Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

RAPORTTEJA 17 | 2025

Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelma 2025

ALEKSI KRANKKA | ATTE MANTILA | MARI NIEMELÄ | OUTI VARTIAINEN

Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelma 2025

ALEKSI KRANKKA
ATTE MANTILA
MARI NIEMELÄ
OUTI VARTIAINEN

RAPORTTEJA 17 | 2025
Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelma 2025

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Hanna Aalto
Kansikuva: Aleksi Krankka
Kartat: © Maanmittauslaitos
Painotalo: -

ISBN 978-952-398-310-6 (PDF)

ISSN 2242-2854

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-310-6

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Alkusanat ... 2

1 Johdanto ... 3
- Työn tausta ja tavoitteet ... 3
- Työn sisältö ... 4

2 Nykytilanne ... 5
- Liikennejärjestelmä ... 5
- Onnettomuusanalyysit ... 9
- Liikenneturvallisuuskyselyt ... 13
- Asukaskysely ... 13
- Koululaiskysely ... 15
- Hallintokuntakysely ... 17

3 Tavoitteet ja painopisteet ... 19
- Valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet sekä painopisteet ... 19
- Keski-Savon tavoitteet ja painopisteet ... 20

4 Liikenneympäristön toimenpideohjelma ... 22
- Liikenneympäristön suunnittelun periaatteet ... 22
- Toimenpideohjelma ... 24

5 Liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma ... 26
- Liikenneturvallisuustyön organisointi ... 27
- Liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma ... 28

6 Liikenneturvallisuustyön seuranta ja vaikuttavuus ... 30

Liitteet ... 31
- Liite 1. Kuntakohtaiset onnettomuusanalyysit ... 31
- Liite 2. Liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma, vuosikellot kunnille ja hyvinvointialueille ... 32

Kuvailulehti ... 33

Alkusanat

Tässä liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksessä on laadittu seudullinen suunnitelma Keski-Savon liikenneturvallisuustyölle sekä kuntakohtaiset liikenneympäristön toimenpidesuunnitelmat Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden alueille. Tavoitteena on ollut luoda realistinen ja toteutuskelpoinen suunnitelma, joka ohjaa liikenneturvallisuuden parantamista. Suunnittelussa on tunnistettu keskeiset strategiset painotukset ja toimenpidekokonaisuudet, joiden avulla voidaan vähentää liikenneonnettomuuksia valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden mukaisesti.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tilaajina toimivat Pohjois-Savon ELY-keskus sekä Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden kunnat ja kaupungit. Työn toteutuksesta vastasi Linea Konsultit Oy:ssä Aleksi Krankka, Atte Mantila, Mari Niemelä ja Outi Vartiainen. Suunnitelman laatiminen käynnistyi vuonna 2024, ja se valmistui vuonna 2025.

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana yhteensä neljä kertaa. Ohjausryhmään kuuluivat:

- Jonne Heimonen, Joroisten kunta
- Tarja Taskinen, Joroisten kunta
- Jani Nissinen, Leppävirran kunta
- Pekka Häkkinen, Pieksämäen kaupunki
- Mika Markkanen, Pieksämäen kaupunki
- Jani Viljakainen, Varkauden kaupunki
- Pekka Makkonen, Varkauden kaupunki
- Tanja Seppänen, Pohjois-Savon ELY-keskus
- Anna-Kaisa Kuohukivi, Pohjois-Savon ELY-keskus
- Eini Karvonen, Liikenneturva
- Tuula Taskinen, Liikenneturva
- Petri Pahkin, Poliisi

1 Johdanto

Työn tausta ja tavoitteet

Keski-Savon edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2018. Sen keskeisenä tavoitteena oli parantaa liikenneturvallisuustyön koordinointia sekä edistää eri osapuolten välistä yhteistyötä ja sitoutumista. Suunnitelma määritteli rajatun joukon vaikuttavia ja toteuttamiskelpoisia toimenpiteitä, jotka oli suunnattu lähivuosille. Suunnitelmassa esitettyjä liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä on toteutettu, mutta samalla on ilmennyt myös uusia toimenpidetarpeita.

Nyt laaditun liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on ollut luoda Keski-Savon alueelle (Joroinen, Leppävirta, Pieksämäki ja Varkaus) toteutusmahdollisuuksiltaan realistinen suunnitelma, joka ohjaa alueen liikenneturvallisuuden parantamista. Suunnitelman laatimisessa on pyritty löytämään ne strategiset painotukset ja toimenpidekokonaisuudet, jotka tukevat liikenneonnettomuuksien määrän vähentämistä valtakunnallisten ja alueellisten liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti. Liikennekuolemien ja loukkaantumisten määrän vähentämisen ohella on keskeistä parantaa myös koettua liikenneturvallisuutta, sillä se vaikuttaa suoraan ihmisten elämänlaatuun ja hyvinvointiin.

Työn sisältö

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on arvioitu Keski-Savon liikenneturvallisuuden nykytilaa, siihen vaikuttavia tekijöitä sekä liikenneturvallisuustyön tilannetta ja kehittämistarpeita. Nykytila-analyysin pohjalta on laadittu pitkän aikavälin visio ja määritetty konkreettiset tavoitteet, jotka ohjaavat toimintaa ja tukevat seurantaa. Lisäksi suunnitelmassa on linjattu keskeiset suunnitteluperiaatteet, liikenneturvallisuustyön toimintamalli sekä eri toimijoiden vastuut ja toimenpiteet, mukaan lukien liikenneympäristön parantamiseen tähtäävät toimet.

Toimenpiteiden suunnittelussa on hyödynnetty Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman painopistealueita, joita on tarkennettu nykytila-analyysin perusteella. Painopisteiden mukaisesti on pyritty suosimaan vaikuttavimpia ja kustannustehokkaimpia lähiaikoina toteutettavia toimenpiteitä, mutta myös laajemmat kehittämistarpeet on otettu huomioon.

Työ jaettiin viiteen osatehtävään:

Työn käynnistäminen

- Ohjausryhmä työskentelyn käynnistäminen
- Lähtötietojen kerääminen
- Ajantasaiset yhteystiedot

Nykytilanteen analyysi

- Liikennejärjestelmä
- Onnettomuusanalyysit
- Kyselyt

Visio, tavoitteet ja painopisteet

- Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet
- Tavoitteiden ja painopisteiden tarkentaminen nykytila-analyysin pohjalta

Toimenpiteiden ja toiminnan suunnittelu

- Liikenneympäristön toimenpiteet
    - Pahimmat ongelmakohteet
    - Kustannustehokkaat toimenpiteet
- Liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma
    - Toimintaohjelman muodostaminen
    - Toiminnan käynnistäminen

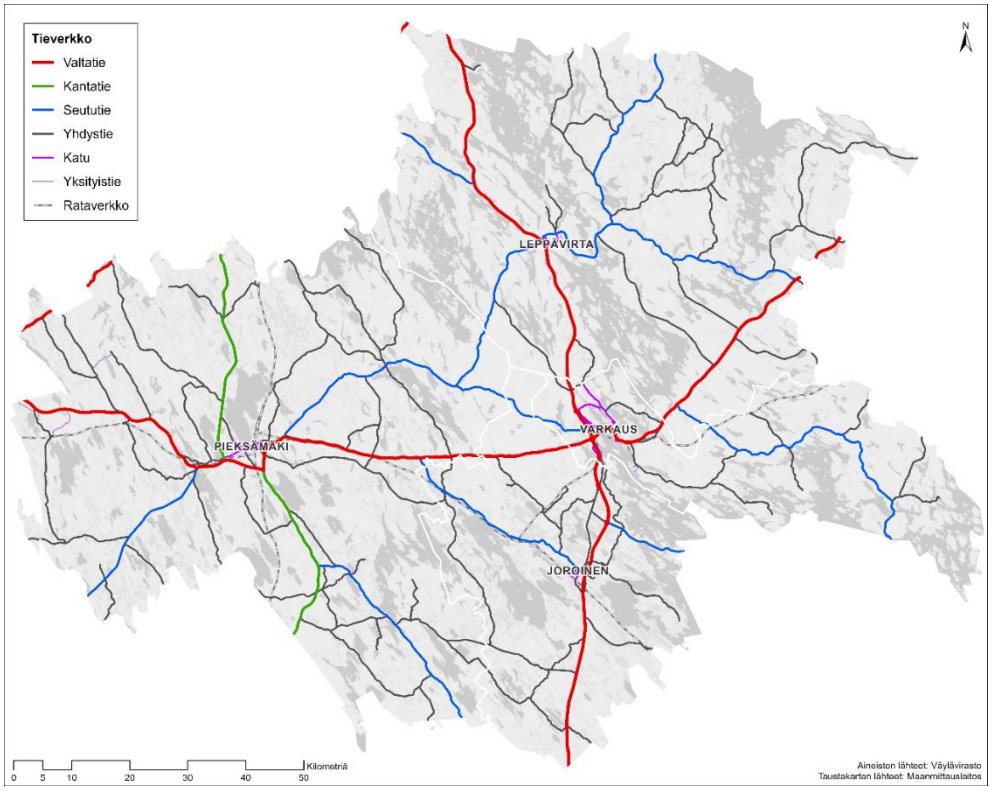
Vaikutusten arviointi

- Tavoitteiden seurantamittareiden muodostaminen
- Liikenneympäristön toimenpiteiden vaikutukset

2 Nykytilanne

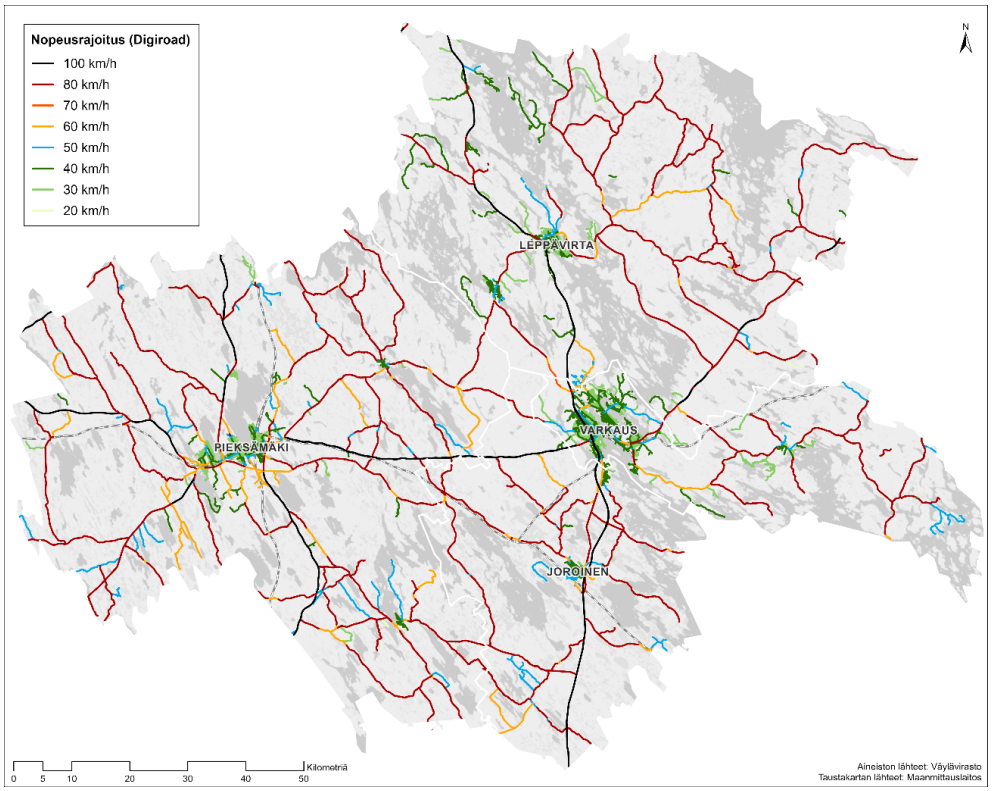
Liikennejärjestelmä

Tieverkko koostuu valtion maanteistä, kuntien kaduista ja yksityisteistä. Maantiepituutta on Keski-Savossa yhteensä noin 1 400 kilometriä ja katupituutta noin 500 kilometriä. Varkaudessa tieverkko koostuu suurimmaksi osaksi kaduista, kun taas Pieksämäellä, Leppävirralla ja Joroisissa maantiet muodostavat selkeästi suurimman osan tieverkosta. Aluetta halkovat valtatiet 5 ja 23 (kuva 1).



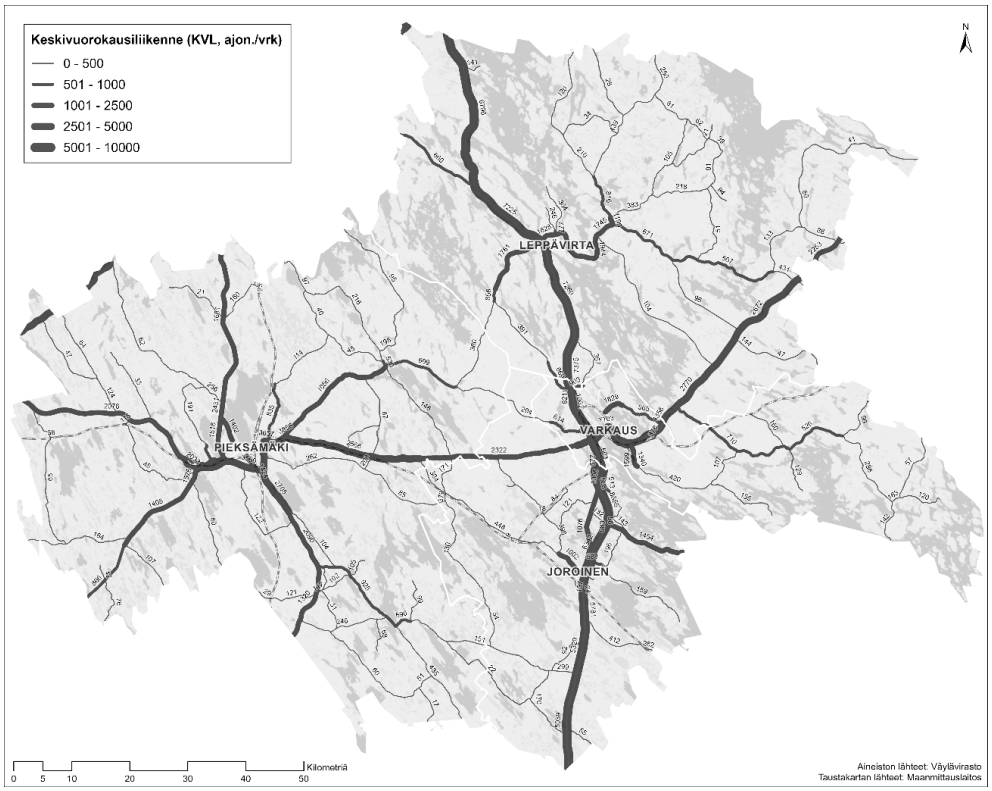
Kuva 1. Tieverkko Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden alueella.

Nopeusrajoitukset ovat pääteillä 80–100 km/h. Taajamissa rajoitukset ovat pääosin 30–50 km/h ja niiden reuna-alueilla 60 km/h. Taajamien ulkopuolella rajoitukset ovat pääosin 60–80 km/h ja päättyvillä teillä 40–50 km/h (kuva 2).



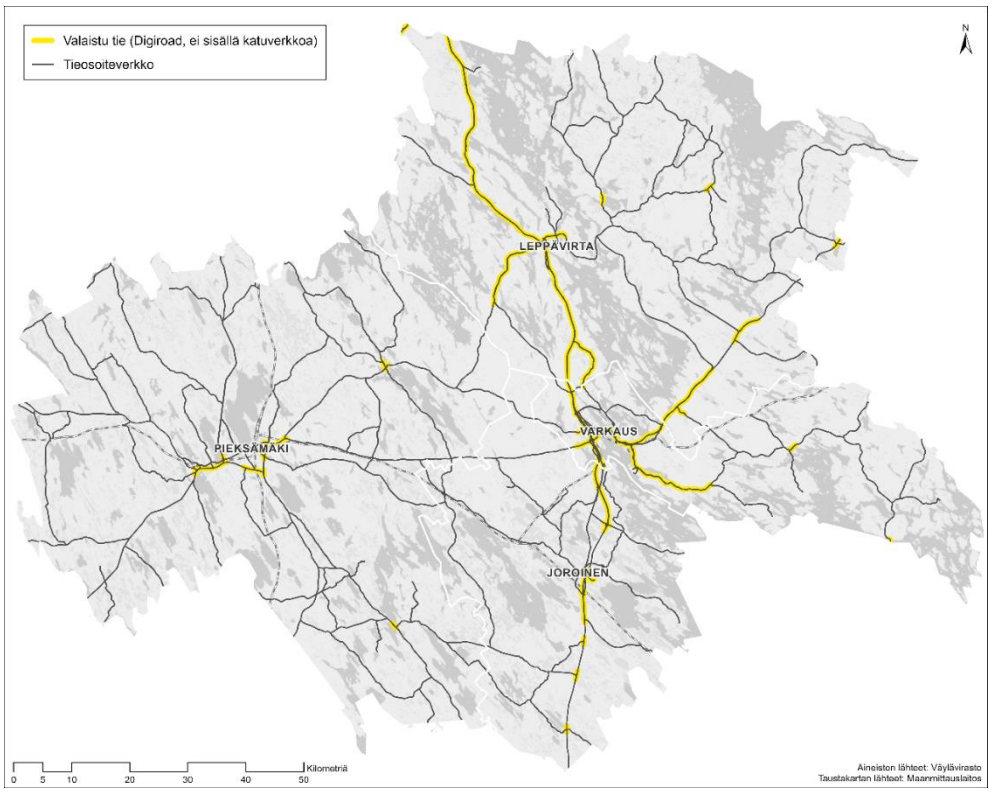
Kuva 2. Nopeusrajoitukset Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden alueella.

