



# Haapaveden liikenneturvallisuuksuunnitelma 2014





Töyssyjä

↑ 300 m ↑



# Haapaveden liikenneturvallisuussuunnitelma 2014

**CHRISTEL KAUTIALA**

**MIKA RÄSÄNEN**

**EIJA YLI-HALKOLA**

**HANNA PUOLIMATKA**

**EILA KÖNGÄS**

**RAPORTTEJA 118 | 2014**

**HAAPAVEDEN  
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 978-952-314-189-6 (painettu)**

**ISBN 978-952-314-190-2 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2846 (painettu)**

**ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)**

**URN URN:ISBN:978-952-314-190-2**

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

# Esipuhe

Liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena oli laatia toteutusmahdollisuuksiltaan realistinen ja käytännönläheinen suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi Haapaveden kaupungissa. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa laadittiin analyysit liikenneturvallisuuden ja liikkumisen nykytilanteesta. Lisäksi tarkasteltiin Haapaveden keskustan esteettömyyttä. Liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisia tai vaaralliseksi koettuja paikkoja selvitettiin kuntalaisille ja koululaisille suunnatun liikenneturvallisuukskyselyn avulla. Nykytilan analyysin pohjalta asetettiin liikenneturvallisuuden nollavisiota konkretisoivat visio, tavoitteet ja painopistealueet.

Suunnitelman yhtenä tavoitteena oli kaupungin liikenneturvallisuuksuustyön organisointi ja tukeminen, jatkuvuuden ja arvostuksen lisääminen sekä toimenpiteiden toteuttamisen tehostaminen. Kaupungin liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön kehittämiseen ja aktivointiin Haapavedellä osallistui useiden eri hallintokuntien edustajia. Haapaveden liikenneturvallisuuksasiat käsitellään Terve Haapavesi -työryhmässä, jossa on edustettuna kaupungin eri hallinnon alat. Terve Haapavesi -työryhmän yhtenä tehtävänä on toteuttaa laadittua suunnitelmaa, jotta liikkumisesta tulisi turvallisempaa Haapaveden kaupungissa.

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

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

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



## Sisältö

<b>1 Lähtötietoja</b> .....	<b>9</b>
<b>1.1 Suunnittelualue</b> .....	<b>9</b>
<b>1.2 Liikenneverkko</b> .....	<b>10</b>
<b>1.3 Aikaisemmat suunnitelmat</b> .....	<b>10</b>
<b>2 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus Haapavedellä</b> .....	<b>13</b>
<b>2.1 Liikenneonnettomuudet</b> .....	<b>13</b>
2.1.1 Onnettomuuskustannukset .....	14
<b>2.2 Kysely</b> .....	<b>14</b>
2.2.1 Koululaiskysely .....	15
<b>2.3 Aloitteet, maastotarkastelut ja esteettömyyskävely</b> .....	<b>15</b>
<b>3 Liikenneturvallisuustyön visio, tavoitteet ja painotukset</b> .....	<b>16</b>
<b>3.1 Valtakunnallinen ja alueellinen visio, tavoitteet ja painotukset</b> .....	<b>16</b>
<b>3.2 Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän visio, tavoitteet ja painotukset</b> ....	<b>17</b>
<b>4 Suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi</b> .....	<b>18</b>
<b>4.1 Lähestymistapa ja suunnitelman sisältö</b> .....	<b>18</b>
<b>4.2 Maankäyttö</b> .....	<b>18</b>
<b>4.3 Kestävät arjen liikkumisvalinnat</b> .....	<b>18</b>
4.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen .....	18
4.3.2 Järkevän autoilun edistäminen.....	19
<b>4.4 Vastuullinen ja turvallisuushakuinen liikennekäyttäytyminen</b> .....	<b>20</b>
<b>4.5 Turvallisen liikkumisen mahdollistava liikenneympäristö</b> .....	<b>20</b>
4.5.1 Ajonopeuksien hallinta .....	20
4.5.2 Liittymäjärjestelyiden selkeyttäminen .....	21
4.5.3 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen .....	21
4.5.4 Piha-alueiden kehittäminen .....	22
<b>4.6 Toimenpideohjelma</b> .....	<b>22</b>
<b>4.7 Esteetön ympäristö</b> .....	<b>22</b>
<b>5 Liikenneturvallisuustyö</b> .....	<b>23</b>
<b>5.1 Liikenneturvallisuusyhteistyön organisointi ja aktivointi</b> .....	<b>23</b>
<b>5.2 Liikenneturvallisuusasioiden sisällyttäminen</b> <b>Terve Haapavesi -työryhmän toimintaan</b> .....	<b>23</b>
<b>5.3 Liikenneturvallisuustoimija</b> .....	<b>24</b>
<b>6 Ensi askeleet ja työn jatkuvuus</b> .....	<b>25</b>
<b>6.1 Seuranta ja mittarit</b> .....	<b>25</b>
<b>Lähteet</b> .....	<b>26</b>
<b>Liitteet</b> .....	<b>28</b>



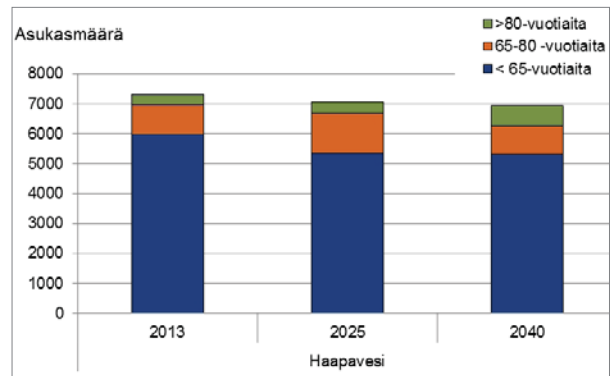


# 1 Lähtötietoja

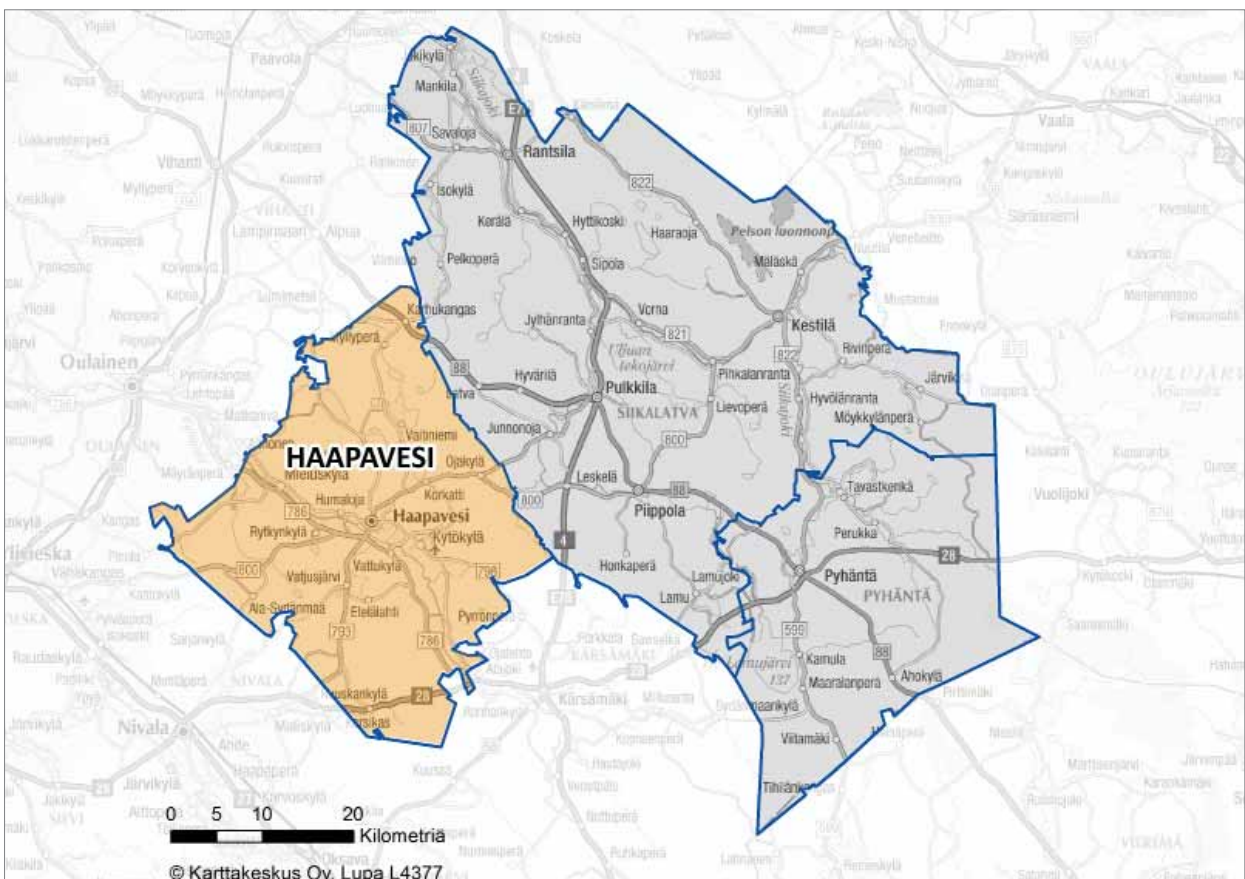
## 1.1 Suunnittelualue

Haapaveden kaupunki sijaitsee Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa ja kuuluu Haapaveden-Siikalatvan seutukuntaan (kuva 1). Suunnittelualueen pinta-ala on noin 1 050 km<sup>2</sup>. Vuonna 2013 Haapavedellä oli 7 283 asukasta ja väestötiheys oli noin 7,1 as/km<sup>2</sup>. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Haapaveden väkiluku on vähentynyt yli 530 asukkaalla. Väkiluvun ennustetaan edelleen laskevan. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Haapaveden väkiluvun ennustetaan olevan vuonna 2040 noin 6 950 asukasta. Haapaveden asukkaista 18 % on yli 65-vuotiaita (koko maa 19 %). Vuoteen 2040 mennessä yli 65-vuotiaita ennustetaan olevan 23 % Haapaveden asukkaista, joka on vähemmän kuin koko maassa (26 %) (kuva 2).

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



Kuva 2. Asukasmäärän kehityksenennuste. (Lähde: Tilastokeskus)



Kuva 1. Suunnittelualue.

## 1.2 Liikenneverkko

Haapaveden ajoneuvoliikenteen pääverkko muodostuu seututeistä 786 (Kalajoki-Oulainen-Kärsämäki), 793 (Nivala-Haapavesi) ja 800 (Ylivieska-Vaala-Taivalkoski). Seututeiden liikennemäärät vaihtelevat Haapaveden keskustan läheisyydessä 1 500-3 000 ajon/vrk ja muilla osuuksilla alle 1 500 ajon/vrk. Haapavedellä liikennemäärä on suurimmillaan (6 000-12 000 ajon/vrk) keskustassa Kytölantien ja Vanhatien välissä (kuva 3).

