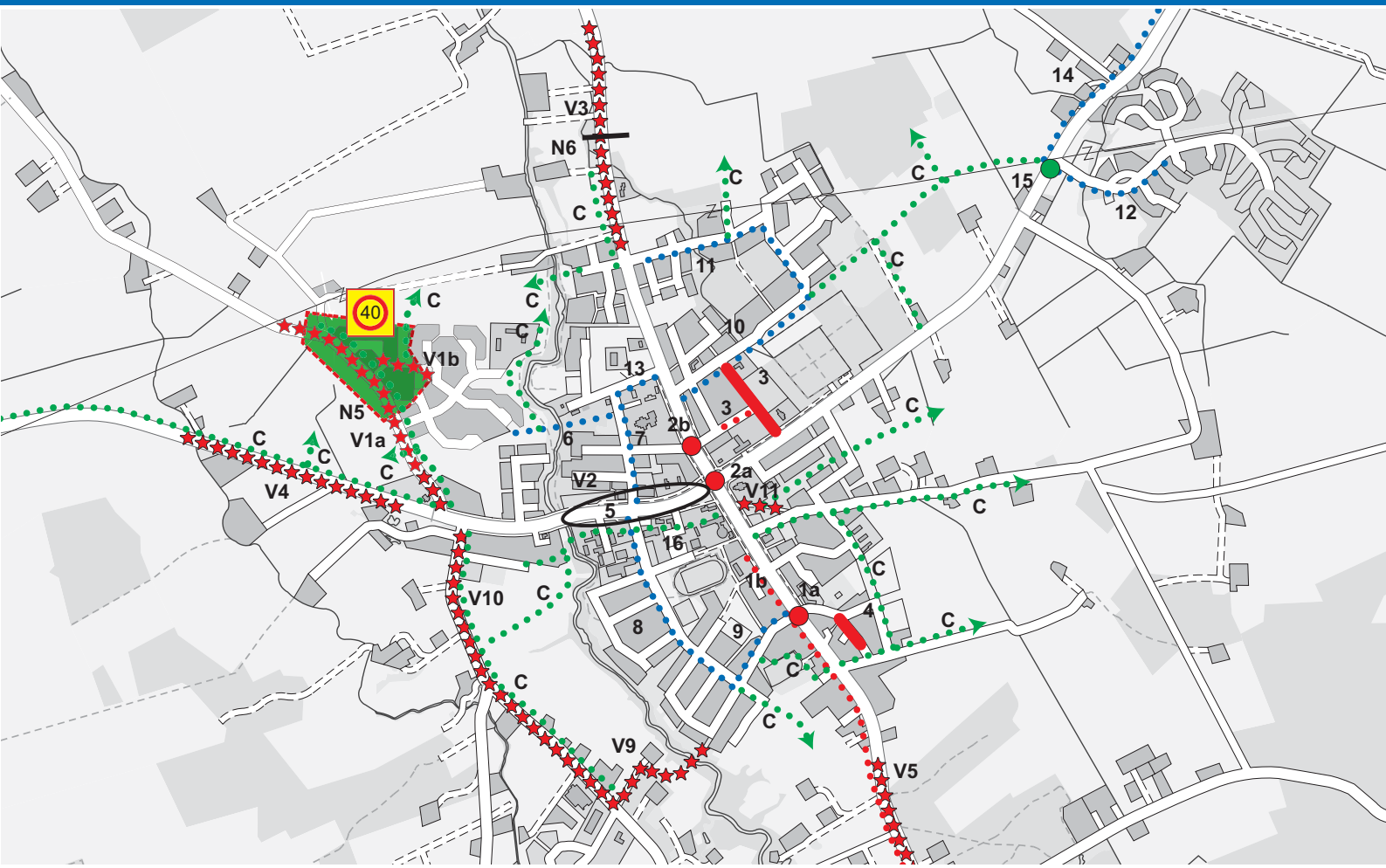
TIEHALLINTO

Tyrnävän tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys



Tyrnävän kunta

Tyrnävän tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys

Tiehallinto
Tyrnävän kunta
Oulu 2004

© Pohjakartat: Tyrnävän kunta
Maanmittauslaitos, lupanro 20/MYY/03
Genimap Oy, lupa L4356

Julkaisua saatavana:
Tiehallinto, Oulun tiepiiri
Telefaksi 0204 22 6884

Tyrnävän kunta
Telefaksi (08) 545 0250

Tyrnävän kunta
Kunnakuja
90800 TYRNÄVÄ
Puhelinvaihde (08) 545 0300

Tiehallinto
Oulun tiepiiri
Veteraanikatu 5
PL 261
90101 OULU
Puhelinvaihde 0204 22 158

ESIPUHE

Tyrnävän kunta ja Oulun tiepiiri halusivat päivittää vuonna 1995 valmistuneen Tyrnävän tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelman, koska Temmes on liitetty osaksi Tyrnävää ja Tyrnävän kirkonkylän kasvualueet ovat muuttuneet merkittävästi viime vuosien aikana. Oulunseudun kasvu on näkynyt Tyrnävällä maankäytön kasvuna, mikä on merkinnyt liikenneverkon lisäämis- ja täydentämistarvetta. Myös hankkeiden rahoituksen niukkuus on lisännyt priorisoinnin ja kohtuuhintaisten toimenpiteiden tarvetta. Suunnitelman päivittämisessä keskityttiin toimenpide-esitysten ja niiden kiireellisyysjärjestyksen tarkistamiseen.

Suunnitelman päivitys on tehty työryhmässä, jossa ovat olleet mukana Kalevi Sarsila ja Maija Niemelä sekä loppuvaiheessa Simo Pöllänen ja Martti Seppänen Tyrnävän kunnasta sekä Risto Leppänen, Heino Heikkinen ja Seppo Nauska Oulun tiepiiristä. Konsulttina on ollut Ramboll Finland Oy (SCC Viatek Oy), jossa hankkeesta on vastannut Erkki Sarjanoja ja asiantuntijana on toiminut Matti Jäntti. Koska liikenneturvallisuussuunnittelua on tehty samaan aikaan kuin Tyrnävän Kirkonkylän osayleiskaavan tarkistamista, työryhmässä on ollut mukana Kaija Maunula arkkitehtuuritoimisto Ylipahkala Oy:stä.

Tyrnävällä joulukuussa 2004

Työryhmä

SISÄLTÖ

1 NYKYTILANNE 6
- 1.1 Suunnittelualue ja -tilanne 6
- 1.2 Liikenneverkko 6
- 1.3 Onnettomuudet 7
- 1.4 Kysely 9
- 1.5 Rekisterit 10
- 1.6 Koulumatkat 10
- 1.7 Maastokäynnit 10

2 TAVOITTEET 10

3 TOIMENPIDE-ESITYKSET 11
- 3.1 Nopeusrajoitukset 11
- 3.2 Tievalaistus 11
- 3.3 Koulut 12
- 3.4 Rakenteelliset toimenpiteet 12

4 TOIMENPIDEOHJELMA 13

5 TAVOITELIIKENNEVERKKO 18

6 JATKOTOIMENPITEET 19

LIITTEET
- 1 Koululiitulaskelmat
- 2 Tavoiteliikenneverkko

1 NYKYTILANNE

1.1 Suunnittelualue ja -tilanne

Suunnittelualueena on ollut koko Tyrnävän kunnan alue.

Tyrnävän Kirkonkylän osayleiskaavan (2002) mukaan maankäyttö laajenee Kirkonkylän pohjoispuolelle eli ns. koillis- ja luoteissektoreihin. Tavoitteena on mm. kasvattaa kirkonkylä kiinni rakennettuun Kotimetsään sekä tiivistää ja eheyttää Kirkonkylän ydinkeskustaa.

Murron asemakaava-alue on laajentunut viime vuosina voimakkaasti kaakkoon päin Murrontien (pt 18637) pohjoispuolella.

Temmeksellä on asemakaavoitettua aluetta edelleen rakennettavaksi.

1.2 Liikenneverkko

Tie- ja katuverkko on muuttunut vain vähän liikenneturvallisuussuunnitelman 1995 valmistumisen jälkeen. Kotimetsän ja Murron alueille on rakennettu katuverkkoa ja Kempeleestä Murtoon on toteutettu kevyen liikenteen väylä. Kirkonkylästä Kotimetsään on rakennettu kevyen liikenteen väylä vuonna 2003. Valtatie 4:n ja siihen liittyvät liikennejärjestelyt Temmeksen kohdalla ovat valmistuneet vuonna 1995.

