

# **Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan liikenneturvallisuussuunnitelma**

Kaakkois-Suomen tiepiiri  
Pieksämäen kaupunki  
Pieksämäen maalaiskunta

LT-Konsultit Oy

Pieksämäki 2000

Helsinki 2000

## TIIVISTELMÄ

Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan liikenneturvallisuuksuunnitelmasa on selvitetty liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet, laadittu toimenpideohjelma niiden parantamiseksi ja esitetty periaate nopeusrajoitusten järjestämiseksi. Lisäksi työssä on selvitetty liikenneturvallisuusvalistuksen nykytila ja esitetty menettelytapoja liikenneturvallisuusvalistuksen järjestämiseksi.

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita kartoitettiin haastatteleamalla hallintokuntien, taksin ja joukkoliikenteen edustajia, käsittelemällä liikenneturvallisuuteen liittyvät aloitteet, tutkimalla Naarajärven oppilaskyselyn tuloksia, mittamalla ajonopeuksia Pieksämäen kaupungissa ja Naarajärven taajamassa sekä tekemällä onnettomuusanalyysi ja maastokäyntejä.

Viisivuotisjaksolla 1994 – 1998 sattui suunnittelualueen yleisillä teillä 66 poliisin tietoon tullutta henkilövahinko-onnettomuutta, joista 6 johti liikennekuolemiin. Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan kaduilla ja kaavateillä on tarkasteluajanjaksolla sattunut yhteensä 96 henkilövahinko-onnettomuutta. Yleisten teiden kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista 39 % on ollut suistumisonnettomuuksia, kun taas Pieksämäen kaupungin kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista 52 % oli kevyen liikenteen onnettomuuksia

Toimenpideohjelma muodostettiin ongelmakohdeanalyysissä esiin tulleista kohteista ja siinä on kaikkiaan 41 hanketta. Toimenpiteet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan, joista ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeet on tarkoitus toteuttaa kolmen seuraavan vuoden aikana.

Tärkeä osa toimenpideohjelmaa oli nopeusrajoitusjärjestelmän laatiminen taajamiin. Taajamien ajonopeuksilla on suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen ja erityisesti jalankulku- ja pyöräilijäonnettomuuksien vakavuuteen. Nopeusrajoitusten muutokset toteutetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa taajamien yleisrajoitukseksi asetetaan 40 km/h. Joillekin sisääntuloille jää nopeusrajoitus 50 km/h ja joillekin asuinalueille asetetaan 30 km/h nopeusrajoitus. Tavoitetilanteessa kaikilla asuinalueilla sekä Keskuskadun ydinkeskustan jaksolla on 30 km/h nopeusrajoitus.

Liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi perustetaan kaupungin ja maalaiskunnan yhteinen liikenneturvallisuustyöryhmä. Työryhmässä on jäseniä kaupungin ja maalaiskunnan edustajien lisäksi Tielaitokselta, poliisilta, Liikenneturvasta ja alueen eri järjestöistä. Työryhmän tehtävänä on seurata liikenneturvallisuuden kehitystä, liikenneympäristön muutoksia ja toimenpiteiden toteutumista, liikennekäyttäytymisen muutoksia, tehtyjä suunnitelmia ja toimenpide-ehdotuksia sekä palautetta yleisöltä. Lähivuosien liikenneturvallisuustyön painopisteet ovat autoliikenteen rauhoittaminen etenkin koulujen ja päiväkotien lähietäisyydeltä, turvavälineiden käytön lisääminen, ajonopeuksien pienentäminen sekä kulkuväylien esteettömyyden turvaaminen.



## ALKUSANAT

Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma on laadittu Kaakkois-Suomen tiepiirin, Pieksämäen kaupungin ja Pieksämäen maalaiskunnan toimeksiannosta LT-Konsultit Oy:ssä. Suunnitelman laatiminen on käynnistynyt syyskuussa 1999 ja työ on valmistunut lokakuussa 2000.

Suunnitelman laadintaa on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet:

Leena Muoniovaara, pj	Pieksämäen kaupunki
Timo Kauppinen	Pieksämäen kaupunki
Ari Haikarainen	Pieksämäen kaupunki
Tapani Mähönen	Pieksämäen maalaiskunta
Maire Karhu	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Ossi Lavonen	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Martti Halmela	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Reijo Tarkiainen	Liikenneturva
Tarmo Hämäläinen	Poliisi

LT-Konsultit Oy:ssä työstä on vastannut DI Risto Jounila. Suunnittelutyöhön on osallistunut lisäksi tekn.yo. Riikka Kallio.

Suunnitelmassa on selvitetty liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet, laadittu toimenpideohjelma niiden parantamiseksi ja esitetty periaate nopeusrajoitusten järjestämiseksi. Lisäksi työssä on selvitetty liikenneturvallisuuksvalistuksen nykytila ja esitetty menettelytapoja liikenneturvallisuuksvalistuksen järjestämiseksi.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman kanssa yhtä aikaa on laadittu ideasuunnitelma Pieksämäen keskustan katutilojen ja Hiekkapurontien ja Vanhan Mikkelintien risteyksen parantamistoimenpiteiksi. Töiden laatijat ovat tehneet yhteistyötä näiden alueiden parantamistoimenpiteiden määrittämisen osalta.

Suunnitelma on raportoitu tämän yhteenvetoraportin lisäksi teknisenä suunnitelmakansiona. Suunnitelmakansiossa on työn aikana kootut tiedot liikenneturvallisuuden nykytilasta, tehdyistä haastatteluista ja ongelmakohteista. Suunnitelmakansio on luovutettu työn tilaajille.



## SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ

ALKUSANAT

SISÄLTÖ 7

---

1 JOHDANTO 9

2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA 10

2.1 Maankäyttö ja liikenneympäristö 10

2.2 Liikenneonnettomuudet 14

2.3 Nopeusrajoitukset ja nopeusmittaukset 23

2.4 Haastattelut 25

2.5 Aloitteet 26

2.6 Liikennekasvatuksen nykytila 26

2.7 Yhteenveto ongelmakohteista 28

3 SUUNNITELMATILANNE JA AIKAISEMPI  
LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA 29

3.1 Suunnitelmatilanne 29

3.2 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma 29

4 LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN TAVOITTEET 32

5 TOIMENPIDEOHJELMA 33

5.1 Parantamistoimenpiteiden määrittely 33

5.2 Parantamistoimenpiteet 33

5.3 Nopeusrajoitukset 38

5.4 Kustannukset 39

5.5 Toimenpiteiden vaikutukset 40

6 KOULUTUKSEN, VALISTUKSEN JA TIEDOTTAMISEN  
KEHITTÄMINEN 41

6.1 Liikenneturvallisuustyöryhmän lähtökohdat 41

6.2 Toimenpiteiden ja tavoitteiden seuranta 41

6.3 Onnettomuuksien seuranta 42

6.4 Liikenneturvallisuustyön painopisteet 43

KIRJALLISUUSLUETTELO

YHTEYSTIEDOT

LIITTEET

## KUVAT

Kuva 1. Suunnittelualue.	10
Kuva 2. Teiden toiminnallinen luokitus.	11
Kuva 3. Pieksämäen kaupungin katuverkko.	12
Kuva 4. Naarajärven taajaman tie- ja katuverkko.	13
Kuva 5. Yleisillä teillä vuosina 1994 – 1998 tapahtuneet henkilövahinko- onnettomuudet.	15
Kuva 6. Suunnittelualueen yleisten teiden henkilövahinko-onnettomuudet verrattuna kaikkiin Suomen yleisiin teihin.	16
Kuva 7. Pieksämäen kaupungissa vuosina 1994 – 1998 tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet.	21
Kuva 8. Leveät ja suorat kadut houkuttelevat suuriin nopeuksiin.	25
Kuva 9. Keskuskatu.	28
Kuva 10. Periaateratkaisu suojatiekavennuksesta.	34
Kuva 11. Suojateiden havaittavuutta parannetaan päällystemateriaalieroin.	35
Kuva 12. Esimerkki taajaman porttikohdasta kasvillisuuden ja valaistuksen avulla toteutettuna.	36
Kuva 13. Joroistentien ja Kaakinmäentien liittymä.	36
Kuva 14. Jukolantien liittymä Naarajärven taajamassa.	37
Kuva 15. Valtatie 23.	38

## TAULUKOT

Taulukko 1. Yleisten teiden onnettomuuksien vuosittainen jakauma.	15
Taulukko 2. Yleisten teiden henkilövahinko-onnettomuudet luokittain ja olosuhteen mukaan.	17
Taulukko 3. Henkilövahinko-onnettomuuksien kasaumapaikat yleisillä teillä.	18
Taulukko 4. Keskimääräiset henkilövahinko-onnettomuusasteet ja – onnettomuustiheydet Suomen teillä.	18
Taulukko 5. Pieksämäen kaupungin onnettomuuksien vuosittainen jakauma.	20
Taulukko 6. Pieksämäen kaupungin henkilövahinko-onnettomuudet luokittain ja olosuhteen mukaan.	21
Taulukko 7. Henkilövahinko-onnettomuuksien kasaumapaikat Pieksämäen kaupungissa.	22

## 1 JOHDANTO

Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan alueelle on edellisen kerran tehty liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 1984. Tämän jälkeen liikenneympäristö ja liikennemäärät ovat muuttuneet, minkä takia uuden liikenneturvallisuussuunnitelman teko oli ajankohtaista. Tässä liikenneturvallisuussuunnitelmassa käsitellään edellisen tapaan sekä Pieksämäen kaupungin että Pieksämäen maalaiskunnan aluetta.

Suunnitelman keskeisenä tavoitteena on ollut selvittää minkälaisin, lähinnä tie- ja liikenneteknisin keinoin onnettomuuksien määrää voidaan vähentää ja niiden vakavuusastetta lieventää. Tavoitteena on ollut selvittää myös miten liikenteessä koettua turvattomuuden tunnetta voidaan vähentää.

Koulutus, valistus ja tiedotusosan keskeisin tavoite on ollut lisätä kuntalaisten liikennetietoutta ja turvavälineiden käyttöä, ja täten helpottaa heitä selviytymään liikenteestä entistä turvallisemmin.

Onnettomuuksien analysoinnin lähtötietoina on yleisten teiden osalta käytetty Tielaitoksen onnettomuusrekisteriä vuosilta 1994 – 1998. Pieksämäen kaupungin katujen osalta käytettiin poliisin tietoon tulleita henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia vuosilta 1994 – 1998. Nämä eivät olleet valmiiksi tilastoitu, joten tilastointi ja paikannus tehtiin työn aikana.

Liikennevalistuksen nykytilaa ja liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohtia selvitettiin haastatteleamalla hallintokuntien, poliisin, taksin ja paikallisliikenteen edustajia sekä tarkastelemalla Naarajärven oppilaskyselyn muistiota ja liikenneturvallisuusaloitteita. Muita lähtötietoja työssä olivat aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma, Tielaitoksen tierekisteri, Pieksämäen asemakaava, liikenneverkko- ja maankäyttösuunnitelmat ja maastokäynnit.

Tässä suunnitelmassa esitetään liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisten kohteiden parannustoimenpiteet sekä niiden arvioitu kustannus, kiireellisyys ja toteutuksen vastuutaho. Lisäksi esitetään periaatteet ja ensimmäinen vaihe nopeusrajoitusten alentamiseksi Pieksämäen kaupungin ja Naarajärven taajaman alueilla.

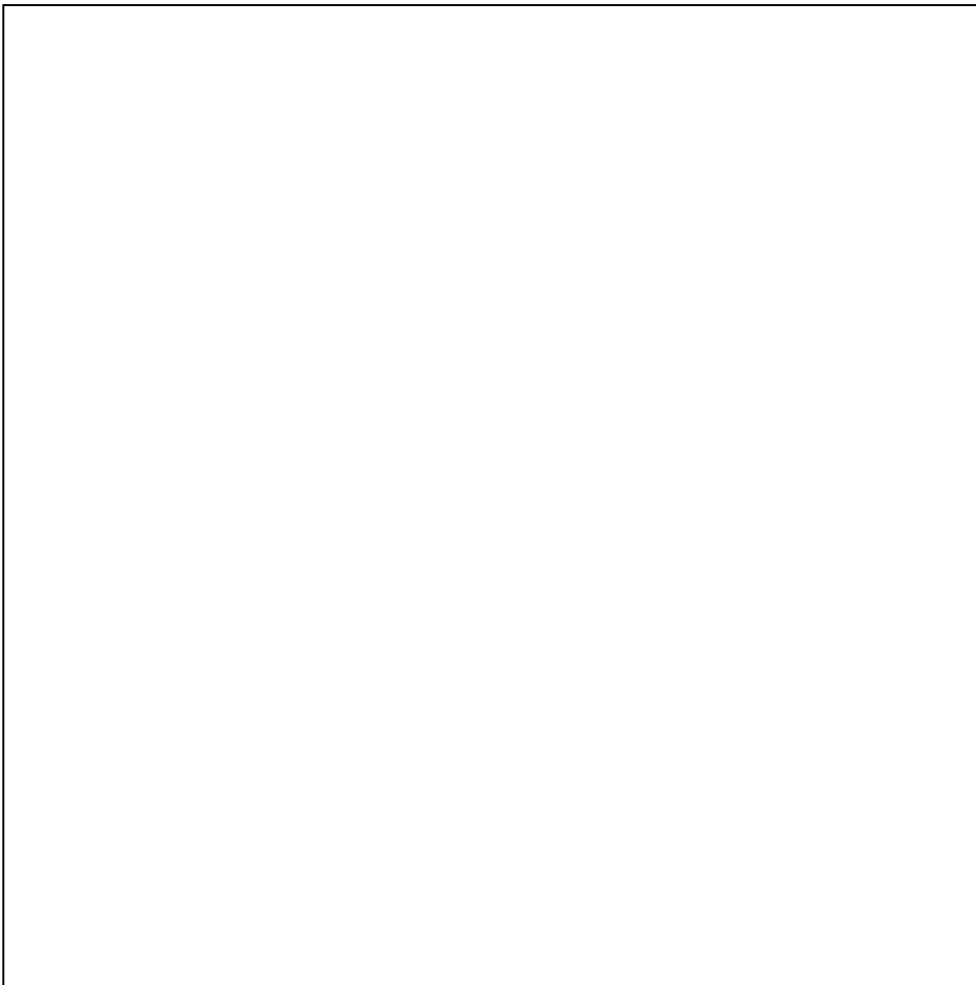
Koulutus-, valistus- ja tiedotusosassa esitetään kunnan eri hallintokuntien tavoitteet liikenneturvallisuustyölle sekä toimenpiteet, joilla ne pyritään saavuttamaan.

## 2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA

### 2.1 Maankäyttö ja liikenneympäristö

#### Sijainti ja maankäyttö

Pieksämäen kaupunki ja maalaiskunta sijaitsevat Itä-Suomen läänissä Etelä-Savon maakunnassa. Pieksämäen kaupunki ja Pieksämäen maalaiskunnan puolella sijaitseva Naarajärven taajama muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden ja yhtenäisen taajama-alueen (kuva 1).



*Kuva 1. Suunnittelualue.*

Vuonna 1999 Pieksämäen kaupungin väkiluku oli noin 13 200, josta 96,8 % asui taajamassa. Ammatissa toimivaa väestöä oli noin 6 500. Kaupungin työntekijöistä noin 40 % työskenteli palveluissa, 24 % teollisuudessa ja rakentamisessa, 13 % kaupan alalla ja 16 % kuljetusalalla.