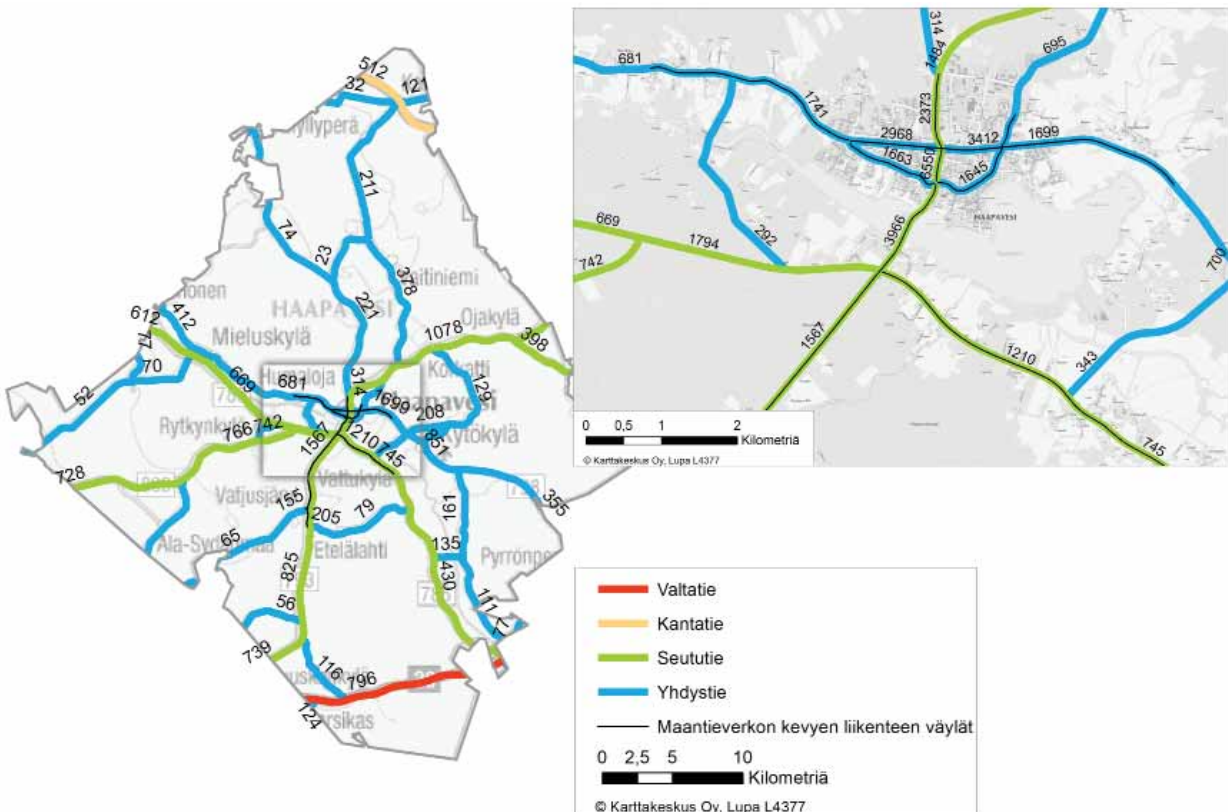
Keskustassa nopeusrajoitus vaihtelee maanteilla 40–50 km/h. Keskustan ulkopuolella maanteiden nopeusrajoitus vaihtelee 60–100 km/h välillä. Taajamassa on yleisesti alueellinen 40 km/h nopeusrajoitus ja kylien kohdalla 60 km/h.

Haapaveden 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 paikallaisreitteihin. 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. Haapaveden kevyen liikenteen väyläverko koostuu maanteiden varsilla olevista väylistä sekä kaupungin katuverkon pyöräteistä ja jalkakäytävistä. Haapaveden keskustassa kevyen liikenteen verkosto on suhteellisen kattava. Muualla suunnittelualueella on monin paikoin puutteita kevyen liikenteen väylien yhtenäisyydessä ja laatutasossa. Yhteystarpeet sijoittuvat pääosin kylään ja haja-asutusalueille. Haapaveden keskustasta etelään päin Etelälahden liittymään asti kulkee Nivalantien vieressä (mt 793) kevyen liikenteen väylä. Keskustasta itään päin kevyen liikenteen väylä jatkuu Rauhalaan, Eskolanniementien liittymään, asti. Lännen suunnassa kevyen liikenteen väylä päättyy Humalojalle ja pohjoisessa Allastielle. Haapaveden kevyen liikenteen laatuikäytävien kriteerit on esitetty taulukossa 1 ja laatuikäytävät kuvassa 4.

## 1.3 Aikaisemmat suunnitelmat

Haapaveden aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 2001. Tätä aikaisempi suunnitelma valmistui vuonna 1988. Alueella on voimassa vuonna 2014 laadittu Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelma 2015–2018.

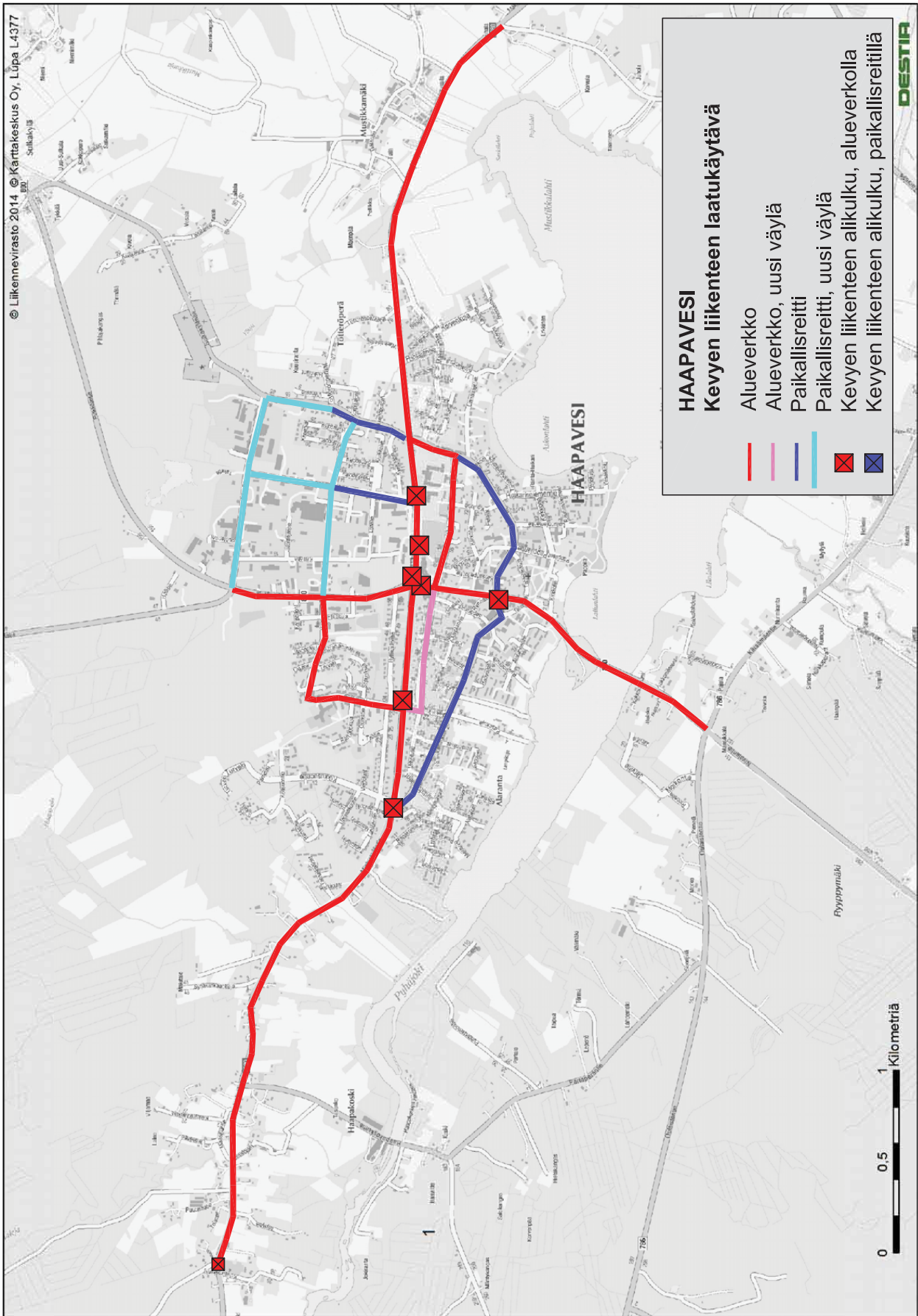


Kuva 3. Haapaveden maantieverkon liikennemäärät ja toiminnalliset luokat sekä kevyen liikenteen väylät Terekisteritietojen mukaan.

Taulukko 1. Kevyen liikenteen laatukäytävien kriteerit.

### KEVYEN LIIKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄKRITEERIT

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



Kuva 4. Jalankulku- ja pyöräteiden tavoiteverkko.

## 2 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus Haapavedellä

### 2.1 Liikenneonnettomuudet

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

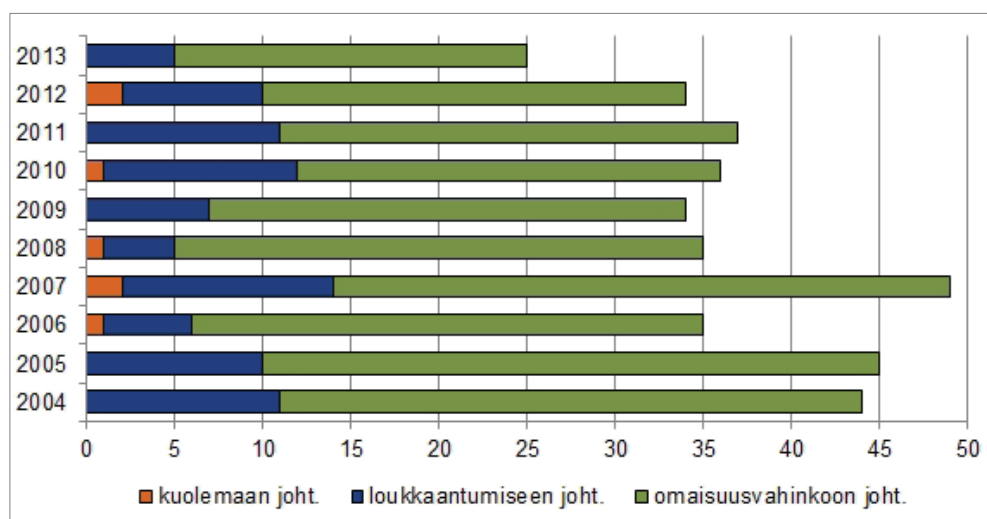
Haapavedellä tapahtui tarkastelujaksolla yhteensä 374 poliisin raportoimaa liikenneonnettomuutta, joista 7 johti kuolemaan ja 84 loukkaantumiseen. Onnettomuuksissa kuoli 8 ja loukkaantui 114 henkilöä. Tarkastellun kymmenen vuoden aikana onnettomuuksien määrässä on vallinnut pääsääntöisesti hieman laskeva trendi. Vuonna 2013 onnettomuuksia tapahtui huomattavasti vähemmän kuin aikaisempina vuosina (kuva 5).

Onnettomuusanalyysin perusteella Haapaveden liikenneturvallisuuden tila oli vuosien 2009–2013 tarkastelujaksolla heikompi kuin Manner-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaan liikenne-ELY:n alueella (Liikenne-ELY sisältää Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnat). Tarkastelujaksolla Haapavedellä tapahtui asukasmäärään suhteutettuna 125 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, Manner-Suomessa 111 ja Pohjois-Pohjanmaan liikenne-ELY:n alueella 112.