Valtatie 4 on siirtynyt uuteen paikkaan Haaransillan ja Kempeleen välillä v. 2003. Muutos on lisännyt liikennemääriä Tupostiellä (Mt 8240).

Kirkonkylään on rakennettu korotettu liittymäalue v. 2001 Kirkkotien ja Ylitalontien liittymään. Vanhatielle ja Muhostielle (mt 827) on rakennettu korotukset Koulutien ja Laiduntien liittymiin. Muhostien ja Liisantien liittymässä on kavennus suojatien kohdalla. Edellä mainitut toimenpiteet on rakennettu vuonna 2004.

Kirkonkylässä suurin liikennemäärä on Vanhatiellä kirjaston ja kunnantalonkohdilla (3700 ajon./vrk). Muhoksen suuntaan liikennemäärä on 1950 ja Tupoksen suuntaan 1050 ajon./vrk. Temmeksen kohdalla Vt:n 4 liikennemäärä on noin 4850 ajon./vrk.

Kirkonkylässä on käytössä 40 km/h -aluenopeusrajoitus. 30 km/h -aluenopeusrajoitus on merkitty taajaman eteläosaan. Myös Temmeksellä ja Murrossa on käytössä 30 km/h aluenopeusrajoitukset.

1.3 Liikenneonnettomuudet

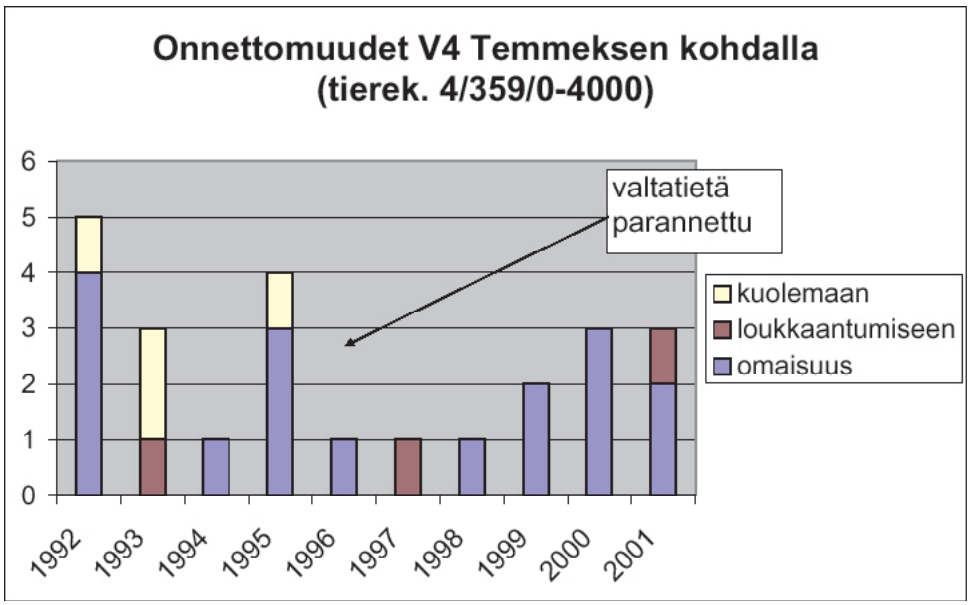
Tyrnävän liikenneonnettomuusaineisto vuosilta 1992-2001 on hankittu käyttöön Tiehallinnosta, eli mukana ovat vain yleisten teiden onnettomuudet. Käsiteltävässä onnettomuusaineistossa on mukana 154 liikenneonnettomuutta. Vuosittainen onnettomuuksien määrä vaihtelee suhteellisen paljon, mikä selittyy onnettomuuksien pienellä määrällä. Suurin osa onnettomuuksista on johtanut aineellisiin vahinkoihin (115 kpl). Henkilövahinko-onnettomuuksia on sattunut kaikkiaan 39 kpl.

Tyrnävän onnettomuuksista suurin osa on ollut yksittäisonnettomuuksia (40 %), mikä on tavanomaista Suomessa. Toiseksi suurin ryhmä on hirvionnettomuudet (10 %), lähes yhtä paljon on kääntymisonnettomuuksia (9 %). Jalankulku- ja pyöräilijäonnettomuuksia on sattunut 18 kpl (11 %).

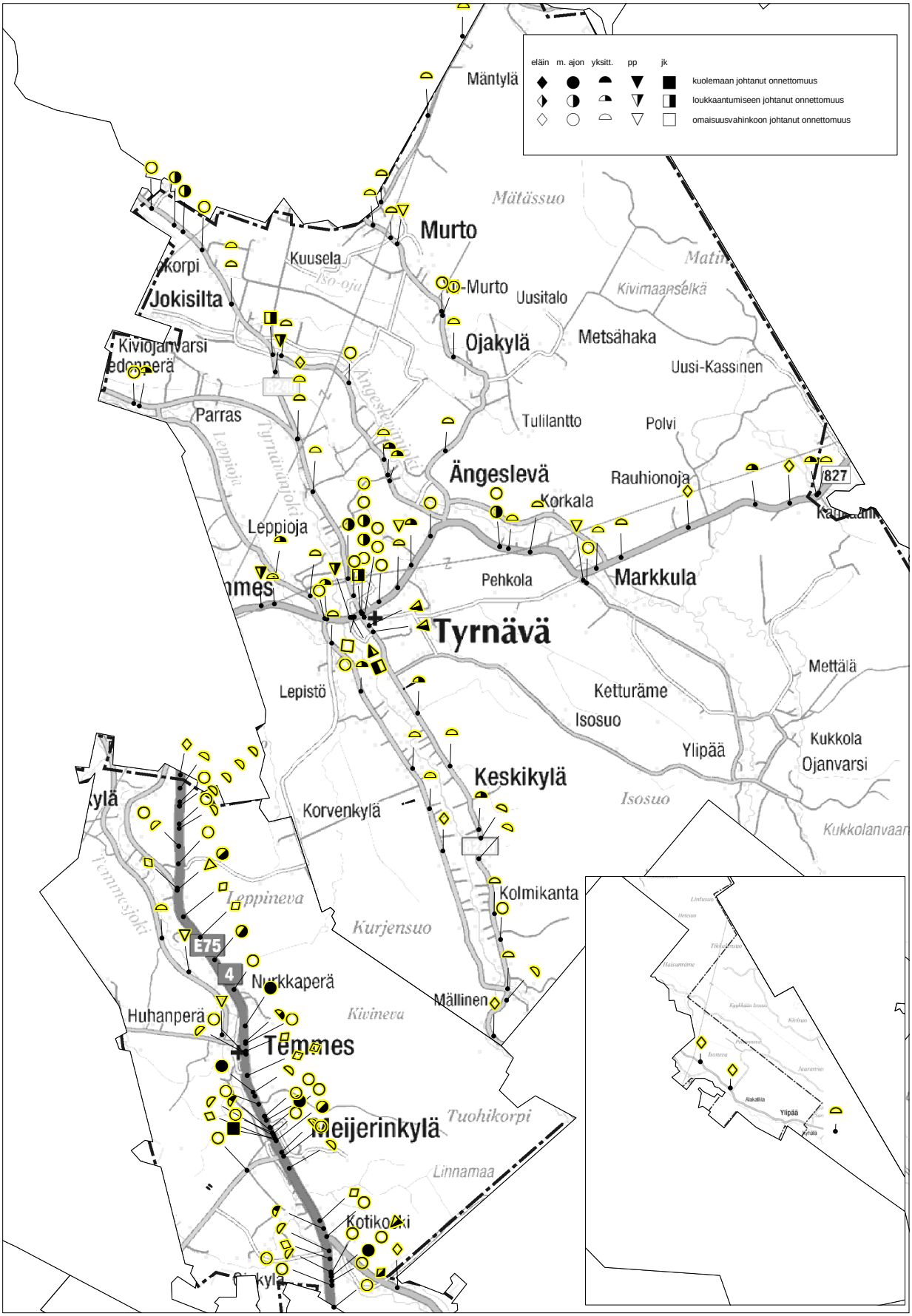
Onnettomuustyypeistä seurauksiltaan vakavimpia ovat olleet kohtaamisonnettomuudet. Kevyen liikenteen onnettomuudet ovat yleensäkin vakavia, koska pienet kolhaisut eivät tule poliisin tietoon ja jalankulkija tai pyöräilijä on heikko osapuoli auton kanssa törmätessään.