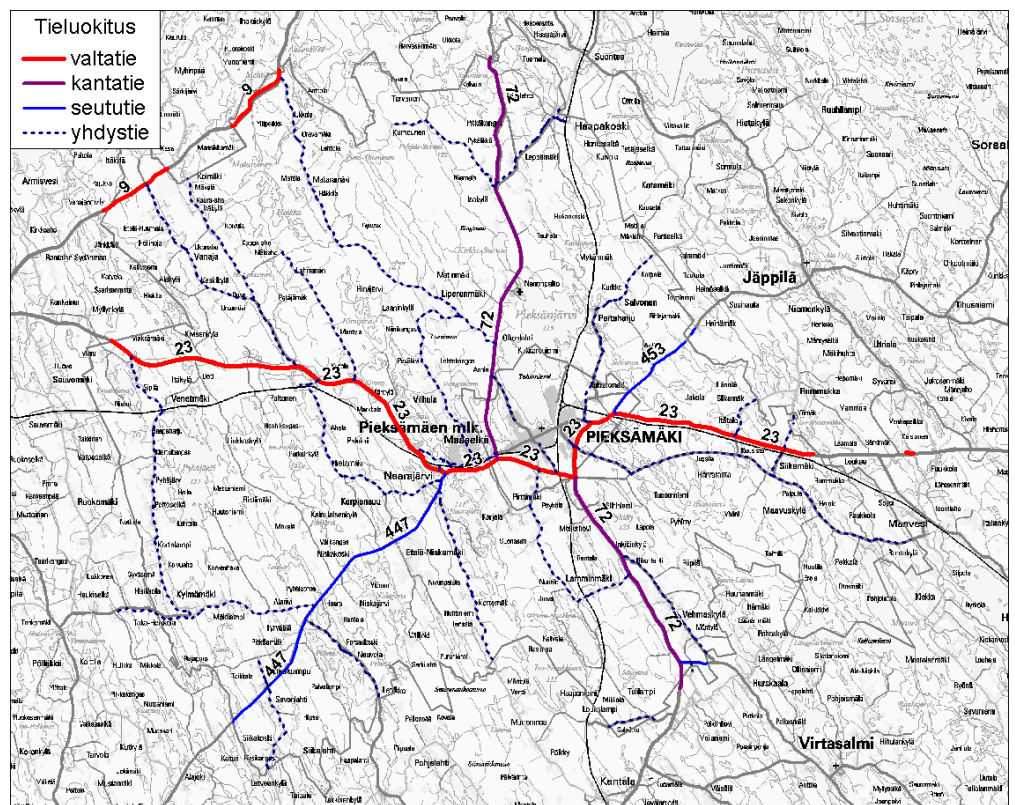
Pieksämäen maalaiskunta on "reikäleipäkunta" Pieksämäen kaupungin ympärillä. Maalaiskunnassa oli vuonna 1999 noin 6 800 asukasta, joista 47,6 % asui taajamassa. Maalaiskunnan suurin taajama on Naarajärvi. Väestöstä noin 3 200 oli ammatissa toimivia. Kunnan työpaikoista noin 35 % oli palveluissa, 22 % alkutuotannossa, 22 % teollisuudessa ja rakentamisessa ja 10 % kuljetusalalla.

Pieksämäen kaupungissa asutus, palvelulinkeinit ja kaupan työpaikat ovat lomittuneet, mutta teollisuus on eriytynyt omille alueilleen. Kaupungin keskusta on sekä kaupan, hallinnon että palvelujen keskus. Suurimmat teollisuusalueet sijaitsevat Länsiväylän varrella, Joroistentien varrella ja kaupungin koillisnurkassa. Kaupungin keskusta on tiivis ja kaupunkimainen. Keskustan ulkopuoliset asuinalueet ovat pientalovaltaisia. Uutta asutusta on suunnitteilla Nokkalaan ja Teollisuuskylän liepeille sekä Kukkaromäkeen ja Vangasjärven rannalle.

Naarajärven taajamassa asutus ja työpaikat ovat eriytyneet toisistaan. Kaupat ja palvelut sijaitsevat taajaman keskuksessa, ja asutus sen pohjoispuolella sekä jonkin verran Jyväskylätien ja valtatie 23 eteläpuolella. Työpaikat ovat keskittyneet taajaman eteläpuolitse kulkevan radan varteen. Uutta asutusta on kehittymässä Leppäkankaalle.

### Tie- ja katuverkko

Pieksämäen kaupunki sijaitsee sekä valtateiden että rautateiden solmukohdassa. Pohjois-eteläsuunnassa kaupungin läpi kulkee Mikkeli – Suonenjoki kantatie 72 ja itä-länsisuunnassa Pori – Joensuu valtatie 23. Valtatie 23 kiertää kaupungin keskustan eteläpuolelta ja valtatie 72 itäpuolelta. Kuvassa 2 on suunnittelualan yleisten teiden toiminnallinen luokitus.



Kuva 2. Teiden toiminnallinen luokitus.

Pieksämäen kaupungin alueella yleiset tiet päättyvät kaupungin keskustaa lähestyttäessä. Kaupungin liikenteellisenä pääväylänä toimii itä-länsisuuntainen yhteys Länsiväylä – Keskuskatu – Kaakinmäentie. Etelästä sisääntuloliikennettä kaupungin keskustaan välittävät Vanha Mikkelin tie ja Joroistentie. Pohjoisen sisääntuloliikenne käyttää sekä Suonenjoentietä (kt 72) että Pohjoisentietä (Huvilakatua). Kaupungin sisäisistä väylistä Keskus-

katu on tärkein kaupungin sisäistä liikennettä välittävä väylä. Keskuskatu on samalla myös kaupan ja liike-elämän keskus. Kuvassa 3 on esitetty Pieksämäen kaupungin katuverkon jäsennöinti.

Muiden katujen luokittelu toiminnallisesti kokoojakatuihin ja yhdyskatuihin ei ole täysin selkeä. Kokoojakadut ja yhdyskadut eivät kaikilta osin eroa toisistaan teknisesti niin paljon, että liikenneverkko toimisi jäsentyneesti.



*Kuva 3. Pieksämäen kaupungin katuverkko.*

Pieksämäen kaupungin ja Naarajärven taajaman välistä liikennettä hoitaa Länsiväylä, joka jatkuu Jyväskylätienä (Vangasjärven paikallistie 15274) Naarajärven taajaman läpi. Naarajärven taajamassa pääliikennevirta kulkee Jyväskylätietä. Valtatie 23 kiertää taajaman etelä- ja itäpuolelta. Palvelut ja kaupat ovat keskittyneet Jyväskylätien varteen ja Seunalantien ja Vilhulan-

tien alkupäähän. Muita tärkeitä taajaman kokoojakatuja ovat Kehätie, Siilinkankaantie ja Jukolantie. Muut taajaman kadut ovat hiljaisia asuntokatuja. Kuvassa 4 on Naarajärven taajaman tie- ja katuverkon jäsennöinti.



*Kuva 4. Naarajärven taajaman tie- ja katuverkko.*

Suunnittelualueen yleisistä teistä suurin liikennemäärä on Vangasjärven paikallistiellä, valtatiellä 23 ja kantatiellä 72. Valtatien 23 liikennemäärä Varkauksen päin on 2 500 ajon/vrk ja Jyväskylään päin 1 900 ajon/vrk. Pieksämäen kaupungin kohdalla valtatie 23 liikennemäärä on 2 300 ajon/vrk. Kantatiellä 72 keskivuorokausiliikenne on Mikkeliin päin 2 500 ajon/vrk ja Suonenjoelle päin 1 400 – 2 100 ajon/vrk.

Naarajärven taajaman läpi kulkeva Vangasjärven paikallistie on vilkasliikenteinen, liikennemäärän vaihdellessa 2 300 ja 5 200 välillä. Vilhulantie ja Seunalantie ovat myös vilkasliikenteisiä keskustan kohdalla, mutta niiden liikennemäärät vähenevät nopeasti pohjoiseen päin mentäessä.

Pieksämäen kaupungin pääkadulla Keskuskadulla keskivuorokausiliikenne on 10 000 – 12 000 ajon/vrk. Eryyisen vilkasta liikenne on perjantaisin. Myös Keskuskadun poikkikaduilla keskustan kohdalla on melko vilkas liikenne, lii-

kennemäärien vaihdellessa 1 000 ja 4 000 välillä. Muiden katujen liikennemääristä ei ole tietoja. **Liitteessä 1** on esitetty yleisten teiden liikennemäärät ja **liitteessä 2** Pieksämäen kaupungin ja Naarajärven taajaman liikennemäärät.

### **Kevyt liikenne**

Pieksämäen kaupungin kevyen liikenteen verkko on melko kattava. Keskustan kaduilla on pääsääntöisesti joko jalkakäytävät tai kevyen liikenteen väylät. Pyörätieverkoston rungon muodostavat Keskuskadun, Kaakinmäenkadun, Länsiväylän, pohjoisten sisääntuloteiden ja Joroistentien kevyen liikenteen väylät (**liite 3**).

Kevyen liikenteen verkossa on kuitenkin vielä puutteita: Torikadulla tulisi jalkakäytävän sijasta olla kevyen liikenteen väylä, ja sen tulisi jatkua yhtenäisenä rautatieasemalta Hiekkapurontielle saakka. Huvilakadulla tulisi olla jalkakäytävä molemmin puolin katua, Savontielle tulisi olla pyörätie, Kaakinmäenkadulla saisi olla pyörätie molemmin puolin katua ja Hiekkapurontien loppupään jalkakäytävä pitäisi muuttaa pyörätieksi.

Naarajärven taajamassa kaikilla taajaman sisääntuloteilla ja kokoojakaduilla on kevyen liikenteen väylät. Lisäksi Vangasjärven rantaa kiertää virkistysreitti. Puutteita kevyen liikenteen verkossa on yhteys Leppäkankaan asuinalueelta keskustaan ja kevyen liikenteen eritasoristeämiset Naarajärven keskustan kohdalla Jyväskyläntiellä ja valtatiellä 23.

### **Joukkoliikenne**

Pieksämäen kaupunki on tärkeä rautateiden solmukohta. Idästä Pieksämäelle johtaa Jyväskylänrata, joka jatkuu länteen Savonlinnaan ja Joensuuhun. Pohjois-eteläsuunnassa kaupunkia halkoo Mikkelistä Kuopioon vievä Savonrata. Rautatiliikenne on ainoastaan kaukoliikennettä.

Paikallisliikennettä alueella hoitavat linja-autot. Linja-autojen reitit kulkevat Pieksämäen kaupungissa Länsiväylää, Keskuskatua, Kaakinmäenkatua, Kukkaroniementietä, Huvilakatua ja Kukkaromäentietä. Lisäksi autot tekevät pienen lenkin Tahiniemessä ja Kontiopuistossa. Pieksämäen linja-autoasema on rautatieaseman yhteydessä.

## **2.2 Liikenneonnettomuudet**

### **Yleiset tiet**

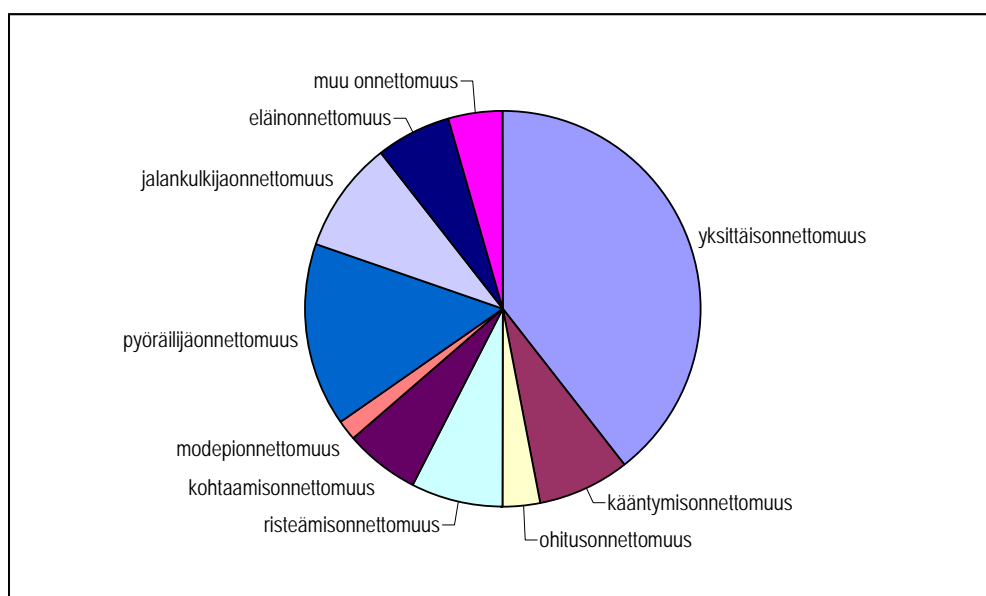
Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan yleisillä teillä on vuosina 1994–1998 sattunut yhteensä 231 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Näistä 66 on ollut henkilövahinko-onnettomuuksia ja 6 on johtanut liikennekuolemiin. Onnettomuuksien vuosittainen jakauma on esitetty taulukossa 1. Vuosina 1997–1998 on tapahtunut sekä henkilövahinko- että kaikkia onnettomuuksia keskimääräistä enemmän.

Taulukko 1. Yleisten teiden onnettomuuksien vuosittainen jakauma.

Vuosi	kaikki onnettomuudet	henkilövahinko-onnettomuudet
1994	41	11
1995	39	10
1996	40	12
1997	52	14
1998	59	19

Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista poliisin tietoon tulee noin 65 %, kun taas ainoastaan aineellisiin vahinkoihin johtaneista onnettomuuksista poliisille ilmoitetaan vain noin 40 %. Peltivaurioihin johtaneista onnettomuuksista vain eläinonnettomuuksien tilastoinnin voidaan katsoa olevan tarpeeksi luotettava. Tämän takia tässä onnettomuusanalyysissä tarkastellaan vain henkilövahinko-onnettomuuksia ja eläinonnettomuuksia.

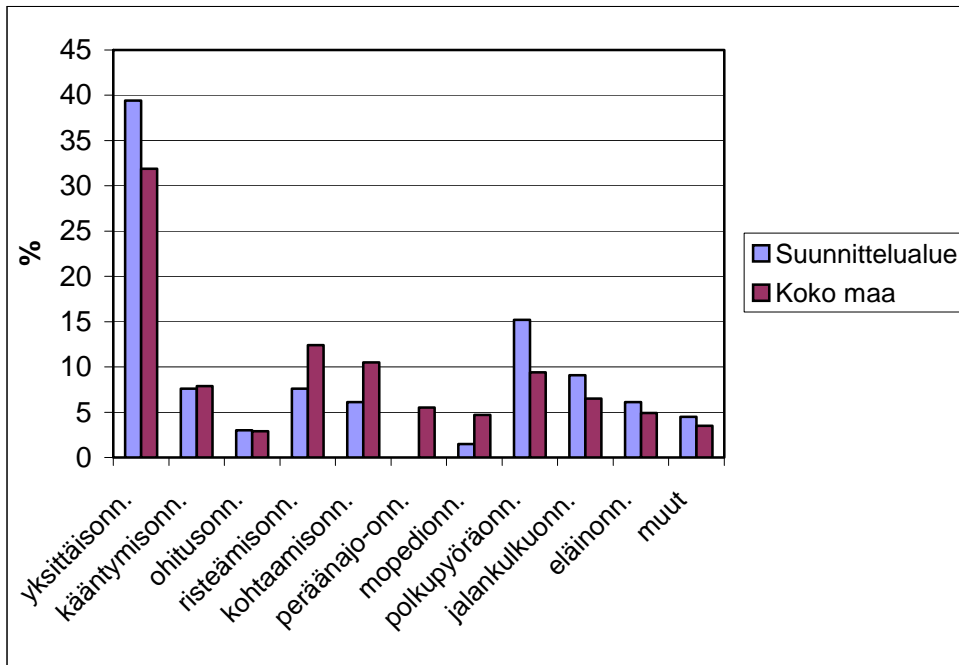
Henkilövahinko-onnettomuuksista suurin osa on ollut yksittäisonnettomuuksia, joista kaikki ovat olleet suistumisia. Myös pyöräilijä- ja jalankulkijaonnettomuuksia on ollut suhteellisen paljon. Pyöräilijäonnettomuuksista 5 ja jalankulkijaonnettomuuksista 2 on tapahtunut Naarajärven taajaman alueella. Henkilövahinko-onnettomuudet luokittain on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5. Yleisillä teillä vuosina 1994 – 1998 tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet.