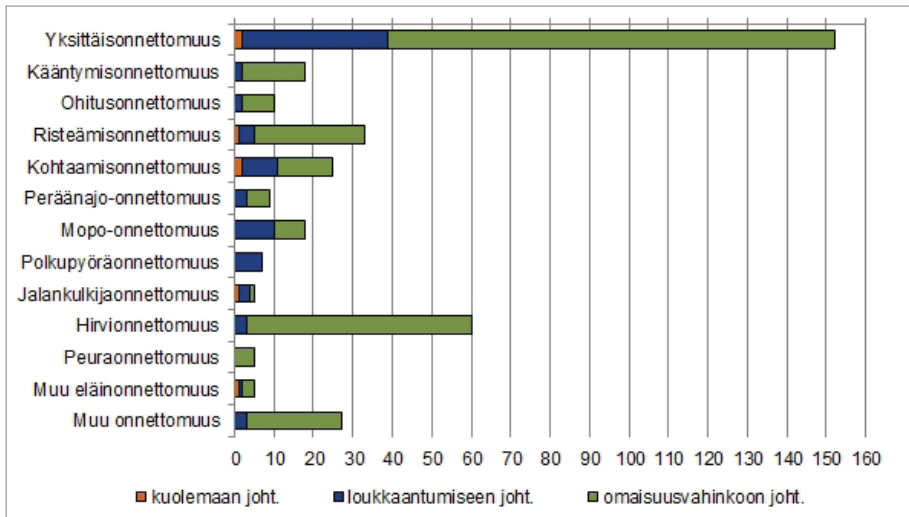
Vuosina 2004–2013 tapahtui eniten liikenneonnettomuuksia marras-joulukuussa. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui eniten heinä-elo-kuussa sekä marras-joulukuussa. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui perjantaisin ja lauantaisin. Onnettomuuksia tapahtui eniten iltapäivisin kello 14–16 välillä.

Kaikista onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksia oli 41 % ja henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksien osuus oli 43 %. Hirvionnettomuuksia tapahtui 16 % kaikista onnettomuuksista, joista suurin osa johti omaisuusvahinkoon. Yksittäisonnettomuuksien jälkeen eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia aiheutui kohtausonnettomuuksista. Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista noin 23 % olivat mopo-, polkupyörä- tai jalankulkuonnettomuuksia (kuva 6). Onnettomuuksista yli 85 % tapahtui maanteillä.

Onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakaumasta nousee esiin nuorten suuri osuus. Etenkin 18-vuotiaiden kohdalla on selvä onnettomuuspiikki. Näissä onnettomuuksissa nuoret ovat yleensä auton kuljettaja tai matkustaja. Usein nuorille tapahtuneet onnettomuudet johtivat henkilövahinkoihin. Iäkkäille ja pienille lapsille tapahtui vähän liikenneonnettomuuksia.



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



Kuva 6. Haapaveden liikenneonnettomuudet onnettomuusluokittain vuosina 2004–2013. (Lähde: Tilastokeskus/iLIIITU)

Onnettomuusanalyysin perusteella liikenneturvallisuuden keskeisiä parantamiskohtia ovat:

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

### 2.1.1 Onnettomuuskustannukset

Onnettomuuskustannuksilla pyritään kuvaamaan liikenneonnettomuuksien taloudellisia kustannuksia niin valtakunnan kuin kuntien tasolla. Suomessa käytössä olevan onnettomuuskustannusmallin mukaan tie-liikenteen ajokustannusten yksikköarvot (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. Haapavedellä tapahtuneiden onnettomuuksien keskimääräiset vuotuiset onnettomuuskustannukset olivat vuosina 2009–2013 noin 4,5 miljoonaa euroa, josta kunnan osuus oli noin 0,8 miljoonaa euroa vuosittain. Laskelma perustuu henkilövahinko-onnettomuuksien yksikköarvoihin.

## 2.2 Kysely

- Haapavedeltä kyselyyn vastasi 225 henkilöä, joista koululaisten osuus oli noin 25 %
- Vastaajista 64 % koki liikkumisen Haapavedellä erittäin turvalliseksi tai yleensä melko turvalliseksi
- Kuljetavan ratkaisee yleensä helppous, tarve yhdistää työ- ja asiointimatkat sekä matkaan kuluva aika
- Henkilöauton käyttämisen välttämättömäksi koki 57 % vastaajista
- Koululaisista 81 % koki koulumatkansa turvalliseksi tai melko turvalliseksi
- Koululaiset kokivat koulumatkan ongelmiksi sen, ettei teitä aurata tarpeeksi, liikenteessä kaahataan ja autot eivät aja nopeusrajoitusten mukaan

Suunnitelmassa selvitettiin asukkaiden liikkumistottumuksia ja mielipiteitä Haapaveden liikenneturvallisuustilanteesta asukaskyselyn avulla. Kyselyssä oli erikseen koululaisille suunnattu osio, jossa selvitettiin tarkemmin koululaisten mielipiteitä muun muassa koulumatkan turvallisuudesta. Kysely toteutettiin internet-kyselynä keväällä 2014. Kyselyyn oli mahdollista vastata myös paperilomakkeella muun muassa kunnantaloilla ja kirjastoissa. Koko suunnittelualaelta (Haapavesi, Siikalatva ja Pyhäntä) kyselyyn saatiin 753 vastausta. Haapavedeltä vastauksia tuli 225, joista koululaisvastausten osuus oli noin 25 %.

Haapaveden peruskyselyyn (ei koululaiset) vastanneista 60 % oli 20–60-vuotiaita työssäkäyviä henkilöitä. Vastaajista 64 % koki liikkumisen erittäin turvalliseksi tai yleensä melko turvalliseksi Haapavedellä. Kesällä vastaajista liikkuu opiskelu-, työ- ja asiointimatkan henkilöautolla kuljettajana 53 %, kävellen 11 % ja pyörällä 24 %. Talvella vastaavasti henkilöautolla kuljettajana 62 %, kävellen 18 % ja pyörällä 9 %. Vastausten mukaan kulkutavan ratkaisee yleensä helppous, tarve yhdistää työ- ja asiointimatkat sekä matkaan kuluva aika. Henkilöauton käyttämisen Haapavedellä välttämättömäksi koki 57 % vastaajista.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteissa ongelmaksi koettiin kevyen liikenteen väylien huono kunto, mopoliijoiden aiheuttamat ongelmat sekä kevyen liikenteen väylien riittämättömyys ja jatkuvuuden puute. Ajoneuvoliikenteen olosuhteissa ongelmaksi koettiin maanteiden ja katujen huono kunto ja talvikunnossapidon puutteet sekä ongelmalliset liittymäjärjestelyt. Vastaajista 62 % koki erittäin tärkeäksi tai tärkeäksi jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisen oman liikkumisen kannalta ja 64 % autoilunolosuhteiden kehittämistä oman liikkumisen kannalta.

Keskustan esteettömyyden arviointi jakoi vastaajien mielipiteet. Erittäin tai melko huonoksi esteettömyyden koki 25 % vastaajista, ei huonoksi eikä hyväksi sen koki 33 %, melko tai erittäin hyväksi 18 %. Vastaajista 24 % ei osannut sanoa mielipidettään asiasta. Kyselyn karttaosion vastauskasaumat on esitetty liitteessä 1.

## 2.2.1 Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu 1-10 luokkalaisille. Haapavedeltä kyselyyn vastasi 56 koululaista, joka on 5,4 % Haapaveden peruskoululaisista. Haapaveden kahdeksasta koulusta vastauksia saatiin kolmesta koulusta. Vastaajista suurin osa oli 1., 8. ja 9. luokkalaisia.

Kyselyyn vastanneista oppilaista 81 % koki koulumatkan turvalliseksi tai melko turvalliseksi (86 % koko alueen oppilaista). 60 %:lla kyselyyn vastanneista koululaisista koulumatkan pituus yhteen suuntaan on alle viisi kilometriä. Vastanneista 21 kulkee koulumatkan polkupyörällä ja 23 oppilasta koulukuljetuksella tai linja-autolla. Kyselyyn vastanneista 32 oppilaalla on käytössä koulumatkalla kevyen liikenteen väylä, 21 oppilaalla suojatie ja 12 oppilaalla alikulku. Haapavedellä kyselyyn vastanneet oppilaat kokivat koulumatkan ongelmiksi sen, ettei teitä aurata tarpeeksi, liikenteessä kaahataan ja autot eivät aja nopeusrajoitusten mukaan. Ongelmaksi koettiin myös katuvalojen puute.

Oppilaista 67 % käyttää aina tai yleensä heijastinta liikkeessaan pimeällä (48 % koko alueen oppilaista). Pyöräilykypärää käyttää aina tai yleensä 51 % (36 % koko alueen oppilaista) ja pyöränvaloja käyttää aina tai yleensä 51 % (30 % koko alueen oppilaista) pyöräilevistä oppilaista.

## 2.3 Aloitteet, maastotarkastelut ja esteettömyyskävely

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

Haapaveden keskustassa järjestettiin myös esteettömyyskävely kesäkuussa 2014. Siihen osallistui Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, kaupungin edustajien ja konsultin lisäksi Haapaveden vanhus- ja vammaisneuvoston jäseniä. Keskustan tärkeimmät reitit käytiin läpi tarkoituksena selvittää liikkumisympäristön esteettömyys kaikille käyttäjilleen. Esteettömyyskävelyn tuloksia on esitelty liitteessä 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 - Tieliikenteen 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 liikenneturvallisuustyön visio on:

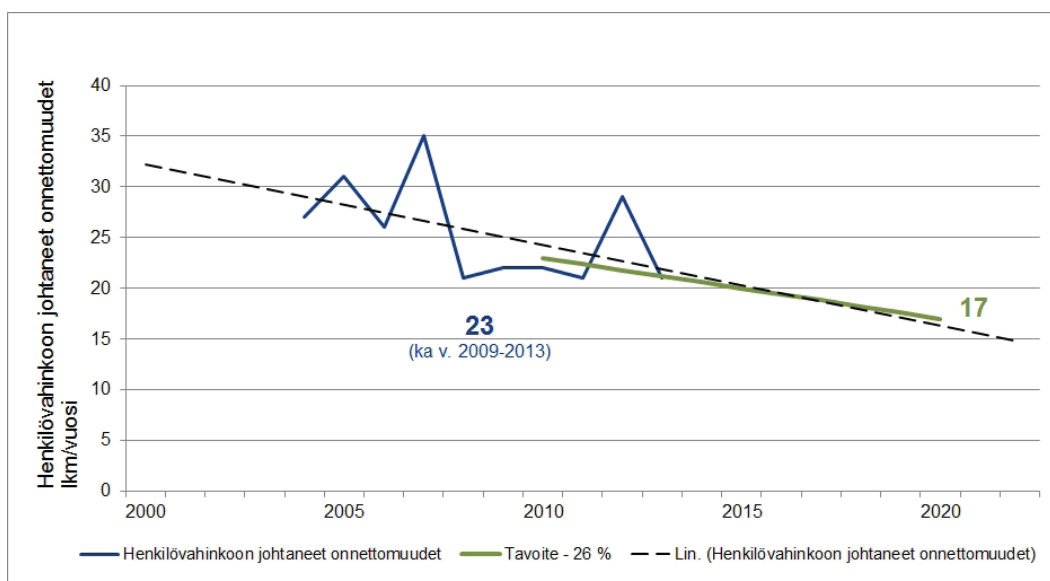
**Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.**

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

Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän yhteiset liikenneturvallisuustyön tavoitteet ovat:

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

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



Haapaveden, Siikalatvan, Pyhännän liikenneturvallisuustyön painopistealueet:

- Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan vakiinnuttaminen
- Liikennekasvatustyön aseman vahvistaminen kouluissa
- Mopo-liikenteen turvallisuuden parantaminen ja onnettomuuksien vakavuuden lieventäminen
- Iäkkäiden omatoimisen liikkumisen edistäminen
- Turvallisen liikennekäyttäjyyden 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. Päiväkotit, ala-asteen koulu ja päivittäistavarapalvelut olisi hyvä saavuttaa kotoa kävellen tai pyöräillen. Haja-asutusalueilla rakentamista voidaan ohjata yleiskaavamääräyksillä ja rakennusjärjestyksellä. Ra-

kennuslupaa myönnettäessä tulee huomioida vallitsevat liikenneolosuhteet, kuten kävely- ja pyöräilyreitit, joukkoliikenneyhteydet, koulukuljetukset, valaistus, nopeusrajoitukset ja liikennemelu. Pienimuotoinen uudisrakentaminen olisi viisasta sijoittaa olemassa olevan kylärakenteen yhteyteen. Yhdyskuntarakenteen ratkaisuihin vaikuttaminen on avainasemassa, jotta saavutettaisiin asetetut liikenneturvallisuustavoitteet. Myös asukkaiden ja yritysten tietoisuutta sijaintivalintojen vaikutuksista on lisättävä, liikenteen ja maankäytön suunnittelu yhteistyötä on tiivistettävä ja toimintatapoja kehitettävä kaavojen ja muiden keskeisten suunnitelmien liikenneturvallisuusvaikutusten huomioimiseksi. Haapaveden maankäyttöä ohjaa Keskustan osayleiskaava 2030 sekä useat alueittaiset asemakaavat. Yleiskaava on kunnan tärkein työvälinen toimivan ja turvallisen yhdyskuntarakenteen suunnittelussa.

