



Kalajoen liikenneturvallisuus- suunnitelma

Kalajoen liikenneturvallisuuksuunnitelma

2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

Julkaisu on saatavana myös verkkojulkaisuna:
<http://www.ely-keskus.fi/Pohjois-Pohjanmaa/julkaisut>

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

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:

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

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

Sisältö

1	Nykytila	7
1.1	Suunnittelualue	7
1.2	Maankäyttö ja kaavoitus	7
1.3	Liikenneverkko	10
1.4	Liikenneonnettomuudet	10
1.5	Kyselyt	11
1.6	Joukkoliikenne	12
1.7	Koulumatkojen turvallisuus	12
1.8	Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet	12
1.9	Aloitteet ja maastotarkastelut	13
1.10	Yhteenveto nykytilanteesta	13
2	Tavoitteet	14
3	Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla	15
3.1	Liikenneturvallisuustyön organisointi	15
3.1.1	Nykytila	15
3.1.2	Yhteistyön organisoiminen	15
3.1.3	Liikenneturvallisuusryhmän asema hallinnollisesti	16
3.1.4	Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan ja tehtävät	17
3.1.5	Liikenneturvallisuustoimijan rooli	17
3.1.6	Liikenneturvallisuustyön rahoitus	18
3.1.6	Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako	18
3.2	Työn sisältö	18
3.2.1	Yleistä	18
3.2.2	Painopisteet	20
3.3	Toteutus ja seuranta	20
4	Toimenpide-esitykset	22
4.1	Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö	22
4.2	Kävely ja pyöräily	22
4.2.1	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	22
4.2.2	Kävelyn ja pyöräilyn reitit	25
4.3	Teiden ja katujen toimenpiteet	28
4.4	Väistämisvelvollisuudet	30
4.5	Nopeusrajoitukset	30
4.6	Joukkoliikenteen pysäkit	28
4.7	Koulun ympäristö	28
4.8	Esteettömyys	31
4.9	Reittien risteämistäjärjestelyt	34
4.10	Muut toimenpiteet	34
4.11	Toimenpideohjelma	35

5 Vaikutukset	43
6 Jatkotoimenpiteet	44
Liitteet	45
Liite 1. Onnettomuuskartta	47
Liite 2. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä	49

1 Nykytila

1.1 Suunnittelualue

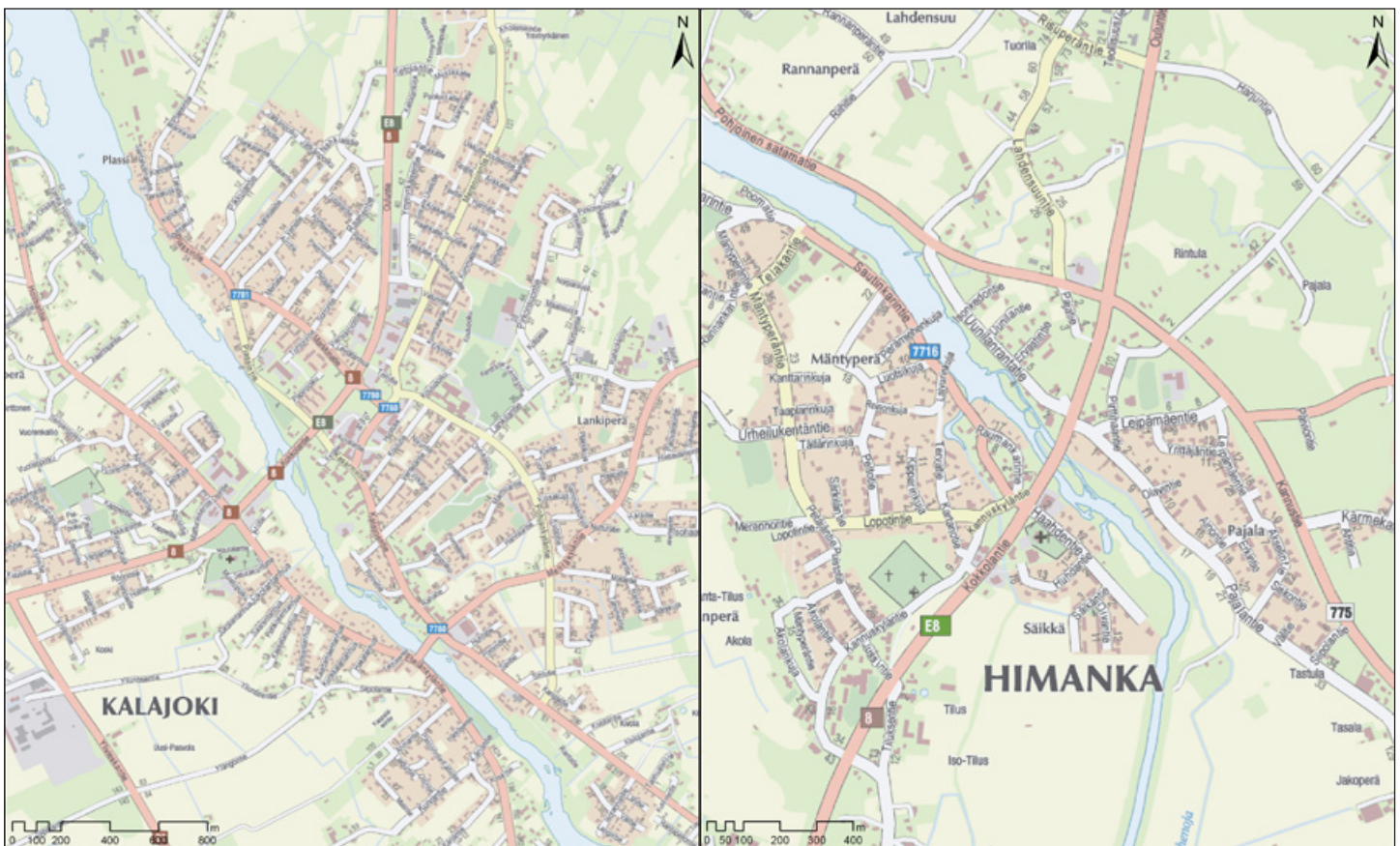
Suunnittelualueena oleva Kalajoen kaupunki sijaitsee Ylivieskan seutukunnassa Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Kaupungin pinta-ala on noin 2 391 km² ja sen läpi virtaavat Kalajoki, Lestijoki ja Vääräjoki. Kalajoella on noin 12 700 asukasta (1.1.2011). Kaupungin asukastiheys on 14 asukasta/km². Väkiluku on kasvanut viime vuosien aikana. Ikäjakauman mukaan alle 15 -vuotiaita on 19% ja yli 64-vuotiaita 20%. Lasten osuus on suurempi kuin Suomessa keskimäärin.

Kalajoella on useita taajamamaisia alueita: Kalajoen keskusta, Himanka, Hiekkasärkät ja Rautio.

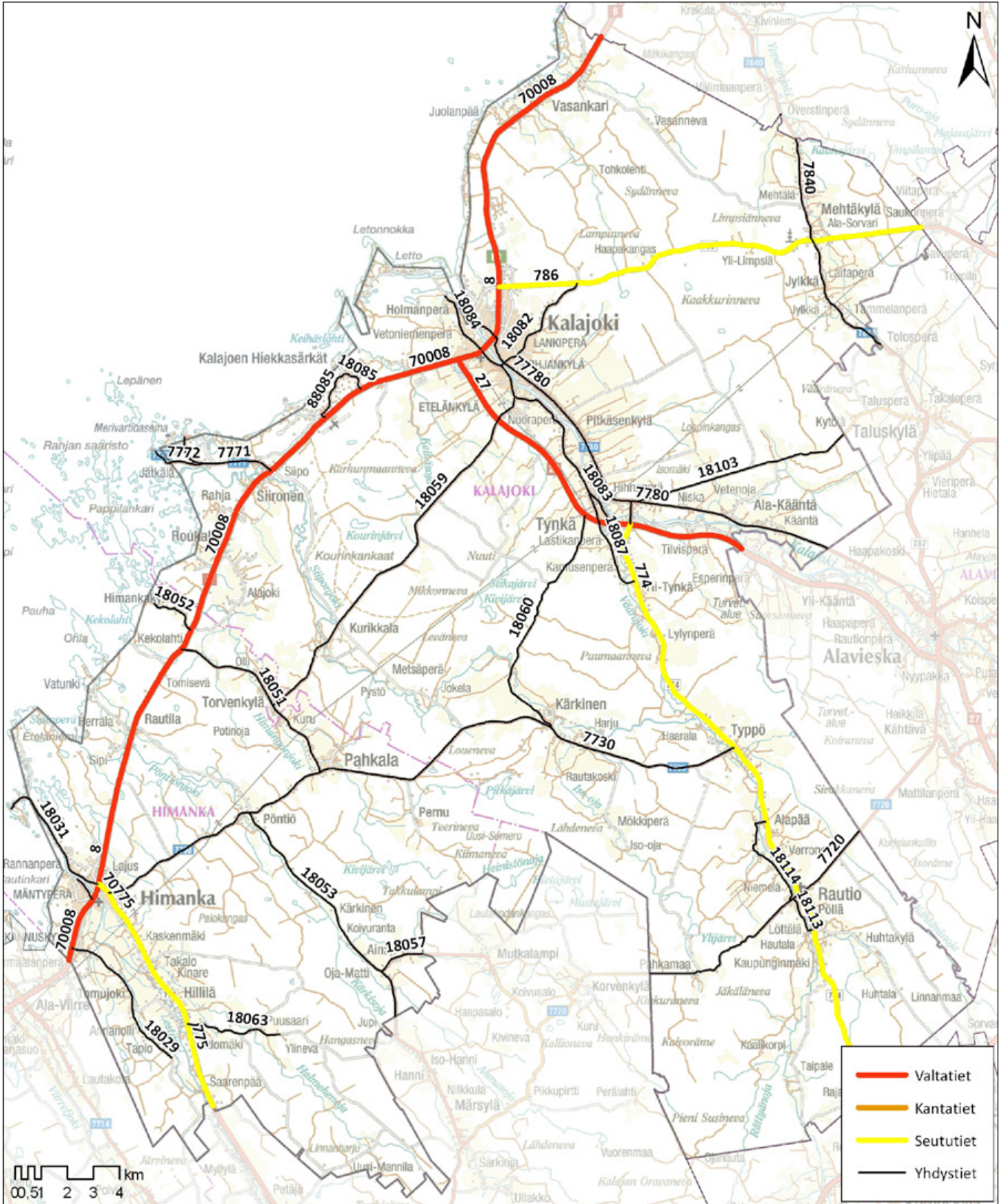
Kalajoella on merkittävää matkailua, ja tärkein kohde on Hiekkasärkät. Kaupungin työpaikoista noin 53% on palvelualojen työpaikkoja ja rakennusalan ja teollisuuden osuus on noin 28%. Maatalouden osuus on 17%. Työmatkapendelöinti lähikuntien välillä on runsasta.

1.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Kalajoen 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 ja asemakaavojen avulla. Seuraavan aukeaman kuvassa näkyvät kaava-alueet.

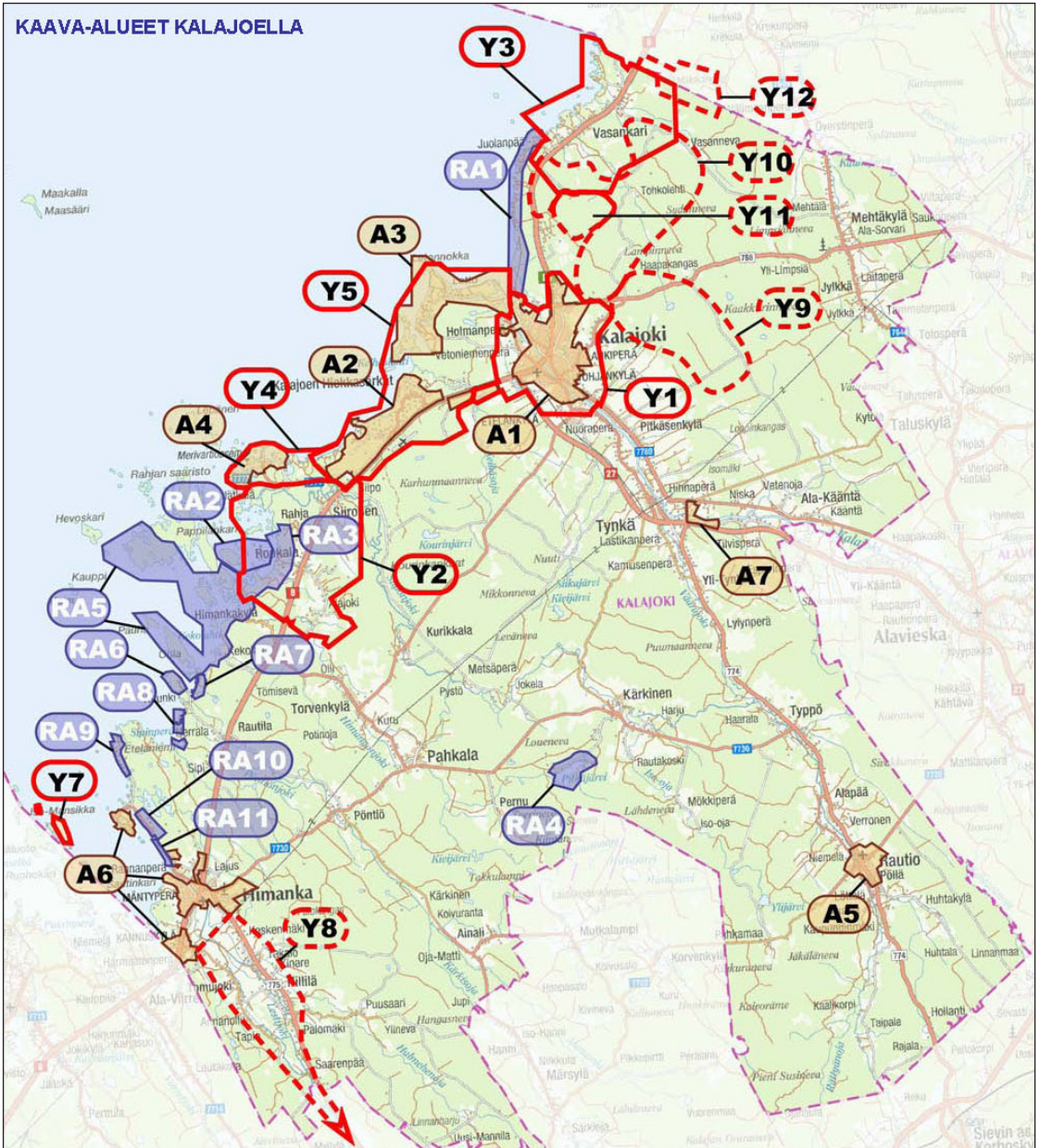


Kuva 1. Suunnittelualueen suurimmat taajamat: Kalajoen keskusta ja Himanka.



Kuva 2. Suunnittelualue ja maanteiden numerot.

KAAVA-ALUEET KALAJOELLA



YLEISKAAVAT

- Y1 Keskustaajaman osayleiskaava
- Y2 Rahjan osayleiskaava
- Y3 Vasankarin osayleiskaava
- Y4 Kalajokisuu-Rahja osayleiskaava,
- Rahjan satama ja loma-ranta-alueet
- Y5 Kalajokisuu-Rahja osayleiskaava,
- Hiekkasärkkiin rantaharjualue
- Y6
- Y7 Alaviirteenlahden rantayleiskaava
- Y8 Lestijokivarren osayleiskaava
- Y9 Mustilankankaan tuulipuisto
- Y10 Tohkojan tuulipuisto
- Y11 Jokelan tuulipuisto
- Y12 Mäkikankaan tuulipuisto

ASEMAKAAVAT

- A1 Kirkonseudun asemakaava
- A2 Hiekkasärkkiin asemakaava
- A3 Letonrannan asemakaava
- A4 Rahjan asemakaava (234 ha)
- A5 Raution asemakaava
- A6 Himangan kirkonseudun asemakaava
- A7 Tyngän asemakaava

RANTA-ASEMAKAAVAT

- RA1 Kalajokisuu-Vasankarin ranta-asemakaava
- RA2 Rahjan saariston ranta-asemakaava
- RA3 Rahjan ranta-asemakaava
- RA4 Pitkäjärven ranta-asemakaava
- RA5 Pohjanpään ranta-asemakaava
- RA6 Mustilan ranta-asemakaava
- RA7 Lapinluodonkankaan ranta-asemakaava
- RA8 Sipinperän ranta-asemakaava
- RA9 Eteläniemen ranta-asemakaava
- RA10 Virpirannan ranta-asemakaava
- RA11 Meri-Himangan ranta-asemakaava

Kuva 3. Kalajoen kaava-alueet.

