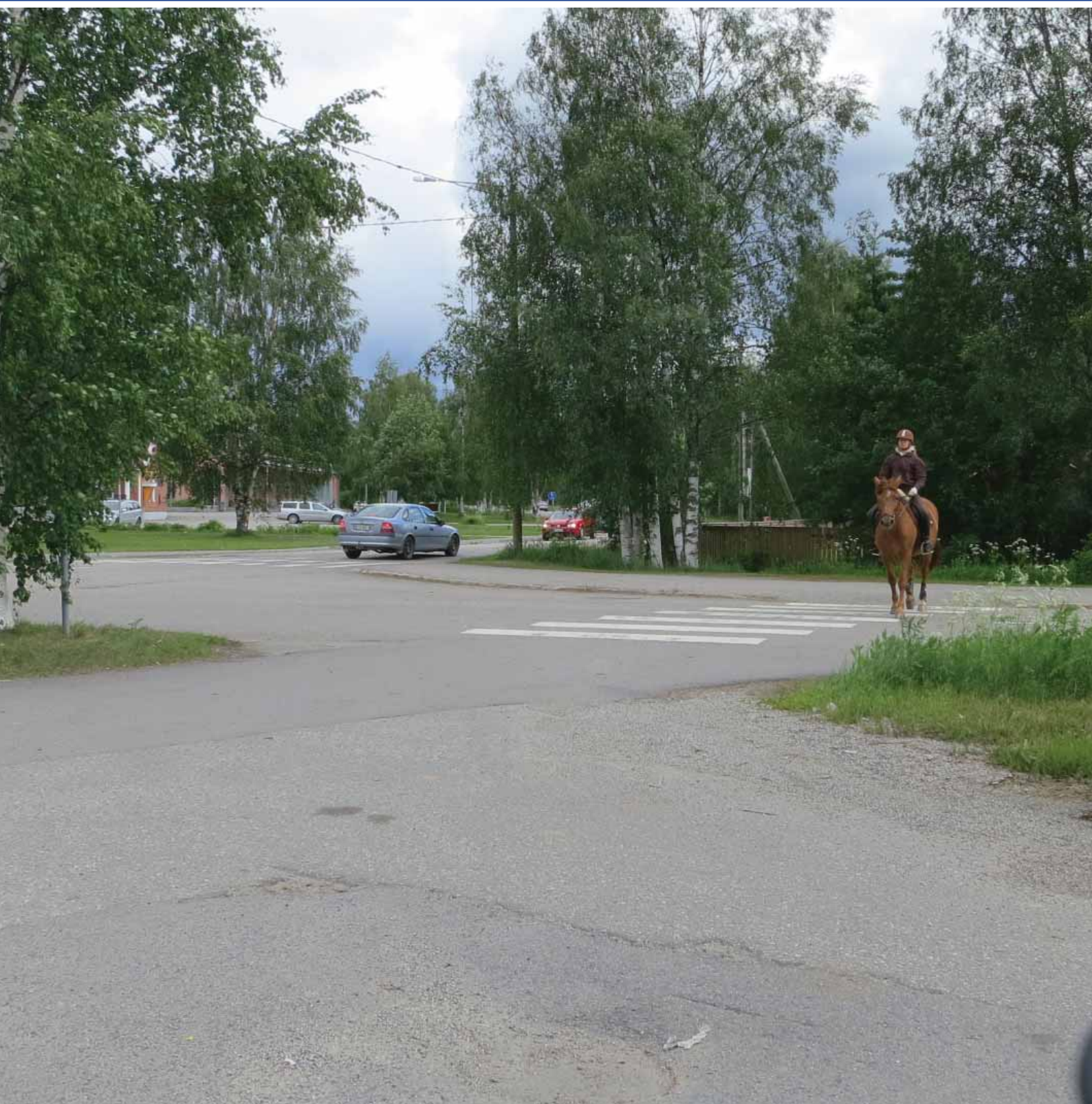




Pyhännän liikenneturvallisuuksuunnitelma 2014





Pyhännän liikenneturvallisuussuunnitelma 2014

CHRISTEL KAUTIALA

MIKA RÄSÄNEN

EIJA YLI-HALKOLA

HANNA PUOLIMATKA

EILA KÖNGÄS

RAPORTTEJA 117 | 2014

PYHÄNNÄN

LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA 2014

POHJOIS-POHJANMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS

Taitto: Mervi Koivula

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

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/14

© Karttakeskus, Lupa L4356

© Liikennevirasto 2014

© Suomen ympäristökeskus 2014

ISBN 978-952-314-187-2 (painettu)

ISBN 978-952-314-188-9 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-188-9

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

Esipuhe

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena oli laatia toteutusmahdollisuuksiltaan realistinen ja käytännönläheinen suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi Pyhännän kunnassa. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa laadittiin analyysit liikenneturvallisuuden ja liikkumisen nykytilanteesta. Lisäksi tarkasteltiin Pyhännän taajaman esteettömyyttä. Liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisia tai vaaralliseksi koettuja paikkoja selvitettiin kuntalaisille ja koululaisille suunnatun liikenneturvallisuuskyselyn avulla. Nykytilan analyysin pohjalta asetettiin liikenneturvallisuuden nollavisiota konkretisoivat visio, tavoitteet ja painopistealueet.

Suunnitelman yhtenä tavoitteena oli kunnan liikenneturvallisuustyön organisointi ja tukeminen, jatkuvuuden ja arvostuksen lisääminen sekä toimenpiteiden toteuttamisen tehostaminen. Kunnan liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön kehittämiseen ja aktivointiin Pyhännässä osallistui useiden eri hallintokuntien edustajia. Pyhääntään perustettiin suunnitelman aikana liikenneturvallisuusryhmä. Liikenneturvallisuusryhmä jatkaa toimintaansa laaditun suunnitelman toteuttamiseksi, jotta liikkuminen olisi turvallisempaa Pyhännän kunnassa.

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

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

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

Sisältö

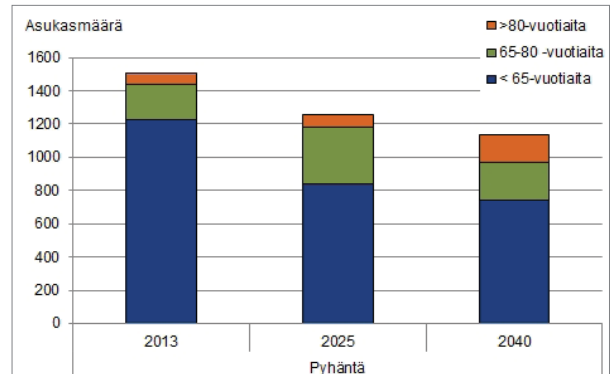
1 Lähtötietoja	9
1.1 Suunnittelualue	9
1.2 Liikenneverkko	10
1.3 Aikaisemmat suunnitelmat	10
2 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus Pyhännällä	13
2.1 Liikenneonnettomuudet	13
2.1.1 Onnettomuuskustannukset	14
2.2 Kysely	14
2.2.1 Koululaiskysely	15
2.3 Aloitteet, maastotarkastelut ja esteettömyyskävely	15
3 Liikenneturvallisuustyön visio, tavoitteet ja painotukset	16
3.1 Valtakunnallinen ja alueellinen visio, tavoitteet ja painotukset	16
3.2 Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän visio, tavoitteet ja painotukset....	17
4 Suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi	18
4.1 Lähestymistapa ja suunnitelman sisältö	18
4.2 Maankäyttö.....	18
4.3 Kestävät arjen liikkumisvalinnat.....	18
4.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	18
4.3.2 Järkevän autoilun edistäminen	19
4.4 Vastuullinen ja turvallisuushakuinen liikennekäyttäytyminen	20
4.5 Turvallisen liikkumisen mahdollistava liikenneympäristö	20
4.5.1 Ajonopeuksien hallinta	20
4.5.2 Liittymäjärjestelyiden selkeyttäminen	20
4.5.3 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen	21
4.5.4 Keskustie (mt 18510) ja Manuntie.....	21
4.6 Toimenpideohjelma.....	21
4.7 Esteetön ympäristö	23
5 Liikenneturvallisuustyö	24
5.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi ja aktivointi	24
5.2 Liikenneturvallisuusryhmä	24
5.3 Liikenneturvallisuustoimija.....	25
6 Ensi askeleet ja työn jatkuvuus	26
6.1 Seuranta ja mittarit	26
Lähteet	27
Liitteet	29

1 Lähtötietoja

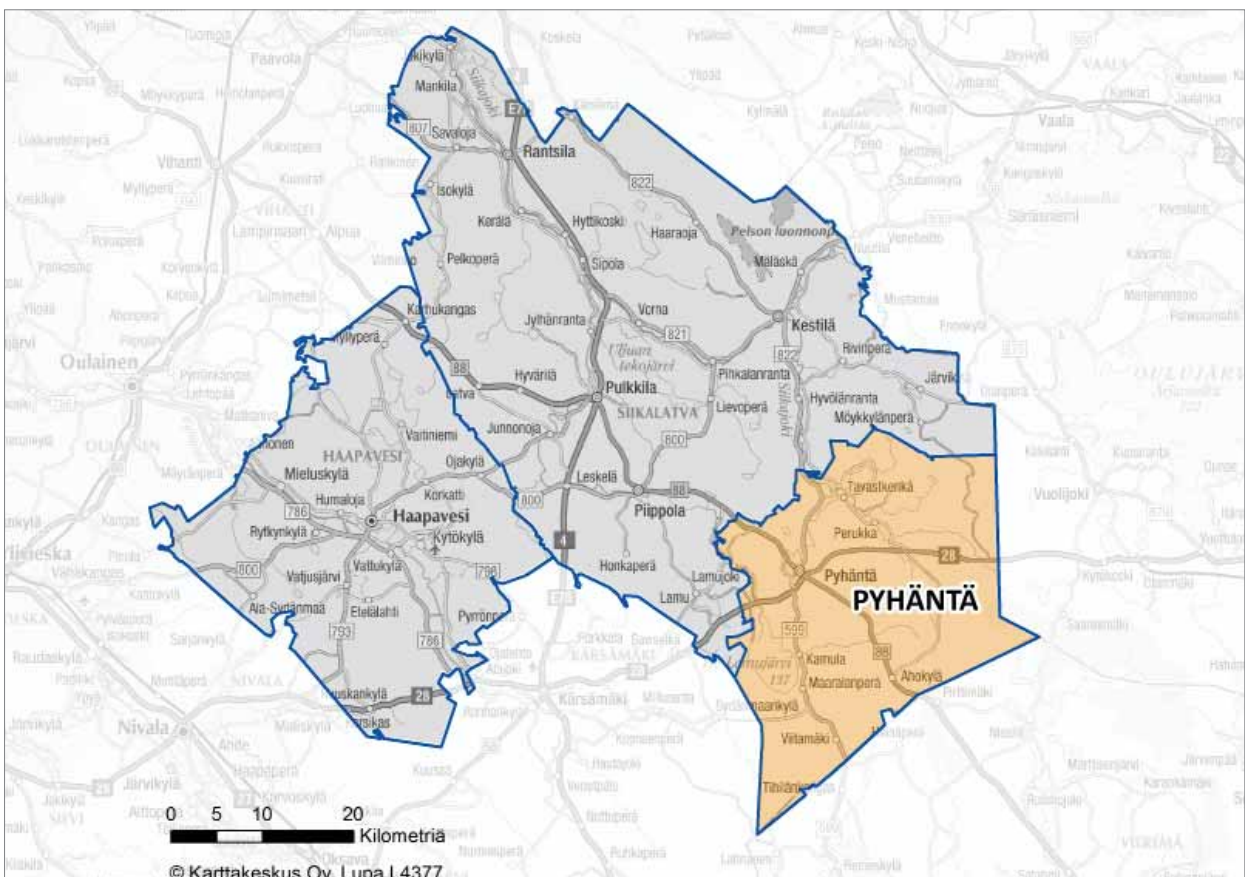
1.1 Suunnittelualue

Pyhännän kunta sijaitsee Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa ja kuuluu Haapaveden-Siikalatvan seutukuntaan (kuva 1). Suunnittelualan pinta-ala on noin 850 km². Vuonna 2013 Pyhännällä oli 1 545 asukasta ja väestötiheys oli noin 1,8 as/km². Viimeisen kymmenen vuoden aikana Pyhännän väkiluku on vähentynyt 300 asukkaalla. Väkiluvun ennustetaan edelleen laskevan. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Pyhännän väkiluvun ennustetaan olevan vuonna 2040 noin 1 135 asukasta. Pyhännän asukkaista 19 % on yli 65-vuotiaita, joka on sama osuus kuin koko Suomessa. Vuoteen 2040 mennessä yli 65-vuotiaiden määrän ennustetaan kasvavan Pyhännällä 35 %, joka on paljon enemmän kuin koko maassa (26 %) (kuva 2).