Temmekselle on valmistunut tiejärjestelyt vuonna 1995. Lisäksi valtatie 4:lle on asettettu automaattiset nopeusvalvontakamerat vuonna 1998. Näiden toimenpiteiden vaikutuksesta onnettomuusmäärät ja niiden vakavuudet ovat pienentynet valtatiellä 4 Temmeksen kohdalla.

Liikenneonnettomuuksien yhteiskunnallisia kustannuksia voidaan karkeasti arvioida Tiehallinnon esittämien liikenneonnettomuuksien yksikkökustannusten avulla. Niiden perusteella Tyrnävällä viiden viimeisen vuoden aikana sattuneiden liikenneonnettomuuksien yhteiskunnalle aiheutuva kustannus on ollut noin 3,3 miljoonaa euroa (20 miljoonaa markkaa) vuodessa (vuoden 2000 hintatasossa).



Kuva 1 Liikenneonnettomuudet Vt 4:llä Temmeksen kohdalla



Kuva 2 Tyrnävän yleisten teiden liikenneonnettomuudet v. 1992-2001

1.4 Kysely

Ongelmakohteita kartoitettiin kyselyllä, joka jaettiin kunnan sisäisen postin kautta eri hallintokunnille, kouluille, päiväkodeille ynnä muille liikenteen tai ”liikkumisen” sidosryhmille. Lomakkeella kysyttiin ongelmapaikkoja, ongelmien syitä ja parannusehdotuksia.

Polkupyöräonnettomuuksien määrää selvitettiin kysymällä onko joku yhteisön jäsenistä joutunut polkupyörällä liikenneonnettomuuteen viime vuosina. Lisäksi kysyttiin kohteita, joissa on sattunut ”läheltä piti” -tilanteita. Tällä etsittiin potentiaalisia onnettomuuspaikkoja. Liikenneturvallisuuspalautteen antamisen tarvetta ja halua kysyttiin myös.

Vastauksia saapui eri sidosryhmiltä 31 kpl. Suuri osa tuli kouluilta (7 kpl), kunnan edustajilta vastauksia saapui viisi kpl, muut tulivat yhdistyksiltä, päiväkodeilta yms. Oppilailta vastauksia saapui 250 kpl.

Seuraavassa kyselyn tuloksen on jaetta sidosryhmien vastauksiin ja oppilaiden vastauksiin.

Sidosryhmien vastaukset
Ongelmallisin kohde on vastaajien mielestä Kylmäläntie Kirkonkylässä ja sen läheisyydessä. Ongelmana on kevyen liikenteen väylän puute ja tien huono kunto. Kakkossijan jakavat Muhosväylän ja Tuposväylän liittymä sekä Muhosväylä. Liittymässä ongelmat ovat moninaiset, Muhosväylällä kevyen liikenteen olosuhteet huolettavat.

Viisi ongelmallisinta kohdetta sijaitsevat Kirkonkylässä tai sen välittömässä läheisyydessä. Tosin kuudenneksi eniten mainintoja saaneella Leppiojantiellä vastaajat ovat ehkä tarkoittaneet myös osin taajamassa sijaitsevaa tietä. Koska suurin osa vastauksista tuli Kirkonkylältä, myös ongelmakohteet sijoittuvat sinne. Kyselyn ”asiantuntijaluonteesta” johtuen jokainen ongelmapaikka on syytä tarkistaa, vähintään toteamalla.

Seitsemän vastaajaa kertoi jonkun yhteisön jäsenen joutuneen polkupyöräonnettomuuteen kahden viime vuoden aikana. Määrä on suurempi kuin poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien määrä. Polkupyöräonnettomuuksissa ei siis aina ole sattunut niin pahasti, että siitä olisi ilmoitettu poliisille. Vaikka kyselyn kautta esiin tulleet onnettomuudet ovat sattuneet eri paikoissa, on polkupyöräonnettomuuksiin kiinnitettävä huomiota toimenpidesuunnittelussa.

Läheltä piti -tilanteeseen ilmoitti joutuneensa 21 vastaajaa. Eniten tilanteita on ollut Kirkkotien ja Kaakilantien liittymässä (5 kpl). Suurimmassa osassa tilanteista toisena osapuolena on ollut pyöräilijä, samoin lapset ja vanhukset esiintyvät vastauksissa.

Liikenneturvallisuuspalautetta on antanut 19 vastaajaa, pääasiassa kuntaan. Jatkossa palautetta haluttaisiin antaa tasapuolisesti kaikille osapuolille (kunta, tiepiiri ja poliisi).

Oppilaiden vastaukset
7-9 vuosiluokan oppilaat pitävät ongelmallisimpana kohteena Vanhatien ja Kirkkotien liittymää, jossa ongelmana ovat suuri liikennemäärä ja huonot näkemät. Toiseksi eniten mainintoja keräsi Kirkkotien ja Kaakilantien liittymä. Ongelmaa aiheuttaa huono näkemä. Nämä kaksi kohdetta keräsivät selkeästi eniten mainintoja.

Polkupyöräonnettomuuksia ja läheltä piti -tilanteita oppilaat ilmoittivat vain muutamia.

1.5 Rekisterit

Suunnittelussa on käytetty hyväksi Tiehallinnon tierekisteriä sekä huoneistoja väestörekistereitä. Rekisterien hyöty on siinä, että niissä on helposti hyödynnettävää tietoa paikkatietojärjestelmässä. Tietojen avulla on helppo tehdä erilasia teemakarttoja tai esimerkiksi sijoittaa tyrnäväläiset lapset ikävuosittain kotiosoitteensa perusteella kartalle. Näin voidaan esimerkiksi ennustaa, mitä reittejä tulevina vuosina oppilaat tulevat kouluun.

1.6 Koulumatkat

Tyrnävällä on koulu Kirkonkylällä (ala-aste, yläaste ja etälukio), Temmeksellä, Murrossa, Markkuussa ja Jokisillalla. Koulujen pihoihin ja lähialueisiin tutustuttiin maastokäynnein.

Koulumatkojen turvallisuutta voidaan arvioida ns. KOULUliitu-menetelmällä. Se on arviointisovellus, joka laskee tien ja liikenteen ominaistietojen perusteella tieosuuksien ns. riskiluvut. Mitä suurempi riskiluku on, sitä vaarallisempana tieosuutta voidaan pitää. Liikenneturvallisuussuunnittelussa KOULUliitu-laskelmalla voidaan etsiä vaarallisia tieosuuksia ja miettiä toimenpiteiden tehokkuutta ja priorisointia. Tyrnävän koululiitulaskelmat on esitetty liitteellä 1.

1.7 Maastokäynnit

Maastossa tutustuttiin aikaisemman suunnitelman, kyselyn, aloitteiden, työryhmäläisten kokemusten ja paikallistuntemuksen perusteella esiin nousseisiin ongelmallisiin kohteisiin.

2 TAVOITEET

Liikenneturvallisuussuunnittelun yleisenä tavoitteena on ollut vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuuksia. Liikkumisen mielekkyyttä on haluttu lisätä parantamalla liikenneympäristöä viihtyisämmäksi ja vähentämällä vaarallisuuden tunneta liikenteessä. Suunnitelman päivittämisessä keskityttiin toimenpide-esitysten ja niiden kiireellisyysjärjestyksen tarkistamiseen.

Erityisenä tarkastelun kohteen on ollut kevyen liikenteen olosuhteet. Liikenneympäristön parantamisessa on keskitytty koulujen läheisyyteen ja keskusta-alueisiin.

3 TOIMENPIDE-ESITYKSET

3.1 Nopeusrajoitukset

Kirkonkylässä laajennetaan taajama- ja 40 km/h -aluenopeusrajoitusta Seppäläntien alueelle. Pitkän ajan tavoitteena on muuttaa kaikki Kirkonkylän asuinalueet 30 km/h -nopeusrajoitusalueeksi. Muutosta ei kannata tehdä lähivuosina, koska 40 km/h-rajoitukset on otettu käyttöön vast'ikään.

Muhosväylällä nopeusrajoitus muutetaan 60 km/h:iin Markkuun kohdalla Ylipääntien ja Korkalantien liittymien välillä. Tieosuus on koulureitti ja tiegeometria on huono sillan takia. Markkuun koulun lähellä asetetaan kouluvuoden ajaksi 60 km/h -rajoitus Ängeslevän Ylipääntielle Muhosväylän ja koulun välille.

Jokisillan koulun läheisyydessä yksityisteiden rajoitus lasketaan 40 km/h:iin.

