu Haapakoski		Tuomo Perälä	Eini Jylänki	Paavo Hankonen	

### 3.1.4

## Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan tehtävät

Liikenneturvallisuustyön tarkoitus ei ole, että muuttaman hengen ryhmä yksin tekee kaiken liikenneturvallisuustyön kunnassa. Ryhmän tehtävä on koordinoita työtä ja edelleen delegoida työtä tehtäväksi eri yksiköissä. Eri tahojen liikenneturvallisuustyö on nivottavissa helposti osaksi jokapäiväistä työtä. Koulu-, päivähoito- ja teknisellä puolella liikenneturvallisuustyö edesauttaa oman työn tekemistä. Oma tehtäväkenttänsä on ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä (toimija) ja hallintokuntien edustajilla. Liikenneturvallisuustoimija pystyy merkittäväällä panoksella tukemaan ryhmien puheenjohtajien toimintaa.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- Antaa kasvot kunnan liikenneturvallisuustyölle ja motivoi ryhmäänsä
- Toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä seudullisen (Ylivieskan seudun) ja alueellisen (Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun) liikenneturvallisuusryhmien välillä
- Toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä

Sihteerin / toimijan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Kokouksien valmistelutehtävät sekä kutsut ja muistiot
- Tiedottaa kunnan liikenneturvallisuustyöstä sisäisesti ja ulkoisesti
- Toimii liikenneturvallisuustyön tukihenkilönä
- Koordinoi tapahtumapäivien järjestelyjä
- Tukee koulutusta ja materiaalihankintoja
- Kokoaa tiedot seuranta varten

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- Osallistua hallintokuntansa/toimialansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin
- Luoda liikenneturvallisuustyön verkosto edustamalleen taholle

- Välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta, tapahtumista
- Vastata edustamansa tahon liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmasta toimijan tukemana
- Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuustyölle
- Vastata oman hallintokuntansa/toimialansa edustuksesta kunnan liikenneturvallisuustyössä

### 3.1.5

## Liikenneturvallisuustoimijan rooli

Kuntien liikenneturvallisuustyön ja -ryhmien tukena ja koordinaattorina toimii ulkopuolinen henkilö, ns. liikenneturvallisuustoimija. Toimija pystyy tarjoamaan alueellisesti yhteisiä palveluita kunnille, mutta toiminnassa mukana olevat kunnat voivat myös sopia tarpeiden mukaan räätälöidyistä palveluista. Toimijan työnkuvaan kuuluu kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen. Kyselyn perusteella toimijan rooli vaihteli sihteerin roolista tapahtumakoordinaattoriin. Yhteen vetona voisi tulkita kuntaryhmien toivovan toimijasta koordinaattorin kaltaista tietopankkia ja työn ylläpitäjää tukemaan kuormitettua kuntaorganisaatiota. Työn liikenneturvallisuusseminaarissa nimettiin toimijan tehtävänkuvaa kuvaavasti ”Unilukkariksi”.

Liikenneturvallisuustoimija pystyy tehokkaimmin koordinoimaan 10-15 kunnan aluetta. Tiedotuksen, tapahtumien, koulutuksen organisointi tehostuu ja toisaalta työn seuraamiseen kuuluva työpanos pystytään optimoimaan. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa alue on jaettu neljäksi alueeksi, joiden kunkin työtä koordinoidaan. Ylivieskan seutukunta muodostaa tässä mallissa yhteisen toiminta-alueen Oulun eteläisten seutukuntien (Raahe, Siikalatva ja Nivala-Haapajärvi) kanssa.

### 3.1.6

## Liikenneturvallisuustyön rahoitus

Liikenneturvallisuustyöhön olisi kunnissa hyvä varata rahoitusta vuosittain vähintään 50 senttiä / asukas. Tällä rahalla pystytään ylläpitämään aktiivista liikenneturvallisuustyötä kunnissa ja seudulla sekä edistämään liikenneturvallisuustyötä mm. tapahtumin, kilpailuin ja koulutuksin. Tällä rahoituksella pystyttäisiin toteuttamaan nykyisen liikenneturvallisuustyön ohella 1-2 liikennekilpailua / vuosi, varmistettaisiin

nykyiseen kalenteriin verrattuna yhden tapahtumapäivän toteutuminen / vuosi sekä pystyttäisiin tehostamaan seudulla tehtävää liikenneturvallisuuskoulutusta. Rahan tarve liikenneturvallisuustyöhön on hyvin vähäinen verrattuna liikenneonnettomuuksien aiheuttamiin kustannuksiin. Ylivieskan seudun kuntien liikenneonnettomuuksien kustannukset ovat keskimäärin 14 milj. €/vuosi. Yhden loukkaantumiseen johtaneen onnettomuuden hinnalla pystyttäisiin seudulla tekemään 20 vuotta esitetyn kaltaista aktiivista liikenneturvallisuustyötä.

### 3.1.7

#### Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako

Seudullinen ryhmä on toiminut kunnallisen liikenneturvallisuustyön tukena ohjaamalla laajempia yhteisiä tapahtumia. Samoin seudullisella ryhmällä on roolinsa tiedon välittämisessä kuntien välillä sekä tiedotamisen koordinoimisessa. Seudullisen ryhmän muita tehtäviä ovat liikenneturvallisuustyön budjetointi, kuntien liikenneturvallisuustyön ohjaus, liikenneturvallisuustoimijan työn ohjaus, ja liikenneturvallisuustyöstä vastaaminen maakunnalliselle ryhmälle. Seudullisen ryhmän kokoustiheydeksi sopii hyvin kolme - neljä kokousta vuodessa. Tämän lisäksi ryhmän on hyvä kokoontua valmistelemaan isompia tapahtumia ja koordinoimaan mahdollisia yhdessä toteutettavia projekteja.

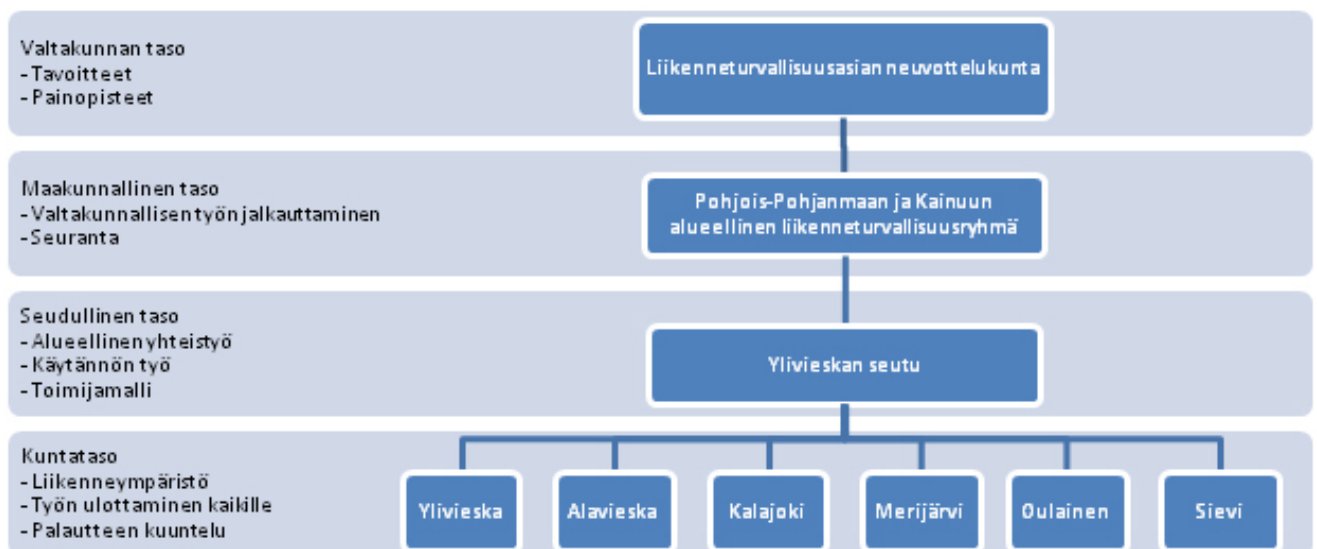
### 3.2

#### Työn sisältö

### 3.2.1

#### Yleistä

Liikenneturvallisuusryhmän työ ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosirytmää, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Tämä toimintaa jäsentävä malli on esitetty oheisessa kaaviossa. Koska seudulla on eri kokoisia kuntia, on myös vuosikiertoa syytä sopeuttaa kunnan koon mukaisesti. Isompien kuntien on hyvä kokoontua 3-4 kertaa vuodessa, kun taas pienimmille kunnille riittää 1-2 kokousta vuodessa liikenneturvallisuusasioiden käsittelyyn. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään tuoreeltaan katsaus menneeseen ja voidaan sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden liikenneturvallisuustyö. Myös seudullinen ohjaus tukee tätä kokousta. Toiseksi tärkein kokousajankohta on syys (syys-lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa mm. kunnan budjettivalmisteluun. Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympäristön parantamistarpeet. Muut vuosikierrossa esitetyt kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja aloitteiden tarkemman käsittelyn. Alkukesän kokous olisi ajallisesti hyvä esimerkiksi liikkumisen ohjauksen teemojen käsittelyyn.



Kuva 15. Liikenneturvallisuustyön tasot

Liikenneturvallisuusryhmien työtä toivottiin laajennettavan ennen muuta liikkumisen ohjauksen suuntaan. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käytön edistäminen ja näiden kulkutapojen ongelmien ratkaiseminen koettiin tärkeiksi tehtäviksi liikenneturvallisuusryhmälle. Samoin puhtaammin liikkumisen ohjauksen teemat kuten liikkumisen ympäristövaikutukset sekä palveluverkon kysymykset koettiin tärkeinä teemoina. Liikkumisen ohjauksen teemoja tulee käsitellä sekä kuntien että seudun ryhmissä.

Varahenkilöitä pidettiin tärkeinä varsinkin ryhmän keskeisimmille toimijoille. Sen sijaan jäsenten vaihtuvuutta ei nähdä minään itseisarvona. Liikenneturvallisuustyö vaatii työstä kiinnostuneita ja siihen sitoutuneita henkilöitä jolloin pysyvyys voidaan nähdä etuna. Liikenneturvallisuusryhmien jäsenten tulee varmistaa oman hallintokuntansa / toimialansa edustus liikenneturvallisuusryhmän tapaamisissa.

Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän ohella seudullisen ryhmän olisi hyvä kokoontua vähintään kaksi kertaa vuodessa. Ensimmäinen kokous olisi hyvä ajoittaa helmi-huhtikuun välille, jolloin kuntaryhmissä on tehty yhteenveto menneen vuoden liikenneturval-

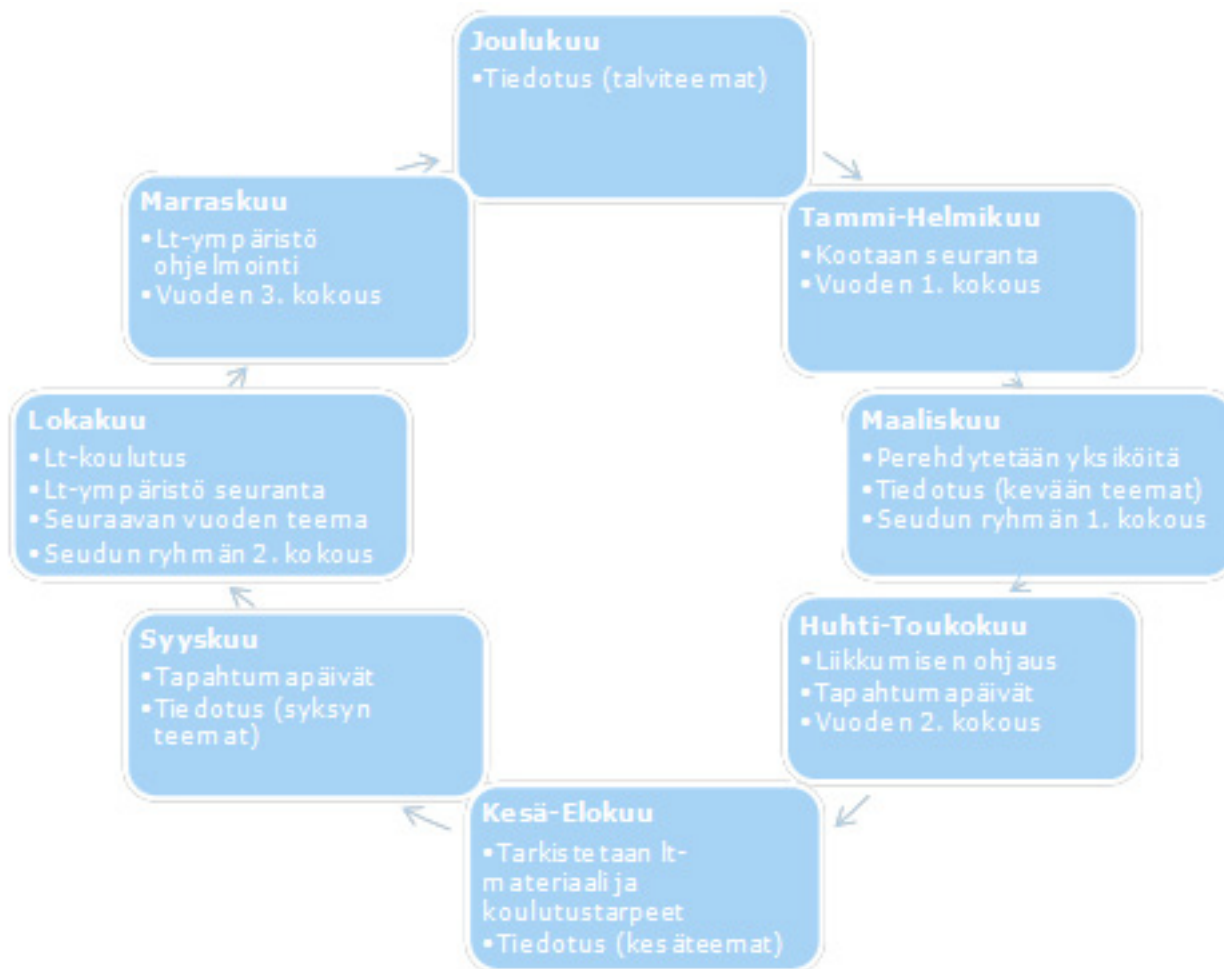
lisuustyöstä ja suunniteltu tulevaa työtä. Seudullisen ryhmän tehtävänä on tässä vaiheessa tukea kunnallista työtä. Samoin seudullinen ryhmä voi itsenäisesti miettiä alkuvuoden tapaamisessa yhteisiä koulutuksia ja tapahtumia.

Seudullisen ryhmän toinen kokous sijoittuu ajallisesta loppuvuoteen. Näin voidaan seudullisesti koordinoita yhteisesti teemoja, joiden toteuttamisesta paikallisesti kuntaryhmien vuoden viimeisissä kokouksissa sovi-taan. Seudullisten ryhmien molemmissa kokouksissa voidaan ohjata ja seurata liikenneturvallisuus-toimi-jan työtä. Kokouksissa voidaan vertailla liikenneturvallisuustyön kokemuksia eri kunnissa.