Suunnitelma koskee Pyhännän kunnan alueen teitä ja katuja. Lisäksi on tehty esteettömyyskartoitus, jossa on käyty läpi muun muassa julkisten ja liikerakennusten sisäänkäyntejä.



Kuva 2. Asukasmäärän kehityksen ennuste. (Lähde: Tilastokeskus)



Kuva 1. Suunnittelualue.

1.2 Liikenneverkko

Pyhännän ajoneuvoliikenteen pääverkko muodostuu Pyhännän läpi kulkevasta valtatiestä 28 (Kokkola-Kajaani) ja kantatiestä 88 (Raahe-Iisalmi). Pyhännän kunnan alueella liikennemäärät ovat pääasiassa 350-1 500 ajon/vrk. Vain kantatiellä 88 Pulkkilasta Pyhännälle liikennemäärä on 1 500-3 000 ajon/vrk (kuva 3).

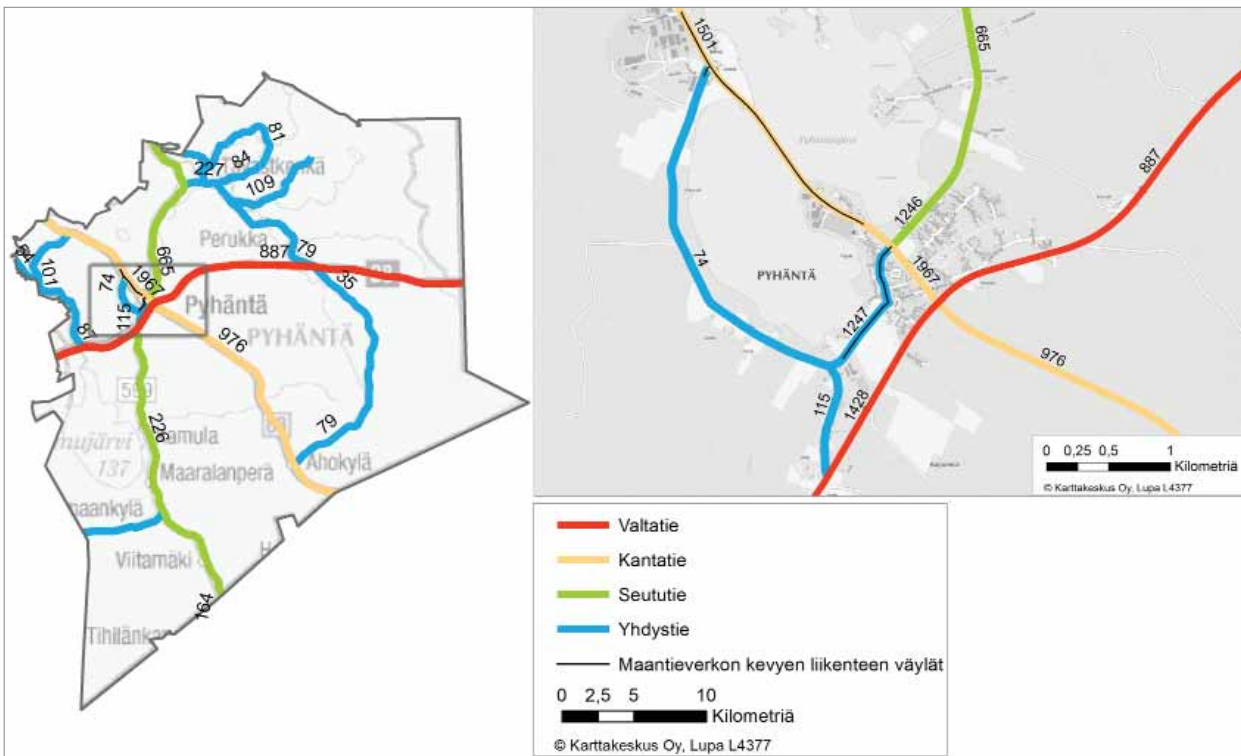
Valta- ja kantatien nopeusrajoitus on pääasiassa 100 km/h. Taajaman kohdalla valtatie nopeusrajoitus laskee 60 km/h:ssa. Taajamassa on yleisesti alueellinen 40 km/h nopeusrajoitus ja kylien kohdalla 60 km/h.

Pyhännän jalankulku- ja pyörätiet on jaettu hierarkkisiin väyliin, joiden perusteella esimerkiksi väylien kunnossapidon linjaukset ja muut ratkaisut on määriteltä. Jalankulku- ja pyörätiet on jaettu pää- ja alueverkkoihin sekä paikkalaisreitteihin. Pääverkossa on kuntakeskusten välisiä väyliä. Aluereitit ovat alueellisia pääreittejä, jotka yhdistävät kylät paikalliskeskustoihin. Aluereitit yhdistävät myös paikalliskeskukset toisiinsa. Pää- ja alueverkko muodostavat kunnan sisällä pyöräilyn laatuverkon. Lähiverkko johtaa liikenteen tonteilta pää- ja alueväylille. Luokittelussa on huomioitu maankäytön lähivuosien laajentumissuunnat. Pyhännän kevyen liikenteen väyläverkosto koostuu maanteiden varsilla olevista väylistä sekä taajamien katuverkon pyöräteistä ja jalkakäytävistä.

Taajamassa kevyen liikenteen verkosto on kattavimmillaan. Taajamasta kevyen liikenteen väylä jatkuu Piippolan suuntaan Tuotetielle asti, Kestilän suuntaan Kirjavaniemeen asti, lounaissaunnassa Pyhännän koululle asti. Pyhännän kevyen liikenteen väylillä on puutteita yhtenäisyydessä ja laatutasossa. Yhteystarpeet sijoittuvat pääosin kylä- ja haja-asutusalueille. Pyhännän kevyen liikenteen laatuikäytävien kriteerit on esitetty taulukossa 1 ja laatuikäytävät kuvassa 4.

1.3 Aikaisemmat suunnitelmat

Pyhännän aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 2000 (Siikalatvan liikenneturvallisuussuunnitelma). Silloin suunnittelualueeseen kuuluivat Kestilän, Piippolan, Pulkkilan ja Pyhännän kunnat. Alueella on voimassa vuonna 2014 laadittu Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelma 2015–2018. Lisäksi samaan aikaan tämän liikenneturvallisuussuunnitelman kanssa valmistuu Pyhännän taajaman toimenpideselvitys, jossa on määritetty liikenneympäristö parantamistoimenpiteitä Keskustielle ja Manuntielle.

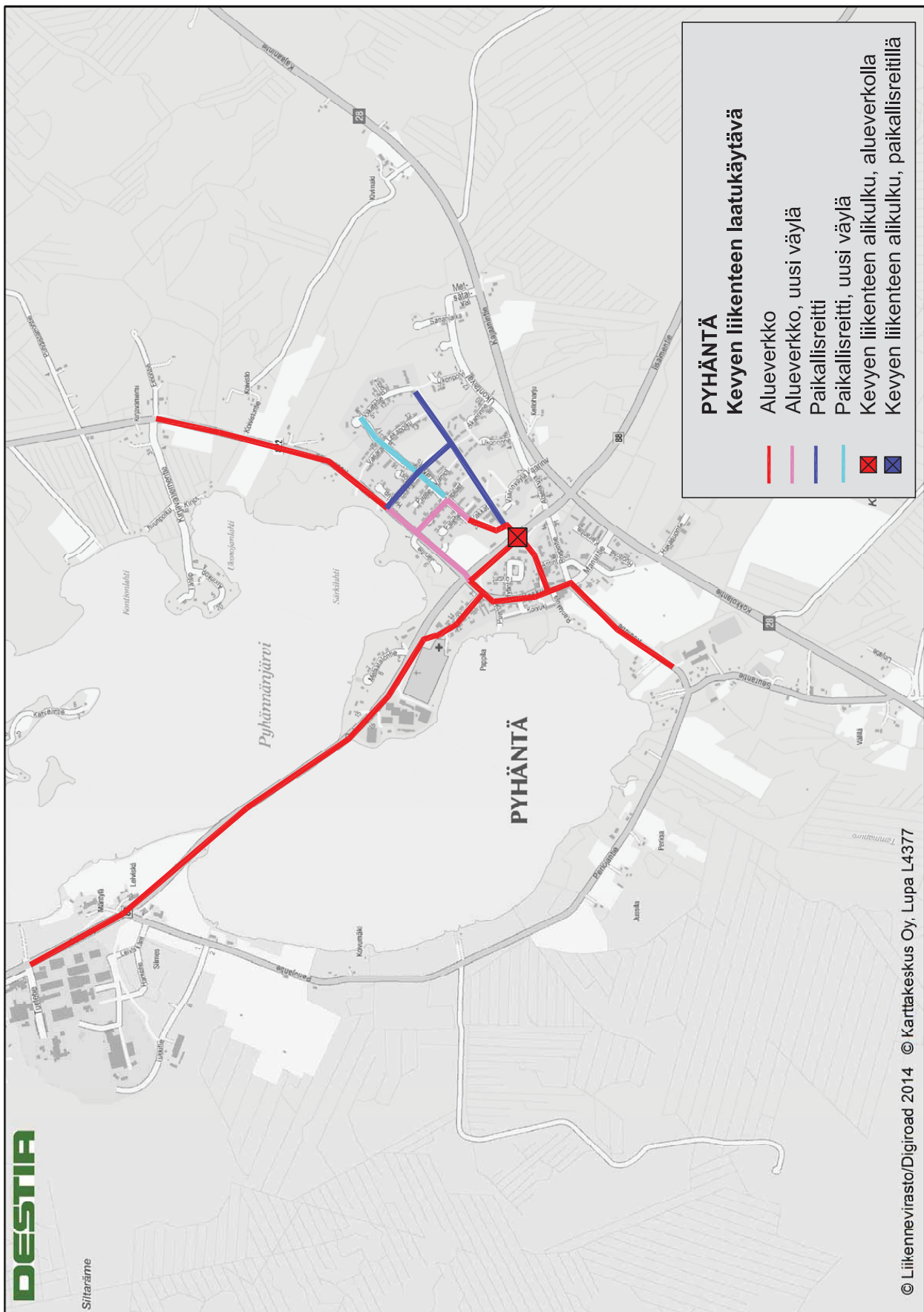


Kuva 3. Pyhännän maantieverkon liikennemäärät ja toiminnalliset luokat sekä kevyen liikenteen väylät Tierekisteritietojen mukaan.

