



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus



# Keski-Savon liikenneturvallisuus- suunnitelma 2025

# Suunnitelman sisältö

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

Toimenpiteiden suunnittelussa on hyödynnetty Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelman 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.

Suunnitelman tavoitteena on luoda realistinen ja toteuttamiskelpoinen ohjelma Keski-Savon alueelle, joka ohjaa alueen liikenneturvallisuuden parantamista. Tarkoitus on vähentää liikenneonnettomuuksia valtakunnallisten ja alueellisten liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti, sekä parantaa koettua liikenneturvallisuutta, joka vaikuttaa merkittävästi ihmisten elämänlaatuun ja hyvinvointiin.

## Liikenneturvallisuustilanne

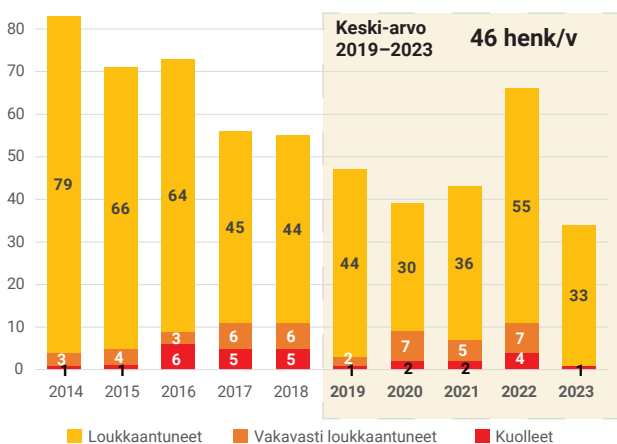
Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilaston mukaan Keski-Savossa tapahtui vuosina 2019–2023 keskimäärin 132 tieliikenneonnettomuutta vuodessa, joista 34 johti henkilövahinkoon. Onnettomuuksissa menehtyi keskimäärin kaksi henkilöä ja loukkaantui 44 henkilöä vuosittain. Onnettomuuksista aiheutui laskennallisesti noin 17,7 miljoonan euron vuosittaiset yhteiskunnalliset kustannukset.

Keski-Savon liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi viimeisen kymmenen vuoden aikana. Henkilövahinkoonnettomuuksien määrä on laskenut yli 50 prosenttia vuosien 2014 ja 2023 välillä, ja alueen onnettomuustaso on saavuttanut koko maan keskiarvon kehityksessä.

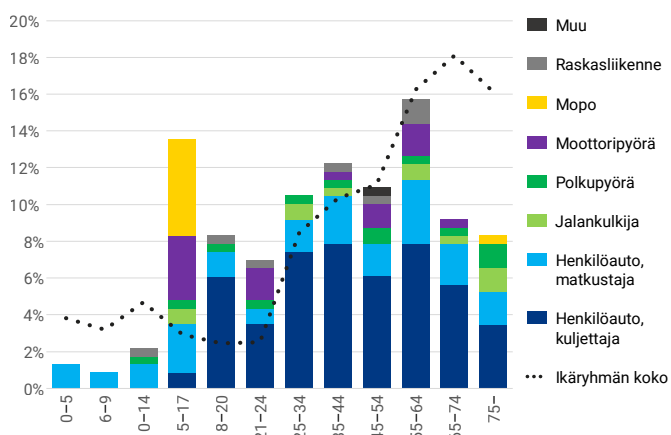
Vuosina 2019–2023 yleisin onnettomuusluokka oli yksittäisonnettomuudet (59 tapausta). Seuraavaksi yleisimpiä olivat risteämis- ja peräänajo-onnettomuudet (16 tapausta kumpaakin) sekä kohtausonnettomuudet (14 tapausta). Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia oli yhteensä 23, ja hirvionnettomuuksia sekä kääntymisonnettomuuksia oli kumpaakin 13 tapausta.

Ikäryhmittäin 15–17-vuotiaat olivat ylliedustettuina onnettomuuksissa, erityisesti mopoilla ja moottoripyörillä. 18–24-vuotiailla onnettomuudet liittyivät pääasiassa henkilöautoihin, ja ikääntyneillä jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet olivat yleisempiä.

### Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet Keski-Savossa vuosina 2014–2023



### Ikäryhmän osuus kuolleista ja loukkaantuneista kulkutavoittain sekä vertailu ikäryhmän kokoon



Suurin osa onnettomuuksista tapahtui hyvissä sääolosuhteissa (84 %) ja kuivilla teillä (54 %), mutta 39 % onnettomuuksista liittyi liukkaisuun tai märkiin tiepintoihin. Alkoholin tai huumeiden vaikutus oli mukana 12 %:ssa onnettomuuksista. Onnettomuudet keskittyivät erityisesti kaupunkien ja taajamien keskustoihin sekä pääteiden varsille, joissa suuret liikennemäärät ja korkeammat nopeudet lisäävät onnettomuusriskiä.

Vaikka liikenneturvallisuus on parantunut, alueella riittää edelleen työtä onnettomuuksien vähentämiseksi.

## Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat kustannukset vuosittain (keskiarvo 2019–2023)

 **17,7 M€**

Lähde: Tieturvallisuudirektiivin mukainen verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi, osa 1: Onnettomuusperusteinen arviointi. Väylävirasto, 2024.

## Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet 2019–2023

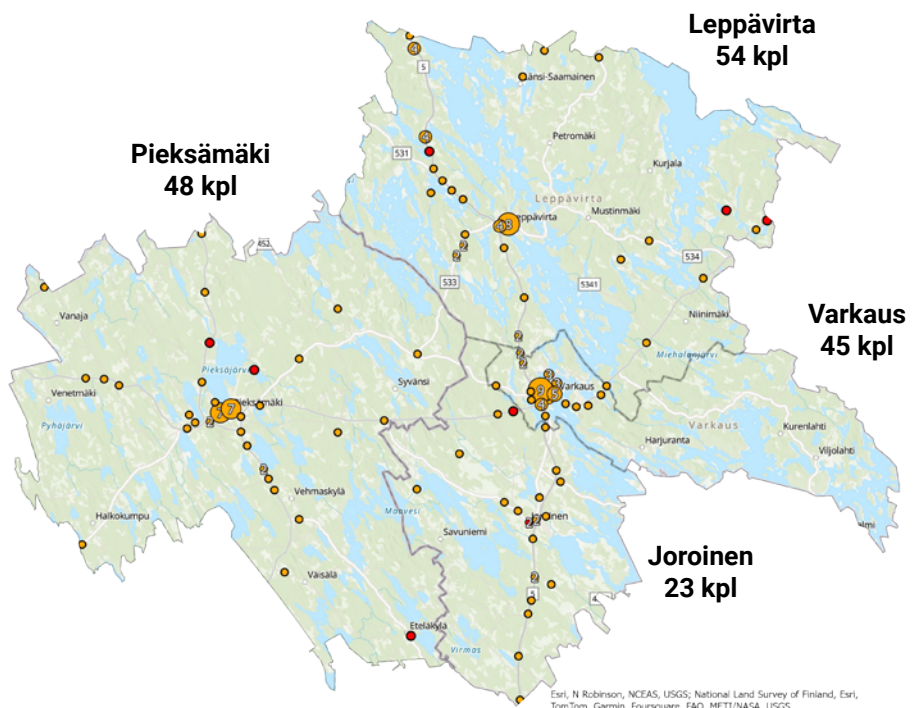
- Kuolemaan johtanut
- Loukkaantumiseen johtanut

TOP 3 ONNETTOMUUSLUOKAT  
(keskiarvo 2019–2023)

 **35 %**

 **17 %**

 **13 %**



Liikenneturvallisuussuunnitelmaa varten selvitettiin alueen asukkaiden, koululaisten ja hallintokuntien näkemyksiä kyselyillä.

Asukkaiden mielestä tärkeimmät keinot liikenneturvallisuuden parantamiseksi olivat autoilijoiden ja mopoilijoiden asenteiden muuttaminen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantaminen, poliisin liikenteenvalvonta sekä liikennekasvatus lapsille ja nuorille. Asukkaat merkitsivät kartalle yhteensä 660 liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallista kohtaa, joissa korostuivat erityisesti jalankulun, autoilun ja pyöräilyn haasteet.