### 3.2.2

#### Painopistealueet

Liikenneturvallisuusryhmän tärkeä työkalu ovat vuosi-teemat. Teemojen valinnalla keskitetään myös liikenneturvallisuusryhmän voimavaroja yhteen tärkeään teemaan kerrallaan. Tulevina vuosina teema valitaan aina edellisen syksyn aikana ja samalla vahvistetaan ohjelma, miten kyseinen teema liikenneturvallisuus-



Kuva 16. Liikenneturvallisuusryhmän ohjeellisen toiminnan vuosikierto.



työssä otetaan huomioon. Toimintamallin kuvauksessa tämä voimavarojen kohdentaminen ja teeman valinta tapahtuu vuoden viimeisessä kokouksessa marraskuulla.

Vuosien 2012-2015 liikenneturvallisuustyön teema on liikenneturvallisuussuunnitelman kvt-seminaarin palautteen perusteella ”Asenteet liikenteessä”. Tämä teema kokoaisi hyvin yhteen eri hallintokunnissa tehtävää työtä ja toimisi mainiona perustana uusien toimintamallien sisärajamiselle seudullisessa liikenneturvallisuustyössä. Muita tärkeitä esiin nostettuja liikenneturvallisuustyön teemoja, joista liikenneturvallisuusryhmä syksyin teemansa valitsee, ovat:

- Mopoilu
- läkkäiden liikenneturvallisuus
- Lasten liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuusryhmän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjien suuntaan, sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille. Tämän takia liikenneturvallisuusryhmän tulee kokoontua jatkossa säännöllisesti tarpeen mukaan, mutta kuitenkin vähintään 2-3 kertaa vuodessa (toimintasuunnitelman esitys 3 kertaa).

Tärkeää on, että liikenneturvallisuusryhmä pyrkii etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Ryhmän oma toimintasuunnitelma sekä hallintokuntien toimintasuunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineinä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötahot, vastuuhenkilöt sekä seurantamenetelmät. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan. Liikenneturvallisuusryhmän vuotuinen toimintasuunnitelma puolestaan valmistellaan vuoden viimeisessä kokouksessa, työstetään kokouksien välillä ja vahvistetaan vuoden ensimmäisessä kokouksessa.

Ylivieskan seudun kvt-suunnitelma on valmistunut vuonna 2001. Tuossa suunnitelmassa on kuvattu toimintatapoja eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyölle. Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmissa on kuvattu ne toimenpiteet, jotka toistuvat liikennekasvatustyössä vuosittain. Toimenpiteitä voi lisätä ja poistaa aina tarpeen mukaan. Toimenpiteiden rinnalle liikenneturvallisuusryhmä miettii vuosittain vaihtuvien teemojen mukaisia toimenpiteitä.

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyössä tapahtumapäivät ovat muodostaneet hyvän rungon, joka rytmittää tehtävää työtä sekä luo sisältöä aktiiviselle kuntatyölle. Myös tulevaisuudessa tästä toiminta-

mallista on hyvä pitää kiinni. Pyöräilykisa ja Turvaa Tenaville -päivä muodostavat alakoululaisten liikenneturvallisuustyön perustan. Mikäli seudulla päädytään toteuttamaan liikenneturvallisuustyötä toimijavetoisesti, olisi mahdollista toteuttaa säännölliset tapahtumapäivät myös esimerkiksi nuorille ja ikäihmisille.

### 3.3

## Toteutus ja seuranta

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty mittareita. Niiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tarkoituksena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä mittarit kuvaavat pelkistetyksi liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kulua puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Kyselyn perusteella tärkeimpiä seurattavia teemoja ovat onnettomuustilastot, poliisin tilastot ja liikennekasvatustyön toteutuminen.

Liikenneturvallisuustyössä seurattavia, helposti saatavilla olevia mittareita ovat:

- Onnettomuudet (Liikenneturvan tilastokatsaus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet).
- Liikenneerikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikenneerikkomuksia).
- Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tapaamiset ja niissä käsitellyt aiheet (pj/sihteeri kirjaavat tapaamisten määrän ja laativat muistioista vuosikertomuksen).
- Koulutustilaisuudet ja Asiantuntijavierailujen –poliisi, Liikenneturva, ym – määrä ja tavoitavuus (toimenpidelistoihin seurantasarake).
- Liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimintasuunnitelman toteutuminen (suunnitelmalistan ylläpito)

Maakunnallinen liikenneturvallisuusryhmä asettaa omalle työlleen tavoitteet ja seurattavat mittarit. Se voi tarvittaessa velvoittaa seudullisia ryhmiä seuraamaan ja raportoimaan tekemästään työstään. Nämä mittarit ja tavoitteet asetetaan alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä.

## 4 Toimenpide-esitykset

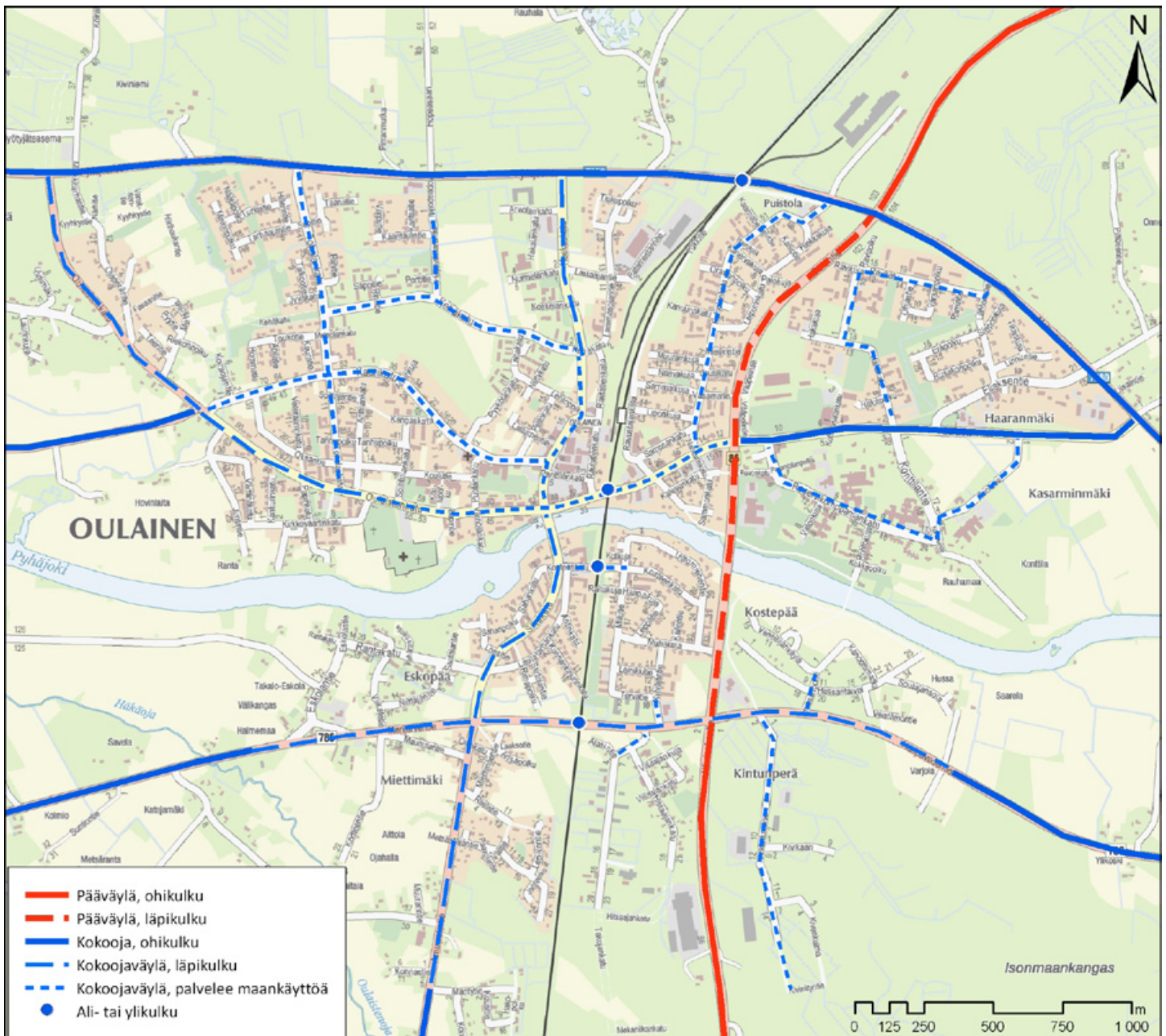
4.1

### Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö

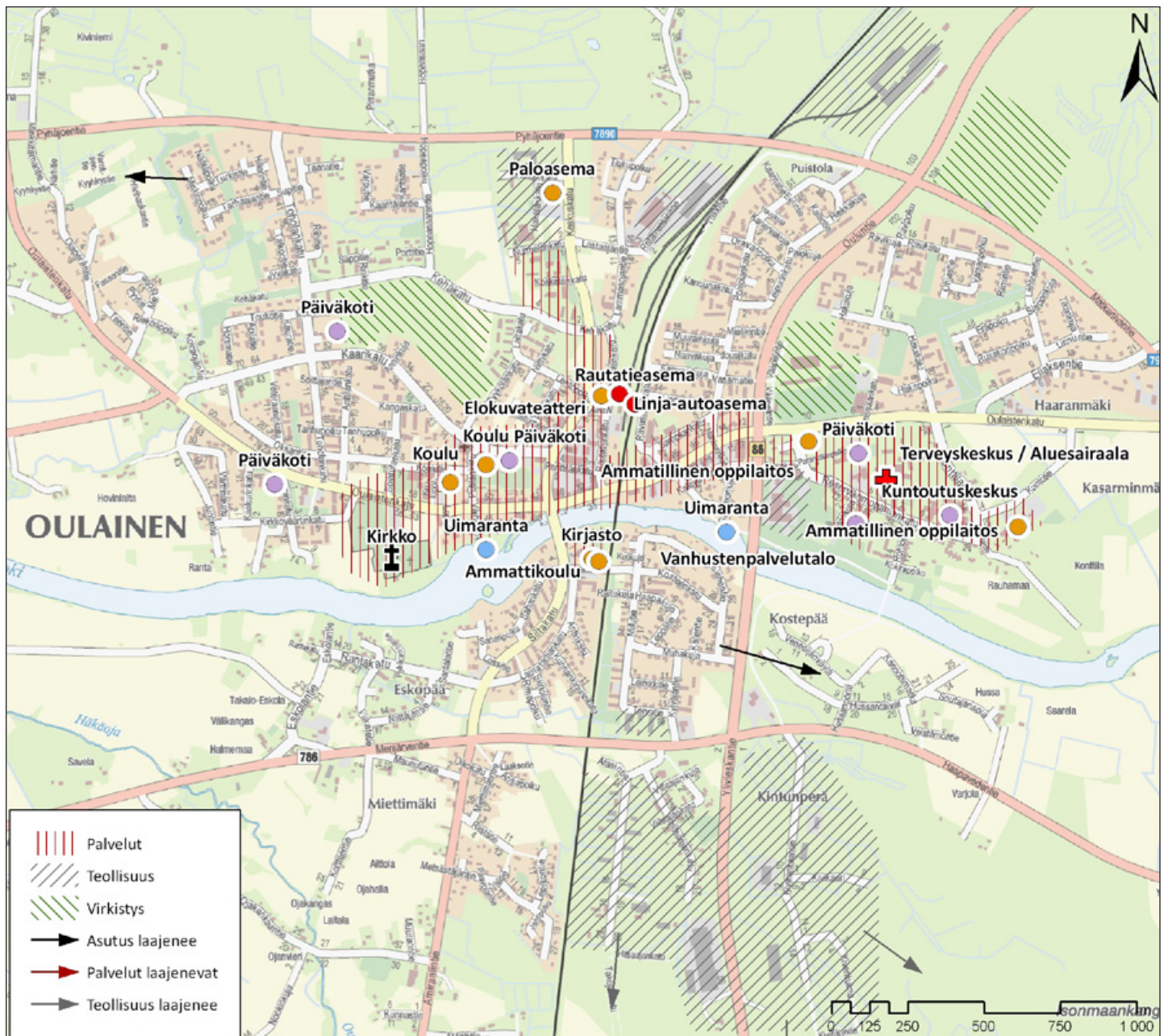
Oulaisten keskustaan laadittiin hierarkkiset tie- ja katuverkon jäsentelyt, jossa väylät luokitellaan pää- ja kokoojaväyliin. Oulaisten keskustassa pääväylän muodostaa kantatie 86. Kokoojaväylät muodostuvat pääosin läpikulkua tai maankäyttöä palvelevista maanteista, kuten mt 786 ja mt 7890 sekä pääkaduis- ta Oulaistenkatu, Siltakatu ja Keskuskatu.

Taajaman maankäyttö laajenee joen eteläpuolella Kostepäässä sekä Kintunperällä ja joen pohjoispuolella Pyhäjoentien ja Oulaistenkadun väliselle alueelle. Kintunperän alue tulee palvelemaan teollisuutta ja muut asutusta. Taajaman suunniteltu tiivistäminen ja laajentaminen sopii hyvin nykyiseen liikenneverkkoon.

Haja-alueen asutuksen kasvaessa riskit maanteillä kasvavat, eikä ELYllä tai kaupungilla ole resursseja rakentaa kattavaa kevyen liikenteen väylästä. Lisääntyvät yksityisteiden liittymät lisäävät myös riskiä maanteillä. Siksi rakennusvalvonnan on syytä kiinnittää hajarakentajien huomio liikenneturvallisuuteen, etenkin koulumatkojen osalta. Kaupungin ja ELYn on veloitettava hajarakentajat yhdistämään tontti- ja



Kuva 17. Oulaisten tie- ja katuverkon hierarkia.



Kuva 18. Oulaisten maankäytön kehitys.

yskityistieliittymiä erityisesti kantatiellä ja Merijärventiellä, Haapavedentiellä ja Matkanivantiellä, ja liittymät tulee toteuttaa asianmukaisesti.