Temmeksen kirkkotien rajoitus lasketaan 30 km/h:iin, koska se on osa valtatien kevyen liikenteen reittiä. Tieympäristö tukee alhaista rajoitusta ja se on myös yhteneväinen Temmeksen muiden rajoitusten kanssa. Huhtaperäntien rajoitus muutetaan 50 km/h:iin valtatieltä sillalle. Tieosalla oleva silta on matala ja kapea.

3.2 Tievalaistus

Tavoitteena on, että kaikki merkittävät kevyen liikenteen reitit valaistaan.

Tupostie valaistaan Jokisillan koulun kohdalla, koska tien liikennemäärä lisääntynee valtatie 4:n valmistuttua Haarasilta-Kempele -välillä. Koululaiset ylittävät tien sekä koulun kohdalla että Ängesleväntien kohdalla.

Muhosväylä valaistaan Markkuun kohdalla Ylipääntien ja Korkalantien liittymien välillä.
Kirkonkylässä valaistaan Keskikyläntie Vanhatieltä Mestarintielle sekä Keskikyläntieltä Kaakilantien päähän menevä kevyen liikenteen yhteys. Kirkkotien ja Kylmäläntie olosuhteita parannetaan jatkamalla nykyistä valaistusta Suorsanrantaan saakka.

Temmeksellä valaistaan koulutie Paavolantieltä koululle, koska se on tärkeä koulureitti ja valtatien länsipuolinen reitti koulun ja taajaman välillä.

3.3 Koulut

Jokisillan koulun pihassa esitettään siirrettäväksi jätekatos liittymän läheisyyteen, jotta piha rauhoittuisi ylimääräiseltä liikenteeltä. Samoin Markkuun koululla jäteastiat voisivat sijaita autojen parkkialueen vieressä, jolloin jäteauton ei tarvitsisi ajaa koulupihan poikki.

Murron koululla lisätään polkupyörätelineitä, jotta pyöriä ei pysäköidä kevyen liikenteen väylälle. Pyöriin kohdistuva ilkivalta on telineissä pienempi.

3.4 Rakenteelliset toimenpiteet

Tiet ja kadut
Ruumentien rakentamisella voidaan Suksitien ja Ollilankujan suunnista tuleva kevyt liikenne ohjata Kirkkotien nykyiselle väylälle, pois Kirkkotien ajoradalta. Mestarintietä myöten jalankulkijat ja pyöräilijät pääsevät Paavolankankaalta Kaakilantien kautta ydinkeskustaan. Mankilantien muuttaminen pihakaduksi ja Valiontien katkaiseminen moottoriajoneuvoliikenteeltä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ”hoivakorttelissa”.

Kevyen liikenteen väylät
Kirkonkylästä Kotimetsään menevää kevyen liikenteen väylää esitetään jatkettavaksi Ängeslevälle saakka.

Kirkkotien eteläpuoleista väylää jatketaan ensi vaiheessa pesäpallokentän liittymään saakka. Yhteys Ranta-Kaakilan mahdolliselle uudelle maankäyttöalueelle pyritään järjestämään Ketolantien päästä. Kirkonkylän kokoojakaduille esitetään kevyen liikenteen väyliä.

Kirkonkylässä tiestä erillään olevia väyliä ovat Koulutieltä Leuhturinkujalle menevä väylä. Se olisi tarpeellinen muutaman vuoden kuluttua, kun Seppälän alueen lapset siirtyvät yläasteelle. Toinen väylä on esitetty Kirkkotieltä ydinkeskusta poikki Peilipojantielle menevä reitti. Väylän avulla pyritään kevyt liikenne ohjaamaan omille väylilleen, pois pysäköinti- ja huoltoalueita.

Ojakylästä Murtoon kulkee oppilaita, jotka voisivat käyttää vanhaa kärrytietä. Kärrytien parantamismahdollisuudet valaistuksineen ja talvikunnossapitoineen tulisi selvittää. Lisäksi selvitetään joen ylitysmahdollisuudet Markkuun koulun kohdalla, jotta joen pohjoispuolelta tulevien oppilaiden ei tarvitsisi kiertää Muhosväylän kautta.

Liittymät
Vanhatien ja Kirkkotien liittymään esitetään kiertoliittymää, kuten aiemmassa suunnitelmassakin. Koska liittymän lähialue kirkkoineen ja museoineen on maisemallisesti ja arkkitehtonisesti erittäin tärkeä kokonaisuus, kiertoliittymä tulisi toteuttaa mahdollisimman pienenä ja niin alhaiseen korkeusasemaan kuin mahdollista. Kiertoliittymä ei saisi hallita maisemaa, mutta sen tulisi kuitenkin erottua liikenteen solmupisteenä.

Kiertoliittymän rakentamisen yhteydessä parannetaan Kirkkotiellä Valiontien liittymässä olevaa suojatietä. Suojatien toimenpiteet tulisi sopia kiertoliittymän liikenneympäristöön. Kiertoliittymän eteläpuolella olevan Kirkkotien suojatien turvallisuutta parannetaan ulottamalla kiertoliittymän saareke suojatielle saakka.

Kirkkotien ja Kaakilantien liittymäalue korotetaan samoin periaattein kuin Ylitalontien liittymäkin on toteutettu.

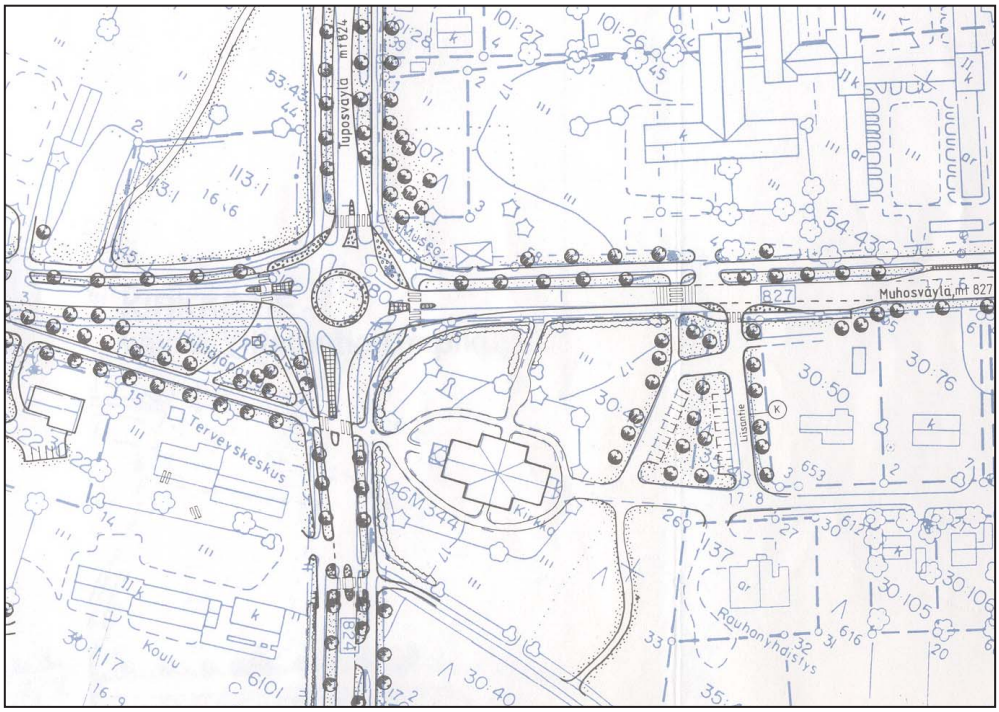
Vanhatien ulkonäköä Meijeritien ja Kunnankujan välillä muutetaan ja samalla ylittämisen turvallisuutta lisätään tien pintamateriaalien muutoksilla, pollareilla ja mahdollisesti lievillä korotuksilla ja kavennuksilla. Saarekkeita ei käytetä erikoiskuljetusten takia ja ulkonäkösyistä.

Kokoojateille rakennetaan hidasteita tarpeen mukaan, esimerkiksi Kotimetsäntielle.

Kotimetsäntien liittymässä varaudutaan maankäyttösuunnittelussa alikulkukäytävään.