## 4.3 Kestävät arjen liikkumisvalinnat

Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristön, yhteiskunnan ja yksilön kannalta edullisia liikkumiseen liittyviä valintoja ja toimintatapoja. Kestävän liikkumisen edistämällä tavoitellaan liikkumisen painopisteen siirtämistä henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin kulkutapoihin, kuten joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Osa 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 Haapavedellä on mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen, sillä 67 %: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, kestäväää 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 kestävi- en 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. Liikennejärjestelmän tai käytetyn kulkuneuvon ominaisuudet saattavat altistaa onnettomuuksille tai pahentaa onnettomuuksien seurauksia.

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. Haapaveden 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 Haapavedellä esitetään tehtäväksi mm. Allastiellä, Sulkakyläntiellä (mt 18324) välillä Allastie – hautausmaa sekä Kärsmäntiellä (mt 786) Vattukylän kohdalla.

**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. Haapavedellä hidasteita esitetään rakennettavaksi mm. Pappilantien ja Kirkkotien liittymään (liittymän korotus), Raatetielle Oravatien ja Sepunkujan liittymään (korotettu suojatie) Luhtatielle leikkikentän kohdalle, Mäkeläntielle (töyssyjen rakentaminen) sekä Kyntilätielle (töyssyjen rakentaminen).

Nopeusrajoituksen noudattamisen tehostamiseksi ja nopeusrajoituksen muutoskohtien korostamiseksi voidaan toteuttaa esimerkiksi ajorataan maalattuja heräteraitoja tai nopeusrajoituksen ja suojateiden tehostemerkintöjä. **Nopeusrajoituksen havaittavuutta** esitetään parannettavaksi Haapavedellä Kytökyläntiellä (mt 7980) Haapaveden keskustan kohdalla maalaamalla nopeusrajoitus molemmille puolille sivusuuntien liittymiä.

#### 4.5.2 Liittymäjärjestelyiden selkeyttäminen

Kytökyläntiellä keskustan kohdalla liittymiä esitetään parannettavaksi pienin toimenpitein näkemiä parantamalla, maalaamalla sivusuunnille kärkikolmion yhteyteen väistöviivat sekä asentamalla liittymäsaarekkeen liikenteenjakaajiin puuttuvat herätevarret. Lisäksi esitetään kavennettavaksi Humalojalla Haapakoskentie (mt 18390) liittymää Mieluskyläntiehen (mt 7980) sekä Haapakoskella Haapakoskentie liittymää (mt 18390) Partaperäntiehen (mt 18390).

Kuva 7. Uimahallin piha-alueen kohdalle rakennetaan jalanku- ja pyörätie.



#### 4.5.3 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

**Suojateitä rakennetaan** uusien valtakunnallisten suunnitteluohjeiden mukaisesti valo-ohjaamattomana vain taajamatyyppiseen liikenneympäristöön. Suojatielle on olemassa tarve, jos sille on riittävästi potentiaalisia käyttäjiä ja jos nykyiset kevyen liikenteen risteämisyjärjestelyt eivät vastaa riittävästi tarpeisiin. Suojatie voidaan toteuttaa suojatiemerkinnoin nopeusrajoitusalueelle 40 km/h tai sitä alemmilla alueilla, jos liikennemäärät ovat alle 3000 ajon/vrk ja ylitysmatka on alle 7 metriä. Haapavedellä suojatien rakentamista esitetään Vanhatielle Lallunniementien liittymän länsipuolelle sekä Kytökyläntien jalanku- ja pyörätien jatkeelle ABC-liittymässä.

**Jalanku- ja pyöräteitä** esitetään jatkettavaksi Sulkakyläntiellä (mt 18324) Töttörönperäntien liittymästä pohjoiseen. Sulkakyläntielle Töttörönperäntien liittymän eteläpuolelle esitetään rakennettavaksi keskisaarekkeellinen suojatie. Suojatieltä rakennetaan yhteys Kumparetielle, josta kevyt liikenne jatkaa katua pitkin Allastien liittymään. Allastien liittymän ja hautausmaan välille esitetään rakennettavaksi yhdistetty jalanku- ja pyörätie. Samassa yhteydessä poistetaan Töttörönperäntiellä jalanku- ja pyörätien jatkeella oleva nykyinen suojatie ja Sulkakyläntiellä kappelin kohdalla oleva suojatie. Muita jalanku- ja pyöräteiden jatkamistarpeita Haapavedellä ovat muun muassa Pappilantiellä ja Teollisuustiellä. Uusia jalanku- ja pyöräteitä esitetään rakennettavaksi Myyrinkadulle ja Allastielle. Urheilutiellä uimahallin kohdalla on jalanku- ja pyörätien epäjatkuvuuskohta joka esitetään parannettavaksi rakentamalla uimahallin piha-alueen kohdalle jalanku- ja pyörätie. Lisäksi Urheilutien huonokuntoinen jalanku- ja pyörätie esitetään uudelleen päällystettäväksi.

#### 4.5.4 Piha-alueiden kehittäminen

Uimahallin piha-alueita esitetään jäsennehtäväksi sekä merkittäväksi liikennemerkein (kuva 7). Terveyskeskuksen piha-alueen läpi esitetään rakennettavaksi puuttuva kevyen liikenteen yhteys (kuva 8). Vattukylän koulun piha-alueelle esitetään laadittavaksi liikennejärjestelyjä koskeva piha-aluesuunnitelma.

### 4.6 Toimenpideohjelma

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

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

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

Kuva 8. Haapaveden terveyskeskuksen piha-alueen läpi esitetään rakennettavaksi puuttuva kevyen liikenteen yhteys.



Suunnitelman sisältämät toimenpiteet on ryhmitelty kolmeen eri kiireellisyysluokkaan. Pääsääntöisesti ensimmäisessä kiireellisyysluokassa olevat liikenneympäristön 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. Haapaveden esteettömyyskävelyn reitti kulki Haapaveden keskustan alueella reitillä kunnan virasto–Osuuspankin/R-kioskin/kenkäkaupan parkkipaikka–asiamiesposti/Siwa–apteekki–terveyskeskus–sotainvalidien palvelutalo–Uima- ja liikuntahalli/fysikaalinen hoitolaitos–kirjasto–päiväkotii Paakkila. Esteettömyystarkastelussa esille tulleita ongelmapaikoja ja parannusehdotuksia on esitelty liitteessä 3.

# 5 Liikenneturvallisuustyö

## 5.1 Liikenneturvallisuusyhteistyön organisointi ja aktiivointi

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

## 5.2 Liikenneturvallisuusasioiden sisällyttäminen Terve Haapavesi -työryhmän toimintaan

Työryhmän tehtävänä on mm.

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

Haapaveden liikenneturvallisuusasioita hoitaa Terve Haapavesi -työryhmä perinteisen kunnan liikenneturvallisuusryhmän sijasta. Ryhmässä on valmiiksi edustajia useista eri hallintokunnista, joka mahdollistaa liikenneturvallisuusasioiden eteenpäin viennin eri sektoreilla. Jatkossakin ryhmässä on oltava edustettuna varhaiskasvatuksen, perusopetuksen, nuori-

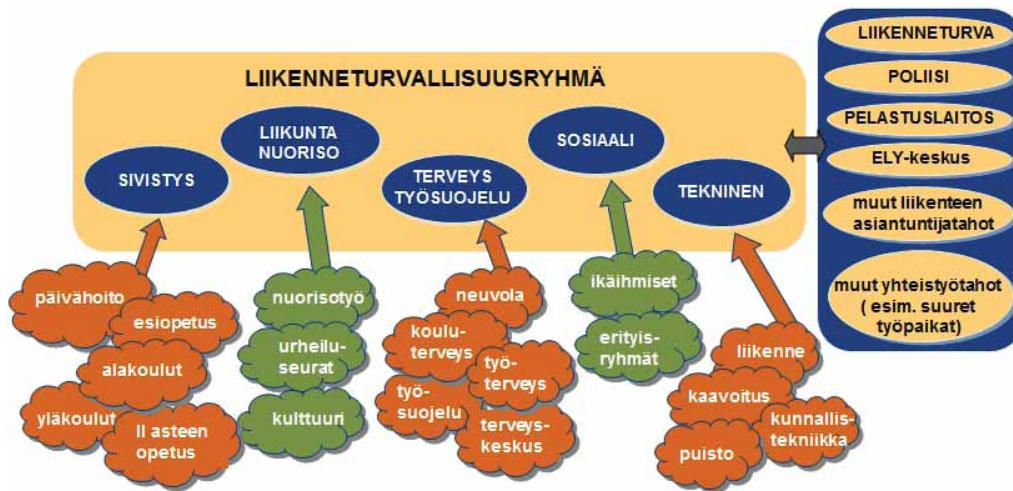
so- tai vapaa-aikatoimen, terveystoimen, vanhus- ja vammaistyön sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelun edustajat. Edustajilla on hyvä olla varajäsenet, jotta liikenneturvallisuusryhmän kokous tavoittaisi aina kaikki hallintokunnat. Terve Haapavesi -työryhmä kokoontuu useita kertoja vuodessa ja ottaa 2-3 kertaa vuodessa asialistalleen liikenneturvallisuusasiat. Liikenneturvallisuustyön perusta on kunnassa aktiivisesti toimiva työryhmä, joka käsittelee kunnan liikenneturvallisuusasioita. Toimivan ryhmän välityksellä pyritään tavoittamaan kaikki kuntalaiset (kuva 9).

Terve Haapavesi -työryhmän yhtenä tehtävänä on liikenneturvallisuustyön organisointi sekä vastuun ja tehtävien jakaminen eri hallintokunnille. Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisen jälkeen ryhmä seuraa kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä sekä tiedottaa liikenneturvallisuusasioista. Jatkossa ryhmän tehtävänä on pitää kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma ajan tasalla ja tarkistaa vuosittain liikenneturvallisuustyön tavoitteet.

Ryhmän puheenjohtajan tehtäviä on muun muassa toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa kunnan, seudun ja alueellisen liikenneturvallisuusryhmien välillä ja toimia hallintokuntien edustajien tukihenkilönä. Hallintokuntien edustajien tehtävänä on osallistua ryhmän kokouksiin, välittää tietoa työryhmän ja oman hallintokuntansa välillä työn seurannasta, koulutuksesta ja tapahtumista sekä varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuustyölle. Apuna työssä on liikenneturvallisuustoimija ja muut alueelliset toimijat (ELY-keskus, pelastuslaitos, poliisi ja Liikenneturva).

Kun Terve Haapavesi -työryhmä pitää kokouksia, joissa käsitellään liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita, kokoukseen on hyvä kutsua mukaan yhteistyötoimijoita, kuten Liikenneturvan edustaja ja poliisi. 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.