Liikennemäärien vaihteluväli on Keski-Savossa 17–8355 ajon. / vrk. Suurimmat liikennemäärät ovat pääteillä ja keskustojen läheisyydessä (kuva 3).



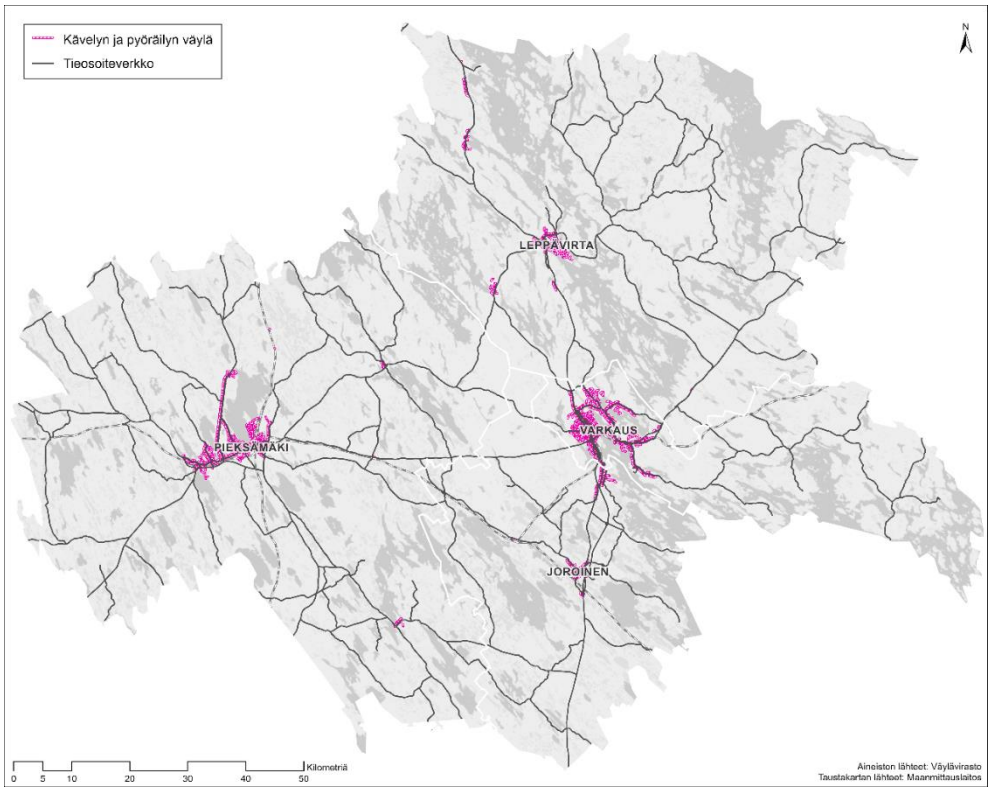
Kuva 3. Keskivuorokausiliikenne (KVL) Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden alueella.

Valaistus keskittyy alueella pääteille ja liittymiin (kuva 4). Kartan aineisto ei kata koko katuverkkoa.



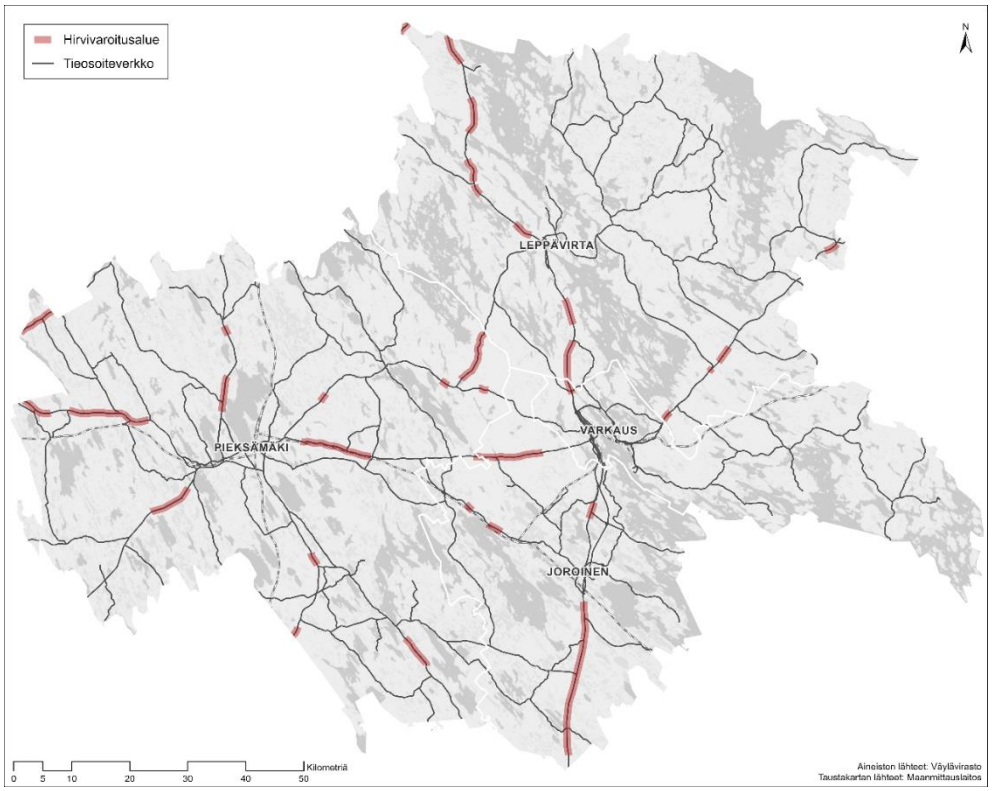
Kuva 4. Valaistut tieosat Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden alueella.

Kävelyn ja pyöräilyn väyliä kulkee kuntien keskustoissa katujen varsilla. Maanteiden varsilla on yksittäisiä väyliä muutamissa paikoissa (kuva 5).



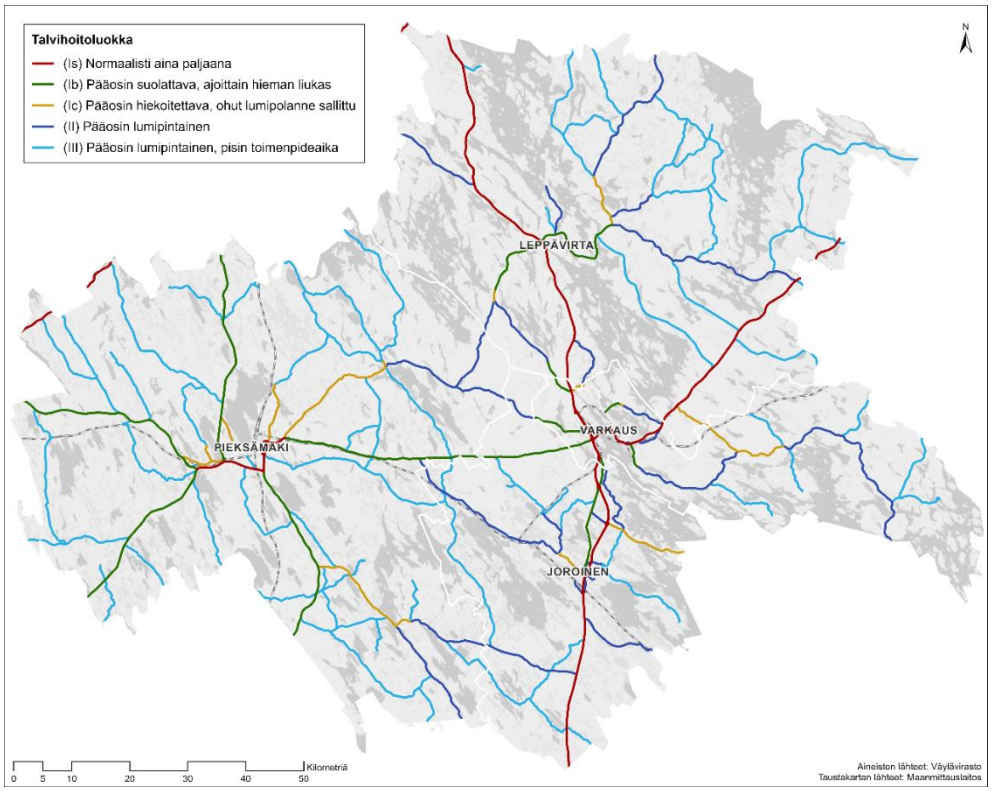
Kuva 5. Kävelyn ja pyöräilyn väylät Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden alueella.

Hirvivaroitusalueet kattavat Keski-Savossa yhteensä 106 kilometriä, joista selvästi suurin osa sijoittuu valta- ja kantateille (kuva 6).



Kuva 6. Hirvivaroitusalueet Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden alueella.

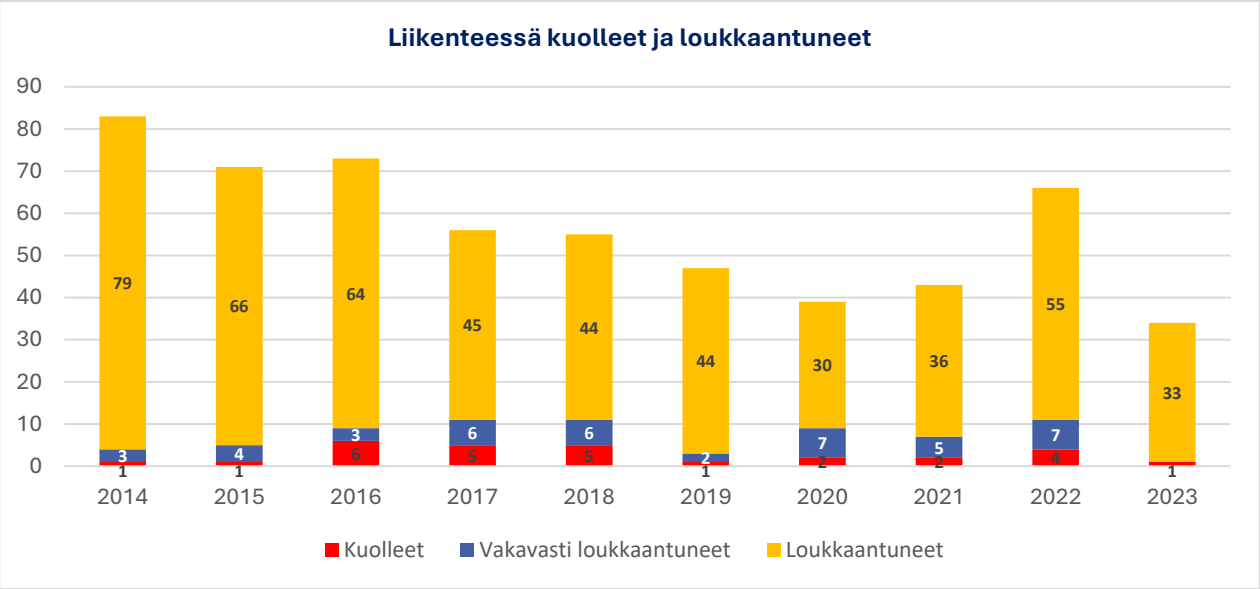
Talvihoitoluokista yleisin on alin hoitoluokka III. Korkeimmat hoitoluokat ovat valtateillä ja keskustojen välisillä yhteyksillä (kuva 7).



Kuva 7. Talvihoitoluokat Joroisten, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden alueella.

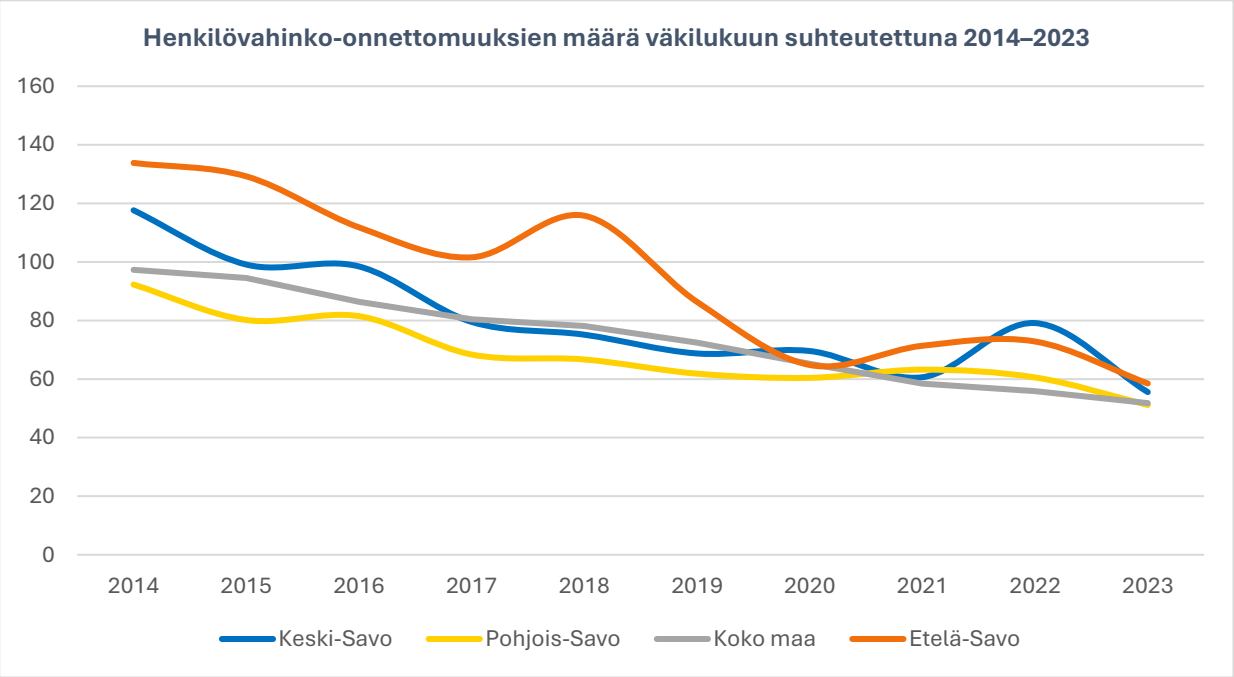
Onnettomuusanalyysit

Viimeisten viiden vuoden aikana (2019–2023) Keski-Savossa raportoitiin 171 poliisin tietoon tullutta henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Näissä onnettomuuksissa menehtyi yhteensä 10 henkilöä ja loukkaantui 219 (kuva 8). Tämä tarkoittaa, että alueella on ollut keskimäärin 46 kuollutta tai loukkaantunutta vuosittain.



Kuva 8. Keski-Savossa poliisin tietoon tulleissa liikenneonnettomuuksissa kuolleet, vakavasti loukkaantuneet ja loukkaantuneet vuosina 2014–2023.