Taulukko 1. Kevyen liikenteen laatukäytävien kriteerit.

KEVYEN LIIKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄKRITEERIT

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



Kuva 4. Jalankulku- ja pyöräteiden tavoiteverkko.

2 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus Pyhännällä

2.1 Liikenneonnettomuudet

Pyhännän tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu Tilastokeskuksen ylläpitämään liikenneonnettomuus-tietokantaan, johon päivittyvät poliisin tietoon tulleet onnettomuudet. Tieliikenneonnettomuuksien kirjaa-mistaustasta kerrotaan tarkemmin Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän liikenneturvallisuussuun-nitelman kappaleessa 3.2.1. Tässä suunnitelmassa tarkastellaan Pyhännän vuosien 2004–2013 onnettomuusaineistoa, joka koostuu maanteiden ja katujen onnettomuuksista.

Pyhännässä tapahtui tarkastelujaksolla yhteensä 148 poliisin raportoimaa liikenneonnettomuutta, joista 2 johti kuolemaan ja 29 loukkaantumiseen. Onnettomuuksissa kuoli 2 ja loukkaantui 41 henkilöä. Tarkastellun kymmenen vuoden aikana onnettomuuksien määrässä on vallinnut pääsääntöisesti laskeva tren-di. Vuonna 2013 onnettomuuksia tapahtui kuitenkin enemmän kuin aikaisempana vuotena (kuva 5).

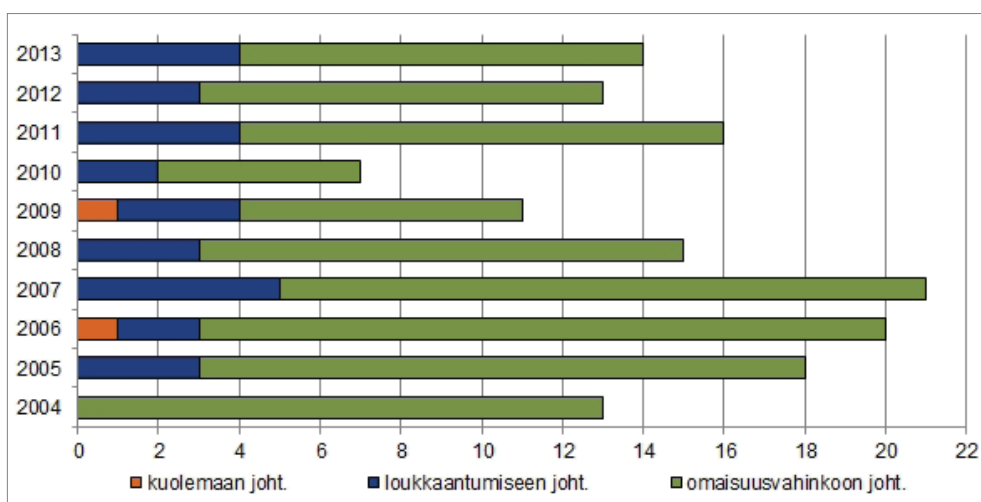
Onnettomuusanalyysin perusteella Pyhännän lii-kenneturvallisuuden tila oli vuosien 2009–2013 tarkastelujaksolla paljon heikompi kuin Manner-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaan liikenne-ELY:n alueella (Liikenne-ELY sisältää Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnat). Tarkastelujaksolla Pyhännällä tapahtui asukasmäärään suhteutettuna 213 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, Manner-Suomessa 111 ja Pohjois-Pohjanmaan liikenne-ELY:n alueella 112.

Vuosina 2004–2013 tapahtui eniten liikenneonnettomuuksia lokakuussa, joulukuussa ja heinäkuussa. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui eniten kesällä heinä-elokuussa ja marraskuussa. Viikonpäivistä ylivoimaisesti eniten onnettomuuksia tapahtui perjantaisin. Onnettomuuksia tapahtui eniten iltaisin kello 18–19 välillä sekä iltapäivä kahdelta.

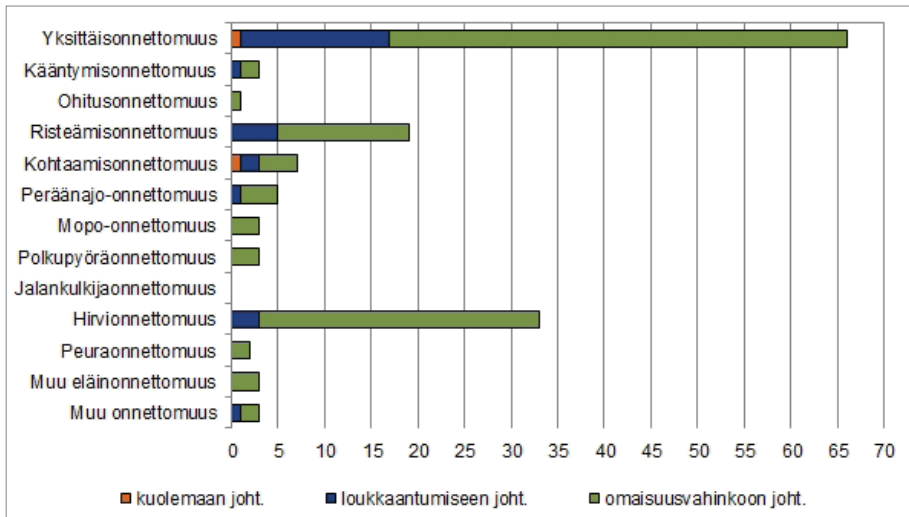
Kaikista onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksia oli noin 45 % ja henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksien osuus oli 55 %. Hirvionnettomuuksia tapahtui noin 22 % kaikista onnettomuuksista, joista suurin osa johti omaisuusvahinkoon ja kolme johti loukkaantumiseen. Yksittäisonnettomuuksien jälkeen eniten henkilöva-hinkoon johtaneita onnettomuuksia aiheutui risteä-misonnettomuuksista (kuva 6). Onnettomuuksista noin 97 % tapahtui maanteillä.

Onnettomuusanalyysin perusteella liikenneturvalli-suuden keskeisiä parantamiskohtia ovat:

- Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrän vähentäminen ja niiden vakavuuden lieventäminen
- Polkupyöriä- ja mopo-onnettomuuksien vähentäminen ja niiden vakavuuden lieventäminen
- Nuorten liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen ja niiden lieventäminen
- Hirvionnettomuuksien vähentäminen



Kuva 5. Pyhännän liikenneonnettomuudet vuosina 2004–2013. (Lähde: Tilastokeskus/iLIITU)



Kuva 6. Pyhänylän liikenneonnettomuudet onnettomuusluokittain vuosina 2004–2013. (Lähde: Tilastokeskus/iLIIUTU)

2.1.1 Onnettomuuskustannukset

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

Kuntien maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin 15-20 % muun muassa erilaisina sosiaali- ja terveystoimen menoina. Pyhänylällä tapahtuneiden onnettomuuksien keskimääräiset vuotuiset onnettomuuskustannukset olivat vuosina 2009–2013 noin 1,7 miljoonaa euroa, josta kunnan osuus oli noin 0,3 miljoonaa euroa vuosittain. Laskelma perustuu henkilövahinko-onnettomuuksien yksikköarvoihin.

2.2 Kysely

- Pyhänylältä kyselyyn vastasi 159 henkilöä, joista koululaisten osuus oli noin 25 %
- Vastaajista 71 % koki liikkumisen Pyhänylällä erittäin turvalliseksi tai yleensä melko turvalliseksi
- Kuljetavan ratkaisee yleensä matkaan kuluva aika, helppous sekä tarve yhdistää työ- ja asiointimatkat
- Henkilöauton käyttämisen Pyhänylällä koki välttämättömäksi 72 % vastaajista
- Koululaisista 89 % koki koulumatkansa turvalliseksi tai melko turvalliseksi
- Koululaiset kokivat koulumatkan ongelmaksi sen, ettei teitä aurata tarpeeksi

Suunnitelmassa selvitettiin asukkaiden liikkumistottumuksia ja mielipiteitä Pyhänylän liikenneturvallisuustilanteesta asukaskyselyn avulla. Kyselyssä oli erikseen koululaisille suunnattu osio, jossa selvitettiin tarkemmin koululaisten mielipiteitä muun muassa koulumatkan turvallisuudesta. Kysely toteutettiin internet-kyselynä keväällä 2014. Kyselyyn oli mahdollista vastata myös paperilomakkeella muun muassa kunnantalolla ja kirjastoissa. Koko suunnitteluala-alueelta (Haapavesi, Siikalatva ja Pyhäntä) kyselyyn saatiin 753 vastausta, joista koululaisten osuus oli noin 40 %. Pyhänylältä vastauksia tuli 159, joista koululaisvastausten osuus oli noin 47 %.

Pyhännän peruskyselyyn vastanneista (ei koululaiset) 43 % oli 20–60-vuotiaita työssäkäyviä henkilöitä. Vastaajista 71 % koki liikkumisen erittäin turvalliseksi tai yleensä melko turvalliseksi Pyhännällä. Kesällä vastaajista liikkuu opiskelu-, työ- ja asiointimatkan henkilöautolla kuljettajana 61 %, kävellen 7 % ja pyöräillen 25 %. Talvella vastaavasti henkilöautolla kuljettajana 73 %, kävellen 12 % ja pyörällä 4 %. Vastusten mukaan kulkutavan ratkaisee yleensä matkan kuluva aika, helppous sekä tarve yhdistää työ- ja asiointimatkat. Henkilöauton käyttämisen Pyhännällä välttämättömäksi koki 72 % vastaajista.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteissa ongelmaksi koettiin kevyen liikenteen väylien huono kunto, talvikunnossapidon puutteet sekä riittämättömyys ja jatkuvuuden puute. Ajoneuvoliikenteen olosuhteissa ongelmaksi koettiin maanteiden ja katujen huonokunto ja talvikunnossapidon puutteet sekä jossakin määrin myös liittymäjärjestelyjen ongelmallisuus. Vastaajista 55 % koki erittäin tärkeäksi tai tärkeäksi jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisen oman liikkumisen kannalta ja 72 % autoilunolosuhteiden kehittämistä oman liikkumisen kannalta.

Keskustan esteettömyyden arviointi jakoi vastaajien mielipiteitä. Erittäin tai melko huonoksi esteettömyyden koki 17 % vastaajista, ei huonoksi eikä hyväksi sen koki 42 %, melko tai erittäin hyväksi 29 %. Vastaajista 12 % ei osannut sanoa mielipidettään asiasta. Kyselyn karttaosion vastauskasaumat on esitetty liitteessä 1. Kasaumista nousee esille etenkin kantatien 88 ja valtatie 28 sekä kantatien 88 ja Kestiläntien liittymät, joita asukkaan pitivät ongelmakohtina.

2.2.1 Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu 1-10 luokkalaisille. Pyhännältä kyselyyn vastasi 80 koululaista, joka on 33 % Pyhännän peruskoululaisista. Lähes kaikki vastaajat olivat 6-9 luokkalaisia.