1.3 Liikenneverkko

Kalajoen tärkeimmät liikenneväylät ovat kaupungin läpi koillis-lounaissaunnassa kulkeva valtatie 8 (Kokkolantien / Ouluntie) ja kaakkois-luoteissaunnassa kulkeva valtatie 27 (Ylivieskantie). Tärkeitä maanteitä ovat Oulaistentie (mt 786), Rautiontie (mt 774), Kannustie (mt 775), Kalajoentie (mt 7780) ja Pönttiöntie/ Kärkisentie (mt 7730). Taajamissa on useita kokoojavyliä, joista tarkemmin kohdassa 4. Toimenpidesitykset. Kevyen liikenteen väyliä on taajamissa ja taajamista lähtevillä maanteilla sekä Rahjassa, Tyn-gällä ja Vasankarissa. Tievalaistus on rakennettu kaduille, taajaman maanteille ja haja-asutusalueilla maanteille kylien yhteydessä.

Suurin liikennemäärä on valtatiellä 8 keskustassa jokisillalla, jossa keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 7 200 ajoneuvoa. Valtatein 8 liikennemäärät ovat yli 3000 kalajoen kaupungin alueella. Muut yli 1000 ajoneuvon maantiet ovat valtatie 27, Kalajoentie, Matkailutie, Kannustie ja maantiet keskustan alueella (Kalajoentie, Mehtäkyläntie, Holmantie, Eteläkyläntie ja Markkinatie).

Taajamissa nopeusrajoitukset ovat pääasiassa 40 km/h. Valtateilla nopeusrajoitus on haja-alueella pääosin tiekohtainen 100 km/h. Myös Kannustiellä on 100 km/h –rajoituksia. Muualla haja-asutusalueella on pääosin voimassa yleisrajoitus 80 km/h.. Kylien ja muiden asutustihentymisen kohdalla nopeusrajoitus on alempi. Valtatiellä 8 on automaattinen nopeuden kameravalvonta.

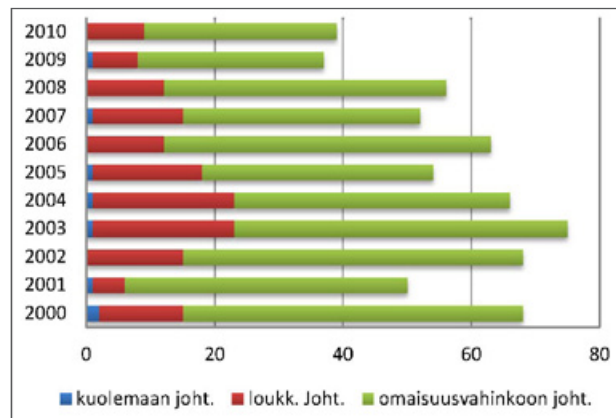
1.4 Liikenneonnettomuudet

Kalajoen tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu ELY-keskuksesta saatuihin poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tarkastelussa oli mukana 2000 – 2010 onnettomuusaineisto. Se koostuu maanteiden ja katujen onnettomuuksista. Kalajoella on tarkastelujaksolla tapahtunut 628 onnettomuutta, joista 8 johti kuolemaan, 148 loukkaantumisiin ja 472 omaisuusvahinkoihin.

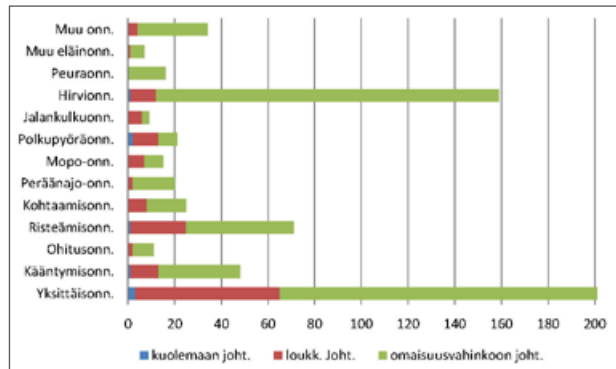
Onnettomuuksien vuosittainen kokonaismäärä on vähentynyt viime vuosina ja henkilövahinko-onnettomuuksien määräkin 2004 vuodesta lähtien. Asu-

kasmäärään suhteutettuna Kalajoella sattuneiden onnettomuuksien määrä on hiukan kasvanut vuoteen 2008 asti, mutta näyttää kääntyneen sittemmin laskuun. Loukkaantuneiden määrät suhteutettuna asukasmääriin ovat Kalajoella pienemmät koko maahan tai Pohjois-Pohjanmaahan verrattuna.

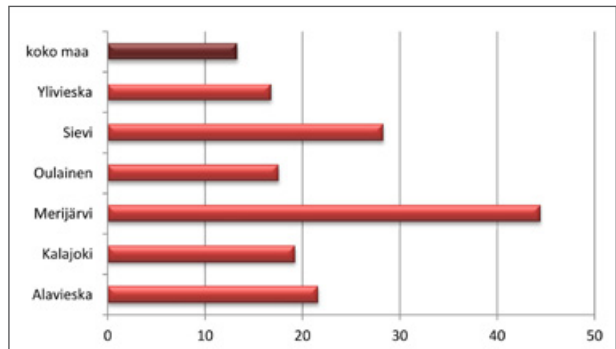
Eniten liikenneonnettomuuksia Kalajoella tapahtui kesä-heinäkuussa. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui viikonloppuisin (pe-su). Vuorokauden ajoista selkeästi eniten onnettomuuksia on sattunut iltapäivisin, iltaisin ja öisin.



Kuva 4. Kalajoen liikenneonnettomuuksien määrät vuosittain.



Kuva 5. Kalajoen liikenneonnettomuustyypit 2000-2010.



Kuva 6. Alkoholitapausten suhteellinen määrä kaikista onnettomuuksista.

Suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia tai hirvionnettomuuksia. Risteyksiin liittyivä kääntymis- ja risteysonnettomuuksia on sattunut kolmanneksi eniten. Onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakaumasta nousee esiin 15-vuotiaiden osuus; viisitoistavuotiaiden ryhmä on suurin. Myös nuoria aikuisia (20-24-vuotiaita) on mukana paljon. Onnettomuudet ovat sattuneet vilkkaimmilla tieosuuksilla. Haja-alueelta ei löydy selkeitä onnettomuuskausmia. Taajamissa onnettomuusmäärän perusteella pahin paikka on Himangan pääristeys eli valtatie ja Sautinkarin risteys (5 kpl).

Kalajoella onnettomuuksiin joutuneista suuri osa on alkoholin alaisena. Suhteellinen osuus on noin 19%, kun koko maassa osuus on noin 14%.

1.5 Kyselyt

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

Asukaskysely

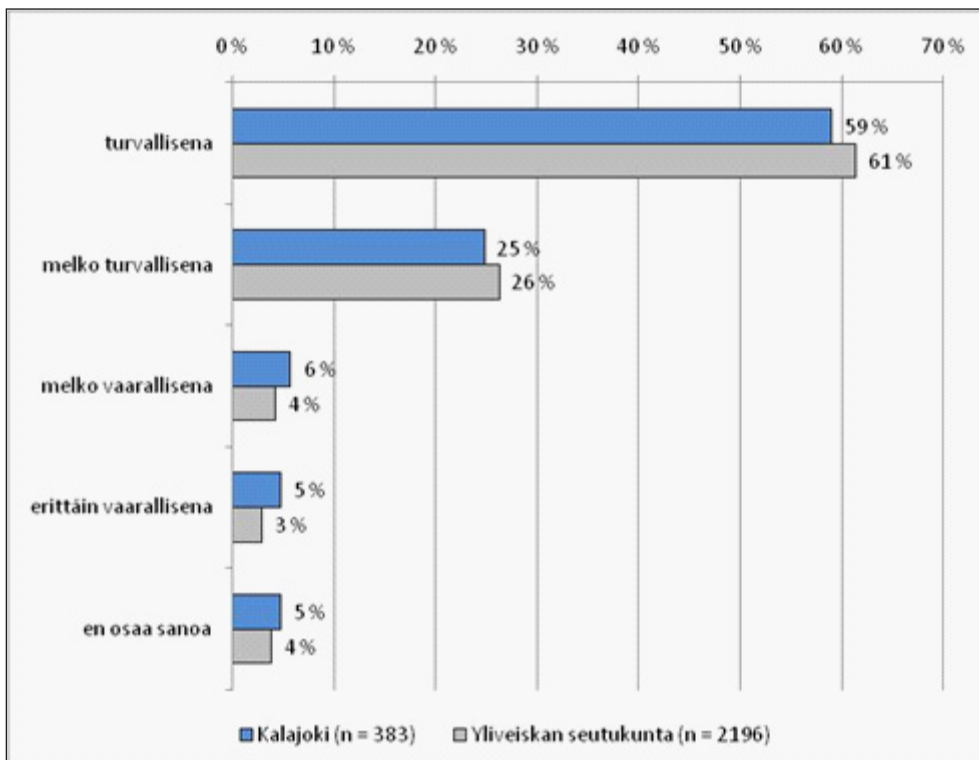
Asukaskyselyyn pystyi vastaamaan Internetin lisäksi paperilomakkeella. Kyselyyn vastasi 80 kalajokista. Yleensä vastaajat olivat työikäisiä ja henkilöautolla liikkuvia.

Suurin osa vastaajista piti Kalajoen liikenneturvallisuuksien tilaa huonompana kuin seutukunnassa keskimäärin. Tärkeimpinä keinoina liikenneturvallisuuksien parantamiseksi vastaajat esittivät liikennekasvatuksen lisäämistä (suurempi osuus kuin seutukunnassa) ja näkemien parantamista.

Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu peruskoululaisille. Kalajoelta kyselyyn vastasi 25% koululaisista (383 kpl). On syytä huomata, että osa oppilaista on vastannut kotona vanhempien avustuksella. Siten kotona tehty vastaus voi kattaa useamman kuin yhden lapsen ”mielipiteen”.

Vastanneista koululaisista suuri osa kulkee polkupyörällä koulussa ja vapaa-ajan matkoilla. Turvavälineiden käytössä ei ole selkeitä eroja seutukunnan tuloksiin. Vastaajista hiukan alle puolet käyttää aina



Kuva 7. Koululaisten kokemus liikenneturvallisuuksista Kalajoella.

tai yleensä pyöräillessään pyöräilykypärää. Vastajien mielestä koulu- ja kaverimatkat ovat turvallisia tai melko turvallisia.

Hallintokuntakysely

Kohdekuntien 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 Kalajoella. Keskeisimmät joukkoliikenteen käyttöön liittyviksi esteiksi tai ongelmiksi mainittiin erityisesti aikataulujen sopimattomuus, yhteyksien vähäisyys, niiden puuttuminen tai pitkät odotusajat.

Kumminkin moni vastaaja totesi, ettei joukkoliikenteen käyttöön liittyviä esteitä tai ongelmia ole. Suurin syy joukkoliikenteen käytön vähäisyyteen lienee kuitenkin heikot joukkoliikenneyhteydet etenkin harvaan asutuilla seuduilla ja yksityisautoilun helppous ja edullisuus verrattuna aikatauluihin sidottuun joukkoliikenteeseen.



Kuva 8. Vaatimaton pysäkkikatos valtatiellä 8 ja ”pyöräparkki” Himangan torin vieressä.

1.7

Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla Koulu-liitu-menetelmällä. Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain 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.

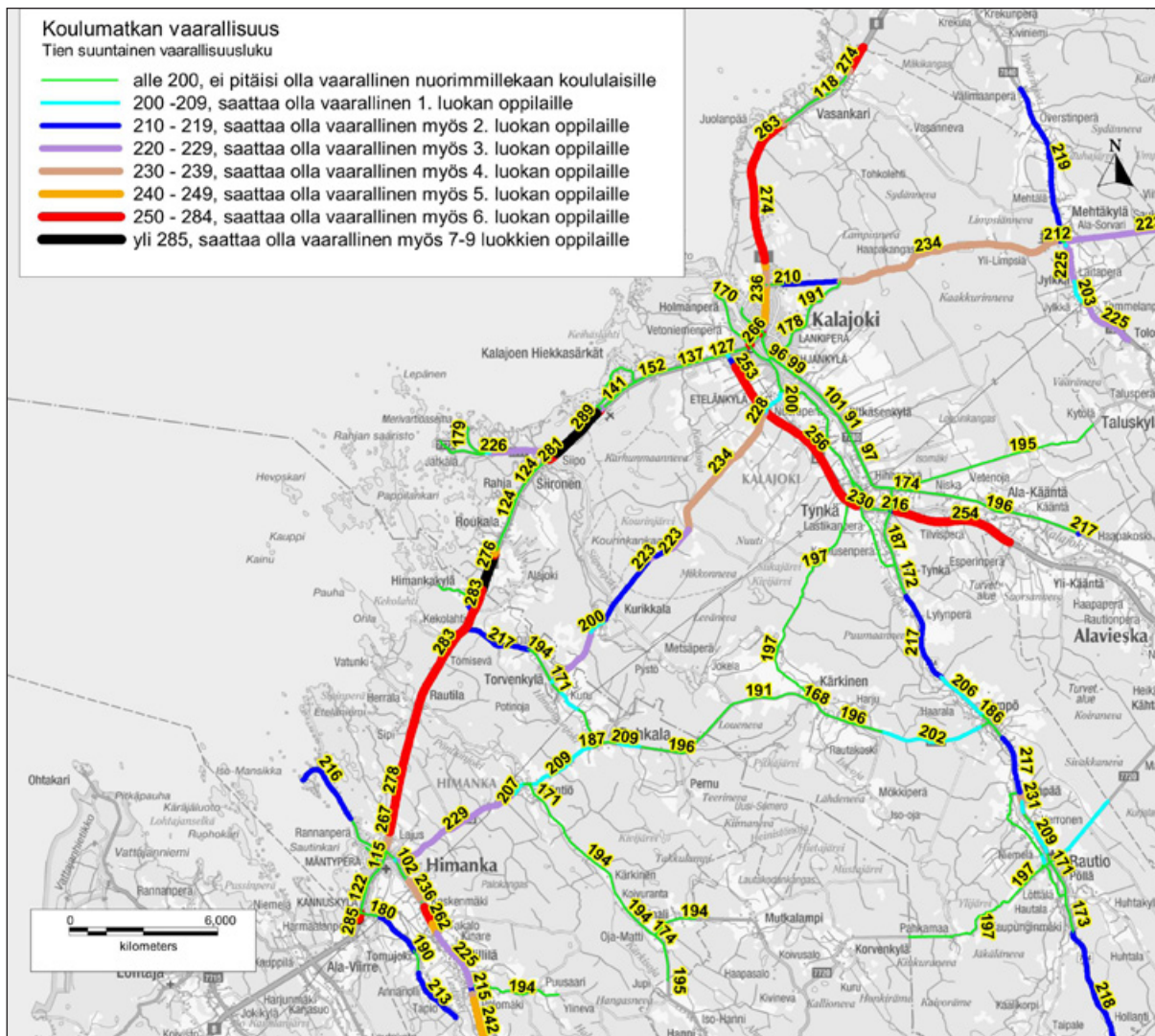
Kouliitun riskiluvuille on määritetty valtakunnalliset raja-arvot, joiden perusteella koulureitin turvallisuutta eri ikäisten oppilaiden osalta voidaan arvioida. Niiden määrittelyssä ovat olleet mukana mm. eri kunnat, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Kuntaliitto.

1.8

Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet

Kalajoelle on laadittu vuonna 2003 edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma, jonka toimenpiteistä on toteutunut neljäsosa. Entisen Himangan kunnan alueelle vastaavaa suunnitelmaa ei ole aiemmin laadittu. Vuonna 2012 on ollut käynnissä Kalajoentien perusparannuksen suunnittelu keskustassa ja Pohjoisen Satamatien kevyen liikenteen väylän suunnittelu Himangalla. Himangalle on suunniteltu kiertoliittymä nykyisen pääliittymän eteläpuolelle, mihin liittyy myös paikallisesti merkittävä maankäytön muutoksia.