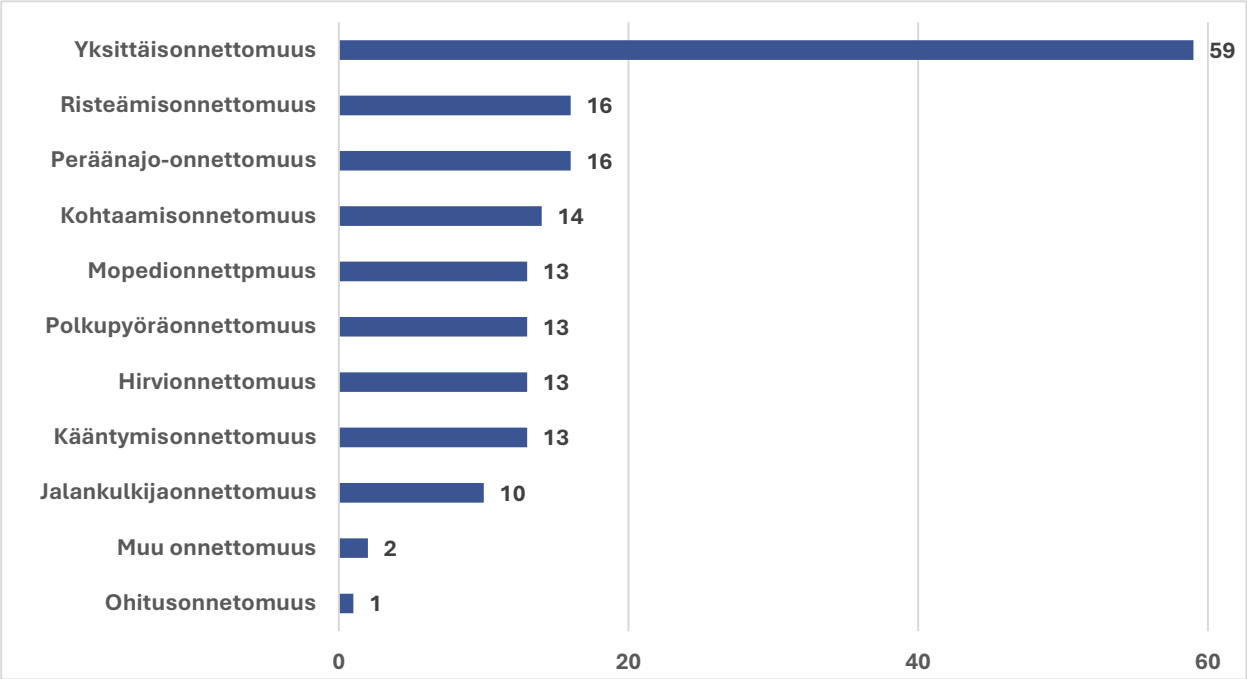
Kuvassa 9 on esitetty henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys suhteutettuna väkilukuun Keski-Savossa, Pohjois-Savossa, Etelä-Savossa ja koko maassa vuosina 2014–2023. Kuvasta nähdään, että Keski-Savossa henkilövahinko-onnettomuudet ovat olleet lähtötilanteessa koko maata korkeammalla tasolla, mutta määrä on laskenut tasaisesti vuosien aikana. Viime vuosina Keski-Savon onnettomuusmäärät ovat olleet samalla tasolla koko maan keskiarvon kanssa, ja henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on alle 60 onnettomuutta 100 000 asukasta kohden. Vuosina 2014–2023 Keski-Savossa on saavutettu yli 50 %:n vähennys henkilövahinko-onnettomuuksissa väkilukuun suhteutettuna, mikä kertoo liikenneturvallisuuden myönteisestä kehityksestä.



Kuva 9. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys suhteutettuna väkilukuun Keski-Savossa, Pohjois-Savossa, Etelä-Savossa ja koko maassa vuosina 2014–2023.

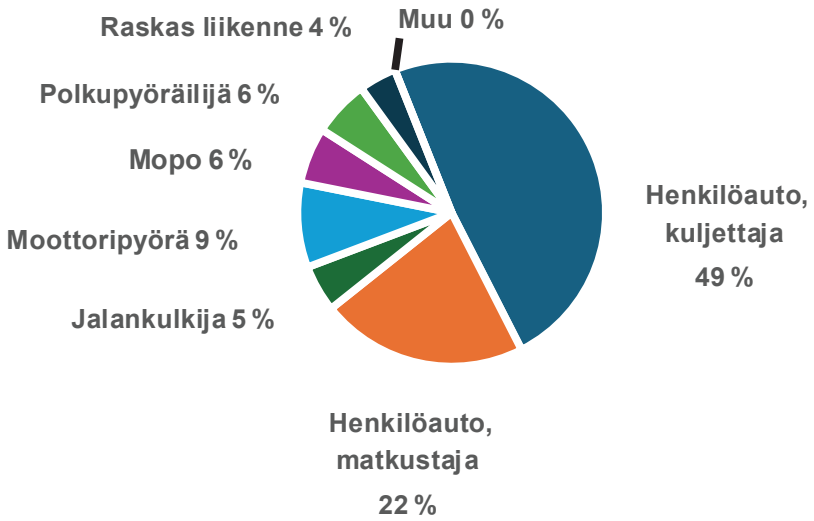
Vuosien 2019–2023 henkilövahinko-onnettomuuksien yleisin onnettomuusluokka oli yksittäisonnettomuudet, joita tapahtui selvästi eniten, 59 kappaletta. Seuraavaksi yleisimpiä olivat risteämis- ja peräänajo-onnettomuudet (16 tapausta kumpaakin) sekä kohtaamisonnettomuudet (14 tapausta). Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus korostuu onnettomuuksien määrissä, joista polkupyöräonnettomuuksia oli 13 ja jalankulkijaonnettomuuksia 10. Hirvionnettomuuksia sekä kääntymisonnettomuuksia kirjattiin 13 tapausta kumpaakin (kuva 10).

Onnettomuusjakauman perusteella liikenneturvallisuustoimenpiteitä tulee kohdentaa erityisesti yksittäisonnettomuuksien vähentämiseen, risteämisturvallisuuden parantamiseen sekä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden edistämiseen.



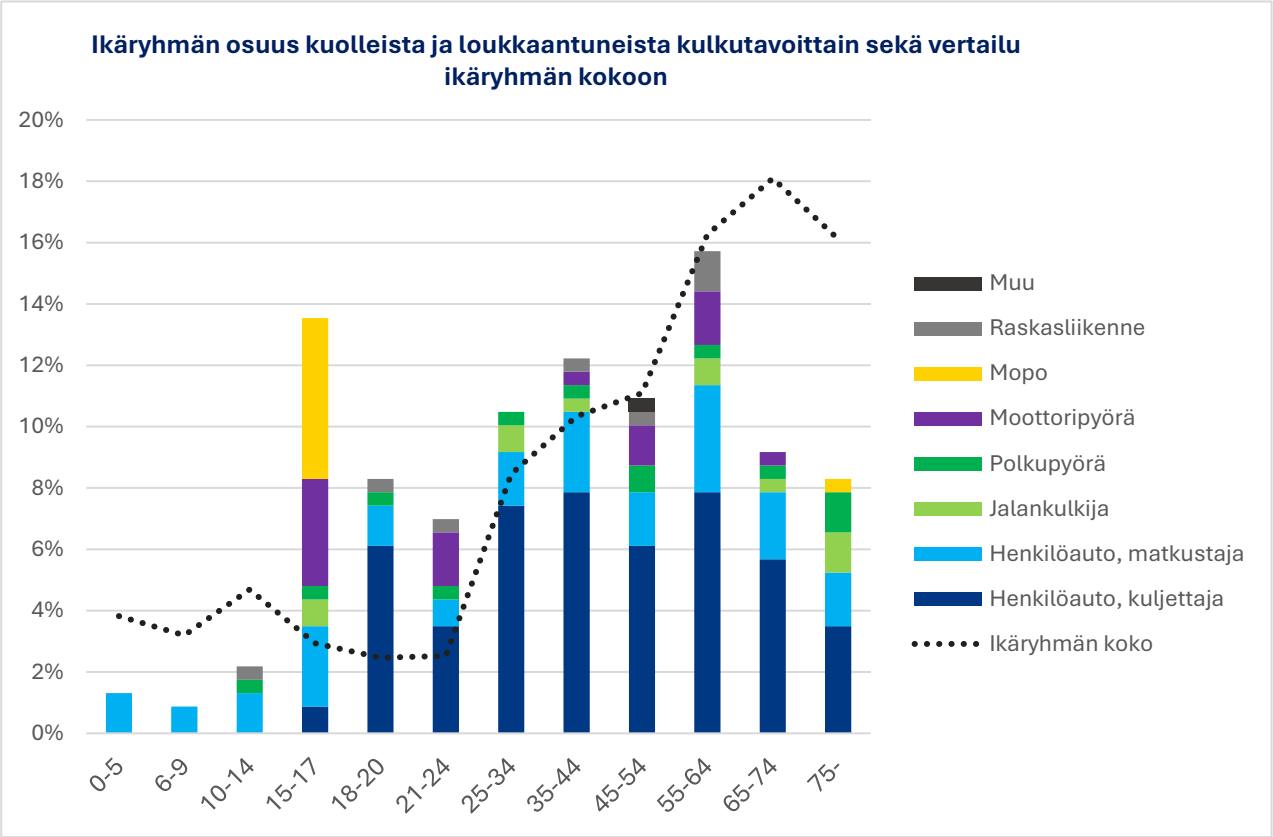
Kuva 10. Vuosien 2019–2023 henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuusluokat.

Onnettomuuksissa yleisimmin osallisina ovat henkilöauton kuljettajat (49 %) ja matkustajat (22 %), yhteensä 71 % osuudella. Seuraavaksi suurimmat ryhmät ovat moottoripyöräilijät (9 %) ja mopoilijat (6 %). Jalankulku ja pyöräily muodostavat yhdessä 11 % osuuden, jakaantuen polkupyöräilijöihin 6 % ja jalankulkijoihin 5 %. Raskas liikenne on mukana 4 %:ssa tapauksista, ja muiden ajoneuvojen osuus on vähäinen (kuva 11).



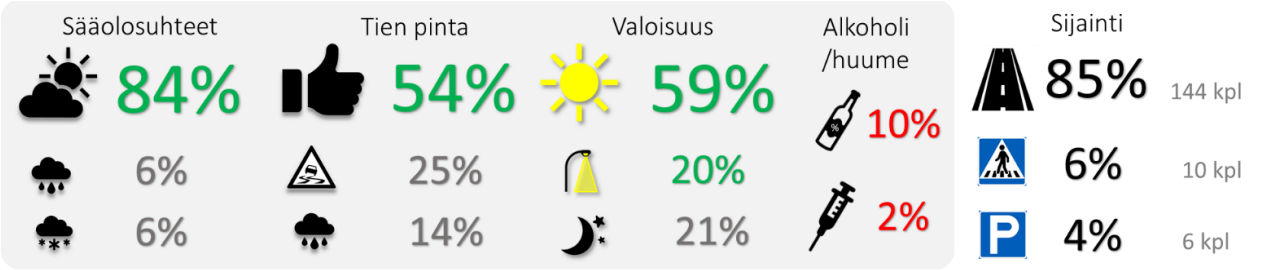
Kuva 11. Onnettomuuksissa yleisimmin osallisena olleiden kulkutapa.

Ikäryhmän kokoon nähden 15–17-vuotiaat ovat merkittävästi yliedustettuina onnettomuustilastoissa, ja myös 18–24-vuotiaille sattuu suhteessa enemmän onnettomuuksia kuin muille ikäryhmille. 15–17-vuotiaiden onnettomuuksissa mopot ja moottoripyörät korostuvat, kun taas 18–24-vuotiaat liikkuvat pääasiassa henkilöautoilla. Ikääntyneillä jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia osuus on muita ikäryhmiä suurempi (kuva 12).



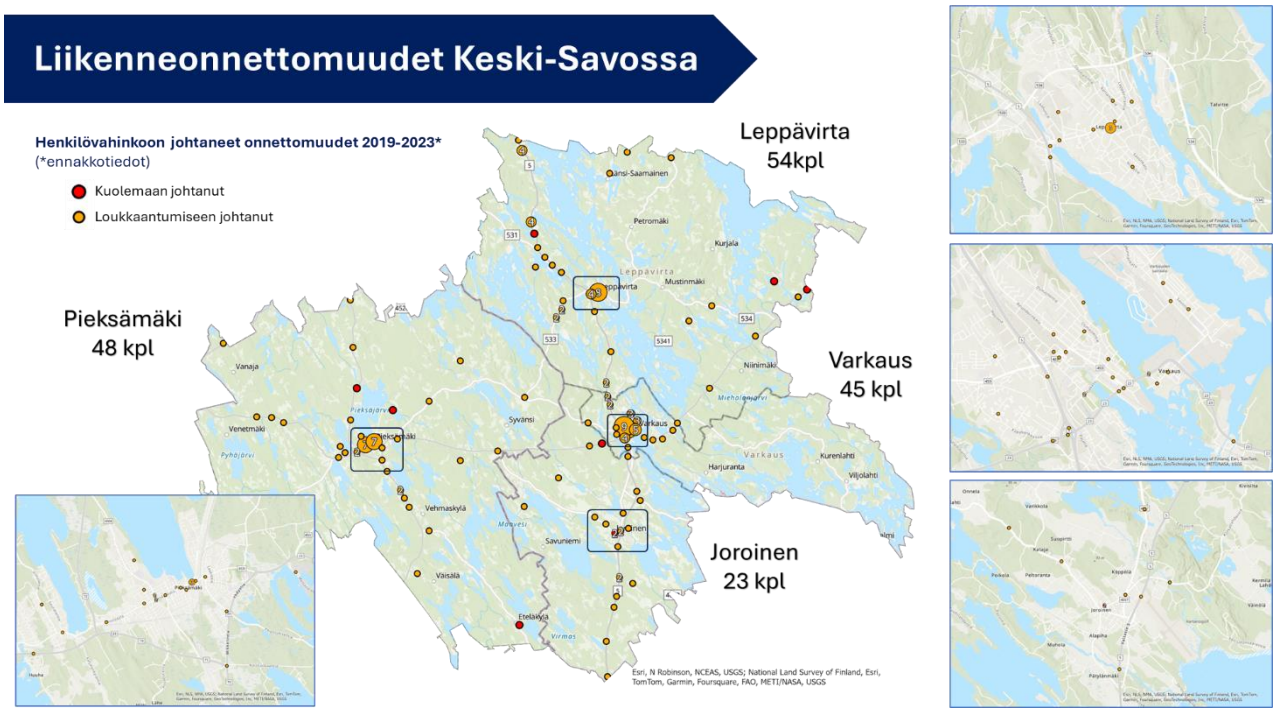
Kuva 12. Ikäryhmän osuus kuolleista ja loukkaantuneista kulkutavoittain sekä vertailu ikäryhmän kokoon.

Suurin osa Keski-Savon henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista vuosina 2019–2023 tapahtui hyvissä sääolosuhteissa (84 % onnettomuuksista) ja kuivalla tiellä (54 %) sekä valoisan aikaan (59 %). Kuitenkin märkä tai liukas tienpinta oli osatekijänä 39 %:ssa onnettomuuksista. Alkoholin tai huumeiden vaikutus oli mukana 12 %:ssa tapauksista. Onnettomuuksista suurin osa (85 %) tapahtui ajoradalla, 6 % suojateillä ja 4 % pysäköintialueilla (kuva 13).



Kuva 13. Yleisimmät tekijät Keski-Savon henkilövahinkoon johtaneissa liikenneonnettomuuksissa vuosina 2019–2023.

Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet keskittyvät suurelta osin kaupunkien ja taajamien keskustoihin, joissa liikennemäärät ovat suurempia ja liikenteen monimuotoisuus lisää riskejä. Lisäksi merkittävä osa onnettomuuksista tapahtuu pääteiden varsilla, joissa nopeudet ovat usein korkeampia ja liikennevirrat tiheämpiä (kuva 14).



Kuva 14. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet 2019–2023 Keski-Savossa.

Keski-Savon tieliikenneonnettomuuksien 17,7 miljoonan euron vuotuiset kustannukset pohjautuvat Traficomin määrittämiin yksikkökustannuksiin. Näihin sisältyvät kuolemaan johtaneiden, vakavien ja lievien henkilövahinkojen sekä omaisuusvahinkojen laskennalliset kustannukset. Traficomin laskentamalli ottaa huomioon mm. inhimilliset menetykset, terveydenhuoltokulut, tuotannon menetykset sekä aineelliset vahingot. Keski-Savon onnettomuustilastojen perusteella laskettu summa kuvastaa alueen onnettomuuksien yhteiskunnallista taakkaa. Tarkempia yksityiskohtia laskentaperusteista löytyy Väyläviraston raportista 51/2024 Tieturvallisuusdirektiivin mukainen verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi, osa 1: Onnettomuusperusteinen arviointi.