4 TOIMENPIDEOHJELMA

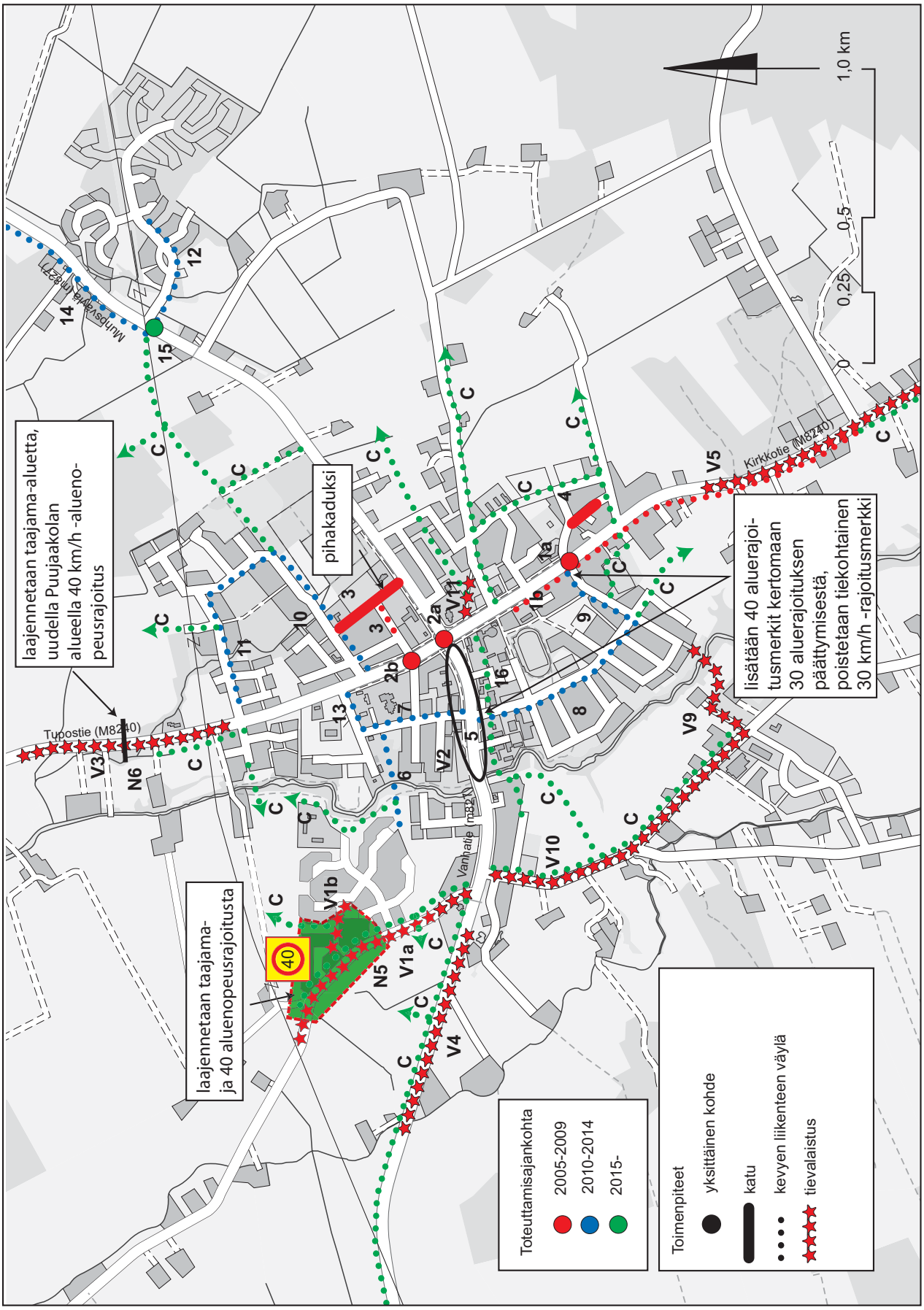
Toimenpiteet on esitetty seuraavan aukean taulukossa, jossa ne on esitetty tavoitteellisessa toteuttamisjärjestyksessä. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kunnan ja tiepiirin rahoitusmahdollisuuksista.



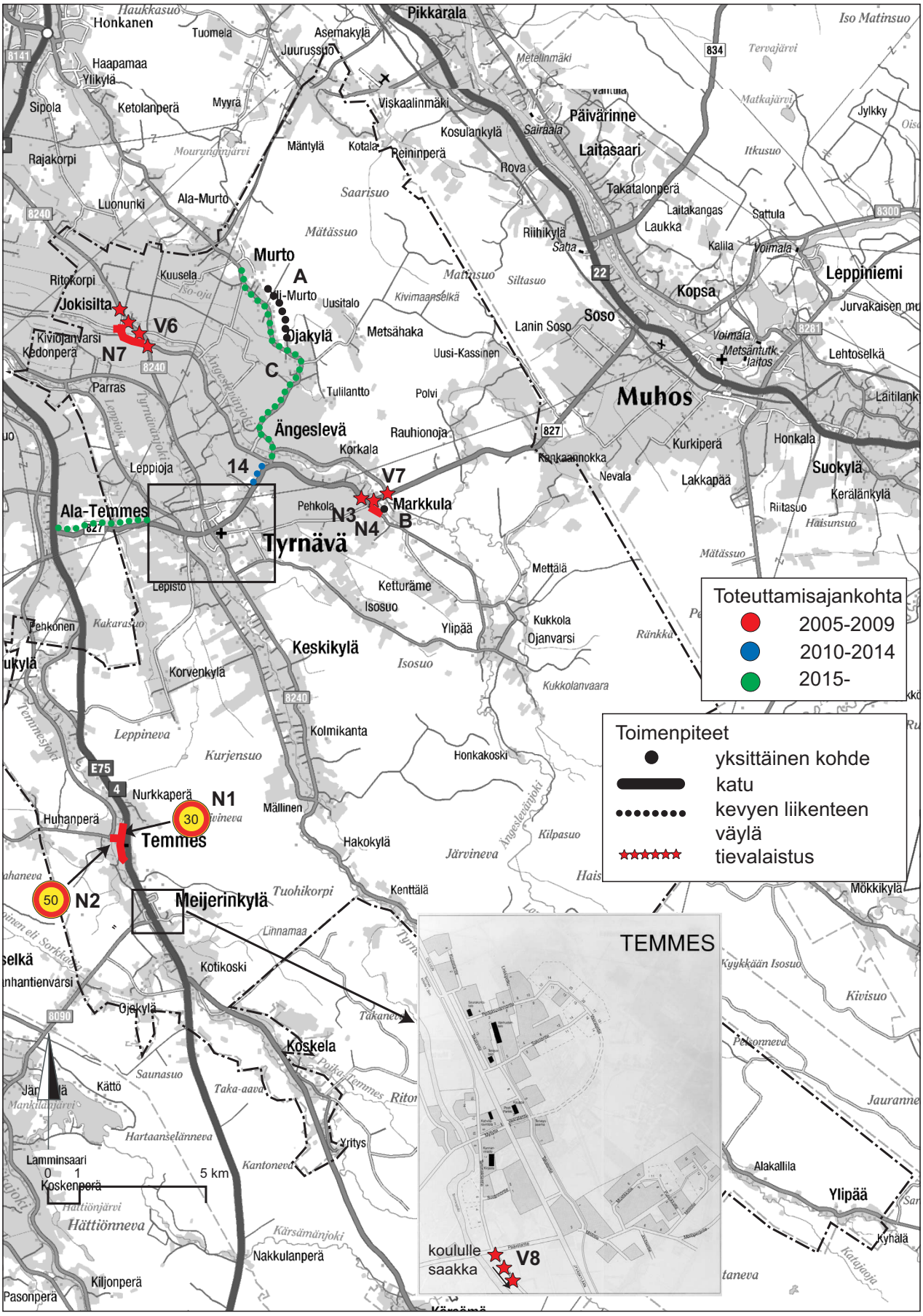
Kuva 3 Ote vuonna 1995 valmistuneesta Tyrnävän tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelmasta, Kirkkotien ja Vanhatien liittymä.