Suurin osa koululaisista koki saavansa riittävästi opetusta turvallisesta liikkumisesta, mutta vanhemmissa ikäryhmissä tarvetta lisäopetukselle nähtiin enemmän. Oppilaat toivoivat lisää opetusta turvallisesta liikkumisesta: heijastimista, pyöräilyn turvallisuudesta, suojatiekäyttäytymisestä ja liiken-

nesäännöistä. Myös opetusta toisten huomioimisesta liikenteessä sekä siitä, miten onnettomuuksia voi välttää, pidettiin tärkeänä. Valtaosa piti koulumatkaansa turvallisena. Koululaiskyselyssä ilmoitettiin 389 vaaralliseksi koettua paikkaa, joista yleisimpiä olivat hankalat risteykset, korkeat ajonopeudet ja turvattomat suojatiet. Näitä tietoja hyödynnettiin liikenneympäristön toimenpideohjelman laatimisessa.

Kuntien kyselyssä tärkeimmiksi kehityskohteiksi nousivat liikenneturvallisuuden huomioiminen kaavoituksessa ja palveluverkossa, liikennekasvatus sekä autoilijoiden ja mopoilijoiden asenteiden muuttaminen. Moni vastaajista osallistui liikenneturvallisuusryhmän toimintaan ja koki ryhmän kokoonpanon riittävän laajaksi ja kattavan hyvin eri kohderyhmät. Hyvinvointialueilla liikenneturvallisuuden parantamisessa tärkeinä keinoina pidettiin liikennekasvatusta, esimerkin voimaa ja poliisin liikennevalvontaa.

# Tavoitteet ja 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.

Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelmassa korostetaan monipuolisia toimenpiteitä, jotka edistävät alueen liikenneturvallisuutta eri käyttäjäryhmien osalta. Suunnitelman tavoitteena on luoda turvallinen liikennenympäristö kaikille, erityisesti jalankulkijoille, pyöräilijöille, iäkkäille sekä nuorille, joiden liikkumisen turvallisuutta on tärkeää parantaa.

## Keski-Savon määrälliset tavoitteet

**Keski-Savon kuntien liikenneturvallisuuden yhteiseksi kärkitavoitteeksi on määritelty kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneturvallisuuden parantaminen sekä kuntien kaikkien toimialojen sitouttaminen liikenneturvallisuustyöhön.**

Kuolleet Ka 2019–2023 Tavoite 2030



Vakavasti loukk. Ka 2019–2022 Enintään vuonna 2030



Loukkaantuneet Ka 2019–2023 Enintään vuonna 2030



Tavoitteiden saavuttamiseksi sekä toimintaa ohjaamaan Keski-Savoon sovittiin painopistealueet sekä seurantamittarit, jotka seuraavat liikenneturvallisuuden kehitystä eri ryhmien ja riskitekijöiden osalta.

Painopistealueet ovat:

- Turvalliset ajonopeudet
- Päihteetön liikenne
- Ajoterveys hallussa
- Turvallisesti taajamissa kävelen ja pyörällä
- Nuorten turvallinen liikkuminen
- Iäkkäiden turvallinen liikkuminen

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden seurantaa varten on poimittu Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa laadituista liikenneturvallisuustilannetta kuvaavista mittareista Keski-Savon kannalta olennaisimmat. Näihin mittareihin kuuluvat muun muassa taajama-alueiden tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrät, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvalaitteiden käyttöasteet, nuorten liikenneonnettomuuksien määrät ja ikäryhmittäiset onnettomuustilastot. Lisäksi seurataan ajonopeuksien kehitystä taajamissa ja maanteillä, nopeakäyttöalueiden noudattamista, päihteiden vaikutuksen alaisena tapahtuneita onnettomuuksia sekä ajoterveysongelmien vaikutusta liikenneonnettomuuksien määrään.