Tämän suunnitelman laadinnassa on käytetty taustatietona seuraavia Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen laatimia selvityksiä. ”Oulun tiepiirin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys”, ”Oulun tiepiirin liittymien toimenpideselvitys”, ”Oulun tiepiirin valaistuksen



Kuva 9. Koululiitu-menetelmän tulokset Kalajoen alueelta.

toimintalinjat ja kehittämistarpeet” ja ”Oulun tiepiiriin pääteiden leveys 2030”.

1.9 Aloitteet ja maastotarkastelut

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kuntaan ja ELY-keskukseen tulleet liikenneturvallisuusaloitteet viimeisten vuosien ajalta. Konsultti on käynyt yhdessä tienpitäjien edustajien kanssa tutustumassa maastossa niin taajamien kuin haja-alueenkin ongelma-kohteisiin.

Kalajoella järjestettiin kalajoen keskustassa ja Himangalla 7.9.2011 ns. esteettömyyskävelyt. Taajamien tärkeimmät reitit käytiin läpi käyttäjien kanssa. Esteettömyyskävelyn tarkoituksena on selvittää, 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. Tässä hankkeessa keskityttiin liikkumisympäristön tarkasteluun. Esteettömyyskävelystä ja sen tuloksista tarkemmin kohdassa 4.7.

1.10 Yhteenveto nykytilanteesta

Nykytilan yhteenveto on laadittu maankäytön, kyselyjen, onnettomuustietojen ja maastokäyntien perusteella. Nykyisen näkemyksen perusteella ongelmallisimmat paikat Kalajoella ovat: valtatie 8 Himangan taajaman kohdalla, Kalajoentie keskustassa sekä kevyen liikenteen yhteyspuutteet Tyngällä (valtatie alikulku) ja Himangalla (Pohjoinen Satamatie). Esteettömyyden kannalta ongelmat keskittyvät turvattomiin risteyskohtiin sekä korkeisiin reunakiviin ja epätasaisiin päällysteisiin.

2 Tavoitteet

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta on luovuttanut 27.4.2011 liikenne- ja viestintäministeriölle vuosille 2011–2014 laaditun valtakunnallisen Tielikenteen 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 jatkuvalla 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 kehittämisen 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 kävelen 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. Suunnittelualueen taajamissa etäisyydet ovat jalankululle ja pyöräilylle ihanteelliset, näin myös Kalajoella. Lisäksi useimmissa taajamissa kevyen liikenteen tärkeimmät reitit ovat jo olemassa. Kevyen liikenteen edistämisen yksi

osatekijä on esteettömyyden lisääminen. 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 toiminnallisiksi 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 poikahallinnollisesti, jottei innovatiivisuutta sammuteta hallinnollisella sektorijattelulla.

Paikallisten olosuhteiden, nykytila-analyysin ja valtakunnallisten tavoitteiden ja strategioiden perusteella liikenneturvallisuustyön tavoitteet Kalajoella 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 seurantajärjestelmän luominen**

Näiden tavoitteiden pohjalta keskitytään lähivuosien aikana seuraaviin tehtäviin:

- **liikenneturvallisuusryhmän toiminnan jatkamiseen, toiminnan painopisteinä nuoret ja iäkkäät**
- **rahoituksen ja työresurssien varmistamiseen**
- **kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen (verkon täydentäminen, risteysjärjestelyt ja kunnossapidon tason varmistaminen)**
- **hirvi- ja risteysonnettomuuksien vähentämiseen**
- **valtateiden liikkumisen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen**

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

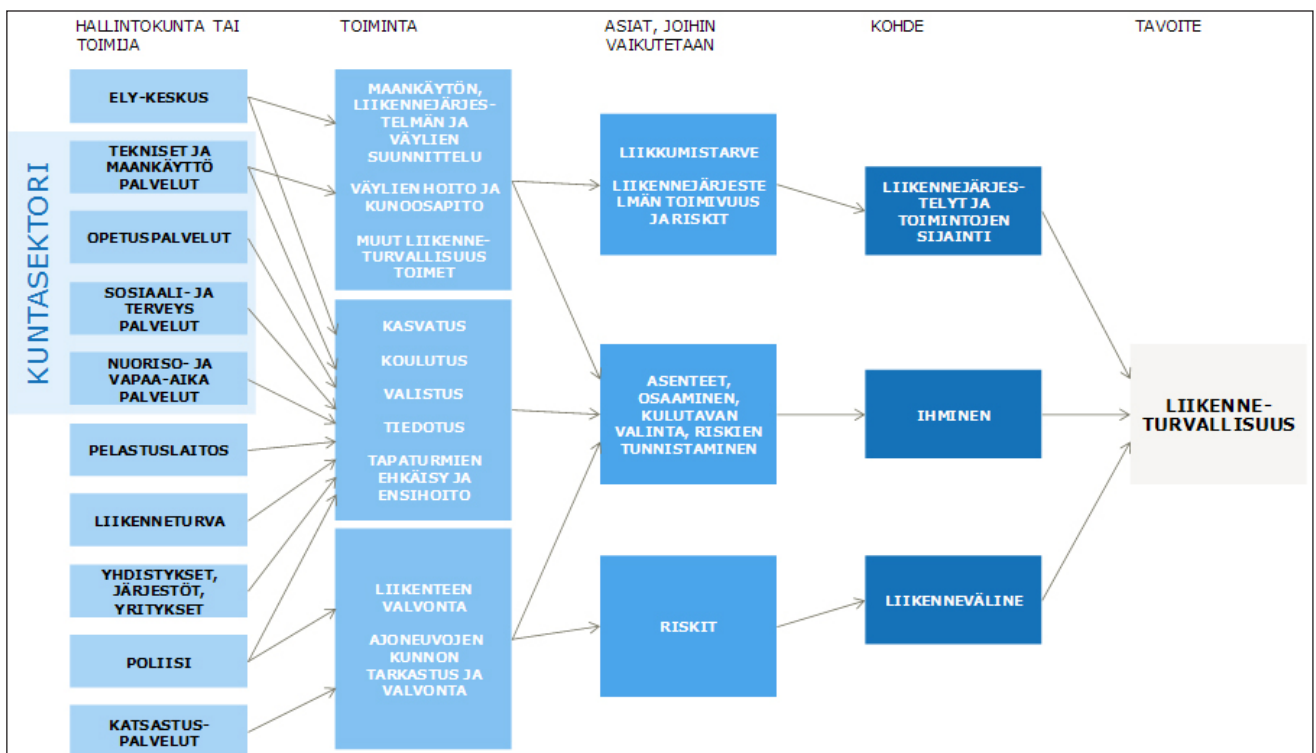
Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seutukunnassa on ollut keskimääräistä aktiivisempaa, mutta kuntien välillä on eroja ja kuntienkin toiminnassa on ollut vuosittaisia eroja. Kymmenen vuotta sitten laadittu seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma aktivoi kuntia ja työtä on tehty jollain muotoa siitä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

pääsääntöisesti toimineet siitä saakka. Toimija-hanke 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 kunnanhallitukselle ja tuovat liikenneturvallisuuskysymykset käsittelyyn. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa osaltaan tulevaisuudessa tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä. Ryhmässä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä. Ryhmän



Kuva 10. Liikenneturvallisuustyön osa-alueet.

toimiva kokoonpano on esitetty taulukossa. Seudulla pelastuslaitos on toiminut aktiivisesti osana liikenneturvallisuuustyötä. Vapaaehtoisjärjestöjen rooli alueellisessa työssä on ollut korkea ja tästä voimavarasta on syytä pitää kiinni myös tulevaisuudessa.

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

Kyselyn perusteella liikenneturvallisuuusryhmiin kaittettiin enemmän työikäisten panostusta. Kuntien liikenneturvallisuuusryhmien kokoonpano poikkeaa toisistaan. Tämä on seudun liikenneturvallisuuustyöl-

le rikkaus, sillä se tuo työhön erilaisia näkökulmia. Myös tuleva kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan. Perustana on hyvä huolehtia, että kaikissa kunnissa on liikenneturvallisuuustyössä 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 Liikenneturvallisuuusryhmän asema hallinnollisesti

Kuntien liikenneturvallisuuusryhmät toimivat kunnanhallituksien / kaupunginhallituksien nimeäminä työryhminä. Liikenneturvallisuuusryhmä raportoi toiminnastaan ja tekee esityksiä liikenneturvallisuuuden

Taulukko 1. Liikenneturvallisuuusryhmien kokoonpanot kunnissa 1.1.2012.

	Alavieska	Kalajoki	Merijärvi	Oulainen	Sievi	Ylivieska
Alle kouluikäiset		Eija Tainio	Saara Saukko	Merja Korkiakoski	Kristiina Korpi	Ulla-Maija Miettälä
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					
Iäkkäät	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		Jarkko Sipilä	Tomi Myllykangas
ELY	Pekka Toivainen	Pekka Toivainen	Pekka Toivainen	Pekka Toivainen	Pekka Toivainen	Pekka Toivainen
	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	

parantamisesta kunnan hallintoon, ELY-keskukselle ja yksityisille tahoille. Liikenneturvallisuusryhmällä on niin sovittaessa mahdollisuus käsitellä liikenneturvallisuutta käsittelevät aloitteet ja antaa niistä lausunnot sovituille lautakunnille. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa sille varatun rahoituksen käytöstä.

3.1.4 Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan tehtävät

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

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä ovat:

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

Sihteerin / toimijan tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä:

- **Kokouksien valmistelutehtävät sekä kutsut ja muistiot**
- **Tiedottaa kunnan liikenneturvallisuusryhmää sisäisesti ja ulkoisesti**
- **Toimii liikenneturvallisuusryhmän tukihenkilönä**
- **Koordinoi tapahtumapäivien järjestelyjä**
- **Tukee koulutusta ja materiaalihankintoja**
- **Kokoaa tiedot seurantaan varten**

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä ovat:

- **Osallistua hallintokuntansa/toimialansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin**
- **Luoda liikenneturvallisuusryhmän verkosto edustamalleen taholle**
- **Välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta, tapahtumista**
- **Vastata edustamansa tahon liikenneturvallisuusryhmän toimintasuunnitelmasta toimijan tukemana**
- **Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuusryhmälle**
- **Vastata oman hallintokuntansa/toimialansa edustuksesta kunnan liikenneturvallisuusryhmässä**

3.1.5 Liikenneturvallisuusryhmän rooli

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

Liikenneturvallisuusryhmän toimija pystyy tehokkaimmin koordinoimaan 10-15 kunnan aluetta. Tiedotuksen, tapahtumien, koulutuksen organisointi tehostuu ja toisaalta työn seuraamiseen kuluva työpanos pystytään optimoimaan. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellisessa liikenneturvallisuusryhmässä alue on jaettu neljäksi alueeksi, joiden kunkin työtä koordinoitaan. 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 FI 4,3 € / 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 tiedottamisen koordinoimisessa. Seudullisen ryhmän muita tehtäviä ovat liikenneturvallisuustyön budjetointi, kun-

tien 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.

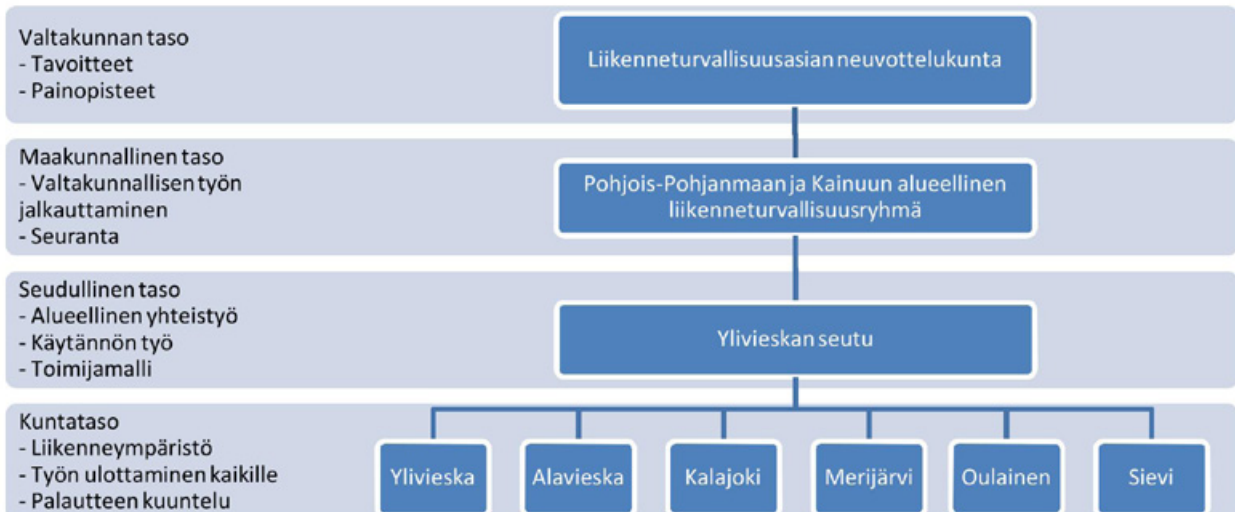
3.2

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.



Kuva 11. Liikenneturvallisuustyön tasot.

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.

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 vaatiikin työstä kiinnostuneita ja siihen sitoutuneita henkilöitä jolloin pysyvyys voidaan näh-

dä 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 liikenneturvallisuustyöstä 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 koordinoida 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.



Kuva 12. Liikenneturvallisuusryhmän ohjeellinen toiminnan vuosikierto.

3.2.2

Painopistealueet

Liikenneturvallisuusryhmän tärkeä työkalu ovat vuositeemat. 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 liikenneturvallisuustyössä otetaan huomioon. Toimintamallin kuvauksessa tämä voimavarojen kohdentaminen ja teeman valinta tapahtuu vuoden viimeisessä kokouksessa marraskuulla.

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

- Mopoilu
- Iäkkäiden 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 apuvälineenä. 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 kv-t-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 toimintamallista 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 pelkistetysti liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helpposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kuluu puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Kyseilyn 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).**
- **Liikenne rikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikenne rikkomuksia).**
- **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.



Kuva 13. Kalajoella maatalous on vahvaa.

4 Toimenpide-esitykset

Kalajoen toimenpide-esitykset on kuvattu tässä kapaleessa. Niiden yleiset periaatteet ja perusteet on kerrottu Ylivieskan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelmassa.

4.1 Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö

Kalajoen keskustan ja Himangan taajamien kadut ja tiet luokiteltiin pää-, kokooja- ja tonttiväyliin. Samalla pää- ja kokoojaväylät jäsenneltiin ohikulku-, läpikulku- ja maankäyttöä palveleviin väyliin. Kaikki väylät palvelevat maankäyttöä, mutta tässä jäsennöönnissä maankäyttöä palvelevana väylänä tarkoitetaan tietä tai katuja, jolle liitytään suoraan pihosta. Ohikulku- ja läpiajoväyliillä liitytään pääosin kokoojaväylien kautta. Luokittelu ja jäsennöönti helpottaa toimenpiteiden suunnittelua ja priorisointia.

Kalajoen keskustan osayleiskaava on ollut tekeillä tämän suunnittelun aikana. vanhoja asuinalueita tiivistetään ja uusia asuinalueita esitetään nykyisen maankäytön läheisyyteen. Laajeneva teollisuusalue on Meinalassa Kokkolantien varressa. Maankäyttö kasvaa voimakkaasti myös Hiekkasärkillä. Maankäytön kasvun myötä erityisesti liikenteellisesti kehitettävää on valtatie 8 osalta Hiekkasärkkien ja keskustaaajaman välissä. Tämän suunnitelman toimenpide-esityksissä huomioidaan maankäytön laajentumissuunnat.

Haja-alueen asutuksen kasvaessa riskit maanteillä kasvavat. Erityisesti tämä näkyy jokien "laaksoalueilla". Kattavaa kevyen liikenteen väylästä ei aina pystytä rakentamaan maankäytön edistymisen tahdissa. Lisääntyvät yksityisteiden liittymät kasvattavat riskiä maanteillä. Siksi rakennusvalvonnan on syytä kiinnittää hajarakentajien huomio liikenneturvallisuu-teen, etenkin koulumatkojen osalta. Kaupungin ja ELYn on veloitettava uudet hajarakentajat yhdistämään tontti- ja yksityistieliihtymiä valta- ja kantateillä ja liittymät tulee toteuttaa asianmukaisesti.