Kohde ja toimenpide		toteutusvuodet ja kustannus [1000]			pituus määrä	tot.vastuu		Tarva-laskelma		Tierekisteriosoitteet					Lisätietoja
										tie	alku		loppu		
		2005-2009	2010-2014	2015-	[km, kpl]	kunta	tieh.	toimenpide	hevaväh.	nro	tie-osa	alku paalu	tie-osa	loppu-paalu	
Nopeusrajoitusmuutokset															
N1	Temmeksen kirkkotie 80km/h -> 30 km/h	4			1,50	x									
N2	Heinijärventie 80 km/h -> 50 km/h	2			0,50		x	686	0,00	18601	1	0	1	550	Vt 4:ltä sillan yli
N3	Muhostie 80 km/h -> 60 km/h	4			1,00		x	685	0,01	827	3	0	3	1000	Markkulassa
N4	Ängeslevän Ylipääntie 80 km/h -> 60 km/h	2			0,70		x	685	0,00	18613	1	0	1	700	koulun lähelle
N5	Leppiojantie 60 km/h -> 40 km/h	2			0,40		x	676,67	0,00	18633	1	750	1	350	taajama- ja aluerajoituksen laajentaminen
N5	Seppäläntien alue -> 40 km/h-alue	1				x									taajama- ja aluerajoituksen laajentaminen
N6	Tupostie 80 km/h -> 50 km/h	1			0,70	x	x	686	0,01	8240	2	5143	2	5443	taajama-alueen laajentaminen
N7	Jokisillan koulun lähitiet -> 40 km/h	3			1,00	x									yksityisteitä
Valaistuskohteet															
V1a	Leppiojantien alkupää	10			0,80	x	x	362	0,00	18633	1	50	1	850	V1a ja V1b samanaikaisesti
V1b	Seppäläntie ja kevyen liikenteen väylä välillä Seppäläntie-Välttikuja	4			0,30	x									
V2	Vanhatie, Kirkkotie, Muhostie, Tupostie					x	x								valaistuksen saneeraaminen
V3	Tupostie	10			0,80	x	x	362	0,04	8240	2	4600	2	5443	kohteet V1a, V2, V3, V4, V5 mahdollisesti
V4	Mäläskänsuora Kirkonkylän puoleinen pää	8			0,70	x	x	362	0,00	827	1	3380	1	4080	samanaikaisesti
V5	Kirkkotie/Kylmäläntie	16			1,30	x	x	362	0,00	8240	3	980	4	700	
V6	Tupostie	18			1,50		x	362	0,01	8240	1	5600	2	0	Jokisillan koulun kohdalla
V7	Muhostie	12			1,00		x	362	0,01	827	3	0	3	1000	Markkulassa
V8	Koulutie, Temmes	9			0,75	x									Paavolantiestä koululle, yksityistie
V9	kevyen liikenteen reitti Keskikyläntieltä Kaakilantielle	6			0,50	x									
V10	Keskikyläntie	13			1,10	x	x	362	0,00	18610	1	0	1	1100	
V11	"Vanha Ylitalontie"	2			0,15	x									Kevyen liikenteen väylä kirkon eteläpuolitse

Kohde ja toimenpide		toteutusvuodet ja kustannus [1000]			pituus määrä	tot.vastuu		Tarva-laskelma		Tierekisteriosoitteet					Lisätietoja
										tie	alku		loppu		
		2005-2009	2010-2014	2015-	[km, kpl]	kunta	tieh.	toimenpide	heva väh.	nro	tie-osa	alku paalu	tie-osa	loppu-paalu	
Rakenteelliset toimenpiteet															
1a	Kirkkotien ja Kaakilantien liittymä	10			1	x	x	287	0,00	8240	3	580	3	580	liittymäalueen korotus, vrt. nyk. Kirkkotie/Ylitalontie
1b	Kirkkotie terveyskeskuksesta Isosuontielle	0					x	101	0,01	8240	3	260			kevyen liikenteen väylä
2a	Kirkkotien ja Vanhatien kiertoliittymä	250			1		x	288	0,09	827	2	0	2	0	myös suojatie Kirkkotiellä liittymän eteläpuolella
2b	Kirkkotiellä suojatie Valiontien liittymässä	5			1	x	x	281	0,00	8240	2	6120	2	6120	saareke
3	Mankilantie	50			0,30	x									pihakaduksi
3	Valiontie	10			0,10	x									osittain kevyen liikenteen väylä
4	Ruumentie	50			0,15	x									sekaväylä, johtaa Kirkkotien kevyen liikenteen väylälle
5	Vanhatie välillä Tyrnävänjoen silta-Kirkkotie		x		0,40	x	x	658	0,03	827	1	4600	1	5120	tien parannus taajamatieksi
6	Koulutieltä Leuhturikujalle		170		0,35	x									kevyen liikenteen väylä ja silta
7	Koulutie		70		0,35	x									kevyen liikenteen väylä
8	Ketolantie		160		0,80	x									kevyen liikenteen väylä
9	Kaakilantie		60		0,30	x									kevyen liikenteen väylä
10	Villentie		160		0,80	x									kevyen liikenteen väylä
11	Ahintie		100		0,50	x									kevyen liikenteen väylä
12	Kotimetsäntie		100		0,50	x									kevyen liikenteen väylä
13	Tehtaantie		40		0,20	x									kevyen liikenteen väylä
14	Muhosväylä Kotimetsästä Ängeslevälle		140		1,40		x	101	0,01	827	2	1500	2	2860	kevyen liikenteen väylä
15	Muhosväylän ja Kotimetsäntien liittymä			200	1,00	x	x	131	0,01	827	2	1500	2	1500	alikulkuun varaudutaan kaavoituksessa
16	kevyen liikenteen väylä Kirkkotieltä Peilipojantielle			x	0,60	x									kevyen liikenteen väylä
A	Ojakylä-Murto kevyen liikenteen reitti	x			1,60	x									kärrytien parantamismahdollisuudet selvitetään
B	kevyen liikenteen silta Markkuun koulun kohdalle	x			0,40	x									yhteysmahdollisuudet joen yli selvitetään
C	kevyen liikenteen väyliä	x	x	x		x	x								kaavavarauksia, toteutus maankäytön mukaan
	Yhteensä	502	1000	200					0,2						



Kuva 4 Toimenpiteet Tyrnävän Kirkonkylässä



Kuva 5 Toimenpiteet Tyrnävän haja-asutusalueella

5 TAVOITEVERKKO

5.1 Nykytilanne

Tyrnävän taajaman läpi kulkee seudullinen pääväylä (mt 827, Vanhatie ja Muhosväylä) itä-länsisuunnassa. Alueellinen pääväylä (mt 8240, Tupostie ja Kirkkotie) halkaisee taajaman pohjois-eteläsuunnassa. Nämä tiet jakavat taajamaan neljään, lähes yhtä suureen osaan. Taajaman länsireunaa rajaavat paikallistiet (pt 18610, Keskikyläntie ja pt 18633, Leppiojantie).

Taajamassa kokoojaväyliä ovat Ketolantie, Koulutie-Tehtaantie, Villentie, Ahintie, Mankilantie, Kaakilantien pohjoisosa, Pytinkitie, Ylitalontie ja Suksitie, Aavanlaita sekä Kotimetsän alueella Kotimetsäntie.

Kevyen liikenteen verkko muodostuu erillistä kevyen liikenteen väylistä ja liityntäkaduista. Erillisiä väyliä on Vanhatien, Muhosväylän, Kirkkotien ja Tupostien varsilla sekä muutamien korteleiden sisällä.

5.2 Tavoiteliikenneverkko

Vuonna 1995 laadittua tie ja katuverkko- sekä kevyen liikenteen verkkosuunnitelmaa on muutettu, koska yleiskaavassa esitettävät maankäyttöalueet ovat muuttuneet vuoden 1995 tilanteesta.

Liikenneverkko tukeutuu vahvasti nykyiseen olemassa olevaan liikenneverkkoon. Nykyiset pää- ja kokoojaväylät säilyvät. Uusille maankäyttöalueille rakennetaan pääsääntöisesti uudet, omat kokoojaväylänsä. Nykyisiä kokoojaväyliä käytetään Kirkkotien itäpuolisilla uusilla asuinalueilla. Liikenneverkkokuvaan on piirretty pää- ja kokoojaväylät. Uudet kokoojaväylät on piirretty maankäyttöalueiden sisällä suuntaa-antavasti. Uusien maankäyttöalueiden liikenneverkko tarkentuu asemakaavoituksen yhteydessä.

Kevyen liikenteen verkon suunnittelussa on käytetty mahdollisimman paljon liityntäkatuja, joilla on alhaiset ajonopeudet. Tiet ylitetään tasossa, koska taajamassa on alhaiset nopeusrajoitukset ja liikennemäärät kohtuullisen pieniä. Suunniteltu alikulkukäytäviä on Kotimetsän kohdalla Muhosväylän alitse. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetään suojateiden turvallisuutta lisäävät rakenteelliset toimenpiteet. Liikenneverkkokarttaan on piirretty kevyen liikenteen pää- ja alueväylät, ulkoilureitit on kuvattu kaavakartalla.

