



Elinvoimakeskus

HAAPAVEDEN, KÄRSÄMÄEN, NIVALAN,
PYHÄJÄRVEN, PYHÄNNÄN JA SIIKALATVAN

Viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

RAPORTTI

5.2.2026

Johdanto

Haapaveden, Pyhjärven ja Nivalan kaupunkien sekä Kärsämäen, Pyhännän ja Siikalatvan kuntien viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelman laatiminen käynnistettiin huhtikuussa 2025 ja se valmistui helmikuussa 2026. Viisaan liikkumisen näkökulmasta työn tavoitteena oli määritellä kävelyn ja pyöräilyliikenteen tavoitetilat Haapaveden kaupunkiin sekä Pyhännän ja Siikalatvan kuntiin. Suunnitelmassa luotiin kunnille työkalu kävelyn ja pyöräilyliikenteen edistämiseen liikennesuunnittelun, palveluiden kehittämisen, viestinnän sekä kampanjoiden keinoin. Pyhjärven, Nivalan ja Kärsämäen osalta suunnitelmassa todettiin heidän kävelyn ja pyöräilyliikenteen edistämishojelmien tilanne ja niiden seuraavat vaiheet. Samalla myös tuettiin kuntia kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmien toteuttamisessa ja eteenpäin viemisessä.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta työn tavoitteena oli laatia kuntiin konkreettiset liikenneympäristön toimenpidesuunnitelmat, joiden avulla kuntien ja Pohjois-Suomen elinvoikeskuksen on vaivatonta edistää liikenneympäristön turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Työn aikana toteutettiin kysely kuntalaisille, jonka kautta selvitettiin kuntalaisten kokemuksia kuntansa liikenneturvallisuudesta ja liikkumistottumuksista.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tilaajina toimivat Pohjois-Suomen elinvoimakeskus, Haapaveden, Pyhjärven ja Nivalan kaupungit sekä Kärsämäen, Pyhännän ja Siikalatvan kunnat. Työtä ohjasi ohjausryhmä, joka kokoontui työn aikana yhteensä kolme kertaa.

Hankkeen ohjausryhmään kuuluivat:

- Teemu Niemimäki ja Elina Martinmäki, Haapaveden kaupunki
- Ilkka Saari, Kärsämäen kunta
- Ville Repo, Juho Rautio ja Juha Peltomaa, Nivalan kaupunki
- Sami Laukkanen, Pyhjärven kaupunki
- Timo Aitto-Oja, Pyhännän kunta
- Perttu Haapalahti, Siikalatvan kunta
- Anniina Gutzén, Pohjois-Suomen elinvoimakeskus
- Soile Purola, Pohjois-Suomen elinvoimakeskus

Työn toteutuksesta vastasivat Sitowise Oy:ssä projektipäällikkö Hanna Puolimatka / Paula Siuruainen, projektipäällikön työparina ja pääsuunnittelijana Miro Mujunen, suunnittelijana Henna Vikström sekä laadunvarmistajana Pilvi Lehtonen.



Sisällys

Johdanto

1. Työn tausta
2. Nykytila
 - Suunnittelualueen tieverkko, liikennemäärät, nopeusrajoitukset
 - Liikenneonnettomuudet
 - Turvallisen ja viisaan liikkumisen kysely
3. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen
 - Kävelyn ja pyöräilyn nykytila
 - Kävelypainotteiset alueet
 - Pyöräliikenteen tavoiteverkko
 - Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintasuunnitelma
4. Liikenneympäristön kehittäminen
 - Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelma
5. Seuranta
6. Lähteet ja lisätietoa
7. Liitteet
 1. Pyöräliikenteen tavoiteverkkokartat

1. Työn tausta



Elinvoimakeskus

Työn tausta

Suunnitelman tavoitteena oli laatia viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma Haapaveden, Pyhjärven ja Nivalan kaupunkeihin sekä Kärsämäen, Pyhännän ja Siikalatvan kuntiin. Suunnitelma toimii työkaluna kunnissa kävelyn ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden edistämiseksi.

Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseksi pyritään kasvattamaan kyseisten kulkutapojen osuutta. Kulkutapojen osuutta saadaan kasvamaan edistämällä kävely ja pyöräily mahdollisuuksia sekä infraa kehittäen että aktivoimalla ja tiedottamalla kuntalaisia muun muassa kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä. Suunnitelmassa määriteltiin Haapavedelle, Pyhännälle ja Siikalatvalle pyöräiliikenteen tavoiteverkot ja jalankulun keskeiset alueet. Lisäksi laadittiin kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintasuunnitelma, jossa on esitetty toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi kunnissa.

Pyhjärven, Nivalan ja Kärsämäen kuntiin on jo aikaisemmin toteutettu kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmat. Kyseisten kuntien osalta suunnitelmassa tarkasteltiin, miten suunnitelmat ovat edenneet ja kuinka niitä voidaan lähteä edistämään.

Liikenneturvallisuudessa keskityttiin liikenneturvallisuutta edistävien infran toimenpiteiden määrittämiseen laatimalla toimenpideohjelma kehittämisen tueksi.

Suunnitelma laadittiin tiiviissä vuorovaikutuksessa ohjausryhmän kanssa. Suunnitelman aikana pidettiin ohjausryhmien kokousten lisäksi ennen maastokäyntejä kuntien kanssa palaverit, joissa käytiin kunnittain nykytilaa läpi sekä kartoitettiin alustavasti toimenpiteitä. Kuntien, joissa jo kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma oli tehty, käytiin läpi niiden tilannetta ja todettiin mahdolliset jatkotoimet. Maastokäynnit pidettiin jokaisessa kunnassa, joissa käytiin toteamassa toimenpideohteita sekä kävelyn ja pyöräilyn verkkoja.

Maastokäyntien jälkeen pidettiin vielä kunnittaiset palaverit, joissa yhdessä käytiin läpi toimenpiteet sekä kävelyn ja pyöräilyn verkot kolmen kunnan osalta.

Suunnitelman laatimisen alkuvaiheessa toteutettiin asukaskysely, jonka kautta osallistettiin kuntien asukkaita työhön. Kyselyn avulla hoksautettiin asukkaita myös pohtimaan omaa liikkumistaan ja liikkumismuotoja. Asukaskyselyn tuloksia hyödynnettiin liikenneturvallisuuden toimenpiteiden määrittelyssä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

Suunnitelman lähtökohtana toimivat valtakunnalliset ja alueelliset liikenneturvallisuuksuunnitelmat

Suomessa tehtävän liikenneturvallisuuksuustyön pohjana on valtakunnallinen liikenneturvallisuuksustrategia, jota ohjaa nollavisio. Nollavision mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä.

Liikenneturvallisuuksustrategiassa on esitetty seitsemän linjausta:

- 1) *Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia.*
- 2) *Päätöksenteon on perustuttava tietoon.*
- 3) *Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä.*
- 4) *Asenteiden on muututtava liikenteessä.*
- 5) *Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia.*
- 6) *Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta.*
- 7) *Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta.*

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuuksusuunnitelman (2025) lähtökohtana on valtakunnallinen nollavisio. Suunnitelmassa on määritelty liikenneturvallisuuksuden painopistealueet liikenneympäristölle sekä tienkäyttäjille seuraavasti:

Liikenneympäristön painopisteet:

- *Valta- ja kantateiden turvallisuus*
- *Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus*
- *Turvalliset ajonopeudet*

Tienkäyttäjärühmittäiset painopisteet

- *Nuorten liikenneturvallisuus*
- *Ikäihmisten liikenneturvallisuus*
- *Ajoterveys ja ajokunto*

Nollavisio ohjaa myös tämän suunnitelman laatimista ja toteuttamista.

2. Nykytila



Nykytila-analyysin kuvaus

Suunnitelman pohjaksi kartoitettiin liikkumisen ja liikenneympäristön nykytilaa suunnittelualueella. Seuraavilla sivuilla on esitetty suunnittelualueen liikenneverkon hierarkia, nykyiset liikennemäärät ja nopeusrajoitukset sekä analyysi viimeisen viiden tai kymmenen vuoden aikana tapahtuneista tieliikenteen onnettomuuksista.

Työn aikana käytiin myös läpi ELY:n (PSU EVK) vastaanottamat ja avoimena olevat liikenneturvallisuuksaloitteet, joista poimittiin kohteita toimenpidesuunnitelmiin. Lisäksi suunnitelman laatimisessa hyödynnettiin edellisissä liikenneturvallisuuksuunnitelmissa määritettyjä ja vielä toteuttamattomia liikenneympäristön toimenpiteitä.

Työn yhteydessä toteutettiin asukaskysely: touko-kesäkuussa 2025 suunnittelualueen asukkaita pyydettiin merkitsemään kartalle turvatomiksi kokemiaan kohteita ja kertomaan, mitkä liikenneturvallisuuteen liittyvät teemat ovat seudulla hyvin ja mitkä herättävät huolta. Lisäksi kyselyllä selvitettiin asukkaiden liikkumistottumuksia sekä ideoita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Osana nykytilakuvan muodostamista käytiin läpi myös suunnittelualueen kuntia koskevat aiemmin toteutetut suunnitelmat ja ohjelmat:

- Nivalan liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012,
- Kärsämäen liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012,
- Haapaveden liikenneturvallisuuksuunnitelma 2014,
- Pyhännän liikenneturvallisuuksuunnitelma 2014,
- Pyhäjärven liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012,
- Siikalatvan liikenneturvallisuuksuunnitelma 2014
- Kärsämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2023,
- Pyhäjärven kävelyn ja pyöräilyn edistämisuunnitelma 2023
- Nivalan pyöräliikenteen tavoiteverkkoselvitys 2022 ja kouluverkkoselvitys 2023

Liikenneverkon hierarkia

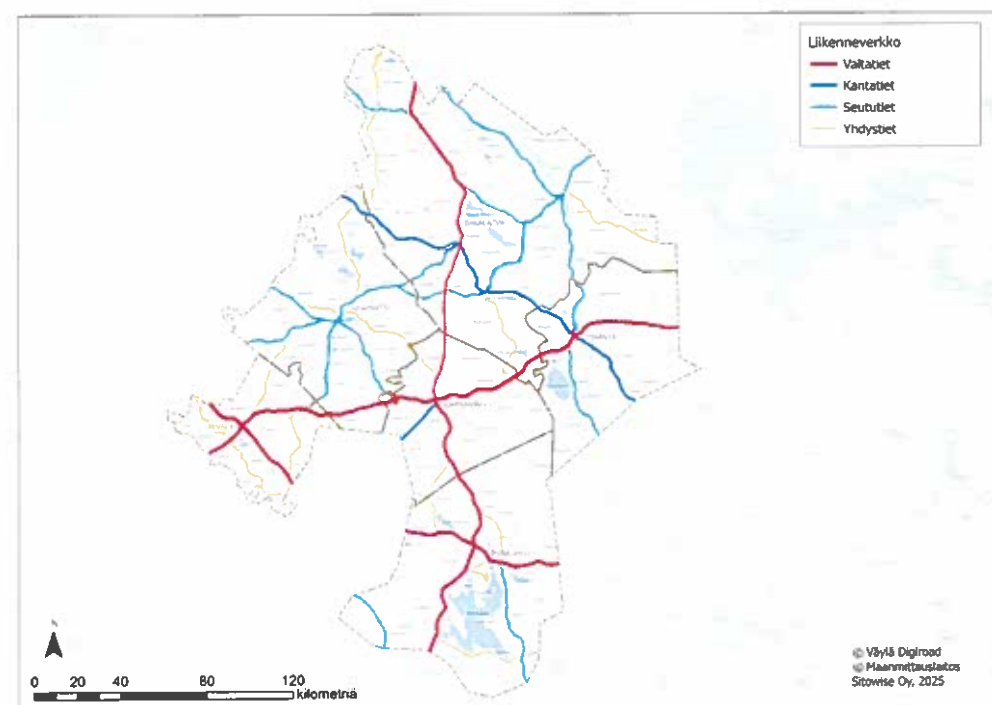
Suunnittelualueella päätieverkko/tieliikenteen runkoverkon muodostaa pohjois-eteläsuunnassa valtatiestä 4 (Heinola – Sodankylä) sekä itä-länsisuunnassa valtatie 28 (Kajaani – Manua).

Valtatie 4 yhdistää pohjois-eteläsuuntaisena pääväylänä suunnittelualueen valtakunnallisesti merkittäviin keskuksiin, kuten Ouluun ja Jyväskylään. Se toimii keskeisenä väylänä niin henkilö- kuin tavaraliikenteelle. Valtatiet 27 ja 28 muodostavat alueen tärkeimmät poikittaiset runkoyhteydet. Valtatie 27 kulkee Kalajoelta lisalmeen yhdistäen Nivalan ja Pyhäjärven alueet sekä palvellen elinkeinoelämää, erityisesti metsä- ja maatalouslogistiikkaa, yhteyksillään Pohjanlahden rannikon teollisuuskeskuksiin ja satamiin. Valtatie 28 kulkee Kokkolasta Kajaaniin Nivalan, Käsämsäen ja Pyhännän kautta vahvistaen alueen idän-lännen saavutettavuutta ja kytkien maatalous- ja teollisuusalueet maakuntakeskuksiin.