Näiden mittareiden avulla voidaan arvioida eri toimenpiteiden vaikuttavuutta ja varmistaa liikenneturvallisuuden parantaminen eri käyttäjäryhmien ja liikenteen osalta.

# Liikennekasvatus ja viestintä

Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää monipuolisia toimia, kuten liikenneympäristön kehittämistä, liikenteen valvontaa ja ajoneuvojen turvallisuuden parantamista. Näiden rinnalla elinikäisen liikennekasvatus ja viestintä ovat keskeisessä roolissa, sillä ne vaikuttavat ihmisten asenteisiin ja käyttäytymiseen liikenteessä. Liikenneturvallisuustyö vaatii pitkäjänteisyyttä, suunnitelmallisuutta ja yhteistyötä eri toimijoiden välillä.

Kunnilla on keskeinen rooli liikenneturvallisuustyössä eri toimialoilla. Poliittiset päätöksentekijät voivat sisällyttää liikenneturvallisuuden osaksi kunnan strategiaa ja päätöksentekoa sekä varmistaa riittävät resurssit. Päätöksenteon tueksi on tärkeää jakaa tietoa liikenneturvallisuuden hyödyistä ja raportoida kehityksestä säännöllisesti.

Kuntien eri toimialoilla liikenneturvallisuustyötä voidaan vahvistaa henkilöstökoulutuksilla, viestinnällä ja asenteisiin vaikuttamisella. Talousarviovalmistelussa on hyvä huomioida liikenneympäristön kehittäminen, henkilöstön koulutus, asukkaiden osallistaminen ja eri ikäryhmien kuuleminen. Lisäksi kunnilla on mahdollisuus lisätä yhteistyötä hyvinvointialueen kanssa, sillä sosiaali- ja terveystaloudissa kohdataan laajasti eri väestöryhmiä, joiden turvallinen liikkuminen on osa hyvinvoinnin edistämistä.

Kunnissa liikenneturvallisuustyötä suunnitellaan ja koordinoidaan poikkihallinnollisissa liikenneturvallisuustyöryhmissä, jotka edistävät käytännön toimenpiteitä sekä yhteistyötä eri toimialojen ja sidosryhmien välillä. Työryhmien tehtävänä on varmistaa, että liikenneturvallisuus on aktiivinen osa

kunnan toimintaa. Ne käsittelevät laajasti eri teemoja, kuten liikennekasvatusta, viestintää, valvontaa ja liikenneympäristön kehittämistä. Toiminta painottuu tavoitteiden asettamiseen, käytännön toimenpiteiden suunnitteluun sekä vastuiden jakamiseen ja seurantaan.

Työryhmissä on mukana kunnan eri toimialojen edustajia varhaiskasvatuksesta, perusopetuksesta, nuoriso- ja liikuntapalveluista, hyvinvointityöstä, viestinnästä sekä teknisestä toimesta. Mukana on myös poliisi, ELY-keskus, hyvinvointialue ja Liikenneturva. Mukana voi olla myös luottamushenkilöitä vanhus- ja vammaisneuvostoista ja nuorisovaltuustoista.

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.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on investointi kuntalaisten hyvinvointiin, elämänlaatuun ja turvalliseen liikkumiseen. Suunnitelmallisella ja yhteistyöhön perustuvalla liikenneturvallisuustyöllä voidaan vähentää onnettomuuksia, ehkäistä henkilövahinkoja ja pienentää yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia.



# Liikenneympäristön parantaminen

Valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian ja Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet sekä painopisteet ohjasivat liikenneympäristön toimenpiteiden suunnittelua. Suunnittelu perustui laajaan nykytila-analyysiin, joka sisälsi onnettomuus-analyysin, asukas- ja koululaiskyselyt sekä aiempien suunnitelmien tarkastelun. Analyysin avulla tunnistettiin alueet, joilla liikenneturvallisuusongelmat olivat merkittävimpiä. Suunnitelman lähtökohtana oli realistinen toimenpideohjelma, joka huomioi sekä toimenpiteiden että kustannusten toteutettavuuden, keskittyen erityisesti ongelmallisimpiin ja onnettomuusherkinpiin kohteisiin.