4.2 Kävely ja pyöräily

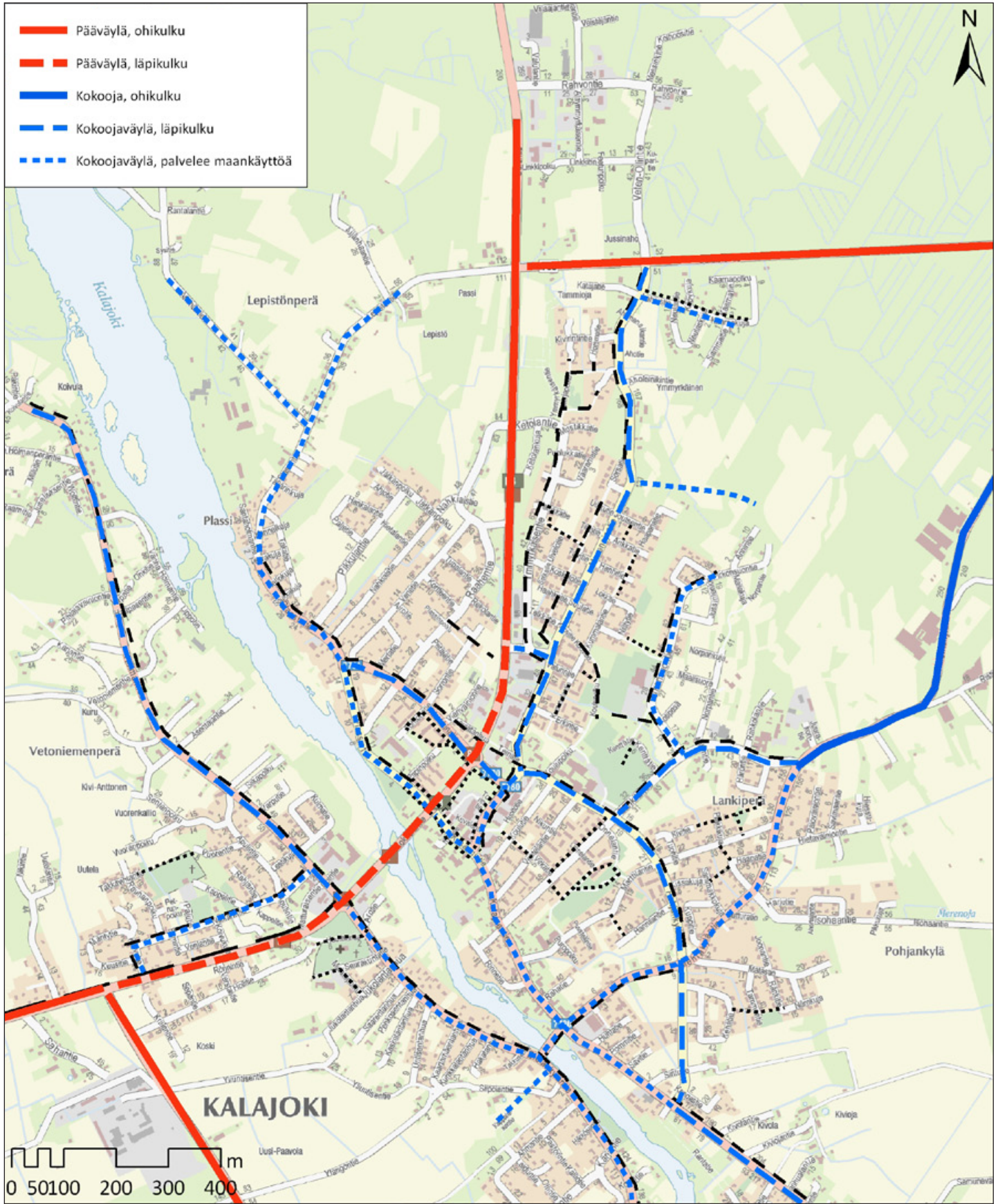
4.2.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

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 kauppatkaan 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.

Pyöräilyn houkuttelevuutta voidaan parantaa pienillä yksityiskohdilla, esimerkiksi pyörien pysäköimistä varten on olemassa hyvät telineet. Ne ovat katetuja ja sellaisia, että pyörän saa lukittua rungostaan. Tärkeitä pyöräpysäköinnin paikkoja ovat kaupat, virastot, koulut, päiväkodit, kirjastot ja liikuntapaikat. Pysäköintipaikkojen sijoittamisessa pyritään siihen, että ne ovat helpommin saavutettavissa kuin autojen pysäköintipaikat ja niiden kunnossapito onnistuu myös talvella.

Kalajoella ja lähialueen kunnissa on merkittävä potentiaali jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi. Taajamissa on varsin kattavasti jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja



Kuva 14. Keskustan maankäyttö sekä teiden ja katujen jäsennointi.

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.

4.2.2 Jalankulun ja pyöräilyn reitit

Keskustan kevyen liikenteen väylät on luokiteltu vastaavasti kuin tiet ja kadut. Kevyen liikenteen väylät on jaettu pää-, alue- ja lähiväyliin. Pääväylät ovat kaupunginosien välisiä väyliä ja johtavat jalankulun ja pyöräilyn kannalta tärkeisiin paikkoihin, kuten ydinkeskustaan, ja yleensä ne sivuavat kouluja. Alueväylät täydentävät pääverkkoa ja ovat yleensä kaupunginosien sisäisiä tärkeitä väyliä. Lähiverkko johtaa liikenteen tonteilta pää- ja alueväyliille. Luokittelussa on huomioitu maankäytön lähivuosien laajentumissuunnat.

Tärkeimpiä uusia väyliä kalajoen keskustassa ja sen lähituntumassa ovat Kalajoentien remontin yhteydessä tehtävät väylät, Pohjankylätien väylä ja koulu- ja urheilukeskuksesta pohjoiseen menevä reitti. Himangan taajamassa tärkein uusi väylä on Pohjosen Satamatien väylä. Oheisessa kuvassa esitetty taajamien kevyen liikenteen tavoiteverkko, jonka tärkeimmät osat on esitetty myös toimenpideohjelmassa.

Haja-alueella lähivuosien tärkein reitti on valtatie 27 risteävät yhteys Tyngällä (alikulku ja siihen liittyvä lyhyt väylä). Toinen merkittävä yhteys on Hiekkasärkien ja Rahjan nykyiset väylät yhdistävä reitti valtatie 8 varressa.

Tärkeä osa liikkumisen turvallisuutta on kevyen liikenteen väylien ja katujen / teiden risteysien hyvät järjestelyt. Tässä suunnitelmassa on tarkasteltu erityisesti pää- ja kokoojateiden/katujen sekä pää- ja alueväylien risteyskohtia. Oheisessa kuvassa on esitetty kevyen liikenteen alikulut, suojatiesarekkeet ja korotetut suojatiet tai liittymäalueet. Kiireellisimmät kohteet sijaitsevat vilkkaimmilla väylillä ja erityisesti lähellä kouluja. Tärkeimmät toimenpiteet on esitetty toimenpideohjelmassa.

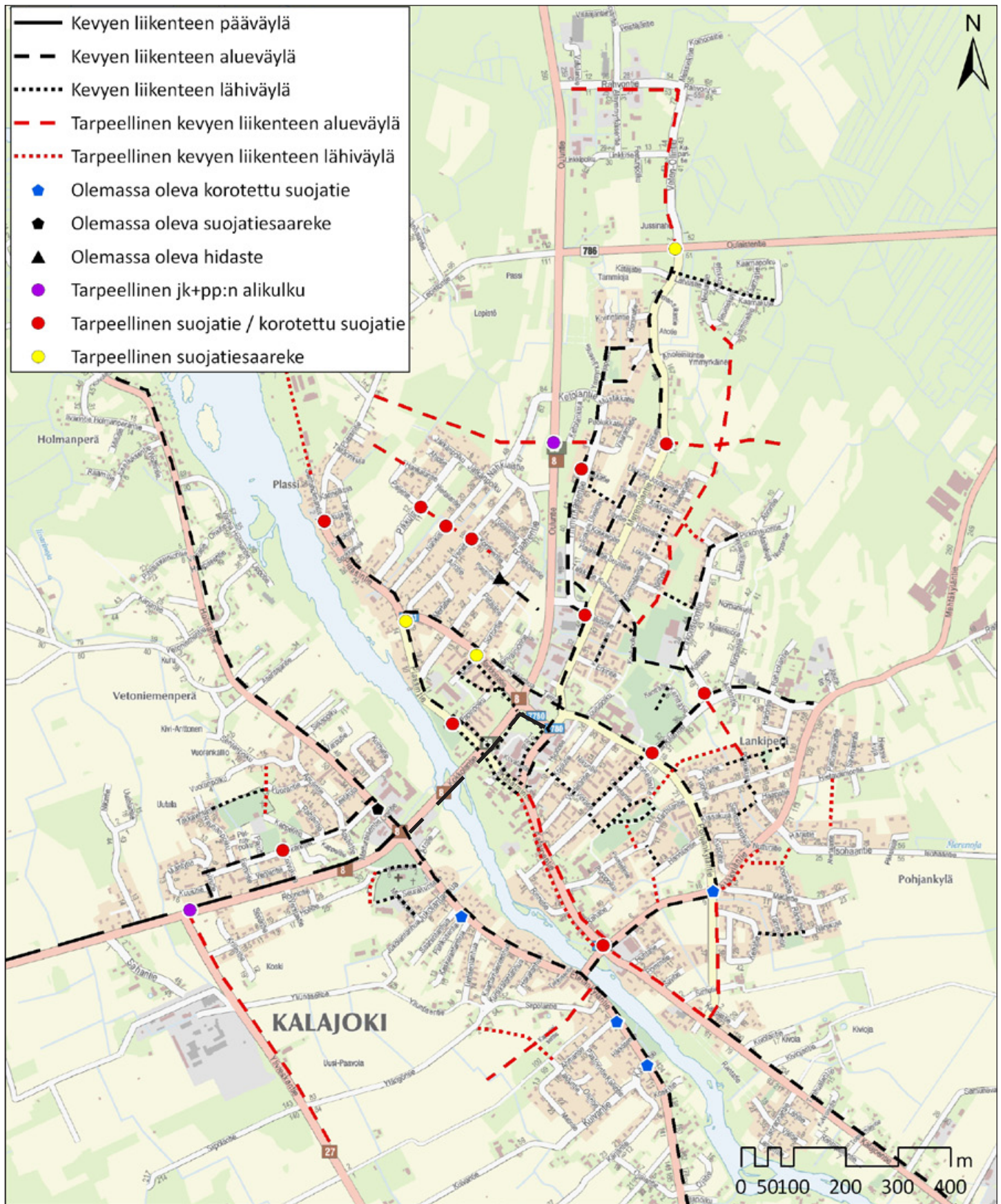
Kalajoen eteläpuolella pyritään muodostamaan joen suuntainen koko jokilaakson kattava reitti. Se on osa jalankulun ja pyöräilyn valtakunnallista edistämisperiaatetta. Vaikka pitkämatkaiselle kevyelle liikenteelle on nyt todennäköisesti vähän tarvetta, yhteydet palvelevat paikallista liikennettä ja antavat laajempia mahdollisuuksia tulevaisuudessa Monin paikoin yhteys kulkee kevyen liikenteen väyliä pitkin, ja maanteiden ja yksityisteiden osalta huomioidaan jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuus. Paikoin yhteyttä täydennetään uusilla teillä. Yhteys palvelee myös monin paikoin maatalousliikennettä, jonka ei tarvitse mennä valtatielle. Kalajoella käytettävissä olevia yhteyksiä ovat Kalajoen etelä- ja pohjoispuoliset väylät ja Tilvistie. Uusi reitti tarvitaan Tilvistien itäpäästä Arolantielle.



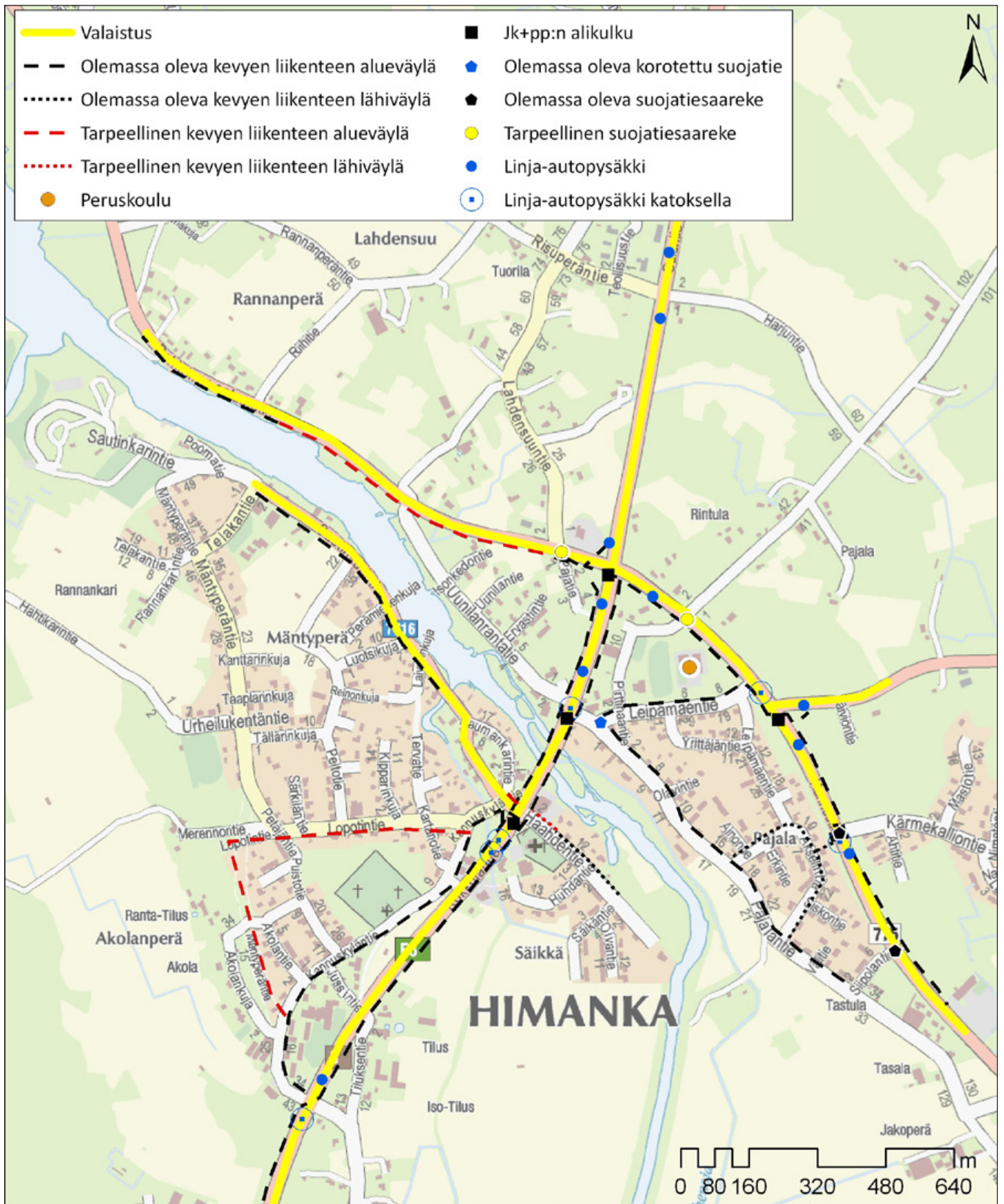
Kuva 16. Raumankarin koululla pyöräparkit ovat luokittein nimitettyjä ja katettuja.



Kuva 17. Vuorenkallion koulun pyöräkatos.



Kuva 18. Keskustan jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä risteämiset teiden / katujen kanssa .



Kuva 19. Himangan jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä risteämiset teiden / katujen kanssa. .