Kuva 7. Maastokatselmus Pyhännällä Antintieltä.

Kyselyyn vastanneista oppilaista 89 % koki koulumatkan turvalliseksi tai melko turvalliseksi (86 % koko alueen oppilaista). Vastanneista koululaisista 65 %:lla koulumatkan pituus yhteen suuntaan on alle viisi kilometriä. Vastanneista suurin osa, 43 oppilasta, kulkee koulumatkan polkupyörällä ja 27 oppilasta koulukuljetuksella. Kyselyyn vastanneista 37 oppilaalla on käytössä koulumatkalla kevyen liikenteen väylä, 33 oppilaalla suojatie ja 24 oppilaalla alikulku. Pyhännällä kyselyyn vastanneet oppilaat kokivat koulumatkan ongelmaksi sen, ettei teitä aurata tarpeeksi.

Vastanneista oppilaista 29 % käyttää aina tai yleensä heijastinta liikkeessään pimeällä (48 % koko alueen oppilaista). Pyöräilykypärää käyttää aina tai yleensä 10 % (36 % koko alueen oppilaista) ja pyöränvaloja käyttää aina tai yleensä 13 % (30 % koko alueen oppilaista) pyöräilevistä oppilaista.

2.3 Aloitteet, maastotarkastelut ja esteettömyyskävelyt

Suunnitelman yhteydessä tehtiin maastokatselmus kyselyn, aloitteiden ja asiantuntijoiden arvioiden perusteella valittuihin ongelmakohtiin. Ongelmakohtat sijaitsivat sekä taajamissa että haja-asutusalueella. Maastokatselmukseen osallistui Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Pyhännän kunnan sekä konsultin edustajat. Maastokäynti tehtiin kesäkuussa 2014 (kuva 7).

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

3 Liikenneturvallisuustyön visio, tavoitteet ja painotukset

3.1 Valtakunnallinen ja alueellinen visio, tavoitteet ja painotukset

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

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

Ajokunto

- Rattijuopumuksen vähentäminen
- Ajoterveyden arviointi
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen

Liikennekäyttäytyminen

- Nopeusrajoituksen noudattaminen ja turvavarusteiden käyttö
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

- Taajamaliikenteen rauhoittaminen

Maanteiden turvallisuuden parantaminen

- Kuolemien torjunta pääteillä

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

Alueellinen visio ja tavoitteet

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

Toiminnallisena tavoitteena ovat:

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

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

3.2 Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän visio, tavoitteet ja painotukset

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

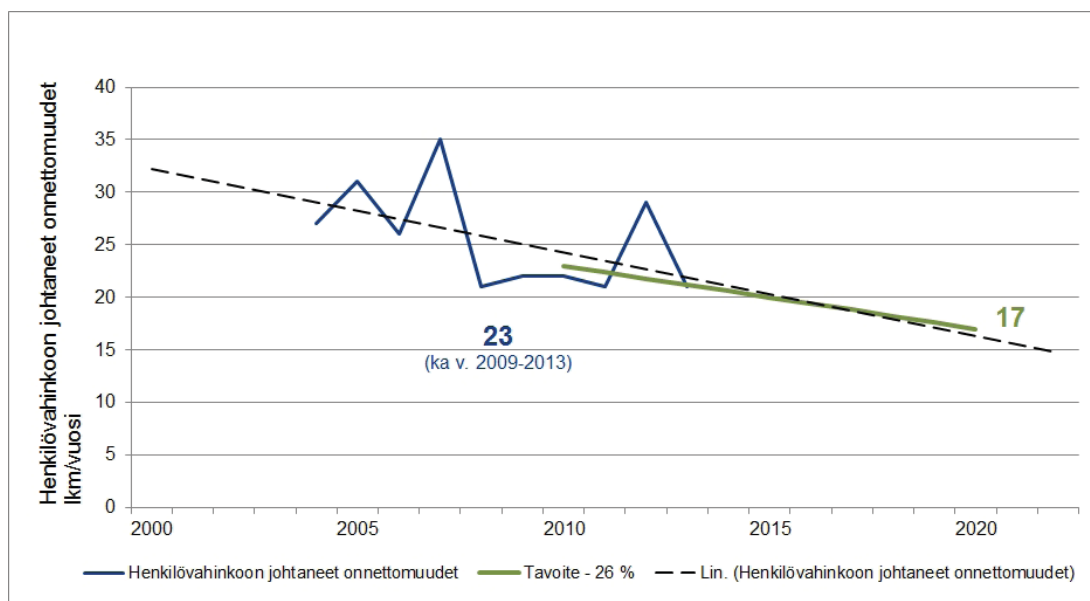
Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Tienkäyttäjät ottavat vastuun turallisesta liikkumisesta ja arvostavat muita liikkuja.

Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän yhteiset liikenneturvallisuuksuustyön tavoitteet ovat:

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

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



Haapaveden, Siikalatvan, Pyhännän liikenneturvallisuuksuustyön painopistealueet:

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

4 Suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi

4.1 Lähestymistapa ja suunnitelman sisältö

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

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

Tietoisuuden lisääminen

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

Edellytyksiä luomalla

- maankäytön ratkaisut sekä liikennejärjestelmän ja liikkumista helpottavien palveluiden kehittäminen.

Ohjaamalla ja rajoittamalla toimintaa

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

4.2 Maankäyttö

Kunnalla on keskeinen rooli asumisen ja palveluiden sijoittumisen ohjauksessa. Kaavoituksessa ja poikkeamispolitiikassa tulee huomioida yhdyskuntarakenteen eheys ja palveluiden saavutettavuus. Päiväkotia, ala-asteen kouluja ja päivittäistavarapalveluita olisi hyvä saavuttaa kotoa kävellen tai pyöräillen. Haja-asutusalueilla rakentamista voidaan ohjata yleiskaavamääräyksillä ja rakennusjärjestyksellä. Rakennuslupaa myönnettä-

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

Pyhännän maankäyttöä ohjaa seitsemän voimassa olevaa asemakaavaa, neljä loma-asumiseen liittyvää asemakaavaa, kaksi rantayleiskaavaa ja maankäyttöön liittyvä käyttösuunnitelma. Yleiskaava on kunnan tärkein työvälinen toimivan ja turvallisen yhdyskuntarakenteen suunnittelussa.

4.3 Kestävät arjen liikkumisvalinnat

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

4.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

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

Asukaskyselyn vastauksien mukaan Pyhännällä on mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen, sillä 63 %:lla vastanneista työ- tai koulumatkan pituus on alle viisi kilometriä. Kävelyn edistämiseksi on hyvät edellytykset silloin, kun matkan pituus on muutama kilometri. Alle kilometrin pituisilla matkoilla kävely on suosituin ja houkuttelevin kulkumuoto, mutta tätä pidemmällä matkoilla sen suosio laskee huomattavasti. Pyöräilyn edistäminen onnistuu parhaiten pyörämatkan pituuden ollessa enintään kymmenen kilometriä. Yli viiden kilometrin matkoilla pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistelmä on hyvä vaihtoehto henkilöautoilulle.

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

4.3.2 Järkevän autoilun edistäminen

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

Autoilun vähentämisellä saadaan sekä henkilökohtaisia että yhteiskunnallisia säästöjä. Usein kestäviem liikkumistapojen valinnalla on myös terveydellisiä vaikutuksia. Autoiluun liittyy oleellisena osana pysäköinti. Pysäköinnin hinnoittelulla, ajallisella säätelyllä ja mahdollisella autopaikkojen määrän vähentämisellä sekä pyöräpysäköinnin lisäämisellä voidaan kannustaa ihmisiä käyttämään muita liikkumismuotoja. Myös kunnilla on mahdollisuus painottaa kunnan uusien ajoneuvojen hankinnassa niiden turvallisuutta ja vähäpäästöisyyttä. Liikerakennusten rakentamisen yhteydessä kuntien tulee valvoa liikennejärjestelyjen turvallisuuden ja kaikkien liikennemuotojen huomioiminen.



4.4 Vastuullinen ja turvallisuushakuinen liikennekäyttäytyminen

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

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

4.5 Turvallisen liikkumisen mahdollistava liikenneympäristö

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

4.5.1 Ajonopeuksien hallinta

Nopeusrajoitusjärjestelmän avulla luodaan tarkoituksenmukaiset nopeusrajoitukset erilaisiin liikenneympäristöihin. Sopiva nopeustaso määräytyy väylän suhteesta maankäyttöön ja väylän liikenteellisestä tehtävästä. Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla pitää käytettävien ajonopeuksien olla liikenneturvallisuuden ja viihtyvyyden takia selvästi alhaisempia kuin pääväylillä. Pääväylillä korostuu liikenteen sujuvuus ja matkojen pituudet, jolloin kohtuullisen korkea ajonopeus on yleensä perusteltua, mikäli se sopii liikenneympäristöön. Nopeusrajoitusmuutoksia Pyhännällä esitetään tehtäväksi mm. Kestiläntiellä (mt 822), Seurantiellä (mt 18510), kantatiellä 88 sekä valtatiellä 28 kantatien 88 liittymästä pohjoiseen.

Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet pyritään kohdistamaan ensisijaisesti kohteisiin, joissa on runsaasti sekä kevyt- että moottoriajoneuvoliikennettä ja joissa ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat korkeita. Rakenteelliset keinot ovat tehokas tapa vaikuttaa ajonopeuksiin. Pyhännällä hidasteita esitetään rakennettavaksi mm. Kestiläntielle (mt 822) uuden nopeusrajoitusalueen kohdalle (kuva 9).

Nopeusrajoituksen noudattamisen tehostamiseksi ja nopeusrajoituksen muutoskohtien korostamiseksi voidaan toteuttaa esimerkiksi maalaamalla heräteraitoja tai nopeusrajoituksia ajorataan tai asentamalla suojateiden suojatiemerkkeihin sinivalkoraidalliset herätevarret. **Nopeusrajoituksen havaittavuutta** esitetään parannettavaksi Pyhännällä nopeusrajoitusmaalaus Kestiläntiellä (mt 822) uuden nopeusrajoitusalueen kohdalle sekä kantatiellä 88 lisälmen suunnasta tultaessa nopeusrajoitusmerkin 60 km/h kohdalle.