Suunnittelualueella valtatieverkon ulkopuolisella verkolla myös kantatiet 88 (Raahe-lisalmi) ja 86 (Kannus-Liminka) ovat tärkeitä yhteyksiä.

Lisäksi muun alemman maantieverkon merkitys alueella korostuu, sillä se palvelee haja-asutusalueiden asumista sekä maa- ja metsätalouden kuljetuksia.

Suunnittelualueen liikenneverkolla on valtateitä ja seudullisia pääkatuja yhteensä noin 300 km ja kantateitä yhteensä noin 100 km.



Kuva 1. Liikenneverkon toiminnallinen luokittelu suunnittelualueella.

Liikennemäärät

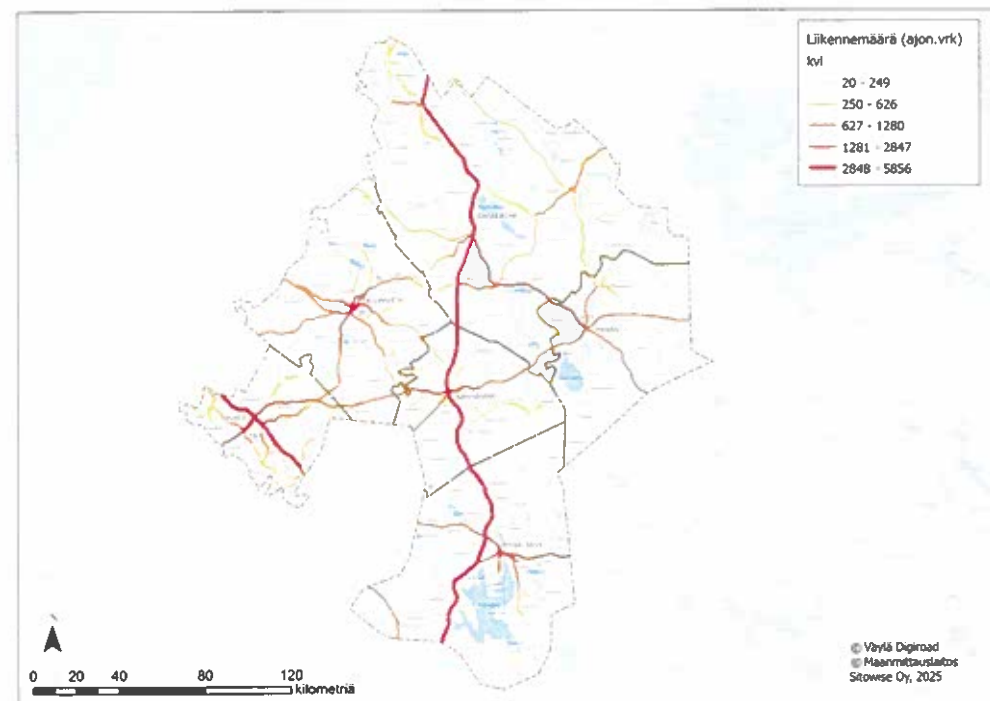
Suunnittelualueella suurimmat liikennemäärät kohdistuvat valtateille 4 ja 27. Valtatien 4 liikennemäärä on suurimmillaan Siikalatvan taajaman pohjoispuolella (4950 ajon./vrk, raskaan liikenteen osuus 14%). Valtatien 27 liikennemäärä on suurimmillaan Nivalan taajama-alueella ja sen läheisyydessä (4040-5400 ajon./vrk, raskaan liikenteen osuus 9%).

Raskaan liikenteen keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä koko suunnittelualueella on suurin valtatiellä 4 (16 % suunnittelualueen yhteenlasketusta keskim. raskaan liikenteen vuorokausimäärästä). Lisäksi raskaan liikenteen suurimmat määrät kohdistuvat alueella valtatielle 27 sekä valtatielle 28.

Kuntakohtaiset liikennemääräkartat löytyvät verkkoraportista.

Taulukko 1. Vuorokausiliikennemäärien (KVL, ajon./vrk) keskiarvojen jakautuminen suunnittelualueen tieverkolla väylän toiminnallisen luokan ja kunnan/kaupungin mukaan.

	Valtatie	Kantatie	Seututie	Yhdystie	Yhteensä
Haapavesi	970	415	1311	504	730
Kärsämäki	2655	969	511	168	768
Nivala	3101		750	278	787
Pyhäjärvi	2590		668	420	760
Pyhäntä	1071	1518	624	96	482
Siikalatva	3612	1012	648	171	550
Yhteensä	2714	1032	877	297	691

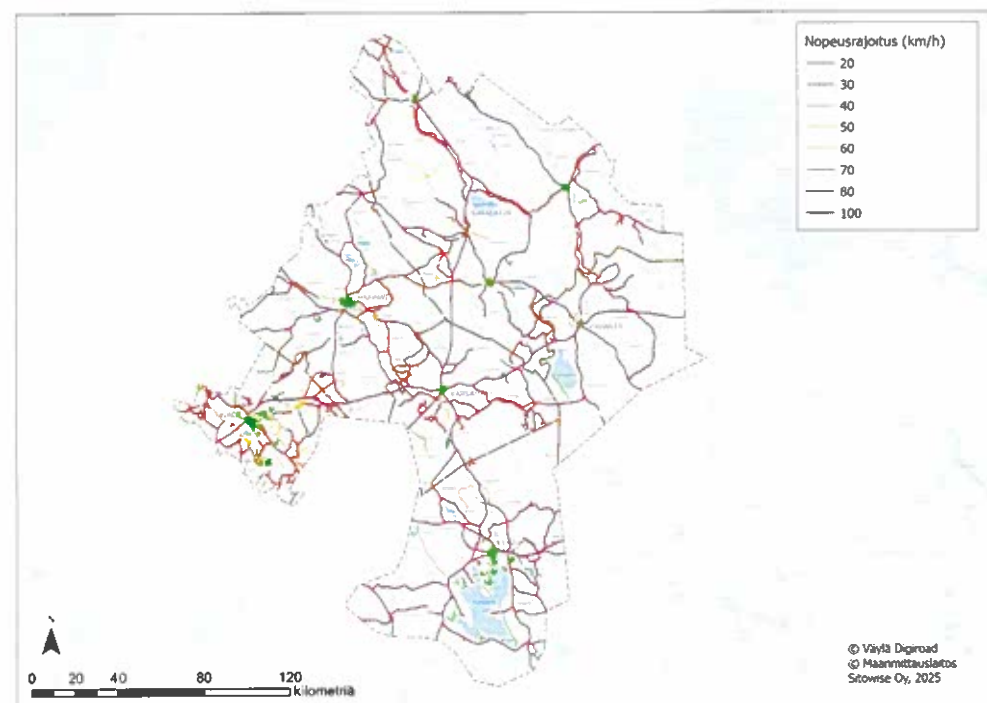


Kuva 2. Maantieverkon liikennemäärät (ajon./vrk) suunnittelualueella.

Nopeusrajoitukset 1/2

Nopeusrajoitukset määräytyvät alueen liikenteen turvallisuuden, liikennevirtojen sujuvuuden ja ympäristön mukaan. Taajama-alueilla nopeusrajoitus on useimmiten 50 km/h, (taajamamerkit sisältävät jo itsessään nopeusrajoituksen 50 km/h) mutta rajoitus voi olla matalampi esimerkiksi asuinalueilla. 30 km/h rajoitusta suositellaan myös alueille tai osuuksille, joissa on paljon jalankulku- ja pyöräliikennettä, ja esimerkiksi koulujen ja päiväkotien tai muiden erityiskohteiden läheisyyteen. 30 km/h nopeusrajoitus parantaa turvallisuutta merkittävästi lyhentämällä pysähtymismatkaa ja vähentämällä törmäysnopeuksia, mikä pienentää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden loukkaantumisriskiä erityisesti suojateillä sekä koulujen ja palvelutalojen läheisyydessä. Alhaisemmat nopeudet helpottavat myös kadunylityksiä ja parantavat autoilijoiden reaktiomahdollisuuksia. 30 km/h rajoitusten käyttöönotto edistää valtakunnallisen liikenneturvallisuuden nollavision tavoitteita vähentämällä vakavia onnettomuuksia ja edistämällä turvallisempaa liikkumista.

Taajamassa liikenneympäristöön sopivan nopeusrajoituksen lisäksi selkeästi eri liikennesuunnille osoitetut väistämisvelvollisuudet (pysäytys- ja väistämismerkkit) ovat tärkeitä. Alemmat nopeusrajoitukset tukevat myös jalankulku- ja pyöräilyliikenteen turvallisuutta etenkin niissä liikenneympäristöissä, joissa liikenneverkko on tiheä. On tärkeää, että sekä taajama- että aluenopeusrajoitusmerkkien muodostama alue on yhtenäinen. Matalan nopeusrajoituksen alueilla tai osuuksilla (40 ja 30 km/h rajoitukset) voidaan rajoitus osoittaa liikennemerkkien yhteydessä myös tiemerkinä.



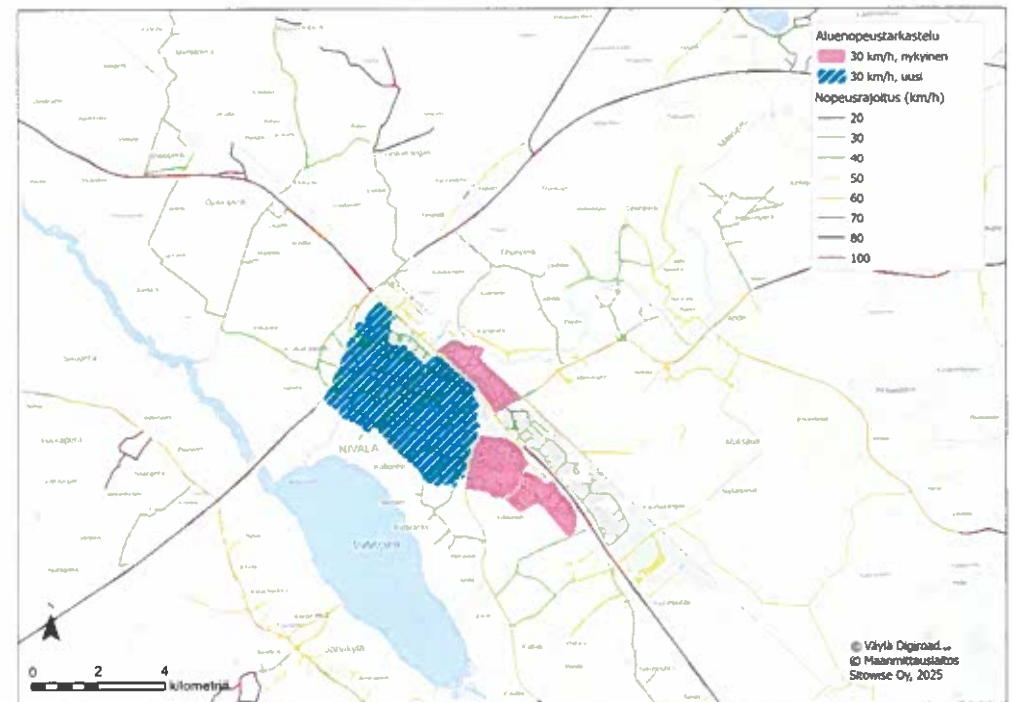
Kuva 3. Nopeusrajoitukset suunnittelualueella.

Nopeusrajoitukset 2/2

Taajamien ulkopuolella maantieverkolla nopeusrajoitus vaihtelee tyypillisesti 80–100 km/h. Myös tieverkolla selkeät väistämismahdollisuudet ja mahdolliset lisärajoitukset, kuten liittymäalueiden alennetut nopeusrajoitukset, ovat tärkeitä erityisesti liittymissä ja kohdissa, joissa eri liikennesuunnat kohtaavat. Alemmat nopeusrajoitukset tukevat ennakoitavuutta, ja niiden avulla pyritään vaikuttamaan onnettomuusriskin pienentymiseen.

Suunnittelualueella ylemmällä tieverkolla (valta- ja kantatiet) yleisimmät käytössä olevat rajoitukset vaihtelevat 80 – 100 km/h välillä. Suunnittelualueen taajama-alueilla yleisimmät käytössä olevat rajoitukset ovat 40 km/h ja 50 km/h.

Suunnittelualueella nykyisten nopeusrajoitusten tarkastelun lähtöaineistona on toiminut Väyläviraston Digiroad –aineisto. Kuntakohtaiset nopeusrajoituskartat löytyvät digiraportista.



Kuva 4. Nopeusrajoitukset Nivalan keskustaajamassa.