Pieksämäen kaupungissa ja maalaiskunnassa on sattunut enemmän yksittäisonnettomuuksia, pyöräilijäonnettomuuksia, jalankulkuonnettomuuksia ja eläinonnettomuuksia verrattuna Suomen kaikilla yleisillä tiellä vuosina 1992–1996 sattuneisiin henkilövahinko-onnettomuuksiin. Suhteellisesti suuri polkupyörä- ja jalankulkijaonnettomuuksien määrä selittyy sillä, että valtatiet 23 ja 72 sekä paikallistie 15274 kulkevat sekä Pieksämäen kaupungin reuna-alueitten että Naarajärven taajaman läpi. Kohtaamis-, peräänajo- ja ris-

teämisonnettomuuksia sen sijaan on ollut vähemmän kuin Suomen teillä keskimäärin. Henkilövahinko-onnettomuuksien vertailu on kuvassa 6.



Kuva 6. Suunnittelualueen yleisten teiden henkilövahinko-onnettomuudet verrattuna kaikkiin Suomen yleisiin teihin.

Taulukossa 2 on esitetty henkilövahinko-onnettomuudet luokittain ja eriteltyinä onnettomuushetken olosuhteisiin. Taulukosta voidaan todeta, että vain kohtaamis- ja eläinonnettomuuksissa on selkeä yhteys onnettomuushetken olosuhteisiin. Neljästä kohtaamisonnettomuudesta kolme on tapahtunut pimeään tai hämärään aikaan ja kolme tien pinnan ollessa jäässä. Eläinonnettomuuksista kaikki on tapahtunut kesällä pimeään tai hämärään aikaan. Yksittäisonnettomuuksista, jotka kaikki ovat olleet suistumisia, vain seitsemän eli 27 % on tapahtunut tien pinnan ollessa jäässä.

Taulukko 2. Yleisten teiden henkilövahinko-onnettomuudet luokittain ja olosuhteen mukaan.

onnettomuusluokka	yhteensä	tapahtunut talviaikaan (mar-raskuu-maaliskuu)	tapahtunut pimeässä tai hämärässä	tien pinta oli jäässä
yksittäisonnettomuus	26	9	10	7
kääntymisonnettomuus	5	2	0	1
ohitusonnettomuus	2	1	0	0
risteämisonnettomuus	5	3	0	2
kohtaamisonnettomuus	4	3	3	3
mopedionnettomuus	1	0	0	0
pyöräilijäonnettomuus	10	0	0	0
jalankulkijaonnettomuus	6	2	2	2
eläinonnettomuus	4	0	4	0
muu onnettomuus	3	2	0	2

### Onnettomuuksien kasaumapaikat yleisillä teillä

Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan läpi kulkevilla valtateillä 9 ja 23 sekä kantatiellä 72 on tapahtunut paljon onnettomuuksia. Muita teitä, joilla on sattunut suhteellisen paljon onnettomuuksia, ovat maantie 447 Kangasniemelle, maantie 453 Jäppilään, Vangasjärven paikallistie 15274 (Jyväskylantie) ja Vilhulantie paikallistie 15276. Kaikista sattuneista onnettomuuksista 81 % ja henkilövahinko-onnettomuuksista 76 % on kasautunut näille teille. Taulukkoon 3 on koottu mainituilla teillä sattuneet henkilövahinko-onnettomuudet luokittain ja laskettu henkilövahinko-onnettomuusasteet ja -onnettomuustiheydet. Taulukossa 4 on Suomen teiden keskimääräiset henkilövahinko-onnettomuusasteet ja -tiheydet. **Liitteessä 4** on kartta vuosina 1994–1998 yleisillä teillä sattuneiden liikenneonnettomuuksien paikoista.

Taulukko 3. Henkilövahinko-onnettomuuksien kasaumapaikat yleisillä teillä.

	kaikki onn.	heva-onn.	yksit.onn.	käänt.onn.	ohitusonn.	rist.onn.	koht.onn.	mopo-onn.	pp.onn.	jk.onn.	eläinonn.	muu onn.	onn.aste (hv.onn./100milj..autokm)	onn.tiheys (hv.onn./km)
Vt 9 Turku–Kuopio	15	6	4				1				1		18,0	0,14
Vt 23 Pori–Joensuu (itäpuoli)	26	7	2	2	1					1	1		13,8	0,13
Vt 23 Pori–Joensuu (Pieksämäen kaupungin alue)	24	5	2	1					2				11,9	0,11
Vt 23 Pori–Joensuu (länsipuoli)	36	6	2				1	1	1		1		6,3	0,05
Kt 72 Mikkeli–Suonenjoki (pohjoispuoli)	30	5	1	1	1		1		1				7,9	0,04
Kt 72 Mikkeli–Suonenjoki (eteläpuoli)	9	4	2	1								1	7,5	0,06
Mt 447 Kangasniementie	11	4	1		1	1				1			9,8	0,04
Mt 453 Jäppiläntie	8	4	4										47,8	0,16
Pt 15274 Jyväskyläntie	18	5				1			4				29,7	0,36
Pt 15276 Vilhulantie (taajaman alue)	9	4	1						1	2			56,2	0,21

Taulukko 4. Keskimääräiset henkilövahinko-onnettomuusasteet ja –onnettomuustiheydet Suomen teillä.

	Henkilövahinko-onnettomuusaste (hv.onn./100 milj.autokm)	Henkilövahinko-onnettomuustiheys (hv.onn./km)
Hiljaiset päätiet KVL < 6000 ajon/vrk	10,0	0,08
Muut hiljaiset tiet KVL < 1500 ajon/vrk	15,0	0,01
Hiljaiset taajamatiet KVL < 6000 ajon/vrk	23,0	0,14

Valtatie 9 kulkee Pieksämäen maalaiskunnan alueella vain vähän matkaa. Tällä osuudella henkilövahinko-onnettomuusaste on kuitenkin merkittävästi suurempi kuin muilla vastaavilla pääteillä. Myös onnettomuustiheys on keskimääräistä korkeampi. Onnettomuudet ovat jakautuneet tasaisesti koko tien pituudelle. Huomattava osa henkilövahinko-onnettomuuksista on ollut yksittäisonnettomuuksia. Tämä viittaa tien geometrian parantamistarpeeseen tai liian suuriin ajonopeuksiin.

Valtatie 23 voidaan jakaa suunnittelualueella kolmeen jaksoon: Pieksämäen kaupungin itäpuolinen jakso, Pieksämäen kaupungin alue ja Pieksämäen kaupungin länsipuolinen jakso. Valtatie 23 on koko suunnittelualueella erityisen pahaa eläinonnettomuuksien aluetta Pieksämäen kaupungin aluetta lukuun ottamatta. Kaikista eläinonnettomuuksista henkilövahinkoihin on johtanut kuitenkin vain kaksi onnettomuutta. Kaikista poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista 26 kpl (30%) oli eläinonnettomuuksia. Eläinonnettomuuksien kasaumapaikat ovat Jäppilän tiehaarasta itään ja Mäntylästä länteen olevilla tiejaksoilla. Liittymistä Yhdystien (vt 23) ja Kontiopuiston liittymässä on tapahtunut kaksi polkupyöräonnettomuutta ja yksi kääntymisonnettomuus. Henkilövahinko-onnettomuusasteella ja -onnettomuustiheydellä mitattuna valtatie idänpuoleinen osa ja kaupungin alueella oleva jakso ovat keskimääräistä vaarallisemmat.

Kantatie 72 voidaan jakaa eteläiseen ja pohjoiseen osaan. Molemmat osat ovat onnettomuusasteella ja -tiheydellä mitattuna hieman turvallisempia kuin päätiet keskimäärin. Eläinonnettomuuksia on molemmilla osuuksilla sattunut neljä, joista yksikään ei ole johtanut henkilövahinkoihin. Pohjoisella osalla onnettomuudet ovat jakautuneet tasaisesti koko tien pituudelle, mutta eteläisellä osalla ne ovat kasautuneet tien eteläpäähän.

Maantiellä 447 Kangasniemelle on sattunut neljä henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Onnettomuusasteella mitattuna tie on huomattavasti muita vastaavanlaisia teitä turvallisempi, mutta onnettomuustiheydellä mitattuna hieman vaarallisempi. Peltivahinkoihin johtaneita eläinonnettomuuksia tiellä on sattunut yksi.

Jäppiläntiellä mt 453 sattuneesta neljästä henkilövahinko-onnettomuudesta kaikki ovat olleet suistumisia. Näistä yksi on tapahtunut tien pinnan ollessa jäinen ja yksi tien pinnan ollessa sohjoinen. Kaikki suistumisonnettomuudet ovat kasautuneet lyhyelle jaksolle Aution tienhaaran lähetyville. Onnettomuustyypeistä voidaan päätellä, että tiellä on puutteita näkemissä sekä tien pysty- ja vaakageometriassa. Henkilövahinko-onnettomuusasteella ja -tiheydellä mitattuna Jäppiläntie on huomattavasti muita vastaavanlaisia teitä vaarallisempi.

Pt 12574, Jyväskyläntie (Vangasjärven pt), on Naarajärven taajaman läpi kulkeva paikallistie. Viidestä henkilövahinko-onnettomuudesta neljä on ollut polkupyöräonnettomuuksia ja yksi risteämisonnettomuus. Kaikista 18 onnettomuudesta 11 on ollut risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia. Polkupyöräonnettomuudet ovat kasautuneet erityisesti Seunalantien liittymään. Suuri liittymäonnettomuuksien ja kevyen liikenteen onnettomuuksien määrä viittaa jäsentymättömään liikenneympäristöön, huonoihin näkemiin ja liian suuriin nopeuksiin. Onnettomuusasteella ja erityisesti onnettomuustiheydellä mitattuna Vangasjärven paikallistien on muita vastaavanlaisia taajamatietä vaarallisempi.

Vilhulantien pt 15276 on Naarajärven taajaman läpi pohjois-etelä suunnassa kulkeva paikallistie. Kaikki henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat sattuneet tien taajamajaksolla, minkä takia tarkasteluun on otettu mukaan vain Jyväskylätien ja Seunalantien välinen jakso. Myös liikennemäärä tällä välillä poikkeaa huomattavasti tien pohjoisen osan liikennemäärästä. Tiellä on sattunut neljä henkilövahinko-onnettomuutta, jotka ovat kaikki olleet risteämisonnettomuuksia. Näistä kevyen liikenteen onnettomuuksia on ollut kolme. Onnettomuustyypit viittaavat jäsentymättömään liikenneympäristöön, huonoihin näkemiin ja liian suuriin nopeuksiin. Onnettomuusasteella ja – tiheydellä mitattuna Vilhulantie on huomattavasti muita vastaavanlaisia taajamateitä vaarallisempi.

### Pieksämäen kaupungin alue

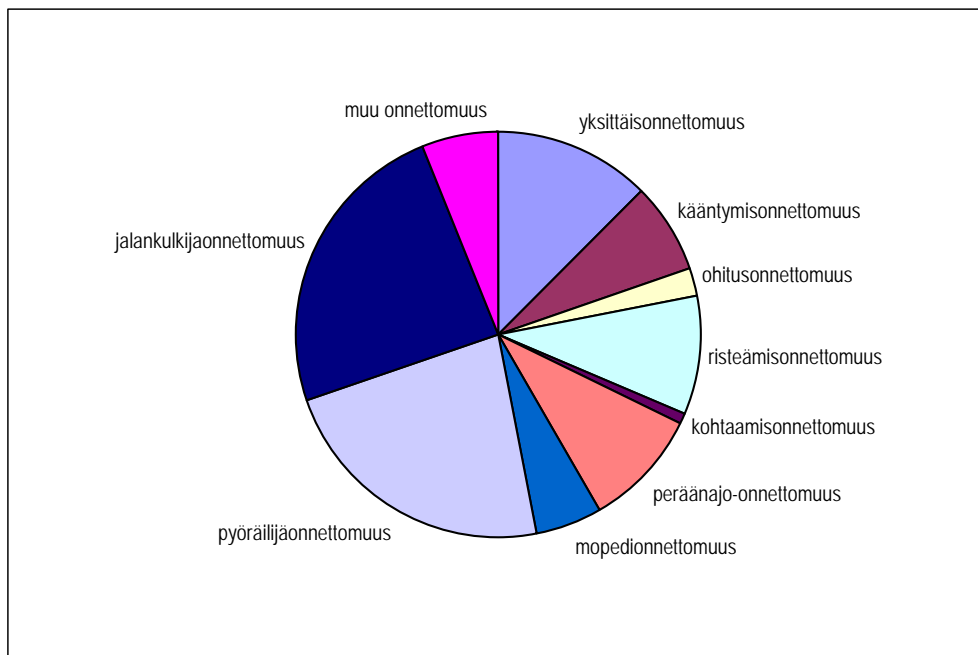
Pieksämäen kaupungin kaduilla ja kaavateilla on vuosina 1994 – 1998 sattunut yhteensä 532 poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Näistä 96 on johtanut henkilövahinkoihin. Liikennekuolemia ei viimeisen viiden vuoden aikana ole tapahtunut. Onnettomuuksien vuosittainen jakauma on taulukossa 5. Onnettomuusmäärien vaihteluissa ei voida nähdä kasvavaa eikä laskevaa trendiä.

*Taulukko 5. Pieksämäen kaupungin onnettomuuksien vuosittainen jakauma.*

vuosi	kaikki onnettomuudet	henkilövahinko-onnettomuudet
1994	102	22
1995	125	21
1996	111	14
1997	84	22
1998	110	17

Vuonna 1992 ilmestyneen Tielaitoksen selvityksen mukaan Pieksämäen kaupungin turvallisuusindeksi oli hieman keskimääräistä vaarallisempi. Selvitys perustuu Tilastokeskuksen, Tielaitoksen ja vakuutusyhtiöiden keräämiin tietoihin. Liikennevakuutuskeskuksen vuonna 2000 tekemän selvityksen mukaan liikennevahingoissa vammautuu keskimäärin 2,7 henkeä tuhatta asukasta kohti. Pieksämäen luku on 3,2 vammautunutta/1 000 asukasta. Vahinkoriski Pieksämäellä on sen sijaan 17 liikennevahinkoa 1 000 asukasta kohti, kun koko maan keskiarvo on 18. Pieksämäellä tapahtuu siis keskimääräistä vähemmän onnettomuuksia, mutta niiden seuraukset ovat keskimääräistä vakavampia. Tiedot perustuvat vakuutusyhtiöiden vuoden 1998 liikennevahinkotilastoihin.

Pieksämäen kaupungin alueen henkilövahinko-onnettomuuksista 52 % on ollut kevyen liikenteen onnettomuuksia. Myös kaupunkialueille tyypillisiä peräänajo-, kääntymis- ja risteämisonnettomuuksia on ollut suhteellisen paljon. Kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista 38 % ja kevyen liikenteen onnettomuuksista 52 % on tapahtunut Keskuskadulla. Henkilövahinko-onnettomuudet luokittain on esitetty kuvassa 7.



Kuva 7. Pieksämäen kaupungissa vuosina 1994 – 1998 tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet.

Taulukossa 6 on esitetty henkilövahinko-onnettomuudet luokittain ja eriteltyinä onnettomuushetken olosuhteiden mukaan. Yksittäisonnettomuuksista 33 % on tapahtunut tien pinnan ollessa jäässä, ja 50 %:ssa yksittäisonnettomuuksista kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Jalankulkijaonnettomuuksista 35 % on tapahtunut tien ollessa jäässä ja 61 % talviaikaan. Kääntymisonnettomuuksista 71 % on tapahtunut talviaikaan. Muissa onnettomuusluokissa ei ole selkeää yhteyttä onnettomuushetken olosuhteisiin.