Suunnitteluprosessi toteutettiin tiiviissä yhteistyössä kuntien, kaupunkien ja ELY-keskuksen kanssa. Prosessiin kuului kuntakohtaisia liikenneympäristön suunnittelupalavereja ja maastokäyntejä, joissa tarkasteltiin kohteita toimijoiden kesken. Suunnittelussa otettiin huomioon koko väylästä, mukaan lukien maantiet, kadut ja yksityistiet. Erityinen painopiste oli taajamissa, joissa liikenne, erityisesti jalankulku ja pyöräily, on tiheämpää. Toimenpiteissä korostuivat nopeusrajoitukset, nopeusrajoitusmuutokset, suojateiden turvallisuuden parantaminen sekä näkemäongelmien ratkaiseminen.

Keski-Savon alueelle on esitetty yhteensä 138 liikenneturvallisuustoimenpidettä. Suurin osa toimenpiteistä sijoittuu kiireellisyysluokkaan 1, joka sisältää nopeasti toteutettavia ja kustannustehokkaita toimenpiteitä. Näitä toimenpiteitä voidaan toteuttaa lyhyellä aikavälillä ja ne parantavat liikenneturvallisuutta välittömästi. Kiireellisyysluokan 2 toimen-

piteet ovat puolestaan keskikokoisia ja vaativat enemmän suunnittelua ja valmistelua. Kiireellisyysluokka 3 kattaa toimenpiteet, jotka ovat laajempia ja vaativat merkittäviä resursseja ja investointeja. Toimenpidelistoissa esitetyt kiireellisyysluokat ovat suuntaa antavia ja voivat muuttua esimerkiksi yleisen taloustilanteen tai hankkeen vaatiman erillisrahoituksen vuoksi.

Kaikissa kunnissa ensimmäisen luokan toimenpiteet keskittyvät välittömiin turvallisuusparannuksiin, kuten näkemäraivauksiin, nopeusrajoitusten tarkistuksiin ja liikennemerkkien lisäämiseen, erityisesti koulujen ja taajama-alueiden läheisyydessä. Toisen luokan toimenpiteet sisältävät mm. keskisaarekkeellisten suojateiden rakentamista, jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämistä sekä liittymien parantamista. Kolmannen luokan toimenpiteet ovat pitkän aikavälin hankkeita, jotka tähtäävät laajempaan infrastruktuurin kehittämiseen, kuten uusien väylien jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamiseen ja valtatiehankkeisiin.



## Kustannukset kiireellisyysluokittain

| Kunta           | Kiireellisyysluokka 1 |               | Kiireellisyysluokka 2 |                | Kiireellisyysluokka 3 |                  |
|-----------------|-----------------------|---------------|-----------------------|----------------|-----------------------|------------------|
|                 | kpl                   | €             | kpl                   | €              | kpl                   | €                |
| Joroinen        | 25                    | 13 200        | 5                     | 65 000         | 5                     | 2 336 000        |
| Leppävirta      | 14                    | 17 600        | 9                     | 248 000        |                       |                  |
| Pieksämäki      | 26                    | 37 850        | 14                    | 265 000        | 2                     | 160 000          |
| Varkaus         | 27                    | 25 450        | 10                    | 214 000        | 1                     | 300 000          |
| <b>YHTEENSÄ</b> | <b>92</b>             | <b>94 100</b> | <b>38</b>             | <b>792 000</b> | <b>8</b>              | <b>2 796 000</b> |

# Miksi liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeää?

## Ihmishenkien ja terveyden suojeleminen

Tavoitteena on vähentää liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia, mikä parantaa elämänlaatua ja vähentää terveydenhuollon kuormitusta.

## Kestävä ja itsenäinen liikkuminen

Turvallinen liikenneympäristö kannustaa kävelyyn ja pyöräilyyn, tukee lasten ja nuorten itsenäistä liikkumista sekä parantaa ikäihmisten liikkumismahdollisuuksia.