VIISAAN JA TURVALLISEN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA

Liikenneonnettomuudet

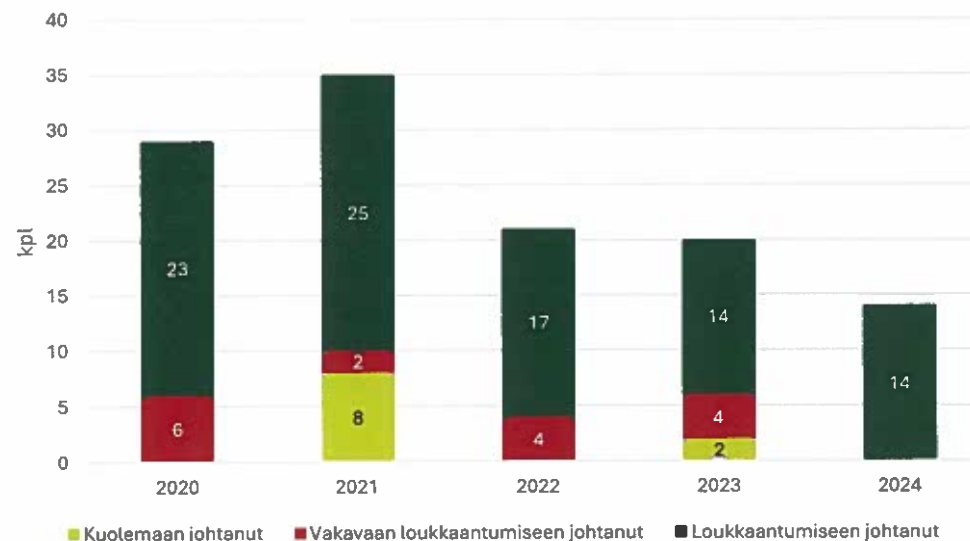


Elinvoimakeskus

Liikenneturvallisuuustilanne

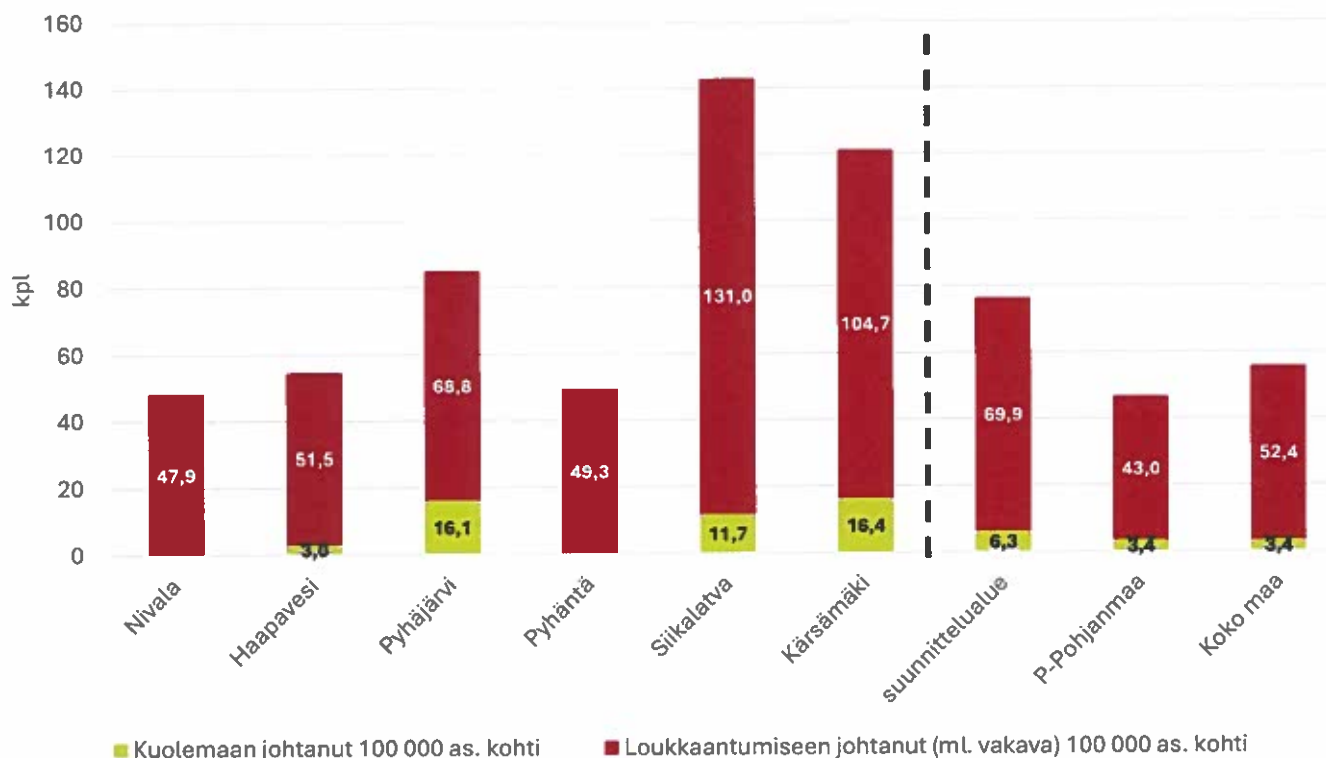
Väyläviraston tieliikenneonnettomuustilaston mukaan suunnittelualueella (Nivala, Pyhäjärvi, Pyhäntä, Kärsämäki, Haapavesi ja Siikalatva) tapahtui vuosina 2020-2024 keskimäärin 106 poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta vuosittain. Henkilövahinkoon eli loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui keskimäärin 24 vuodessa. Henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa loukkaantui noin 11 henkilöä vuodessa ja menehtyi viiden vuoden aikana yhteensä 2 henkilöä. Asukaslukuun suhteutettuna suunnittelualueella tapahtui vuosien 2020-2024 välisenä aikana hieman enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kuin maakunnassa ja maassa keskimäärin.

Seuraavilla sivuilla kuvataan tarkemmin suunnittelualueen henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrää kuntakohtaisesti sekä tarkastellaan onnettomuusmääriä asukaslukuun suhteutettuna, osallisten ikäryhmillä ja onnettomuusluokilla viimeisen 5 vuoden ajalta. On hyvä muistaa, ettei vakavuudeltaan vähäisemmät omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet tai lievät loukkaantumiset tule lähtökohtaisesti poliisin tietoon yhtä kattavasti suuremman ilmoituskynnyksen vuoksi. Muun muassa suuri osa erityisesti pyöräilijöiden, jalankulkijoiden ja mopoilijoiden yksittäisonnettomuuksista ei päädy viralliseen tilastoon, kuten eivät myöskään omaisuusvahinkoon johtaneet peurakolarit. Sähköisen liikkumisen (esimerkiksi potkulaudat) onnettomuuksia on ryhdytty vasta hiljattain tilastoimaan omana onnettomuusluokkana.



Kuva 5. Suunnittelualueen henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet 2020-2024

Onnettomuusmäärät alueittain



Kuva 6. Henkilövahinko-onnettomuudet asukaslukuun suhteutettuna (keskiarvo vuosilta 2020-2024)

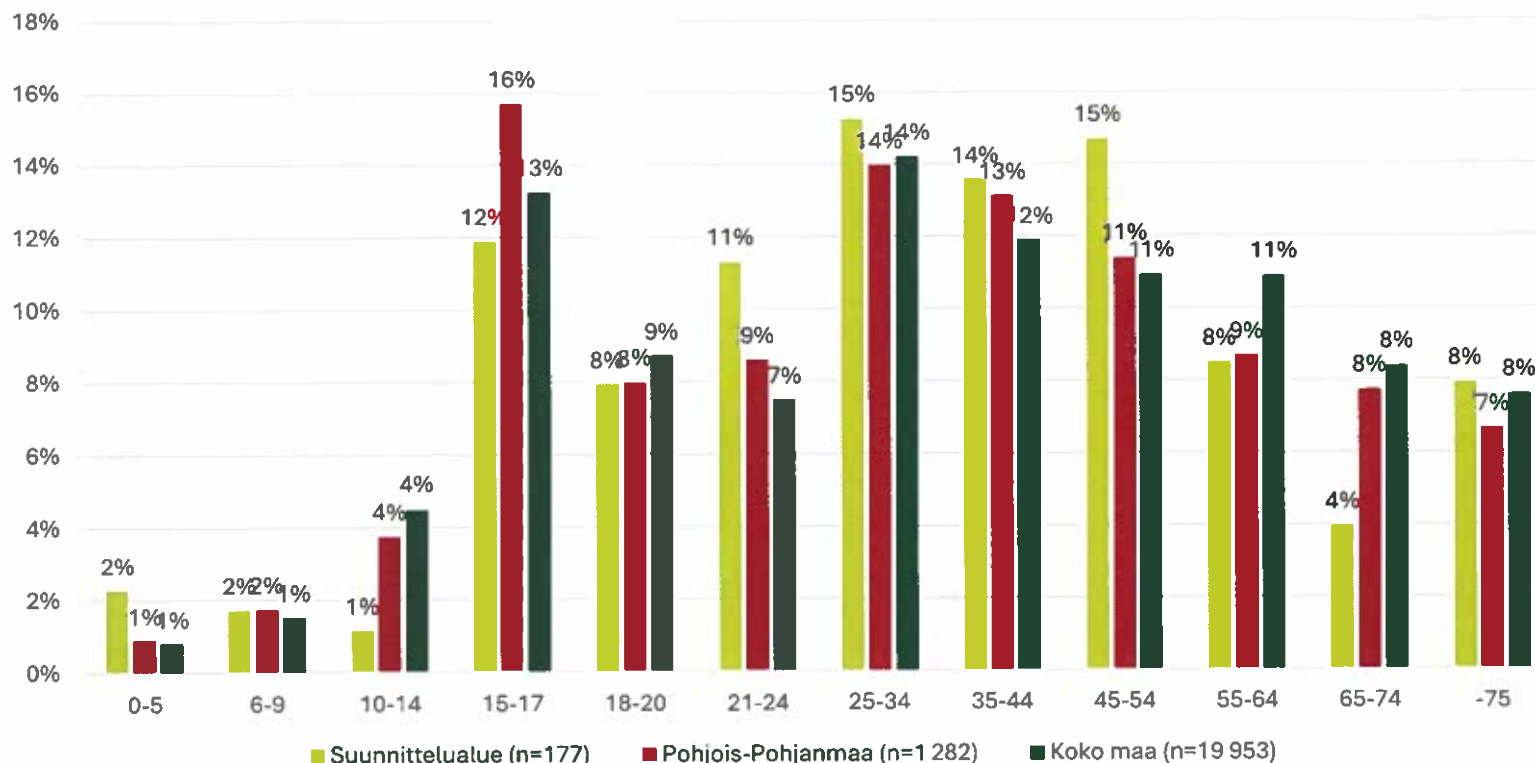
Asukaslukuun suhteutettuna suunnittelualueella tapahtui vuosien 2020-2024 välisenä aikana hieman enemmän kuolemaan johtaneita onnettomuuksia kuin maakunnassa ja maassa keskimäärin.

Myös loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia (ml. vakavat loukkaantumiset) suunnittelualueella tapahtui puolestaan hieman vertailualueita enemmän.

Suunnittelualueella eniten kaikkia henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia asukaslukuun suhteutettuna tapahtui Siikalatvalla.

Vähiten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia suhteessa asukaslukuun tapahtui Nivalassa ja Pyhännällä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tarkastelujaksolla sattui suhteellisesti eniten Kärsämäellä, mikä on myös suunnittelualueen ja maakunnan keskiarvoa enemmän.