6 JATKOTOIMENPITEET

Tyrnävän tekninen lautakunta käsittelee liikenneturvallisuussuunnitelman ja pyytää lausunnot Oulun tiepiiriltä ja tarvittaessa muilta hallintokunnilta. Kunnanhallitus ja tarvittaessa kunnan valtuusto käsittelee ja hyväksyy suunnitelman. Tieverkkosuunnitelma hyväksytään yleiskaavassa.

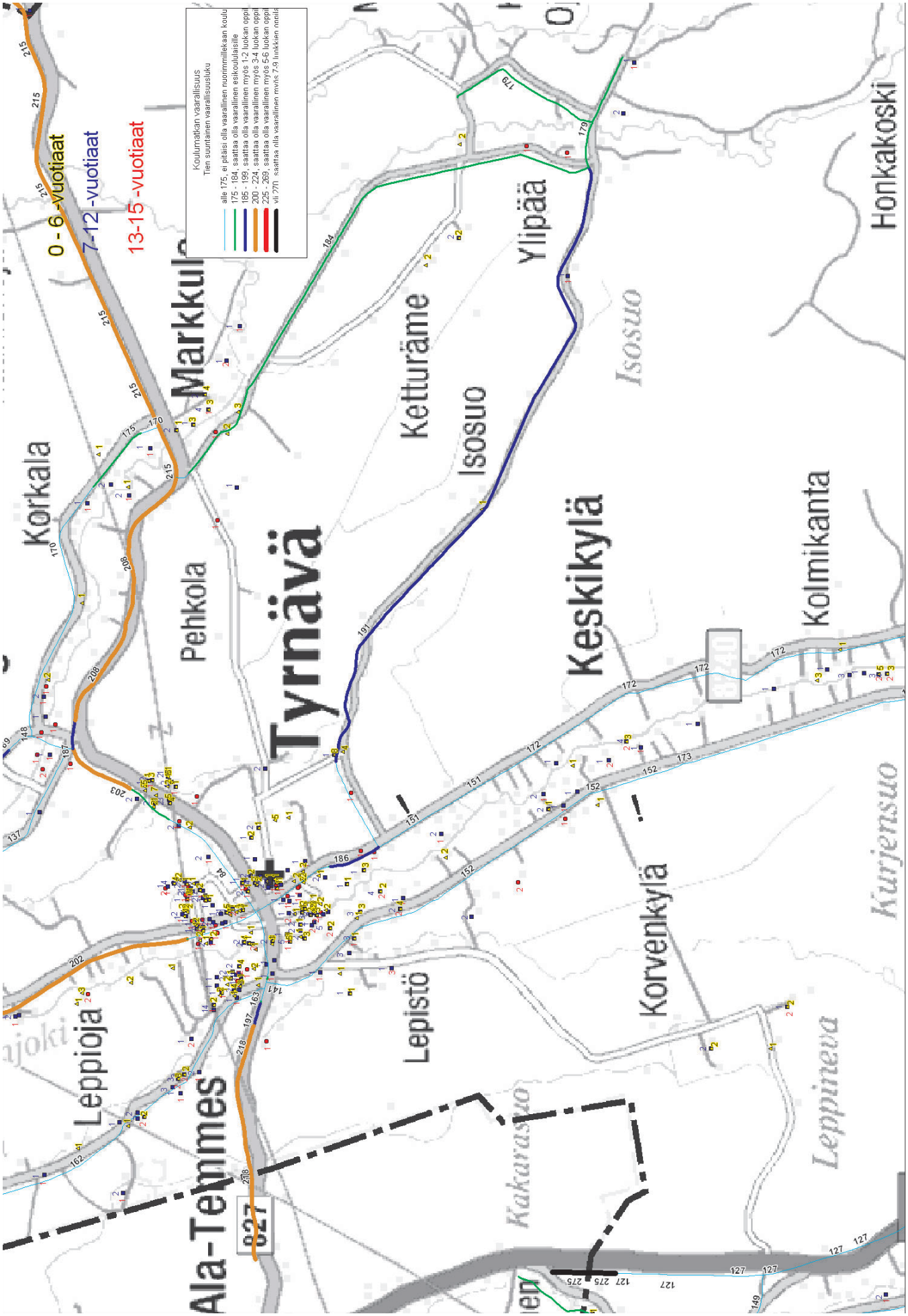
Osa toimenpide-esityksistä voidaan toteuttaa välittömästi. Suuri osa esityksistä edellyttää tarkempia toteuttamissuunnitelmia. Kiireellisimpien hankkeiden suunnittelu tulisi käynnistää mahdollisimman pian.

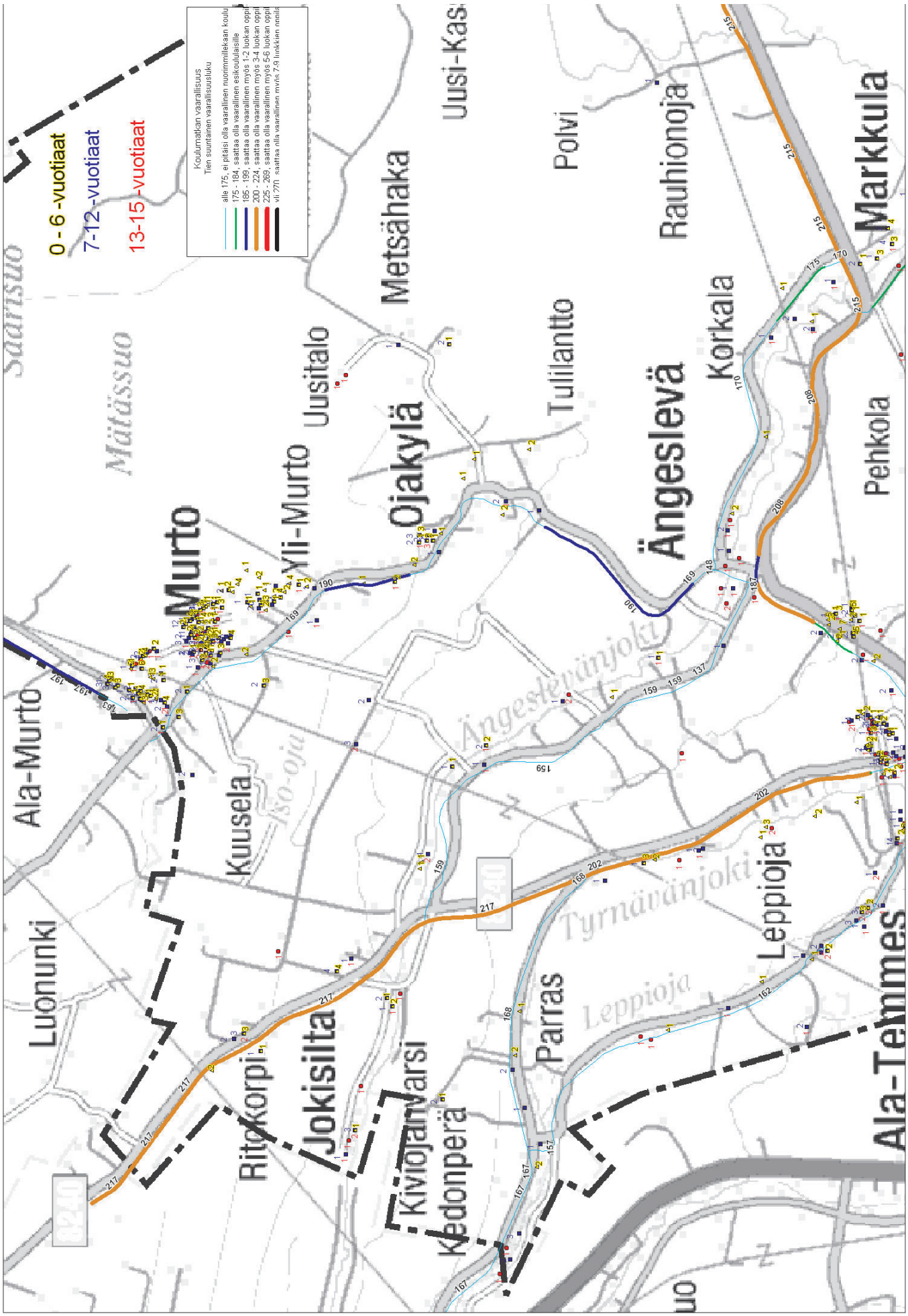
Päävastuu liikenneturvallisuuden seurannasta ja toteuttamisesta on kunnalla, tiepiirillä ja poliisilla. Liikenneturvallisuus voi parantua vain, jos toimenpideohjelmaa toteutetaan riittävän laajana ja riittävän nopeasti.