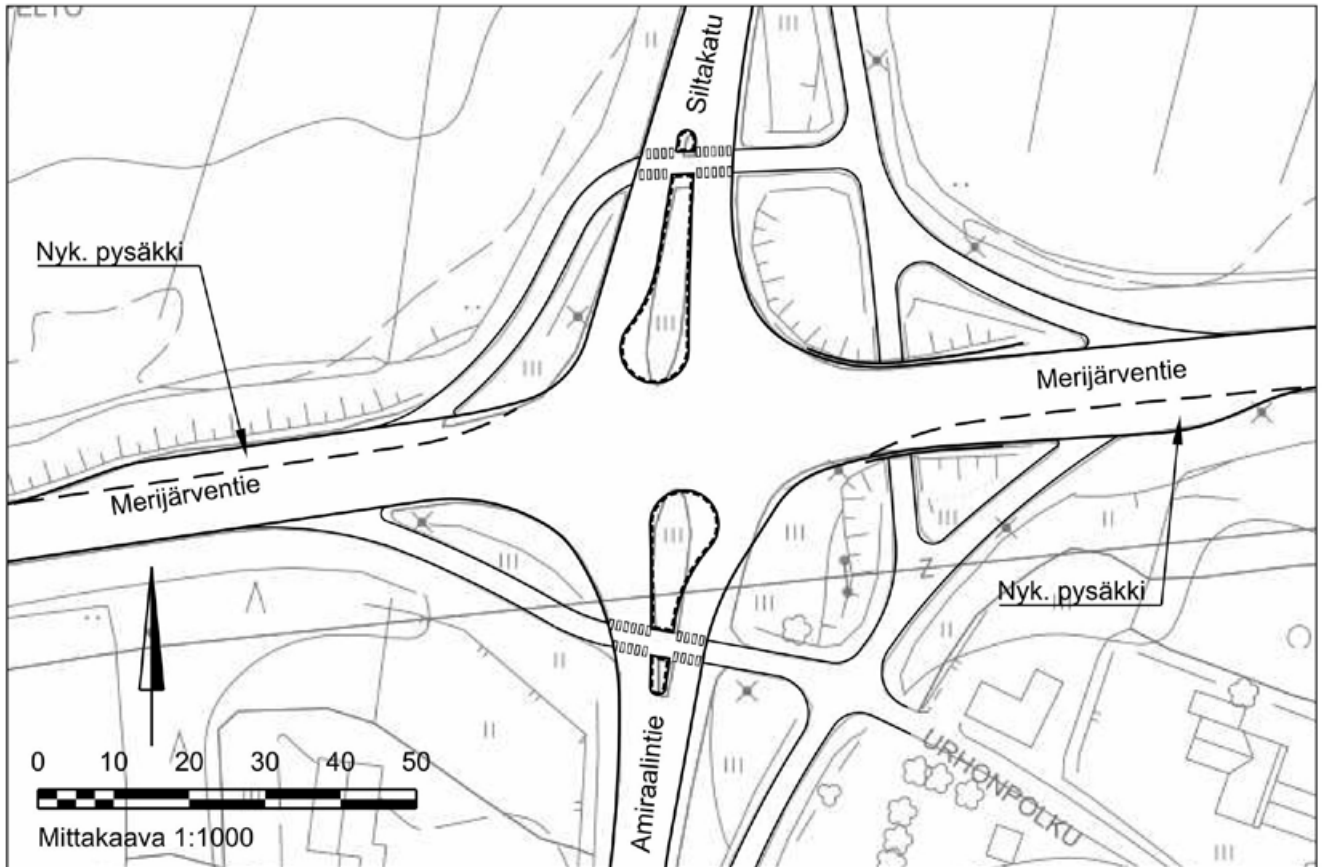
## 4.2 Teiden ja katujen toimenpiteet

### 4.2.1 Liittymät

Teiden ja katujen liittymien turvallisuutta parannetaan väistötilojen, kanavoinnein, pää- ja sivusuunnan saarekkein, liittymäalueiden korotuksilla sekä kiertoliittymällä.

Kantatien liittymien järjestelyt yhdenmukaistetaan seudullisesti, eli Lumimetsäntien (mt 18321) liittymään rakennetaan väistötila ja Pyhäjärventien liittymä kanavoitetaan.

Matkanivantielle (mt 7890) rakennetaan väistötila Oulaistenkadun liittymään, samoin Pyhäjärventielle (mt 7890) Keskuskadun liittymään. Väistötila on tarpeen myös Haapavedentiellä (mt 786) Hossanportin liittymässä. Merijärventien (mt 786) ja Amiraalintien (mt 18301) risteykseen esitetään turvasaarekkeita, ns. pisarasaarekkaita, jotka lisäävät risteuksen havaittavuutta ja estävät vauhdikkaan päätien ylityksen sivusuunnalta.



Kuva 19. Amiraalintien ja Siltakadun pisarasaarekkeet.

Pyhäjärventieltä esitetään katkaistavaksi Lammasojantien ja Hopeapolun katuliittymät, joihin kuitenkin jäisi jalankulku- ja pyöräily-yhteys. Samoin esitetään Hopeasaaren ja Pirranmutkan liittymien yhdistämistä. Näillä toimenpiteillä pyritään vähentämään varsin runsasta liittymien määrää maantiellä ja samalla kehitetään jäljelle jääviä liittymiä.

Matkanivantieltä eritetään katkaistavaksi Eliaksentien liittymä, jolloin maantieltä poistuu nelihaaraliittymä ja asuinalueen läpiajo vähenee.

Rautatiekadun eteläpää muutetaan yksisuuntaiseksi Oulaistenkadun ja Penttilänskadun välillä, jolloin Rautatiekadulta ei pääse liittymään Oulaistenkadulle. Näin varsinkin ruuhka-aikana hankala liittyminen Oulaistenkadulle poistuu.

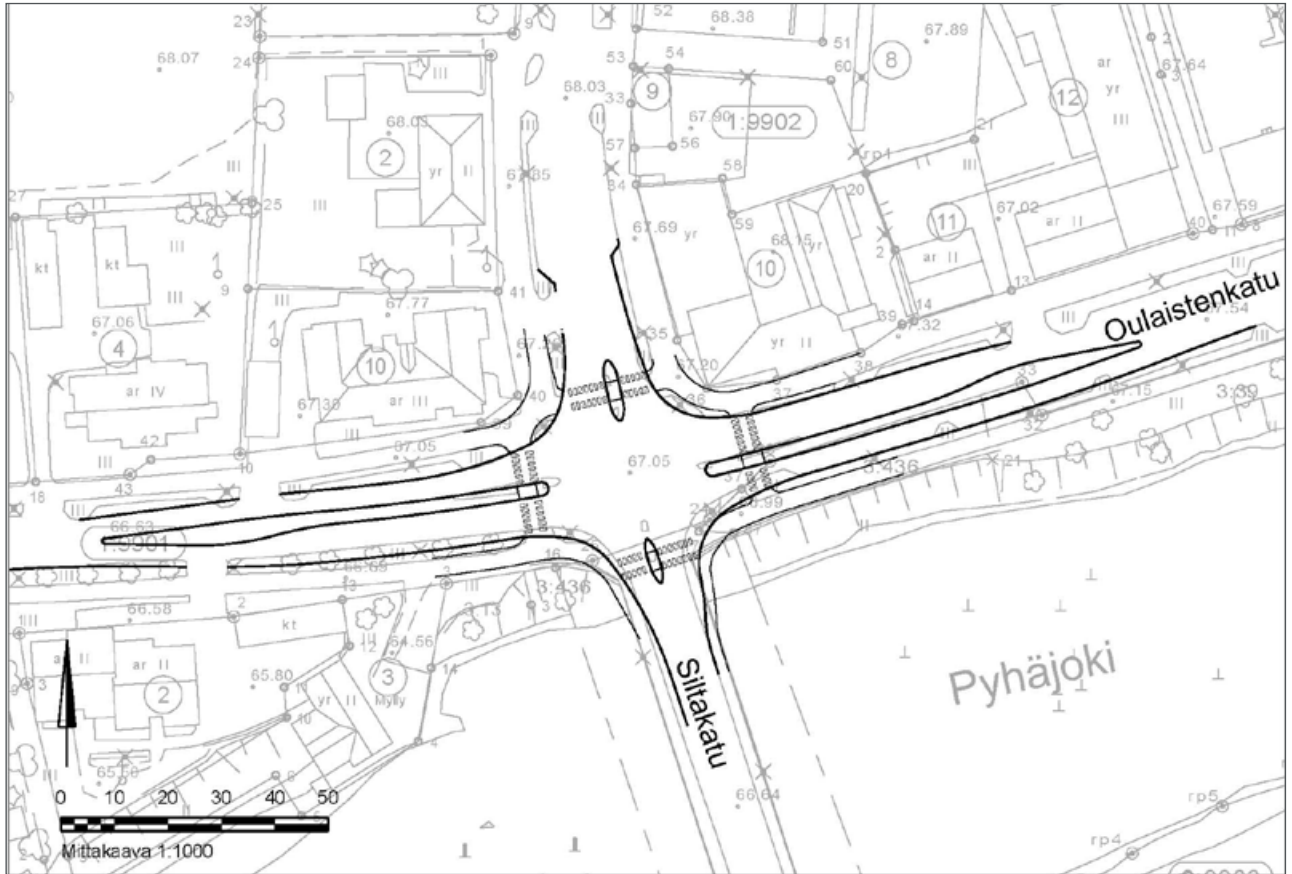
Torin kulmalla kehitetään torin liittymän ja suojatien järjestelyjä siten, että suojatie erotetaan liittymästä ja järjestely selkeytyy.

Vilkaasti liikennöityjen Oulaistenkadun ja Siltakadun liittymään esitetään rakennettavaksi kiertoliittymä. Liittymä nousi asukaskyselyssä Oulaisten ongelmallisimmaksi liittymäksi. Ratkaisuksi esitetään kiertoliittymää liikennevalojen sijaan, koska kiertoliittymä takaa paremman sujuvuuden liittymän liikennemäärillä ja

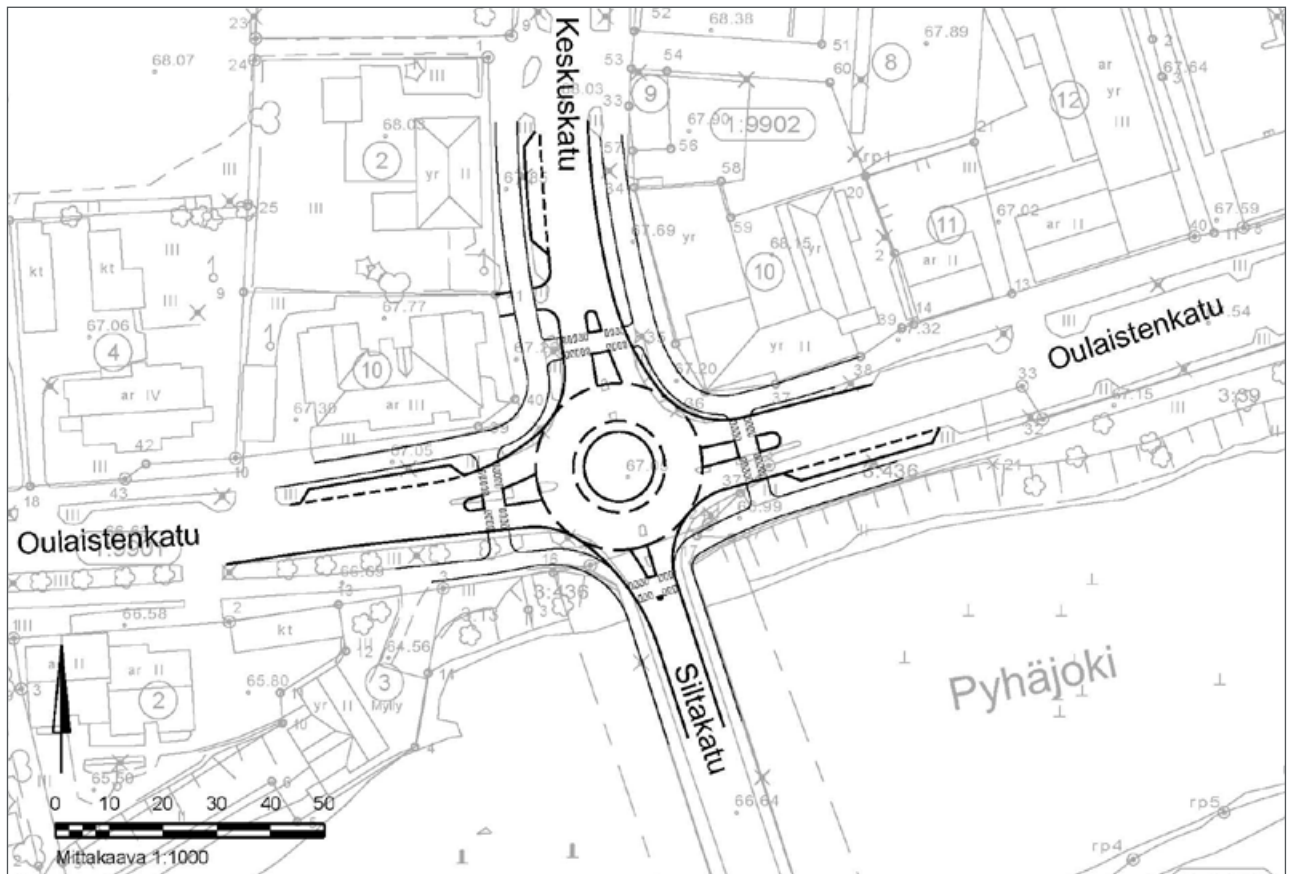
kiertoliittymä sopii kaupunkikuvaan. Myös ylläpitokustannukset ovat hiukan pienemmät kuin valo-ohjatussa liittymässä, koska valo-ohjauksen sähkökuluja ei synny. Lisäksi yksittäisen valo-ohjauksen ylläpito on hitusen kalliimpaa kuin useiden, lähellä toisiaan sijaitsevien valo-ohjauksien, eikä Oulaisissa ole tarvetta useille liittymien liikennevalo-ohjauksille. Liikennevalo-ohjatussa liittymässä yleensä joku saapuvista autoilijoista joutuu pysähtymään. Valo-ohjaus pysäyttää



Kuva 20. Torin liittymän ja suojatien muutosesitys.



Kuva 21. Oulaistenkadun ja Siltakadun liikennevalo-ohjattu liittymä.



Kuva 22. Oulaistenkadun ja Siltakadun kiertoliittymä.

usein myös jalankulun ja pyöräilyn. Kiertoliittymän parempi sujuvuus riippuu kuitenkin liikkujien taidoista liikkuu kiertoliittymässä ja motiiveista ottaa toiset kulkijat huomioon. Kiertoliittymän toimivuus paranee aikaa myöten ja Oulaisissa on jo opittu ajamaan kiertoliittymässä. Kiertoliittymän rakentamiskustannukset ovat todennäköisesti hiukan suuremmat kuin valo-ohjatun liittymän, koska osa valo-ohjauksen vaatimista kanavoinneista on valmiina. Kustannuseroa pienentää se, että myös Siltakadulle ja Keskuskadulle jouduttaisiin rakentamaan lisäkaistoja toimivan valo-ohjauksen takaamiseksi.

#### 4.2.2 Linjaosuudet

Kantatie 86 kuuluu ns. päätieverkkoon, jonka reunaturvallisuus on tärkeää. Kantatien leveys on riittävä nykyiselle ja ennustetulle liikennemäärälle, ja ojaluisat ovat leveät ja riittävän loivat. Neljä siltaa on levitettävä siltaremontin yhteydessä. Reunakaidet esitetään lisättäväksi Piisjärvellä entisen koulun eteläpuolelle ajoradan ja kevyen liikenteen väylän väliin. Reunakaidetta olisi täydennettävä Irvantiellä (mt 18217) Pyhäjoen rannassa. Alemman tieverkon kaiteiden pituudet, korkeudet ja kunto yleensä on tarkistettava.

Oulaskankaalla Reservikomppaniantkatu ja lähialueen liikennejärjestelyt on suunniteltava kokonaisuutena, jotta turvallinen ja esteetön jalankulku ja pyöräily varmistetaan, helpotetaan pysäköintiä ja turvataan hälytysliikenne.