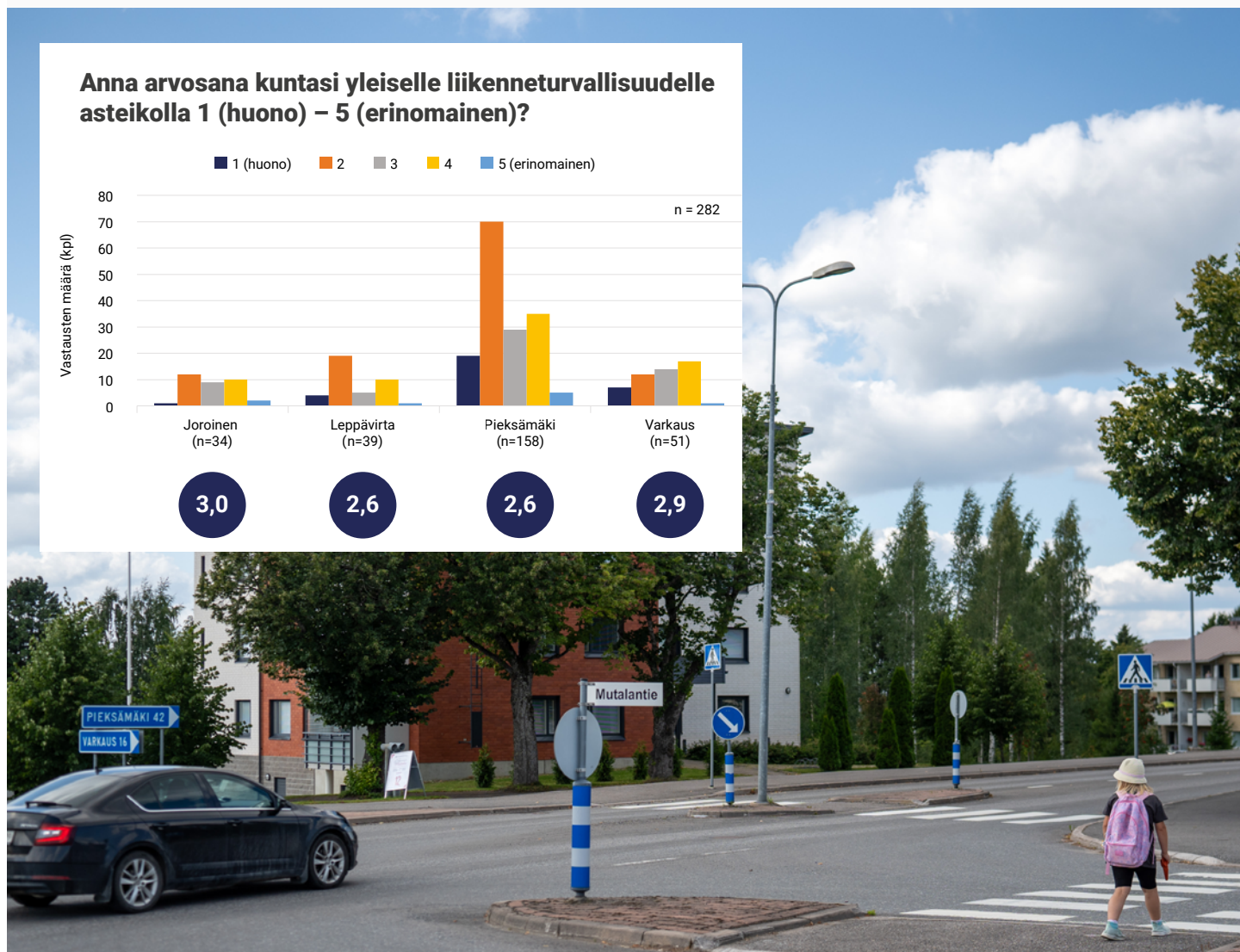
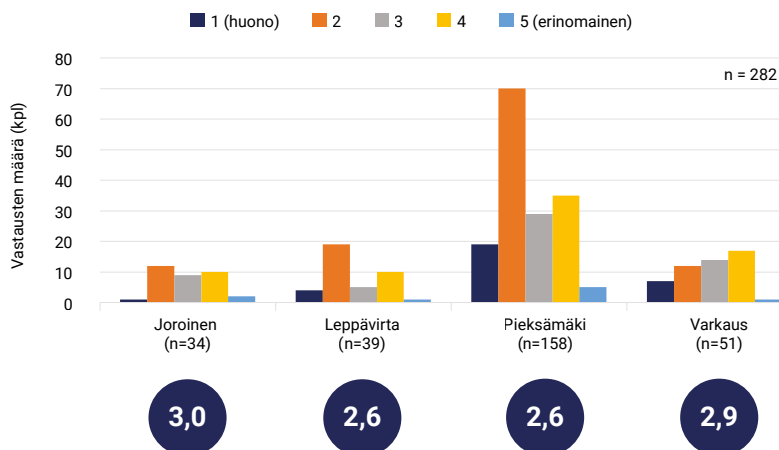
## Asukkaiden tyytyväisyys ja turvallisuuden tunne