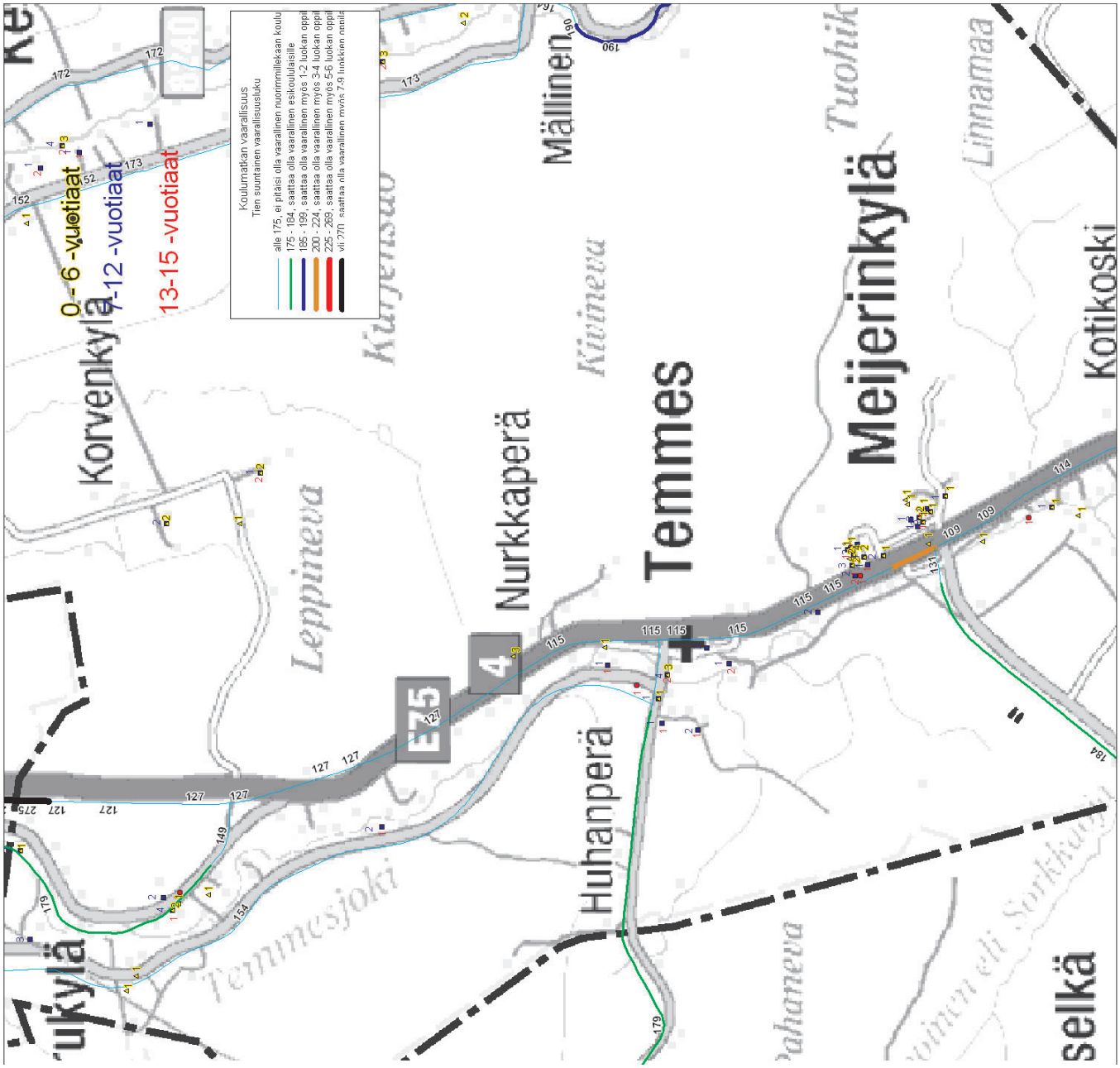
Hyvin merkittävä osa liikenneturvallisuustyötä on liikennekasvatuksen tehokas ja kattava antaminen kaikille kuntalaisille. Tyrnävän liikennekasvatusta on suunniteltu osana Lakeuden liikennekasvatussuunnitelmaa, joka on laadittu 1990-luvulla. Suunnitelma on vanhentunut ja se on tarpeen päivittää. Samalla kunnan hallintokuntien suunnitelmallista liikenneturvallisuustyötä voidaan aktivoida.

Tyrnävä kuuluu Lakeuden liikenneturvallisuusryhmään, jossa on mukana Liminka, Lumijoki ja Rantsila. Lisäksi Tyrnävä on mukana Oulun seudun liikenneturvallisuusyhteistyössä. Lakeuden ryhmän toimintaa kannattaa jatkaa ja Oulun seudun kanssa on mahdollista järjestää suurempia liikenneturvallisuustapahtumia ja saada toiminnalle laajempaa julkisuutta. Tarkempi Tyrnävän liikenneturvallisuustyön organisointi tehdään osana liikennekasvatussuunnitelmaa.

Kunnan ja tiepiirin tulee olla kiinteässä yhteistyössä sekä yhteisten että vain toisen vastuulla olevien hankkeiden toteuttamisessa. Kunnan ja tiepiirin edustajat kokoontuvat tarvittaessa useammin kuin varsinainen liikenneturvallisuusryhmä.


Koulumatkan vaarallisuus
Ten suuntainen vaarallisuusluku
alle 175, ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekaan koulu
175 - 184, saattaa olla vaarallinen esikoululaisille
185 - 199, saattaa olla vaarallinen myös 1-2 luokan oppi
200 - 224, saattaa olla vaarallinen myös 3-4 luokan oppi
225 - 269, saattaa olla vaarallinen myös 5-6 luokan oppi
yli 270, saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien oppil
0 - 6 -vuotiaat
7-12 -vuotiaat
13-15 -vuotiaat
Korkala
Markkula
Pehkola
Tyrnävä
Ketturäme
Isosuo
Ylipää
Isosuo
Honkakoski
Keskikylä
Kolmikanta
Korvenkylä
Lepistö
Leppioja
Ala-Temmes
Kurjensuo
Leppineva
Kakarasto
827


0 - 6 -vuotiaat
7-12 -vuotiaat
13-15 -vuotiaat
Koulumatkan vaarallisuus
Tien suuntainen vaarallisuusluku
alle 175 , ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekaan koulu
175 - 184, saattaa olla vaarallinen esikoululaisille
185 - 199, saattaa olla vaarallinen myös 1-2 luokan oppi
200 - 224, saattaa olla vaarallinen myös 3-4 luokan oppil
225 - 269, saattaa olla vaarallinen myös 5-6 luokan oppil
yli 270 saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien nenlä
Saarisuo
Mätässuo
Murto
Ala-Murto
Luonunki
Kuusela
Iso-oja
Yli-Murto
Uusitalo
Ojakylä
Metsähaka
Uusi-Kas
Tulilantto
Polvi
Ängeslevä
Korkala
Rauhionoja
Markkula
Pehkola
Ängeslevänjoki
Tyrnävänjoki
Leppioja
Leppioja
Parras
Kedonperä
Kivioja
Varsi
Jokisilta
Ritokorpi
Ala-Temmes


0 - 6 -vuotiaat
7-12 -vuotiaat
13-15 -vuotiaat
Koulumatkan vaarallisuus
Tien suuntainen vaarallisuusluku
alle 175, ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekaan koulu
175 - 184, saattaa olla vaarallinen esikoululaisille
185 - 199, saattaa olla vaarallinen myös 1-2 luokan oppil
200 - 224, saattaa olla vaarallinen myös 3-4 luokan oppil
225 - 269, saattaa olla vaarallinen myös 5-6 luokan oppil
yli 270, saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien oppila
Korvenkylä
Leppineva
Kuusensuo
Nurkkaperä
Mällinen
Kiuineva
Temmes
Huhanperä
Temmesjoki
Meijerinkylä
Tuohik
Limmaa
Kotikoski
E75
4

Kirkonkylän osayleiskaava
TAVOITELIIKENNEVERKKO
Seudullinen pääväylä
Alueellinen pääväylä
Kokoojaväylä
Kevyen liikenteen väylä
Sekaväylä
0 0,2 0,5 1,0 km
Tupostie (M8240)
Leppiojantie (P18633)
Tievaraus
Mäläskänsuora (M827)
pihakatu
Vanhatie (M827)
Kirkkotie (M8240)
Keskikyläntie (P18610)

Liite 2
1/1