#### 4.3 Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu Oulaisten taajaman alueelle tie- ja katuverkon hierarkioiden pohjalta yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmien kanssa. Molemmissa järjestelmissä esitetyt ratkaisut tukevat toisiaan. Suunnitelmassa ei esitetä muutoksia nykyisiin väistämisvelvollisuuksiin lukuun ottamatta Siltakadun kiertoliittymässä tapahtuvaa muutosta.

#### 4.4 Nopeusrajoitukset

Oulaisten taajamassa nopeusrajoitusjärjestelmät säilyvät periaatteiltaan ennallaan. Alueellisiin 40 km/h rajoituksiin ei esitetä muutoksia. Oulaskankaan sairaalan läheisyyteen esitetään 30 km/h nopeusrajoitusta Reservikomppaniantkadulle. Oulaistenkadun pohjoispää (taajama-alueen ulkopuolinen jakso) esitetään merkittäväksi 50 km/h -nopeusrajoitusjaksoksi.

Haja-alueelle esitetään nopeusrajoituksen alentamista Matkanivantiellä (mt 7980) Lehtopäästä Matkanivaan 70 km/h:iin asutuksen takia. Lisäksi Lehtopään koulun kohdalle esitetään 40 km/h –rajoitusta kouluvuoden ajaksi. Amiraalintiellä (mt 18301) Törmänperässä rajoitusta alennetaan 50 km/h:iin kevyen liikenteen turvallisuuden lisäämiseksi ja läpiajon vähentämiseksi.

Nopeuksia pyritään hillitsemään erillisillä hidasteilla Matkanivantiellä Lehtopään koulun kohdalla ja Ravikadulla Ohjastien risteyksessä. Matkanivantien hidasteet siirtänevät jonkin verran liikennettä Matkanivantieltä Haapavedentielle. Lisäksi esitetään korotettuja suojateitä (ks. 4.4 kevyen liikenteen verkko), jotka myös hidastavat ajonopeuksia.

#### 4.5 Kävely ja pyöräily

##### 4.5.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Jalankulku ja pyöräily ovat sekä henkilökohtaisesti että kansantaloudellisesti kannatettavia liikkumismuotoja. Päivittäinen kävely tai pyöräily auttaa pitämään kuntoa yllä, parantamaan hengitys- ja verenkiertoelimistöä sekä kasvattamaan lihasvoimaa. Ihmisten aktiivinen liikkuminen näkyy kansantaloudessa vähäisempinä sairauspoissaoloina ja ikäihmisten vähäisempinä terveyspalvelujen tarpeina. Mikäli jalankulku ja pyöräilyn vähentävät autoilua, vaikutukset näkyvät myös liikennepäästöjen vähentymisenä ja liikenneinfran laajentamistarpeen pienentymisenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2011 julkaissut kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian. Se tähtää siihen, että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa 1,2 päivittäisen matkan tekemistä jalan tai pyöräillen autoilun sijaan. Määrä ei ole suuri, sillä esimerkiksi jo yhteen kauppamatkaan sisältyy kaksi matkaa (kotikauppa-koti). Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta ja motivointia. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet ja miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Oulaisissa ja lähialueen kunnissa on merkittävä potentiaali jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi. Taajamissa on varsin kattavasti jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja välimatkat kotien ja palveluiden välillä ovat

lyhyitä. Tässä suunnitelmassa tärkeimpiä kohteita ovat koulumatkojen turvallisuuden lisääminen, vanhusväestön liikkumisen esteettömyys taajaman ydinalueella ja työikäisten jalankulun ja pyöräilyn mahdollistaminen taajamissa ja niiden lähialueilla.

#### 4.5.2 Jalankulun ja pyöräilyn reitit

Oulaisten nykyistä kevyen liikenteen väylästä täydennetään siten, että kevyen liikenteen kulkijoille syntyy liikenneturvallisia vaihtoehtoisia kulkureittejä eri taajamaosien sisällä ja niiden välillä sekä peruskouluihin. Laaja ja kattava kevyen liikenteen verkko houkuttaa useammin valitsemaan yleisen hyvinvoin-

nin kannalta edullisemman kulkumuodon. Kevyen liikenteen verkko on jaettu hierarkisiin reitteihin, joiden perusteella väylien linjaukset ja muut rataksitus on määritelty. Tärkeitä reittejä ovat olleet pitkämatkaisten liikkujien seudulliset reitit, ydinkeskustaan ja muihin kevyen liikenteen kannalta tärkeisiin kohteisiin suuntautuvat reitit. Tässä suunnitelmassa hierarkiaa on tarkistettu siten, että seudullisten reittien merkitys on jäänyt vähemmälle, koska aitoja kuntakeskusten välisiä yhteyksiä ei ole eikä niille ole luontaista kysyntää. Toisaalta kouluihin suuntautuvien reittien merkitystä on entisestään korostettu, sillä suuri osa pyöräilijöistä on koululaisia.



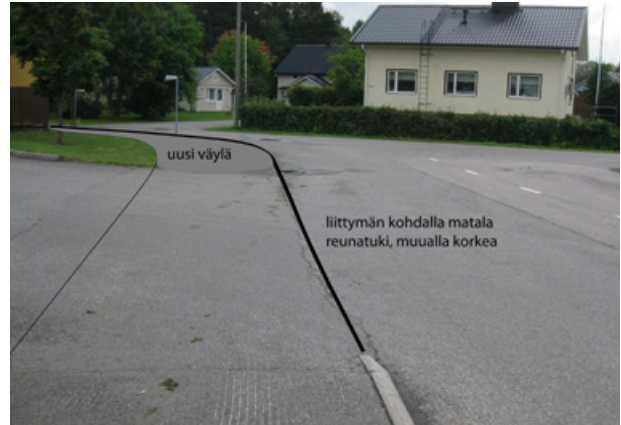
Kuva 23. Oulaisten taajaman kevyen liikenteen tavoiteverkko.

Kun kevyen liikenteen väylätarkasteluun kytketään mukaan esteettömyys, ympäristölliset ja kaupunkikuvalliset tekijät, voidaan puhua ns. kevyen liikenteen laatuikäytävistä. Niiden laatusa on korkeampi kuin perinteisillä väylillä.

Oulaisten taajamassa Pyhäjoki, rautatie ja kantatie muodostavat esteet jalankululle ja pyöräilylle. Tärkeiden kevyen liikenteen kohteiden, asutuksen ja siltojen (vesistö sillat ja alikulut) sijoittumiset johtavat siihen, että Oulaistenkadun suuntainen yhteys on erityisen tärkeä, samoin joen ylittävät sillat korostuvat. Esitetään, että ydinkeskustan ja Oulaskankaan välisiä yhteyksiä kehitetään laatuikäytävämäisiksi yhteyksinä, joilla esteettömyys, kunnossapito ja liikkumisen viihtyvyys ovat Oulaisten parasta tasoa. Lisäksi joen ylittävien yhteyksien on normaalia tasoa parempi.

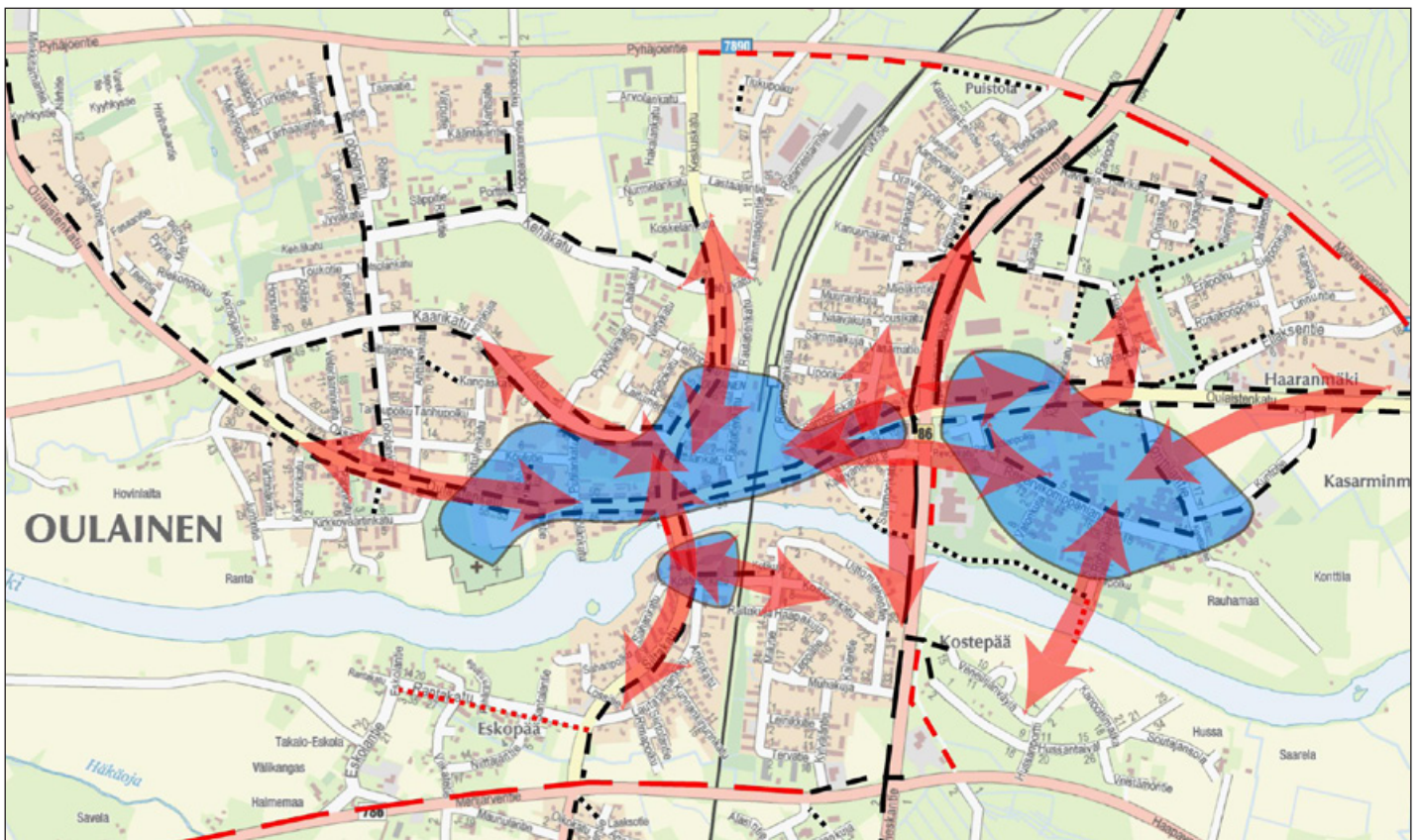
Haja-asutusalueella esitetään kevyen liikenteen väylää kantatiellä Ahonperän liittymästä Lumimetsän liittymään (maankäytön lisääntyessä), Merijärventielle Kylväjäntieltä Korventielle (asutuksen ja koulumatkojen takia) ja Matkanivantiellä taajamasta Lehtopäähän (asutuksen ja koulumatkojen takia).

Lähtökohtaisesti mopoilu on kielletty kevyen liikenteen väylillä. Kevyen liikenteen väylät onkin yleensä suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn lähtökohdista, eikä niissä ole huomioitu mopoilijoiden ajonopeuksia eikä



Kuva 25. Kevyen liikenteen väylän jatko Nahkurinkadulla K-marketin liittymästä alikulkuun menevälle väylälle.

tilantarvetta. Väylän ylläpitäjä voi joissakin tapauksissa sallia mopoilun väylällä. Viime vuosien aika on tehty useita selvityksiä Pohjois-Suomessa mopoilusta, ja mm. Oulun, Raahen ja Kajaanin seuduilla on luotu periaatteet mopojen paikasta liikenneverkolla. Samoja periaatteita esitetään noudatettavaksi myös Ylivieskan seudulla. Periaatteen mukaan mopoilu on sallittu kevyen liikenteen väylällä vain, valta- ja kanatein suuntaisilla väylillä, kun tien nopeusrajoitus on yli 60 km/h. Muita mahdollisia paikkoja ovat em. teiden risteykset tai alikulut sekä kapeat tai huonogeometriset tiet, jolla on runsaasti autoliikennettä. Oulaisten



Kuva 24. Oulaisten taajaman kevyen liikenteen tärkeät kohteet ja pääliikkumissuunnat.



alueella mopoilu sallitaan Ouluntien (kantatien 86) väylällä Pyhäjoentien risteyksestä pohjoiseen sekä taajaman sisääntuloteiden uusilla väylillä Matkanivantiellä (mt 7980) / Pyhäjoentiellä (mt 7890) ja Merijärventiellä (mt 786) / Haapavedentiellä (mt 786). Taajaman kohdalla alikulkuihin ei haluta mopoilijoita, koska niissä on runsaasti kevyttä liikennettä ja vanhimmat alikulut ovat ahtaita. Risteäminen kantatien kanssa on riittävän turvallista kiertoliittymässä. Samalla mopoilu ohjautuu pois alikuluista jatkuvilta asuinalueiden väyliltä. Ylivieskantiellä (kt 86) Haapavedentien risteyksestä etelään päin mopoilijoiden käytettävissä on rinnakkaiskadut, eikä nykyistä kevyen liikenteen väylä olla jatkamassa kantatien varressa kohti Ylivieskaa. Maanteillä liikennemäärät ovat kohtuullisen suuria ja tiet kapeita. Myös verkollinen tarkastelu puoltaa maanteiden mopoiluratkaisua.

Kevyen liikenteen turvallisuutta täydentävät väylien ja teiden risteysjärjestelyt. Lähtökohtana on, että kantatiellä risteäminen on eritasossa ja muilla teillä ja kaduilla käytetään suojatiesaarekkeita, korotettuja suojatietä tai muita ratkaisuja.