Terve Haapavesi -työryhmän on hyvä noudattaa liikenneturvallisuusasioiden käsittelyssä tietynlaista vuosirytmää, jonka mukaan eri tehtäville on varattu omat aikansa vuosikierrossa.



Kuva 9. Perinteisessä liikenneturvallisuusryhmässä on edustajia eri hallinnonaloilta ja muista liikenneturvallisuustyötä tekevästä organisaatioista.

Kokouksissa käsiteltäviä asioita (esimerkkejä):

**Syksyllä:**

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

**Keväällä:**

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

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 muistioden laatiminen)
- tiedotus kunnan liikenneturvallisuustyöstä sisäisesti ja ulkoisesti
- liikenneturvallisuustyön tukihenkilönä toimiminen
- koordinoida tapahtumien järjestelyjä
- tukea koulutus ja materiaalihankinnoissa
- toimintaraportin tekeminen



# 6 Ensi askeleet ja työn jatkuvuus

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

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

Liikenneturvallisuuksuunnitelman esittely kunnan lautakunnissa, hallituksessa ja valtuustossa lisää valmistuneen suunnitelman näkyvyyttä ja painoarvoa sekä herättää päättäjiä pohtimaan oman kuntansa 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.

Liikenneturvallisuuksuustyötä 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 liikenneturvallisuuksuustyö kohdentuu mahdollisimman kustannustehokkaasti ja pahimpiin ongelmakohtiin.

## 6.1 Seuranta ja mittarit

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

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

# Lähteet

Haapaveden liikenneturvallisuuksuunnitelma. 2001. Oulun tiepiiri, Tiehallinto.

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

Liikenneturvallisuuksupalvelu iLiitu, Destia Oy

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

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

Opas kuntien liikenneturvallisuuksustyöhön. Liikenneturva. 1999.

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

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

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

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

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

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

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

Linkkilista tärkeimmistä dokumenteista ja liikenneturvallisuustyötä tekevistä organisaatioista

Autoliitto:

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

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus:

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

ETSC (European traffic safety council)

<http://www.etsc.eu>

EU:n liikenneturvallisuussivusto:

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

Euroopan unionin komission vuosia 2011-2020 koskeva liikenneturvallisuusohjelma:

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

Liikenteen turvallisuusvirasto:

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

Liikenne- ja viestintäministeriö:

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

Liikenneturva:

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

Liikennevakuutuskeskus:

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

Liikennevirasto:

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

Nuorten liikennekasvatus ja liikenneturvallisuuden sisällyttäminen urheiluseurojen toimintaan:

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

Poliisin liikenneturvallisuussivut:

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

Suomen Autokoululiitto:

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

Valtakunnallinen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma:

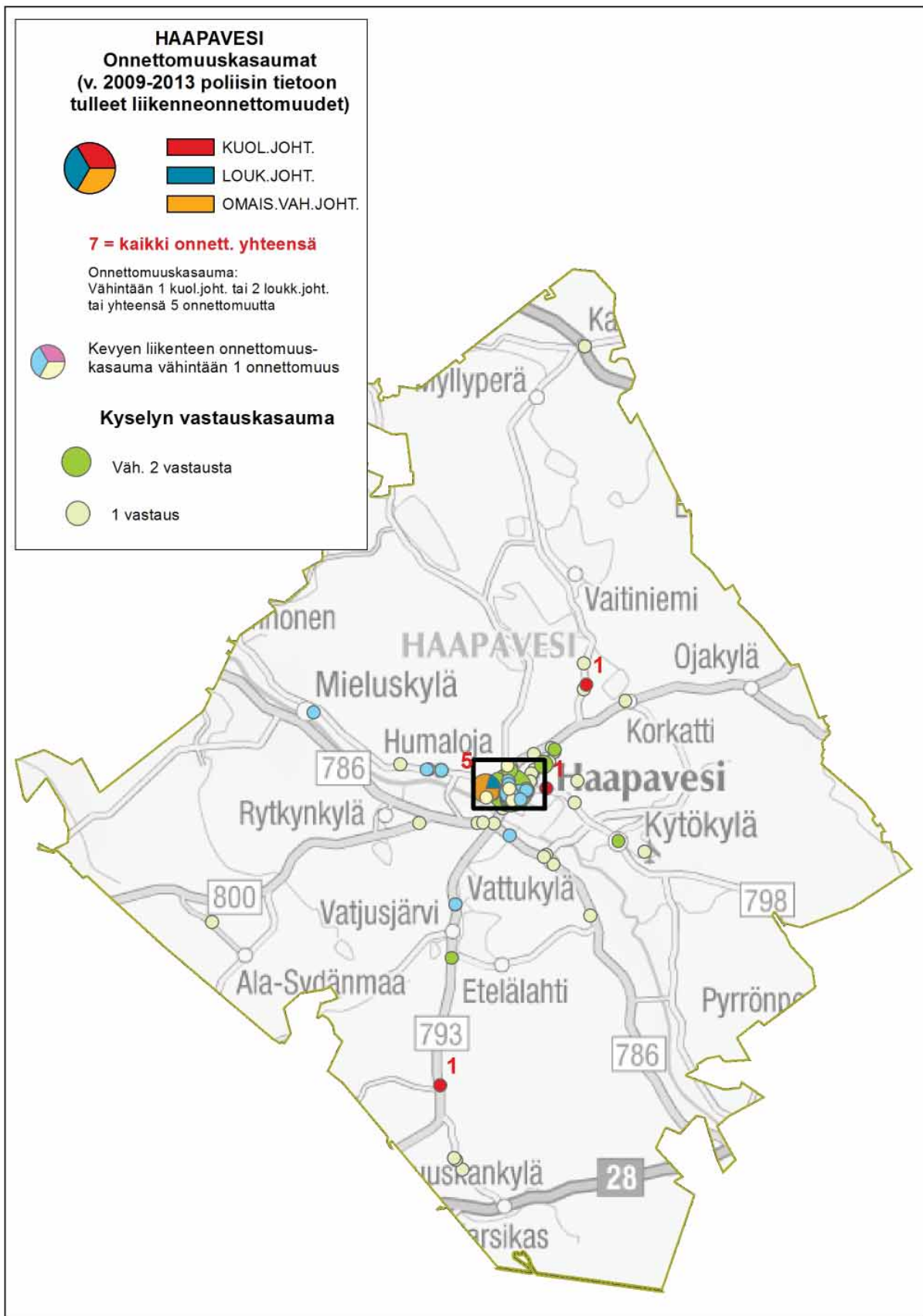
[http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=1986563&name=DLFE-14137.pdf&title=OS0112\\_Liikenneturvallisuussuunnitelma\\_moniste](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-14137.pdf&title=OS0112_Liikenneturvallisuussuunnitelma_moniste)

# Liitteet

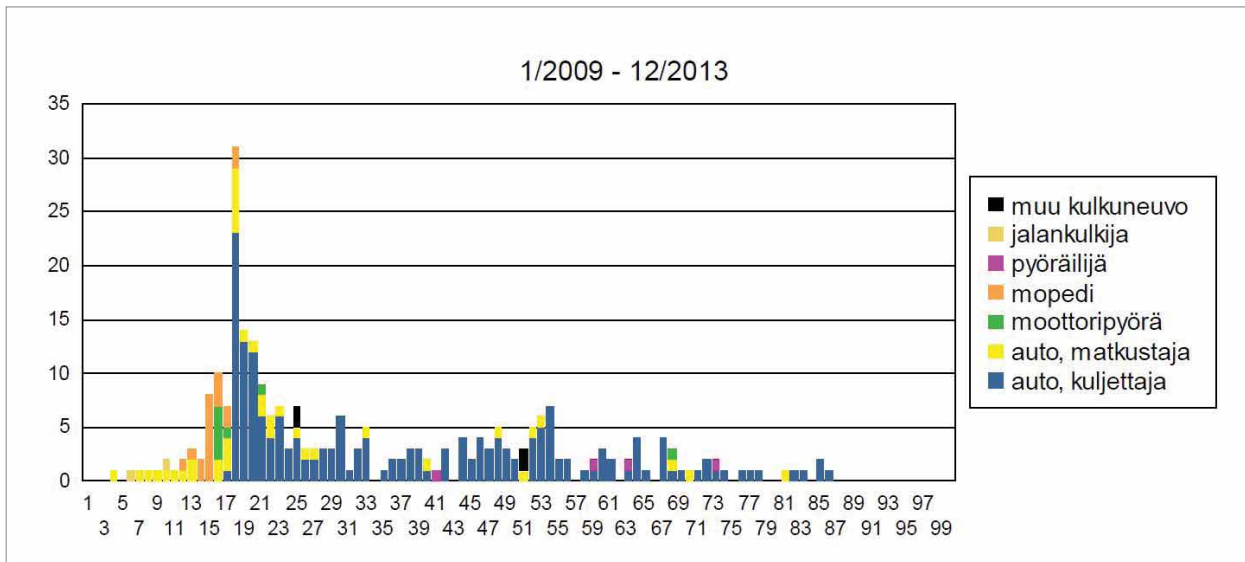
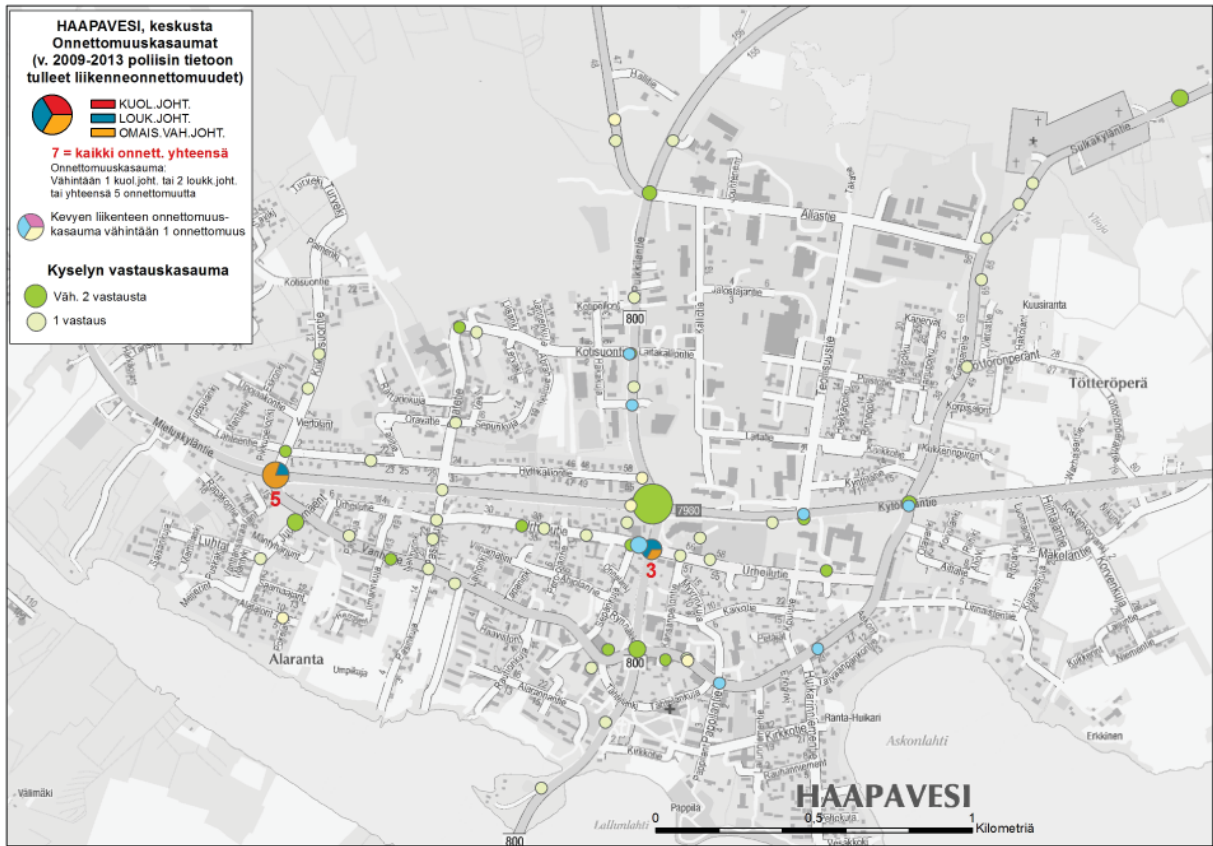
Liite 1. Ongelmakasaumat