Onnettomuusanalyysin yhteenveto

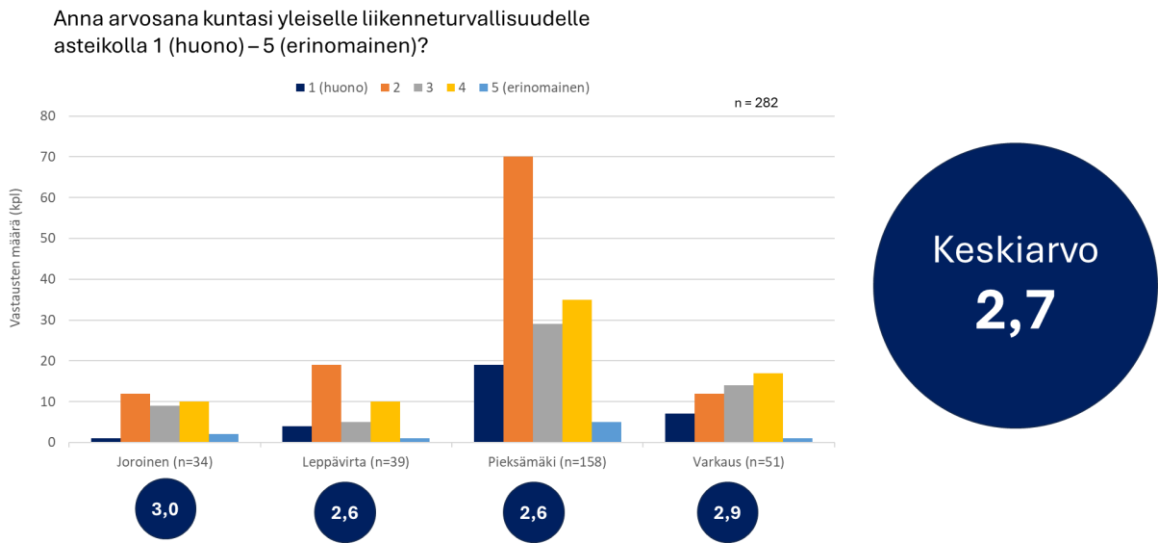
- Vuosina 2019–2023 Keski-Savossa tapahtui 171 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa menehtyi 10 henkilöä ja loukkaantui 219. Onnettomuuksien määrä on laskenut tasaisesti vuodesta 2014, ja vuonna 2023 määrä oli alle 60/100 000 asukasta.
- Yleisin onnettomuustyyppi oli yksittäisonnettomuus. Muita yleisiä olivat risteämis- ja peräänajo-onnettomuudet (16 tapausta kumpaakin) sekä kohtaamisonnettomuudet (14 tapausta). Polkupyörä- ja jalankulkijaonnettomuuksia oli yhteensä 23.
- Henkilöauton kuljettajat ja matkustajat muodostivat 71 % onnettomuuksien osallisista, mopoilijat ja moottoripyöräilijät 15 %, ja jalankulkijat ja pyöräilijät 11 %.
- 15–17-vuotiaat olivat yliedustettuina onnettomuuksissa, erityisesti mopoilla ja moottoripyörillä. 18–24-vuotiaiden onnettomuudet liittyivät pääasiassa henkilöautoihin. Ikääntyneiden onnettomuuksissa korostuivat jalankulku ja pyöräily.
- Suurin osa onnettomuuksista tapahtui hyvissä sääolosuhteissa ja kuivalla tiellä, mutta 39 % tapauksista tien pinta oli märkä tai liukas.
- Alkoholin tai huumeiden vaikutus oli mukana 12 %:ssa tapauksista.
- Onnettomuudet keskittyivät kaupunkien ja taajamien keskustoihin sekä pääteiden varsille.
- Keski-Savon tieliikenneonnettomuuksien yhteiskunnalliset kustannukset ovat arviolta 17,7 miljoonaa euroa vuodessa, sisältäen inhimilliset menetykset, terveydenhuoltokulut ja aineelliset vahingot.

Liikenneturvallisuuskyselyt

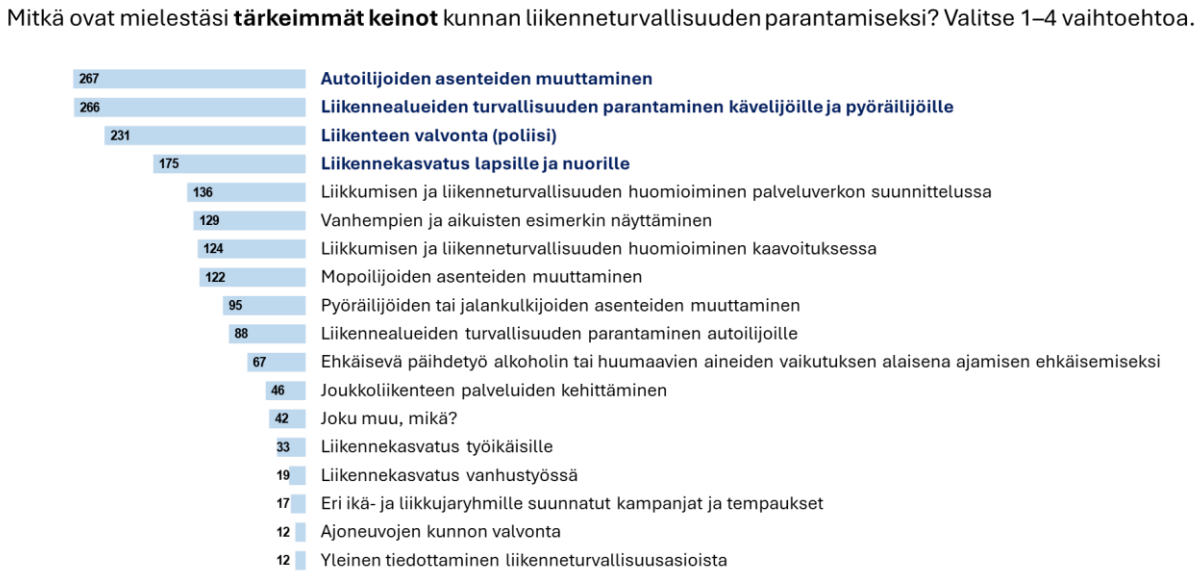
Suunnitelman laadinnan aikana toteutettiin kyselyitä alueella asuvien ja toimivien mielipiteistä ja kokemuksista liikenneturvallisuudesta. Kyselyt järjestettiin kaikille asukkaille, peruskoulujen kautta koululaisille sekä kuntien ja hyvinvointialueiden hallintokunnille. Kyselyiden vastausten perusteella muodostettiin yhdessä onnettomuusanalyysin kanssa liikenneympäristön sekä liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelmat (luvut 4 ja 5).

Asukaskysely

Asukkaille ja alueella toimiville toteutettuun internetkyselyyn saatiin yhteensä 407 vastausta. Vastanneiden arviot kuntansa yleisestä liikenneturvallisuudesta olivat alle keskinkertaisen: asteikolla 1 (huono) – 5 (erinomainen) Joroinen 3,0, Leppävirta 2,6, Pieksämäki 2,6 ja Varkaus 2,9, yhteensä alueen keskiarvo 2,7 (n= 282) (kuva 15). Tärkeimpinä keinoina kunnan liikenneturvallisuuden parantamiseksi vastaajat valitsivat autoilijoiden ja mopoilijoiden asenteiden muuttamisen, liikennealueiden turvallisuuden parantamisen erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille, poliisin liikenteenvalvonnan, liikennekasvatuksen lapsille ja nuorille sekä liikenneturvallisuuden huomioimisen kaavoituksessa ja palveluverkon suunnittelussa (kuva 16).



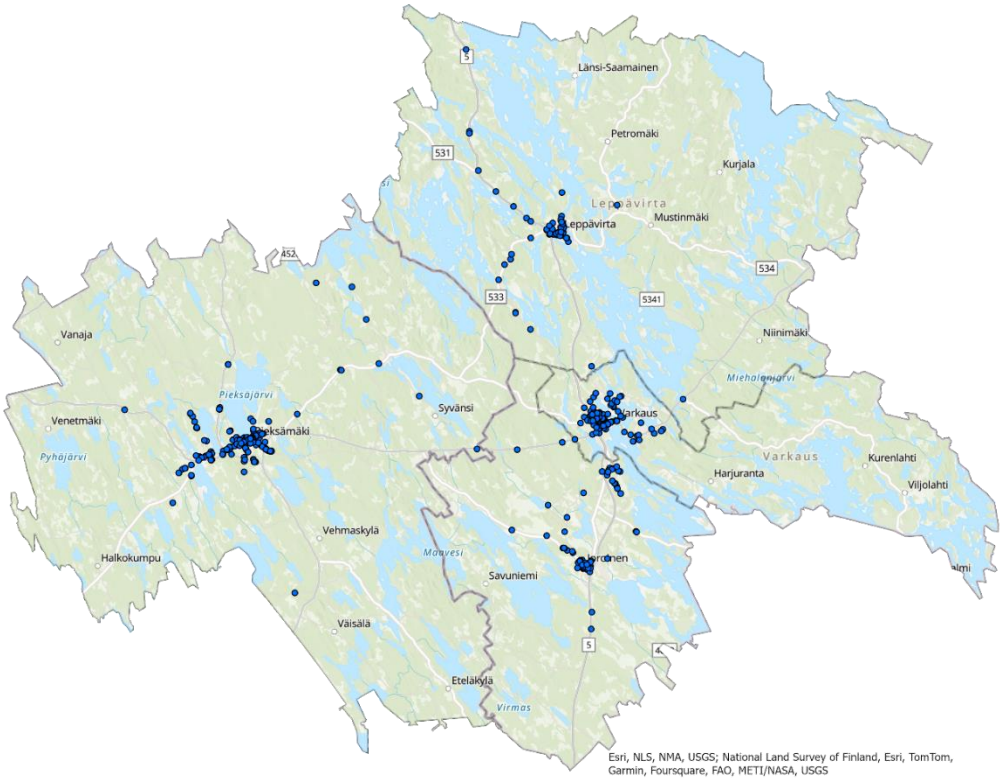
Kuva 15. Vastanneiden arvio kuntansa yleisestä liikenneturvallisuudesta asteikolla 1 (huono)–5(erinomainen).



Kuva 16. Vastaajien nostamat tärkeimmät keinot kunnan liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Vastaajista 62 % teki toistuvia työ-, koulu- tai opiskelumatkoja kotoa vähintään muutamana päivänä kuukaudessa. Heistä vain noin 11 % teki tyypillisesti etätöitä tai -opiskelua 1–2 päivänä viikossa, 69 % ei ollenkaan tai vain harvemmin kuin muutamana päivänä kuukaudessa (n= 242). Suurimmalla osalla vastaajista (33 %) toistuva työ-, koulu- tai opiskelumatka oli pituudeltaan yli 20 kilometriä, mutta seuraavaksi eniten (26 %) oli lyhyitä, enintään 3 kilometrin matkoja. Käytetyin kulkutapa näillä toistuvilla työ-, koulu- tai opiskelumatkoilla kesällä (68 %) ja talvella (72 %) oli henkilö- tai pakettiauto kuljettajana tai matkustajana (n=243). Seuravaksi suosituin kulkutapa oli kesällä polku- tai sähköpyörä 19 % ja talvella kävely 14 %.

Asukaskyselyssä vastaajat pääsivät myös merkitsemään kartalle liikenneturvallisuuden kannalta Keski-Savon vaarallisia tai ongelmallisia kohtia tai toimenpide-ehdotuksia. Nämä toimivat merkittävänä lähtöaineistona suunnitelman liikenneympäristön toimenpideohjelmalle. Yhteensä vastaajat tekivät kartalle 660 merkintää (kuva 17): jalankulun kannalta ongelmallisia paikkoja 252 kappaletta, autoilun ongelmapaikkoja 216 kappaletta, pyöräilyn ongelmapaikkoja 126 kappaletta, raskaan liikenteen ongelmapaikkoja 24 kappaletta, mopoilun ongelmapaikkoja 18 kappaletta ja muita ongelmapaikkoja 24 kappaletta.



Kuva 17. Liikenneturvallisuuden kannalta Keski-Savon vaarallisia tai ongelmallisia kohtia tai toimenpide-ehdotuksia, joita asukaskyselyyn vastanneet merkitsivät kartalle.

Vastaajilta, joilla itsellään tai samassa taloudessa asuvalla puolisolla on alle 18-vuotiaita lapsia, kysyttiin näkemyksiä lasten liikkumisesta ja liikenneturvallisuudesta. Vastaajien näkemykset siitä, opetetaanko koulussa riittävästi turvalliseen liikkumiseen liittyviä asioita, jakautuivat tasan kolmeen osaan: kolmasosan mielestä kyllä, kolmasosan mielestä ei ja kolmasosa ei osannut sanoa (n= 112). Noin 51 % vastanneista kertoi keskustelleensa taloutensa alle 18-vuotiaan kanssa liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista samana vuonna, 46 % oli keskustellut aiemmin (n= 170).

Asukaskyselyn vastaajien kotikunnat olivat Pieksämäki 226 kpl, Varkaus 73 kpl, Leppävirta 51 kpl, Joroinen 44 kpl ja muu kunta 13 kpl. Vastaajista 63 % oli naisia ja 35 % miehiä. Kunnittain suurin osa vastaajista kuului ikäryhmään 45–54-vuotiaat (Joroinen ja Varkaus) tai 55–64-vuotiaat (Leppävirta ja Pieksämäki). Yli 74-vuotiaita vastaajien osuus oli kaikissa kunnissa merkittävästi vähemmän kuin heidän osuutensa kuntien asukkaista.

Koululaiskysely

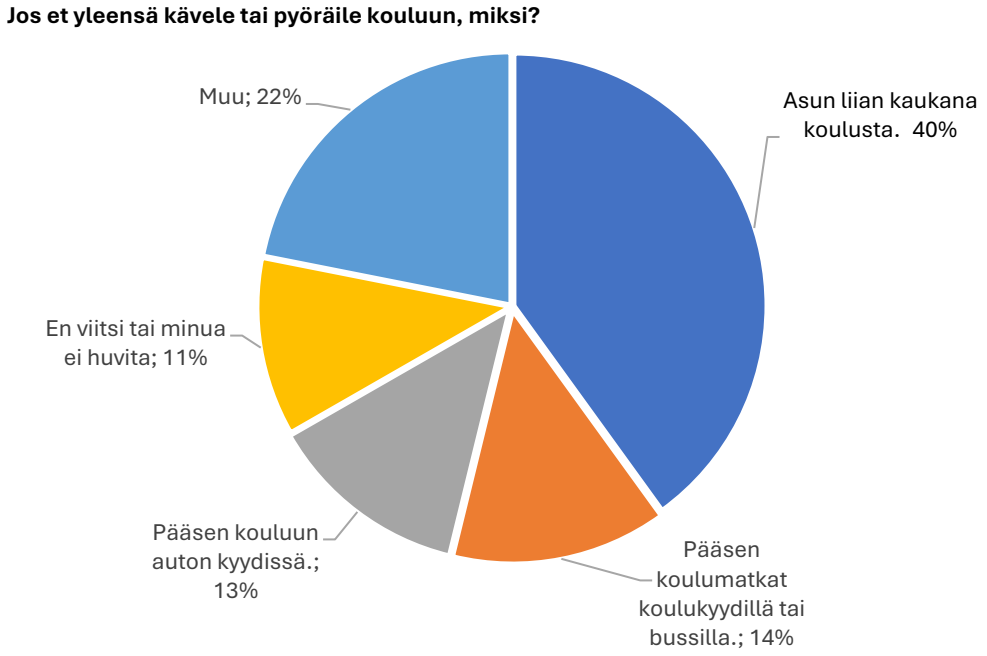
3.–9.-luokkalaisille toteutettiin suunnitelman laadinnan aikana keväällä 2024 oma liikenneturvallisuuden internetkysely, joka välitettiin koulujen kautta oppilaiden vastattavaksi koulupäivän aikana. Tavoitteena oli saada kyselyllä tärkeää lisätietoa ja lasten ja nuorten näkökulmia, joita on vaikea tavoittaa työn aikana muilla keinoin. Lapset ja nuoret ovat yleensä merkittäviä lähiympäristöjensä käyttäjiä, ja heillä on liikkumisympäristöstään paljon tietoa, jota pyrittiin kyselyn avulla saamaan suunnitelman laatimisen lähtötiedoksi.

Kyselyllä tavoitettiin Pieksämäkeä lukuun ottamatta noin 42 % koko ikäluokasta, vaihdellen 0–83 % kuntien yksittäisten vuosiluokkien osalta. Kaikkiaan kyselyyn vastasi 973 koululaista, joista Varkaudesta 470, Leppävirralta 349, Joroisista 116 ja Pieksämäeltä 38. Vastaajien sukupuolijakauma oli tyttöjä 49 % ja poikia 48 %.

Vastaajista yhteensä 40 %:lla koulumatka on enintään 2 kilometriä jakautuen niin, että alakoululaisvastaajilla (3.–6.-luokkalaiset) näiden lyhyimpien koulumatkojen osuus oli 57 % vastaajista ja yläkoululaisilla (7.–9.-luokkalaiset) 25 % (n= 935, mukana ei Pieksämäen koululaisvastauksia).

Vastaajien suosituin kulkutapa toukokuun koulumatkoilla oli pyöräily, jolla tehtiin kaikkiaan 41 % koulumatkoista. Alle kilometrin matkoilla suosituin kulkutapa oli kävely (53 %). Pyöräily oli koulumatkojen suosituin kulkutapa 1–2 kilometrin matkoilla (67 %), 2–3 kilometrin matkoilla (60 %) ja 3–5 kilometrin matkoilla (48 %). Yli 5 kilometrin matkoilla suosituin kulkutapa oli bussi (40 %).