Osallisten ikäjakauma



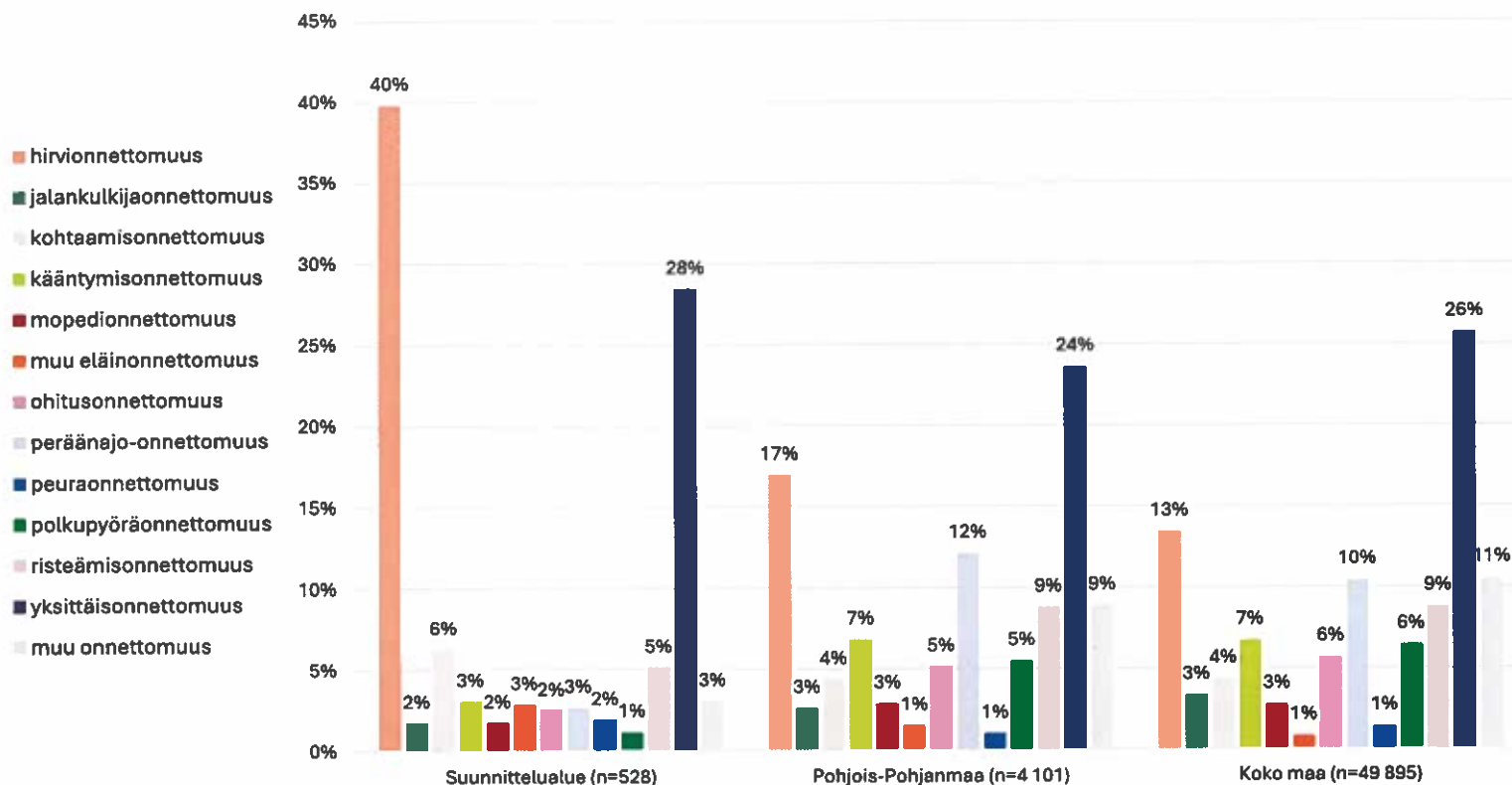
Suunnittelualueella henkilövahinkoja kärsi yhteensä 177 osallista vuosina 2020-2024.

Suunnittelualueella onnettomuusmäärien jakauma ikäryhmittäin poikkeaa paikoin merkittävästikin valtakunnallisen tilanteen osuuksista.

Kun verrataan suunnittelualueetta ja Pohjois-Pohjanmaan aluetta keskenään, tapahtui suunnittelualueella onnettomuuksia enemmän nuorille aikuisille (21-24-vuotiaille) ja 45-54-vuotiaille, kun taas iäkkäämmille (55-74-vuotiaille) ja nuorille (15-17-v.) onnettomuuksia tapahtui suunnittelualueella vähemmän.

Kuva 7. Tieliikenteessä henkilövahinkoja kärsineiden osallisten jakauma ikäryhmittäin (%) 2020-2024 (vain tiedossa olevat ikäryhmät)

Onnettomuusluokat



Poliisiin tietoon tulleita onnettomuuksia tapahtui suunnittelualueella tarkastelujaksolla yhteensä 528 kpl (sisältäen myös omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet).

Yleisimmät onnettomuusluokat suunnittelualueella ovat hirvi- (40 % kaikista onnettomuuksista), yksittäis- ja kohtaamisonnettomuus.

Koko maahan verrattuna erityisesti hirvionnettomuuksia tapahtuu huomattavasti enemmän, mikä on tyypillinen ominaisuus myös koko maakunnan tasolla.

Kuva 8. Onnettomuuksien osuudet kaikissa onnettomuuksissa onnettomuusluokan mukaan (%) 2020-2024

Liikenneturvallisuustilanne - päähuomiot

Poliisin tietoon tulleiden henkilövahinkoihin johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien määrä on ollut laskujohteinen suunnittelualueella pidemmällä 10 vuoden tarkastelujaksolla (2015-2024).

Viiden vuoden tarkastelujaksolla, vuosina 2020-2024, suunnittelualueella määrällisesti henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui eniten Siikalatvalla sekä Nivalassa, joka on suunnittelualueen väkirikkain kunta. Asukaslukuun suhteutettuna henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui eniten Siikalatvalla ja Kärsämäellä. Tulee kuitenkin huomioida, että sekä onnettomuus- että asukasmäärien ollessa pieniä, yksittäisetkin onnettomuudet muuttavat tilastoja voimakkaasti (henkilövahinko-onnettomuudet saattavat siis korostua paikkakunnilla, joissa asukasluku on pieni). Myös koko suunnittelualueella on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana asukaslukuun suhtautettuna enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kuin maakunnassa tai koko maassa keskimäärin.

Suunnittelualueella yleisin onnettomuusluokka on hirvionnettomuus, joka korostuu tilastoissa voimakkaasti, sillä hirvikanta on alueella runsas ja liikenneverkko leikkaa hirvien luontaisia kulkureittejä. Lisäksi alueella maaseudun liikenneolosuhteet kasvattavat onnettomuusriskiä. Kaikista tapahtuneista onnettomuuksista suunnittelualueella korostuvat hirvionnettomuuksien lisäksi erityisesti yksittäisonnettomuudet. Henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tarkastellessa onnettomuusluokista korostuvat yksittäisonnettomuuksien (33 % onnettomuuksista) lisäksi kohtaamisonnettomuudet (19 %).

Suunnittelualueen tieliikenneonnettomuudet lukuina

- Vuosina **2020-2024 loukkaantumiseen johtaneita** onnettomuuksia keskimäärin **22** vuodessa ja **loukkaantuneita** keskimäärin **32** vuodessa. **Kuolemaan johtaneita** onnettomuuksia yhteensä **10**, joissa **kuolleita** yhteensä **12**.
- Vuosina **2020-2024** henkilövahinkoja kärsineiden osallisten yleisimmät ikäryhmät suunnittelualueella olivat **25-34-vuotiaat** (15 %), **45-54-vuotiaat** (15 %) sekä **15-17-vuotiaat** (12 %).
- Vuosina **2020-2024** yleisimmät onnettomuusluokat olivat **hirvi-** (40 %), **yksittäis-** (28 %) sekä **kohtaamisonnettomuus** (6%). Yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista olivat **yksittäis-** (33%) ja **kohtaamisonnettomuudet** (19 %).

VIISAAN JA TURVALLISEN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA

Turvallisen ja viisaan liikkumisen kysely



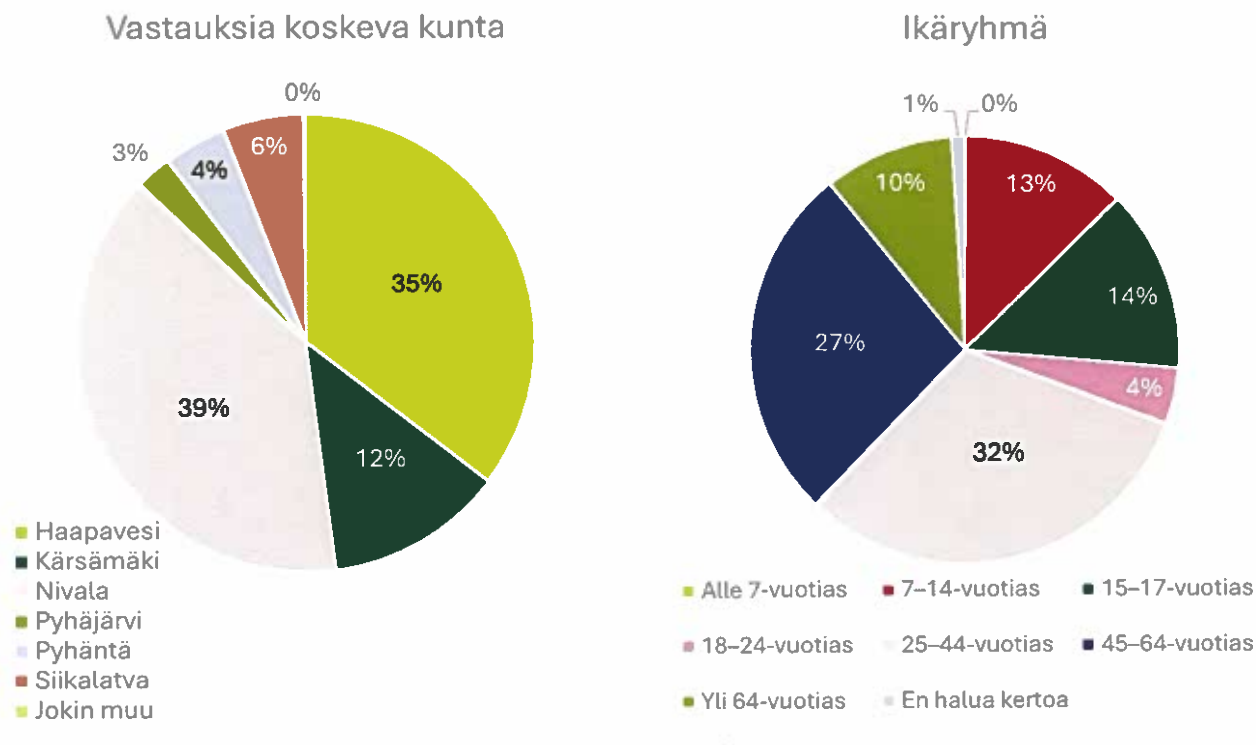
Elinvoimakeskus

Asukaskyselyn toteutus ja tulokset

Keväällä 2025 toteutettiin suunnittelualueella asukaskysely. Asukaskysely oli avoinna 12.5.-8.6.2025. Asukaskyselyyn vastasi yhteensä 937 henkilöä. Eniten vastauksia saatiin Nivalasta ja Haapavedeltä.

Hieman yli puolet vastaajista oli työikäisiä eli 25-64 -vuotiaita. Kyselyyn saatiin kaiken kaikkiaan hyvin vastauksia lähes kaikista ikäryhmistä.

Seuraavilla sivuilla on esitetty asukaskyselyn tuloksia suunnittelualueelta. Kuntakohtaiset tarkastelut on koottu verkkoselaimella luettavaan raporttiin.



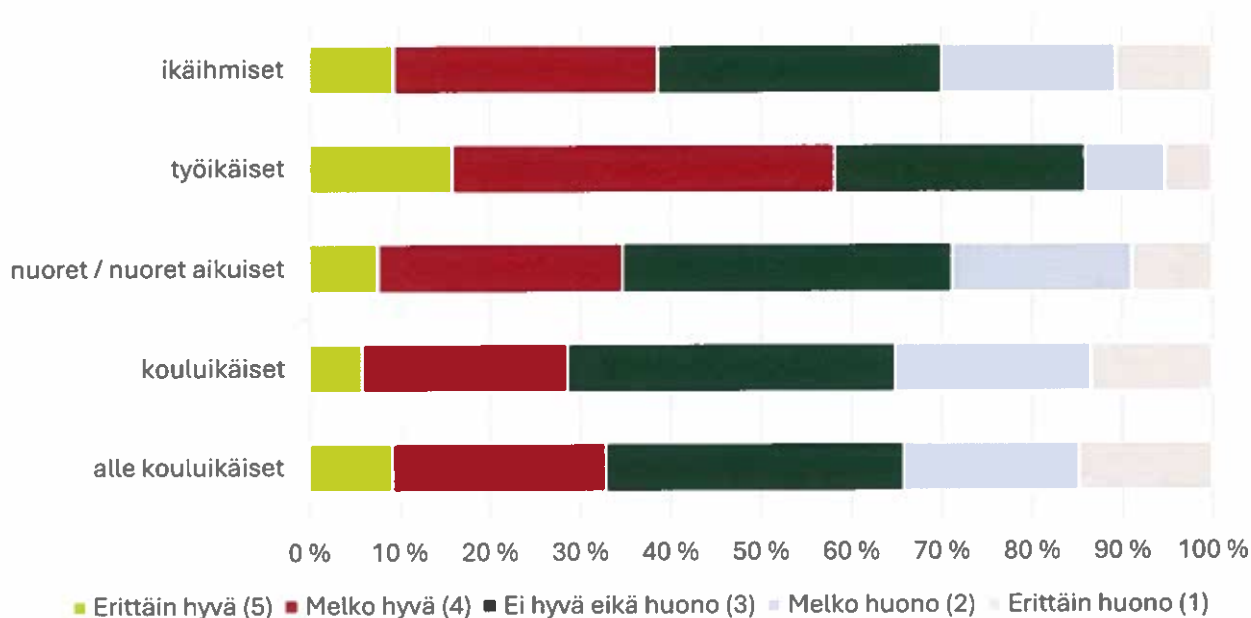
Kuva 9. Asukaskyselyn vastaajien määrät ja ikäluokat kunnittain. Eniten vastauksia saatiin Nivalasta, ja hieman yli puolet vastaajista oli työikäisiä (25 - 64 v.)