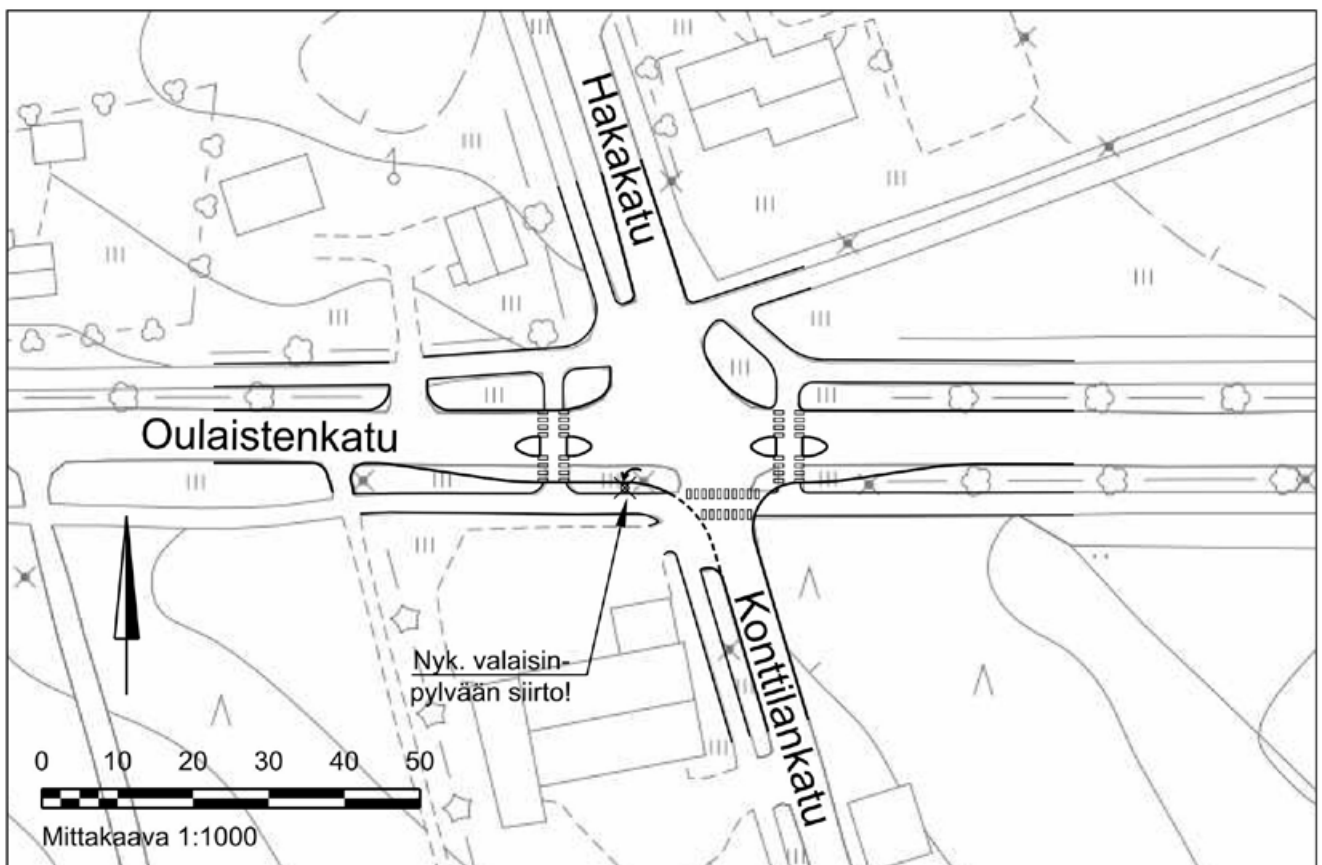
Alikulku esitetään kantatielle Piipsjärvellä nykyisen väylän päähän, kun uusi väylä rakennetaan Lumimetsäntielle. Kaavavaraukset alikulkua varten on syytä olla kantatiellä Pyhäjoentien ja Merijärventien risteyksissä. Kevyen liikenteen väylät ylittävät radan

nykyisten maantiesiltojen kautta Merijärventiellä (mt 786) ja Pyhäkoskentiellä (mt 7890). Radan alikulkuvaraus kaavassa on syytä säilyttää Miettimäen ja Kintunperän välillä.

Suojatiesaarekkeet esitetään:

- kantatielle Pyhäjärventien liittymään (kanavoinnin yhteydessä ennen alikulkua, ei suojatiermerkintöjä)
- Pyhäjoentielle Pohjolankadun risteykseen (ilman suojatietä)
- Matkanivantielle Oulaistenkadun risteykseen (ilman suojatietä)
- Oulaistenkadulle Vääpelintien ja Konttilantien risteykseen (Konttilantien saareke suunniteltava mahdollisesti viereen rakennettavan uimahallin järjestelyjen perusteella)
- Siltakadulle ja Amiraalintielle Merijärventien risteyksessä turvasaarekkeiden yhteydessä

Korotetut suojatiet esitetään Siltakadulla Rantakadun liittymään, Kaarikadulle Metsolan päiväkodin kohdalle, Kehäkadulle Laitakadun risteuksen (koulureitti) ja Re-



Kuva 27. Oulaistenkadun suojatiesaareke Konttilankadun risteyksessä (jatko suunnittelussa huomioitava mahdollinen uimahalli).

servikomppaniankadun ja Renonkadun risteykseen (voi olla myös risteysalueen korotus).

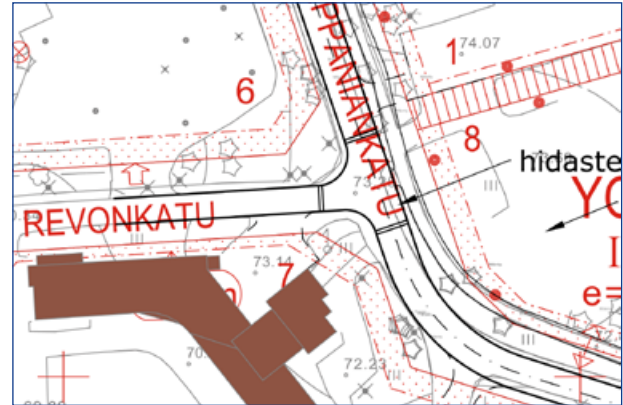
#### 4.6 Tasoristeykset

Alueella sijoittuvat tasoristeykset tullaan poistamaan ja korvaamaan joka risteysjärjestelyillä tai rinnakkais- teillä Seinäjoki – Oulu rataosan perusparannuksen yhteydessä.

#### 4.7 Joukkoliikenteen pysäkit

Toimivat joukkoliikenteen pysäkit on osa hyvää jouk- koliikenteen palvelua. Pysäkit on käyty läpi kantatien sekä kolmi- ja nelinumeroisten maanteiden osalta. Vähäliikenteisillä maantiellä pysäkkejä ei yleensä rakenneta, vaan linja-autot pysähtyvät tonttiliittymissä. Lisäksi taajamissa on katsottu pysäkkejä sen mu- kaan, kuin niistä on tullut palautetta.

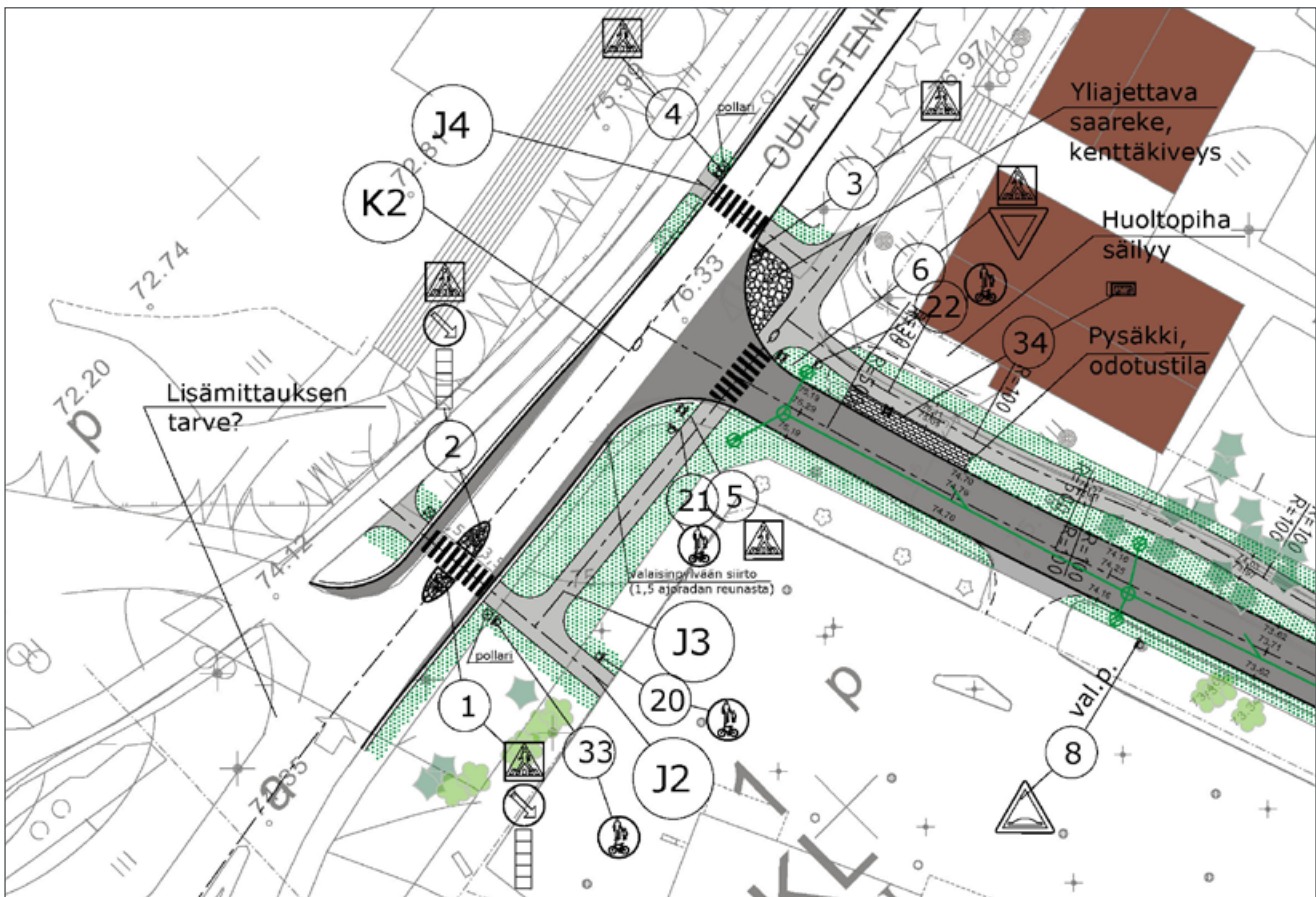
Uudet pysäkiparit esitetään Merijärventielle (mt 786) taajaman lähialueella Korventien liittymään ja Esko- lantien liittymän lähelle.



Kuva 28. Reservikomppaniankadun ja Revonkadun koro- tettu liittymäalue.

#### 4.8 Koulujen ympäristöt

Tämän suunnitelman tärkeänä kohteena ovat koulu- jen lähiympäristöt ja oppilaiden itsenäisesti kulkemat koulureitit. Tärkeä osa turvallista koulumatkaa ovat kevyen liikenteen väylät, jotka on todettu edellä.



Kuva 26. Ote Reservikomppaniankadun rakennussuunnitelmasta (Oulaistenkadun risteys).

Suunnittelun aikana käytiin läpi maastossa kaikki koulupihat. Oulaisissa koulujen pihat ovat pääsääntöisesti hyvässä kunnossa. Niiden kehittämiseksi esitetään seuraavia pieniä toimenpiteitä:

- Petäjaskosken etupihassa postilaatikot yms. siirretään autojen pysäköintialueelle tai maantien varteen sekä liittymää kavennetaan niin, ettei autoilla ajeta pääoven eteen
- Lehtopään koulun sisääntuloa kavennetaan niin, ettei saattoliikenne aja koulun pihaan vaan kaikki saatto tapahtuu olemassa olevan saattopihan kautta
- Jauhinkankaan koulun saattopihassa erotetaan ohi menevä kevyen liikenteen väylä materiaalieroin, pollarit tms. olisivat parempi ratkaisu, mutta ne estävät linja-autoja ja huoltoa liikaa
- Juho Oksan koulun viereen rakennetaan kääntöpaikka ja pysäköintialue ns. Nurmen talon tontille

Yleisesti voidaan todeta, että pyöräilyn olosuhteiden helpottamiseksi pyörätelineet olisi syytä olla katettuja.

4. 9

## Esteettömyys

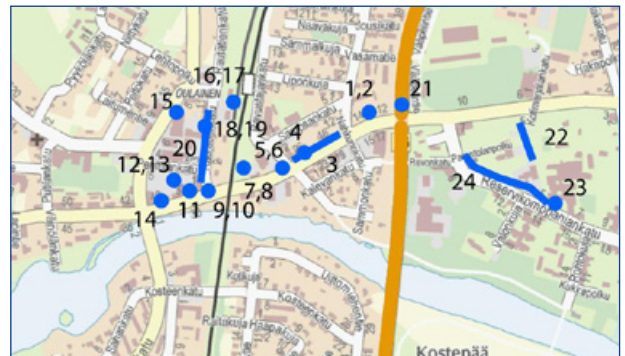
Esteettömyyden tavoitetaso voidaan määritellä perustasoksi tai erikoistasoksi. Perustason esteettömyys on oltava kaikkialla julkisilla alueilla ja rakennuksissa. Erikoistasoa käytetään ydinkeskustassa ja siellä, missä liikkuu runsaasti vammaisia, vanhuksia ja lapsia. Lisätietoja löytyy mm. [www.esteeton.fi](http://www.esteeton.fi) ja Helsingin kaupungin ja invalidiliiton kotisivuilta.

Oulaisissa erikoistason alueita ovat Oulaskankaan alue ja ydinkeskusta sekä niiden väliset kevyen liikenteen yhteydet (kantatien alikulkujen kautta menevät yhteydet).

Oheisessa taulukossa on esitetty esteettömyyskävelyllä havaitut puutteet ja ongelmat. Taulukossa on myös esitetty korjaustoimenpide ja päätoteuttajavastuu. Pääosin korjaus ehdotukset ovat pieniä niin rakentamisen kuin kustannustenkin kannalta. Edullisinta olisi, jos samantyyppisiä toimenpiteitä voitaisiin tehdä yhteishankkeena useamman vastuutahon kanssa. Erikoistasoon pääsemiseksi tarvitaan usein kadun perusparannus. Koska Oulaisissa on vast'ikään kunnostettu mm. Oulaistenkatua, erikoistason rakentaminen vie vuosia. Siksi esitetyillä toimenpiteillä pyritään varmistamaan perustason esteettömyys.



Kuva 29. Esteettömyyden erikoistason alue ja reitit.



Kuva 30. Esteettömyyden toimenpidekohteet, ks. seuraava taulukko.

4.10

## Reittien risteämijärjestelyt

Kelkkailureittien ja –urien ylityskohtissa kiinnitetään huomiota näkemiin ja reitin tasaukseen. Reitillä tulee olla ns. lepotasanne, jotta kelkan voi pysäyttää turvallisesti ja lähetä helposti liikkeelle. Risteykset merkittään reittimerkein (kelkkareitti ja STOP-merkki) sekä punaisiin aidoin, jotka muodostavat reittiin mutkia juuri ennen tien ylityskohtaa. Kelkkareitti- ja STOP-merkkejä asennetaan jokaiseen ylityskohtaan neljä kappaletta neljään pystytyspylvääseen. Tarkemmat ohjeet ylityskohdan merkitsemisestä saa ohjekortista Tietoa tiensuunnitteluun (TTS) nro 82, Liikennevirasto.

Oulaisissa reitinpitäjän on syytä tarkistaa risteysjärjestelyt ohjeistuksen mukaisiksi.