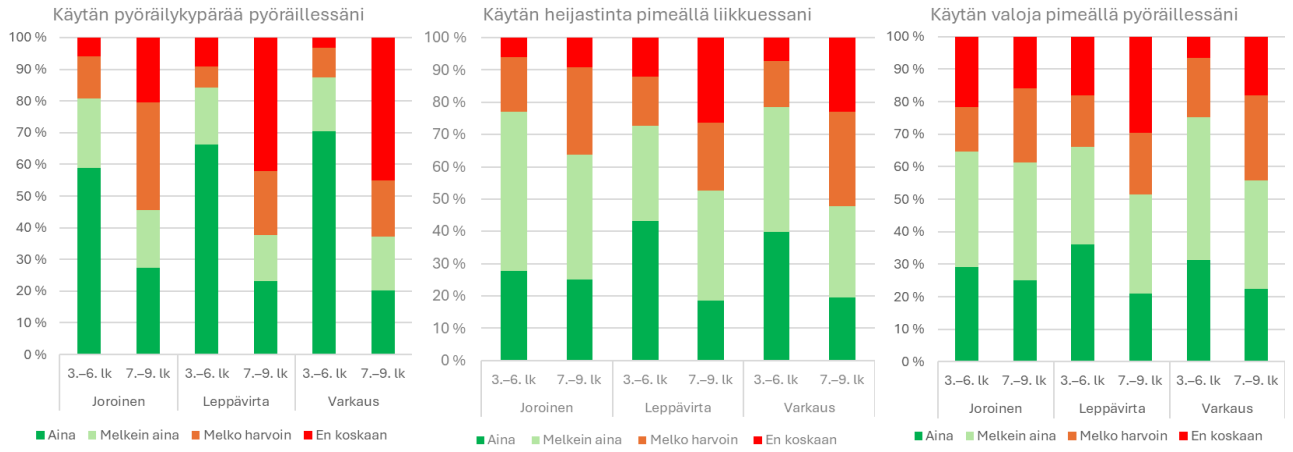
Oppilailta, jotka eivät yleensä kävele tai pyöräile kouluun, kysyttiin syitä tähän. Vastaajilla oli mahdollisuus valita yksi tai useampi vaihtoehto kerralla. Yleisimmät syyt olivat asuminen liian kaukana koulusta (40 %) ja pääseminen koulumatkat koulukyydillä tai bussilla (14 %) (n= 667). Nämä etäisyyteen liittyvät vaihtoehdot poistettuna (n= 308) yleisimmät syyt olla kävelemättä tai pyöräilemättä kouluun olivat pääsy kouluun auton kyydissä (28 %), “En viitsi tai minua ei huvita” (25 %) sekä autoliikenne koulureitillä (7 %) (kuva 18). Huoltajien saattoliikenne muodostaakin usein tarpeetonta autoliikennettä ja riskejä koulujen lähiympäristöön, jossa on paljon lapsia liikkeellä omatoimisesti. Koulujen tontilla ei myöskään ole usein tilaa tehdä isoja liikennejärjestelyjä huoltajien autoliikennettä varten, jotta tilaa on muun muassa oppilaiden välitunteihin ja lakisääteisiin koulukuljetuksiin sekä koulun välttämättömään huoltoliikenteeseen. Kotien kannustus ja valinnat lasten omin voimin kuljettaviin koulumatkoihin palvelee liikenneturvallisuuden lisäksi myös oppilaiden arkiliikunnan tavoitteiden toteutumista.



Kuva 18. Yleisimmät syyt, miksi oppilas ei kävele tai pyöräile kouluun.

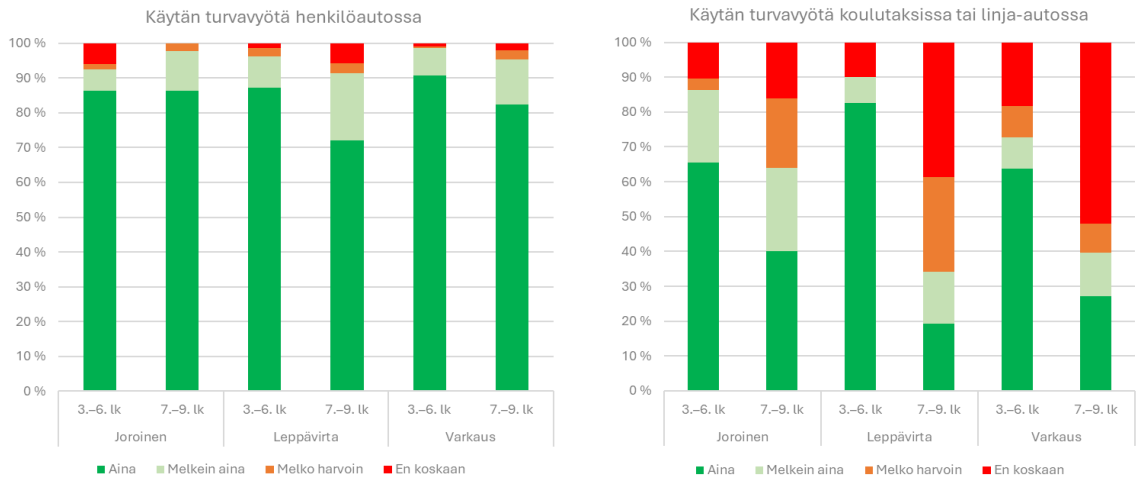
Koululaiskyselyssä selvitettiin vastaajien turvavälineiden käyttöä liikenteessä. Varsinkin **pyöräilykypärän** käyttö vähenee iän myötä: alakoululaisista 67 % vastaajista käyttää pyöräillessä kypärää aina ja 18 % melkein aina, kun yläkoululaisilla vastaavat luvut olivat vain 22 % ja 16 % (n=905). Lain mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. **Heijastimen** käyttö pimeällä liikkuessa oli ala- ja yläkoululaisilla satunnaisempaa: alakoululaisvastaajista 39 % käyttää aina ja 38 % melkein aina, yläkoululaisista 20 % ja 32 %. Puolet yläkoululaisvastaajista käyttää heijastinta pimeällä vain melko harvoin tai ei ollenkaan (n=905). Lain mukaan jalankulkijan on pimeällä liikkuessaan yleensä käytettävä heijastinta.

Pimeällä **pyöräillessä valo** on käytössä alakoululaisista 33 %:lla aina ja 38 %:lla melkein aina, yläkoululaisista 22 % ja 32 % (n=899) (kuva 19). Lain mukaan polkupyörällä ajettaessa on käytettävä eteenpäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa näyttävää valaisinta ja taaksepäin punaista valoa näyttävää valaisinta, kun ajetaan tiellä pimeän tai hämärän aikaan taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut. Polkupyörässä on oltava etu- ja takaheijastin sekä sivuheijastimet.



Kuva 19. Turvavälineiden käyttö liikenteessä.

Turvavyötä henkilöautossa vastasi käyttävänsä aina alakoululaisista 89 % ja yläkoululaisista 78 %, vaikka lain mukaan kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istumapaikalle asennettua turvavyötä. Melkein aina turvavyötä henkilöautossa käyttää lisäksi 8 % alakoululaisvastaajista ja 16 % yläkoululaisista (n=904). Koulukuljetusta tai bussia käyttäneistä vastaajista **turvavyötä koulutaksissa tai linja-autossa** ei käytä koskaan tai käyttää vain melko harvoin 14 % alakoululaisista ja 60 % yläkoululaisista (n=241) (kuva 20). 8.- ja 9.-luokkalaisille oli **lisäkysymykset mopon, kevytmoottoripyörän, mönkijän ja traktorin käytöstä** (n=291). Yleisimmin näistä käytössä oli mopo, noin kolmanneksella vastaajista. Vastaajien yleisimpiä lainvastaisia menettelyjä mopolla, skootterilla, kevytmoottoripyörällä tai mönkijällä olivat ajaminen ylinopeutta sekä ajaminen ilman kypärää.



Kuva 20. Turvavyön käyttö henkilöautossa ja koulutaksissa tai linja-autossa.

Koululaiskyselyn tulosten perusteella turvavälineiden käytöstä on hyvä keskustella tai vähintään muistuttaa säännöllisesti koulussa vuodenaikojen mukaan. Kuntien on hyvä samalla kannustaa myös huoltajia kantamaan päävastuunsa lasten kasvattamisessa turvalliseen liikennekäyttäytymiseen ja turvavälineiden käyttöön kaikilla matkoillaan, myös nuoren kasvaessa. Koululaiskyselyn perusteella turvavälineiden käytössä on parannettavaa kaikissa ikäluokissa ja kyselyn kunnissa, mutta erityisesti nuoren siirtyessä yläkouluun. Huoltajat toimivat roolimalleina itse liikenteessä, ja voivat vaikuttaa esimerkiksi lasten ja nuorten kulkutapavalintoihin ja kulkuvälineiden kuntoon ja turvallisuuteen. Lasten ja nuorten riskikäyttäytymiseen on puututtava ajoissa myös kotona. Koululaisilta kysyttiin, ovatko he keskustelleet vanhempansa kanssa koulumatkansa turvallisuudesta ja turvallisesta käyttäytymisestä liikenteessä. Alakoululaisvastaajista 17 % vastasi keskustelleensa samana vuonna ja 52 % aikaisemmin, yläkoululaisista 11 % ja 44 % (n=938). Yhteensä kaikista vastaajista 38 % ilmoitti, että ei ole tai ei muista keskustelleensa. Keski-Savon onnettomuusanalyysin perusteella (luku 2) erityisesti 15–17-vuotiaat ovat ikäryhmän pieneen kokoon nähden merkittävästi yliedustettuina onnettomuustilastoissa, ja myös 18–24-vuotiaille sattuu suhteessa enemmän onnettomuuksia kuin muille ikäryhmille.

Suurin osa koululaisvastaajista, 86 % oli sitä mieltä, että koulussa opetetaan riittävästi turvalliseen liikkumiseen liittyviä asioita. Näkemys muuttui vastaajien iän perusteella niin, että 3.-luokkalaisista 97 %:n mielestä opetus oli koulussa riittävää, kun 9.-luokkalaisista osuus oli enää 75 %. Koululaiset nostivat avoimissa vastauksissaan esille, että koulussa olisi hyvä opettaa turvallisesta liikkumisesta lisää muun muassa heijastimista, pyöräilyn turvallisuudesta (kypärän käyttö, valot ja heijastimet, pyöräilysäännöt), suojatiekäyttäytymisestä, turvavyön käytöstä, liikennesäännöistä ja -merkeistä, yleisesti liikennekäyttäytymisestä ja toisten huomioimisesta liikenteessä sekä muun muassa opetusta siitä, miten välttää onnettomuuksia ja liikkua turvallisesti.

Reilu 93 % kaikista koululaisvastaajista oli sitä mieltä, että heidän koulumatkansa on turvallinen. Koululaiskyselyn päätteeksi oli mahdollista merkitä kartalle vaaralliselta tuntuvia kohteita. Merkintöjä tehtiin yhteensä 389 kpl: hankalat tai vaaralliset risteykset 93 kpl, autojen korkeat ajonopeudet 67 kpl, turvattomat suojatiet tai tienylitykset 57 kpl, puuttuvat kävely- tai pyörätiet 54 kpl, syksyllä tai talvella pimeät reitit 51 kpl, vaaralliset bussi- tai koulukuljetuspysäkit 13 kpl ja muut ongelmalliset tai vaaralliset paikat 54 kpl. Näitä sijaintitietoja hyödynnettiin liikenneympäristön toimenpideohjelman laatimisessa.

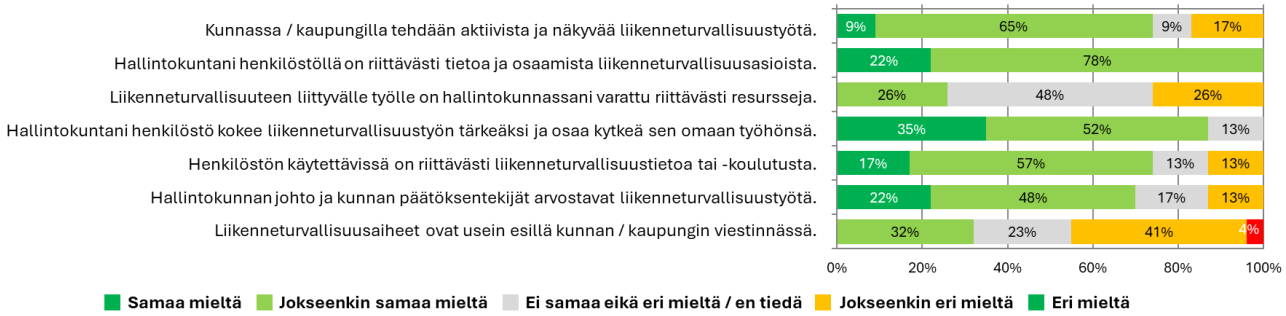
Hallintokuntakysely

Kunnissa ja Etelä-Savon ja Pohjois-Savon hyvinvointialueille työskenteleville toteutettiin suunnitelman laadinnan aikana omat hallintokuntakyselyt. Vastauksia muun muassa hallintokunnissa tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä ja näkemyksistä kyselyssä esille olleisiin ehdotuksiin hyödynnettiin työn aikana liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelman laadinnassa.

Kuntien hallintokuntakyselyyn vastasi yhteensä 25 henkilöä, joista 13 Varkaudesta ja loput muista kunnista. Yhdeksän vastaajaa edusti kunnan perusopetusta ja seitsemän teknistä toimea tai ympäristöpalveluita, loput muita hallintokuntia tai tahoja, esim. nuorisovaltuustoa tai vanhusneuvostoa. Tärkeimpinä keinoina kunnan liikenneturvallisuuden parantamiseksi vastaajat valitsivat liikkumisen ja liikenneturvallisuuden huomioimisen kaavoituksessa ja palveluverkon suunnittelussa, autoilijoiden asenteiden muuttamisen, liikennekasvatuksen lapsille ja nuorille sekä mopoilijoiden asenteiden muuttamisen. 76 % kuntien hallintokyselyn vastaajista oli mukana kunnan liikenneturvallisuusryhmän toiminnassa. Heistä liikenneturvallisuusryhmän kokoonpano oli riittävän laaja ja kattoi tärkeät kohderyhmät sekä kunnan sisällä että kuntarajojen yli. Ehdotuksena oli myös kutsua ryhmään lasten ja nuorten edustus. 86 % vastasi, että kuntapäättäjiä on kytketty kunnan liikenneturvallisuustyöhön (esim. liikenneturvallisuusryhmän jäseniksi tai mukaan tempauksiin). Liikenneturvallisuusryhmän toimintaa piti kunnassa näkyvänä ja tunnettuna 56 % vastaajista. Kuntien hallintokuntakyselyyn vastaajia pyydettiin arvioimaan liikenneturvallisuustyön nykytilaa kunnassa ja omassa hallintokunnassaan (kuva 21).

Eniten samaa tai jokseenkin samaa mieltä oltiin siitä, että hallintokunnan henkilöstöllä on riittävästi tietoa ja osaamista liikenneturvallisuusasioista (100 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä), hallintokunnan henkilöstö kokee liikenneturvallisuustyön tärkeäksi ja osaa kytkeä sen omaan työhönsä (87 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä,

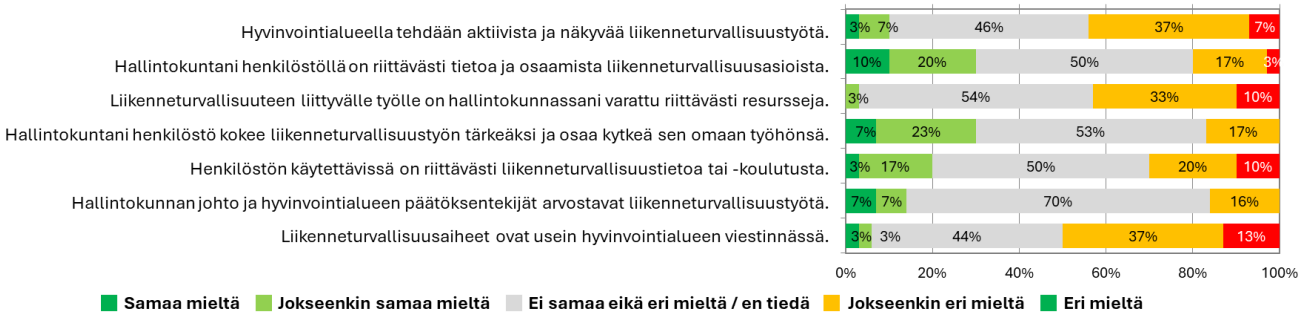
13 % ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä) ja henkilöstön käytettävissä on riittävästi liikenneturvallisuustietoa tai -koulutusta (74 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä, 13 % ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä, 13 % eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä). Vähiten samaa mieltä oltiin siitä, että liikenneturvallisuusaiheet ovat usein esillä kunnan viestinnässä (46 % eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä, 32 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä, 23 % ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä).