Liite 2. Toimenpideohjelma

Liite 3. Esteettömyysaineisto



Liite 1. Ongelmakasauamat



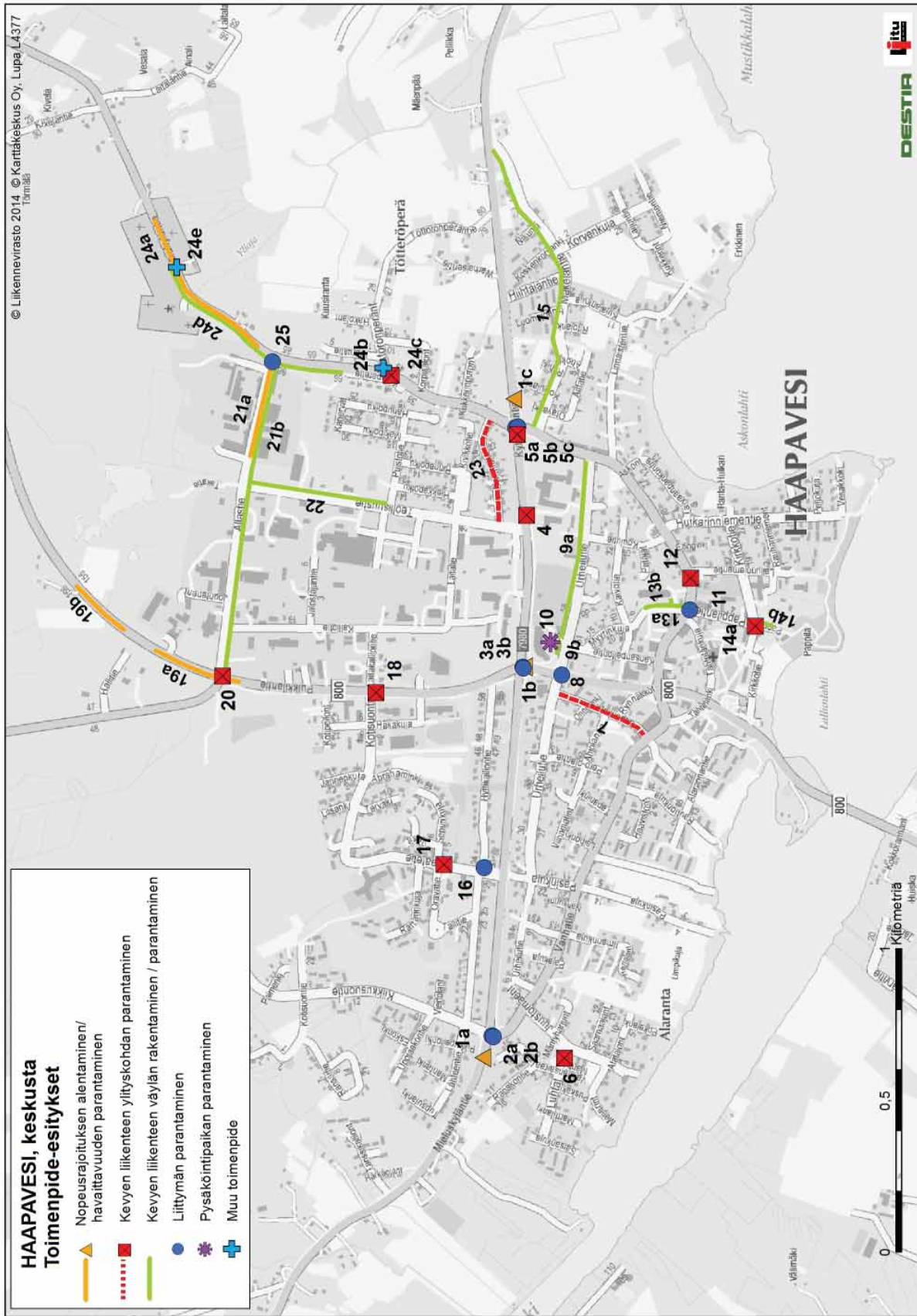
Haapavedellä liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma osallisen kulkumuodon mukaan vuosina 2009–2013. (Lähde: Tilastokeskus / iLIITU)

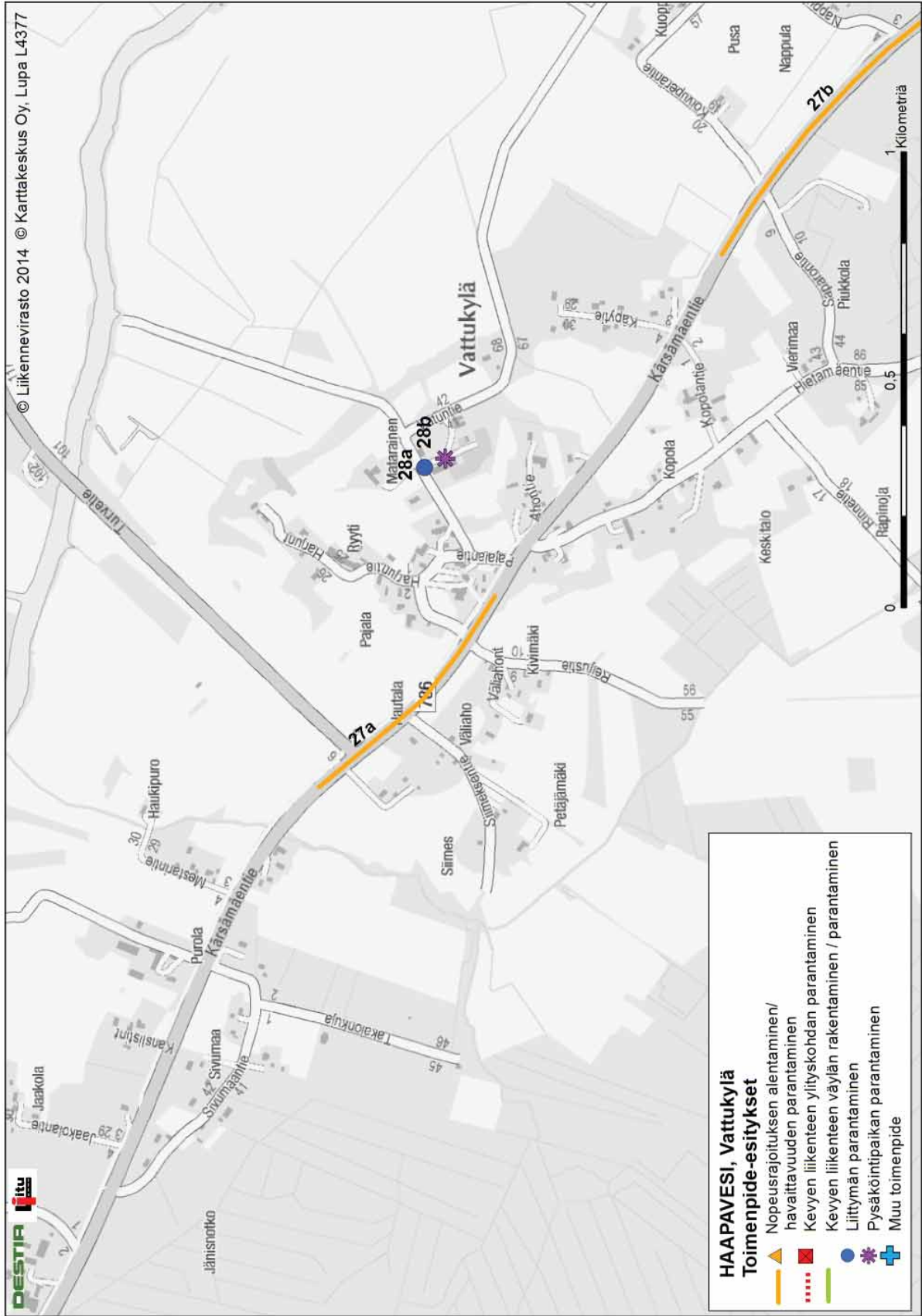
Nro	Sijainti	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
1	Keskusta	Kytökyläntie - Mieluskyläntie (mt 7980)	Nopeusrajoituksen havaittavuuden parantaminen: a) Nopeusrajoituksen 50/60 maalaus Kytökyläntien ajetaan Kiikkusuontien ja Vanhatien (mt 18322) liittymässä b) Nopeusrajoituksen 50 maalaus Kytökyläntien ajorataan mollemin puolin Pulkkilantie (mt 800) ja Nivalantie(mt 800) liittymää c) Nopeusrajoituksen 50/60 maalaus Kytökyläntien ajetaan Sulkakyläntien (mt 18324) ja Vanhatien (mt 18322) liittymässä	400	0,002	657	1	ELY-keskus	7980/7/1294 - 7/1294 7980/5/1836 - 5/1836 7980/5/5040 - 5/5040
2	Keskusta	Mieluskyläntie (mt 7980) x Kiikkusuontie x Vanhatie (mt 18322)	Liittymän parantaminen: a) Herätevarsin asentaminen Vanhatien liittymäsaarekkeen liikenteenjakaajiin b) Väistöviivan maalaus Kiikkusuontien ja Vanhatien ajorataan	500	0,004	287	1	ELY-keskus	7980/7/1218 - 7/1218
3	Keskusta	Kytökyläntie (mt 7980) x Pulkkilantie (mt 800) x Nivalantie(mt 800)	Liittymän parantaminen: a) Kanavointisaarekkeissa olevien pensaiden poisto / vaihto b) Liikennevalo-ohjauksen rakentaminen	500 100 000	0,001 0,018	287 381	1 3	ELY-keskus ELY-keskus	7980/5/1836 - 5/1836 7980/7/0 - 7/0
4	Keskusta	Kytökyläntie (mt 7980), ABC:n liittymä	Suojatien rakentaminen ABC:n liittymään (merkit ja pyörätien jatkeen maalaus)	1 300	0,006	603	2	ELY-keskus	7980/6/300 - 6/300
5	Keskusta	Kytökyläntie (mt 7980)x Sulkakyläntie (mt 18324) x Vanhatie (mt 18322)	Liittymän parantaminen: a) Liittymän näkemäraivaus (Sulkakyläntien suunnalta tultaessa vasemmalla puut näkemäesteenä) b) Väistöviivan maalaus Sulkakyläntien ja Vanhatien ajorataan c) Kytökyläntiellä länsipuolella olevan suojatien poisto / kehittäminen	500	0,006	287	1	ELY-keskus	7980/5/5134 - 5/5134
6	Keskusta	Luhtatie, leikkikentän kohta	Hidasteen rakentaminen	10 000	-	-	2	Kunta	-
7	Keskusta	Sepänkuja	Liikenteen rauhoittaminen esim. korotettujen liittymien rakentaminen	20 000	-	-	2	Kunta	-
8	Keskusta	Nivalantie (mt 800) x Urheilutie	Liittymän parantaminen ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen	50 000	0,016	287	2	ELY-keskus ja kunta	800/5/1730 - 5/1730
9	Keskusta	Urheilutie	Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen: a) Nykyisen Jalankulku- ja pyörätien parantaminen b) Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen uimahallin piha-alueen kohdalle erottamalla väylä uimahallin piha-alueesta välikaistalla ja suojateiden rakentaminen uimahallin tonttuliittymien kohdalle	26 000 18 000	- -	- -	2 2	Kunta Kunta	- -
10	Keskusta	Uimahallin piha-alue	Parkkipaikan jäsentely: Uimahallin parkkipaikan merkitseminen merkillä pysäköintipaikka sekä parkkiruutuujen sijoituksen osoittaminen lisäkiivellä.	1 000	-	-	1	Kunta	-
11	Keskusta	Myyrinkuja x Vanhatie (mt 18322)	Liittymän parantaminen	10 000	0,007	287	2	ELY-keskus ja kunta	18322/1/1600 - 1/1600
12	Keskusta	Vanhatie (mt 18322) x Lallunniementie	Suojatien rakentaminen Vanhatielle Lallunniementien liittymän länsipuolelle (linja-autopysäkin purku ja mahdollinen siirto)	17 000	0,009	603	2	ELY-keskus	18322/1/1730 - 1/1730