Kyselytulokset osoittavat, että liikenneturvallisuuteen ei olla täysin tyytyväisiä, ja parannukset voivat kohentaa asukkaiden kokemuksia.

## Merkittävät taloudelliset säästöt

Onnettomuuskustannukset ovat nykyisin 17,7 miljoonaa euroa vuosittain, ja tavoitteiden saavuttaminen voisi tuottaa lähes 13 miljoonan euron vuotuiset säästöt.

### Anna arvosana kuntasi yleiselle liikenneturvallisuudelle asteikolla 1 (huono) – 5 (erinomainen)?



# Jatkotoimenpiteet ja seuranta

Seurannan tarkoituksena on arvioida liikenneturvallisuu-  
suustyötä ja sen vaikuttavuutta erityisesti maanteillä  
sekä kuntien katuverkolla. Maanteille kohdistuvien  
kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia henkilövahin-  
ko-onnettomuuksiin lasketaan VALA-ohjelmalla, joka  
tarjoaa systemaattisen lähestymistavan arviointiin  
ja auttaa hahmottamaan eri toimenpiteiden vaiku-  
tuksia onnettomuuksien vähentämisessä. Kuntien  
katuverkon osalta seurannan painopiste on erityi-  
sesti paikallisten liikenneturvallisuu-  
stavoitteiden saavuttamisessa ja kehittämistoimenpiteiden  
vaikuttavuudessa.

Liikenneturvallisuu-  
ssuunnitelman tavoitteiden seu-  
rannassa hyödynnetään Itä-Suomen liikenneturvalli-  
suussuunnitelmassa laadittuja mittareita. Mittarit on  
suunniteltu tukemaan sekä määrällistä että laadul-  
lista 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 liikenneturvalli-  
suustyöryhmille ja -toimijoille, jotka koordinoivat  
toimenpiteiden suunnittelua, toteutusta ja arviointia  
paikallistasolla.

Suunnitelman valmistuttua:

- Liikenneturvallisuu-  
ssuunnitelma käsitellään ja  
hyväksytään valtuustoissa.
- Suunnitelma-aineistot kootaan kuntien internet-  
sivuille.
- Suunnitelmasta tiedotetaan kaikilla hallinnon-  
aloilla kuntien organisaatiossa sekä paikallisme-  
dian kautta asukkaille ja yrityksille.
- Kuntien henkilöstö sekä sidosryhmät sitoutetaan  
suunnitelman toteuttamiseen.
- Asetetut liikenneturvallisuu-  
stavoitteet huomioi-  
daan ja linkitetään kuntien muihin suunnitelmiin.
- Käynnistetään suunnitelman toteutumisen sekä  
liikenneturvallisuu-  
stilanteen ja -työn seuranta.

Pohjois-Savon elinkeino-,  
liikenne- ja ympäristökeskus  
Kallanranta 11, PL 2000, 70101 KUOPIO  
puh. 0295 021 000  
[www.ely-keskus.fi/pohjois-savo](http://www.ely-keskus.fi/pohjois-savo)