4.5.2 Liittymäjärjestelyiden selkeyttäminen

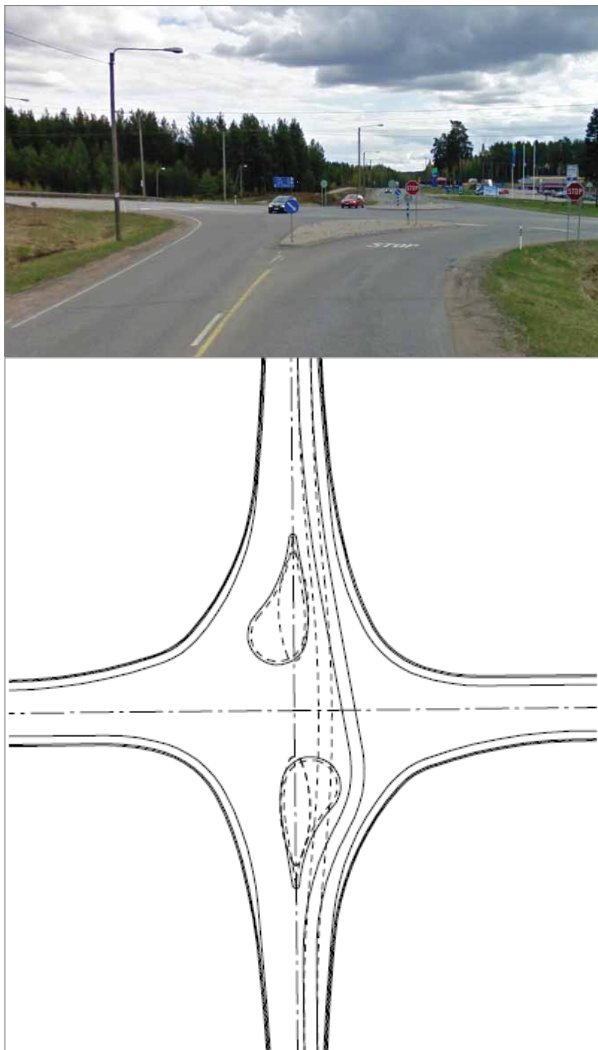
Pyhännällä **valtatie 28 ja kantatie 88 liittymäsä** on tapahtunut v. 2009–2013 yhteensä seitsemän poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joita kaksi johti loukkaantumiseen. Kiireellisyysluokan 1 toimenpiteenä liittymää parannetaan maalaamalla heräteraidat lisälmen suunnasta tultaessa kantatien 88 ajorataan ennen valtatie 28 liittymään tuloa sekä nopeusrajoitusmerkin 60 km/h kohdalle. Lisäksi liittymään esitetään rakennettavaksi pisanamuotoiset turvasaarekkeet sivusuunnista valtatie lähestyville. Saarekkeet pakottavat hidastamaan ja muuttamaan

ajolinjaa ennen valtatie ylittämistä (kuva 8). Mikäli turvasaarekkeiden rakentaminen ei paranna liittymän liikenneturvallisuustilannetta, liittymää voidaan parantaa rakentamalla kiertoliittymä.

Kantatiellä 88, Kestiläntie (mt 822) ja Keskustien liittymässä on tapahtunut v. 2009–2013 yhteensä kaksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista toinen johti loukkaantumiseen. Liittymään esitetään rakennettavaksi turvasaarekkeet ja pääsuunnan kanavointi tai kiertoliittymä.

Kantatiellä 88 Tuotetien liittymässä liikenneturvallisuutta esitetään parannettavaksi laajentamalla nopeusrajoitusta 80 km/h pohjoisen suuntaan, parantamalla Tuotetien liittymää sekä rakentamalla väistö-tila kantatielle.

Valtatiellä 28 Seurantien (mt 18510) liittymää esitetään parannettavaksi näkemäraivauksin ja maalamalla ajorataan väistöviiva.



Kuva 8. Turvasaarekkeet pakottavat hidastamaan ja muuttamaan ajolinjaa ennen päätien ylittämistä. (lähde: GoogleMaps ja Tasoliittymät, Tiehallinto 2001)

4.5.3 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

Jalankulku- ja pyörätietä esitetään rakennettavaksi Kestiläntielle (mt 822) Ahjotien liittymästä kantatien 88 liittymään saakka.

4.5.4 Keskustie (mt 18510) ja Manuntie

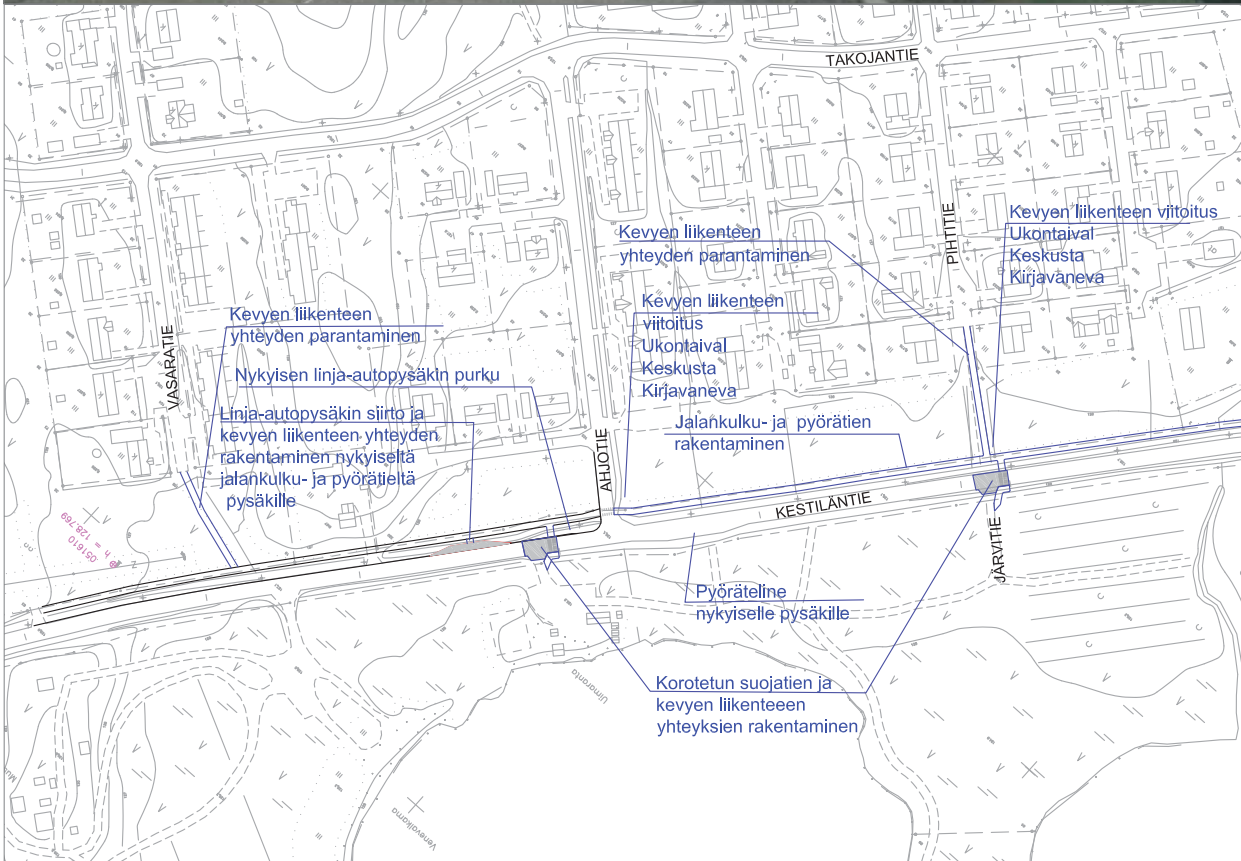
Liikenneturvallisuussuunnitelman kanssa samaan aikaan valmistuu Pyhännän keskustan toimenpideselvitys. Toimenpideselvityksessä esitetään näkemien parantamiseen, jalankulku- ja pyöräilyväylien yhteyksien selkeyttämiseen, ja kuivatuksen parantamiseen tärkeitä toimenpiteitä. Lisäksi suunnitelmassa esitetään nopeusrajoitusta tukevia toimenpiteitä. Toimenpideselvityksen suunnitelmakartat on esitetty liitteessä 2.

4.6 Toimenpideohjelma

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

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

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



Kuva 9. Kestiläntielle esitetään nopeusrajoituksen alentamista, jalanku- ja pyörätien rakentamista sekä korotettujen suojatien rakentamista.

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

4.7 Esteetön ympäristö

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

Jokaisessa kunnassa tulisi olla esteettömyysvastaava, joka koordinoi esteettömyystyötä kunnassa. Esteettömyysvastaava koulutetaan tehtävään ja huolehtii, että kunnan uudisrakentamisessa huomioidaan esteettömyysnäkökohdat. Pyhännän esteettömyyskävelyn reitti kulki keskustan alueella reitillä kunnan virasto - apteekki - asiamiesposti/Sale – Fysioterapia FysioLaiffi ja lääkäri-keskus Medicus - terveyskeskus - Kirjastotalo lisäksi (kuva 10). Esteettömyystarkastelun tuloksia on esitelty liitteessä 3.



Kuva 10. Esteettömyyskävely Pyhäncällä.

5 Liikenneturvallisuustyö

5.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi ja aktivointi

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

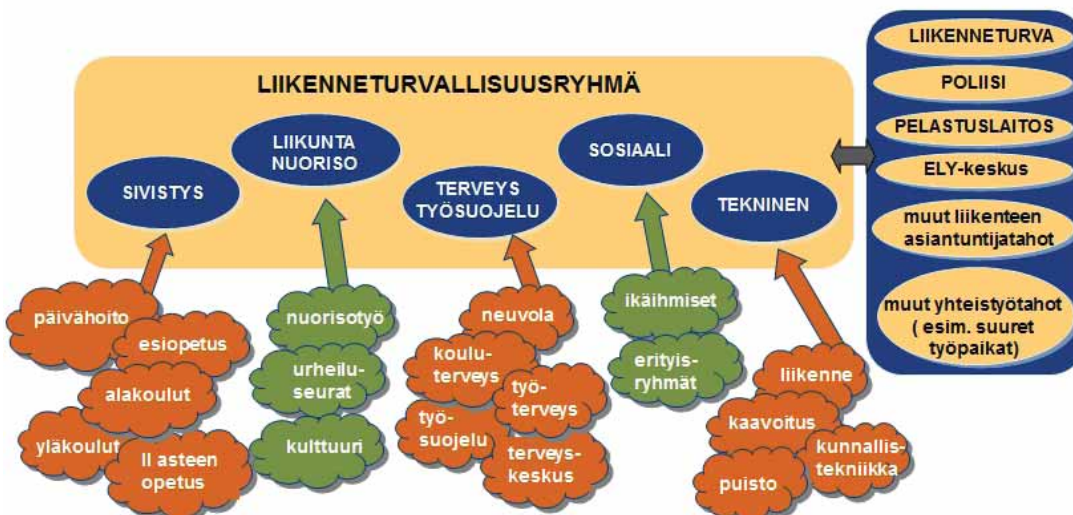
5.2 Liikenneturvallisuusryhmä

Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on mm.

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

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

Ryhmässä on edustettuna varhaiskasvatuksen, perusopetuksen, nuoriso- tai vapaa-aikatoimen, terveys-toimen, vanhus- ja vammaistyön sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelun edustajat. Edustajat toimivat linkkinä liikenneturvallisuusryhmän sekä päätöksentekijöiden ja hallinnonalan muiden työntekijöiden välillä (kuva 11). Edustajilla on hyvä olla varajäsenet, jotta liikenneturvallisuusryhmän kokous tavoittaisi aina kaikki hallintokunnat.



Kuva 11. Liikenneturvallisuusryhmässä on edustajia eri hallinnonaloilta ja muista liikenneturvallisuustyötä tekevästä organisaatioista.