Taulukko 6. Pieksämäen kaupungin henkilövahinko-onnettomuudet luokittain ja olosuhteen mukaan.

onnettomuusluokka	yhteensä	tapahtunut talviaikaan (marraskuu-maaliskuu)	tapahtunut pimeässä tai hämärässä	tien pinta oli jäässä	joku osallisista oli alkoholin vaikutuksen alaisena
yksittäisonnettomuus	12	8	3	4	6
kääntymisonnettomuus	7	5	0	2	1
ohitusonnettomuus	2	1	1	1	0
risteämisonnettomuus	9	3	0	2	1
kohtaamisonnettomuus	1	0	0	1	0
peräänajo-onnettomuus	9	4	0	3	0
mopedionnettomuus	5	0	1	0	0
pyörällijäonnettomuus	22	8	3	3	3
jalankulkijaonnettomuus	23	14	5	8	1
muu onnettomuus	6	0	0	0	2

## Onnettomuuksien kasaumapaikat Pieksämäen kaupungin alueella

Taulukkoon 7 on koottu kaikki Pieksämäen kaupungin katujen ja kaavateiden liittymät, joissa on sattunut kaksi tai useampia henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta vuosina 1994–1998. Henkilövahinko-onnettomuudet on esitetty myös onnettomuusluokittain. Kartta onnettomuuksista on **liitteessä 5**.

Taulukko 7. Henkilövahinko-onnettomuuksien kasaumapaikat Pieksämäen kaupungissa.

	kaikki onn.	heva-onn.	yksit.onn.	käänt.onn.	ohitusonn.	rist.onn.	koht.onn	peräänajo-onn.	mopo-onn.	pp.onn.	jk.onn.	muu onn.
Keskuskatu - Kukkaroniementie	18	4								4		
Keskuskatu - Kauppakatu	17	6		1				1		2	2	
Keskuskatu - Savontie	-	1								1		
Keskuskatu - Lampolahdenkatu	33	4							1		3	
Keskuskatu - Tasakatu	8	4						1			3	
Keskuskatu, Keskuskoulu	-	2								1	1	
Keskuskatu - Kalevalankatu	11	6						1		1	4	
Keskuskatu - Kenttäkatu	12	3		1		2						
Keskuskatu - Huvilakatu	17	5	1			1	1		1		1	
Huvilakatu - Savontie	20	3				2		1				
Huvilakatu - Alatalonkatu	-	3	1			1		1				
Kenttäkatu - Hämeenkatu	-	2				1				1		
Kaakinmäenkatu - Joroistentie	19	3							1	1		1
Kaakinmäenkatu - Tapionkatu	-	2								1	1	
Kaakinmäenkatu - Laaksotie	-	2		1		1						
Kaakinmäenkatu - Kuusitie	-	2	1							1		
Länsiväylä - Vilhontie	-	2						1		1		

Keskuskatu liittymineen on Pieksämäen vaarallisinta aluetta. Kaikista Pieksämäen onnettomuuksista 30 % ja henkilövahinko-onnettomuuksista 38 % on tapahtunut Keskuskadulla. Katu on 2+2-kaistainen ja nopeusrajoitus on 50 km/h. Kadulla on liikennevalot Keskuskoulun kohdalla sekä Lampolahdenkadun, Kauppakadun ja Kukkaroniementien liittymissä. Vaikka kadulla on molemmin puolin kevyen liikenteen väylät, tapahtuu 52 % Pieksämäen

kevyen liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksista Keskuskadulla. Kaikista Keskuskadun henkilövahinko-onnettomuuksista kevyen liikenteen onnettomuuksia on 70 %. Tämä selittyy osaksi sillä, että autoilijoille ei alhaisilla kaupunkinopeuksilla tapahdu yhtä helposti henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia kuin jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Keskuskadun jalankulkijaonnettomuuksista (yht. 15 kpl) 12 tapahtui suojatiellä ja kolmessa auto oli pysähtynyt suojatien eteen, mutta viereisen kaistan autot eivät pysähtyneetkään. Polkupyöräonnettomuuksista (yht. 9 kpl) viisi on tapahtunut pyöräilijän ylittäessä ajorataa pyörätiellä autoilijan kääntyessä joko oikealle tai vasemmalle. Onnettomuustyyppit viittaavat autojen liian suuriin nopeuksiin ja ”autoilijan ehdoilla rakennettuun liikenneympäristöön”. Tästä on seurauksena se, että sekä Keskuskadun että sen poikkikatujen ylittäminen on hankalaa ja turvaton.

Keskuskadun henkilövahinko-onnettomuusaste on 129 henkilövahinko-onnettomuutta 100 miljoonaa ajokilometriä kohden (liikennemääräksi määritetty 10 500 ajon/vrk). Helsingissä pääkatujen onnettomuusaste on keskimäärin 50 hevaonn./100 milj.autokm, asuinalueen kokoojakatujen 80 hevaonn./100 milj.autokm, kantakaupungin tonttikatujen 100 hevaonn./100 milj.autokm ja keskustan liikekatujen 260 hevaonn./100 milj.autokm. Pääkatujen onnettomuusasteeseen verrattuna Keskuskatu on erittäin vaarallinen.

Keskuskadulla Huvilakadun ja Kenttädun liittymissä on tapahtunut risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia. Nämä viittaavat liian suuriin nopeuksiin tai huonoihin näkemiin. Myös kadun 2+2-kaistainen poikkileikkaus vaikeuttaa liittymätoimintoja. Vain neljä kaikista Keskuskadun henkilövahinko-onnettomuuksista on tapahtunut liittymäalueitten ulkopuolella.

Kaakinmäenkadun liittymissä on tapahtunut yhteensä yhdeksän henkilövahinko-onnettomuutta, joista viisi on ollut kevyen liikenteen onnettomuuksia.

**Liitteessä 6** on kuva kaikista Pieksämäen kaupungin ja Naarajärven taajaman kohteista, joissa on tapahtunut vähintään kaksi henkilövahinko-onnettomuutta.

## 2.3 Nopeusrajoitukset ja nopeusmittaukset

### Nopeusrajoitukset

Yleisten teiden nopeusrajoitukset ovat suunnittelualueella yleisten periaatteiden kaltaiset. Valta- ja kantateillä vallitsevana nopeusrajoituksena on 100 km/h, joitakin 80 km/h osuuksia lukuunottamatta. Muulla tieverkolla on voimassa suurimmaksi osaksi 80 km/h yleisrajoitus. Muutamalle taajamien läpi kulkevalle tai tiegeometrialtaan ja rakenteeltaan huonokuntoisille osuuksille on annettu 60 km/h rajoitus. Naarajärven taajaman keskustan kohdalla ja asuinalueen läpi kulkevilla yleisillä teillä on 50 km/h nopeusrajoitus. **Liitteessä 7** on kuva yleisten teiden nopeusrajoituksista.

Pieksämäen kaupungissa on voimassa yleisrajoitus 50 km/h lähes kaikilla kaduilla. Ainoastaan yksittäisillä asuntokaduilla on 30 km/h nopeusrajoitus. Yleisten teiden nopeusrajoitukset muuttuvat 50 km/h nopeudeksi taajaman rajalla.

Naarajärven taajamassa on selkeästi hierarkkinen nopeusrajoitusjärjestelmä. Taajaman kokoojakaduilla on 50 km/h nopeusrajoitus ja selkeillä asuinaluekokonaisuuksilla 30 km/h nopeusrajoitus. Hierarkkisuus ei kuitenkaan

ulotu keskustan läheisille ja Jyväskylätien eteläpuoleisille asuinalueille, joilla on 50 km/h nopeusrajoitus. Taajaman läpi kulkevan Jyväskylätien nopeusrajoitus on 60 km/h ennen taajaman keskustaa ja keskustan kohdalla 50 km/h. **Liitteessä 8** on kuva Pieksämäen kaupungin ja Naarajärven taajaman nopeusrajoituksista.

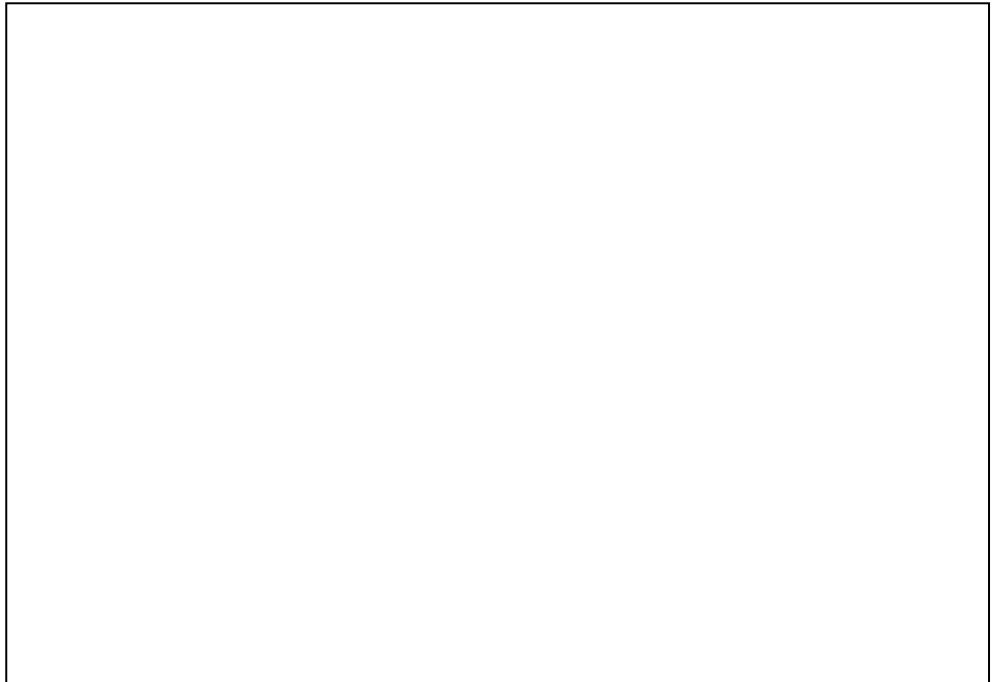
Liikenneministeriön liikenteen ohjauslaitteista 23.12.1998 annetun päätöksen mukaan taajamassa olevilla teillä, joilla on nopeusrajoitus 50 km/h tai korkeampi, on risteyksestä varoitettava erikseen merkillä 161 tienristeys, ellei risteäville teille ole asetettu väistämisvelvollisuutta osoittavaa merkkiä. Päätöksen mukaiset järjestelyt on tulella olla tehty vuoden 2001 loppuun mennessä.

### Nopeusmittaukset

Kaupungin nopeustason ja ongelmakohtien kartoittamiseksi Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan alueilla tehtiin nopeusmittauksia 17 eri paikasta. Ensimmäiset päivällä tehdyt mittaukset tehtiin huhtikuun lopussa ja iltamittaukset toukokuun puolivälissä. Iltamittauksia suoritettiin vain niissä paikoissa, joissa iltanopeuksien epäiltiin olevan päivänopeuksia suurempia.

Keskinopeudet eivät mittausten mukaan olleet hälyttäviä, mutta yksittäisiä kaupunkialueelle hyvinkin suuria 80–100 km/h nopeuksia mitattiin. Suurimmat keskinopeudet olivat kaupungin sisääntulokohdissa Huvilakadulla, Kaakinmäenkadulla ja Länsiväylällä sekä Naarajärvellä Jyväskylantiellä ennen taajaman keskustaa. Näissä kohdissa sekä keskinopeus että v85-nopeus (nopeus, jonka 15 % autoilijoista ylittää) ylitti sallitun nopeuden. V85-nopeus ylitti sallitun nopeuden lähes kaikissa kohteissa, mutta useimmiten vain niukasti. Mittauskohteista vain neljä oli sellaisia, joissa sekä keskinopeus että v85-nopeus olivat nopeusrajoitusten puitteissa. Iltanopeudet olivat päivänopeuksia merkittävästi suurempia vain Kukkaroniementiellä. **Liitteessä 9** on kuva nopeusmittauspaikoista ja mittaustuloksista.

Pieksämäen kaupungissa ja Naarajärvellä on suurimmaksi osaksi 50 km/h nopeusrajoitus. Tämä nopeus tuntuu kevyen liikenteen liikkujasta uhkaavalta ja vaaralliselta ja aiheuttaa onnettomuustilanteessa yli kaksi kertaa suuremman kuolemanvaaran kuin 40 km/h nopeus. Pieksämäen kaupungin ja Naarajärven taajaman nopeustasoa voidaan pitää liian suurena, vaikka nopeusmittauksien tulokset eivät olleetkaan hälyttäviä.



*Kuva 8. Leveät ja suorat kadut houkuttelevat suuriin nopeuksiin.*

## 2.4 Haastattelut

Muiden analyysien lisäksi ja tueksi liikennekasvatuksen nykytilaa ja ongelmia sekä liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita selvitettiin kunnan eri hallintokuntien edustajia haastattelemalla. Lisäksi haastateltiin taksin, paikallisliikenteen ja ratahallintokeskuksen edustajia.

Hallintokuntien edustajia kuultiin tätä varten järjestetyssä hallintokuntien istunnossa. Istunnon tavoitteena oli kartoittaa eri hallinnonalojen näkemyksiä liikenneturvallisuustyöstä ja siihen liittyvistä ongelmista, sekä selvittää tulevaisuuden painopisteitä ja keinoja liikenneturvallisuustyön tehostamiseksi. Niitä tahoja, jotka olivat estyneitä tulemaan hallintokuntien istuntoon, haastateltiin puhelimitse. Haastateltujen nimet ovat **liitteessä 10**. Tässä luvussa on kerrottu haastatteluissa esiin tulleista ongelmista liikenneympäristössä ja liikennekäyttäytymisessä. Liikennekasvatuksen nykytilasta on kerrottu kohdassa 2.6.

Pieksämäen kaupungissa ongelmallisimpana kohteena pidettiin Keskuskatua, jossa ajoneuvojen nopeudet ovat liian suuria, liikennevalojen kierto on liian nopea jalankulkijoille ja kadun ylittäminen on vaikeaa ja vaarallista. Ongelmallisiksi koettiin myös suojateiden reunakiveykset, joiden yli tulisi päästä liikkumaan myös apuvälinein. Kevyen liikenteen väylien kunnossapito on haastateltavien mielestä talvella huonosti hoidettu, minkä takia mm. liikuntaesteiset ja vanhuksset eivät pääse liikkumaan. Savontien liikennejärjestelyt ovat sekavat epäjohtonmukaisten etuajo-oikeusjärjestelyjen takia. Aluesairaalan ja terveyskeskuksen kevyen liikenteen yhteydet ovat liikuntaesteisille ja vanhuksille vaikeita käyttää. Lisäksi sairaalan alueen ajoneuvoliikenne ja kevyt liikenne eivät ole selkeästi toisistaan eroteltu. Kaakinmäenkatua Kuusitien kohdalla pidettiin vaarallisena ylittää autojen suurien nopeuksien takia. Paikalla on paljon koululaisia. Suuret nopeudet huolestuttivat myös keskustassa ja Kontiopuistossa.

Naarajärven taajamassa koulun, nuorisotalon ja vanhustentalon lähiympäristöä ja piha-alueita pidettiin jäsentymättöminä ja sen takia vaarallisina. Näille alueille toivottiin selkeitä järjestelyjä pysäköinnin ja ajoneuvoliikenteen ohjaamisen suhteen. Jyväskylätien ylittämistä pidettiin hankalana ja vaarallisena.

Päiväkotien, koulujen ja vanhustentalojen ympäristössä on samantapaisia ongelmia sekä Pieksämäen kaupungissa että Naarajärvellä. Rakennusten ympärillä on usein vilkkaasti liikennöityjä teitä ja piha-alueet eivät ole selkeästi järjestettyjä; ympäristö on rauhaton ja turvattoman tuntuinen. Joissain paikoissa myös vanhempien saattoliikenne aiheuttaa vaaraa pihalla liikkuville.