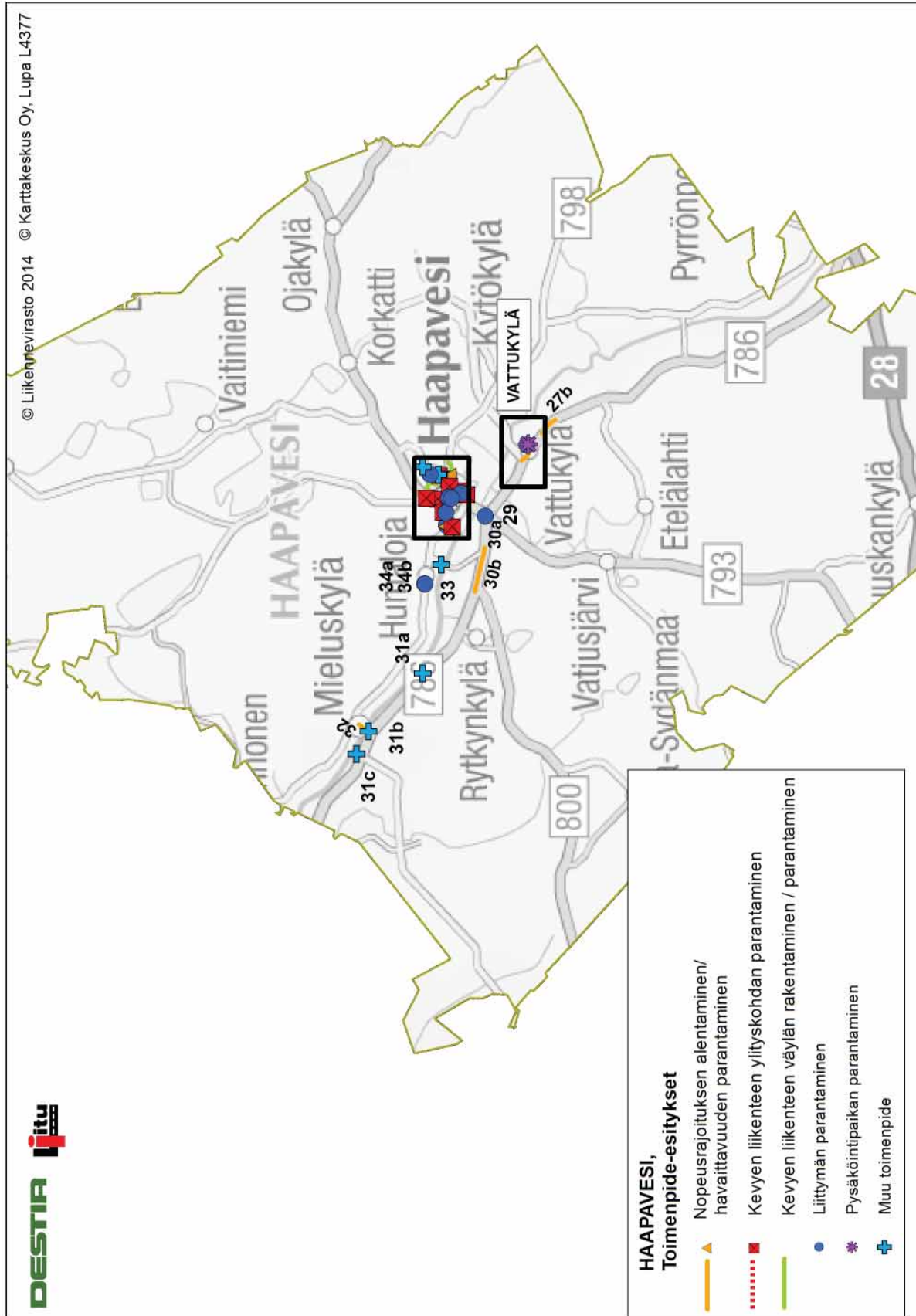
Nro	Sijainti	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
13	Keskusta	Terveyskeskus, Myyriinkuja	Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen: a) Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen Myyriinkadun itälaidalle ja kadun vasemmalla reunassa olevan jalkakäytävän purku b) Jalankulku- ja pyörätie rakentaminen terveyskeskukselle parkkipaikan eteläreunaan ja parkkipaikan muuttaminen yksisuuntaiseksi eteläpuolelta sisään ja pohjoisreunalta ulos (liikennemerkkejä ja ajorataa uusin)	42 000 10 000	- -	- -	2 2	Kunta Kunta	- -
14	Keskusta	Päiväkoti Paakkila, Pappilantie	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen: a) Pappilantien ja Kirkkotien liittymän korottaminen b) Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen välille Kirkkotie - Pappilantien eteläpää	15 000 19 000	- -	- -	2 2	Kunta Kunta	- -
15	Keskusta	Mäkeläntie	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen (keskustan osayleiskaava 2030) tai korotettujen liittymien rakentaminen	315 000	-	-	3	Kunta	-
16	Keskusta	Hyttikalliontie x Raatatie	Näkemäraivaus	500	-	-	1	Kunta	-
17	Keskusta	Raatatie x Oravatie x Sepunkuja	Korotus suojatien rakentaminen	10 000	-	-	2	Kunta	-
18	Keskusta	Pulkkiläntie (mt 800), Kotisuontien ja Laitakalliontien liittymä	Kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen suojatien molemmin puolin (kevyen liikenteen väylälle sekä Laitakalliontien liittymään)	3 000	0,005	603	2	ELY-keskus ja kunta	800/6/507 - 6/507
19	Keskusta	Pulkkiläntie (mt 800)	Nopeusrajoituksen alentaminen:	500	0,003	678	1	ELY-keskus	800/6/936 - 6/1232
20	Keskusta	Pulkkiläntie (mt 800), Ollatien (mt 18323) ja Allastien liittymä	a) Nopeusrajoituksen 50 km/h jatkaminen Allastien liittymässä Sulkakylän suuntaan b) Nopeusrajoituksen 60 km/h jatkaminen Sulkakylän suuntaan c) Keski- ja kevyen liikenteen suojatien suojatien ja kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen suojatietä Ollatien ja Allastien liittymiin	200 23 000	0,002 0,003	685 281	1 2	ELY-keskus ELY-keskus ja kunta	800/6/1362 - 6/1578 800/6/990 - 6/990
21	Keskusta	Allastie	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen: a) Nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h -> 20 km/h b) Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen	500 315 000	- -	- -	1 3	Kunta Kunta	- -
22	Keskusta	Teollisuuspuiston välillä Puistotie - Allastie	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen	157 000	-	-	3	Kunta	-
23	Keskusta	Kynttiläntie	Korotettujen korotettujen liittymien tai töyssyjen rakentaminen (2 kpl)	30 000	-	-	2	Kunta	-
24	Keskusta	Sulkakyläntie (mt 18324) välillä Töttörönperäntie - hautausmaa	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen: a) Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h välillä Allastie - hautausmaa b) Töttörönperäntien liittymän yli, jalankulku ja pyörätien jatkeella olevan suojatien poisto c) Keski- ja kevyen liikenteen suojatien rakentaminen Sulkakyläntielle Töttörönperäntien liittymän eteläpuolelle ja kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen suojatietä Töttörönperäntien liittymään päätyvälle jalankulku- ja pyörätielle ja Kumparetielle. d) Jalankulku ja pyörätien rakentaminen Sulkakyläntien länsipuolelle välille Kumparetie - hautausmaa, pituus n. 690 m e) Sulkakyläntielle kappelin kohdalla olevan suojatien poistaminen	400 500 20 000	0,002 - 0,001	678 - 601	1 1 2	ELY-keskus ELY-keskus ja kunta ELY-keskus ja kunta	18324/1/915 - 1/1465 18324/1/480 - 1/480 18324/1/450 - 1/450
				217 000	0,001	101	3	ELY-keskus	18324/1/605 - 1/1295
				500	-	-	1	ELY-keskus	18324/1/1293 - 1/1293






Nro	Sijainti	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA. väh.	Tp-luokka	Kiireellisyysluokka	Tienpitäjä	Tieosoite
25	Keskusta	Allastie x Sulkakyläntie (mt 18324)	Allastien liittymän parantaminen tai liittymän katkaisu Sulkakyläntien liittymässä (kulkua Pulkkilantien kautta)	10 000	0,001	287	2	ELY-keskus ja kunta	18324/1/840 - 1/840
26	Keskusta	Vanhatie (mt 18322)	Alueopeusrajoitusmerkkien 40 vaihto pienempiin	400	-	-	-	ELY-keskus	18322/1/0 - 1/2504
27	Vattukylä	Kärsämäentie (mt 786), Vattukylän kohta	Nopeusrajoituksen alentaminen: a) Nopeusrajoituksen 60 km/h jatkaminen Turvetien (mt 18405) liittymään saakka b) Nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h -> 80 km/h	1 000	0,005	685	1	ELY-keskus	786/14/2925 - 14/3484
28	Vattukylä	Vattukylän koulu	Piha-alueen turvallisuuden parantaminen: a) Näkemäraivaus Vatuntien ja koulun liittymässä b) Piha-alue suunnitelman laatiminen (eri toimintojen jäsentely)	200	-	-	1	Kunta	-
29		Oulaistentien (mt 786) x Kärsämäentie (mt 786) x Nivalantie (mt 800)	Väistöviivan maalaaminen sivusuuntien ajorataan	200	0,005	638	1	ELY-keskus	786/14/0 - 14/0
30		Oulaistentie (mt 786)	Nopeusrajoituksen alentaminen: a) Nopeusrajoituksen 60 km/h jatkaminen Morkontien liittymän yli b) Nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h -> 80 km/h välillä Yivieskantie (mt 800) - Partaperäntie (mt 18390)	200 800	0,016 0,014	685 684	1 1	ELY-keskus ELY-keskus	786/13/4460 - 13/4686 786/13/1300 - 13/3260
31		Oulaistentie (mt 786)	Puuttuvien liikennemerkkien asentaminen ja uusiminen: a) Tienviitan "Haapavesi 10" uusiminen b) Puuttuvien nopeusrajoitusmerkkien 80 km/h asentaminen Mieluskoskentie (mt 18359) liittymän molemmin puolin c) Puuttuvan nopeusrajoitusmerkin 80 km/h asentaminen Kantokyläntie (mt 18261) liittymässä	1 000 400	-	-	1 1	ELY-keskus ELY-keskus	786/12/3500 - 12/3500 786/12/0 - 12/0
32		Mieluskoskentie (mt 18359)	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 40 km/h	400	0,002	674	1	ELY-keskus	18359/1/0 - 1/506
33	Haapakoski	Haapakoskentie (mt 18390)	Puuttuvan nopeusrajoitusmerkin 50 km/h asentaminen	200	-	-	1	ELY-keskus	18390/1/2371 - 1/2371
34	Humaloja	Kuusikoskenkuja x Mieluskyläntie (mt 7980), Humalojan koulu	Koulutien turvallisuuden parantaminen: a) Kuusikoskenkujan karkikolmion siirto ennen jalankulku- ja pyörätien liittymää b) Odotustasanteen rakentaminen Kuusikoskenkujalle ennen jalankulku- ja pyörätien liittymää	100 5 000	- 0,001	- 287	1 2	Kunta Kunta	7980/8/1060 - 8/1060 7980/8/1060 - 8/1060