4.3

Teiden ja katujen toimenpiteet

Liittymät

Valtatie 8 liittymiä parannetaan, jotta liittymäratkaisut olisivat yhtenäiset pitemmällä tiejaksolla ja vilkkaimilla osuuksilla liikenteen sujuvuutta parannetaan:

- Targantien katuliittymä siirretään, jotta liittyminen olisi enemmän kohtisuorassa valtatiehen ja näin kääntyminen helpottuu. Valtatielle rakennetaan väistötila katuliittymän kohdalle.
- Tomujoentien ja Kannuskyläntien väliset liittymät valtatieltä poistetaan Juoponperäntien liittymää lukuunottamatta. Korvaavat yhteydet rakennetaan nykyisen kevyen liikenteen väylän paikalle. (tämä tarkeneu loppukesällä)
- Kannuskyläntien liittymässä valtatielle rakennetaan keskisaarekkeet, joilla pyritään lisäämään risteyksen havaittavuutta, alentamaan ajonopeuksia ja turvaamaan tien ylitystä jalan tai pyörälleen
- teboilin kohdan risteykset myöhemmin
- Sautinkarintien liittymään vastapäätä olevalle Haahdentielle rakennetaan sivusuunnan tulppasaareke ja kadun tasausta nostetaan, jotta näkyvyys ja pääsy valtatielle olisi parempi

- Risuperäntien liittymää avarretaan siten, että kääntyvät rekat mahtuvat kohtaamaan liittymässä
- yksityisteiden katkaisu ??myöhemmin
- Torvenkyläntielle (mt 18051) rakennetaan sivusuunnan tulppasaareke
- Himankakyläntie (mt 18052) rakennetaan sivusuunnan tulppasaareke
- Satamatien (mt 7771) liittymässä liikenteenjakaajamerkkeihin lisätään tehostevarret
- Matkailutien liittymissä lisätään suoja-merkinnyt, lisätään karkikolmio ennen suojatietä (stop-merkit säilyvät valtatiehen varressa) ja pohjoisessa liittymässä liikenteenjakaajamerkkeihin lisätään tehostevarret, myöhemmin pohjoinen liittymän kanavoitetaan vasemmalle kääntyvien kaistalla
- Hiihtomajantien liittymää kehitetään, kun maankäyttö lisääntyy tien vaikutuspiirissä
- Meinalan liittymän suunnittelu on käynnistymässä loppukesällä 2012 ja liittymä rakennetaan uuteen paikkaan
- keskustan alueella poistetaan asemakaavan vastaiset yksityistie liittymät
- Lepistöntien liittymä katkaistaan tai siirretään, ratkaisu riippuu osayleiskaavasta



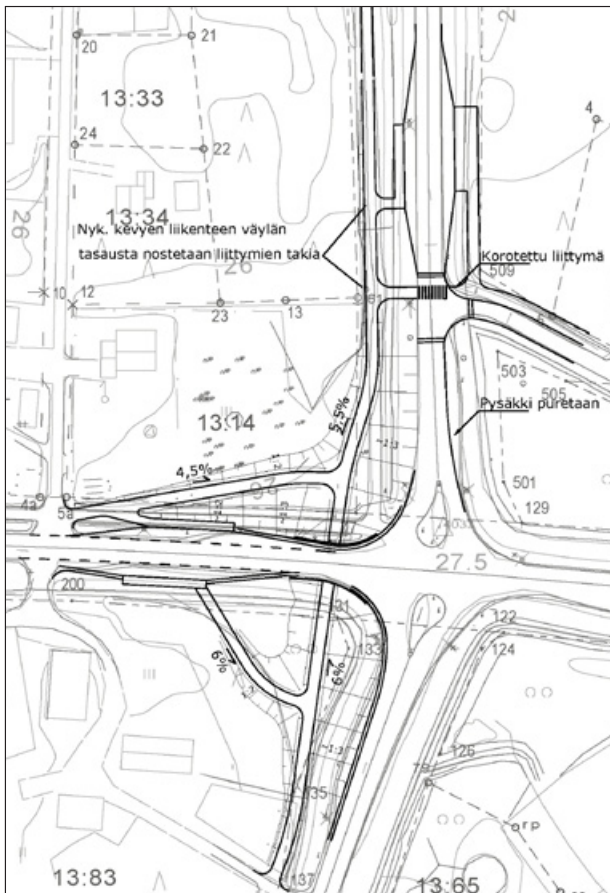
Kuva 20. Haahdentien liittymä.



Kuva 21. Risuperäntien liittymä.

Valtatien 27 liittymiä parannetaan:

- Rautiontien (mt 774) liittymään rakennetaan 1.-vaiheessa kevyen liikenteen alikulku ja samalla pysäkkejä muutetaan. Seuraavassa vaiheessa liittymä kanavoidaan (vasemmalle kääntyvien kaistat)
- Etelänkyläntien (mt 18 083) liittymässä lisätään suojatie-merkki kärkekolmion yläpuolelle
- Kamusentien (18 087) liittymässä liikenteenjakajamerkkeihin lisätään tehostevarret (vastaisella puolella jo on)
- Kärkisentien (mt 18 060) liittymään rakennetaan sivusuunnan tulppasaarekke, koska valtatiellä vastaavissa muissa liittymissä on jo sellaiset
- Kurikkatien (my 18 059) liittymässä liikenteenjakajamerkkeihin lisätään tehostevarret (kaksi saarekettä)



Kuva 22. Tyngän liittymän periaateratkaisu.

Muilla teillä ja kaduilla toteutetaan seuraavia toimenpiteitä

- Kalajoentien ja Mehtäkyläntien liittymäalue korotetaan
- Santaholmantien liittymä käännetään kohtisuoraan Plassintielle asemakaavan mukaisesti
- Vetten-Ollintielle ja Merenojantielle rakennetaan ns. turvasaarekkeet Oulaistentien risteykseen estämään maantien ylittäminen suurella ajonopeudella

Linjaosuudet

Valtatien 8 reunasta Himangan taajaman ja Rahjan välillä kaadetaan puustoa siten, että pystyään jäävien puiden etäisyys ajoradasta täyttää ohjearvot. Ylivieskantie (vt 27) tulisi levennättä yhdeksänmetriseksi, eli levennystarve on 0,5 – 1,0 metriä. Kolmi- ja nelinumeroisten maanteiden päällysteen leveydet ja kaltevuudet on syytä tarkistaa ja korjata uudelleenpäällystysten yhteydessä.

Mopoilureitit

Lainsäädännössä lähtökohta on, että mopolla ajetaan ajoradan pientareella. Väylänpitäjä voi sallia mopoilun kevyen liikenteen väylällä lisäkilvellä ”mopoilu sallittu”. Kevyen liikenteen väylät on kuitenkin yleensä suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn lähtökohdista, eikä niissä ole huomioitu mopoilijoiden ajonopeuksia eikä tilantarvetta. 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 kantatien 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.

Lähtökohtaisesti Kalajoella mopoilu sallitaan valtateiden väylillä, myös taajamien kohdilla, koska autoliikenteen määrä on suuri. Muutosten toteuttamista varten on syytä tehdä tarkempi kaupungin ja ELY-keskuksen yhteistyönä seudullinen selvitys mm. mopolla sallittujen väylien näkemien, risteyskohtien turvallisuuden ja liikennemerkkijärjestelyjen oikeellisuuden varmistamiseksi.

4.4

Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu keskustan alueella tie- ja katuverkon hierarkioiden pohjalta yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmien kanssa. Molemmissa järjestelmissä esitetyt ratkaisut tukevat toisiaan. Himangan taajamassa esitetään kärkikolmioiden poistamista siten, että ne jäävät kaduille, jotka liittyvät maanteihin (valtatie, Tomujoentie, Sautinkarintie, Kannustie ja Pohjoinen Satamatie).

Maanteiden ja niihin liittyvien teiden stop-merkkien tarpeellisuudet tarkistetaan, lähtökohtaisesti stop-merkkejä käytetään vain poikkeustapauksissa.

4.5

Nopeusrajoitukset

Kalajoen nopeusrajoitusjärjestelmä säilyy periaatteiltaan ennallaan. Maanteiden rajoitukset tarkistettiin kahdella periaatteella: ensi katsottiin paikallisesti maankäytön, tie- liikennetietojen ja maastokäyntien perustella muutostarpeet, toiseksi käytettiin koko Pohjois-Pohjanmaalle tehtyä tarkastelua. Rajoituksia ja merkkien sijainteja tarkistetaan seuraavasti:

- **Valtatien 8 rajoituksia tarkistetaan Himangan taajaman kohdalla siten, että Tomujoentien ja Kannuskyläntien välinen osuuden rajoitus on 80 km/h, Kannuskyläntieltä Teboilin risteykseen rajoitus on 60 km/h ja siitä Kannustien risteykseen rajoitus on 50 km/h**
- **Tammelantien ja Yppärintien rajoitukset alennetaan 60 km/h:iin Mehtäkylän koululta Pyhäjoen rajalle koulureitin, maankäytön ja useiden yksityistieliittymien takia**
- **Rautiontien 60 km/h –rajoitusta jatketaan Raution koulun kohdalta Kevarintielle koulureitin takia**

- **Rautiontiellä (mt 7740) alennetaan rajoitus 40 km/h:iin Tilvistien liittymän kohdalla kouluaikana koulureitin risteuksen takia**
- **Pohjoisen Satamantien (mt 18031) rajoitus alennetaan 50 km/h:iin asutuksen kohdalla, jos kevyen liikenteen väylän rakentaminen viivästyy**
- **Etelänkyläntiellä (mt 18031) 60 km/h –rajoitusta jatketaan taajamasta Eteläkylän koululle koulureitin risteämisten ja maankäytön takia**
- **Kannustieltä 100 km/h –rajoitus korvataan 80 km/h –rajoituksella Hillilän ja Himangan taajaman välillä**

Maanteiden osalta tarkistetaan nopeusrajoitusten merkitseminen liittymien jälkeen seudullisesti yhtenäiseksi.

4.6

Joukkoliikenteen pysäkit

Linja-autopysäkkien tarve selvitettiin seudullisesti valta- ja kantateilla sekä kolmi- ja nelinumeroisilla maanteilla. Selvityksessä nykyiset asukkaat ja pysäkit paikannettiin kartalle, ja katsottiin, löytyykö asukastihentymiä, joiden läheisyydessä (ympyrän säde 500 m) ei ole pysäkkejä. Kalajoella esitetään uusia pysäkipareja:

- **Rautiontielle (mt 774) Rauhantien liittymään ja Kissakankaantien liittymään**
- **Oulaistentielle (mt 786) Merenojantien liittymään**
- **Käännänkyläntielle (mt 7780) Rantaniskantien liittymään ja Käännänpuhdon pohjoiseen liittymään**

Kuva 23. Valtatien nykyinen vaatimaton pysäkki Himangalla.

4.7

Koulun ympäristö

Tämän suunnitelman tärkeänä kohteena ovat koulujen lähiympäristöt ja oppilaiden itsenäisesti kulkemat koulureitit. Reitteihin liittyvät toimenpiteet on lueteltu muissa kohdissa, tässä on lueteltu koulupihoihin liittyvä esitykset. Suunnittelun aikana käytiin läpi maastossa koulujen pihat. Niihin estetään seuraavia toimenpiteitä:

- **Etelänkylän koulun välitunti- ja pyöräilyalue pyritään rauhoittamaan autoliikenteeltä rakentamalla erillinen pysäköinti- ja pysähtymisalue lähemmäs maantietä**
- **Pöllän koulun liittymässä raivataan puuston alaoksisto, jotta näkemät Löttäläntielle olisivat paremmat**
- **Raution koulun pihassa erotetaan vielä nykyistä selkeämmin välitunti- ja pyöräilyalueesta, esimerkiksi porttimaisella rakenteella (kiviä, puita yms)**
- **Raumankarin koululla tarkistetaan liikennemerkkijärjestelyt saattopihan osalta ja koulun puoleinen pysäkki jatketaan kahden linja-auton mittaiseksi**
- **Vuorenkallion koulun huoltopihaan rakennetaan suora yhteys Nikkarintieltä jolloin autoliikenne koulun pihaan voidaan estää**



Kuva 24. Pöllän koulun pihasta on huono näkemä (tilanne kesällä 2011).

4.8

Esteettömyys

Esteettömyyden tavoitetaso voidaan määrittellä perustasoksi tai erikoistasoksi. Perustason esteettömyys on oltava kaikkialla julkisilla alueilla ja rakennuksissa. Erikoistasoa käytetään ydinkeskustassa ja siellä, missä liikkuu runsaasti liikkumisrajoitteisia, vanhuksia ja lapsia. Lisätietoja löytyy mm. www.esteeton.fi ja Helsingin kaupungin ja invalidiliiton kotisivuilta.

Kalajoella on syytä pyrkiä erikoistasoon keskustaajaman ja Hiekkasärkkien ydinkeskustoissa sekä merkittävempien muiden palveluiden pihoilla ja sisäänkäynneissä, kuten liikuntakeskus ja koulu.

Oheisessa taulukossa on esitetty esiin nousseita puutteita ja ongelmia. Taulukossa on myös esitetty korjaustoimenpide ja päätoteuttajavastuu. Pääosin korjausehdotukset ovat pieniä niin rakentamisen kuin kustannustenkin kannalta. Edullisinta olisi, jos samantyyppisiä toimenpiteitä voitaisiin tehdä yhteishankkeena useamman vastuutahon kanssa.



Kuva 25. Himangan esteettömyyskävely syksyllä 2011.

Taulukko 2 (seuraavilla sivuilla). Esteettömyyskohteet.

OSOITE	KOHDE	ONGELMA	VASTUU-TAHO	TAVOITE-TASO	PARANNUSEISITYS
Himanka					
1 Kaupungin palvelutoimisto	luiska ja porras pääovelle	kukkaruukku luiskassa	kaupunki	erikoistaso	kukkaruukku jatkossa asfaltille
2 Valtatie 8	kevyen liikenteen alikulut	pimeitä, tiukkoja kaarteita, näkemäpuutteita, jyrkkä nousu ja lasku	ELY	perustaso	tehostetaan kunnossapittoa, valaistaan myös kesällä
3 Valtatie 8	kevyen liikenteen väylät	epätasaiset pinnat	ELY	perustaso	päällystetään uudelleen, korotetaan reunatukia (toteutuu kesällä 2012)
4 Sautinkarintie välillä valtatie-Kannuskyläntie	tien piennar	kevyen liikenteen väylä puuttuu	ELY	perustaso	rakennetaan korotettu kevyen liikenteen väylä (tot 2012)
5 Kannuskyläntie torin kohdalla ja Sautinkarintien risteys	kevyen liikenteen väylä	kevyen liikenteen väylän reunatuki puuttuu, sekava risteys	kaupunki	perustaso	rakennetaan korotettu kevyen liikenteen väylä, parannetaan risteystä
6 Valtatie 8	linja-autopysäkit Sautinkarintien liittymän eteläpuolella	vaatimattomat (odotustilat kevyen liikenteen väylällä, katoksen vanhoja ja "lattiat" puuttuvat)	ELY + kaupunki	perustaso	uusitaan katokset ja katoksiin kestopääilyste
7 Kannuskyläntie 3 (apteekki)	yhteys kevyen liikenteen väylältä liikerakennukseen (apteekkiin), rakennuksen piha	suojatie ja selkeä jalankulku yhteys puuttuvat, sekava pysäköinti	kaupunki + kiinteistönomistaja	perustaso	rakennetaan suojatie ja yhteys apteekin ovelle
8 Kannuskyläntie 3 (apteekki)	sisäänkäynti	huonokuntoinen porras, tasanteen ja oven kynnyksen välissä rako (keppi voi juuttua)	kiinteistönomistaja	perustaso	korjataan tasanne ja porras
9 Kannuskyläntie - valtatie	Teboilin kohta	kevyen liikenteen väylä puuttuu	kaupunki	perustaso	rakennetaan korotettu väylä Kannuskyläntieltä valtatielle (tot 2012)
10 Kannuskyläntie / hautausmaa	yhteys kevyen liikenteen väylältä hautausmaalle	suojatie puuttuu	kaupunki	perustaso	rakennetaan suojatie ja selkeä yhteys hautausmaalle
11 Kannuskyläntie / hautausmaa	kadun varsi	ei ole pysäköintipaikkoja	kaupunki	perustaso	rakennetaan kadun varteen pysäköintipaikkoja ja merkitään väh. yksi niistä inva-paikaksi

OSOITE	KOHDE	ONGELMA	VASTUU-TAHO	TAVOITE-TASO	PARANNUSESITYS
12 Vuodeosasto	vuodeosaston sisäänkäynti	oviluiska rakennettu monesta osasta (särkymisen vaara ja vaikea ottaa vauhtia esim. pyörätuolilla kun monta pikkunousua	kaupunki	perustaso	korjataan sisäänkäynti niin, että vain yksi tasanne ja yksi luiska
13 palvelutalot-vuodeosasto	jalankulkuyhteys rampin päässä lähellä Kannuskyläntietä	rakentamaton yhteys	kaupunki	perustaso	rakennetaan kunnollinen yhteys
14 Terveyskeskus	pysäköintialue	invapaikat puuttuvat	kaupunki	perustaso	merkittään
15 Villiminkki	sisäänkäynti	pelkät portaat, ei luiskaa	kiinteistön-omistaja	perustaso	rakennetaan luiska
16 Kirkko	pysäköintialue	inva-paikka vaatimattomasti merkitty	kiinteistön-omistaja	perustaso	merkittään myös liikennemerkillä
17 Kirjasto	pysäköintialue	inva-paikka puuttuu	kaupunki	perustaso	merkittään
18 Raumankarin koulu	pysäköintialue	inva-paikka puuttuu	kaupunki	perustaso	merkittään
Kalajoen keskusta					
19 Kasarmintie	kevyen liikenteen väylä	epätasainen päällyste, liittymien kohdalla reunatuki häviää	kaupunki	perustaso	uudelleen päällystys, lisätään liittymien kohdalle madallettu reunatuki
20 Kasarmintie/Papinpolku	kadun ylitys	suojatiet puuttuu	kaupunki	perustaso	rakennetaan korotettu suojatiet
21 Terveyskeskus	sisäänkäynti Kasarmintien puolella	vaatimaton luiska, pyöriä oven edessä	kaupunki	perustaso	rakennetaan parempi luiska ja siirretään pyörätelineet hiukan kauemmas ovesta ja katetaan telineet
22 Terveyskeskus	pysäköintialue/sisääntulo	selkeä kevyen liikenteen yhteys Tohtorintietä oville puuttuu	kaupunki	perustaso	rakennetaan kevyen kevyen liikenteen yhteys pysäköintialueen ja ajoväylän viereen
23 Tohtorintie	kevyen liikenteen väylä	epätainen, kapea	kaupunki	perustaso	uudelleen päällystys, levennetään väylään mikäli mahtuu
24 Kalajoentie (remontoimaton jakso)	suojatiet, jalkakäytävät	epätasaiset pinnat, suojatieden päissä kynnykset, sisäänkäynnit	kaupunki+ELY+kiinteistöomistajat	perustaso	tiesuunnittelu käynnissä 2012

4.9

Reittien risteämisyjärjestelyt

Kelkkailureittien ja –urien ylityskohdissa 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 aidoihin, 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, Liikenneviirasto.