OSOITE	KOHDE	ONGELMA	VASTUU-TAHO	TAVOITE-TASO	PARANNUSESITYS
1 Kaupungintalon piha	luiska ja porras pääovelle	kaide puuttuu (portaassa pieni kaide)	kaupunki	erikoistaso	lisätään kaide molemmin puolin sekä luiskaa että porrasta
2 Kaupungintalo	pysäköintialue	inva-paikka puuttuu	kaupunki	erikoistaso	merkittään pysäköintialueen reunimmaiseksi paiaaksi, joka on lähinnä pääovea
3 Oulaistenkatu	uudet pysäköintitaskut	kapeat pysäköintiruudut ja korkea reunakivi	kaupunki	perustaso	levennetään taskuja kaventamalla taskun ja kevyen liikenteen väylän välistä kivestä ja muutetaan reunatuki viistetyksi
4 Ruoka-keidas	luiska ovelle	kapea ja kaide puuttuu	kiinteistön-omistaja	perustaso	lisätään kaide seunä puolelle
5 Oulaistenkadun ja Ravustajankadun liittymä	länsineljännes	kevyen liikenteen väylä ja suojatien päät eivät erotu ajoradasta	kaupunki	perustaso	lisätään matala reunatuki liittymän kaarelle ja suojatien päähän
6 Oulaistenkadun ja Ravustajankadun liittymä	Oulaistenkadun länsisemmän suojatien eteläpää (Herkkugrilli)	vesilätäkkö	kaupunki	perustaso	korjataan tasaus
7 Tekninen palvelukeskus	sisäänkäynti	vain pitkät portaat	kaupunki	perustaso	jjos rakennusta ei voida korjata sisäänkäynnin osalta, tuodaan soittokello portaiden alapäähän
8 Tekninen palvelukeskus	pysäköintialue	inva-paikka puuttuu	kaupunki	perustaso	merkittään
9 Oulaistenkadun ja Rautatienkadun risteys	suojatien päät	jyrkkä nousu	kaupunki	perustaso	korjataan kevyen liikenteen väylän tasaus
10 Oulaistenkadun ja Rautatienkadun risteys	kevyen liikenteen väylä risteuksen pohjoispuolella	kapea väylä	kaupunki	perustaso	levennetään väylä, jos risteysjärjestelyitä muutetaan
11 R-kioski	sisäänkäynti	vaatimaton luiska	kiinteistön-omistaja	perustaso	levennetään luiskaa ja oven edustan tasannetta, lisätään kaide
12 Kela	sisäänkäynti	päällyste epätasainen	kiinteistön-omistaja	perustaso	uudelleenpäällystys
13 Kela	pysäköintialue	inva-paikka puuttuu	kiinteistön-omistaja	perustaso	merkittään viereisen pysäköintialueen reunapaikaksi
14 Ravintola-Oulus	sisäänkäynti	vain portaat sisään ja 2. kerrokseen	kiinteistön-omistaja	perustaso	luiska kaiteineen sisäänkäynnit yhteyteen ja porrashissi sisälle

OSOITE	KOHDE	ONGELMA	VASTUU-TAHO	TAVOITE-TASO	PARANNUSESITYS
15 Keskuskatu	Tokmannin p-alue huoltopihan vieressä	p-alue ei erotu kevyen liikenteen väylästä	kiinteistön-omistaja + kaupunki	perustaso	rajaus rakennetaan pollareilla tai reunakivillä p-alueen ja väylän väliin (p-paikat vähenevät)
16 Rautatieasema	alikäytävään johtavan portaikon yläpää	hissiopaste	Liikennevirasto	erikoistaso	poistetaan hissitunnus (hissii ei ole, vain luiska)
17 Rautatieasema	alikäytävään johtava portaikko ja alikulku	pimeä, portaissa ei huomiomerkitöjä, vaatimattomat kaiteet	Liikennevirasto	erikoistaso	portaikko uusitaan kokonaan, rakennetaan hissi, uusitaan alikulun valaistus ja kaiteet
18 Apteekki	sisäänkäynti	vaatimaton luiska	kiinteistön-omistaja	perustaso	rakennetaan kaiden ja parempi luiska
19 Apteekki	pysäköintialue	inva-paikka puuttuu	kiinteistön-omistaja	perustaso	merkitään viereisen pysäköintialueen reunapaikaksi
20 Rautatienkatu	kadun länsipuolen jalkakäytävä	epätainen, leveyden vaihtelee, kaltave liittymien kohdalle	kaupunki	perustaso	peruskorjataan, luiskatut reunakivet liittymien läpi, jolloin jalkakäytävä on tasaisempi
21 Oulaistenkadun suuntainen kevyen liikenteen väylä	kantatien alikulku	jyrkkäkö nounu	kaupunki+ELY	erikoistaso	levähdystasanteet + penkit molemmin puolin alikulua
22 Oulaskankaan sisäänvalo Oulaistenkadulta	jalkakäytävä	routavaurioita	kaupunki+ppshp	erikoistaso	uudelleenpäällysty
23 Terveyskeskus	sisäänkäynti	jyrkkä nousu	kaupunki	erikoistaso	Reservikomppanienkadun perusparannuksen suunnittelu yhteydessä tutkitaan mahdollisuus loivempaan sisäänuloon, erillinen kevyen liikenteen käytävä Reservikomppanienkadulta, opastus "alaovelle" josta hissiyhteys ylös
24 Reservikomppanienkatu	kevyen liikenteen väylä	jyrkkiä nousuja, päällyste puuttuu tai huonokuntoinen	kaupunki	perustaso / erikoistaso	Reservikomppanienkadun perusparannuksen suunnittelu yhteydessä tutkitaan mahdollisuus loivempiin väyliin, päällysteet korjataan

## Muut toimenpiteet

### Tievarsimainokset

Lähtökohtaisesti asemakaava-alueen ulkopuolella ja asemakaavan mukaisella tieliikennealueella on kielletty maantien käyttäjille suunnattujen ulkomainosten pystyttäminen. Kiellosta voidaan poiketa, mikäli mainosta voi pitää tärkeänä liikenteenopastuksen, matkailun tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisenä. Kielto ei myöskään koske tilapäistä mainostamista, kuten kokoukset, huvitilaisuudet ja vaalit. Tien läheisyydessä tapahtuvaa toimintaa saa mainostaa rakennuksessa tai sen läheisyydessä, esimerkiksi huoltoasemien mainostornit. Mainokset on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu hyvin ympäristöön eikä heikennä liikenneturvallisuutta.

Mainoksen lupaviranomainen on ELY-keskus, kun mainos sijoittuu asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaavan tieliikennealueelle. Muussa tapauksessa lupaviranomainen on kunta. Kunnan on pyydettävä lausunto ELYltä, jos mainoksen informaatio on suunnattu maantien käyttäjille. Mainosten luvan myöntämisessä on huomioitava tasapuolisuus.

Katualueilla tai katujen käyttäjille suunnattujen mainoksista voi päättää kiinteistönomistaja ja kunta. Lähtökohtaisesti katualueille ei sallita pysyviä mainoksia. Jos mainoksia halutaan pystyttää, ne tulee sopeutua katu ympäristöön, ne eivät saa heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä, kunnossapitoa katu ympäristöä, kaupunkikuvaa eikä turmella katurakenteita. Pysyvät mainokset tulee tehdä suunnitellusti, koko taajamaa tai osa-alueita koskevaksi. Yhtä yritystä tai palvelua varten ei hyväksytä pysyviä mainoksia katualueella vaan mainokset tulee olla vaihtuvia, esimerkiksi linja-autokatosten tai mainostelineiden vaihtuvat mainokset.

Katualueille sallitaan tilapäiset mainokset, jos ne liittyvät tapahtumaan, valleihiin tai vastaaviin lyhyen aikaa esillä oleviin tapahtumiin. Tilapäisiä mainoksia ei saa pystyttää ajoradalle, kevyen liikenteen väylälle tai jalkakäytävälle. Mainokset eivät saa myöskään peittää näkemiä, liikennemerkkejä, eivätkä saa heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä tai kadun kunnossapitoa. Tilapäisetkään merkit eivät saa vahingoittaa katurakenteita, eivätkä aiheuttaa muutakaan vaaraa, esimerkiksi tuuli ei saa heittää mainoksia väylille.

### Liikennemerkit

Liikennemerkkien asettamisessa kadun tai tien varteen on oltava johdonmukainen ja noudatettava tarkoin annettuja ohjeistuksia ja periaatteita. Esimerkiksi taajama- ja nopeusrajoitusalueiden merkitsemisessä

on huolehdittava, että se on aukotonta eli alueelle ei pääse mistään suunnasta kulkematta ao. rajoitusmerkin kautta. Myös aluerajoitusten päättyminen on merkittävä aukottomasti. Oulaisissa ei tässä suhteessa ole isoja ongelmia, mutta vanhentuneita liikennemerkkejä on edelleen käytössä. Liikennemerkit on uusittava säädösten mukaisiksi mahdollisimman pian.

Kantatielle lisätään suunnitetaulut taajaman eteläpuolelle ennen Kivikkokankaan liittymää. Toimivat koulut on syytä viitoittaa päätien suuntaan näkyvin osoiteviitoin, joita esitetään lisättäväksi.

## Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman hankkeet on esitetty tavoitteellisessa toteuttamisjärjestyksessä seuraavassa taulukossa. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyn tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kaupungin ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpideohjelmassa esitetty järjestys todennäköisesti muuttuu sitä enemmän mitä myöhemmässä vaiheessa toteutettaviin hankkeisiin edetään.

Kiireellisimmiksi toimenpiteiksi esitetään:

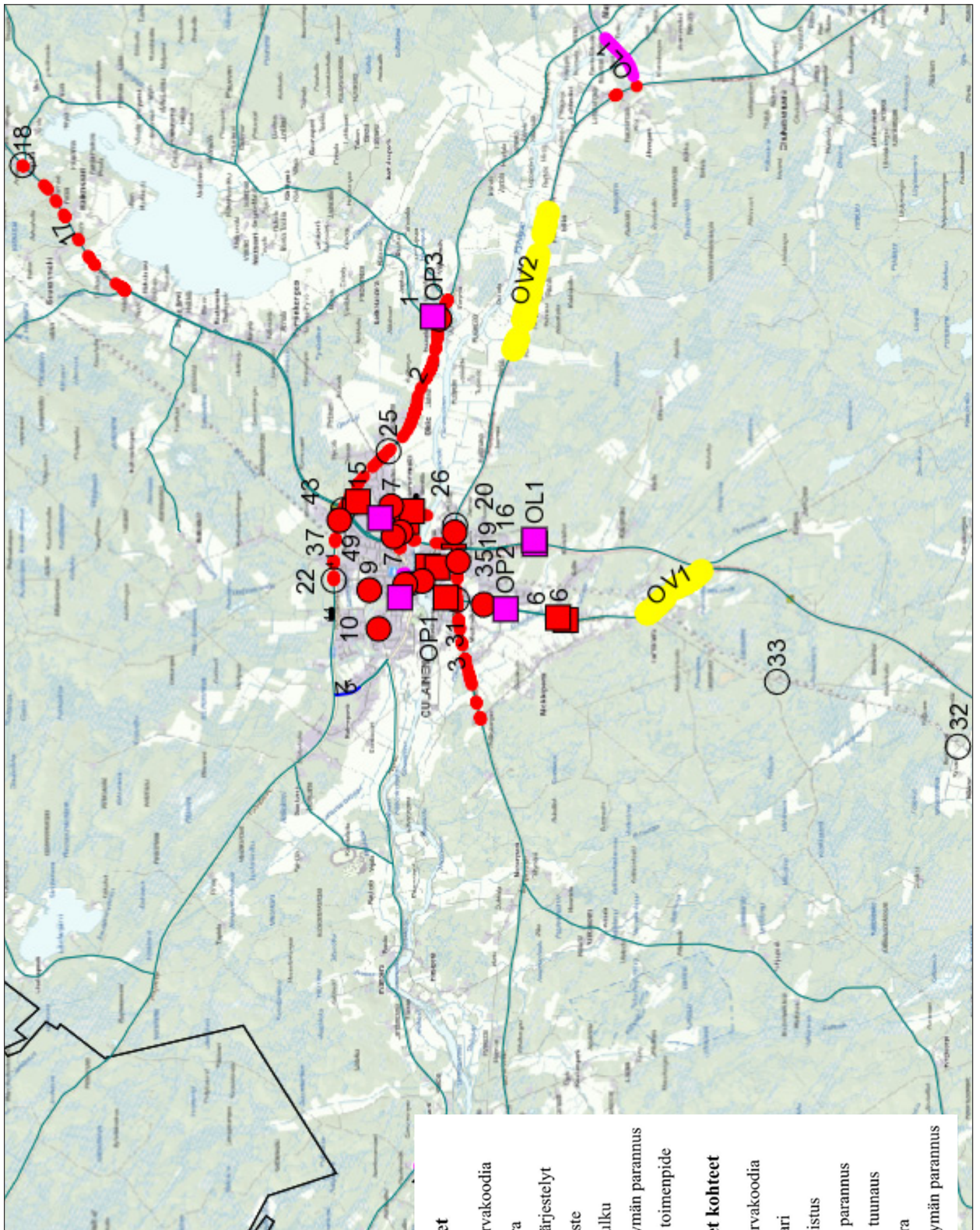
- kevyen liikenteen väylä Matkanivantielle välille Oulaistenkatu - Lehtopää
- kevyen liikenteen väylä Merijärventielle välille Takojankatu - Korpitie
- Reservikomppaniankadun ja lähialueen liikennejärjestelyt
- Oulaistenkadun ja Siltakadun kiertoliittymä

Lukuisia kohteita on esitetty parannettavaksi aloitteissa ja kyselyvastauksissa. Liitteeseen 2 on kerätty ne viime vuosien esiin nousseet ongelmapaikat, joihin ei tässä suunnitelmassa ole esitetty toimenpidettä. Taulukossa on myös lyhyt perustelu, miksi kohde tai esitys ei ole noussut toimenpideohjelmaan.