Nuorten mopoilijoiden käyttäytymisessä huolestutti kypärän käytön vähäisyys ja sen huolimaton käyttö. Nuorten autoilijoiden piittaamattomuus ja tietämättömyys huolestutti myös. Näihin asioihin tulisi kiinnittää erityistä huomiota nuorten liikennevalistuksessa.

Haastatteluissa esiin tulleet kohteet on merkitty **liitteessä 11** olevaan ongelmakohdekarttaan tummansinisellä värillä. **Liitteessä 12** on lista kaikista ongelmakohdeanalyysin kohteista. Kartan numerot viittaavat listan kohteisiin. Monet haastatteluissa esiin tulleista kohteista tuli esiin myös muissa ongelmakohdeanalyysissä. Nämä kohteet on merkitty kartalle punaisella värillä. Yksityiskohtaiset muistiot hallintokuntien istunnosta ja puhelinhaastatteluista ovat teknisessä kansiossa.

## 2.5 Aloitteet

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita kartoitettiin käymällä läpi Pieksämäen kaupungille, Pieksämäen maalaiskuntaan ja Tielaitokselle tulleet liikenneturvallisuutta koskevat aloitteet. Pieksämäen kaupungin aluetta koskevia aloitteita oli 16 kpl ja Pieksämäen maalaiskunnan aluetta koskevia kahdeksan. Lisäksi Keskuskadun pysäköintijärjestelyistä on tehty noin 20 aloitetta. Kaikki maalaiskunnan aloitteet koskivat yleisiä teitä.

Aloitteissa esiin tulleet kohteet on merkitty **liitteen 11** ongelmakohdekarttaan violetilla värillä.

## 2.6 Liikennekasvatuksen nykytila

Liikennekasvatuksen nykytilaa selvitettiin hallintokuntien istunnossa ja puhelinhaastatteluissa saatujen tietojen pohjalta. Tarkoitus oli selvittää minkälaista liikennekoulutusta, -valistusta ja -tiedotusta Pieksämäen kaupungissa ja maalaiskunnassa on viime vuosina annettu, ja mitä liikennekasvatuksen osa-alueita olisi tarpeen kehittää. Tarkastelua varten kuntalaiset on ryhmitelty iän mukaan viiteen ryhmään: alle kouluikäiset, koululaiset, nuoret, aikuiset ja iäkkäät.

### Alle kouluikäiset

Päiväkodeissa on syksyisin liikenneteema, jossa käsitellään mm. heijastimen ja kypärän käyttöä ja opetellaan liikennemerkkejä. Liikenneturvan liikenneturvallisuuskasvatuspaketti on käytössä lähes kaikissa päiväkodeissa. Joissakin päiväkodeissa käsiteltävästä aiheesta jaetaan materiaalia myös kotiin ja liikenneturvallisuutta käsitellään vanhempainilloissa. Retkillä lapset

liikkuvat liikenteessä aina vain aikuisen seurassa. Liikkumisesta retkillä ollaan sovittu etukäteen ja sitä harjoitellaan ja valvotaan.

Liikenneturvallisuustyön tekemisessä ongelmana on usein vanhentunut tukimateriaalin tai tietämättömyys tukimateriaalin olemassa olosta. Poliisin kanssa on ollut yhteistyötä vain joissain tapauksissa. Koulujen kaltaista kummipoliisitoimintaa toivotaan.

### **Koululaiset**

Ala-asteella oppiaine nimeltä kansalaistaito on muuttunut ympäristötiedoksi ja sen myötä opetusohjelmaan kuuluvat liikennekasvatustunnit ovat vähentyneet. Opetettavia asioita ovat mm. pyöräily, kypärän käyttö, jalankulku ja heijastimen käyttö. Ylä-asteella liikennekasvatusta annetaan 7. luokan terveystietotunneilla ja muilla luokka-asteilla liikuntatuntien yhteydessä. Yleisesti ottaen liikennekasvatukseen varattu aika on vähentynyt ja siihen ei ole tarpeeksi tunteja opetusohjelmassa.

Lähes joka koululla on oma kummipoliisi, jonka kanssa yhteistyö on sujunut hyvin. Joissakin kouluissa on syksyisin liikenneviikko tai liikennetapahtuma, jossa käsitellään myös liikenneturvallisuutta. Tapahtumien järjestäminen on kuitenkin kiinni opettajien tai vanhempainyhdistyksen aktiivisuudesta.

### **Nuoret**

Nuorille autoilijoille pitäisi antaa huomattavasti enemmän valistusta keskiasteen kouluissa. Valmis paketti tähän on olemassa, ja kouluttaja tulee paikalle pyydettyä. Syynä paketin vähäiseen käyttöön lienee rahapula tai tietämättömyys paketin olemassa olosta.

### **Aikuiset**

Lasten liikennekasvatuksessa aikuisten esimerkki on erittäin tärkeä. Tätä tulisi painottaa aikuisille esimerkiksi päiväkotien ja koulujen vanhempainiloissa. Tärkeitä asioita olisivat esimerkiksi saattoliikenteen turvallisuus ja turvavyön käyttö.

Terveydenhuollon piirissä olisi mahdollista antaa valistusta, mutta sitä ei juurikaan ole tehty neuvolaa lukuunottamatta. Neuvolatyö tavoittaa hyvin kaikki, ja siellä annetaan liikennevalistusta esimerkiksi pienen lapsen kuljettamisesta liikenteessä.

Terveydenhuollossa toivotaan selkeitä kehittämisen kohteita, joihin voisi puurtua.

### **lääkkäät**

Kotipalvelun, vanhusjärjestöjen ja neuvokas-projektin kautta olisi mahdollista antaa liikennevalistusta esimerkiksi apu- ja turvavälineiden käytöstä. Tätä mahdollisuutta on kuitenkin käytetty vain harvoin. Vanhusten viikkotapahtumassa oli poliisi kertomassa liikenneturvallisuudesta.

Eläkeikäisten neuvolatoiminta on aloitettu. Se olisi hyvä kanava liikennevalistuksen jakamiseen.

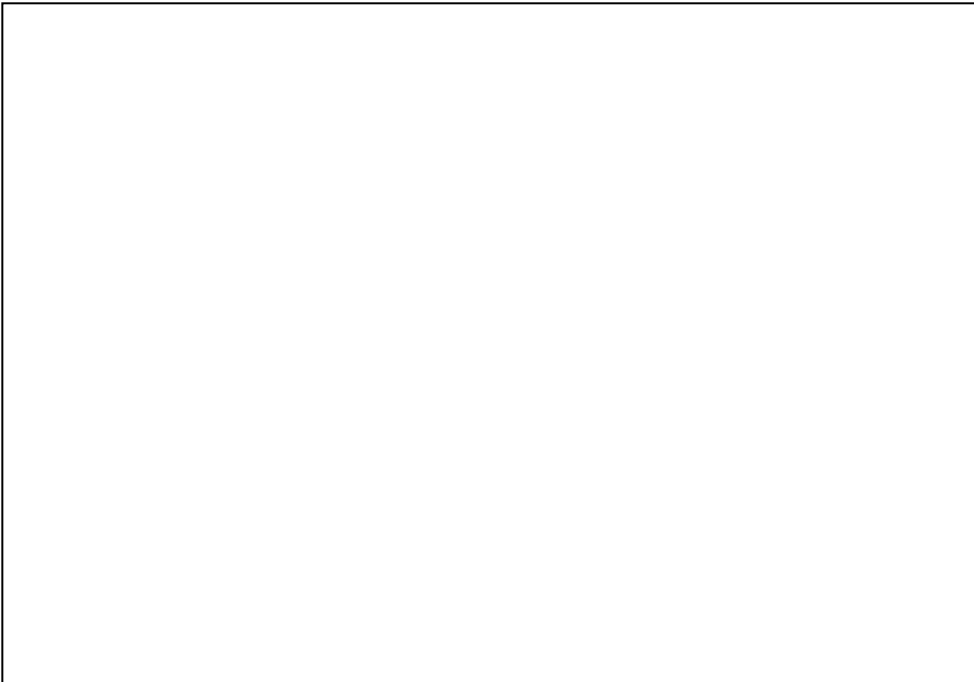
Tukimateriaalia erityisesti vanhusten tai muiden erityisryhmien ohjaamiseen puuttuu.

## 2.7 Yhteenveto ongelmakohteista

Liikenneonnettomuuksien, haastatteluiden, nopeusmittausten ja liikenneturvallisuusaloitteiden lisäksi ongelmakohteita kartoitettiin maastokäynneillä ja tarkastelemalla vuonna 1997 Naarajärven oppilaskyselyssä esiin tulleita ongelmakohteita. Kaikki eri analyysien kohteet yhdistettiin samalle kartalle, jolloin saatiin esiin ongelmakohteiden kasumapaikat.

Ongelmakohteet ja liikenteellisesti vilkkaimmat paikat osuvat pääsääntöisesti samoille paikoille. Pieksämäellä ongelmallisimmat kohteet ovat Keskuskatu ja Kaakinmäenkatu sekä keskusta kokonaisuudessaan. Lisäksi esiin nousivat valtatie 23 liittymät. Naarajärvellä ongelmat keskittyvät Jyväskylätien tuntumaan, taajaman keskustaan sekä nuorisotalon, koulun ja vanhustentalon ympäristöön.

**Liitteessä 11** on kartta kaikkien ongelmakohteanalyysissä esiin tulleiden kohteiden sijoittumisesta Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan alueille sekä listaus kaikista ongelmakohteista. Listassa on mainittu ongelman kuvaus, tiedon lähde, henkilövahinko-onnettomuuksien lukumäärä, ongelman kohderyhmä ja kohteen sijaintikunta. Tätä ongelmakohta-analyysiä on käytetty pohjana toimenpidetarpeita ja toimenpiteiden kiireellisyysjärjestystä määrittäessä.



*Kuva 9. Keskuskadun liikenneturvallisuus tuli esiin nykytilan analyyseissä moneen kertaan.*

### 3 SUUNNITELMATILANNE JA AIKAISEMPI LIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

#### 3.1 Suunnitelmatilanne

Suunnittelualueelle on tehty 15 toimenpidesuunnitelmaa liikenneympäristön kehittämiseksi. Näistä suunnitelmista kahdeksan on osittain tai kokonaan vuosien 2000–2004 toteuttamisohjelmissa. Seuraavassa on listaus voimassa olevista suunnitelmista. Hankkeiden toteuttaminen tarkistuu ja täsmentyy vuosittain rahoitustilanteen mukaan. Hankkeiden tarkat nimet, suunnitellut toteuttamisvuodet ja sijainnit ovat **liitteessä 13**.

Hankkeet, jotka toteutetaan Tielaitoksen vuoden 2000–2004 TTS:n mukaan joko osittain tai kokonaan:

- Valtatien 23 liittymien parantaminen Pieksämäen kaupungin kohdalla, tiesuunnitelma ja rakennussuunnitelma
- Valtatien 23 Jukolantien liittymän parantaminen, toimenpidepäätös
- Haapakosken paikallistien 15291 parantaminen, tiesuunnitelma
- Vangasjärven paikallistien 15274 parantaminen Naarajärven taajaman kohdalla, tiesuunnitelma
- Naarajärven taajaman ympäristön yleissuunnitelma, Vangasjärven paikallistiehen liittyvät osat
- Maantien 453 parantaminen välillä Pieksämäki–Jäppilä, toimenpidepäätös
- Valtatien 23 ja maantien 4531 kevyen liikenteen väylän rakentaminen, tiesuunnitelma
- Kt72 Vangasjärven eritasoliittymän rakentaminen
- Vilhulantien päällystäminen

Suunnitelmat, jotka eivät ole toteuttamisohjelmissa:

- Valtatien 23 parantaminen välillä Pieksämäen kaupungin raja mt 453 liittymä, yleissuunnitelma
- Valtatien 23 parantaminen välillä Naarajärvi–Pieksämäen kaupungin raja, yleissuunnitelma
- Nikkarilan paikallistien jk+pp-tien rakentaminen, toimenpidepäätös
- Maantien 447 kevyen liikenteen väylä välillä Kantalan pt –lomatrio, toimenpideselvitys
- Pieksämäen keskustan katutilojen parantamistoimenpiteiden ideointi
- Rataosa Jyväskylä–Pieksämäki tasoristeysten parantamisjärjestelyt, tarveselvitys
- Tasoristeys selvitys rataosalla Mäntyharju–Kuopio, tarveselvitys

#### 3.2 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma

Vuoden 1984 Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan liikenneturvallisuussuunnitelmassa on toimenpideohjelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimenpideohjelman hankkeet on kerätty ongelmakohteissa tapahtuneiden onnettomuuksien ja liikenneympäristön tarkkailun sekä asukashaastatteluiden pohjalta. Havaitut ongelmakohteet keskittyvät hyvin paljon samoille paikoille kuin tässä työssä havaitut ongelmakohteet.

Toimenpideohjelma on jaettu moottoriajoneuvoliikenteen järjestelyihin, kevyen liikenteen järjestelyihin ja liikenteen ohjaus- ja säätelytoimenpiteisiin. Lisäksi suunnitelmassa on käsitelty muita liikenneturvallisuutta parantavia toi-

menpiteitä kuten maankäyttöä, liikennevalvontaa, kunnossapitoa ja tiedotusta ja koulutusta.

### **Suunnitelman toteutuneisuus**

**Pieksämäen kaupungissa** liikenneturvallisuussuunnitelman 16 kevyen liikenteen toimenpiteestä on toteutettu 9 eli 56 %. Toteutetut toimenpiteet ovat olleet enimmäkseen pyöräteiden rakentamista. Suunnitelmassa ehdotetuista pyöräteistä onkin rakennettu yhtä lukuun ottamatta kaikki. Rakentamatta jääneet kohteet ovat suurimmaksi osaksi Keskuskadun suojatiesarekkeitä. Silloisten laskelmien mukaan hankkeiden kustannusarvio oli 3,8 Mmk. Rahallisesti hankkeista on toteutettu 82 %.

Vuoden 1984 suunnitelmassa ehdotettiin Pieksämäen kaupunkiin alueelle 11 liikenteen ohjaus- ja säätelytoimenpidettä. Näistä on toteutettu kuusi. Toteutetut hankkeet ovat olleet kärkekolmioiden ja pysäköintikieltomerkkien asettamista. Vanhassa suunnitelmassa oli esitetty kärkekolmioita Savontielle, ilman kuten nykyisessäkin suunnitelmassa.

Toimenpideohjelmaan sisältyvistä Pieksämäen kaupunkia koskevista neljästä hoito- ja kunnostustoimenpiteestä on toteutettu kaikki. Kaikki toimenpiteet ovat olleet näkemäalueiden parantamisia ja kunnossapitoa.

**Pieksämäen maalaiskunnassa** toimenpideohjelmaan sisältyvistä kuudesta kevyen liikenteen järjestelyihin liittyvästä toimenpiteestä on toteutettu neljä. Kolme toteutetuista toimenpiteestä on ollut pyörätien rakentamista ja yksi suurikokoisten suojatiemerkkien asettamista. Rakentamatta on jäänyt kaksi suojatiesarekettä Jyväskylälle. Silloisten laskelmien mukaan hankkeiden kustannusarvio oli 2,4 Mmk, josta on toteutunut 99 %.

Pieksämäen maalaiskunnan alueelle ehdotettiin yhdeksää liikenteen ohjaus- ja säätelytoimenpidettä. Näistä ei ole toteutettu yhtään. Ehdotetut toimenpiteet olivat liittymien jäsentelyä, tasoliittymien jäsentämistä ja pistekohtaisten nopeusrajoitusten asettamista.