Kalajoella reitinpitäjän on syytä tarkistaa risteysjärjestelyt ohjeistuksen mukaisiksi.

4.10

Muut toimenpiteet

Sillat ja kaiteet

ELY-keskus on viime vuosien aikana korjannut systemaattisesti silta- ja pengerkaiteita siltaremonttien ulkopuolellakin päätiestöllä. Nyt korjaaminen on siirtymässä alemmalle tieverkolle. Kannuksentiellä (mt 7720) Vääräjoen sillan kaiteesta puuttuneen vielä varsinainen törmäysjohde ja siltapenkereen kaiteet päättyvät ns. ukkopilareihin. Sellaisissa paikoissa, joissa on runsaasti kevyttä liikennettä, siltakaideremonttien yhteydessä on varmistettava, että alempi törmäysjohde jatkuu sillan päästä jonkin matkaa siltapenkereelle, jotta putoamisvaaraa varsinaisen törmäysjohteen ali jokeen ei ole.

Tievarsimainokset

Lähtökohtaisesti asemakaava-alueen ulkopuolella ja asemakaavan mukaisella tieliikennealueella on kielletty maantien käyttäjille suunnattujen ulkoainosten pystyttäminen. Kiellosta voidaan poiketa, mikäli mainosta voi pitää tärkeänä liikenteenopastuksen, matkailun tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisena. 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 liikenneturvallisuuksia.

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 liikenneturvallisuuksia, 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, vaaleihin 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 liikenneturvallisuuksia, esteettömyyttä tai kadun kunnossapitoa. Tilapäisetkin merkit eivät saa vahingoittaa katurakenteita, eivätkä aiheutaa 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. Toisaalta turhat merkit on poistettava.

Varmistetaan ettei vanhentuneita liikennemerkkejä (keltainen reunus puuttuu, vanhoja suoja-merkkejä) ole edelleen käytössä. Liikennemerkit on uusittava säädösten mukaisiksi mahdollisimman pian.

4.11

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 kunnan ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpideohjelmassa esitetty järjestys todennäköisesti muuttuu sitä enemmän mitä myöhäisemmässä vaiheessa toteutettaviin hankkeisiin edetään.

Kiireellisimmäksi rakenteelliseksi toimenpiteeksi esitetään:

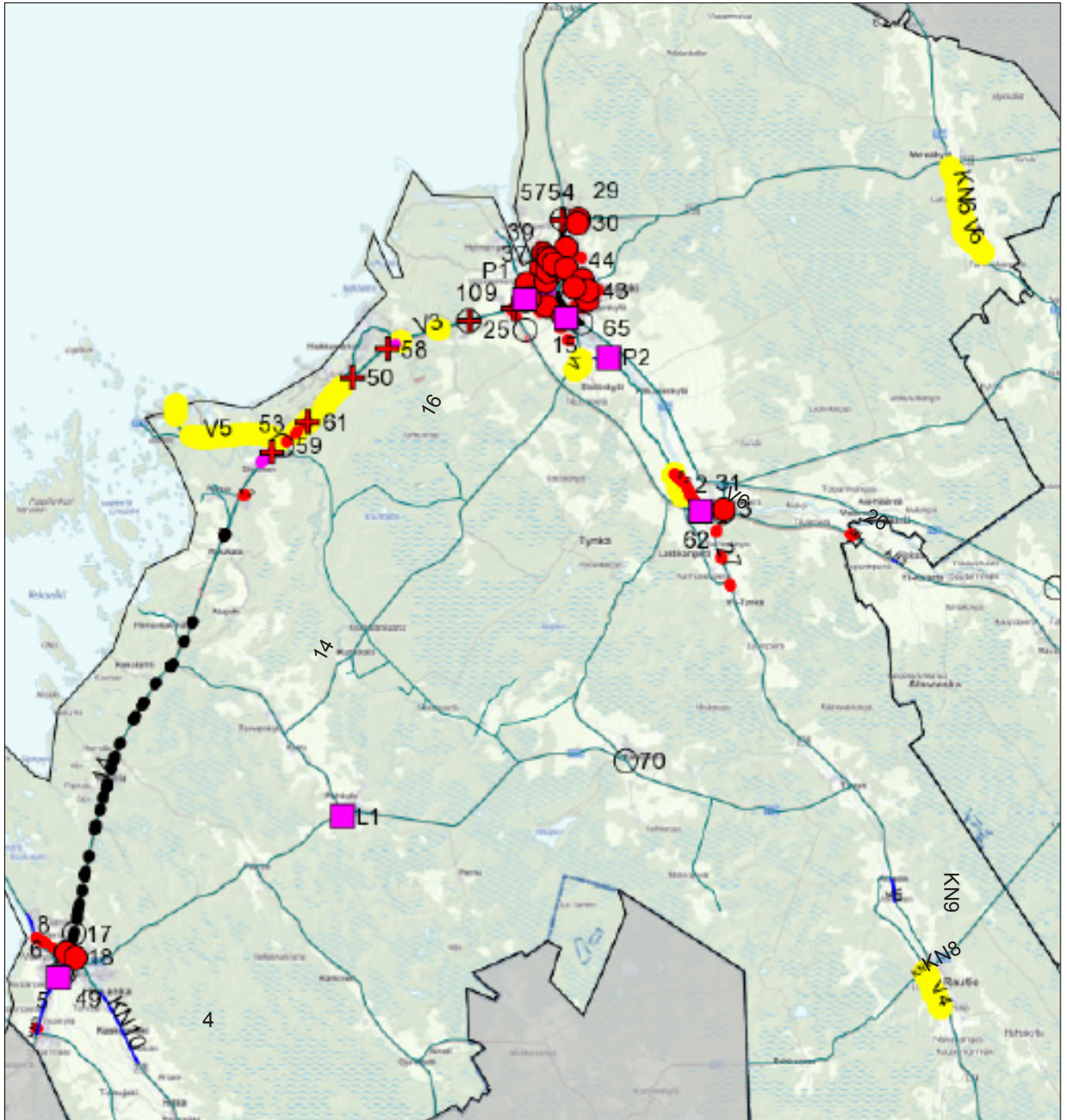
- **Tyngän kevyen liikenteen järjestelyt (alikulku),**
- **Kalajoentien parantaminen,**
- **Pohjoisen Satamatien kevyen liikenteen väylä ja**
- **valtatie 8 parantamisen 1. vaiheen toimenpiteet Himangan taajamassa.**

Taulukko 3 (seuraavilla sivuilla). Toimenpide-esitykset.

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kiire	Heva	Hnro	Huom	Katusoitte	Päävastuu
1	Kalajontien perusrakennus	7780	1	50	1	1236	1200	m		1	0,180	609	Tiesuunnitelu käynnissä 2012	Kalajontie	Ely
2	Aikukukäytävä	27	1	9589			1	kpl	700000	1	0,003	131	Kevyen liikenteen aikukukäytävä + väylät ja pysäkkijärjestelyt	Rautontie	Ely
3	Korotettu liittymäalue	7740	1	81			1	kpl		1	0,001	601	Hidaste Tilvistien liittymään (liittyy valtatien aikukuhankkeeseen)	Rautontie	Ely
4	Väistötila	8	412	600				m	80000	1	0,009	289	Katu kohtisuoraan vt:lle + väistötila, toteutus 2012	Vt 8/Tangantie	Ely ja kunta
5	Liittymän parantaminen	8	412	4975			1	kpl	10000	1	0,001	287	Kevyen liikenteen yhteys selkeämmäksi reunakivetyksellä, toteutus 2012	Kokkolantie / Haahdentie	Ely ja kunta
6	Liittymä selkeyttäminen						1	kpl	5000	1			kadun ja Teboilin pihan erottaminen reunakivetyksellä, toteutus 2012	"Kannuskyläntie-Kokkolantie"	Kunta
7	Kevyen liikenteen väylä	18031	1	100	1	1190	1100	m	500000	1	0,001	101	Kevyen liikenteen väylä	Pohjoinen satamatie	Ely ja kunta
8	Saareke	18031	1	132			1	kpl	30000	1	0,003	601	Saareke koulureitille	Pohjoinen satamatie/Pajatie	Ely ja kunta
9	Liittymän siirto	8	416	4224			1	kpl	800000	1		283	Meinalan liittymän siirto itään asemakaavan mukaiseen paikkaan	Kokkolantie/Meinalantie	Kunta
10	Kevyen liikenteen aikukukäytävä	8	416	4253						1	0,001	131	Liittyy Meinalan liittymäjärjestelyihin.	Kokkolantie/Meinalantie	Ely ja kunta
11	Kaide	8	414	5358			30	m	5000	1	0,003	631	Kaide entisen kaupan kohdalle. Muista tontti liittymä jää.	Kokkolantie	Ely
12													Kaiteen rakentaminen kevyen liikenteen väylän ja maantien väliin. Kevyen liikenteen väylää joudutaan mahdollisesti leventämään.	Kokkolantie	Ely
13	Kevyen liikenteen väylä						200	m	10000	1		101	Yhteys Hekansuontietä koululle	Hekansuontie	Kunta
14	Esteiden poistaminen	8	412	0	413	6000	11000	m		1	0,061	504	Puuston poisto vierialueelta	Kokkolantie	Ely
15	Pysäkkijärjestelyt	18083	1	1007			1	kpl	25000	1		1	Uudet ajoratapysäkit	Eteläkyläntie	Kunta
16	Kevyen liikenteen väylä	8	415	0	415	1300	1300	m	360000	1	0,001	101	Kevyen liikenteen väylä	Kokkolantie	Ely
17	Liittymän parantaminen	8	412	3819			1	kpl	15000	1	0,006	282	Risuperäntien liittymää avarretaan ja tasausta nostetaan	Ouluntie/Harjuntie	Ely ja kunta
18	Saareke	775	1	203			1	kpl	30000	1	0,003	601	Saareke koulureitille	Lajuskentie/Kannustie	Ely
19	Korotettu suojatie						1	kpl	20000	1		601	terveyskeskus	Kasarmintie/Tohtorintie	Kunta
20	Korotettu suojatie						1	kpl	20000	1		601	koulureitti	Nikkarintie	Kunta
21	Korotettu suojatie						1	kpl	20000	1		601	koulureitti	Nikkarintie	Kunta
22	Tien parantaminen	8	412	2129	412	2980				1		1	Valtatien järjestelyt, ks. toimenpidelivitys	Kokkolantie	Ely ja kunta
23	Kevyen liikenteen väylä						460	m	120000			101	Mehtäkyläntie-Kalajontie	Pohjankyläntie	Kunta
24	Sivusuunnan suojatiesaareke	7780	1	1239			1	kpl	30000	2		290	Saareke	Kalajontie/Pohjankyläntie	Kunta
25	Väistötila	27	1	779			1	kpl	50000	2	0,002	289	sahan liittymä	Ylivieskantie	Ely
26	Kevyen liikenteen väylä	27	2	4054	2	4325	300	m	50000	2	0,000	101	välille Tilvistie - Arvolantie	Ylivieskantie	Ely ja kunta
27	Kevyen liikenteen väylä	774	1	100	1	2500	2400	m	700000	2	0,0	101	välille Ylivieskantie-Kamusetie	Rautontie	Ely
28	Suojatiesaareke	18084	1	610			1	kpl	30000	2	0,003	281	suojatiesaareke/kavennus	Holmantie/Apulintie	Ely ja kunta
29	Saarekkeet	786	1	499			1	kpl	100000	2	0,001	281	Sivusuunnan piasaarekkeet ja pääsuunnan suojatiesaareke	Veten-Ollintie	Ely ja kunta
30	Suojatiesaareke						1	kpl	30000	2		281		Merenojantien/Latvustie	Kunta
31	Kevyen liikenteen väylä	18082	1	691	1	936	245	m	70000	2	0,001	101	välille Pohjankyläntie-Sammakkokuja	Mehtäkyläntie	Ely
32	Kevyen liikenteen väylä						300	m	75000	2		101	välille Mätäste-Isaohaantie	Kunta	Kunta
33	Kevyen liikenteen väylä						250	m	65000	2		101	välille Isohaantie-Hietavainontie	Kunta	Kunta
34	Kevyen liikenteen väylä						260	m	70000	2		101	välille Pläkkikuja-Pirkonsuontie	Kunta	Kunta
35	Korotettu suojatie						1	kpl	25000	2		601	Korotettu suojatie tai liittymäalue	Ymmyrkäisentie	Kunta