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

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

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

Kokouksissa käsiteltäviä asioita (esimerkkejä):

Syksyllä:

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

Keväällä:

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

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

5.3 Liikenneturvallisuustoimija

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

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

Toimijan tehtäviä ovat muun muassa:

- kokouksiin liittyvät tehtävät (kutsujen laatiminen ja lähettäminen liikenneturvallisuusryhmän jäsenille sekä muistioiden laatiminen)
- tiedotus kunnan liikenneturvallisuustyöstä sisäisesti ja ulkoisesti
- liikenneturvallisuustyön tukihenkilönä toimiminen
- koordinoita tapahtumien järjestelyjä
- tukea koulutus ja materiaalihankinnoissa
- toimintaraportin tekeminen

6 Ensi askeleet ja työn jatkuvuus

- Liikenneturvallisuussuunnitelman esittely päättäjille ja suunnitelmasta tiedottaminen
- Liikenneturvallisuustyön aktivointi kunnassa
- Edullisten ja nopeasti toteutettavien liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteuttaminen

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

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

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

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

6.1 Seuranta ja mittarit

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

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



Lähteet

Siikalatvan liikenneturvallisuuksuunnitelma. 2000. Oulun tiepiiri, Tiehallinto.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikennevirasto. Liikenneviraston ohjeita 11/2014.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf

Liikenneturvallisuukspalvelu iLiitu, Destia Oy

Mopon paikka liikenneympäristössä. Liikennevirasto. Liikenneviraston ohjeita 1/2013.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2013-01_mopon_paikka_web.pdf

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

Opas kuntien liikenneturvallisuuksuustyöhön. Liikenneturva. 1999.

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuuksuunnitelma 2011–2014. Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus. 2011.
http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/84871/Pohjois-Pohjanmaan_ELY-keskuksen_julkaisu_2_2011%20.pdf?sequence=1

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

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

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

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

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

Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-21_tieliikenteen_ajokustannusten_web.pdf

Linkkilista tärkeimmistä dokumenteista ja liikenneturvallisuustyötä tekevästä organisaatioista

Autoliitto:

www.autoliitto.fi

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus:

www.ely-keskus.fi

ETSC (European traffic safety council)

<http://www.etsc.eu>

EU:n liikenneturvallisuussivusto:

www.erso.eu

Euroopan unionin komission vuosia 2011-2020 koskeva liikenneturvallisuusohjelma:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_fi.pdf

Liikenteen turvallisuusvirasto:

www.trafi.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö:

www.mintc.fi

Liikenneturva:

www.liikenneturva.fi

Liikennevakuutuskeskus:

www.liikennevakuutuskeskus.fi

Liikennevirasto:

www.liikennevirasto.fi

Nuorten liikennekasvatus ja liikenneturvallisuuden sisällyttäminen urheiluseurojen toimintaan:

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

Poliisin liikenneturvallisuussivut:

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

Suomen Autokoululiitto:

www.autokoululiitto.fi

Valtakunnallinen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma:

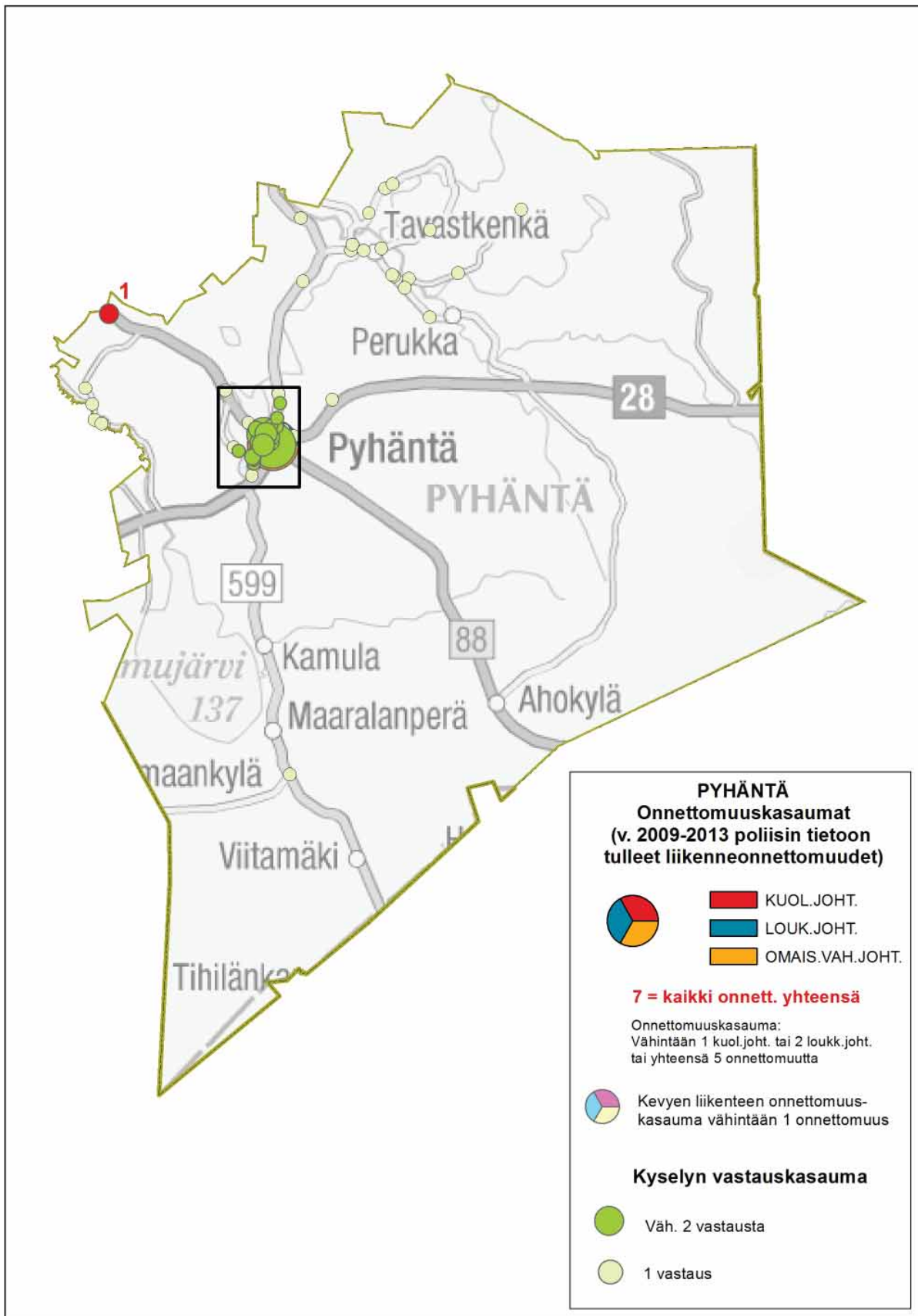
http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-14137.pdf&title=OS0112_Liikenneturvallisuussuunnitelma_moniste