Toimenpideohjelmaan sisältyviä hoito- ja kunnostustoimenpiteitä Pieksämäen maalaiskunnan alueelle ehdotettiin kaksi. Niitä ei kumpaakaan ole toteutettu. Toimenpiteet olivat näkemäalueen kunnossapitoa.

Pieksämäen maalaiskunnan alueelle suunnitelmassa ehdotettiin yhdeksää moottoriajoneuvoliikenteen toimenpidettä, joiden yhteenlaskettu kustannusarvio oli noin 5,5 Mmk. Näistä ei vielä ole toteutettu yhtään. Hankkeista neljä liittyy Jyväskylätien parantamiseen. Suunnitelma Jyväskylätien parantamisesta tasausta korjaamalla ja liittymiä järjestelemällä oli lautakunnan käsittelyssä keväällä 2000. Hanke on tarkoitus toteuttaa vuonna 2001.

### **Suunnitelman vaikutuksia**

Liikenneonnettomuuksien määrä on Pieksämäen kaupungissa laskenut huomattavasti 80-luvun tasosta. 80-luvulla Pieksämäen kaupungin alueella tapahtui 150-200 liikenneonnettomuutta vuosittain, kun 90-luvun lopussa liikenneonnettomuuksia on sattunut noin 100 vuodessa. Merkittävimpiä asioita onnettomuuksien vähentämisessä ovat olleet kärkekolmioiden asettaminen ja Keskuskadun liikennevalot.

Vuonna 1984 tehdyssä ongelma-analysissä Pieksämäen kaupungin ongelmakohdat keskittyivät paljolti samoille paikoille nykyisen ongelmanalyyysin kohteiden kanssa. Jo vuonna 1984 suurimpana ongelmana on ol-

lut Keskuskatu liittymineen. Radan ylittävän sillan ongelmat ovat poistuneet pyörätien rakentamisen ja kaistamaalausten teon jälkeen. Myöskään Pirttimäentietä ei ole näkemäalueiden kunnostamisen jälkeen enää pidetty hankalana. Savontiellä on tehty näkemäalueiden kunnossapitotoimia, mutta siitä huolimatta Savontietä pidetään edelleen ongelmallisena paikkana.

Pieksämäen maalaiskunnan taajama-alueen ongelmat ovat muuttuneet jonkin verran edellisen suunnitelman teon jälkeen. Silloin Kehätietä ja Seunalantietä pidettiin erittäin ongelmallisina paikkoina. Kehätien ja Seunalantien pyöräteiden rakentamisen jälkeen ei ongelmia ole samassa mittakaavassa esiintynyt, sillä uudessa ongelma-analyysissä nämä kohteet eivät nousseet esiin. Sen sijaan Jyväskylätie liittymineen keskustan kohdalla on edelleen hyvin ongelmallinen paikka. Myös Hespakantien, Kesäniemenkadun ja Siilinkankaantien liittymät tuntuvat edelleen vaarallisilta.

Haja-asutusalueella ongelmakohdekartassa esiin nousevat valtatie 23 liittymät Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan taajaman reuna-alueilla.

Vuonna 1984 tehdyn liikenneturvallisuussuunnitelman ja tämän suunnitelman suunnittelualan rajausta on erilainen. Tämän takia liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutusta onnettomuuksien määrän kehitykseen ei voida suoraan arvioida.

## 4 LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN TAVOITTEET

### Turvallinen liikenneympäristö

Suunnitelman keskeisenä tavoitteena on selvittää, minkälaisin, lähinnä tie- ja liikenneteknisin keinoin onnettomuuksien määrää voidaan vähentää ja niiden vakavuusastetta lieventää sekä miten liikenteessä koettua turvattomuuden tunnetta voidaan vähentää. Erityisesti kevyen liikenteen olosuhteisiin tulee kiinnittää huomiota. Liikenneturvallisuussuunnitelman edellyttämä tavoitteellinen lopputila on turvallinen liikenneympäristö.

### Liikenneturvallisuustyön kehittäminen

Koulutus, valistus ja tiedotusosan keskeisin tavoite on lisätä kuntalaisten liikennetietoutta ja turvavälineiden käyttöä ja täten helpottaa heitä selviytymään liikenteessä entistä turvallisemmin. Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan alueen liikenneturvallisuustyön kehittäminen vaatii toimintaperiaatteista sopimista ja toimintamuodon luomista jatkotyöskentelyä varten. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on antaa lähtökohdat jatkotyöskentelyä eteenpäinviemiseksi kuntatasolla.

### Läänintason tavoitteet lähtökohtana

Liikenneturvallisuuden kannalta tärkeitä tavoitteita Itä-Suomen läänissä ovat:

- Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden lukumäärän selkeä vähentäminen
- Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
- Taajamien liikenneturvallisuuden lisääminen
- Tienkäyttäjien vuorovaikutuksen parantaminen
- Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja niiden lieventäminen
- Vanhusten ja liikuntarajoitteisten huomioon ottaminen väylien hoidossa
- Huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen ehkäiseminen
- Turvavälineiden ja -varusteiden käytön edistäminen
- Paikallisten liikenneongelmien vähentäminen.

### Ympäristön viihtyisyys kasvaa, onnettomuuksien haitat ja kustannukset pienenevät

Tämän suunnitelman yleinen tavoite on tukea Itä-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelman yleistavoitteita. Suunnitelman myötävaikutuksella tahdotaan ohjata yleisiä asenteita ja käyttäytymistä siten, että turvallista liikennettä arvostetaan. Turvallisen liikenteen ja liikenneympäristön myötä onnettomuskustannukset pienenevät ja ympäristön viihtyisyys kasvaa.

### Kestävän kehityksen periaatteet

Turvallinen liikenneympäristö, sujuva kevyt- ja joukkoliikenne, nopeuksien alentaminen ja liikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen tukee kestävän kehityksen periaatteita kunnissa.

## 5 TOIMENPIDEOHJELMA

### 5.1 Parantamistoimenpiteiden määrittely

Toimenpideohjelman toimenpide-ehdotukset on koottu ongelmakohdeanalyysissä esiin tulleista hankkeista sekä työn loppuvaiheessa kunnissa esiin tulleista ongelmakohteista. Ongelmakohdeanalyysiin hankkeet on kerätty onnettomuusanalyysistä, hallintokuntien edustajien haastatteluista, nopeusmittausten kohteista, liikenneturvallisuusaloitteista sekä maastokäynneillä ja koululaisille tehdystä oppilaskyselystä.

Toimenpideohjelmaan valittiin sellaiset kohteet, joissa tehtävien toimenpiteiden liikenneturvallisuusvaikutukset ovat tarpeeksi merkittävät ja rakentamiskustannukset ovat toimenpiteen vaikutuksiin nähden kohtuulliset. Toimenpideohjelman hankkeita muodostettaessa ongelmakohdeanalyysin kohteita yhdisteltiin suuremmiksi ja tarkoituksenmukaisemmiksi hankekokonaisuuksiksi. Parantamistoimenpiteet määriteltiin sillä tarkkuudella, että toimenpiteen alustavat kustannukset voitiin määrittää. Tarkoituksena siis oli esittää periaateratkaisu ongelman poistamiseksi, ei tehdä varsinaista hankesuunnittelua.

Toimenpideohjelman hanke-ehdotukset jaettiin kolmeen kiireellisyysluokkaan. Ensimmäisen luokan hankkeet on tarkoitus toteuttaa kolmen lähivuoden aikana, toisen luokan hankkeet 3-6 vuoden kuluessa ja kolmannen luokan hankkeet 6 vuoden kuluttua. Luokassa 1 ovat kaikkein kiireellisimmät hankkeet. Tällaisia ovat kohteet, joissa oli sattunut paljon liikenneonnettomuuksia tai joista saatiin useita mainintoja ongelmakohdeanalyysissä. Toiseen luokkaan kuuluvat hankkeet, joiden toteuttaminen on erittäin tärkeää, mutta ei niin kiireellistä kuin luokan 1 hankkeiden. Luokan 3 hankkeet parantavat liikenneturvallisuutta, mutta kohteessa ei esiinny akuutteja liikenneturvallisuusongelmia. Hankkeiden kiireellisyysluokitus tehtiin yhteistyössä kuntien edustajien kanssa. Toteuttamisjärjestykseen vaikuttivat myös hankkeen suunnitelmatilanne ja kustannusten mahdollisimman tasainen jakautuminen koko suunnittelujaksolle.

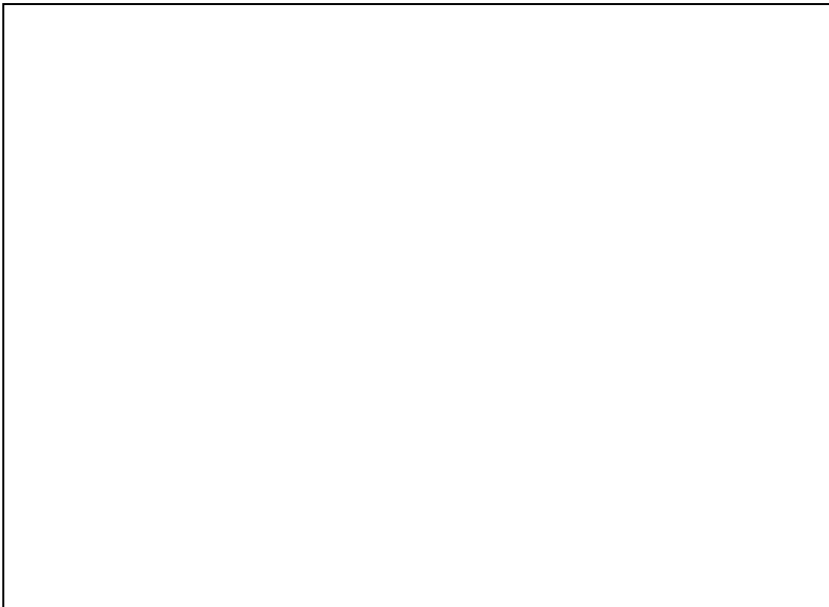
### 5.2 Parantamistoimenpiteet

Toimenpideohjelmassa on kaiken kaikkiaan 41 hanke-ehdotusta. Täydellinen listaus ja kartta hankkeista ovat **liitteissä 14 ja 15**. Liitteen listassa on maininta kohteen ongelmasta, viittaus ongelmakohdeanalyysin ongelmakohdenumerointiin, lähde, vuosina 1994–1998 sattuneiden henkilövahinkoonnettomuuksien määrä, toimenpiteen kohderyhmä, toimenpide-ehdotus, rakentamiskustannusarvio ja kiireellisyysluokka. Toimenpiteet on jaoteltu Pieksämäen kaupungin, Pieksämäen maalaiskunnan ja Tielaitoksen vastuulla oleviin hankkeisiin. Tässä tekstissä ei ole selostettu kaikkia toimenpideohjelmaan kuuluvia toimenpiteitä, vaan on keskitytty ainoastaan suurimpiin ja kiireellisimpiin. Tekstissä on kuitenkin maininta kaikista toimenpiteistä.

#### Pieksämäen kaupunki

Pieksämäen kaupungissa merkittävin **kiireellisyysluokan 1** toimenpide on Keskuskadun liikenneturvallisuuden parantaminen (hanke 1). Keskuskadun parantamistoimenpiteitä on esitetty myös Pieksämäen keskustan katutilojen parantamistoimenpiteiden ideointi 1999 –hankkeessa. Viimeksi mainitun

työn ja tässä työssä esitetyt hanke-ehdotukset ovat yhtenevät. **Liitteessä 16** on kuva Keskuskadun toimenpiteistä. Keskuskadun ajoneuvoliikenteen nopeutta pyritään rajoittamaan laskemalla nopeusrajoitus 40 km/h ja muuttamalla Keskuskatu Kirkkotien ja Kalevalankadun väliltä yksikaistaiseksi. Sivulle jäävät ylimääräiset kaistat muutetaan pysäköintitilaksi merkitsemällä pysäköintiruudut luonnonkiviraidalla. Kirkkotien ja Kalevalankadun välillä olevat suojatiet toteutetaan suojatiekavennuksin (kuva 10). Keskuskadun liittymien turvallisuutta parannetaan muuttamalla vilkkaita nelihaaraliittymiä kolmihaaraliittymiksi sulkemalla Kenttäkadun ja Tierantien liittymät sekä rakentamalla uudet liikennevalot Huvilakadun ja Kenttäkadun liittymiin. Ydinkeskustan jaksoa korostetaan rakentamalla Kalevalankadulle kiertoliittymä, parantamalla Kukkaroniementien liittymää kasvillisuudella ja saarekkeiden kunnostuksella, parantamalla valaistusta ja suojateiden havaittavuutta. Suojateiden ja liittymäalueiden havaittavuutta parannetaan erilaisilla päällystemateriaaleilla ja suojatiesaarekkeiden kunnostuksella. Kuvassa 11 on periaatekuva suojateiden havaittavuuden parantamisesta. Suojateiden korotusta ei voida toteuttaa Keskuskadun läpiajoluonteesta takia. Kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan uusimalla Keskuskadun eteläpuolen kevyen liikenteen väylän päällyste, leventämällä Kauppakadun liittymän suojatiekoroketta ja tarkistamalla liikennevalojen ajoitus. Osa Keskuskadun toimenpiteistä on kiireellisyysluokassa 2.



Kuva 10. Periaateratkaisu suojatiekavennuksesta.



*Kuva 11. Suojateiden havaittavuutta parannetaan päällystemateriaalieroin.*

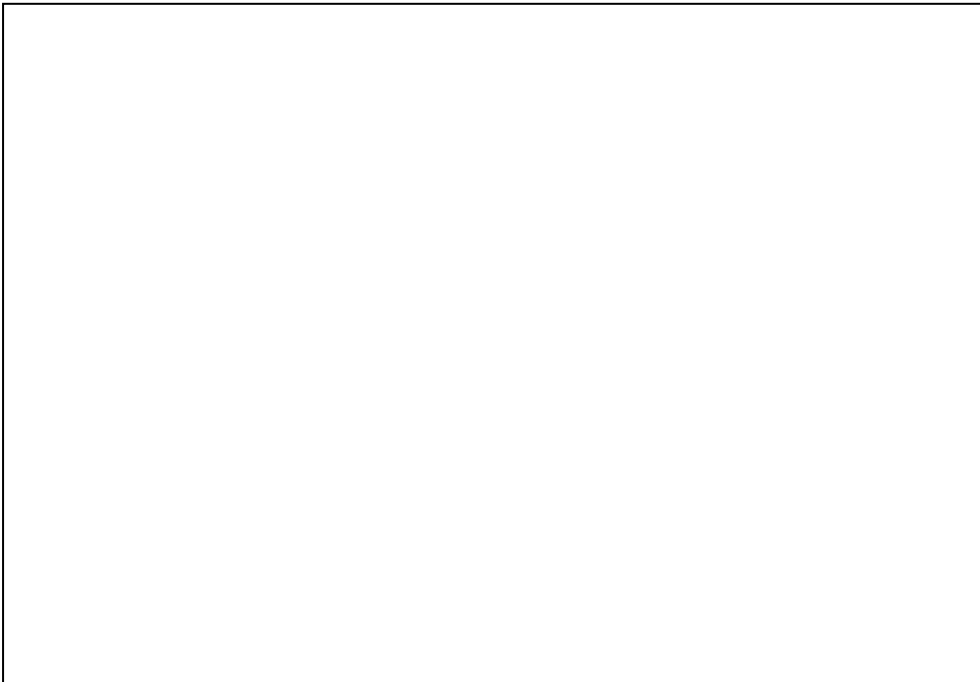
Muita ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeita ovat Savontien etuajo-oikeusjärjestelyjen selkiyttäminen, kevyen liikenteen väylän rakentaminen Savontien pohjoispuolelle ja korotetun suojatien rakentaminen Savontielle ylä-asteen kohdalle (hanke 4). Kontiopuistossa nopeuksia hillitään rakentamalla korotetut liittymät molempiin Kuusitien liittymiin ja asettamalla Kuusitien nopeusrajoitukseksi 30 km/h (hanke 6). Hiekkapurontien, Tierantien ja Vanhan Mikkelin tien alueen liikennejärjestelyjä parannetaan sulkemalla Tierantien liittymä ja ohjaamalla liikenne Pirttimäen kadun kautta Keskuskadulle. Hiekkapurontien ja Vanhan Mikkelin tien liittymä parannetaan rakentamalla liittymään kanavointi (hanke 8).