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kiire	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päiväystuu
1	Hidastetöyssyt Matkamiantielle koulun molemmin puolin	7980	13	353			2	kpl	30000	1	0,003	281	Sinitöyssyt	Matkamiantie/Pärekuja	Ely
2	Keveyen liikenteen väylä	7980	13	2700	13	0	2700	m	760000	1	0,006	101	Oulaistenkadulta Honkarammantielle	Matkamiantie	Ely
3	Keveyen liikenteen väylä	786	8	4699	8	2744	1955	m	550000	1	0,003	101	Siltakadulta rauhanyhdistykselle lähikiinteistöjen liikennejärjestelyt ja kadun perusrannus	Merijärventie	Ely
4	Kadun perusrannus						750	m		1		658	perusrannus	Reservikomppaniantie	Kunta
5	Kiertoliittymä						1	kpl	300000	1		288	Silta huomioitava	Oulaistenkatu/Siltakatu	Kunta
6	Hidaste	18301	1	2515			1	kpl	15000	1	0,001	653	Sinitöyssyt Korventien liittymään	Amiraalintie	Ely
6	Keveyen liikenteen järjestelyt ja hidaste	18301	1	2641			1	kpl	25000	1	0,001	653	Sinitöyssyt, ylityskohta ja väylä kohti Törmänhovia	Amiraalintie	Ely
7	Suojatiesaareke						1	kpl	15000	1		281	Suunnitellaan mahdollisen uimahallin yhteydessä.	Oulaistenkatu/Kuntokatu	Kunta
7	Suojatiesaareke						1	kpl		1		281	Huomoidaan myös yhteydet S-markettiin. Sisältyy Reservikomppaniantien perusrannukseen)	Oulaistenkatu/Väapelintie	Kunta
9	Suojatie						1	kpl	2000	1		603	Kehäkadulle suojatie (onko jo)	Kehäkatu/Laitakatu	Kunta
10	Korotettu suojatie						1	kpl	20000	1		601	Päiväkodin kohdalla yhteys rantareitiltä aikuluukuun, korvaa kantatien yhteyden	Kaarikatu	Kunta
11	Keveyen liikenteen väylä						250	m	70000	1		101	Yhteyden		Kunta
12	Keveyen liikenteen väylä						170	m	45000	1		101	Yhteys huoltoasemalta aikuluukuun		Kunta
13	Suojatie- ja liittymäjärjestelyt												Suojatien siirto torin kohdalle ja S-marketin liittymän kehittämisen sekä mahdollinen p-paikka Keskuskadulla	Keskuskatu	Kunta
14	Kadun yksisuuntaistaminen						60	m	15000	1		1	Pohjoiseen päin	Rautatienkatu	Kunta
16	Kivikkokankaan suunnistustaulut ennen liittymää	86	12	2791			2	kpl	5000	1		1	Paikalliskohteen viitta (Kivikkokangas) on	Ylivieskantie	Kunta
17	Keveyen liikenteen väylä	86	15	25	15	2640	2615	m	740000	2	0,002	101	Ahonerän liittymä - Lumimetsän liittymä	Ouluntie	Ely
18	Väistötila	86	15	2638			1	kpl	50000	2	0,007	289		Ouluntie/Lumimetsäntie	Ely
19	Suojatiesaareke	786	8	5336			1	kpl	30000	2	0,002	281	Pääsuunnan suojatiesaareke	Merijärventie/Takojankatu	Ely
20	Väistötila	786	9	347			1	kpl	50000	2	0,003	289		Haapavedentie/Hussanporrtti	Ely
21	Yksityistiejärjestelyt	7890	1	820			1	kpl	2000	2	0,002	223	Lammassojatien liittymän katkaisu. Keveyen liikenteen yhteys säilyy.	Pyhäojentie/Lammassojantie	Ely ja kunta
22	Väistötila	7890	1	1153			1	kpl	50000	2	0,003	289	Pyhäojentielle Keskuskadun liittymään	Keskuskatu/Pyhäojentie	Ely
23	Yksityistiejärjestelyt	7890	1	1622			1	kpl	2000	2	0,001	223	Hopeapolun liittymän katkaisu. Keveyen liikenteen yhteys säilyy.	Pyhäojentie/Hopeapolku	Ely ja kunta
24	Yksityistiejärjestelyt	7980	13	2850			1	kpl	2000	2	0,002	223	Eliaksentien liittymän katkaisu. Keveyen liikenteen yhteys säilyy.	Matkamiantie/Eliaksentie	Ely ja kunta
25	Suojatiesaareke	7980	13	2702			1	kpl	30000	2	0,003	289	Keveyen liikenteen ylityskohta saarekkeessa, liittyy keveyen liikenteen väylän rakentamiseen	Matkamiantie/Oulaistenkatu	Ely
26	Korotetut liittymäalueet						3	kpl		2		601	Reservikomppaniantien kadun katuristeyksiin, sisältyy Reservikomppaniantien perusrannukseen.	Reservikomppaniantie	Kunta
27	Suojatiesaareke						1	kpl	40000	2		281	Pysäkit huomioitava	Siltakatu/Kosteentatu	Kunta
28	Yksityistiejärjestelyt	786	8	4041	8	4399			30000	2	0,002	223	Eskolantie - Maunulantien - Kortteentien liittymäjärjestelyt (liittymien vähentäminen ja liittymien muotoilu)	Merijärventie	Ely ja kunta
29	Saareke	786	8	4718			1	kpl	50000	2	0,003	290	Turva/pisarasarekkeet	Merijärventie/Siltakatu	Ely
30	Kanavointi	86	13	2019			1	kpl	350000	2	0,026	284	Kanavointi	Ouluntie/Matkamiantie	Ely
31	Korotettu suojatie	18301	1	3860	1	3860	1	kpl	20000	2	0,004	601	Amiraalintien / Metsäsäjäntien liittymään	Amiraalintie/Metsäsäjäntie	Ely

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kiire	Heva	Hnro	Huom	Katusoitte	Päävastuu
32	Tasoristeysjärjestelyt							kpl				305	Hanhiperän rautatien tasoristeys	Nikkarintie	Ely
33	Tasoristeysjärjestelyt							kpl		2		305	Anttilan rautatien tasoristeys		Ely
34	Kevyen liikenteen väylä	786	10	1165	10	780	385	m	100000	2	0,000	101	Väilille Lehtimäentie-Siltatie (koulun kohta)	Haapavedentie	Ely
35	Saareke	786	9	234			1	kpl	30000	2	0,002	603		Haapavedentie/Kivikankaantie	Ely
36	Kevyen liikenteen aikukku	86	13	38			1	kpl	500000	3	0,008	131		Ylivieskan tie	Ely
37	Kevyen liikenteen aikukku	86	13	1983			1	kpl	500000	3	0,007	131		Ouluntie	Ely
38	Kevyen liikenteen väylä	786	8	5330	8	4730	600	m	200000	1	0,003	101	Kylväjäntieltä Siltakadulle radan ylikulkusillan kautta Väylän leventäminen ja ajoradan kaventaminen	Merijärventie	Ely
39	Kevyen liikenteen väylän leventäminen									2		102	Siltaremontin yhteydessä	Siltakatu	Kunta
40	Kevyen liikenteen väylä						40	m	10000	2		101	K-marketin liittymästä alkuun menevälle väylälle	Nahkurinkatu	Kunta
41	Kevyen liikenteen väylä	7890	1	0	1	1153	1150	m	370000	3	0,002	101	Keskuskatu - kt 86 ylikulkusillan kautta	Pyhäjoentie	Ely
42	Kaide	18217	3	3140	3	3630	490	m	20000	3	0,000	639	Kaiteen täydentäminen	Pyhäjoentie	Ely
43	Kevyen liikenteen väylä	7890	1	177			1	kpl	25000	3	0,002	281	Yhtys sekä yhteydet Pohjolankadulta tehtaan väylälle	Pyhäjoentie/Tukkitie	Ely
44	Yksityistiejärjestelyt						110	m	20000	3		223	Yksityistie liittymien yhdistäminen	Hopeasaari	Ely ja kunta
45	Kevyen liikenteen yhteys								1000000	3		101	Kevyen liikenteen silta Pyhäjoen yli	Rohtokuja	Kunta
46	Kevyen liikenteen väylä	7980	13	2700	13	2040	660	m	190000	3	0,001	101	Oulaistenkadulta kt 86:lle, verkollinen tarve	Matkanvantie	Ely
47	Kevyen liikenteen väylä						200	m	55000	3		101	huoltoasema vieritse Kivikankaantielle		Kunta
48	Korotettu liittymäalue						2	kpl	50000	3		653	Haapakujan ja Muhakujan liittymiin	Miilutie	Kunta
49	Ajoväylä						60	m	30000	3		1	Kotimärjalankadun päästä P-alueelle	Kotimärjalankatu	Kunta
N3	Nopeusrajoituksen muutos						100	m	1000	1		678	uusi nopeus 30 km/h (koulu)	Pärekuja	Kunta
N4	Nopeusrajoituksen muutos						200	m	1000	1		0	Sairaala ympäristöön 30 km/h, Valonkuja-Rohtokuja	Reservikomppanankatu	Kunta
N5	Nopeusrajoituksen muutos	18229	1	0	1	456	456	m	1000	1	0,005	686	80 km/h -> 50 km/h	Oulaistenkatu	Ely
N6	Nopeusrajoituksen muutos	7980	13	492	12	5322	550	m	1000	1	0,007	676	Koulu aikainen 40 km/h koulun kohdalle	Matkanvantie	Ely
OV1	Valaistus	18301	1	0	1	1180	1180	m	25000	1	0,003	362	nykyisen valaistuksen jatkaminen	Amiraalintie	Ely ja kunta
OV2	Valaistus	786	9	3400	9	5600	2200	m	70000	1	0,010	362	Pokelanmäen kohdalla	Haapavedentie	Ely
OV3	Valaistus	18334	1	143	1	928	785	m	20000	2	0,002	362	Tarkista tierekisteri!	Siltatie	Ely ja kunta
OV4	valaistus	18220	1	350	1	1340	990	m	25000	2	0,001	362	Nykyisen valaistuksen jatko koulureitillä	Petäjäskoskentie	Ely ja kunta
OP1	Linja-autojen kääntöpaikka						1	kpl	5000	1		1	reitintä	Putilankatu	Kunta
OP2	Saattopihan erottelu						1	kpl	5000	1		1	erotetaan Jauhinkankaan koulun saattopiha kevyen liikenteen väylästä esim. materiaalierolla	Amiraalintie	Ely ja kunta
OP3	Porttimainen rakenne						1	kpl	2000	1		1	erotetaan Lehtopään koulun välituntipiha selkeämmin ajoväylästä	Pärekuja	Kunta
OL1	Taajama-merkin lisäys						1	kpl	1000	1		1	Kivikankaantien eteläpäähän	Kivikankaantie	Kunta



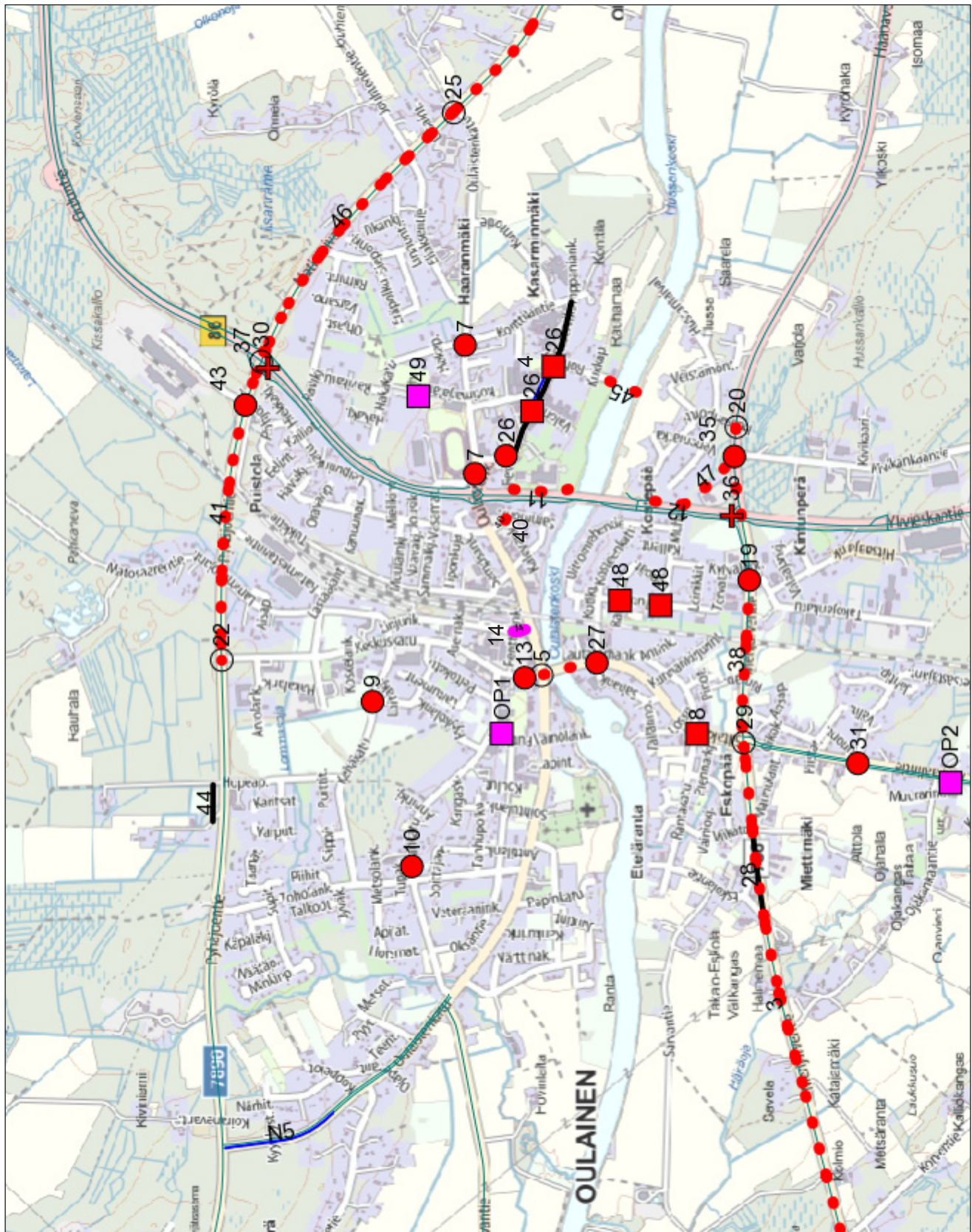


**Pistekohteet**

- Ei tarvakkoodia
- Nopra
- jkp-järjestelyt
- Hidaste
- + Alikulku
- Liittymän parannus
- ▲ Muu toimenpide

**Viivamaiset kohteet**

- Ei tarvakkoodia
- - Kevari
- - Valaistus
- Tien parannus
- - Tien tuunaus
- Nopra
- - Liittymän parannus



•• Liittymän parannus

## 5 Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuus-riskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksi-en seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden paranta-minen pienin toimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkintöjen näkyvyydestä huolehtiminen, tal-vikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivujoaluiskien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilöva-hinko-onnettomuuksien määrää vuositasona, mutta vaikuttavat tielläliikkujan yleiseen viihtyvyyteen, asen-teisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikennenympäristö kielii vastuuntunnosta, joka ”tart-tuu” tielläliikkujaan. Toimiva liikennenympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja myös alueen ”imagoa”, jolloin liiketoimintaedellytykset paranevat.

Suuremmat hankkeet vaativat toimenpidesuunnittelun lisäksi rahoituksen järjestämistä. Isojen hankkeiden toteutuminen onkin kiinni päättäjien mahdollisuuksista myöntää rahoitusta.

Keskustan alueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Tämä korostuu erityisesti koulujen läheisyydessä. Uusilla kevyen liikenteen väylillä ja turvallisemmilla risteämisjärjestelyillä voidaan myös ohjata kuntalaisia käyttämään autoilun sijasta yhä enemmän kevyttä liikennettä.

Tärkeä osa liikennenympäristön parantamista on toi-menpiteistä tiedottaminen ja niiden perusteleva. Suurin osa Oulaisissa päivittäin liikkujista on joko paikallisia tai lähikunnista tulevia, joten paikallinen ja seudullinen toistuva tiedottaminen tavoittaa parhaiten liikkujat. Liikennekasvatuksen rooli onkin merkittävä.

Esitettyjen toimenpiteiden rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 6,6 miljoonaa euroa, josta kau-pungin osuus on noin 1,8 miljoonaa euroa. Ensimmäisen vaiheen kustannukset ovat yhteensä noin 2,0 miljoonaa euroa.