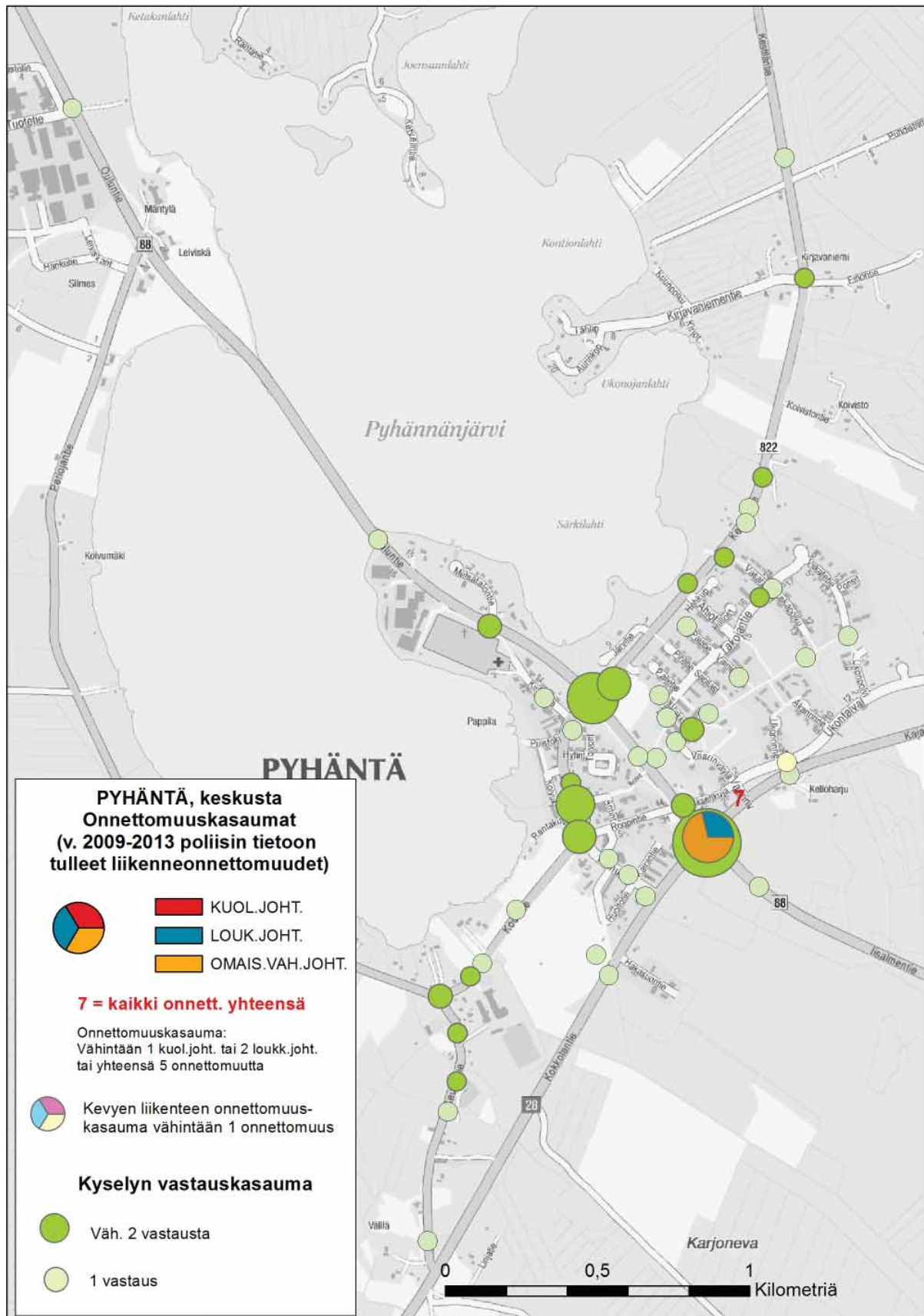
Liitteet

Liite 1. Onnettomuuskausat

Liite 2. Toimenpideohjelma

Liite 3. Esteettömyysaineisto

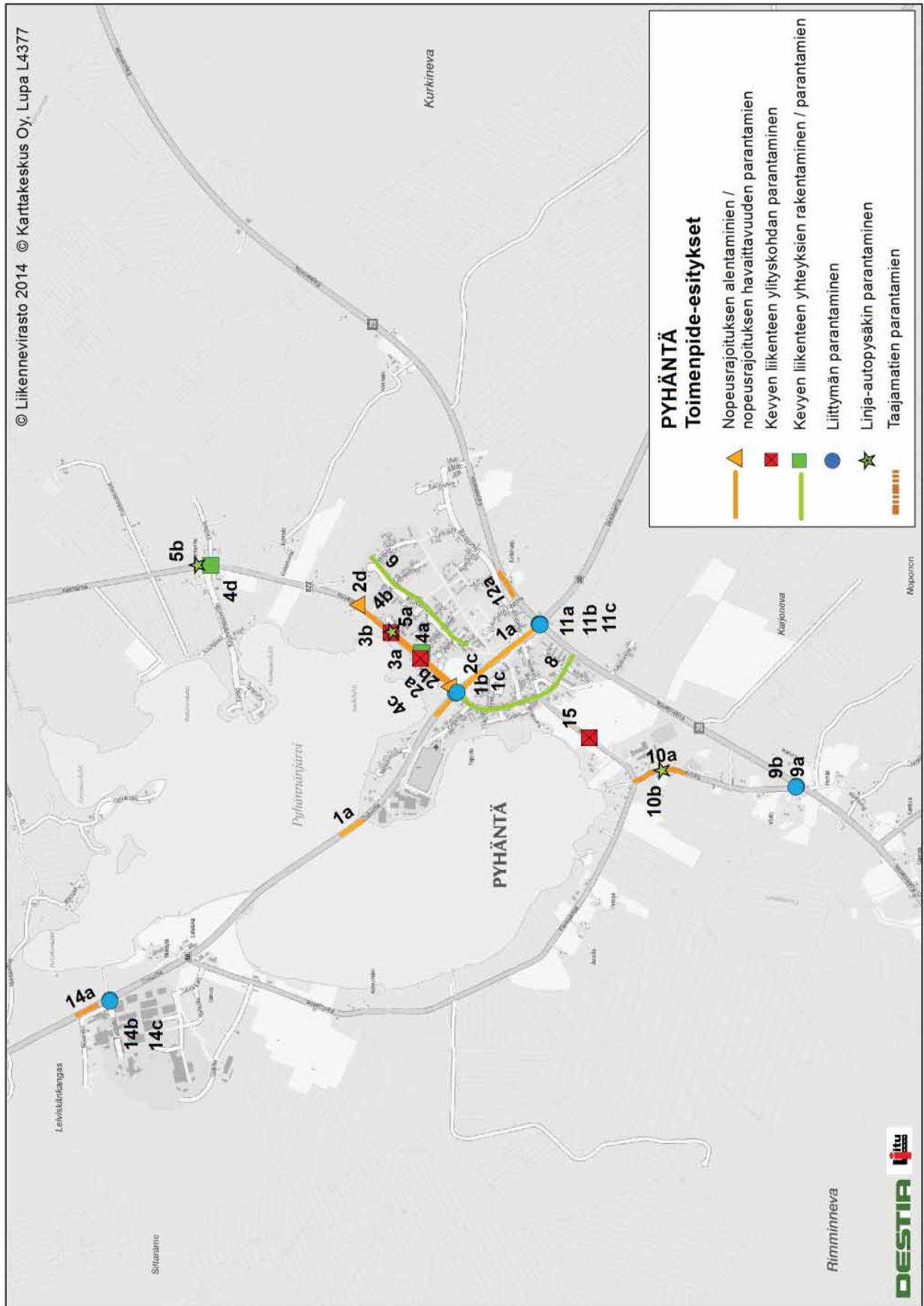


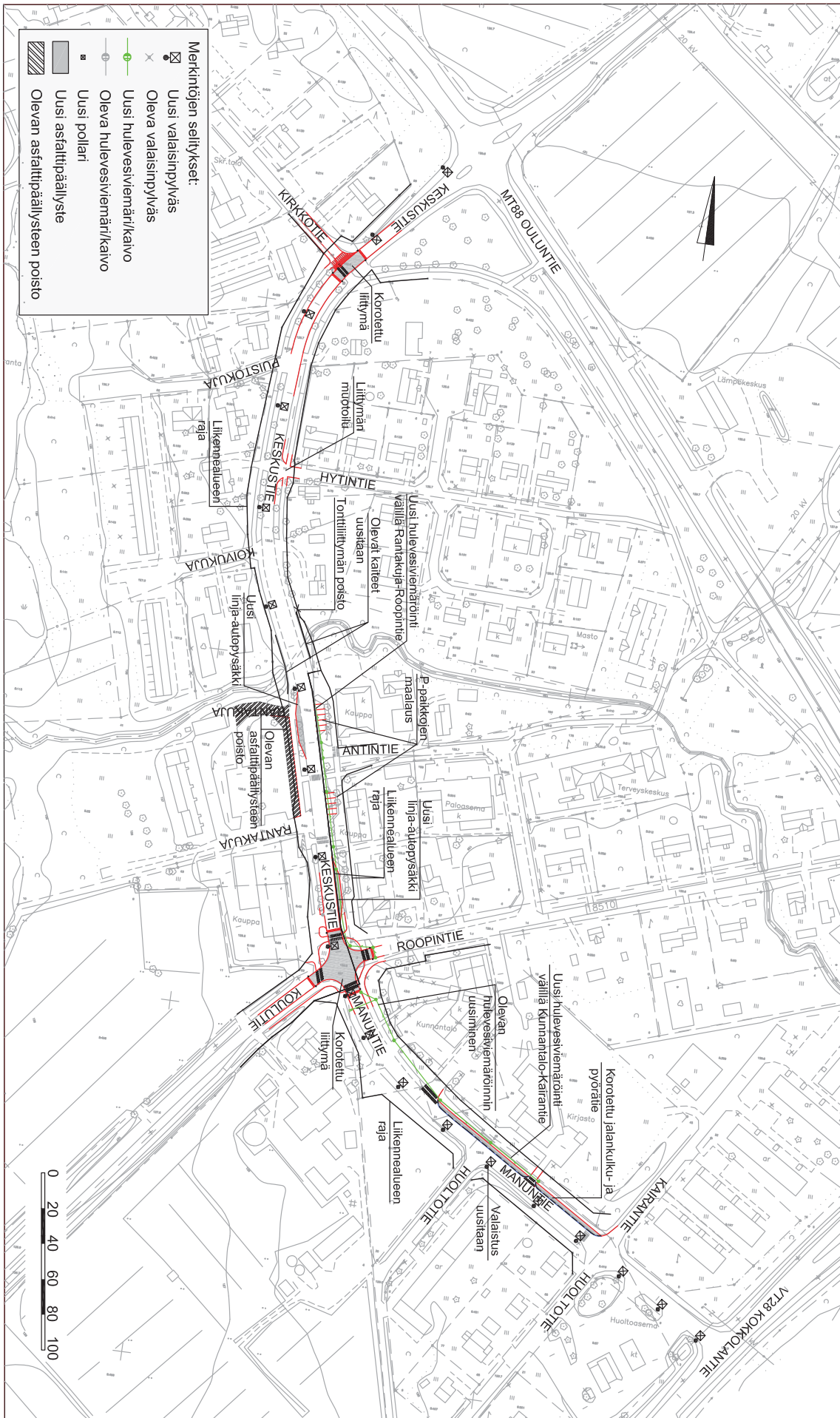


Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
1	Ouluntie (kt 88), Kestiläntie (mt 822) ja Keskusten liittymä	Liittymän parantaminen: a) Nopeusrajoituksen alentaminen kantatiellä 60 km/h -> 50 km/h a) Nopeusrajoituksen alentaminen kantatiellä 80 km/h -> 60 km/h b) Turvasaarekkeiden ja pääsuunnan kanavoinnin rakentaminen, kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen saarekkeiden läpi tasoyliityksenä Keskusten jalankulku- ja pyörätielle (pituus 70 m) ja yhteydet linja-autopysäkeille c) Tai vaihtoehtona turvasaarekkeiden rakentamiselle: Kiertoliittymän rakentaminen, kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen saarekkeiden läpi tasoyliityksenä Keskusten jalankulku- ja pyörätielle (pituus 70 m) ja yhteydet linja-autopysäkeille	800 400 180 000 400 000	0,008 0,012 0,005 0,282	678 685 290 288	1 1 2 2	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus Kunta ja ELY-keskus	88/19/1950 -2720 88/19/1100-1250 88/19/2123 - 19/2123 88/19/1100 - 19/2123
2	Kestiläntie (mt 822)	Nopeusrajoituksen alentaminen ja havaittavuuden parantaminen: a) Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 40 km/h (aluenopeusrajoitusmerkit välillä Ouluntie (kt 88) - museon liittymä b) Nopeusrajoituksen havaittavuuden parantaminen maalaamalla nopeusrajoitus maantien alorataan nopeusrajoitusmerkin kohdalle c) Taajamamerkin asentaminen kantatien suunnalta tultaessa ennen aluenopeusrajoitusmerkkiä d) Taajamamerkin asentaminen pohjoisen suunnalta tultaessa ennen aluenopeusrajoitusmerkkiä Liikenteen rauhoittaminen: a) Korotetun suojatien rakentaminen Kestiläntielle Järvi tien liittymän eteläpuolelle ja kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Pihittien jatkeella olevalle kevyen liikenteen yhteydelle. b) Korotetun suojatien ja kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen suojatietä uimarannan liittymään (vaatii Anjotien liittymässä olevan linja-autopysäkin siirtoa sijansa pohjoiseen)	600 500 500 500	0,005 0,001 0,001 0,001	674 657 657 657	1 1 1 1	ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus ELY-keskus	822/14/2100 - 14/2814 822/14/2140 - 14/2780 822/14/2760 - 14/2760 822/14/2110 - 14/2110
3	Kestiläntie (mt 822)	Liikenteen rauhoittaminen: a) Korotetun suojatien rakentaminen Kestiläntielle Järvi tien liittymän eteläpuolelle ja kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Pihittien jatkeella olevalle kevyen liikenteen yhteydelle. b) Korotetun suojatien ja kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen suojatietä uimarannan liittymään (vaatii Anjotien liittymässä olevan linja-autopysäkin siirtoa sijansa pohjoiseen)	13 000 28 000	0,003 0,003	653 653	2 2	Kunta ja ELY Kunta ja ELY	822/14/2545 - 14/2545 822/14/2310 - 14/2310