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kiire	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päävastuu
36	Suojatiesaareke	7781	1	384			1	kpl	20000	2	0,002	281		Markkinatie	Ely
37	Korotettu suojatie						1	kpl	10000	2		601	Korotettu liittymä tai suojatie	Pajatie	Kunta
38	Korotettu suojatie						1	kpl	10000	2		601	Korotettu liittymä tai suojatie	Nahkiaistie	Kunta
39	Korotettu suojatie						1	kpl	10000	2		601	Korotettu liittymä tai suojatie	Venetie	Kunta
40	Korotettu suojatie						1	kpl	10000	2		601	Korotettu liittymä tai suojatie	Sorrontie	Kunta
41	Korotettu suojatie						1	kpl	10000	2		601	Korotettu liittymä tai suojatie	Plassinpolku	Kunta
42	Suojatiesaareke						1	kpl	30000	2		603		Leipurintie/Merenojantie	Kunta
43	Korotettu suojatie						1	kpl	25000	2		601	Korotettu liittymäalue tai suojatie	Marttilantie	Kunta
44	Korotettu suojatie						1	kpl	25000	2		601	Korotettu liittymä tai suojatie	Lankiantie	Kunta
45	Yksitystiejärjestelyt	8	418	500	421	500				2	0,113	223	Tonttiliittymien katkaisu valtatieltä taajaman kohdalla	Ouluntie	Ely ja kunta
46	Suojatiesaareke	7781	1	620	1	620	1	kpl	20000	2	0,002	281	Markkinatie/Plassintie suojatiesaareke/kavennus	Plassintie	Ely
47	Suojatiesaareke	7781	1	260	1	260	1	kpl	20000	2	0,002	281	Markkinatie/Tohtorintie suojatiesaareke/kavennus	Tohtorintie	Ely
48	Perusparannus	18082	1	0	1	150				2			Saarisillan perusparannus kevyen liikenteen väylien leventäminen (jos mahdollista)	Saarisilta	Ely
49	Liittymän parantaminen	7716	1	49			1	kpl	30000	2	0,001	287	Liittymän parantaminen ja kevyen liikenteen yhteyden turvaaminen kts. tarkekuva	Sautinkarintie/Raumankarintie	Ely ja kunta
50	Alikukukäytävä	8	416	150	416	150	1	kpl	50000	2	0,003	131	Kokkolan tie/Tuomipakkaintie	Kokkolan tie	Ely ja kunta
51	Suojatiesaareke						1	kpl	30000	2		601	Suojatiesaareke	Lankiantie/Pirkonsuontie	Kunta
52	Väistötila	8	416	300			1	kpl	50000	2	0,004	289	Väistötila	Kokkolan tie/Lentokentäntie	Ely
53	Alikukukäytävä	8	414	5700	414	5700	1	kpl	500000	3	0,001	131	Kokkolan tie Rahjassa	Purontie	Ely
54	Alikukukäytävä	8	418	1859			1	kpl	500000	3	0,003	131		Lepistöntie	Ely ja kunta
55	Alikukukäytävä	8	418	880			1	kpl	500000	3	0,003	131	Yleiskaavan mukaan	Ouluntie	Ely ja kunta
56	Kanavoinnin täydentäminen	8	418	0			1	kpl	50000	3	0,009	287	maalausten korvaaminen saarekkeilla	Kokkolan tie	Ely
57	Liittymän porrastaminen	8	418	1900	418	1900				3	0,014	282	Ouluntie/Oulaistentie, riippuu yleiskaavaratkaisusta	Lepistöntie	Ely ja kunta
58	Alikukukäytävä	8	416	1560	416	1560	1	kpl	500000	3	0,004	131	kokkolan tie/Matkailutie	Kokkolan tie	Ely ja kunta
59	Kanavointi	8	415	0	415	0	1	kpl	300000	3	0,008	284	Kokkolan tie/Satamatie	Satamatie	Ely
60	Alikukukäytävä	8	416	5680	416	5680	1	kpl	500000	3	0,014	131	Kokkolan tie/Ylivieskan tie	Kokkolan tie	Ely
61	Alikukukäytävä	8	415	1100	415	1100	1	kpl	500000	3	0,001	131	Kokkolan tie golf-kentän kohdalla	Kokkolan tie	Ely ja kunta
62	Kanavointi	27	1	9597			1	kpl	500000	3	0,012	284	vasemmalle kääntyvien kaistat	Rautiontie	Ely
63	Kevyen liikenteen väylä						120	m	25000	3		101	ehkä katu (asemakaavassa Ojalantie)		Kunta
64	Kevyen liikenteen väylä						350	m	70000	3		101	Siipolantanhua-Kappalaisentie		Kunta
65	Kevyen liikenteen väylä	27	1	0	1	444	400	m	120000	3	0,001	101	välillä Kokkolan tie-Yliuontentie		Ely
66	Kevyen liikenteen väylä						300	m	60000	3		101	Jukolantanhua-Hautalanpolku		Kunta
67	Kevyen liikenteen väylä						140	m	40000	3		101	välillä Hannilantie-Miehtäkyläntie		Kunta
68	Kevyen liikenteen väylä						170	m	50000	3		101	Hankalantie-Taaplarinkuja		Kunta
69	Kevyen liikenteen väylä						350	m	90000	3		101	Raahentie-Pikkulantie		Kunta
70	Liittymän parantaminen	18060	1	9827	1	9827	1	kpl	10000	3	0,000	287	Kärkisentie/Kärkisoentie liittymän avartaminen ja pysäkkien parantaminen		Ely

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kiire	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päävastuu
KN1	Nopeusrajoituksen muutos	8	412	200	412	1436	1236	m	1000	1	0,022	684	Nopeusrajoituksen muutos 100 km/h -> 80 km/h (toteutunut kesä 2012)		Ely
KN2	Nopeusrajoituksen muutos	8	412	1550	412	2150	600	m	1000	1	0,019	685	nopeusrajoitusmuutos 80->60 km/h	Kokkolantie	
KN3	Nopeusrajoituksen muutos	8	412	2150	412	3100	950	m	1000	1	0,023	678	Nopeusrajoituksen muutos 60 km/h -> 50 km/h		Ely
KN4	Nopeusrajoituksen muutos	18083	1	2382	1	3189	807	m	1000	1	0,005	685	80 km/h -> 60 km/h, koulun ja liittymien takia		Ely
KN5	Nopeusrajoituksen muutos	7840	3	200	3	1700	1500	m	1000	1	0,005	685	80 km/h -> 60 km/h, koulureitin ja maankäytön takia		Ely
KN6	Nopeusrajoituksen muutos	7840	2	2570	2	5750	3180	m	1000	1	0,011	685	80 km/h -> 60 km/h, maankäytön takia		Ely
KN7	Nopeusrajoituksen muutos	18031	1	0	1	2024	2024	m	1000	1	0,006	678	60 km/h -> 50 km/h, mikäli kevyen liikenteen väylää ei lähiaikoina rakenneta		Ely
KN8	Nopeusrajoitusmuutos 60 -> 50 km/h	7720	4	6711	4	7125	410	m	1000	1	0,002	678	rajoituksen alentaminen maankäytön ja kapean tien takia		Ely
KN9	nopeusrajoitusmuutos 80 -> 60 km/h	774	3	3190	3	4000	810	m	1000	1	0,006	685	rajoituksen lasku koulureitin ja asutuksen takia		Ely
KN10	nopeusrajoitusmuutos 100 -> 80 km/h	775	1	1500	1	3500	2000	m	1000	2	0,017	684	rajoituksen laajentaminen lyhyen 100 km/h takia		Ely
KN11	Nopeusrajoituksen muutos	7740	1	0	1	250	250	m	1000	1	0,001	676	Kouluaiikainen nopeusrajoituksen muutos. 60 km/h -> 40 km/h.	Rautiontie	Ely
L1	Liikennemerkkimuutos	7730	2	3237			2	kpl	5000	1			Sivutien varoituserkki korvataan b-tyypin 1 suunistustaululla.	Pöntöntie/Torvenkyläntie	Ely
P1	Koulun liikennejärjestelyt						1	kpl	5000	1		960	Vuorenkallion koulun liikennejärjestelyt (huoltopiha)	Nikkarintie	Kunta
P2	Koulun pihajärjestelyt						1	kpl	10000	1		960	Eteläkylän koulun pihajärjestelyt (erillinen saattopiha)	Eteläkyläntie	Kunta
V1	Valaistus	18059	2	6450	2	6950	500	m	10000	2	0,002	362	Valaistuksen jatkaminen mt 18059 Toivolassa		Ely ja kunta
V2	Valaistus	8	415	363	415	2648	2285	m	75000	2	0,023	362	Valaistuksen jatkaminen vt 8 Hiukkasärkä - Rahja		Ely
V3	Valaistus	8	416	1992	416	4034	2042	m	65000	2	0,026	362	Kokkolantielle		Ely
V4	Valaistus	18113	1	0	1	1334	1334	m	30000	3	0,001	362	mt 18113 välille Lötä - Myllymäki		Ely ja kunta
V5	Valaistus	7771	1	200	1	4143	3943	m	90000	3	0,009	362	mt 7771 Siljo - Rahjan satama		Ely ja kunta
V6	Valaistus	18087	1	0	1	1000	1000	m	25000	3	0,001	362	mt 18087 Similäntie		Ely ja kunta



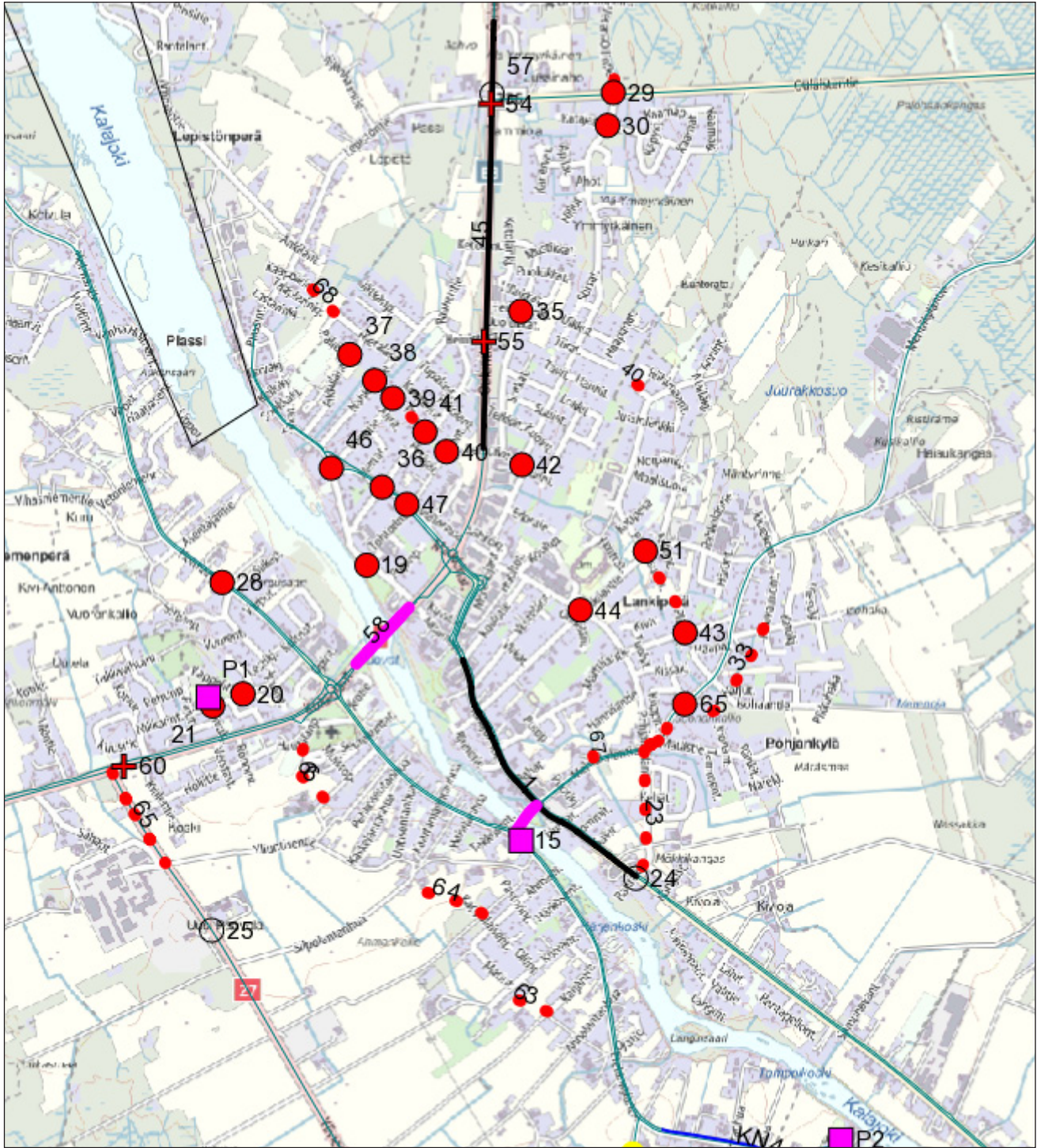
Kuva 26. Haja-alueen toimenpide-esityskartta .

Pistekohteet

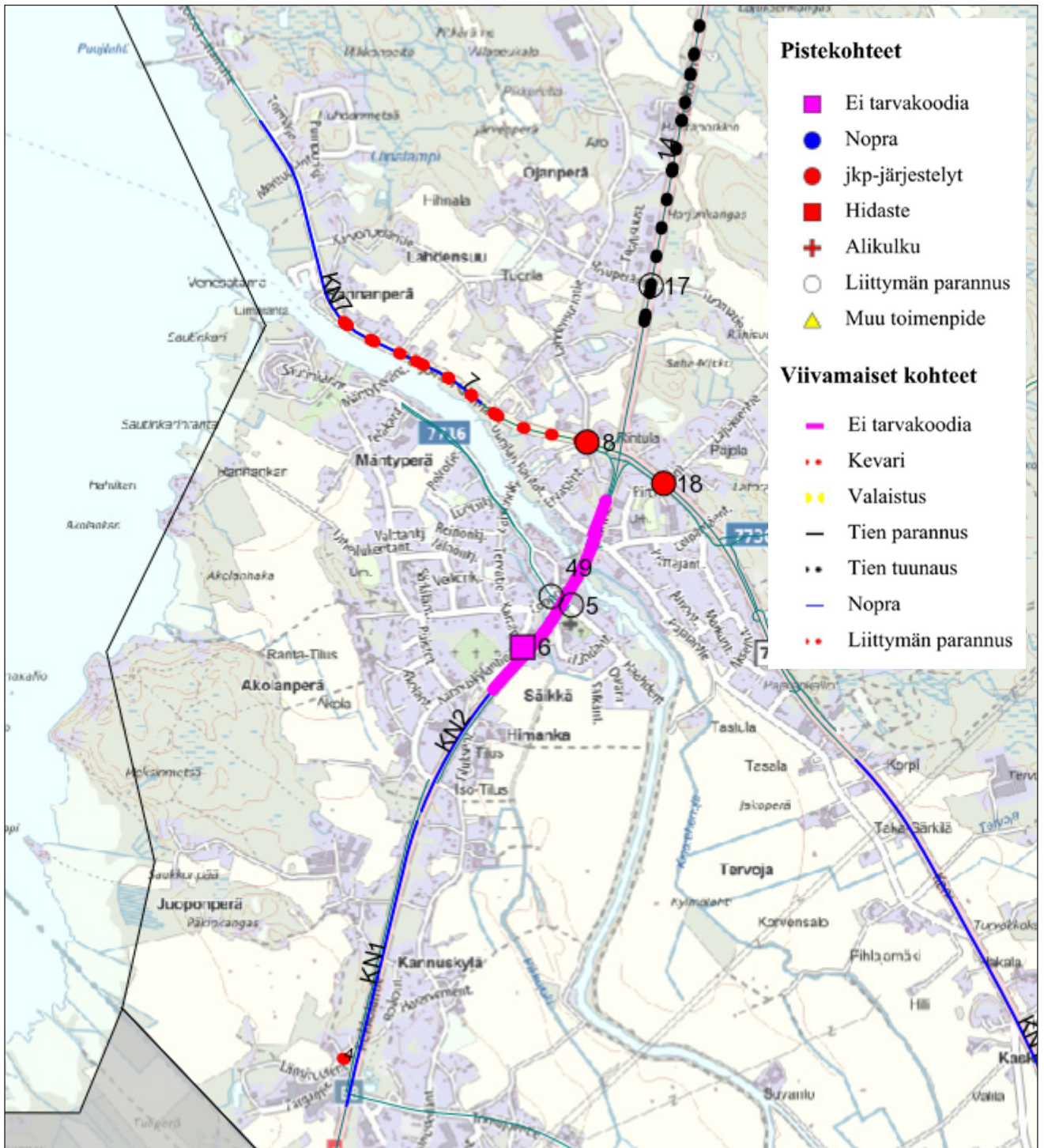
- Ei tarvakoodia
- Nopra
- jkp-järjestelyt
- Hidaste
- + Alikulku
- Liittymän parannus
- ▲ Muu toimenpide