## Haapavesi 17.6.2014

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Osuuspankin/R-kioskin/kenkäkaupan parkkipaikka</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkkipaikalla on kaksi invapysäköintipaikkaa, molemmilta paikoilta kulku sisäänkäynneille autojen kulkuväylän poikki. Kauimmaiselta kulku melko hankala ja pitkä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inva-paikkojen siirto esim. parkkipaikan sivuun laatoitetulle alueelle</li> </ul>
<p>Vanhatien alittava kevyen liikenteen alikulku kiertoliittymän länsipuolella</p>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alikulku on pimeä, koska lamput on rikottu</li> <li>▪ Suunnat erottava keskiviiva on kulunut</li> <li>▪ Lunta putoaa yläpuolisen vanhatien talvikunnossapidon yhteydessä alikulun suulle, koska kaide on matala.</li> <li>▪ Alikululle johtavalla jalankulku- ja pyörätiellä leveää pitiushalkeamaa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lamppujen uusiminen</li> <li>▪ Keskiviivan ja suuntanuolienmaalaukset</li> <li>▪ Kaiteen uusiminen korkeammalla teräsprofiilikaitteella tai asentamalla lumilippa alikulun suiden yläpuolelle</li> <li>▪ Epätoukusten korjaus</li> </ul>

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Asiamiesposti/Siwa</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sisäänkäynnin edessä luiskana ritilä, joka vaikeuttaa pyörätuolilla, rollaattorilla tai vaunuilla sisään pääsyä</li> <li>▪ Pääovi on raskas avata</li> <li>▪ Oven kynnyks on korkea</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikka on melko kaukana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Luiskamateriaalin vaihto</li> <li>▪ Automaattisesti aukeava ovi</li> <li>▪ Kynnyksen luiskaus</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikan siirto lähemmäs ovea (tasainen paikka)</li> </ul>
<p>Apteekki</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Luiskat oven edessä molemmin puolin ovia. Oikeanpuoleiselle luiskalle kulkua kaventaa seinän viereen sijoitetut pyöräteline ja hiekoitushiekkalaatikko ja vasemmalle luiskalle mainoskyltti</li> <li>▪ Uloskäynnin ovi aukeaa ulkotasanteelle, joten ”räväkkä” ulostulija saattaa ”tyrmätä” luiskalla olijan</li> <li>▪ Kaksi inva-paikkaa pääoven edessä, mutta molemmissa sivukaltevalla paikalla. Toinen ei täytä inva-paikan mittoja ja vain toinen merkitty invatunnuksella.</li> <li>▪ Rakennuksen viereen /Kesportin eteen pysäköidään jolloin ne tukkivat kevyen liikenteen yhteyden.</li> <li>▪ Ovikello puuttuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pyöräpysäköinnin ja hiekoitushiekkalaatikon siirto Kesportin puoleiselle seinustalle. Mainoskyltin siirto.</li> <li>▪ Uuden luiskan rakentaminen pääoven etupuolelle.</li> <li>▪ Automaattisesti aukeava ovi</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikkojen siirto pääovesta katsoen vasemmalle tasaiselle pinnalle. Nykyisten inva-paikkojen kohdalta kulku pääovelle: pysäköintikieltomerkki ja keltainen viivoitus.</li> <li>▪ Pysäköintikielto Kesportin puoleiselle päädylle.</li> <li>▪ Ovikellon asentaminen</li> </ul>
<p>Terveyskeskus/Myyrinkuja</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Myllykujan jalkakäytävä viettää melko voimakkaasti ajoradalle päin, liikkeen pihan tonttiliittymä risteää jalkakäytävän kanssa sekä jalkakäytävä palvelee heikosti terveyskeskuksen asiakkaita koska sijaitsee ”väärällä” puolella ja loppuu kesken.</li> <li>▪ Terveyskeskukselle ei ole selkeää kevyen liikenteen yhteyttä, eikä sille ole tilaa.</li> <li>▪ Inva-pysäköintipaikat eivät ole mitoitukseltaan ohjeiden mukaisia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalankulku ja pyörätien rakentaminen Myyrinkuja itäreunalle (ja vanhan jalkakäytävän purku)</li> <li>▪ Yhteys terveyskeskukselle parkkipaikan eteläreunaan ja parkkipaikan muuttaminen yksisuuntaiseksi eteläpuolelta sisään ja pohjoisreunalta ulos - osoittaminen liikennemerkein ja ajoratanuolin.</li> <li>▪ inva-paikkojen maalaaminen leveämmäksi, jotta myös pyörätuolilla liikkuvat voivat käyttää pysäköintiruutua.</li> <li>▪ Sisäänkäyntien edessä olevien kulkuväylien sivuun kaide</li> <li>▪ Penkki sisäänkäynneille vievän kulkuväylän viereen.</li> </ul>

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Sotainvalidien palvelutalo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ulkotasanteen edessä ritilä, ei luiskaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Luiskauksen rakentaminen</li> </ul>
<p>Uima- ja liikuntahalli/fysikaalinen hoitolaitos</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Luiskilla olevat matot ”kurtulla”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mattojen uusiminen</li> </ul>
<p>Urheilutien jalankulku- ja pyörätie</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalankulku- ja pyörätiellä leveää pituus- ja poikittaishalkeamaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalankulku- ja pyörätien parantaminen</li> </ul>

Kohde ja kuva	Ongelma/ puute	Ratkaisu
<p>Kirjasto</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sisäänkäynnin kynnys korkea</li> <li>▪ Ovi melko raskas</li> <li>▪ Inva-paikat sijoitettu, niin että jos liikuntaesteinen poistuu henkilöauton koulun pihan puoleisesta ovesta pinta on kalteva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kynnyksen luiskaus</li> <li>▪ Automaattisesti aukeava ovi</li> <li>▪ Inva-paikkojen siirto tai kääntäminen niin, että invapaidat ovat samansuuntaisia kun muutkin paikat ja auton etuovesta poistuva on tasaisella pinnalla.</li> </ul>
<p>Päiväkotiki Paakkila</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kulkuyhteys Pappilantien jalankulku ja pyörätieltä päiväkodin pääovelle puuttuu. Pappilantien jk- ja pp-väylän jatko päiväkodin pihaan ei liene tule kysymykseen koska kaatalue ei riitä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kulkuyhteyden suunnittelu Kirkkotieltä päiväkodin seinän vieressä olevalle laatoitukselle saakka (vaatii muutaman lämpötilallisen parkkipaikan poistamista käytöstä). Jotta kevyen liikenteen ylitys Pappilantien kl-väylältä olisi turvallinen Kirkkokadun ja Pappilantien liittymä olisi hyvä korottaa.</li> </ul>
<p>Tähtelänkujan jatkeella oleva kevyen liikenteen alikulku</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alikulussa olevat lamput on rikottu</li> <li>▪ Lunta putoaa yläpuolisen vanhatien talvikunnossapidon yhteydessä alikulun suulle, koska kaide on matala</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kaiteen uusiminen korkeammalla teräsprofiilikai-teella tai asentamalla lumilippa alikulun suiden yläpuolelle</li> <li>▪ Epätouksien korjaus</li> </ul>



Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 118/2014				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Christel Kautiala Mika Räsänen Eija Yli-Halkola Hanna Puolimatka Eila Köngäs		Julkaisuaika Maaliskuu 2015		
		Kustantaja /Julkaisija Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän kunnat		
Julkaisun nimi <b>Haapaveden liikenneturvallisuuksuunnitelma</b>				
Tiivistelmä <p>Haapavedelle laadittiin liikenneturvallisuuksuunnitelma yhteistyössä Siikalatvan ja Pyhännän kuntien sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa. Suunnitelma sisältää turvallisuuden parantamisen lisäksi kestävien liikkumismuotojen edistämistä. Haapaveden liikenneturvallisuuden ja liikkumisen ongelmia kartoitettiin kuntalaisille suunnatulla kyselyllä, onnettomuusanalyysillä sekä maasto- ja esteettömyyskyselyllä. Onnettomuusanalyysin perusteella Haapaveden liikenneturvallisuuden tila on koko maan keskiarvoa hieman heikompi. Vuosien 2009–2013 keskiarvon mukaan suunnittelualueella henkilövahinkoon johtaneita tieliikenneonnettomuuksia tapahtui 125 kpl/100 000 asukasta kohden vuodessa, kun Manner-Suomessa vastaava luku oli 111 kpl. Haapavedellä tapahtuneista onnettomuuksista aiheutuu kustannuksia vuosittain keskimäärin noin 4,5 miljoonaa euroa, josta Haapaveden kaupungin osuus on vuosittain noin 0,8 miljoonaa euroa.</p> <p>Asukaskyselyn vastausten mukaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteissa ongelmaksi koettiin kevyen liikenteen väylien huono kunto, mopoiilijoiden aiheuttamat ongelmat sekä kevyen liikenteen väylien riittämättömyys ja jatkuvuuden puute. Ajoneuvoliikenteen olosuhteissa ongelmaksi koettiin maanteiden ja katujen huono kunto ja talvikunnossapidon puutteet sekä ongelmalliset liittymäjärjestelyt. Kyselyyn vastanneista 67 %:lla työ- tai koulumatkan pituus on korkeintaan viisi kilometriä, joten kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on Haapavedellä hyvät edellytykset.</p> <p>Ongelma-analyysin, valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden pohjalta Haapavedelle, Siikalatvalle ja Pyhännälle määriteltiin suunnittelualueen yhteiset liikenneturvallisuuksuavoitteet. Pitkän aikavälin liikenneturvallisuuksuviisioksi asetettiin, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä ja tienkäyttäjät ottavat vastuun turvallisesta liikkumisesta ja arvostavat muita liikkujia. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentämistavoite on, että vuonna 2020 tapahtuu korkeintaan 17 henkilövahinko-onnettomuutta (v. 2009–2013 tapahtui keskimäärin 23 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa).</p> <p>Liikennenympäristön parantamishdotuksia tehtiin Haapavedellä 34 kohteeseen. Toimenpiteiden toteuttaminen vaiheistettiin kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan. Suunnitelman aikana kaupungin liikenneturvallisuuksutyötä aktivoitiin ja tulevaisuudessa Terve Haapavesi –ryhmä koordinoi liikenneturvallisuuksuasiasiat.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, liikkuminen, liikennekasvatus, liikenneonnettomuudet, kestävä liikkuminen, suunnitelmat				
ISBN (Painettu) 978-952-314-189-6	ISBN (PDF) 978-952-314-190-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www <a href="http://www.doria.fi/ely-keskus">www.doria.fi/ely-keskus</a>		URN URN:ISBN:978-952-314-190-2		Kieli Suomi
Sivumäärä 41				
Julkaisun tilaukset <a href="http://www.doria.fi/ely-keskus">www.doria.fi/ely-keskus</a>				
Kustannuspaikka ja -aika Maaliskuu 2015			Painotalo Juvenes Print Oy	





RAPORTEJA 118 | 2014

**HAAPAVEDEN LIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA**  
Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-189-6 (painettu)

ISBN 978-952-314-190-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-190-2

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