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
4	Kestiläntie (mt 822)	<p>Keveyen liikenteen yhteyksien parantaminen:</p> <p>a) Keveyen liikenteen viitoituksen rakentaminen Kestiläntien varresta kantatien keveyen liikenteen alkululle</p> <p>b) Ukontapaleen asuntoalueen nykyisten keveyen liikenteen yhteyksien parantaminen: Vasaratien jatke Kestiläntielle (n. 80 m) sekä Pihittien jatke Kestiläntielle (n. 50).</p> <p>c) Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen kantatien 88 ja Kestiläntien liittymän parantamisen yhteydessä välille Ouluntie (kt 88) - Ahjotie, pituus n. 410 m</p> <p>d) Pyöräilijöitävaroituserkin asentaminen Kestiläntielle molemmin puolin Kirjavaniementien liittymää varoittamaan päätyvästä jalankulku- ja pyörätiestä.</p>	<p>4 000</p> <p>10 000</p> <p>130 000</p> <p>400</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>0,001</p> <p>0,000</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>101</p> <p>657</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>1</p>	<p>ELY-keskus ja kunta</p> <p>Kunta</p> <p>ELY-keskus</p> <p>ELY-keskus</p>	<p>822/14/1250 - 14/1250</p> <p>822/14/2370 - 14/2790</p> <p>822/14/1250 - 14/1250</p>
5	Kestiläntie (mt 822)	<p>Linja-autopysäkkien parantaminen:</p> <p>a) Ahjotien liittymän la-pysäkkien parantaminen, yhteydet jk/pp/ile , pyöräpysäköinti Ahjotien jk/pp-väylän varteen</p> <p>b) Einohtien liittymän pohjoispuolella olevan sorapäälysteisen linja-autopysäkin parantaminen ja päällystäminen</p>	<p>5 000</p> <p>5 000</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>2</p> <p>2</p>	<p>ELY-keskus ja kunta</p> <p>ELY-keskus ja kunta</p>	<p>822/14/2310 - 14/2310</p> <p>822/14/1190 - 14/1190</p>
6	Takojantie	Jalankulku- ja pyörätien jätin korotettujen liittymien rakentaminen	204 000	-	-	3	Kunta	
7	Ukonojan asuntoalueen jalankulku- ja pyörätiet	Ajoestepuomien uusiminen	-	-	-	2	Kunta	
8	Manuntie - Keskustie (mt 18510)	Pyhännän taajaman toimenpideselvityksen toimenpiteiden toteuttaminen: Näkemien parantaminen, jalankulku- ja pyöräilyväylien yhteyksien selkeyttäminen, nopeusrajoitusta tukevien toimenpiteiden toteuttaminen ja kuivatuksen parantaminen	220 000	-	-	1	ELY-keskus ja kunta	18510/1/20 - 1/505
9	Vt 28 x Seurantie (mt 18510)	Liittymän parantaminen: a) Liittymän näkemäraivaus b) Väistöviivan maalaus Seurantien liittymään	<p>500</p> <p>100</p>	<p>0,001</p> <p>0,001</p>	<p>287</p> <p>638</p>	<p>1</p> <p>1</p>	<p>ELY-keskus</p> <p>ELY-keskus</p>	<p>28/37/559 - 37/559</p> <p>28/37/559 - 37/559</p>
10	Seurantie (mt 18510)	Keveyen liikenteen turvallisuuden parantaminen: a) Nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h-> 40 km/h b) La- ajoratapysäkin rakentaminen koulun liittymän pohjoispuolelle ja jalankulku yhteyden rakentaminen pysäköintä koulun pihaan	<p>400</p> <p>5 000</p>	<p>0,000</p> <p>0,001</p>	<p>676</p> <p>342</p>	<p>1</p> <p>2</p>	<p>1 ELY-keskus</p> <p>2 ELY-keskus ja kunta</p>	<p>18510/1/1200 - 1/1500</p> <p>18510/1/1380 - 1/1380</p>
11	Vt 28 x kt 88	Liittymän parantaminen: a) Heräteraitojen merkitseminen kantatiele 88 lisälaman suunnasta, ennen stop-merkkiä sekä nopeusrajoituksen vaihtumiskohtaan 60/80 b) Turvasaarekkeiden rakentaminen sivusuunnille (kt 88:lle) c) Kiertoliittymän rakentaminen	<p>1 000</p> <p>70 000</p> <p>500 000</p>	<p>0,006</p> <p>0,006</p> <p>0,070</p>	<p>638</p> <p>290</p> <p>288</p>	<p>1</p> <p>1</p> <p>-</p>	<p>ELY-keskus</p> <p>ELY-keskus</p> <p>Kunta</p>	<p>28/38/0 - 38/0</p> <p>28/38/0 - 38/0</p> <p>28/38/0 - 38/0</p>





Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
12	Vt 28	a) Nopeusrajoituksen 60 km/h jatkaminen n. 200 m Kajaanin suuntaan (ja nopeusrajoituksen maalaus ajorataan) b) Automaattisen nopeusvalvonta	300	0,001	685	1	ELY-keskus	28/38/218 - 38/370
13	Kt 88	Automaattisen nopeusvalvonta	-	-	608	2	ELY-keskus	
14	Kt 88 (Ouluntie) x Tuotetie	Liittymän parantaminen: a) Nopeusrajoituksen 80 km/h jatkaminen pohjoisen suuntaan b) Väistötilan rakentaminen c) Tuotetien liittymän parantaminen	100 60 000 20 000	0,001 0,002 0,001	684 289 287	1 2 2	ELY-keskus ELY-keskus Kunta	88/18/6400 - 18/6519 88/18/6600 - 18/6600 88/18/6600 - 18/6600
15	Kouluatie (mt 18510), uusien rakennusten kohta	Keuyen liikenteen yhteyden rakentaminen keuyen liikenteen väylän ja ajoradan välissä olevan välikaistan yli tonttiittymän kohdalle	1 500	-	-	2	ELY-keskus	
16	Pyhännän keskustaajama	Taajamarajauksen ja -merkkien tarkistaminen	-	-	-	1	ELY-keskus ja kunta	





Pyhäntä 18.6.2014

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Kunnantalo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pääovi on raskas avata ▪ Ovikello on sijoitettu liian korkealle pyörätuolilla liikkuvaan ajatellen ▪ Pääovelle vievä luiska on heikosti havaittavissa ▪ Inva-pysäköintipaikka puuttuu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automaattisesti aukeava ovi ▪ Ovikellon siirto alemmas ▪ Luiskan alkamiskohdan merkitseminen maaliviivalla. ▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen
<p>Apteekki</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pääovi on raskas avata ▪ Oven edessä on luiska, mutta kynnyksen korkeus on kuitenkin korkea ▪ Ei ovikelloa ▪ Inva-pysäköintipaikka puuttuu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automaattisesti aukeava ovi ▪ Kynnyksen luiskaamisen korjaus ▪ Ovikellon asentaminen ▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen
<p>Sale/asiamiesposti</p>  	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piha-alueella pysäköidään väärin mm. seinän viereen ▪ Inva-pysäköintipaikka puuttuu ▪ Salen ja tankkauspuolelta asiakkaat käyttävät Koulutien puolella olevaa suojatien kohtaa ajoreittinä 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pysäköintiruudun maalauksen ja pysäköintipaikka-liikennemerkkien lisäkilvillä, jossa osoitettu pysäköintisuunta ▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen ▪ Koulutien suojatielle menevän jalankulku- ja pyörätien kaventaminen ja muotoilu siten että kääntymisen Koulutielle on hankalaa. Kun liittymä Koulutie/ Keskutie/ Manuntie / Roo-pintie korotetaan väylän reunoille asennetaan reunapaalut.
<p>Fysioterapia FysioLaiffi ja lääkärikeskus Medicus</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ei luiskaa ▪ Inva-pysäköintipaikka puuttuu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luiskan rakentaminen ▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen

<p>Antintien ja paloaseman takaa menevän tien liittymässä oleva suojatie (kulku kevyen liikenteen väylää terveyskeskukselle)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luiskattu reunakivi on jyrkässä kulmassa ▪ Suojatie lähtee kaarelta, ei ohjaa näkövammaista ja on rollaattorilla tai pyörätuolilla hankala ylittää 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reunakiven luiskauksen parantaminen
<p>Terveyskeskuksen piha-alue</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pääovelle johtava jalkakäytävä on kapea ja talvella heikosti kunnossapidetty ▪ Rakennuksen kulmalla vesikouru ja ennestäänkin kapeaa väylää kaventava roska-astia ▪ Polkupyöräteline puuttuu, jolloin polkupyörät pysäköidään kapealle jalkakäytävälle ▪ Inva-pysäköintipaikka puuttuu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piha-alueen talvikunnossapidon tason parantaminen ▪ Jalkakäytävän leventäminen ja parkkipaikan liittymän kaventaminen ▪ Vesikourun kotelointi ▪ Roska-astian siirto pois jalkakäytävältä ▪ Polkupyörätelineen hankinta ja paikan järjestäminen ▪ Inva-pysäköintipaikan rakentaminen
<p>Kirjastotalo lisäkki</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pääovelle on luiska, mutta kaide seinänpuolelta puuttuu ▪ Pääovi on raskas ja kynnyks on korkea ▪ Ovikello puuttuu ▪ Kaksi inva-pysäköintipaikkaa on, mutta merkitty vain liikennemerkillä ja lisäkilvellä 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kaiteen asentaminen ▪ Automaattisesti aukeava ovi ▪ Kynnyksen luiskaaminen ▪ Ovikellon asentaminen ▪ Inva-pysäköintipaikan merkitseminen maalauksin
<p>Manuntie</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kevyen liikenteen väylä eroteltu ajoradasta maaliiviivalla 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kevyen liikenteen väylän rakentaminen

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 117/2014				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Christel Kautiala Mika Räsänen Eija Yli-Halkola Hanna Puolimatka Eila Köngäs		Julkaisu-aika Maaliskuu 2015		
		Kustantaja /Julkaisija Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän kunnat		
Julkaisun nimi Pyhännän liikenneturvallisuuksuunnitelma				
Tiivistelmä <p>Pyhännälle laadittiin liikenneturvallisuuksuunnitelma yhteistyössä Haapaveden kaupungin ja Siikalatvan kunnan sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa. Suunnitelma sisältää turvallisuuden parantamisen lisäksi kestävien liikkumismuotojen edistämistä. Pyhännän liikenneturvallisuuksuuden ja liikkumisen ongelmia kartoitettiin kuntalaisille suunnatulla kyselyllä, onnettomuusanalyysillä sekä maasto- ja esteettömyyskänneillä. Onnettomuusanalyysin perusteella Pyhännän liikenneturvallisuuksuuden tila on koko maan keskiarvoa hieman heikompi. Vuosien 2009–2013 keskiarvon mukaan suunnittelualueella henkilövahinkoon johtaneita tieliikenneonnettomuuksia tapahtui 213 kpl/100 000 asukasta kohden vuodessa, kun Manner-Suomessa vastaava luku oli 111 kpl. Pyhännällä tapahtuneista onnettomuuksista aiheutuu kustannuksia vuosittain keskimäärin noin 1,7 miljoonaa euroa, josta Pyhännän kunnan osuus on vuosittain noin 0,3 miljoonaa euroa.</p> <p>Asukaskyselyn vastausten mukaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteissa ongelmaksi koettiin kevyen liikenteen väylien huonokunto, talvikunnossapidon puutteet sekä riittämättömyys ja jatkuvuuden puute. Ajoneuvoliikenteen olosuhteissa ongelmaksi koettiin maanteiden ja katujen huonokunto ja talvikunnossapidon puutteet sekä jossakin määrin myös liittymäjärjestelyjen ongelmallisuus. Kyselyyn vastanneista 63 %:lla työ- tai koulumatkan pituus on korkeintaan viisi kilometriä, joten kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on edellytyksiä Pyhännällä.</p> <p>Ongelma-analyysin, valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden pohjalta Haapavedelle, Siikalatvalle ja Pyhännälle määriteltiin suunnittelualueen yhteiset liikenneturvallisuuksutavoitteet. Pitkän aikavälin liikenneturvallisuuksuviisioksi asetettiin, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä ja tienkäyttäjät ottavat vastuun turvallisesta liikkumisesta ja arvostavat muita liikkuja. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentämistavoite on, että vuonna 2020 tapahtuu korkeintaan 17 henkilövahinko-onnettomuutta (v. 2009–2013 tapahtui keskimäärin 23 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta).</p> <p>Liikenneympäristön parantamishdotuksia tehtiin Pyhännällä 16 kohteeseen. Toimenpiteiden toteuttaminen vaiheistettiin kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan. Suunnitelman aikana kunnan liikenneturvallisuuksustyötä aktivoitiin muun muassa perustamalla liikenneturvallisuuksuryhmä. Liikenneturvallisuuksuryhmien toiminnan toivotaan jatkuvan aktiivisena suunnitelman valmistumisen jälkeen.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuuksu, liikkuminen, liikennekasvatus, liikenneonnettomuudet, kestävä liikkuminen, suunnitelmat				
ISBN (Painettu) 978-952-314-187-2	ISBN (PDF) 978-952-314-188-9	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-188-9	Kieli Suomi	Sivumäärä 39
Julkaisun tilauks www.doria.fi/ely-keskus				
Kustannuspaikka ja -aika Maaliskuu 2015		Painotalo Juvenes Print Oy		

RAPORTEJA 117 | 2014

PYHÄNNÄN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA
Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-187-2 (painettu)
ISBN 978-952-314-188-9 (PDF)
ISSN-L 2242-2846

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

URN URN:ISBN:978-952-314-188-9

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