Muita kiireellisyysluokan 1 hankkeita ovat Kenttämäen kadun ja Hämeen kadun liittymän järjestelyt (hanke 5), Sairaalan alueen kevyen liikenteen järjestelyjen selkiyttäminen (hanke 10), Keskuskoulun piha-alueen parantaminen, Torikadun ja Kauppakujan kunnostaminen toriin liittyväksi kevyen liikenteen yhteydeksi (hanke 14), korotetun liittymän rakentaminen Tahiti-marketin kohdalle (hanke 30), Selkiöntien liittymisnäkemien parantaminen, Kaakinmäen kadun taajaman porttikohdan ja Kuusitien jalankulkijavalojen rakentaminen (hanke 2) ja nopeusrajoitusten muutokset (hanke 15).

**Toiseen kiireellisyysluokkaan** kuuluvat Kaakinmäen kadun parantaminen Joroistentien liikennevaloin, rakentamalla kevyen liikenteen väylä kadun eteläpuolelle ja jäsentämällä liittymiä (hanke 2). Joroistentielle rakennetaan taajaman porttikohta ja päiväkodin kohdalle korotettu suojatie (hanke 7). Uimahallin ja Vanhustentalon välinen kevyen liikenteen väylä rakennetaan jäähallin rakentamisen yhteydessä (hanke 13), Tahiniemen päiväkodin ympäristöä kohennetaan piha-alueen ja parkkipaikkojen kunnostuksella (hanke 9) ja Tuohiniementien ja Kiskonkadun liittymään rakennetaan korotettu suojatie (hanke 30).



*Kuva 12. Esimerkki taajaman porttikohdasta kasvillisuuden ja valaistuksen avulla toteutettuna.*



*Kuva 13. Joroistentien ja Kaakinmäentien liittymään on suunniteltu liikennevaloja.*

**Kolmannen vaiheen** hankkeisiin kuuluvat Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Huvilakadun itäpuolelle (hanke 3) sekä Torikadun muuttaminen kaksisuuntaiseksi ja pyörätien rakentaminen Torikadun pohjoispuolelle (hanke 14).

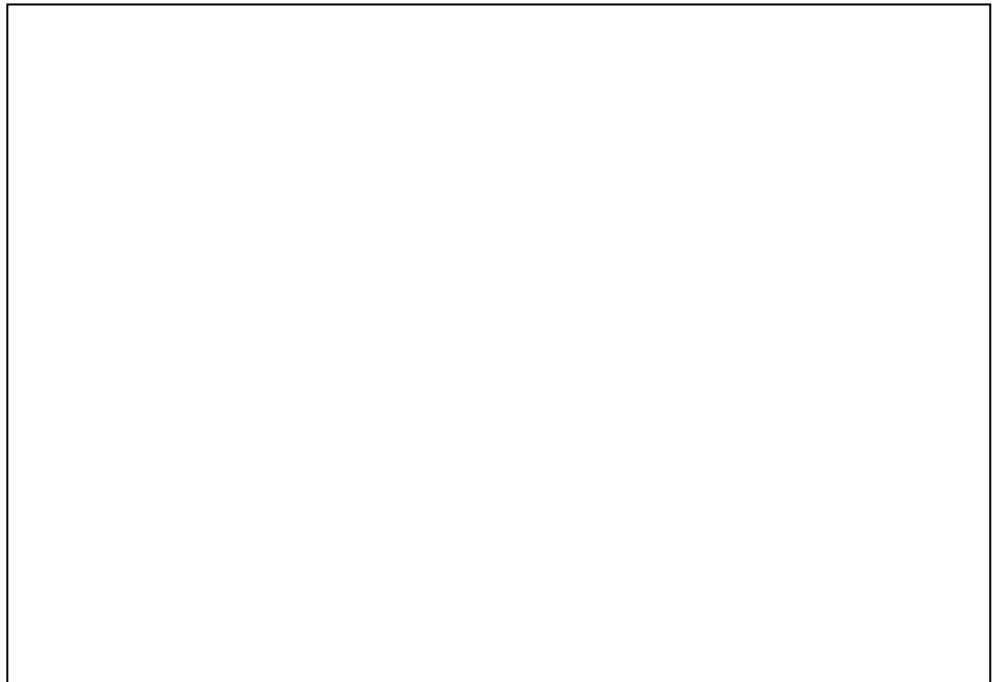
#### **Pieksämäen maalaiskunta**

Pieksämäen maalaiskunnan vastuulla olevista hankkeista **ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan** kuuluvat korotettujen suojateiden rakentaminen Siilinkankaantielle Hanhentien ja Jäniksenpolun liittymiin (hanke 17), Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Leppäkankaalle (hanke 32) ja nopeusrajoitusten muutokset (hanke 18). **Toisen kiireellisyysluokan** hanke on nuoriso-

talon, vanhainkodin ja ala-asteen ympäristön parantaminen ja liikennejärjestelyjen selkiyttäminen Naarajärven ympäristön yleissuunnitelman mukaisesti (hanke 16). Muut merkittävät maalaiskunnassa tehtävät toimenpiteet ovat Tielaitoksen vastuulla.

### Tielaitos

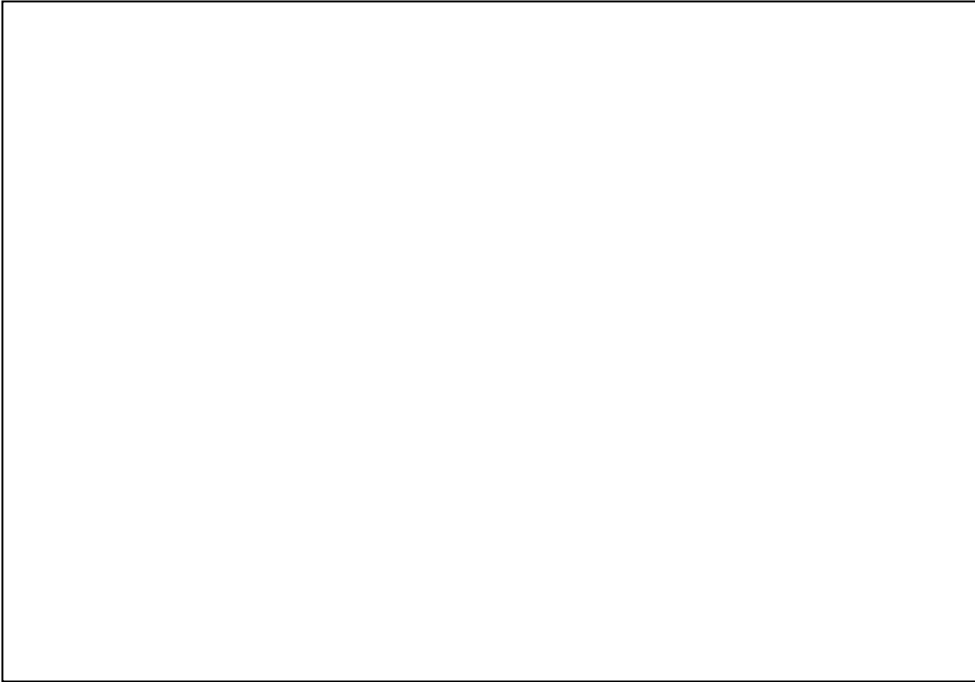
Tielaitoksen vastuulla olevien hankkeiden kiireellisyysjärjestyksen saneli pitkälti jo valmistunut vuosien 2000–2004 toiminta- ja taloussuunnitelma. Merkittäviä **ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan** kuuluvia hankkeita ovat Vangasjärven paikallistien parantaminen Naarajärven taajaman kohdalla (hanke 22), eritasoliittymän rakentaminen Suonenjoentien (kt 72) ja Vangasjärventien liittymään ja Jäppiläntien perusparannus (hanke 25). Muita ensimmäisen luokan hankkeita ovat eläinonnettomuuksien vähentämiseen tähtäävät toimen valtiolla 23 (hankkeet 20 ja 21), Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Vanhan Mikkelintien varteen (hanke 31), Jukolantien liittymän parantaminen valtiolla 23 (hanke 38) ja nopeusrajoitusten muutokset (hanke 28).



*Kuva 14. Naarajärven taajamaa lähestyttäessä suoatie ja Jukolantien liittymä ovat huonosti havaittavissa.*

**Toiseen kiireellisyysluokkaan** kuuluvat valtatie 23 liittymien parantamiset (hankkeet 23a,b,c, d, 36 ja 37), kevyen liikenteen väylän rakentaminen valtatie 23 varteen Nikkarilan metsäopistolle (hanke 24) ja valtatie 72 liittymien parantamiset (hankkeet 26 ja 27).

Valtatie 23 ja paikallistien 15282 liittymän parantaminen on **kiireellisyysluokan kolme** hanke.



*Kuva 15. Valtatien 23 liittymiä parannetaan.*

### **Muut rakentamishankkeet**

Muita liikenneturvallisuussuunnitelmassa esille tulleita hankkeita oli Jyväskylä–Pieksämäki ja Mäntyharju–Kuopio ratojen tasoristeysten poistamisjärjestelyt (hankkeet 39 ja 40), Pieksämäen ratapihan aitaamistarve (hanke 29) sekä alikulkujen rakentaminen radan ali virkistyskäyttöä varten (hanke 33). Nämä hankkeet ovat Ratahallintokeskuksen vastuulla. Poliisin vastuulla on tehostaa Sairaalantien pysäköinninvalvontaa (hanke 11).

### **5.3 Nopeusrajoitukset**

Hyvän elinympäristön keskeisiä ominaispiirteitä ovat terveellisyys, turvallisuus, toimivuus ja viihtyisyys. Autoliikenteen nopeuksilla on suuri vaikutus turvallisuuteen ja asumisviihtyvyyteen asuinalueilla ja keskustoissa.

Ajonopeuksilla on merkittävä vaikutus onnettomuuksien määrään ja erityisesti jalankulku- ja pyöräilijäonnettomuuksien vakavuuteen. Suuret ajonopeuden näkyvät selvimmin onnettomuuksien seurauksissa: mitä suurempi nopeus, sitä suurempi on törmäysenergia kolarin sattuessa ja sen pahempaa jälkeä onnettomuudessa syntyy. Tutkimusten mukaan nopeuksien aleneminen keskimäärin 1 km/h taajamaolosuhteissa vähentää onnettomuuksien määrää 2-4 %. Onnettomuudessa jalankulkijan kuolemanriski kasvaa kahdeksankertaiseksi, kun törmäysnopeus nousee 30 km:stä 50 km:iin tunnissa.

Pieksämäen kaupungissa yli puolet kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli kevyen liikenteen onnettomuuksia. Taajaman nopeuksia alentamalla voidaan vähentää erityisesti kevyen liikenteen henkilövahinkoonnettomuuksia.

Taajamien nopeusrajoitusjärjestelmän suunnittelemisesta on vuonna 2000 ilmestynyt uudet ohjeet. Ohjeissa taajaman nopeusrajoitusjärjestelmä perustuu nopeusrajoitusalueisiin ja niiden välisiin nopeampiin pää- tai kokoojaka-

tuihin. Suositeltavat nopeusrajoitukset paikallistason väylille on 30 km/h, koojaväylille 30-40 km/h ja keskustan liikennettä ja läpikulkua palveleville pääväylille 30-40 km/h.

Naarajärven taajaman ja Pieksämäen kaupungin nopeusrajoitusjärjestelmä on suunniteltu uutta ohjetta noudattaen. Nopeusrajoitusten muutokset on tarkoitus toteuttaa kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen vaihe sisältää välittömästi toimeenpantavat muutokset ja toinen vaihe vähitellen toteutettavat muutokset tavoitelaan pääsemiseksi. Kartat ensimmäisen ja toisen vaiheen nopeusrajoituksista ovat **liitteissä 17 ja 18**.

**Ensimmäisessä vaiheessa** Pieksämäen kaupungin yleisrajoitukseksi asetetaan 40 km/h, jolloin ainoat 50 km/h nopeusrajoitukset jäävät Länsiväylälle, Nokkalantielle ja Luhtikadulle. Lisäksi joitakin pieniä asuinalueita muutetaan 30 km/h alueiksi.

Pieksämäen maalaiskunnassa ensimmäisen vaiheen toimenpiteisiin kuuluu nykyisten pääkatujen nopeusrajoituksen laskeminen 50 km/h:sta 40 km/h:iin ja 60 km/h:sta 50 km/h:iin. Lisäksi niille asuinalueille, joilla ei vielä ennestään ollut 30 km/h nopeusrajoitusta, asetetaan se.

Yleisillä teillä nopeusrajoitusten muutokset ovat vähäisiä. Ensimmäisessä vaiheessa muutetaan Naarajärven taajamassa tapahtuvien muutosten lisäksi Valtatien 23 nopeusrajoitusta Joroistentien ja Järvisuomentien välillä siten, että aikaisempi 100 km/h alue muuttuu 80 km/h alueeksi. Lisäksi Kaakinmäenkadun nopeusrajoitus muuttuu 40 km/h Kukkaromäen liittymästä asti.

**Toisessa vaiheessa** loputkin Pieksämäen kaupungin asuinalueista muutetaan nopeusrajoitusjärjestelmän mukaisesti 30 km/h alueiksi. Keskuskadun ydinkeskustan kohdan nopeusrajoitus lasketaan 30 km/h:iin. Vain pääkaduille jää 40 km/h nopeusrajoitus keskustassa ja asuinalueiden lähetyvillä, ja nopeusrajoitus 50 km/h taajaman laitamilta.

Naarajärven taajaman ja yleisten teiden nopeusrajoitustavoitteet saavutetaan jo ensimmäisen vaiheen toimenpiteillä.

#### **5.4 Kustannukset**

Toimenpideohjelman parantamistoimenpiteet suunniteltiin sillä tarkkuudella, että niistä voitiin esittää alustava kustannusarvio. Kustannukset laskettiin yksikköhintojen perusteella. Yksikköhintaluettelo on **liitteessä 19**. Yksikköhintojen määrittämisessä keskusta-alueelle kohdistuvien toimenpiteiden yksikköhintoissa käytettiin luonnonreunakiven hintaa.

Kaikkien Pieksämäen kaupungin, Pieksämäen maalaiskunnan ja Tielaitoksen vastuulla olevien toimenpiteiden kokonaiskustannukseksi tulee 47,3 Mmk. Taulukossa 8. on eritelty kustannukset vastuutahoittain ja kiireellisyysluokittain. Liitteessä 14 olevassa hankeluettelossa on esitetty erikseen jokaisen hankkeen arvioidut rakentamiskustannukset.

Taulukko 8. Toimenpideohjelman rakentamiskustannusarvio.

	<b>Kaupunki</b>	<b>Mlk</b>	<b>Tielaitos</b>	<b>Yhteensä</b>
<b>Luokka 1</b>	4,0 Mmk	2,1 Mmk	21,2 Mmk	27,4 Mmk
<b>Luokka 2</b>	4,3 Mmk	1,5 Mmk	12,4 Mmk	18,2 Mmk
<b>Luokka 3</b>	1,2 Mmk	0 mk	0,6 Mmk	1,8 Mmk
<b>Yhteensä</b>	<b>9,5 Mmk</b>	<b>3,6 Mmk</b>	<b>34,2 Mmk</b>	<b>47,3 Mmk</b>

### 5.5 Toimenpiteiden vaikutukset

Toimenpideohjelman vaikutukset henkilövahinko-onnettomuuksien määriin laskettiin Tielaitoksen hankkeille TARVA-ohjelmalla. TARVA-laskentojen tulokset ovat toimenpidelistassa liitteessä 14. Kaupungin ja maalaiskunnan hankkeissa ei TARVA-ohjelmaa voi käyttää, minkä takia näille hankkeille ei laskettu henkilövahinkovähenemiä.