Viivamaiset kohteet

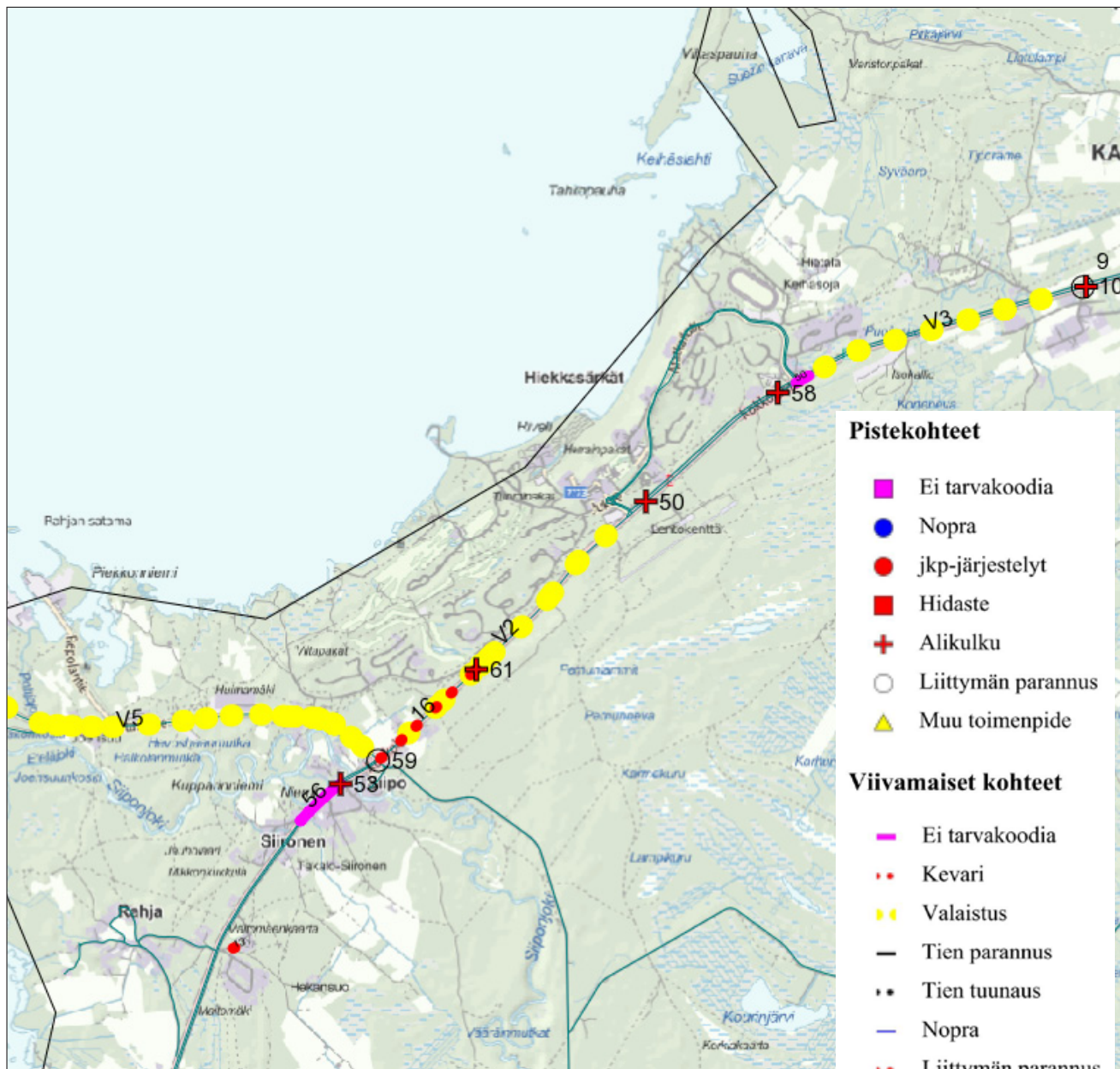
- Ei tarvakoodia
- - Kevari
- - Valaistus
- Tien parannus
- - Tien tuunaus
- Nopra
- - Liittymän parannus



Kuva 27. Keskustan toimenpide-esityskartta .



Kuva 28. Himangan toimenpide-esityskartta .



Kuva 29. Hiekkasärkien toimenpide-esityskartta .

5 Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuusriskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksien seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkitöiden näkyvyydestä huolehtiminen, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivujoaluiskien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositasolla, mutta vaikuttavat tielläliikkujan yleiseen viihtyvyyteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikenneympäristö kielii vastuuntunnosta, joka ”tarttuu” tielläliikkujaan. Toimiva liikenneympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja myös alueen ”imagoa”, jolloin liiketoimintaedellytykset paranevat.

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

Keskustan alueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusilla kevyen liikenteen väylillä ja turvallisemmilla risteämisjärjestelyillä voidaan myös ohjata kuntalaisia käyttämään autoilun sijasta yhä enemmän kevyttä liikennettä. Turvallisuuden parantamista keskustassa vahvistaa lisäksi ajonopeuksien alentaminen hidasterakenteita toteuttamalla.

Tärkeä osa liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen ja niiden perustelevuus. Suurin osa Kalajoella päivittäin liikkujista on joko paikallisia tai lähikunnista tulevia, joten paikallinen ja seudullinen toistuva tiedottaminen tavoittaa parhaiten liikkujat. Liikennekasvatuksen rooli onkin merkittävä.

Laskennallisesti tehokkaimmin henkilövahinko-onnettomuuksia vähentävät valta- ja kantateille tehtävät toimenpiteet. ELY-keskuksen maanteille Kalajoen alueelle kohdistuvien kaikkien toimenpiteiden vaikutus on noin 0,66 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Taulukossa 3 on esitetty vähemmän toimenpiteitä.

Taulukossa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Esitettyjen toimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on noin 9,5 miljoonaa euroa, josta kaupungin osuus on noin 3,6 miljoonaa euroa. Kustannuksiin ei ole arvioitu jo tarkemmassa suunnittelussa olevia hankkeita (Kalajoen tien parantaminen, valtatie 8 Himangan taajaman kohdalla), yleiskaavassa ratkaistavaa asiaa (Lepistöntien mahdollinen katkaisu) eikä siltaremontteja (Saarisilta). Kiireellisimpien toimenpiteiden osuus on noin 2,7 miljoonaa euroa.



Kuva 30. Sautinkarintiellä on kapea osuus, mikä vaatii tielläliikkujalta tarkkuutta.

6 Jatkotoimenpiteet

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Kalajoen kaupunki hyväksyvät suunnitelman ohjeelliseksi jatkosuunnittelun pohjaksi. Toteuttamistahtoa vahvistetaan ja toimenpiteiden rakentamismahdollisuuksista keskustellaan kaupungin ja ELY -keskuksen johdon välillä käytävissä kuntaneuvotteluissa vuosittain.

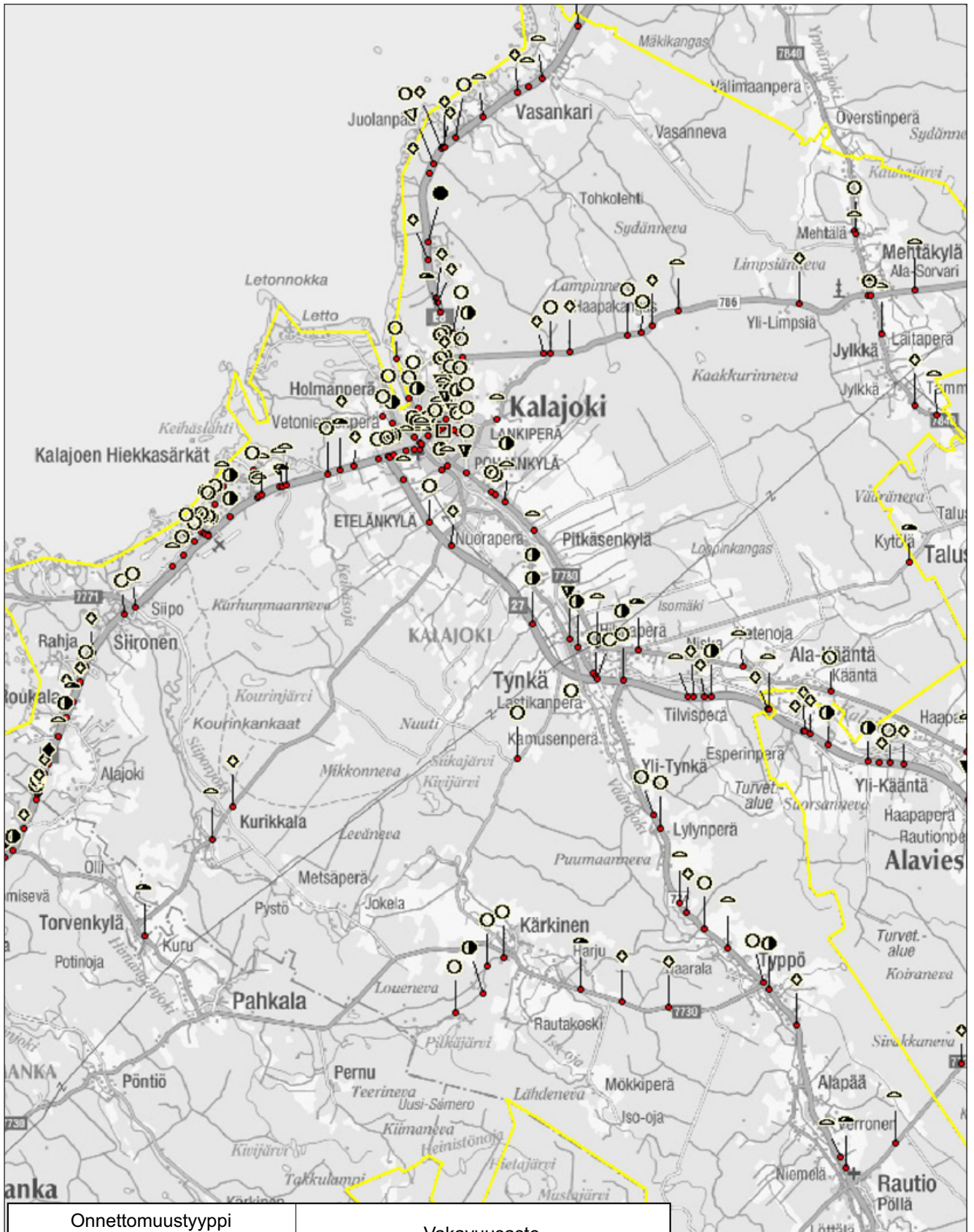
Halvimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimutokset, voidaan toteuttaa heti hyväksymisen jälkeen. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laajempien urakoiden yhteyteen tai silta-, päällyste- tai kunnossapitourakoihin.

Ensivaiheen kiireellisimmiksi todettujen pienien toimenpiteiden osalta on syytä käynnistää tai viimeistellä toteutussuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen suunnittelu on syytä aloittaa.

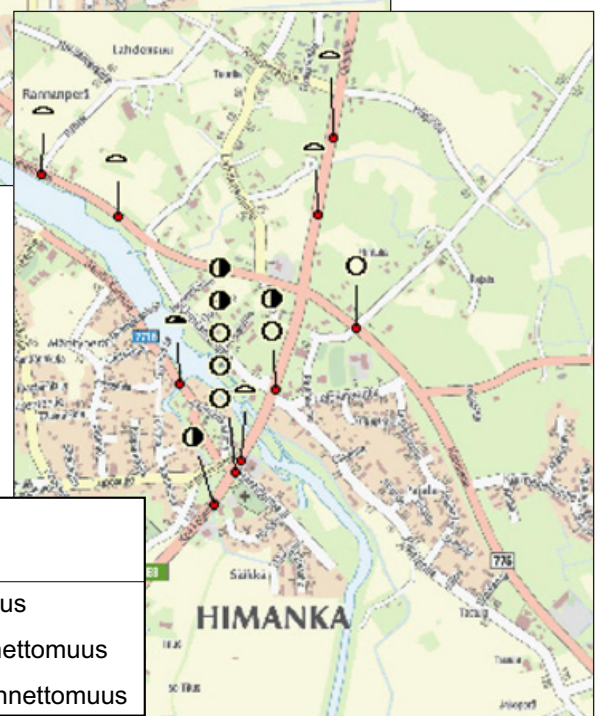
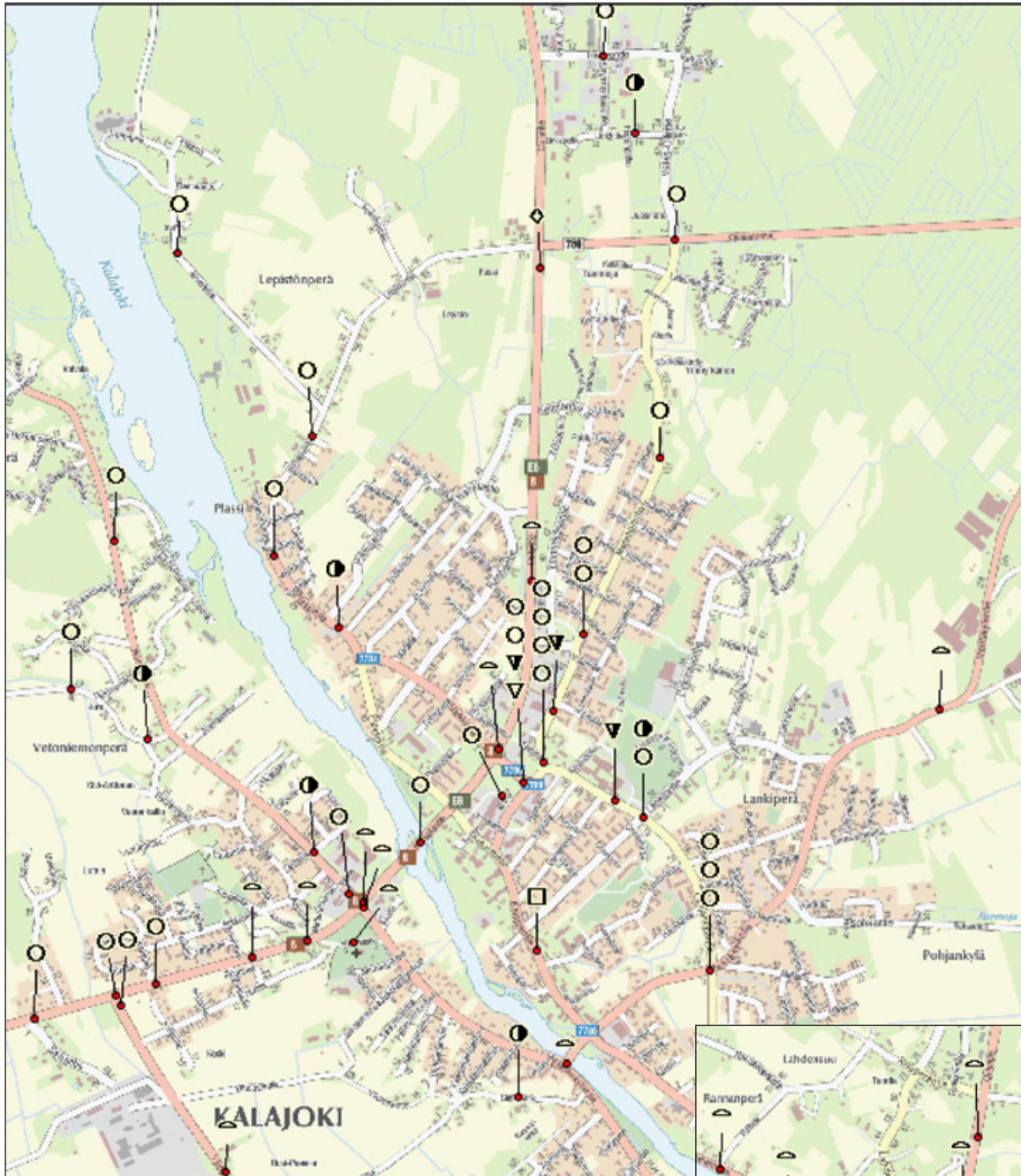
Liitteet

Liite 1. Onnettomuuskartta

Liite 2. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä



Onnettomuustyyppi					Vakavuusaste
m.ajon.	yksitt. eläin	pp	jk		
●	▲	◆	▼	■	kuolemaan johtanut onnettomuus
◐	◑	◒	◓	◔	loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
◕	◖	◗	◘	◙	omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus



Onnettomuustyyppi					Vakavuusaste
m.ajon.	yksitt.	eläin	pp	jk	
●	◐	◆	▼	■	kuolemaan johtanut onnettomuus
◐	◑	◈	◂	◼	loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
◑	◒	◊	◃	◽	omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

KOHDERYHMÄ	TOIMINTA	VASTUU	AJOITUS
Liikennekasvatus materiaali	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"> Liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma Liikenneturvallisuuskoulutuksen ja materiaalin kartoitus hallintokunnissa 	Seudullinen lt-ryhmä yhdessä lt-toimijan kanssa	Alkuvuosi 2012
Liikenneturvallisuustoimijan 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 liikenneturvallisuusteema 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"> Seudullinen liikenneturvallisuuspalkinto Liikenneturvallisuusteemaiset kilpailut vuoden aikana (piirustus- ja valokuvaus) sekä niihin liittyvät näyttelyt Asenteisiin painottuva tiedottaminen vuoden aikana Uuden tapahtumakonseptin rakentaminen nuorten liikenneturvallisuustyöhön Kuntien liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma 	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