Liikenneturvallisuuudessa koettu turvallisuus ikäryhmittäin

Kyselyyn vastanneet kokivat, että paras liikenneturvallisuuksutilanne on työikäisillä. Heikoimmaksi koettiin kouluikäisten liikenneturvallisuuksutilanne.

Liikenneturvallisuuksutilanteen keskiarvoksi muodostui 3,1, joka on arviointiasteikolla ei hyvä eikä huono.

Miten arvioisit eri ikäryhmien liikenneturvallisuuksutilannetta asteikolla 1-5? N=823



Kuva 10. Eri ikäryhmien liikenneturvallisuuksutilanne arvioituna.

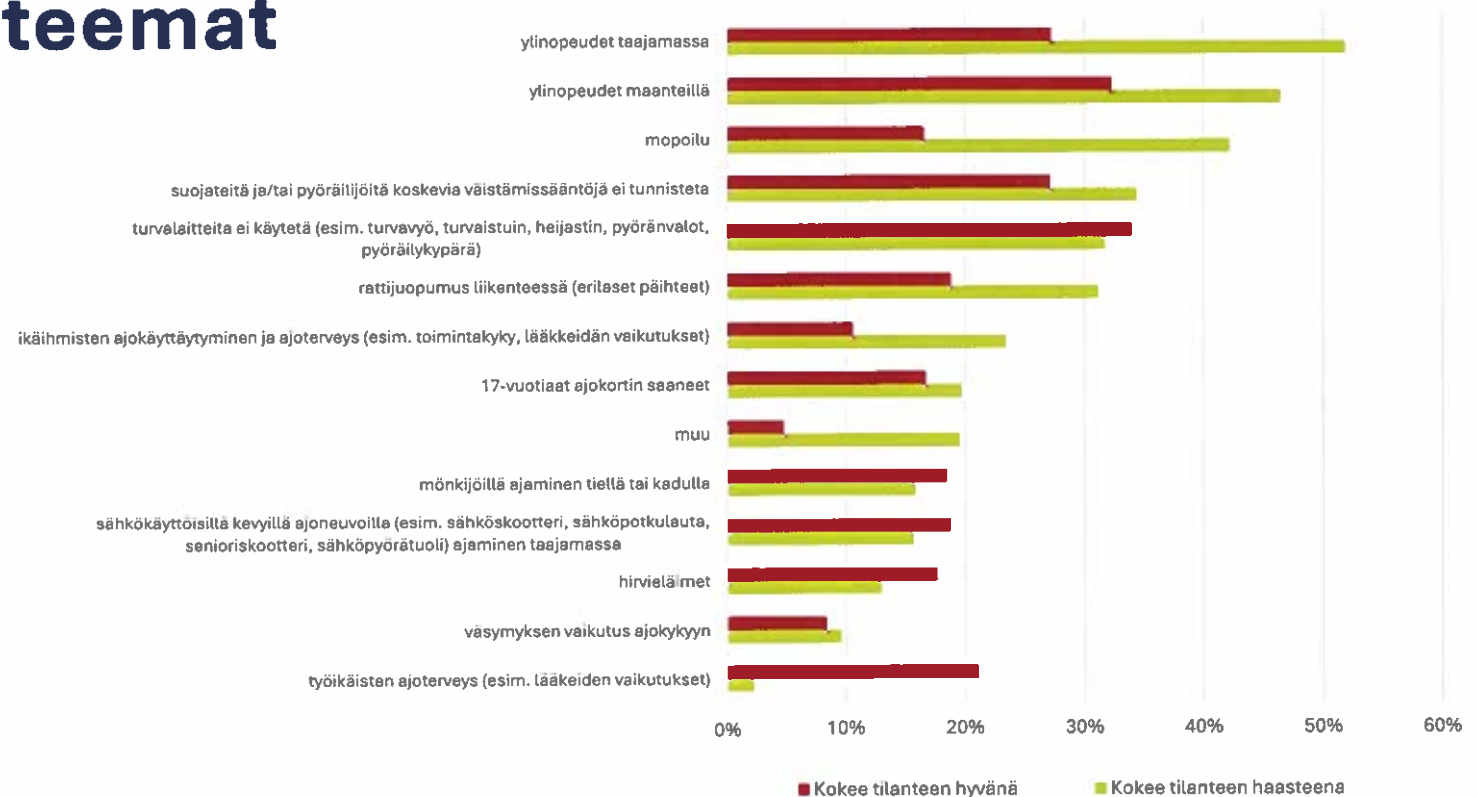
Liikenneturvallisuudessa koetut haasteet:

Liikenneturvallisuuden hyvät ja huolta nostattavat teemat

Kun peilataan sitä, kokevatko vastaajat teemojen tilanteen hyvänä vai haasteena ovat vastaukset hieman ristiriidassa toisiinsa.

Suunnittelualueella liikenneturvallisuus koetaan heikoimmaksi seuraavissa teemoissa:

- Ylinopeudet taajamassa ja maanteillä
- Mopoilu
- Suojatie ja/ pyöräilijöitä koskevien väistämissääntöjen tuntemus



Kuva 11. Liikenneturvallisuustilanteen arviointi.

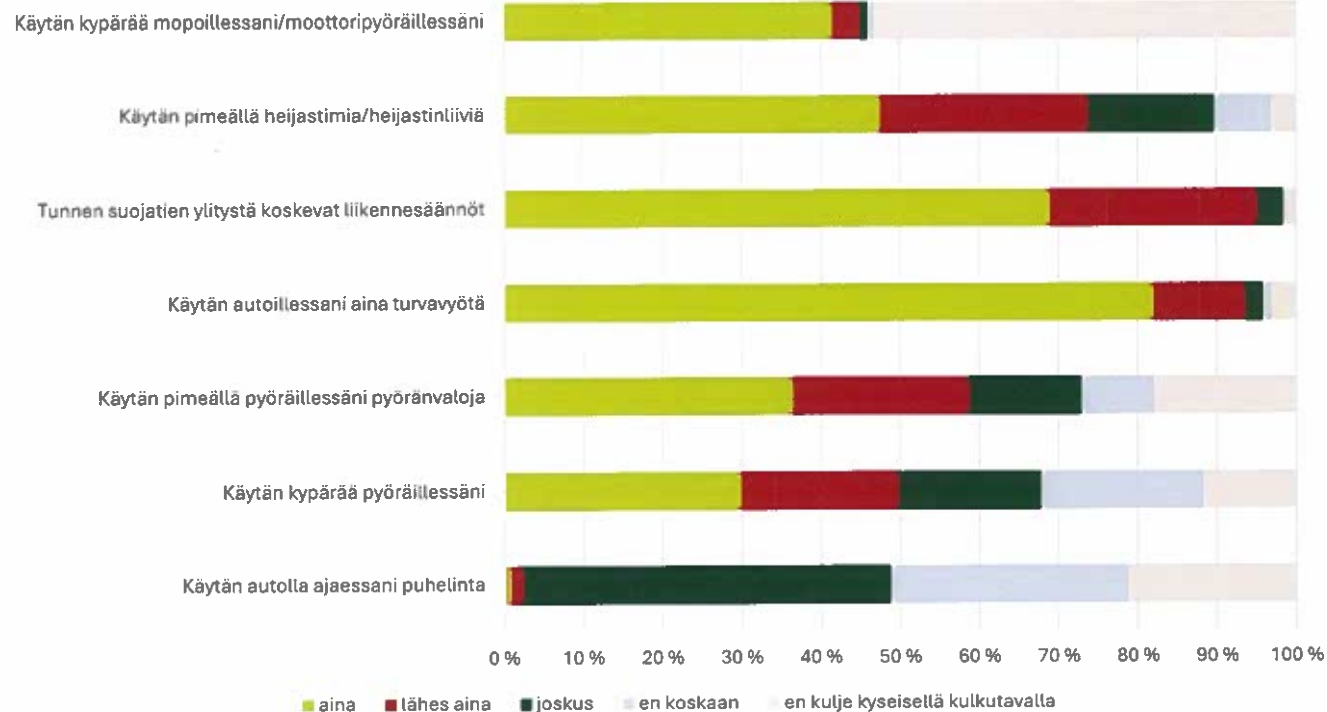
Liikennekäyttäytyminen: väittämiä

Alueen liikennekäyttäytymistä arvioitiin väittämien avulla.

81 % ilmoitti käyttävänsä turvavyötä aina autoillessaan. Kypärää puolestaan ilmoitti käyttävänsä aina pyöräillessään vain 30 %. Lähes kaikki mopo/moottoripyörä kulutapaa käyttävät ilmoittivat käyttävänsä kypärää aina mopoillessaan/moottoripyöräillessään.

Lähes puolet vastanneista ilmoitti käyttävänsä puhelinta autolla ajaessaan joskus, lähes aina tai aina. Suojatien ylitystä koskevat liikennesäännöt ilmoitti tuntevansa aina 68 %.

Pimeällä pyöränvaloa ja heijastimia/heijastin liivejä aina käyttää alle puolet vastaajista.



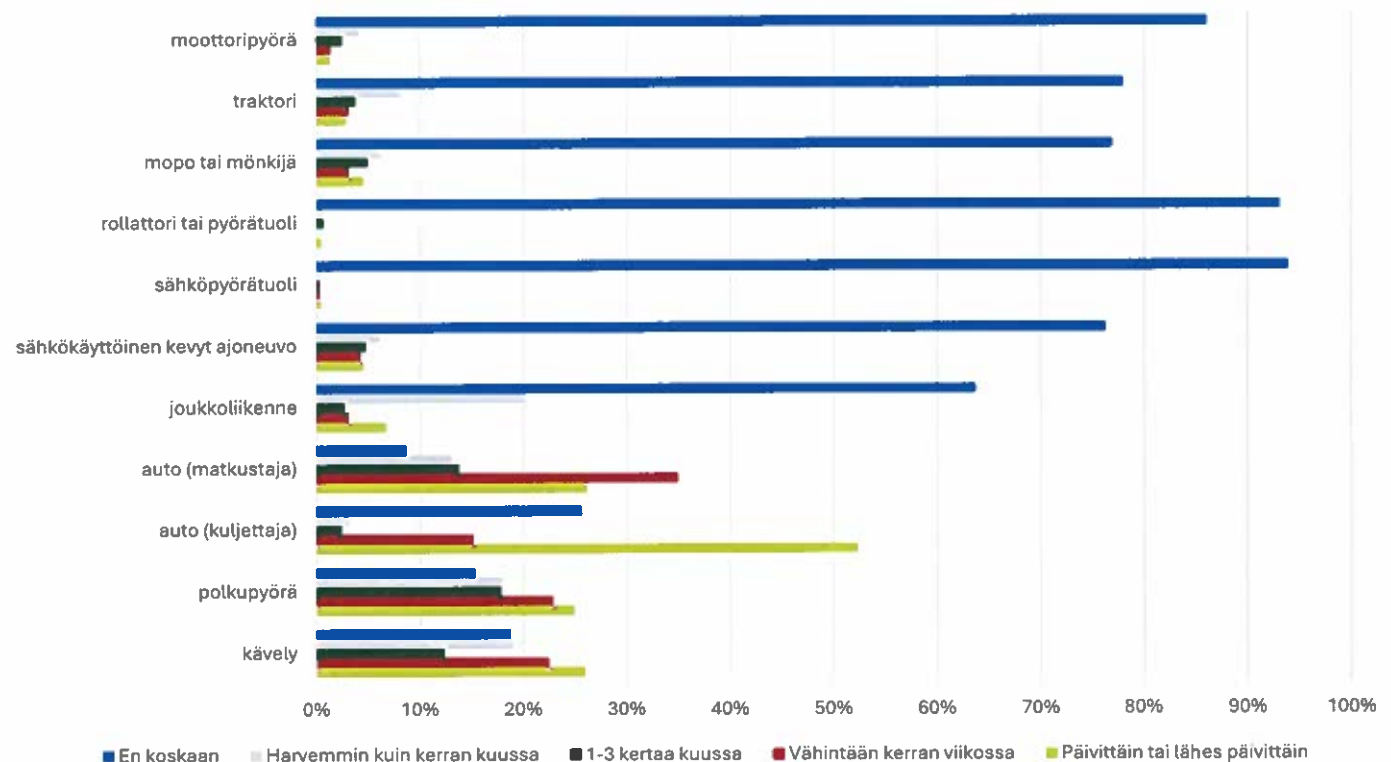
Kuva 12. Väittämiä liikennekäyttäytymisestä.