Kuva 21. Vastaajien arviot liikenneturvallisuustyön nykytilasta omassa kunnassa.

Hyvinvointialueiden hallintokuntakyselyyn vastasi yhteensä 30 henkilöä, joista 26 Pohjois-Savon hyvinvointialueelta ja loput neljä Etelä-Savon hyvinvointialueelta. Yhdeksän vastaajaa edusti perhepalveluita, seitsemän vammaispalveluita ja loput muita hallintokuntia. Tärkeimpinä keinoina Keski-Savon liikenneturvallisuuden parantamiseksi vastaajat valitsivat liikennekasvatuksen lapsille ja nuorille, liikkumisen ja liikenneturvallisuuden huomioimisen kaavoituksessa ja palveluverkon suunnittelussa, vanhempien ja aikuisten esimerkin näyttämisen sekä poliisin liikennevalvonnan. 90 % hyvinvointialueiden hallintokyselyn vastaajista ei ollut mukana kunnan liikenneturvallisuusryhmän toiminnassa. Vastaajia pyydettiin arvioimaan liikenneturvallisuustyön nykytilaa hyvinvointialueella ja omassa hallintokunnassaan (kuva 22).

Ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä -vastausten perusteella hyvinvointialueen liikenneturvallisuustyö on kuntien hallintokuntakyselyyn verrattuna tuntemattomampaa. Eniten samaa tai jokseenkin samaa mieltä oltiin siitä, että hallintokunnan henkilöstö kokee liikenneturvallisuustyön tärkeäksi ja osaa kytkeä sen omaan työhönsä (30 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä, 53 % ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä, 17 % eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä) ja hallintokunnan henkilöstöllä on riittävästi tietoa ja osaamista liikenneturvallisuusasioista (30 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä, 50 % ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä, 20 % eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä). Vähiten samaa mieltä oltiin siitä, että liikenneturvallisuusaiheet ovat usein esillä hyvinvointialueen viestinnässä (50 % eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä, 7 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä, 43 % ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä), liikenneturvallisuuteen liittyvälle työlle on hallintokunnassani varattu riittävästi resursseja (43 % eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä, 3 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä, 53 % ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä) ja hyvinvointialueella tehdään aktiivista ja näkyvää liikenneturvallisuustyötä (43 % eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä, 10 % samaa tai jokseenkin samaa mieltä, 47 % ei samaa eikä eri mieltä / ei tiedä).



Kuva 22. Vastaajien arviot liikenneturvallisuustyön nykytilasta omassa hallintokunnassa.

3 Tavoitteet ja painopisteet

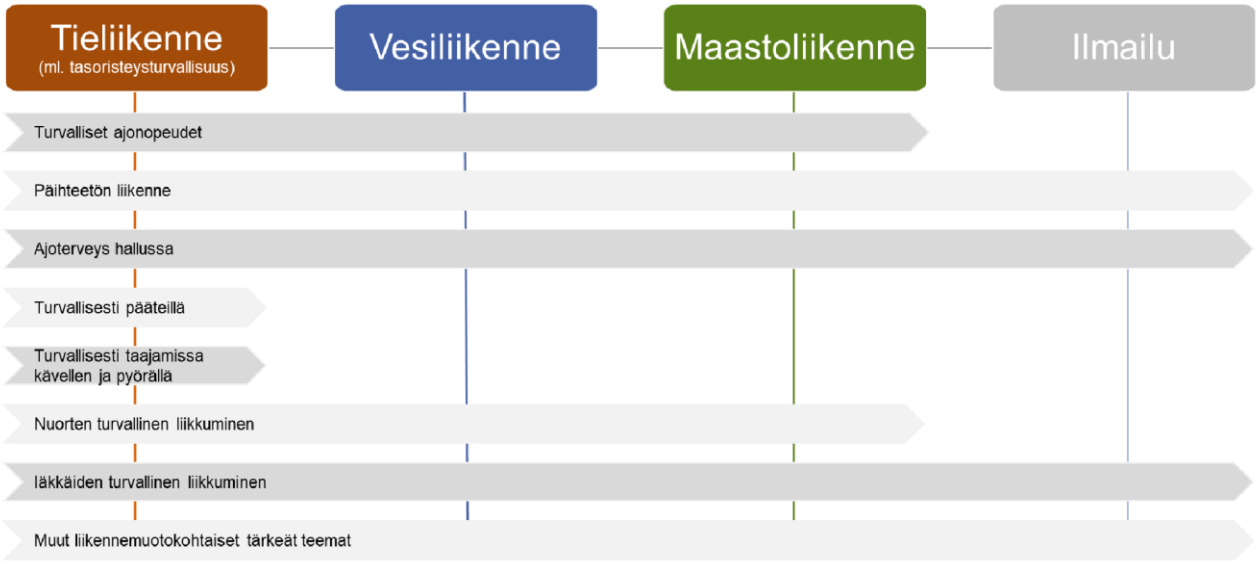
Valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet sekä painopisteet

Valtakunnallisena liikenneturvallisuusvisiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tieliikenteen osalta Suomi on sitoutunut yhdessä muiden EU-maiden kanssa vähentämään liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia puoleen vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tämä valtakunnallinen visio ja tieliikennettä koskevat välitavoitteet ovat ohjanneet myös Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä, ja ne toimivat pohjana tämän liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteille (taulukko 1).

Taulukko 1. Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavat valtakunnallinen visio ja tieliikennettä ohjaavat välitavoitteet ovat pohjana tämän liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteille.

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyön visio
• Kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
Määrälliset tavoitteet Itä-Suomessa
• Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti. • Viimeistään vuoteen 2050 mennessä liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrässä on päästy nollatasoon kaikissa liikennemuodoissa. • Vuoteen 2030 mennessä tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä on vähintään puolittunut vuoden 2020 tasosta (valtakunnallinen välitavoite).

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa nollavision saavuttamiseksi on keskitytty suurimman vaikuttavuuden teemoihin. Alueelle on asetettu seitsemän painopistealuetta, jotka korostavat keskeisimpiä riskitekijöitä, liikenneympäristöjä ja erityistä tukea tarvitsevia liikkujaryhmiä. Tieliikenteen heikompi turvallisuus verrattuna muihin liikennemuotoihin on ollut keskeinen painopisteiden määrittämisen tekijä, mutta monet teemat, kuten päihteettömyys ja ajoterveys, ovat yhteisiä kaikille liikennemuodoille (kuva 23).



Kuva 23. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman painopistealueet (kuvan lähde: Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma 2024–2030).

Keski-Savon tavoitteet ja painopisteet

Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelmassa korostetaan monipuolisia toimenpiteitä, jotka edistävät alueen liikenneturvallisuutta eri käyttäjäryhmien osalta. Suunnitelman tavoitteena on luoda turvallinen liikenneympäristö kaikille, erityisesti heikommille liikkujille kuten jalankulkijoille, pyöräilijöille ja iäkkäille henkilöille.

Keski-Savon kuntien liikenneturvallisuuden yhteisiksi kärkitavoitteiksi on määritelty kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneturvallisuuden parantaminen sekä kuntien kaikkien toimialojen sitouttaminen liikenneturvallisuustyöhön.

Keskeiset painopisteet ovat seuraavat:

Turvalliset ajonopeudet

- Alhaisempien nopeusrajoitusten (20–40 km/h) toteuttaminen ympäristöissä, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, on keskeinen toimenpide liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Erityisesti taajama-alueilla ja koulujen läheisyydessä alhaiset nopeusrajoitukset vähentävät onnettomuuksien riskiä ja parantavat liikkujien turvallisuutta.
- Kiinteiden ja siirrettävien nopeusnäyttötaulujen hyödyntäminen liikenteen rauhoittamisessa tukee nopeusrajoitusten noudattamista ja lisää kuljettajien tietoisuutta ajonopeuksistaan.

Päihteetön liikenne

- Päihteettömän liikenteen edistäminen on yksi tärkeimmistä liikenneturvallisuuden tekijöistä. Yläkouluissa, toisen asteen oppilaitoksissa ja nuorisotyössä pyritään yhdistämään ehkäisevä päihdetyö ja liikennekasvatus. Tavoitteena on luoda nuorille ymmärrys päihteiden käytön ja ajamisen vaarallisuudesta.
- Säännöllinen viestintä ja kampanjointi päihtyneenä ajamisen kielteisestä suhtautumisesta ovat tärkeitä, jotta päihteettömyys ajamisessa saadaan juurrutettua nuoriin ja laajempaan väestöön.

Ajoterveys hallussa

- Iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen on erityinen huomion kohde. Iäkkäiden omaisille ja läheisille tarjotaan tietoa ajoterveysaiheista ja ohjeita, kuinka keskustella ajoterveydestä iäkkäiden kanssa. Tämä on tärkeä osa ajoterveyden ylläpitämistä ja liikenneturvallisuuden edistämistä.

Turvallisesti taajamissa kävellen ja pyörällä

- Taajamien ja keskusta-alueiden liikenneturvallisuutta parannetaan varmistamalla turvalliset tienylityskohdat ja panostamalla päiväkotien, koulujen sekä liikuntapaikkojen lähiympäristöjen jalankulku- ja pyöräilyolosuhteisiin. Näiden alueiden turvallinen suunnittelu kannustaa aktiiviseen liikkumiseen ja vähentää onnettomuusriskejä.
- Taajamien ja keskusta-alueiden nopeusrajoituspolitiikkaa uudistetaan rohkeasti, jotta liikenne on rauhallisempaa ja turvallisempaa, erityisesti lapsille ja vanhuksille.

Nuorten turvallinen liikkuminen

- Nuorten liikenneturvallisuus otetaan erityisesti huomioon hyödyntämällä kokemusasiantuntijoita kouluvierailuilla ja toteuttamalla nuorille suunnattuja tapahtumia ja kampanjoita. Nuorten käyttämät sosiaalisen median kanavat otetaan myös käyttöön liikenneturvallisuusviestinnässä, jotta tavoitetaan kohderyhmä tehokkaasti.
- Huoltajien rooli liikennekasvatuksessa vahvistetaan, ja heitä kannustetaan mukaan liikenneturvallisuustyön suunnitteluun ja toteutukseen neuvolasta alkaen.

Iäkkäiden turvallinen liikkuminen

- Iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään huomiota järjestämällä teematilaisuuksia ja tietoiskuja iäkkäille, heidän omaisilleen sekä iäkkäiden parissa työskenteleville ammattilaisille. Tavoitteena on parantaa iäkkäiden liikenneturvallisuustaitoja ja ajoterveyttä sekä tarjota tukea liikenteessä liikkumiseen.

Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelma painottaa erityisesti heikommassa asemassa olevien liikkujaryhmien turvallisuutta ja kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka yhdistää liikennekasvatuksen, viestinnän ja infrastruktuurikehityksen. Tavoitteena on luoda alueelle turvallinen ja toimiva liikenneympäristö, jossa kaikki liikkujaryhmät voivat liikkua turvallisesti.

4 Liikenneympäristön toimenpideohjelma

Valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian ja Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet ja painopisteet ohjasivat liikenneympäristön toimenpiteiden suunnittelua. Suunnittelu pohjautui laajaan nykytila-analyysiin, joka sisälsi onnettomuusanalyysin, asukas- ja koululaiskyselyt sekä aiempien suunnitelmien tarkastelun. Analyysin avulla tunnistettiin alueet, joissa liikenneturvallisuusongelmat olivat merkittävimpiä. Lähtökohtana oli toimenpiteiltään ja kustannuksiltaan realistinen toimenpideohjelma, jossa keskityttiin ongelmallisimpien ja onnettomuusherkimpien kohteiden parantamiseen.

Liikenneympäristön suunnittelun periaatteet

Liikenneympäristön suunnittelussa on keskeistä parantaa turvallisuutta, erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja lasten liikkumisen kannalta. Suunnitteluperiaatteet painottavat nopeusrajoitusten hallintaa, liikennejärjestelyjen selkeyttä ja suojateiden havaittavuutta.

Nopeusrajoitukset ja niiden hallinta

- Asuinalueilla, kaupallisilla keskuksilla ja jalankulku- ja pyöräilyalueilla suositellaan 30 km/h nopeusrajoitusta, kun taas taajamien kokoojakaduilla rajoitus on 40 km/h.
- Nopeusrajoitusten näkyvyyttä parannetaan ajoratamaalauksilla erityisesti koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä keskeisissä muutoskohdissa.
- Nopeusnäyttötauluja käytetään koulujen, päiväkotien ja muiden riskialttiiden kohteiden läheisyydessä.
- Hidasteita sijoitetaan ensisijaisesti koulureiteille sekä vilkkaisiin jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikkoihin.

Suojateiden turvallisuus ja havaittavuus

- Suojateiden järjestelyt toteutetaan ohjeiden mukaisesti, sisältäen muun muassa keskisaarekkeet ja nopeusrajoitukset.
- Havaittavuutta parannetaan maalauksilla, heijastinvarsilla, valaistuksella sekä muilla teknisillä apuvälineillä (esim. Välkky).

Suojatien tarve (Jalankulun suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 34/2022)

- Ylityspaikassa on yli 200 jalankulkijaa/vrk tai 20 jalankulkijaa/huipputunti.
- Ylityspaikassa on 100–200 jalankulkijaa/vrk tai 15 jalankulkijaa/huipputunti ja KVL yli 2000> ajon./vrk ja etäisyyserityiskohteeseen on alle 100 metriä, tai ylityspaikka on erityiskohteelle erittäin merkittävä tai kohteessa on joukkoliikenteen pysäkki.
- Harkitaan suojatietä, kun ylityspaikassa on 50–100 jalankulkijaa/vrk ja etäisyys erityiskohteeseen on alle 100 metriä tai kun suojatien ylittää 20 koululaista tai liikkumis- tai toimimisesteistä henkilöä päivittäin tai ylityspaikka on erityiskohteelle merkittävä tai KVL >2000 ajon./vrk.

Olemassa olevan suojatien poistaminen (Jalankulun suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 34/2022)

- Ylityspaikassa on rakennetulla alueella alle 50 ja rakentamattomalla alueella alle 30 jalankulkijaa/vrk eikä erityiskohteita ole lähellä. Turvallinen suojatie voidaan kuitenkin säilyttää, vaikka käyttäjämäärä on vähäinen.
- Ylityspaikassa ajoneuvoliikenteen määrä on alle 1 000 ajon./vrk.
- Ylitysmatka on kohtuuttoman pitkä eikä sitä voida jakaa osiin keskisaarekkeella tai turvata valo-ohjauksella.
- Suojatie ei johda mihinkään, esimerkiksi suojatie johtaa tien yli ojaan.
- Lähellä on toimiva eritasoratkaisu.

- Suojatiellä on 60 km/h nopeusrajoitus eikä tien nopeusrajoitusta voida alentaa uskottavasti tai toteuttaa valo-ohjausta.
- Valo-ohjaamaton suojatie sijaitsee liian lähellä valo-ohjattua risteystä.
- Suojatie sijaitsee väistötilassa.

Liikennejärjestelyt koulujen ja päiväkotien ympäristössä

- Nopeusrajoitus koulujen läheisyydessä enintään 30 km/h.
- Erotellaan saattoliikenteen, linja-autojen ja jalankulkijoiden reitit toisistaan.
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reittien suunnittelu ilman tarpeettomia tienylityksiä. Jos ylitykselle on tarve, suositaan korotettuja suojateitä.
- Saattoliikenteelle selkeät pysähtymis-/pysäköimisalueet, joissa ei joudu peruuttamaan. Saattoalueelta turvallinen yhteys koululle.
- Koulupihojen ja välituntialueiden erottaminen ajoneuvoliikenteestä.

Ajoesteet (pohjautuu Varkauden teknisen lautakunnan päätökseen vuodelta 2018)

- Ei käytetä kivisiä tai betonisia ajoesteitä, vaan tehtävään soveltuvia portteja ja pollareita.
- Ajoneuvojen liikkuminen jalankulku- ja pyöräilyväylillä estetään lähtökohtaiseesti liikennemerkeillä ja kohteisiin ei asenneta päällekkäisiä liikennemerkkejä kuten jk/pp-merkki ja ajoneuvolla ajo kielletty -merkki.
- Ajoesteet voivat tulla kysymykseen, jos läpiajo on poikkeuksellisen runsasta, autotie muuttuu jalankulku- ja pyöräilyväyläksi, läpiajo-ongelma on koulun tai muun jalankulku- ja pyöräilyliikennettä synnyttävän kohteen läheisyydessä.
- Ajoestettä asetettaessa tarkastellaan laajempaa kokonaisuutta, jotta ongelma ei siirry toiseen kohtaan.
- Ajoesteitä asetetaan vain valaistuille väylille ja paikkoihin, joissa ne ovat helposti havaittavissa.
- Väylillä, joissa mopoilu on sallittu, ajoesteistä varoitetaan ennakkoon.