## 6 KOULUTUKSEN, VALISTUKSEN JA TIEDOTTAMISEN KEHITTÄMINEN

### 6.1 Liikenneturvallisuustyöryhmän lähtökohdat

Turvallinen liikkuminen ilman pelkoja on tärkeä osa kuntalaisten hyvinvointia. Kuntien tulee huolehtia siitä, että kaikenikäiset kuntalaiset suoriutuvat koulu-, työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoistaan ehjinä, tuntien liikkumisensa turvallisiksi. Kunnat voivat säästää monella tavalla panostamalla ennalta ehkäisevään liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneturvallisuustyön organisointi tehokkaaksi on kuntien vastuulla. Lähes kaikki hallintokunnat kunnissa tekevät liikenneturvallisuustyötä jossain muodossa. Näiden eri hallintokuntien yhteistyön myötä saavutetaan tehokkaammin tuloksia liikenneturvallisuustyössä. Yhteistyön mahdollistamiseksi kootaan kaupungin ja maalaiskunnan hallintokuntien edustajista liikenneturvallisuustyöryhmä. Pieksämäen maalaiskunnan ja kaupungin kannattaa yhdessä muodostaa yksi liikenneturvallisuustyöryhmä, koska alue on yksi kokonaisuus. Työryhmä perustetaan vuoden 2001 alussa. Hallintokuntien edustajien lisäksi liikenneturvallisuusryhmään on hyvä kutsua edustajia paikallispoliisista, tielaitoksesta, alueen eri järjestöistä ja asukkailta.

Eri hallintokunnat kuten Tekninen toimi, Sosiaali- ja terveystoimi, Henkilöstötoimi, Sivistys- ja vapaa-aikatoimi voivat vaihdella työryhmän puheenjohtajuutta määräajoin. Tällöin ei kokouksista huolehtiminen muodostu liian rasokkaaksi yhdelle hallintokunnalle. Työryhmä kokoontuu säännöllisin väliajoin, kuitenkin vähintään kaksi kertaa vuodessa.

Liikenneturvallisuustyöryhmän toiminnan lähtökohtana ovat paikalliset ongelmat, tilanteet ja ihmisten liikkumistavat. Erilaiset liikenneturvallisuuteen vaikuttavat keinot ja asiat yhdistetään. Kansalaisia kuullaan ja toimenpiteitä perustellaan. Liikenneturvallisuusasiat otetaan tällä tavoin osaksi viranomaisten ja järjestöjen normaalia toimintaa

Tärkeä liikenneturvallisuustyön muoto on kunnan tiedotustoiminta ja kontaktit tiedotusvälineisiin. Työryhmän tarkoituksena on, että toiminnan myötä syntyy toimijaverkosto, jossa samalla alueella liikenneturvallisuusasioiden parissa työskentelevät ihmiset oppivat tuntemaan toisensa. Tällöin uusin tieto, ideat ja toimintamallit leviävät parhaiten.

Aineistoa käytännön työn tueksi ja vihjeiksi on esitelty kirjallisuusluettelossa.

### 6.2 Toimenpiteiden ja tavoitteiden seuranta

Toimenpiteiden ja tavoitteiden toteutumista sekä liikenneturvallisuustilanteen kehitystä seurataan liikenneturvallisuusryhmässä vuosittain. Liikennenympäristöön kohdistuvien toimenpiteiden arviointi tapahtuu yhteistyössä tiepiirin edustajien kanssa sovituin aikavälein.

Liikenneturvallisuusryhmä seuraa mm. seuraavia asioita:

- Liikenneonnettomuuksien määrän kehitystä
- Liikennenympäristön muutoksia, liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteutumista
- Liikennekäyttäytymisen muutoksia

- Suunnitelmia ja toimenpide-ehdotuksia
- Palautetta yleisöltä.

Eräs mahdollisuus informaatiokanavaksi on internet, jossa voi sijaita kootusti liikenneturvallisuustyöryhmän asiat. Työryhmälle voisi osoittaa oman www-palvelimensa, jota voisi käyttää kaksisuuntaisesti; informaation jakeluun ja palautteen saamiseen. Tällöin vuorovaikutusprosessi voisi toimia ajantasalla. Internet-sivujen sisältö ja sijainti täytyy päättää työryhmässä.

### 6.3 Onnettomuksien seuranta

#### Taustaa

Liikenneturvallisuustyön tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutuminen riippuu paljon paikallisesta liikenneturvallisuustyöstä. Liikenneturvallisuustyön tärkeimpiä lähtökohtia on tieto tapahtuneista liikenneonnettomuuksista ja niihin johtaneista syistä. Jatkuva ja pitkäaikainen ongelmakohteiden kartoitus antaa lähtökohdat tehokkaiden liikenneturvallisuustoimien suunnittelulle ja toimenpiteiden vaikutusten seuraamiselle.

Onnettomuustilastoja tarkastellessa tulee muistaa, että kaikista liikenneonnettomuuksista poliisin tietoon tulee arviolta 40 % ja vakuutusyhtiöiden tietoon noin 80 %. Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista poliisin tietoon tulee noin 65 % ja vakuutusyhtiöiden tietoon 85 %. Tilastoinnista jää pois onnettomuuksia, joiden kustannukset ovat vähäisiä ja syyllisyys selvä. Myös polkupyöräonnettomuuksia jää paljon tilastoimatta.

Paikallisen tason liikenneturvallisuustyön perustehtäviä on liikenneonnettomuksien seuranta- ja tilastokatsaus vuosittain. Katsauksessa analysoidaan ongelmapisteen ja erityyppisten onnettomuksien määrällinen kehitys. Vaikka onnettomuuksia sattuu vuosittain vähän, onnettomuustietojen pitkäaikainen seuranta antaa perusteluja turvallisuustoimille. Samalla se antaa kiistatonta tutkimustietoa toimenpiteistä syntyvän keskustelun pohjaksi.

Nykyiset valtakunnalliset liikenneonnettomuustilastot eivät suoraan sovellu paikallisen liikenneturvallisuustilanteen seurantaan. Tilastokeskus tuottaa virallisen tieliikenneonnettomuustilaston poliisin rikostenkirjaamisjärjestelmän perusteella (RIKI). Tilastokeskuksen tilastosta saadaan koko kuntaa koskevat onnettomuustiedot. Paikallisessa liikenneturvallisuustyössä tarvitaan kuitenkin yksityiskohtaisia onnettomuksien paikkatietoja.

Tielaitos tarkistaa poliisin RIKI-järjestelmästä saadut onnettomuksien paikannus- ym. tiedot yleisillä teillä ennen niiden kirjaamista. Tielaitoksen yleisiä teitä koskevat liikenneonnettomuustiedot ovat laadultaan hyviä. Onnettomuustiedot ovat siirrettävissä Tielaitoksen onnettomuusrekisteristä suoraan paikkatieto-ohjelmistoissa edelleen hyödynnettäviksi. Tielaitos ei kuitenkaan ilman eri sopimusta tarkistuta RIKI-aineiston muilla kuin yleisillä teillä sattuneita liikenneonnettomuuksia.

Kunnat eivät automaattisesti saa yksityiskohtaisia tietoja kunnassa tapahtuneista liikenneonnettomuuksista. Tilastokeskuksesta kunta saa koko kuntaa koskevat onnettomuustiedot ja Tielaitoksesta kunnan alueella olevien yleisten teiden onnettomuustiedot. Kunnan kaduilla, kaavateilla ja yksityisteillä sattuneista onnettomuuksista ei siis ole valmiita tilastoja. Poliisi toimittaa kuntaan pyydettäessä kopiot RIKI-järjestelmään kirjatuista onnettomuuksista. Pelkkien paperikopioiden avulla ei kuitenkaan voida tehdä analyysijä on-

nettomuuksista, vaan kunnan tehtäväksi jää onnettomuuksien tilastointi ja siirtäminen kartalle. Pienissä kunnissa tilastointi jää helposti tekemättä, mikä vaikeuttaa onnettomuuksien ja liikenneturvallisuuden kehittymisen jatkuvaa seuraamista. Näin on käynyt myös Pieksämäen kaupungissa ja maalaiskunnassa.

### **Ehdotettu ratkaisu**

Tietotekniikan kehittyminen ja varsinkin kehittynyt paikkatietotekniikka mahdollistaa havainnolliset graafiset esitystavat kartoille. Varsinkin liikenneonnettomuuksien graafinen esittäminen karttapohjalla on havainnollista ja onnettomuuksien syy-yhteyksien ymmärtämiseksi tärkeää. Tämän takia onnettomuuksien vieminen paikkatietomuotoon on erittäin suositeltavaa.

Kuntien liikenneonnettomuuksien seurannan kehittämiseksi ehdotetaan seuraavaa:

Tielaitos luovuttaa kunnalle tarkastetut liikenneonnettomuustiedot yleisten teiden osalta sekä tarkastamattomat muut kuin yleisillä teillä sattuneet onnettomuudet kunnalle kerran vuodessa. Tielaitos myös sijoittaa yleisillä teillä sattuneet liikenneonnettomuudet oikeille paikoilleen.

Kunta erottaa, tarkistaa ja sijoittaa paikalleen omana työnään muut kuin yleisillä teillä sattuneet liikenneonnettomuudet RIKI-aineistosta, jonka toimittaa kunnalle Tielaitos. Epäselvissä tapauksissa voidaan olla yhteydessä liikenneonnettomuuden poliisitutkijoihin. Teknisesti tämä työvaihe voidaan ratkaista tekstieditori-ohjelmiston makroilla. Liikenneonnettomuuksien tilastoinnin tulee kunnassa olla selkeästi yhden henkilön vastuulla.

Poliisi kiinnittää entistä enemmän huomiota onnettomuuksien täsmälliseen ja yksiselitteiseen kirjaamiseen ja onnettomuuksien tapahtumapaikan määrittämiseen. Tämä takaa laadukkaan lähtöaineiston Tielaitoksen ja kuntien tilastointityölle.

Pitkän tähtäyksen tavoitteena koko Suomessa tulisi olla kaikkien liikenneonnettomuuksien tilastointityön tekeminen keskitetysti samassa paikassa.

## **6.4 Liikenneturvallisuustyön painopisteet**

Kaiken liikenneturvallisuustyön perustavoitteena on liikenteessä selviytyminen. Työssä etsitään liikenteen ongelmien syitä – ei syyllisiä. Tähän päämäärään pääsemiseksi tulee ottaa huomioon seuraavia näkökohtia:

- Tienkäyttäjien vuorovaikutus
- Vaaratilanteiden ennakointi
- Turvavälineiden käyttö
- Tienkäyttäjien oma vastuu.

Liikenneturvallisuustyöryhmä selvittää kokoontuessaan alueen tärkeimmät liikenneturvallisuustyön kohteet. Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan liikenneturvallisuustyön nykytilaa käsiteltiin marraskuussa 1999 pidetyssä hallintokuntien istunnossa. Näkökantoja selvitettiin vielä lisäksi puhelinhaastatteluilla joulukuussa 1999. Yhteenvetona koottiin seuraavanlaisia havaintoja:

- Koulujen ja päiväkotien ympäristö on usein vilkkaasti liikennöity
- Turvavälineiden käyttö on puutteellista
- Ajonopeudet ovat liian suuria taajamissa
- Suojateiden kohdilla olevat katujen korkeat reunakiveykset hankaloittavat lasten, vanhusten ja liikuntaesteisten kadun ylittämistä.

Näiden perusteella lähivuosien liikenneturvallisuustyön painopisteet olisivat:

- Autoliikenteen rauhoittaminen etenkin koulujen ja päiväkotien lähetyvillä
- Turvavälineiden käyttö
- Ajonopeuksien pienentäminen
- Kulkuväylien esteettömyyden turvaaminen (erityisryhmät).

Näiden lisäksi valistustyön tehostaminen nähtiin erittäin tärkeäksi osaksi liikennekasvatusta.

## KIRJALLISUUSLUETTELO

Liikenneministeriö (1999). *Ajonopeuksien alentaminen Leppävirralla. Vaikutukset ajonopeuksiin ja mielipiteisiin*. Liikenneministeriön mietintöjä ja muistioita B 21/99. Oy Edita Ab. Helsinki.

Liikenneministeriö, Tielaitos, Kuntaliitto, Liikenneturva (1999): *Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön*.

Liikenneturva (1999): *Turvaa lapsen koulutie*. Taustatietoa ja aineistoa vaaranpaikkakartoituksen tekijöille.

Ojala Kari (2000): *Kestävän yhdyskunnan käsikirja*. Liikenneturva. KL-Kustannus Oy. Jyväskylä.

Tielaitos (1991): *Liikenneturvallisuuden alueellinen parantaminen kuntien ja TIEL:n yhteistyönä. Osa 2 Toimenpidetarkastelut*. Tiehallitus, Suomen Kaupunkiliitto, Suomen Kunnallisliitto, Finlands svenska kommunförbund. Helsinki.

Tielaitos (1999): *Yksityisten teiden kunnossapito*. Kunnossapidon ohjaus. Tiehallinto, Tie- ja liikenneolojen suunnittelu. Helsinki

Tielaitos (2000): *Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu*. Tiehallinto, Liikenteen palvelut. Helsinki.

Ympäristöministeriö (1992): *Liikenneturvallisuus kaavoituksessa*. Ympäristöministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto. Opas 1/1992. Helsinki.

## **YHTEYSTIEDOT**

### **Pieksämäen kaupunki**

Pertinkuja 1, 76100 Pieksämäki

Puhelin (015) 788 2111

Telefax (015) 788 2900

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

### **Pieksämäen maalaiskunta**

Vilhulantie 5, PL 44, 76851 Naarajärvi

Puhelin (015) 788 3111

Telefax (015) 788 3631

### **Pieksämäen kihlakunnan poliisilaitos**

Savontie 20, PL 108, 76101 Pieksämäki

Puhelin (015) 78 941

Telefax (015) 78 94310

**Tielaitos** (muuttuu vuoden 2001 alusta Tiehallinnoksi)

### **Kaakkois-Suomen tiepiiri**

Kauppamiehentie 4, 45100 Kouvola

Puhelin 0204 44 153

Telefax 0204 44 6215

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

### **Liikenneturva**

Mikkelin aluetoimisto

Vuorikatu 5 A, 50100 Mikkelä

Puhelin (015) 760 0887

Telefax (015) 760 0885

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

## **LIITTEET**

1. Yleisten teiden liikennemäärät vuonna 1999
2. Liikennemäärät Pieksämäen kaupungissa ja Naarajärven taajamassa vuonna 1999
3. Kevyen liikenteen väylät
4. Vuosina 1994 – 1998 poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet yleisillä teillä
5. Vuosina 1994 – 1998 henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet Pieksämäen kaupungissa ja Naarajärven taajamassa
6. Onnettomuusanalyysissä esiin tulleet kohteet
7. Nopeusrajoitukset yleisillä teillä
8. Nopeusrajoitukset Pieksämäen kaupungissa ja Naarajärven taajamassa
9. Nopeusmittausten tulokset
10. Lista ongelmakohteiden kartoittamiseksi haastatelluista henkilöistä
11. Ongelmakohta-analyysi –kartta
12. Ongelmakohta-analyysi –lista
13. Suunnittelualan suunnitelmatilanne
14. Toimenpide-ehdotukset –lista
15. Toimenpide-ehdotukset –kartta
16. Keskuskadun toimenpiteet
17. Nopeusrajoitukset, vaihe 1
18. Nopeusrajoitukset, tavoitetilanne
19. Kustannuslaskelmissa käytetyt yksikköhinnat