Liikennekäyttäytyminen: arjen matkojen kulkuväline

Kyselyyn vastanneista 52 % kulkee kesäaikaan arjen matkoja päivittäin tai lähes päivittäin autolla (kuljettaja).

Kyselyyn vastanneista yli 20% vastasi kulkevansa kesäaikaan arjen matkoja päivittäin tai lähes päivittäin kävellen, pyörällä tai autolla (matkustaja). Muiden kulkumuotojen säännöllinen käyttö on vähäistä.

Talviaikaan auton (kuljettaja ja matkustaja) suosio kulkumuotona arjenmatkoilla lisääntyy. Pyöräily talviaikaan vähenee.



Kuva 13. Arjen matkaosuudet kesäaikaan eri kulkumuodoilla.

Liikennekäyttäytyminen: pyöräilymatkan pituus

Kyselyyn vastanneiden yleisin yhdensuuntaisen pyöräilymatkan pituus on 1–3 kilometriä arkimatkoilla. Vähiten pyörällä kuljettu matkan pituus on alle 1 kilometriä.



Kuva 14. Yleisin kuljettu yhdensuuntaisen matkan pituus pyörällä.

3. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen



Kävelyn ja pyöräilyn nykytila

Suunnitelmassa tarkasteltiin kävelyn ja pyöräilyn edistämistä Haapavedellä, Pyhännällä ja Siikalatvassa. Asukaskyselyn kautta kerättiin tietoa mm. kävelyn ja pyöräilyn nykytilasta kunnissa. Lisäksi selvitettiin, miten asukkaat itse toivoisivat kävelyä ja pyöräilyä edistettävän kunnissa. Suunnitelmassa laadittiin pyöräliikenteen tavoiteverkko sekä jalankulun keskeiset alueet Haapavedelle, Pyhännälle ja Siikalatvalle.

Kärsämäen, Nivalan ja Pyhäjärven osalta käytiin läpi kuntiin aikaisemmin laaditut kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmat ja tavoiteverkot sekä todettiin niiden tilanne. Lisäksi käytiin läpi, mitä mahdollisia edistämistoimia suunnitelmista on hyvä lähteä viemään seuraavaksi eteenpäin.

Maankäytön nykytilan ja kehityksen suuntaviivojen, saavutettavuusanalyysin, tunnistettujen palvelu- ja asiointikohteiden verkkojen sekä asukaskyselyn tulosten perusteella työssä on muodostettu **pyöräliikenteen tavoiteverkot** Haapavedelle, Pyhääntään ja Siikalatvaan. Tavoiteverkot on esitetty vain pyöräliikenteen pääverkon osalta **alueriittitasoisena** (pääreitettä tai paikallisverkkoa ei ole esitetty). Tavoiteverkon laatimisessa painopiste on taajamien sisäisissä yhteyksissä, mutta myös mm. kuntakeskusten väliset virkistysliikkumisen kannalta merkittävät yhteydet on huomioitu. Tavoiteverkkojen fyysisten ominaisuuksien laatusokriteerit perustuvat Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeeseen (Väylävirasto, 2020).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma toimii kuntien työkaluna kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Tavoitetilan verkko- ja aluemäärittelyt laatusokriteereineen ohjaavat infrastruktuurin suunnittelua ja suunnitteluratkaisujen valintaa. Liikkumisen ohjauksen toimenpideohjelma toimii eri hallintokuntien ja sidosryhmien toiminnan suunnittelun tukena.

Taulukko 2. Oman kunnan keskuksen saavutettavuus pyöräillen (15 km/h pyöräilynopeus), osuus kunnan asukkaista. Nykytilanne.

	5 min	10 min	15 min	20 min	30 min
Haapavesi	45 %	52 %	57 %	65 %	76 %
Kärsämäki	40 %	50 %	56 %	60 %	70 %
Nivala	37 %	44 %	49 %	57 %	70 %
Pyhäjärvi	42 %	48 %	53 %	63 %	70 %
Pyhäntä	59 %	65 %	66 %	66 %	68 %
Siikalatva	50 %	58 %	61 %	64 %	74 %
Keskiarvo, kaikki kunnat	45 %	53 %	57 %	62 %	71 %

Kävelypainotteiset alueet

Kävelypainotteisilla alueilla huomioidaan ennen kaikkea jalankulun sujuvuus ja turvallisuus. Kävelypainotteiset alueet sijoittuvat keskustatoimintojen alueelle, joissa sijaitsevat keskeisimmät julkiset ja kaupalliset palvelut. Kävelypainotteisilla alueilla kävellen liikkuminen on miellyttävää ja virikkeellistä. Myös kunnossapidon laatutason sekä esteettömyysvaatimusten toteutuminen huomioidaan. Matkat ovat yleensä lyhyitä, mikä mahdollistaa jalankulun edistämisen. Kävelypainotteinen alue käsittää yleensä pääkadut, laadukkaat kokoojakadut sekä kerrostaloalueiden tonttikadut.

Suunnitelmassa ei laadittu erillisiä esteettömyyskartoituksia. Liikenneympäristön esteettömyys on tärkeää huomioida suunnittelussa, ja jatkotoimenpiteeksi on määritelty kunnittain laadittavat esteettömyyskartoitukset, joissa määritellään esteettömyyden erikoistason alueet kuntiin. Esteettömyyden erikoistason alue tarkoittaa aluetta, jossa liikkumisympäristön

saavutettavuuteen ja käytettävyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Erikoistasoon kuuluvilla alueilla on iäkkäiden ja liikkumisesteisten tarvitsemia palveluita tai liikkumistarvetta synnyttäviä kohteita, ja tällaisia ovat keskusta-alueet sekä alueet, joilla on vanhus-, vammais-, sosiaali- ja terveystalouksia, vanhus- ja vammaisasumista, liikunta- ja leikkipaikoja sekä pysäkkialueita. Esteettömiä alueita suunniteltaessa on hyvä ottaa mukaan suunnitteluun vanhus- ja vammaisneuvosto esimerkiksi kommentoimaan suunnitelmia. Esteettömään suunnitteluun saa lisätietoa [SuRaKu-ohjekorteista](#).

Jalankulun keskeisten alueiden osalta määriteltiin kävelypainotteiset alueet Haapavedelle, Pyhännälle ja Siikalatvaan. Suunnitelmat ovat strategisia, ja ne ohjaavat jatkossa tarkempaa liikenneympäristön suunnittelua.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Pyöräliikenteen kehittämisen tavoitteena on edistää pyöräilyn houkuttelevuutta ja sujuvuutta erityisesti taajaman sisäisillä matkoilla. Pyöräliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa muun muassa reittien selkeys, turvallisuus, sujuvuus ja viihtyisyys. Pyöräilyn vaivattomuutta tukee mahdollisimman pienet tasoerot, helposti ennakoitavat geometriset linjat sekä kaikille tielläliikkuville selkeät väistämisvelvollisuusjärjestelyt. Etenkin taajamissa on tärkeää, että pyöräilijät ja muut tienkäyttäjät hahmottavat selkeästi pyöräilijän paikan liikenteessä. Sujuvat yhteydet voivat olla autoliikennettä nopeampia ja tehdä pyöräilystä henkilöautoa kilpailukykyisemmän liikkumismuodon.

Suunnitelmassa laaditun pyöräliikenteen tavoiteverkko ohjaa kuntien pyöräilyväylien suunnittelua. Tavoiteverkko kertoo, minkä tasoisena pyöräliikenteen väylä tulee toteuttaa (väylän fyysisten ominaisuuksien tavoitetaso). Väylätyypin valinnassa on tärkeää huomioida, että kyseinen väylätyyppi on sopiva tavoiteltuun liikennemäärään ja ympäristöön suhteutettuna. Pyöräliikenteen tavoiteverkoissa on esitetty aluereitit sekä muita kehitettäviä yhteystarpeita, kuten virkistysliikkumisen reittejä: nämä ovat pääverkon ulkopuolisia yhteyksiä, joilla on tunnistettu olevan paljon ulkoiluun ja virkistysliikkumiseen liittyvää jalankulku- tai pyöräliikennettä (kehitettävien virkistysyhteyksien osalta ei päde kuitenkaan sama pyöräliikenteen suunnitteluohjeen määrittämä tavoitetaso/laatuvaatimukset kuin pääverkkoon, lisäksi näiden toteutus- tai parantamisvastuu on kunnilla). Tavoiteverkkojen laatimisessa painopiste oli taajamien sisäisissä yhteyksissä.

Pyöräliikenneympäristöön kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, ja myös tavoiteverkko voidaan toteuttaa erilaisin väyläratkaisuin. Näitä voivat olla erilliset pyöräliikenteen väylät, kuten pyörätiet, pyöräkaistat tai yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet sekä sekaliikenneväylät, joilla pyöräliikenne kulkee ajoneuvoliikenteen seassa. Vähäliikenteiset ja matalan nopeusrajoituksen tonttikadut soveltuvat hyvin ajoradalla pyöräilyyn, eivätkä tarvitse välttämättä erillistä pyörätietä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon hierarkkinen luokittelu perustuu odotettuihin liikennemääriin sekä liikkumistarpeeseen. Tavoitteellisen pääverkon muodostavat aluereitit palvelevat ensisijaisesti suurempia liikkujamääriä sekä pitkämatkaista pyöräliikennettä. Aluereiteillä korostuvat reittien yhdistyvyys, loogisuus ja jatkuvuus.

Tavoiteverkkokartat on koottu liitteeksi raportin loppuun ja löytyvät myös [verkkoraportista](#).

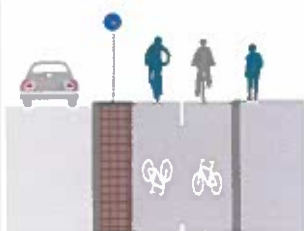
Pyöräliikenteen pääverkon tavoitetaso

Teema	Aluereitti	Teema	Aluereitti
Jalankulun ja pyöräilyn erottelu	Tiiviisti rakennetulla alueella lähtökohtaisesti eroteltu. Poikkeuksena linjaosuudet etenkin rakentamattomalla alueella sekä kadusta/tiestä eri linjauksella kulkeva pyörätie.	Reunakiven korkeus risteämiskohdissa	Pyörätiellä ei reunatukea, Yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä esimerkiksi • osin 40 mm reunatuki ja • osin luiskattu tai ei lainkaan reunatukea, Jalkakäytävällä esimerkiksi osin 40 mm reunatuki ja osin luiskattu. Kävelyn pääreiteillä näkörajoitteisten turvallisuutta voidaan parantaa noin 600 mm leveällä tasoon upotetulla nopparaidalla tai vastaavalla rakenteella.
Yleisimmät väylätyypit (suluissa päällysteen leveys)	• Jalkakäytävä, pyörät autoliikenteen kanssa samassa tilassa (sekaliikenne) • Kaksisuuntainen pyörätie (2,5 m) • Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie (tavoite 3,5 m, minimi 3,0 m) • ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäristössä, esteettömyyden erikoistason liikenneympäristössä tai liikenneympäristössä, jossa vain vähän tai hidasta moottoriajoneuvoliikennettä • Sekaliikenne, kun nopeusrajoitus alhainen * Tavoiteleveys Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylä 2020) mukainen	Kunnossapito	Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1.
		Valaistus	Reitti on valaistu

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

– väyläratkaisut ja kulkumuotojen erottelutarve

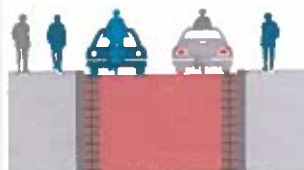
Jalankulku ja pyöräliikenne eroteltu



Kaksisuuntainen pyörätie sopii rakennetulla alueella väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Jalkakäytävän vähimmäisleveys 2 m ja kaksisuuntaisen pyörätien vähimmäisleveys 3 m.



Pyöräkaista on yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely ja se merkitään yleensä molempiin ajosuuntiin. Pyöräkaistaa käytetään yleensä rakennetulla alueella. Jalkakäytävän leveys vähintään 2 m.



Pyöräkadulla on ajorata ja yleensä jalkakäytävä. Autoilijat antavat pyöräilijälle esteettömän kulun. Pyöräkadulla voidaan hyödyntää useita erilaisia poikkileikkauksia, joita on esitetty Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa.

Ei jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarvetta



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä soveltuu rakentamattomalle alueelle sekä väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Ratkaisua ei käytetä tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä eikä esteettömyyden erikoistason alueella. Päällysteen minimileveys on pyöräliikenteen pääreitillä 4,0 m, alueilleillä 3,5 m ja paikallisreitillä 3,0 m.



Sekaliikennejärjestelyssä auto- ja pyöräliikenne yhdistetään ajoradalle samaan tilaan. Jalankulkijoille voi olla jalkakäytävät. Sekaliikenneratkaisua voidaan käyttää erityisesti rauhallisissa tai tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä, jossa nopeakäyttö on enintään 30 km/h.