Muut suunnitteluperiaatteet

- Lapsia-liikennemerkkiä käytetään alueilla, joissa liikkuu runsaasti lapsia, ei asuntokaduilla.
- Asuinalueiden väistämisvelvollisuudet määräytyvät toiminnallisen luokituksen perusteella, ja asuntokadut ovat lähtökohtaisesti tasa-arvoisia.
- Moposuoria ei toteuteta liikenneturvallisuuden ja vastuu- ja laillisuuskysymysten vuoksi.
- Pyöräilyn laatukäytäville pyritään varmistamaan yhtenäinen ja korkeatasoinen toteutus.

Nämä suunnitteluperiaatteet muodostavat kokonaisuuden, jonka avulla voidaan parantaa liikenneympäristön turvallisuutta ja toimivuutta erityisesti heikoimmin suojattujen tienkäyttäjäryhmien näkökulmasta.

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman muodostamisessa käytiin läpi yhteensä 273 kohdetta, jotka perustuivat kattavaan taustaselvitykseen. Tarkastelun lähtökohtina olivat onnettomuusanalyysi, asukas- ja koululaiskyselyt sekä aiempien suunnitelmien tarkastelu. Onnettomuusanalyysi toi esiin alueet, joilla liikenneturvallisuusriskit ovat korostuneet. Kyselyt puolestaan tarjosivat arvokasta tietoa asukkaiden ja koululaisten kokemuksista sekä heidän havaitsemistaan liikenneturvallisuusongelmista. Lisäksi aiempien suunnitelmien tarkastelu auttoi varmistamaan, että aikaisempia havaintoja ja ratkaisuja voitiin hyödyntää osana ohjelman muodostamista.

Suunnitteluprosessi toteutettiin tiiviissä yhteistyössä kuntien, kaupunkien ja ELY-keskuksen kanssa. Tärkeänä osana prosessia olivat kuntakohtaiset liikenneympäristön suunnittelupalaverit sekä maastokäynnit, joissa kohteita käytiin tarkemmin läpi toimijoiden kesken. Suunnittelussa ja toimenpiteiden priorisoinnissa kiinnitettiin erityistä huomiota toimenpiteiden toteutuskelpoisuuteen, kustannustehokkuuteen ja vaikuttavuuteen. Toimenpiteet on jaettu lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteisiin, jotka mahdollistavat suunnitelman monivaiheisen toteutuksen.

Suunnittelussa otettiin huomioon koko väylästö, mukaan lukien maantiet, kadut ja yksityistiet. Pääpaino oli taajamissa, joissa liikenne, erityisesti jalankulku ja pyöräily, on tiheämpää. Toimenpiteissä toistuvat huomion kiinnittäminen nopeusrajoitukseen, nopeusrajoitusmuutokset, suojateiden turvallisuuden parantaminen sekä näkemäongelmat. Toimenpiteet on raportoitu taulukko- ja karttamuodossa. Taulukossa on kuvattu kunkin toimenpiteen sisältö, kiireellisyysluokka, kustannusarvio ja vastuutaho. Kustannusarviot ovat suuntaa antavia ja perustuvat keskimääräisiin kustannuksiin. Maanteille sijoittuvista kohteista on lisäksi esitetty arvio onnettomuusvähenemästä, joka on laskettu VALA-ohjelmalla.

Keski-Savon alueelle on esitetty yhteensä 138 liikenneturvallisuustoimenpidettä (taulukko 2). Ne on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan:

- Kiireellisyysluokka 1: 92 toimenpidettä – nopeasti toteutettavia ja kustannustehokkaita ratkaisuja, jotka parantavat liikenneturvallisuutta välittömästi.
- Kiireellisyysluokka 2: 38 toimenpidettä – keskikokoisia hankkeita, jotka vaativat enemmän suunnittelua ja valmistelua.
- Kiireellisyysluokka 3: 8 toimenpidettä – laajempia kokonaisuuksia, jotka edellyttävät merkittäviä resursseja ja investointeja.

Toimenpiteiden kokonaiskustannukset alueella ovat noin 3,68 miljoonaa euroa, ja suurin osa kustannuksista liittyy kiireellisyysluokkaan 3. Kiireellisyysluokat ovat suuntaa antavia ja voivat muuttua esimerkiksi taloustilanteen mukaan. Lisäksi osa toimenpiteistä saattaa edellyttää tarkempaa suunnittelua ennen toteutusta.

Taulukko 2. Keski-Savon alueelle esitettyjen liikenneturvallisuustoimenpiteiden kustannukset ja niiden jakautuminen kiireellisyysluokittain ja kunnittain.

Kunta	Kiireellisyysluokka 1		Kiireellisyysluokka 2		Kiireellisyysluokka 3	
	kpl	€	kpl	€	kpl	€
Joroinen	25	13 200	5	65 000	5	2 336 000
Leppävirta	15	17 600	8	248 000		
Pieksämäki	26	37 850	14	265 000	2	160 000
Varkaus	27	24 450	10	214 000	1	300 000
YHTEENSÄ	**92**	**94 100**	**38**	**792 000**	**8**	**2 796 000**

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden edistämisvastuu jakautuu tie- ja katuverkon hallinnan mukaan, ja katuverkon laajuus vaikuttaa sille kohdistuvien toimenpiteiden määrään. Kunnat vastaavat katuverkolla tehtävistä toimenpiteistä, kun taas ELY-keskus vastaa maanteiden toimenpiteistä. Osa hankkeista toteutetaan yhteistyössä, ja tietyissä tapauksissa myös yksityiset toimijat ovat mukana.

Edistämisvastuut kunnittain

- Joroinen: Kunta 63 %, ELY 31 %, kunta ja ELY yhdessä 6 %
- Leppävirta: Kunta 39 %, ELY 39 %, kunta ja ELY yhdessä 13 %
- Pieksämäki: Kaupunki 71 %, ELY 20 %, muut 8 %
- Varkaus: Kaupunki 76 %, ELY 19 %, muut 5 %

Joroisten ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteet keskittyvät kriittisiin kohteisiin kuten koulujen ympäristöihin ja taajama-alueisiin, sisältäen näkemäraivauksia, nopeusrajoitusten tarkistuksia ja liikennemerkkien lisäämistä. Toisessa kiireellisyysluokassa olevat keskipitkän aikavälin toimenpiteet vaativat enemmän suunnittelua ja resursseja, kuten pysäköintialueiden selkeyttämistä ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamista. Kolmannen kiireellisyysluokan pitkän aikavälin toimenpiteet keskittyvät laajempiin infrastruktuurihankkeisiin, kuten uusien jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamiseen ja valaistuksen lisäämiseen.

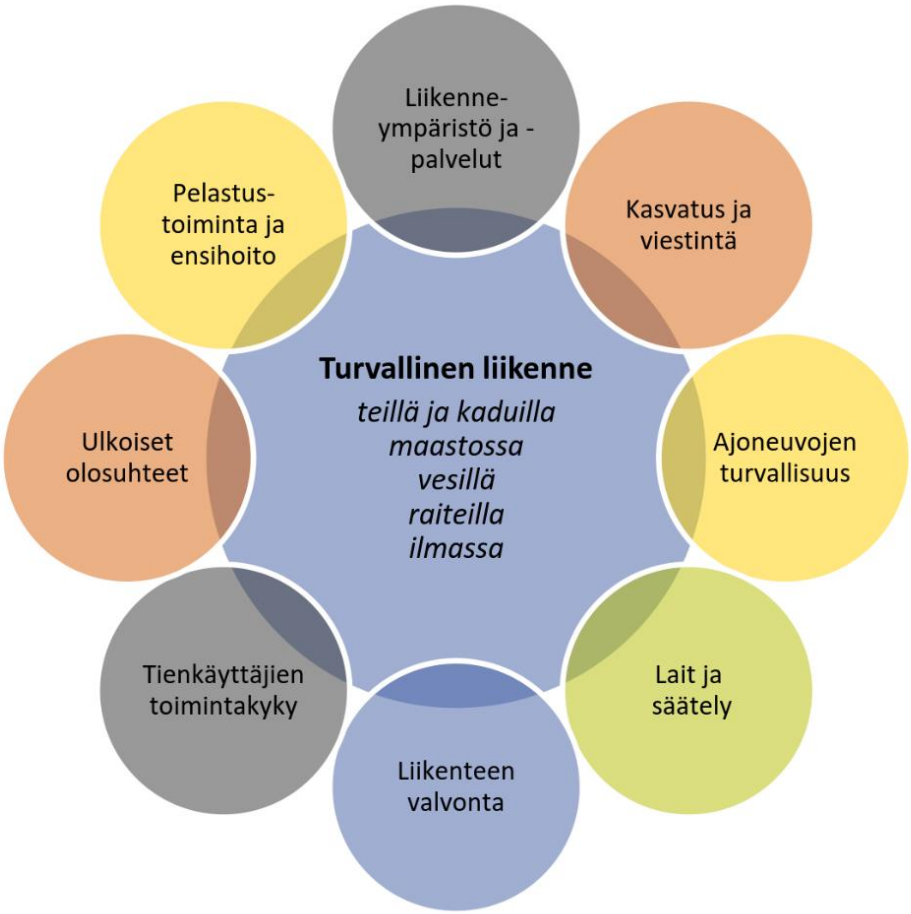
Leppävirran ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan kuuluvat välittömät toimenpiteet, kuten nopeusnäyttöjen asentaminen, näkemäraivaukset useissa liittymissä ja nopeusrajoitusten tarkistaminen erityisesti koulujen läheisyydessä ja keskustaajamassa. Toisessa kiireellisyysluokassa ovat keskipitkän aikavälin toimenpiteet, joihin sisältyy muun muassa keskisaarekkeellisten suojateiden rakentaminen, jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen sekä koulujen saattoliikennejärjestelyjen selkeyttäminen.

Pieksämäen ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan kuuluvat välittömät toimenpiteet, kuten nopeusrajoitusten alentaminen, liikennemerkkien lisääminen ja muuttaminen, suojateiden turvallisuuden parantaminen sekä nopeusnäyttöjen asentaminen. Toisessa kiireellisyysluokassa ovat keskipitkän aikavälin toimenpiteet, joihin sisältyy muun muassa keskisaarekkeellisten suojateiden rakentaminen, liittymien parantaminen ja valvontakameroiden asentaminen. Kolmannen kiireellisyysluokan pitkän aikavälin toimenpiteet keskittyvät laajempiin infrastruktuurihankkeisiin, kuten valtatien 23 kehittämisselvityksen mukaisiin toimenpiteisiin ja pientareiden levennyksiin.

Varkauden ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan kuuluvat välittömät toimenpiteet, kuten nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset, liikennemerkkien lisääminen ja muuttaminen, näkemäraivaukset, nopeusnäyttöjen asentaminen sekä suojateiden turvallisuuden parantaminen. Toisessa kiireellisyysluokassa ovat keskipitkän aikavälin toimenpiteet, joihin sisältyy muun muassa keskisaarekkeellisten suojateiden rakentaminen, liittymien parantaminen ja liikennevalojen rakentaminen. Kolmannen kiireellisyysluokan pitkän aikavälin toimenpiteenä on esitetty kiertoliittymän rakentaminen.

5 Liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma

Liikenneturvallisuustyötä ohjaa nollavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Liikenneympäristön parantamisen lisäksi turvallinen liikenne koostuu muun muassa liikenteen valvonnasta, ajoneuvojen turvallisuudesta, pelastustoiminnasta ja ensihoidosta sekä kasvatuksesta ja viestinnästä (kuva 24).



Kuva 24. Liikenneturvallisuuden parantaminen koostuu liikenneympäristön lisäksi monesta muustakin osa-alueesta (kuvan lähde: Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma 2024–2030)

Hyvinvointi koostuu aineellisesta ja aineettomasta hyvinvoinnista. Liikenneonnettomuuksilla on erityisen suuri vaikutus asukkaiden hyvinvoinnin menetykseen tai heikkenemiseen, joten niiden ennaltaehkäisy lisää terveyttä ja parantaa elämänlaatua. Sen lisäksi liikenneonnettomuuksien vähentäminen pienentää kansantaloudellisia menetyksiä esimerkiksi työelämän ulkopuolelle joutuvista uhreista, tilapäisistä poissaoloista, työkyvyn pysyvästä alenemisesta ja ennenaikaisen kuoleman aiheuttamista menetyksistä. Työ liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi säästää myös kustannuksia uhrien ja liikenneinfrastruktuurin materiaalivahingoista, sairaanhoidosta ja kuntoutuksesta sekä muista onnettomuuksiin liittyvistä kustannuksista, kuten hätäkeskus, pelastuspalvelut ja niiden työturvallisuus, ensihoito, poliisi, muu oikeusjärjestelmä, onnettomuuspaikan raivaus, onnettomuustutkinta, kuolinsyytutkinta ja vakuutukset.

Keski-Savon kuntien liikenneturvallisuuden yhteisiksi kärkitavoitteiksi on tämän suunnitelman laadinnan aikana määritelty kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneturvallisuuden parantaminen sekä kuntien kaikkien toimialojen sitouttaminen liikenneturvallisuustyöhön. Kunnalla on keinoja lisätä liikenneturvallisuustyötä eri toimialoilla:

- Poliittiset päätöksentekijät vastaavat kunnan toiminnasta ja taloudesta ja päättävät muun muassa kunnan viestinnän periaatteista. Heillä on olennainen rooli vaikuttavan ja pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön ja -toimenpiteiden toteutusmahdollisuuksiin ja resursseihin. Liikenneturvallisuustyö kannattaakin liittää osaksi kunnan strategiaa ja muun muassa elinvoiman, turvallisuuden, hyvinvoinnin ja terveyden edistämistavoitteita ja toimintasuunnitelmia.
- Tietoon perustuvan päätöksenteon tukemiseksi valtuustolle ja lautakunnille kannattaa lisätä tietoa liikenneturvallisuustyön hyödyistä, kertoa säännöllisesti toteutetusta liikenneturvallisuustyöstä sekä raportoida vähintään vuosittain liikenneturvallisuustilanteen kehityksestä hyödyntäen esimerkiksi liikenneturvallisuustoimijan valmiiksi kokoamaa tilastoaineistoa.
- Poliittisia päättäjiä voidaan myös kutsua mukaan liikenneturvallisuustyöryhmään tai järjestää säännöllisesti heitä osallistavia liikenneturvallisuusaiheisia tilaisuuksia tai tapahtumia.
- Toimialoilla kannattaa järjestää säännöllisesti henkilöstökoulutuksia hyödyntäen esimerkiksi Liikenneturvan palveluita ja aineistoja.
- Talousarviovalmistelussa on hyvä huomioida liikenneympäristön toimenpideohjelma sekä muu kunnan liikenneturvallisuustyö, kuten henkilöstön säännöllinen koulutus ja perehdytys, poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta, liikenneturvallisuustiedon jakaminen asukkaille eri toimialoilla, toimialojen viestintä ja asenteisiin vaikuttaminen, asukkaiden osallistaminen ja eri ikäryhmien kuuleminen (säännölliset kyselyt, turvallisuus- ja esteettömyyskävelyt, palautekanavat jne.), lasten ja nuorten huoltajien liikennekasvatusroolin tukeminen, kunnan ehkäisevä päihdetyö, liikkumisen ohjaus ja liikkumisvaihtoehtojen tarjoaminen sekä yhteistyön lisääminen paikallisten toimijoiden kanssa.
- Kunnan kannattaa aktiivisesti kehittää yhteistyötä hyvinvointialueen kanssa myös liikenneturvallisuusasioissa. Hyvinvointialueella kohdataan kuntalaisia muun muassa sosiaalipalveluissa, neuvola- ja perhekeskustoiminnassa, kouluissa ja oppilaitoksissa tehtävässä terveydenhoidossa, päihde- ja riippuvuustyössä, mielenterveyden hoidossa, iäkkäiden sosiaali- ja terveyspalveluissa sekä pelastustoiminnassa. Hyvinvointialue vastaa myös hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen ja osallisuuden koordinoinnista alueella.

Liikenneturvallisuustyön organisointi

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma 2024–2030 asettaa raameja ja painotuksia Itä-Suomen alueen eri toimijoiden liikenneturvallisuustyölle tulevina vuosina. Sen mukaisesti kunnissa liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja koordinointi kuuluu poikkihallinnollisille liikenneturvallisuustyöryhmille. Kunnallisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta edistetään käytännön liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelua sekä kuntien sisäistä, mutta myös kuntien ja sidosryhmien välistä yhteistyötä ja kokemusten vaihtoa.