Laskennallisesti tehokkaimmin henkilövahinko-onnet-tomuuksia vähentävät maanteille tehtävät toimenpi-teet. ELY-keskuksen maanteille Oulaisen kaupungin alueella kohdistuvien kaikkien toimenpiteiden vai-kutus on noin 0,13 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Edellisessä taulukossa vähe-nemät on esitetty toimenpiteittäin.

## 6 Jatkotoimenpiteet

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympä-ristökeskus ja Oulaisten kaupunki hyväksyvät suun-nitelman ohjeelliseksi jatkosuunnittelun pohjaksi. Toteuttamistahtoa vahvistetaan ja toimenpiteiden rakentamismahdollisuuksista keskustellaan kau-pungin ja ELY -keskuksen johdon välillä käytävissä kuntaneuvotteluissa.

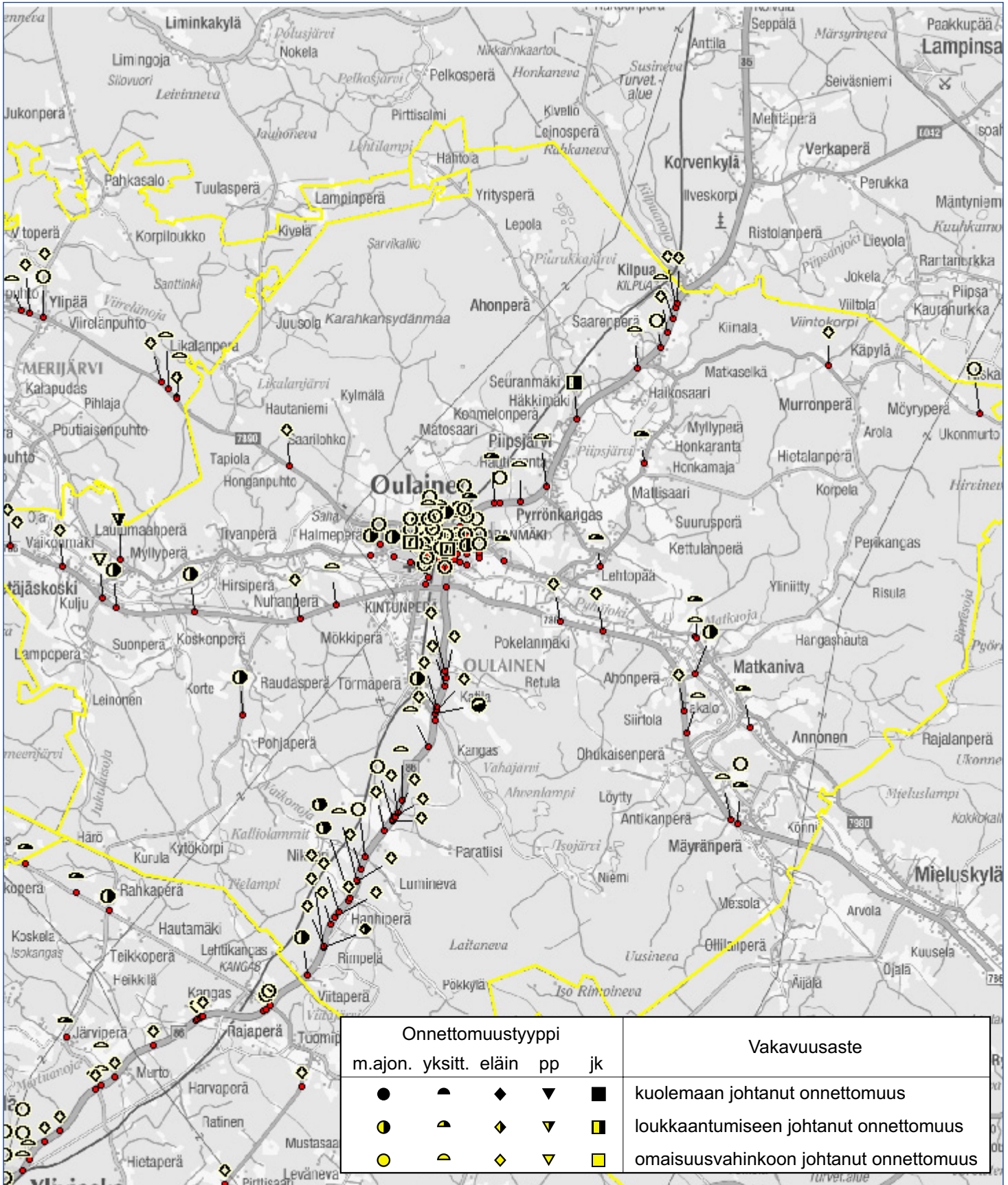
Halvimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimuutok-set ja suurin osa esteettömyyteen liittyvistä paranta-misesityksistä, voidaan toteuttaa heti hyväksymisen jälkeen. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laa-jempien urakoiden yhteyteen tai silta-, päällyste- tai kunnossapitourakoihin. Suuri osa esitetyistä toimen-piteistä vaatii tarkempien suunnitelmien laatimisen ja rahoituksen varmistamisen.

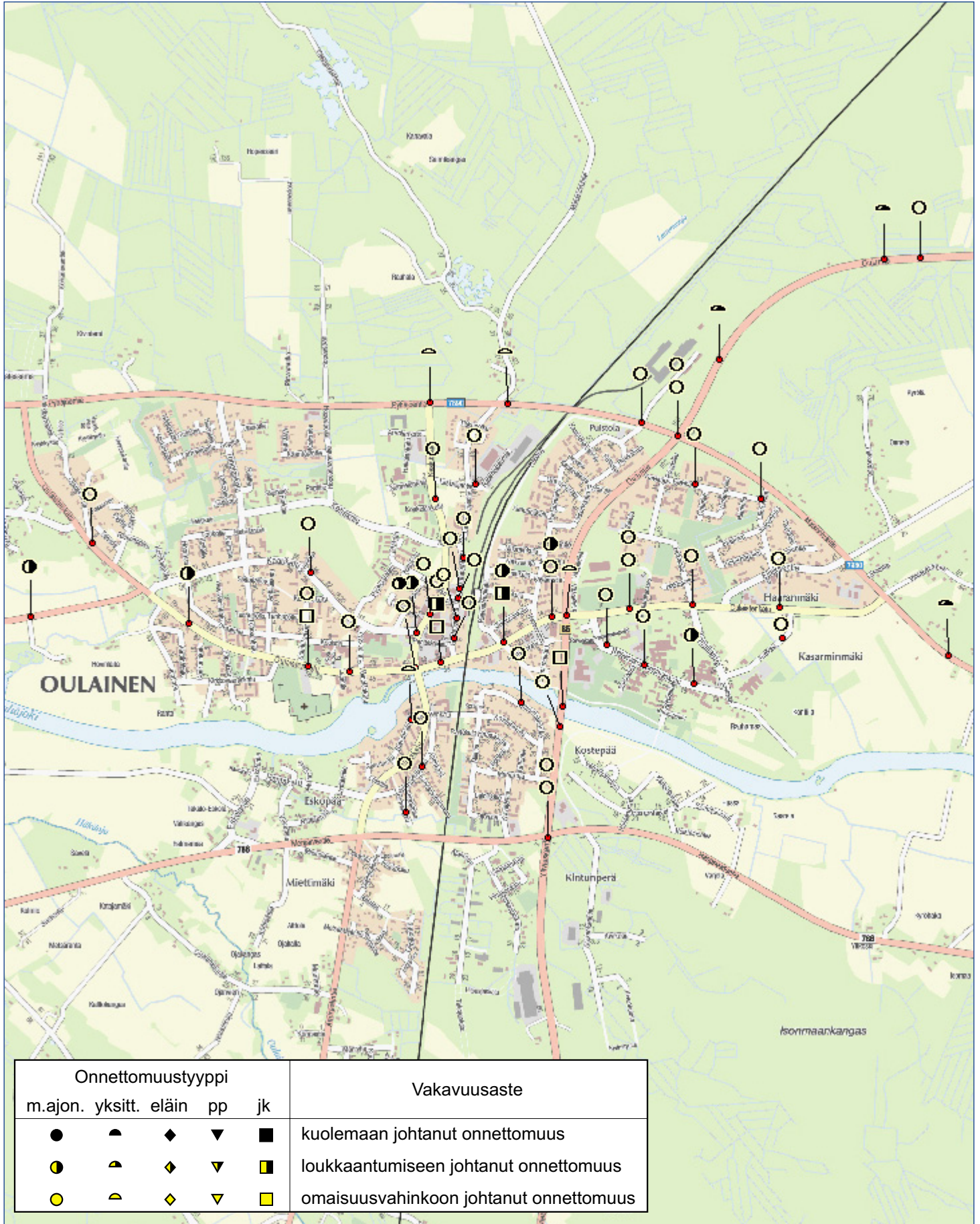
Ensivaiheen kiireellisimmiksi todettujen pienien toi-menpiteiden osalta on syytä käynnistää tie- ja / tai rakennussuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen järjestäminen. Tällaisia ovat:

- kevyen liikenteen väylä Matkanivantielle välille Oulaistenkatu - Lehtopää
- kevyen liikenteen väylä Merijärventielle välille Amiraalintie - rauhanyhdistys
- Reservikomppaniakadun ja lähialueen liiken-nejärjestelyt
- Oulaistenkadun ja Siltakadun kiertoliittymä

## **7 Liitteet**

- 1 Onnettomuuskartat**
- 2 Luettelo kohteista, joihin ei esitetty toimepidettä**
- 3 Esimerkki liikenneturvallisuuustyön sisällöstä**





Kohde / aloite	Lähde	Aloitevastaus	kenneturvallisuussuunnittelun ratkai
Suojatie kantatielle jokisillan pohjoispuolelle rantaväylän jatkoksi	Kunnalle tullut aloite (11.5.2012)		Rantaväylän liikenne pyritään ohjaamaan nykyiseen alikulkuun rakentamalla väylä  Reservikomppianikadulla pyritään hillitsemään ajonopeuksi monin tavoin, koska katu on erikoisympäristössä (sairaala, terveys yms. palvelut). Tasa-arvoiset risteykset ovat tehokas keino hillitä ajonopeuksia. Kadun perusparannuksen yhteydessä selvitetään mahdollinen hidaste.
Revonkadun liittymään kärkikolmio	Kunnalle tullut aloite (19.5.2011)		Pohjolankadulla on hidaste viikkaimman suojatie kohdalla. Tasa-arvoisten liittymät hidastavat ajonopeuksia. Hidasteita voidaan tehdä mikäli ajonopeudet ovat edelleen ongelma
Pohjolankadulle hidasteita nopeuksien hillitsemiseksi	Kunnalle tullut aloite (19.5.2011)		Kaarikadun toisella puolen on kevyen liikenteen väylä. Omakotitalojen takia ei kannata tehdä toista väylää, varsinkin kun väylä ei mahdu nykyisen ajoradan ja tonttien väliin. Rakentaminen vaatisi asemakaavamuutoksen ja ison katuremontin eikä ole liikenneteknisestiäkään perusteltavissa.
Kaarikadulle kevyen liikenteen väylä heilunaiseurakuntatalolta pohjoiseen ja suojatiejärjestelyt	Kunnalle tullut aloite (4.05.2011)		
Lampoperäntien (mt 18227) perusparannus ja päällystäminen	ELYlle tullut aloite (20.8.2009)	Toimenpide käsitellään ylläpidon suunnittelun yhteydessä (ELYn vastaus 4.11.2009).	Toimenpide ei kuulu liikenneturvallisuussuunnitelmaan.

<p>Kalapudas - Irva maantien (mt 18217) kunnostaminen</p>	<p>ELYlle tullut aloite (13.5.2009)</p>	<p>Toimenpide käsitellään ylläpidon suunnittelun yhteydessä (ELYn vastaus 18.5.2009).</p>	<p>Toimenpide ei kuulu liikenneturvallisuuksuunnitelmaan.</p>
<p>Pyssäkkikatoksen rakentaminen Matkannivantielle (mt. 7980)</p>	<p>ELYlle tullut aloite (7.5.2007)</p>	<p>Pysäkin vähäisten käyttäjämäärän vuoksi katosta ei rakenneta. (ELYn vastaus 22.8.2007)</p>	



KOHDERYHMÄ	TOIMINTA	VASTUU	AJOITUS
Liikennekasvatusmateriaali	Yksiköt käyvät läpi käytettävissä olevan liikennekasvatusmateriaalin sekä koulutustarpeet	Yksiköiden johtajat (koulunjohtajat, päiväkotien johtajat ym.)	2012 aikana
Liikenneturvallisuusryhmä	Ryhmä kokoontuu vuoden aikana 2-3 kertaa, suunnittelee ja seuraa sekä tiedottaa liikenneturvallisuustyötä	Lt-ryhmän puheenjohtaja	Vuosi 2012
Liikenneturvallisuusosaaminen hallintokunnissa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma</li> <li>Liikenneturvallisuuskoulutuksen ja materiaalin kartoitus hallintokunnissa</li> </ul>	Seudullinen lt-ryhmä yhdessä lt-toimijan kanssa	Alkuvuosi 2012
Liikenneturvallisuus-toimijan valinta	Kunnat yhdessä ELY-keskuksen kanssa kilpailuttavat ja valitsevat liikenneturvallisuus toimijan alueelliseksi liikenneturvallisuustyön koordinaattoriksi	Kuntien lt-ryhmien puheenjohtajat, ELY-keskus	Loppuvuosi 2012
Vuoden 2012-15 liikenneturvallisuus-teema Asenteet liikenteessä	Vahvistetaan teema marraskuussa 2012 ja ideoidaan tulevan vuoden teemaan liittyvä työ – vahvistetaan toimintasuunnitelma 2013 1. kokouksessa	Liikenneturvallisuusryhmä	Vuosi 2012
Asenteet liikenteessä (esimerkki vuoden teemasta)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seudullinen liikenneturvallisuuspalkinto</li> <li>Liikenneturvallisuusteemaiset kilpailut vuoden aikana (piirustus- ja valokuvaus) sekä niihin liittyvät näyttelyt</li> <li>Asenteisiin painottuva tiedottaminen vuoden aikana</li> <li>Uuden tapahtumakonseptin rakentaminen nuorten liikenneturvallisuustyöhön</li> <li>Kuntien liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma</li> </ul>	Kaikki yksiköt  Lt-toimija toteutuksen koordinaattorina	Vuosi 2012
Kaikki kuntalaiset	Hallintokunnat toteuttavat laadittua liikenneturvallisuussuunnitelmaa omaan toimintatapansa mukaisesti	Kaikki yksiköt	Vuosi 2012-
Kaikki kuntalaiset	Liikenneturvallisuusryhmä seuraa liikenneturvallisuustilannetta ja kuntalaisilta tulevaa palautetta sekä ohjaa omaa toimintaansa palautteen mukaisesti	Liikenneturvallisuusryhmä	Vuosi 2012-





Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-,  
liikenne- ja ympäristökeskus  
Veteraanikatu 1  
90100 Oulu  
puh. 0295 038 000  
[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)