Kävelijöiden ja pyöräilijöiden erottelu tulee tarpeelliseksi, mikäli jalankulkijoita tai pyöräliikennettä on paljon. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa huipputuntien raja-arvoina on esitetty seuraavia:

- Yli 200 polkupyöräilijää ja yli 200 jalankulkijaa
- Yli 300 polkupyöräilijää ja yli 50 jalankulkijaa
- Yli 50 polkupyöräilijää ja yli 300 jalankulkijaa

Kävelypainotteisten alueiden tavoitetaso 1/2

Teema	Toteutus
Jalankulun erottaminen autoliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu
Jalankulun erottelu pyöräliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu ydinkeskustan alueella ja aina esteettömyyden erikoistason alueilla.
Jalankulkuväylän leveys	Jalkakäytävän poikkileikkauksen suositeltava mitoitus (vähimmäismitoitus) - pääreitti: 2,5 metriä (2,25 m) - muu kuin pääreitti: 2,25 m (1,75 m)
Suojatie	Merkittään sekä liikennemerkillä että tiemerkinällä. Reunatukijärjestelyissä otetaan huomioon erityyppiset liikkujat, esimerkiksi siten, että reunatuen korkeus suojatien kohdalla on osin 40 mm ja osin reunatuki on luiskattu. Toteutusratkaisun valinnassa hyödynnetään SuRaKu-ohjeita.
Varoitusalueet suojateitä lähestyttäessä	Vinosti lähtevässä suojatiessä tai reunatukilinjan ollessa kaareva ylityssuunta osoitetaan 600 mm leveällä lohkopintaisella luonnonkivellä koko suojatien leveydeltä.
Risteäminen autoliikenteen kanssa	Suojatien ylityspituus mahdollisimman lyhyt. Reunatukilinjat kohtisuorassa linjassa suojatiehen nähden. • Autoliikenteen nopeusrajoitus enintään 40 km/h: ”tavallinen suojatie”. Keskisaarekkeellinen tai kavennettu ajorata suojatien kohdalla mikäli liikenneympäristö sitä edellyttää tai suojatien kerralla ylitettävä pituus olisi muutoin yli 7 metriä. • Autoliikenteen nopeusrajoitus 50 km/h: keskisaarekkeellinen, kavennettu tai valo-ohjattu suojatie • Autoliikenteen nopeusrajoitus 60 km/h: suojatiellä valo-ohjaus • Autoliikenteen nopeus yli 60 km/h: ei suojatietä, risteämisratkaisu tarvittaessa eritasossa
Nopeusrajoitus	Kävelypainotteisella alueella lähtökohtaisesti alle 60 km/h.

Kävelypainotteisten alueiden tavoitetaso 2/2

Teema	Toteutus
Pituuskaltevuus	Enintään 5 %, ulkoilureiteillä enintään 8%
Levähdyspenkit	50 metrin välein ydinkeskustan alueella, (muualla 100-200 metrin välein). Penkeissä selkänöja ja käsituki keskellä tai reunoissa.
Törmäysturvallisuus	Väylällä ei sallita kohteita, joihin näkörajoitteinen voi törmätä (mainostelineet, valaisinpylväät...). Mikäli tällaisia on mahdotonta välttää, on niiden havaittavuutta parannettava kontrastialueella tai vähintään 600 mm korkealla kaiteella tai muulla reunuksella. Väylän yläpuolisten varusteiden ja rakenteiden tulee olla vähintään 2,2 metrin korkeudella.
Päällyste	Asfalttipinta, kiveys, ulkoilureiteillä myös kivituhka, soramurske tai vastaava. Päällyste pidetään tasaisena ja hyväkuntoisena siten, ettei se aiheuta kompastumisriskiä tai vaikeuta rullaluistimilla, pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa kulkemista. Päällystepinnan korjaukset tehdään päällystämällä uudelleen selkeä yhteysväli. Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta. Urapaikkauksia ei hyväksytä.
Kunnossapito	Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1.
Valaistus	Pääreitit on valaistu. Erityistä huomiota kiinnitetään risteämiskohtien kuten suojateiden valaistukseen.
Turvallisuus	Vältettävä vaaralliseksi koettuja risteämisiä muun liikenteen kanssa. Pyritään mahdollisimman hyvään sosiaalisen turvallisuuteen esim. välttämällä pimeitä alikulkuja tai pimeitä puisto-osuuksia. Erityisen turvattomiksi koettujen risteämisten havaittavuutta voidaan parantaa esimerkiksi valaistuksella, suojatien heijastinvarsin tai varoitusvilkuin. Näiden toimenpiteiden tarpeellisuus tarkastellaan kokonaisuutena saman katujakson tai lähialueen muiden risteämisten kanssa.
Viihtyisyys ja vaihtelevuus	Vaihtelevat maisemat esim. kiinnostavien yksityiskohtien, istutusten ja luonnonelementtien avulla.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintasuunnitelma, liikkumisen ohjaus

Toimenpide	Vastuutaho
Polkupyörän ajovalo- ja heijastin tapahtuma joka syksy kouluilla, jossa tarkastetaan, onko pyörissä toimivat valot ja kerrotaan valojen käytöstä sekä tarkastetaan heijastimien näkyvyys esimerkiksi oppitunneilla. Tapahtumassa voidaan jakaa heijastavia tuotteita ja hyödyntää Liikenneturvan heijastimeen liittyviä materiaaleja https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/heijastin/	
Kannustetaan kunnan (ja esim. suurten työnantajien) työntekijöitä osallistumaan Pyörällä töihin –päivään toukokuussa	Kunnan vapaa-aika/ hyvinvointi
Järjestetään toukokuussa Pyöräilyviikolla Pyörällä kouluun –päivä, jonka yhteydessä pidetään pyöränhuoltokursseja ja ajotaitoratoja koululaisille	Sivistystoimi
Liikuntaan ja virkistykseen liittyvä tapahtuma (esim. pyöräilytapahtumat tai muut hyvien käytäntöjen tapahtumat/tempaukset, joilla myönteisiä vaikutuksia fyysiseen kuntoon ja terveyteen)	Kunnan vapaa-aika/ hyvinvointi, kolmas sektori
Viestinnän tueksi suunnitellaan kunnan viestinnälle oma vuosikello. Viestinnässä voidaan hyödyntää liikenneturvallisuustyössä laadittua valtakunnallisten tapahtumien vuosikelloa sekä liikenneturvallisuuteen ja liikkumiseen liittyviä valmiita sosiaalisen median julkaisupohjia.	Kunnan viestintä

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintasuunnitelma, infra

Toimenpide	Vastuutaho
Edistetään pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ja jalankulun keskeisiä alueita kohti tavoitetilaa	Kunnan tekninen toimi, elinvoimakeskus
Varmistetaan, että tulevassa kaavoituksessa huomioidaan tässä suunnitelmassa määritellyt pyöräliikenteen tavoiteverkko ja jalankulun keskeiset alueet	Kunnan tekninen toimi, elinvoimakeskus
Käydään läpi, että kunnan ja elinvoimakeskuksen talvikunnossapidon laatustandardit tukevat suunnitelmaa ja ovat linjassa keskenään	Kunnan tekninen toimi, elinvoimakeskus
Laaditaan esteettömyyskartoitukset kuntiin	Kunnan tekninen toimi, elinvoimakeskus
Kartoitetaan ja tarpeen mukaan kehitetään pyöräpysäköintiä laadukkaaksi etenkin keskeisissä kohteissa, kuten kouluilla, joukkoliikenteen pysäkeillä ja julkisten palveluiden yhteydessä. Laadukasta pyöräpysäköintiä on mm. runkolukolliset telineet, riittävät tilat erilaisille pyörille ja pyörien peräkärryille, katokset, riittävä valaistus.	Kunnan tekninen toimi, elinvoimakeskus

4. Liikenneympäristön kehittäminen





Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelma

- Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelman pohjaksi kerättiin tietoja useista eri lähteistä. Erityisesti hyödynnettiin asukaskyselyssä saatuja turvattomiksi koettujen paikkojen tietoja, edellisessä liikenneturvallisuuksuunnitelmassa vielä toteuttamattomia toimenpiteitä sekä kaupunkien, kuntien ja ELY-keskuksen vastaanottamia liikenneturvallisuuksaloitteita. Näiden lisäksi hyödynnettiin muun muassa onnettomuustilastoista johdettuja tietoja.
- Lähtötietokartoituksen jälkeen potentiaaliset kohteet käytiin läpi kaupunkien ja kuntien sekä ELY-keskuksen (PSU EVK) kanssa. Syyskuussa 2025 potentiaaliin suunnitelmaan nostettaviin kohteisiin tutustuttiin maastossa. Maastokäynteihin osallistui kyseisen kaupungin tai kunnan, ELY-keskuksen ja konsultin edustajia. Yksittäisissä kohteissa mukana oli myös esimerkiksi koulun edustajia. Näiden pohjalta laaditut suunnitelmaluonnokset käytiin läpi kuntien ja ELY-keskuksen kanssa syys-lokakuussa.
- Liikenneympäristön toimenpiteet ja toimenpideohjelma on laadittu yhteistyössä elinvoimakeskusten ja kuntien kanssa. Toimenpiteiden määrittämisessä huomioitiin erityisesti pienet ja kustannustehokkaat toimenpiteet, joilla voidaan nopeasti vaikuttaa havaittuihin ongelmiin. Toimenpideohjelmassa on yhteensä 94 uutta liikenneympäristön parantamistoimenpidettä, joista 57 kohteessa vastuutahona (kokonaan tai osittain) on elinvoimakeskus ja 37 kohteessa vastuutahona kaupunki tai kunta. Lisäksi toimenpideohjelmiin on sisällytetty yhteisesti kaikkia kuntia koskevia linjauksia (30 km/h aluenopeusrajoitusten käyttöönotto, jalankulku- ja pyöräilyväyliä koskevat tiemerkintä- ja liikennemerkkimuutokset).
- Toimenpidesuunnitelmissa toimenpiteet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkien toteutuksen suuntaa antavat tavoiteaikataulut ovat seuraavat:
 - Luokka 1: alle 5 vuotta
 - Luokka 2: 5 – 10 vuotta
 - Luokka 3: yli 10 vuotta



Liikenneturvallisuusympäristön suunnitelma

Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelmat on esitetty erillisissä Excel-tiedostoissa, joista niitä on vaivatonta seurata ja ylläpitää. Toimenpiteet jakautuvat kunnittain seuraavasti:

- Haapavesi: 17 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokka 11 toimenpidettä)
- Kärsämäki: 15 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokka 10 toimenpidettä)
- Nivala: 20 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokka 10 toimenpidettä)
- Pyhäjärvi: 15 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokka 13 toimenpidettä)
- Pyhäntä: 7 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokka 3 toimenpidettä)
- Siikalatva: 20 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokka 13 toimenpidettä)

Kustannusten jakautuminen vastuutahoittain ja kiireellisyysluokittain on esitetty seuraavassa taulukossa.

[Linkki toimenpideohjelman
online-kartalle](#)

Toimenpiteiden määrät vastuutahoittain

Toimenpiteet jakautuivat toteutuksen vastuutahojen mukaan seuraavasti:

- Haapaveden kaupunki: 3 toimenpidettä
- Kärsämäen kunta: 10 toimenpidettä
- Nivalan kaupunki: 7 toimenpidettä
- Pyhäjärven kunta: 6 toimenpidettä
- Pyhännän kunta: 2 toimenpidettä
- Siikalatvan kunta: 8 toimenpidettä
- Pohjois-Suomen elinvoimakeskus: 57 toimenpidettä

Kiireellisyysluokittelussa on huomioitu infran parannuskohteen toteutettavuus sekä kriittisyys. Osa infran parannuskohteista on toimenpidesuunnitelmaa laadittaessa tunnistettu erittäin merkittäviksi liikenneturvallisuutta parantaviksi kohteiksi, mutta mikäli niiden toteuttaminen on osa suurempaa suunnittelukokonaisuutta, määräytyy kiireellisyysluokka suuremmaksi. Osa toimenpiteistä vaatii lisäsuunnittelua ja erillisrahoitusta toteutuakseen. Osalla toimenpiteistä on kaksi kiireellisyysluokkaa, esimerkiksi 1-2. Tällöin toimenpide luetaan taulukossa pienempään luokkaan.

Osalla toimenpiteistä vastuunjako on yhteinen EVK:n ja kunnan kanssa. Tällöin toimenpide on lähtökohtaisesti taulukoitu elinvoimakeskukseen vastuulle kuuluvaksi (toimenpidevastuun jakaminen on kuitenkin huomioitu kustannusarvioita määritettäessä, taul. 2).