Työryhmätoiminnan merkittävimpiä etuja ovat liikenneturvallisuustyön pitäminen aktiivisena ja ajantasaisena kunnan eri toimialoilla. Tavoitteena on, että työryhmissä käsitellään koko liikenneturvallisuustyön kenttää, eli keskustellaan niin liikennekasvatukseen ja viestintään, liikenteen valvontaan kuin liikenneympäristöönkin liittyvistä toimenpidetarpeista. Liikenneturvallisuusryhmän toiminta on ennen kaikkea koordinoivaa; tavoitteiden asettamista, konkreettisten toimien suunnittelua, yhteistyöstä sopimista, tehtävien jakamista edelleen yksiköihin ja sidosryhmiin sekä liikenneturvallisuustilanteen ja toiminnan seurantaa.

Liikenneturvallisuusryhmän kokoonpanon perustan muodostavat tyypillisesti kunnan eri toimialojen, Liikenneturvan, poliisin, hyvinvointialueen ja ELY-keskuksen edustajat sekä liikenneturvallisuustoimija. Kunnan palveluista liikenneturvallisuustyöryhmiin on hyvä osallistua edustajat ainakin varhaiskasvatuksesta, perusopetuksesta ja koulukuljetuksista, nuoriso- ja liikuntapalveluista, hyvinvointityöstä, työsuojelusta ja henkilöstöpalveluista, viestinnästä ja tekniseltä toimialalta. Lisäksi joissakin työryhmissä on mukana luottamushenkilöitä sekä vanhus- ja vammaisneuvostot ja nuorisovaltuustot. Liikenneturvallisuustyön toimintamalleja ja niiden kehittämistä on kuvattu tarkemmin Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa.

Liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma

Liikenneturvallisuustyön tueksi suunnitelman aikana on laadittu hallintokuntakohtaisiin vuosikelloihin perustuva elinikäisen liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma.

Vuosikelloissa esitetyt ideat tarjoavat käytännönläheisiä ideoita ruohonjuuritason työn toteuttamiseen, ja ne kattavat laajasti useamman vuoden ajanjakson, mikä mahdollistaa pitkäjänteisen suunnittelun ja toteutuksen. On tärkeää huomata, että kaikkia ehdotettuja toimenpiteitä ei ole tarkoitus panna täytäntöön yhden vuoden aikana, koska muutokset asenteissa ja toimintatavoissa eivät tapahdu hetkessä. Vuosikellot tarjoavat kokonaiskuvan suunnitelluista aktiviteeteista pidemmällä aikavälillä.

Kunnan liikenneturvallisuusryhmä toimii keskeisenä suunnittelijana ja yhteistyökumppanina, kun toimintaa suunnitellaan vuosittain. Ryhmä osallistuu aktiivisesti vuosikelloissa mainittujen ideoiden valintaan ja priorisointiin, mikä mahdollistaa toiminnan räätälöinnin vuoden teemojen ja tarpeiden mukaan. Tällä tavoin varmistetaan, että liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma on joustava ja vastaa ajankohtaisiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin. Toimintaohjelman pitkäjänteinen suunnittelu ja yhteistyö liikenneturvallisuusryhmän kanssa vahvistavat paitsi ohjelman tehokkuutta myös sen kykyä sopeutua muuttuviin olosuhteisiin ja tarpeisiin. Toimintaohjelmien ja vuosikellojen laadinnassa on hyödynnetty työn aikana toteutettujen kuntien ja hyvinvointialueiden hallintokuntakyselyjen tuloksia, ja niillä ohjataan hyödyntämään Liikenneturvan valmiita materiaaleja eri kohderyhmille.

Vuosikellojen aiheet ovat:

- **Oman henkilöstön liikenneturvallisuustaidot ja -tiedot** (kunnat ja hyvinvointialue)**.** Kunnat ja hyvinvointialueet ovat Keski-Savon merkittäviä työnantajia, ja tuottavat siksi paljon kodin ja työpaikan välisiä työmatkoja. Osalla työntekijöistä liikkuminen liikenteessä kuuluu myös määrättyihin työtehtäviin keliolosuhteista riippumatta. Liikenneturvallisuus on keskeinen osa työturvallisuutta, ja on tärkeää sisällyttää se osaksi työturvallisuuskulttuuria. Liikenneonnettomuuksien vähentäminen on inhimillisesti tärkeää, mutta työnantajalle myös taloudellisesti kannattavampaa kuin työpanoksen mahdollinen pitkäaikainen menetys ja sen korvausjärjestelyt. Henkilöstöä kannattaa tukea myös omasta työkyvystään huolehtimisessa. Kun työpaikalla kannustetaan liikkumaan, on yksilöllä matalampi kynnys tarttua tilaisuuteen.
- **Viestintä** (kunnat ja hyvinvointialue)**.** Kunnan ja hyvinvointialueen viestintäsuunnitelmaan ja vuosikelloon on tärkeää nostaa mukaan myös liikenneturvallisuusviestintä, jonka avulla teemaa pidetään esillä ja myötävaikutetaan niin asiakkaiden kuin oman henkilöstönkin liikenneturvallisuuden parantamiseen. Ihmisen asenteet vaikuttavat käyttäytymiseen liikenteessä. Asenteet muodostuvat usein jo lapsuudessa tai nuoruudessa, mutta niihin voidaan pyrkiä vaikuttamaan turvallisuusviestinnän keinoin koko ihmisen eliniän ajan.
- **Perhepalvelut ja neuvolat** (hyvinvointialue)**.** Perhe- ja neuvolapalveluilla on keskeinen rooli lasten ja perheiden turvallisuuden ja hyvinvoinnin edistämisessä ja tiedon jakamisessa, sillä niissä tavoitetaan käytännössä kaikki Keski-Savon lapsiperheet jo varhaisessa vaiheessa. Huoltajat luottavat neuvoloihin asiantuntevan tiedon lähteenä.
- **Varhaiskasvatus ja esiopetus** (kunnat)**.** Pienten lasten kanssa työskentelevillä ammattilaisilla on merkittävä rooli liikenneturvallisuuden edistämisessä. Varhaiskasvatuksessa toteutettava liikennekasvatus on tehokkainta, kun se on arkeen sidottua, suunnitelmallista ja pitkäjänteistä. Liikennekasvatus onkin tärkeää huomioida Keski-Savon kuntien varhaiskasvatussuunnitelmissa. Pieniin lapsiin kohdistuvassa liikenneturvallisuustyössä on tärkeää pyrkiä vaikuttamaan myös lasten huoltajiin. Lapset ottavat kasvaessaan vanhemmistaan mallia - myös liikenteessä, ja asenteet turvallisuutta kohtaan periytyvät usein kotoa.
- **Perusopetus** (kunnat)**.** Opettajat ja koulun muu henkilökunta ovat monesti parhaita liikennekasvattajia, koska he tuntevat oppilaansa ja ympäristön, jossa nämä liikkuvat. Liikennekasvatuksen sisällöt laajenevat oppilaiden liikkumistottumusten muuttuessa ja yläkouluun siirtyessä on panostettava vastuullisuuden tunteen herättämiseen. Myös perusopetuksessa on tärkeää tukea huoltajien roolia.
- **Nuoret toisen asteen oppilaitoksissa ja nuorisopalveluissa** (kunnat)**.** Ikäryhmittäin tarkasteltuna nuorille sattuu suhteellisesti eniten henkilövahinkoja Keski-Savon liikenteessä, joten heidän asenteisiinsa ja osaamiseensa vaikuttamisella voidaan vähentää useita liikenneonnettomuuksien haittoja.

- **Hyvinvointi-, vapaa-aika- ja liikuntapalvelut** (kunnat) ja **iäkkäiden palvelut** (hyvinvointialue)**.** Liikenneturvallisuuden edistäminen on osa hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä. Itsenäinen liikkuminen on tärkeä osa elämisen laatua, ja edellyttää turvallisuuden tunnetta. Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen pohjautuu vahvasti kuntien ja muiden toimijoiden kanssa tekemään yhteistyöhön, ja kunnissa voi olla hyvinkin aktiivinen järjestösektori. Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa myös se, mitä yksilön elämässä tapahtuu liikenteen ulkopuolella. Esimerkiksi elämänhallinnan ja terveyden ongelmat heijastuvat myös liikenteeseen. Suomen väestörakenteen takia ikääntyneiden osuus tieliikenteessä on entisestään kasvamassa samoin kuin ikääntyneiden ajokortinhaltijoiden määrä. Turvallisesta liikkumisesta liikenteessä kannattaa keskustella iäkkäiden kanssa säännöllisesti.

6 Liikenneturvallisuustyön seuranta ja vaikuttavuus

Seurannan tarkoituksena on arvioida liikenneturvallisuustyötä ja sen vaikuttavuutta erityisesti maanteillä sekä kuntien katuverkolla. Maanteille kohdistuvien kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia henkilövahinko-onnettomuuksiin lasketaan VALA-ohjelmalla, joka tarjoaa systemaattisen lähestymistavan arviointiin ja auttaa hahmottamaan eri toimenpiteiden vaikutuksia onnettomuuksien vähentämisessä. Kuntien katuverkon osalta seurannan painopiste on erityisesti paikallisten liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa ja kehittämistoimenpiteiden vaikuttavuudessa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden seurannassa hyödynnetään Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa laadittuja mittareita. Mittarit on suunniteltu tukemaan sekä määrällistä että laadullista arviointia, ja ne tarjoavat kunnille konkreettisia työkaluja tavoitteiden toteutumisen mittaamiseen. Mittareiden avulla voidaan esimerkiksi seurata liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteutusta, käyttäytymismuutoksia liikenteessä sekä onnettomuusmäärien kehitystä eri väylätyypeillä ja kohderyhmissä.

Kunnissa seurantavastuu kuuluu liikenneturvallisuustyöryhmille ja -toimijoille, jotka koordinoivat toimenpiteiden suunnittelua, toteutusta ja arviointia paikallistasolla. Tulevina vuosina kuntatason seurantaa kehitetään edelleen osana Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija-hanketta. Hankkeen tavoitteena on vahvistaa kuntien kykyä arvioida ja seurata liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta sekä kehittää yhtenäisiä toimintamalleja seurantatyöhön. Tämä mahdollistaa paremman tiedon hyödyntämisen päätöksenteossa ja resurssien kohdentamisessa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden seurantaa varten on poimittu Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa laadituista liikenneturvallisuustilannetta kuvaavista mittareista Keski-Savon kannalta olennaisimmat (taulukko 3).

Taulukko 3. Seurantaa varten poimitut liikennetuvallisuustilannetta kuvaavat mittarit.

Turvallisesti taajamissa kävellen ja pyörällä
– Taajama-alueiden tieliikenteessä kuolleiden määrä (Tilastokeskus)
– Taajama-alueiden tieliikenteessä kuolleiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä (Tilastokeskus)
– Taajama-alueiden ajonopeuksien kehitys (mittaustapa sovittava)
– Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvalaitteiden käyttöasteet (heijastin, kypärä, pyörävalot, turvavyö) (Liikenneturva)
Nuorten turvallinen liikkuminen (15–17, 18–20, 21–24-vuotiaat)
– Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet nuoret (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)
– Vakavat henkilövahingot kulkutavoittain nuorten ikäryhmissä (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)
– Nuorten osuus (törkeistä) liikennerikoksista ja rattijuopumuksista (Tilastokeskus)
Iäkkäiden turvallinen liikkuminen (65–74, 75-vuotiaat)
– Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet ikäihmiset (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)
– Vakavat henkilövahingot kulkutavoittain eri ikäryhmissä (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)
Turvalliset ajonopeudet
– Nopeusrajoitusta noudattavien osuus maanteillä (ELY:n nopeusnäytöt, Lam-pisteet)
– Taajama-alueiden ajonopeuksien kehitys (mittaustapa sovittava)
– Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset (nopeusrajoitusrikkomusten osuus) (Tilastokeskus)
– Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa kuljettajan käyttämä ylinopeus vähintään 10 km/h (OTI)
Päihteetön liikenne
– Rattijuopumusten määrä (törkeiden osuus, eri aineiden osuus) (Tilastokeskus)
– Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa kuljettaja päihteiden vaikutuksen alaisena (OTI)
Ajoterveys haltuun
– Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa välittömänä riskitekijänä sairaskohtaus (OTI)
– Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa välittömänä riskitekijänä itsemurha (OTI)

Liitteet

Liite 1. Kuntakohtaiset onnettomuusanalyysit

Julkaistaan erillisenä tiedostona.

Liite 2. Liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma, vuosikellot kunnille ja hyvinvointialueille

Julkaistaan erillisenä tiedostona.

Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 17/2025

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Aleksi Krankka, Atte Mantila, Mari Niemelä, Outi Vartiainen

Julkaisun nimi: Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelma 2025

Tiivistelmä: Suunnitelmassa on arvioitu Keski-Savon (Joroinen, Leppävirta, Pieksämäki ja Varkaus), liikenneturvallisuuden nykytilaa, siihen vaikuttavia tekijöitä sekä liikenneturvallisuustyön tilannetta ja kehittämistarpeita. Nykytila-analyysin pohjalta on luotu pitkän aikavälin visio ja määritetty konkreettiset tavoitteet, jotka ohjaavat toimintaa ja tukevat seurantaa. Suunnitelmassa on linjattu keskeiset suunnitteluperiaatteet, toimintamalli sekä eri toimijoiden vastuut ja toimenpiteet, mukaan lukien liikenneympäristön parantamiseen tähtäävät toimet.

Valtakunnallisten ja alueellisten liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti tavoitteena on vähentää liikenneonnettomuuksia sekä parantaa koettua liikenneturvallisuutta, joka vaikuttaa merkittävästi ihmisten elämänlaatuun ja hyvinvointiin. Toimenpiteiden suunnittelussa on hyödynnetty Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman painopistealueita, joita on tarkennettu Keski-Savon nykytila-analyysin perusteella. Painopisteiden mukaisesti on pyritty valitsemaan vaikuttavimpia ja kustannustehokkaimpia lähiaikoina toteutettavia toimenpiteitä, mutta myös laajemmat kehittämistarpeet on otettu huomioon.

Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelmassa korostetaan monipuolisia toimenpiteitä, jotka edistävät alueen liikenneturvallisuutta eri käyttäjäryhmien osalta. Suunnitelman tavoitteena on luoda turvallinen liikenneympäristö kaikille, erityisesti jalankulkijoille, pyöräilijöille, iäkkäille sekä nuorille, joiden liikkumisen turvallisuutta on tärkeää parantaa. Kuntien liikenneturvallisuuden yhteisiksi kärkitavoitteiksi on määritelty kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneturvallisuuden parantaminen sekä kuntien kaikkien toimialojen sitouttaminen liikenneturvallisuustyöhön.

Työssä laadittu elinikäisen liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintaohjelma perustuu vuosikelloihin. Ne tukevat pitkäjänteistä työtä ja tarjoavat käytännönläheisiä keinoja eri kohderyhmille. Keskeisiä vuosikellojen teemoja ovat henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutus, asenteisiin vaikuttava viestintä, perhe- ja neuvolapalveluiden rooli lasten liikenneturvallisuudessa sekä varhaiskasvatuksen, koulujen ja toisen asteen oppilaitosten liikennekasvatus. Lisäksi liikenneturvallisuus kytketään hyvinvointi-, vapaa-aika- ja iäkkäiden palveluihin, jotta turvallinen liikkuminen on mahdollista kaikille kuntalaisille. Liikenneturvallisuustyö koordinoidaan poikkihallinnollisissa työryhmissä, joissa on edustajia eri toimialoilta.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden seurannassa hyödynnetään Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa laadittuja mittareita, jotka ovat suunniteltu tukemaan sekä määrällistä että laadullista arviointia. Mittareiden avulla voidaan esimerkiksi seurata liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteutusta, käyttäytymismuutoksia liikenteessä sekä onnettomuusmäärien kehitystä eri väylätyypeillä ja kohderyhmissä. Kunnissa seurantavastuu kuuluu liikenneturvallisuustyöryhmille ja -toimijoille, jotka koordinoivat toimenpiteiden suunnittelua, toteutusta ja arviointia paikallistasolla.

Asiasanat (YSA:n mukaan): Liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, viestintä, ennaltaehkäisy, yhteistyö

ISBN (PDF) 978-952-398-310-6
ISSN-L -
ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
URN:ISBN:978-952-398-310-6

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Sivumäärä: 32

Kieli: Suomi

Painotalo: -

Kustantaja /Julkaisija: Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: Kuopio, 4/2025

RAPORTTEJA 17 | 2025
KESKI-SAVON LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA 2025

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-310-6 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-310-6

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