Taulukko 3. Uuden toimenpideohjelman toimenpidemäärät kiireellisyysluokittain

	Kiireellisyys- luokka 1	Kiireellisyys- luokka 2	Kiireellisyys- luokka 3	Yhteensä
EVK	36	12	9	57
Haapaveden kaupunki	3			3
Kärsämäen kunta	7	1	2	10
Nivalan kaupunki	4	3		7
Pyhäjärven kunta	5	1		6
Pyhännän kunta	1	1		2
Siikalatvan kunta	3	5		8
Muu tah	1			1
Yhteensä	60	23	11	94

Toimenpiteiden kustannukset

Toimenpiteiden yhteenlaskettu alustava kustannusarvio on noin 4,26 milj. euroa, josta elinvoimakeskuselle kohdistuvien alustavien kustannusten osuus on noin 3,5 milj. euroa (81,5 % kokonaiskustannuksista) ja kunnille kohdistuvien toimenpiteiden osuus 786 000 euroa (18,5 %). Kustannusarviot ovat alustavia ja suuntaa-antavia, ja toimenpide-ehdotukset edellyttävät tarkempaa suunnittelua kustannusarvioiden pohjaksi.

Myös toimenpidelistoissa esitetyt kiireellisyysluokat ovat suuntaa-antavia, sillä osa hankkeista vaatii erillisrahoitusta toteutuakseen. Lisäksi yleinen taloustilanne ja rahoituksen ohjaus vaikuttavat liikenneympäristön toimenpiteiden toteutukseen.

Osalla toimenpiteistä vastuutaho on yhteinen EVK:n ja kunnan kanssa. Tällöin kustannusarvio on puolitettu EVK:n ja kunnan kesken.

Taulukko 4. Uusien toimenpidetarpeiden yhteenlasketut alustavat ja suuntaa-antavat kustannusarviot kiireellisyysluokan ja vastuutahon mukaan. Arviot tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

	Kiireellisyys- luokka 1	Kiireellisyys- luokka 2	Kiireellisyys- luokka 3	Yhteensä
EVK	1162100	2200500	110000	3472600
Haapaveden kaupunki	30500		110000	140500
Kärsämäen kunta	20000		28000	48000
Nivalan kaupunki	27000	471000		498000
Pyhäjärven kunta	29000	10000		39000
Pyhännän kunta	2000	35000		37000
Siikalatvan kunta	1500	21000		22500
Muu taho	1000			1000
Yhteensä	1273100	2737500	248000	4258600

Toimenpideluokat

Suurin osa tunnistetuista toimenpidetarpeista koskee jalankulku- ja/tai pyöräilyväylien tai olosuhteiden parantamista sekä pieniä liikennemerkkien ja tiemerkintöjen täsmennyksiä, suojateiden havaittavuuden parantamisia sekä näkemäraivauksia. Toimenpideohjelman yleisimmät toimenpiteet ovat:

- Pyörätien ja/tai jalkakäytävän parantaminen tai rakentaminen: 18 toimenpidettä (19 %)
- Liikennemerkkimuutokset: 15 toimenpidettä (16 %)
- Suojatien tai ylityspaikan parantaminen: 14 toimenpidettä (15 %)
- Näkemien parantaminen: 11 toimenpidettä (12 %)

Jalankulku- ja pyöräilyväyliin liittyvistä toimenpiteistä 8 koskee maantieverkkoa ja 10 sekä maantie- että katuverkkoa tai yksityisen kiintestön aluetta. Liikennemerkkimuutoksista 12 kpl koskee maantieverkkoa. Suojateihin ja ylityspaikkoihin liittyvistä parantamistoimenpiteistä suurin osa (n. 70 %) koskee etupäässä katuverkon kohteita.

Taulukko 5. Toimenpiteiden määrä luokittain.

	EVK	Haapaveden kaupunki	Kärsämäen kunta	Nivalan kaupunki	Pyhäjärven kunta	Pyhännän kunta	Siikalatvan kunta	Muu taho	Yhteensä
Alikulku	2								2
Liittymäjärjestelyt	2						1		3
Isot liittymäjärjestelyt	3								3
Liikenteenohjaus, liikennemerkkimuutos	12		1	1			1		15
Liikenteenohjaus, nopeusrajoitusmuutos	2								2
Liikenteenohjaus, tiemerkinnät	5		1	1	1		2		10
Liikenteen rauhoittaminen				1					1
Muu toimenpide	2								2
Näkemien parantaminen	5	2	1	1	1			1	11
Pysäkki	1								1
Pysäköinti- tai pihajärjestelyt		1	1	1	1				4
Pyörätie ja/tai jalkakäytävä	11		3			1	3		18
Päälystevaurio	1								1
Selvitystarve	2						1		3
Suojatie/ylityspaikka	6		3	2	2	1			14
Valaistus	1				1				2
Tien tai kadun parantaminen	2								2
Yhteensä	57	3	10	7	6	2	8	1	94

5. Seuranta



Jatkotoimenpiteet ja suunnitelman toteuttaminen

Suunnitelman valmistumisen jälkeen on vuorossa käytännön toteutus.

Suunnitelman toimenpiteet vaativat toteutuakseen henkilöresursseja sekä rahaa.

Tämän vuoksi suunnitelma on tärkeää käsitellä ja tarvittaessa hyväksyttää niillä tahoilla, jotka vastaavat suunnitelman toteutumiseen tarvittavista resursseista.

Toimenpiteiden toteutuksesta vastaavat useat eri tahot, kuten kuntien eri hallinnonalat ja Suomen elinvoimakeskus.

Seuraavat vaiheet:

- Viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma esitellään, käsitellään ja hyväksytään sopivassa päätöksentekokoelimessä, esimerkiksi teknisessä lautakunnassa tai kunnanhallituksessa.
- Suunnitelma ja siihen liittyvä valmistumistiedote julkaistaan kunnan verkkosivuilla. Lisäksi suunnitelman valmistumisesta viestitään kunnan sosiaalisen median kanavissa.
- Suunnitelma käsitellään kunnan liikenneturvallisuusryhmässä. Varmistetaan, että eri hallintokunnat ja sidosryhmät ovat tietoisia toimenpiteistä, joita suunnitelmassa on heille nimetty.
- Suunnitelman toimenpiteet otetaan huomioon myös kunnan muissa suunnitelmissa: esimerkiksi hyvinvointisuunnitelma, eri hallinnonalojen toimintasuunnitelmat.

Seuranta ja seurantamittarit

Suunnitelman seurantaa tehdään säännöllisesti, noin vuosittain. Seurantaa voidaan tehdä osana liikenneturvallisuusryhmän toimintaa esimerkiksi vuoden toisessa liikenneturvallisuusryhmän kokouksessa.

- Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelman toteumatilannetta suositellaan seurattavaksi noin 1 vuoden välein. Seurantaa voidaan tehdä tarvittavien edustajien kesken, joita ovat yleensä kunnan teknisen toimen ja elinvoimakeskuksen edustajat sekä liikenneturvallisuustoimija. Seuranta voidaan toteuttaa myös osana liikenneturvallisuusryhmien kokouksia.
- Pyöräilyn tavoiteverkon ja jalankulun keskeisten alueiden edistämisen aikataulun seurantaa suositellaan tehtävän vuosittain esimerkiksi osana liikenneturvallisuusryhmän kokousta.
- Liikenneturvallisuustilannetta (onnettomuudet) seurataan vuosittain liikenneturvallisuusryhmässä.

Seurantamittareina hyödynnetään:

- Liikenneturvallisuusryhmän kokoontumiskerrat / vuosi
- Liikenneturvallisuusryhmän jäsenten osallistumisaktiivisuus työryhmän kokouksiin (% osallistujaa/ryhmän jäsenten lkm)
- Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet (onnettomuuksia / vuosi / kunta)
- Liikenneympäristön toimenpiteiden läpikäynti / vuosi
- Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelman läpikäynti / vuosi
- Pyöräilyn tavoiteverkon ja jalankulun keskeisten alueiden edistämisen aikataulun läpikäynti / vuosi

6. Lähteet ja lisätietoja



Elinvoimakeskus

Lähteet ja lisätietoja

Alle on koottu suunnitelmassa käytettyjen lähteiden linkkejä sekä muita hyödyllisiä linkkejä liikenneturvallisuustyöhön liittyen.

- Tieliikenneonnettomuudet 2015 – 2024, Poliisin onnettomuustietokanta. Väylävirasto.
- [Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026, raportti \(trafficom.fi\)](#)
- Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelma 2025
- [Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)
- [Esteettömyyden SuRaKu-ohjekortit](#)
- [Tunne liikennesäännöt - Kertaa tavallisimmat säännöt \(liikenneturva.fi\)](#)
- [Liikenneturvan opetusmateriaalit \(liikenneturva.fi\)](#)
- [30 km/h nopeusrajoitus kannattaa \(liikenneturva.fi\)](#)



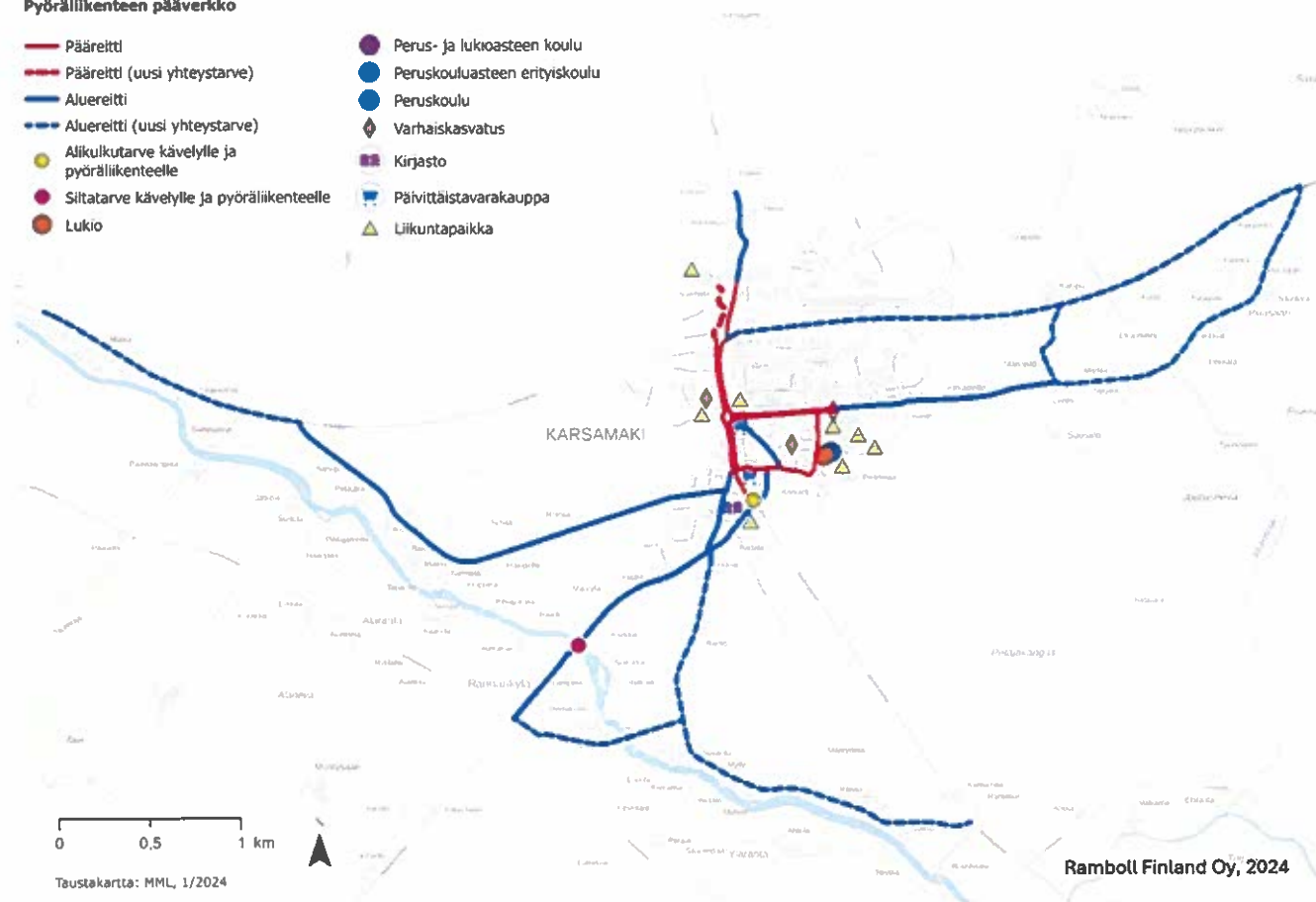
7. Liitteet



Pyöräliikenteen tavoiteverkko, Kärsämäki (2024)

Pyöräliikenteen pääverkko

- | | |
|---|---|
|  Pääreitti |  Perus- ja lukioasteen koulu |
|  Pääreitti (uusi yhteystarve) |  Peruskouluasteen erityiskoulu |
|  Aluereitti |  Peruskoulu |
|  Aluereitti (uusi yhteystarve) |  Varhaiskasvatus |
|  Alikulkutarve kävelyille ja pyöräliikenteelle |  Kirjasto |
|  Siltatarve kävelyille ja pyöräliikenteelle |  Päivittäistavarakauppa |
|  Lukio |  Liikuntapaikka |



5.2.2026