



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

Liikenneympäristön toimenpideohjelma 2024

17.12.2024



Esipuhe

Työn tarkoituksena oli laatia Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma liikenneympäristön toimenpideohjelma, joka kattaa Lappeenrannan kaupungin sekä Lemmin, Luumäen, Savitaipaleen ja Taipalsaaren kuntien alueet.

Tämän työn tavoitteena oli laatia kuntiin konkreettiset liikenneympäristön toimenpideohjelmat, joiden avulla kuntien ja ELY-keskuksen on vaivatonta edistää liikenneympäristön turvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

Työ sisälsi konsultin, ELY-keskuksen ja kaupunkien sekä kuntien edustajien yhteiset työpalaverit ja maastokäynnit.

Työssä toteutettiin asukaskysely, jonka tavoitteena oli kartoittaa liikenneympäristön turvallisuuspuutteita.

Liikenneturvallisuussuunnitelma ei sisällä

liikenneturvallisuustyön suunnitelmaa, sillä jatkuvaa liikenneturvallisuustyötä tehdään aktiivisesti toimivissa kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä sekä liikenneturvallisuuskoordinaattorihankkeen kautta.

Työ sisältää seuraavat vaiheet; nykytila-analyysi, visio ja tavoitteet, kuntakohtaiset toimenpideohjelmat sekä seuranta.

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma laadittiin yhteistyössä kuntien ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa.

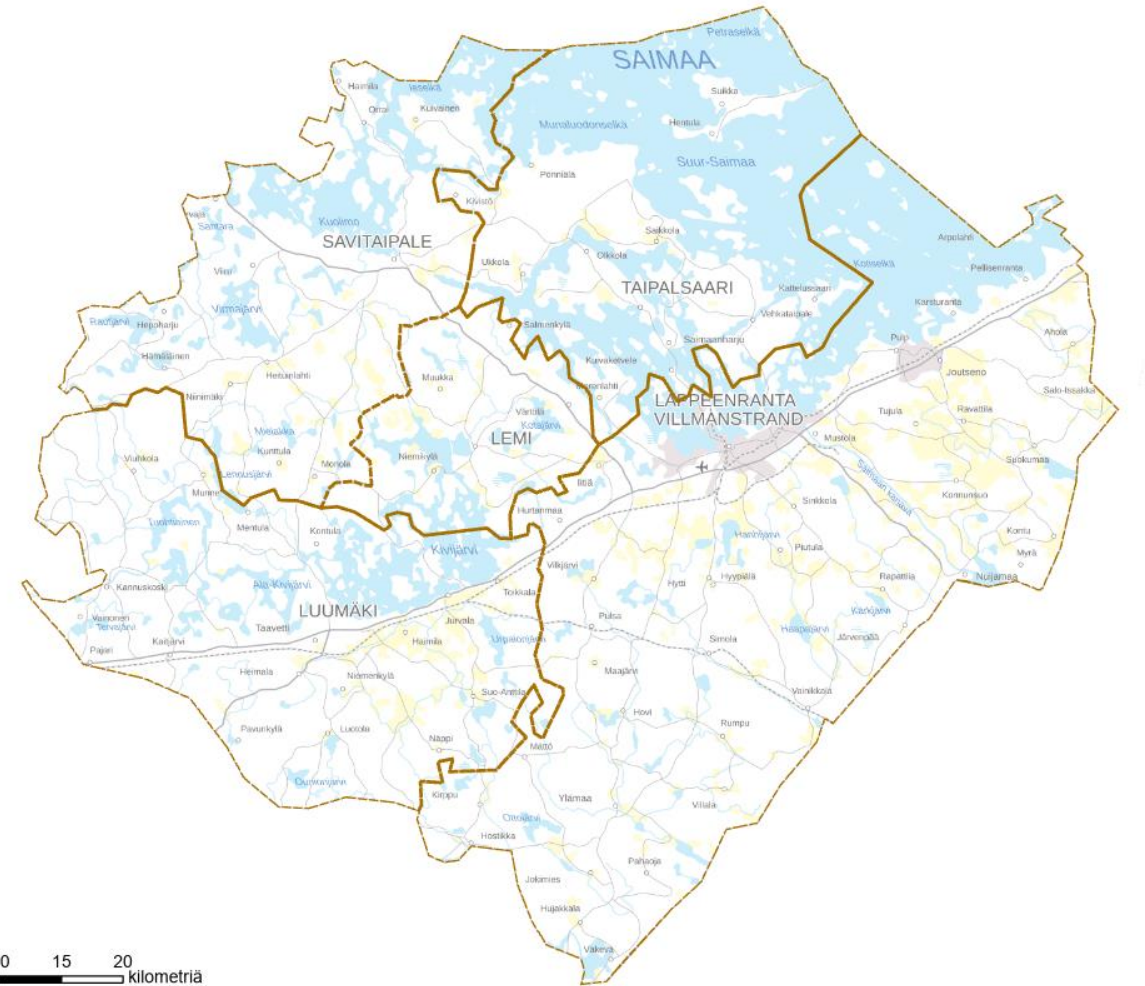


Liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttaminen

Työ käynnistyi tammikuussa 2024 ja valmistui joulukuussa 2024. Työn toteuttamista on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Ville Alppisara, Lappeenrannan kaupunki
- Alexandru Simut, Lappeenrannan kaupunki
- Tommy Vesterlund, Lemminkäinen
- Mikko Hiltunen, Luumäen kunta
- Samuli Kakko, Taipalsaaren kunta
- Timo Tammelin, Savitaipaleen kunta
- Onni Sirenne, Savitaipaleen kunta
- Tarmo Hellström, Savitaipaleen kunta
- Janne Saarikoski, Kaakkois-Suomen ELY-keskus
- Jani Juvankoski, Kaakkois-Suomen ELY-keskus

Konsulttina työssä on toiminut Sitowise Oy, jossa työstä ovat vastanneet Paula Siuruainen, Pilvi Lehtonen, Miro Mujunen sekä Hanna Puolimatka.



Kuva 1. Liikenneturvallisuussuunnitelman suunnittelualue..

Sisällysluettelo

Esipuhe

Liikenneturvallisuuksuunnitelman toteuttaminen

1. Johdanto
2. Nykytila
3. Liikenneympäristön kehittäminen
4. Toimenpideohjelma
5. Seuranta

Liite. Toimenpideohjelmat

- Lappeenranta
- Lemi
- Luumäki
- Savitaipale
- Taipalsaari



1. Johdanto

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma



1.1 Suunnitelman lähtökohdat

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

Liikenneturvallisuusstrategiassa on esitetty seitsemän linjausta:

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

Myös **Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman** (2022) lähtökohtana on valtakunnallinen nollavisio, minkä lisäksi visiona on se, että liikkuminen koetaan turvalliseksi kulkutavasta tai liikkujan erityispiirteistä riippumatta ja liikkumisvalinnat ovat ympäristöystävällisiä sekä terveyttä ja turvallisuutta edistäviä.

Suunnitelmassa on määritelty tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi kolme tavoitetta:

- Tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti.
- Vuonna 2030 tieliikenteessä menehtyy enintään 5 ja loukkaantuu vakavasti enintään 20 ihmistä.
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kokema turvallisuuden tunne liikenteessä kasvaa.

Nollavisio ohjaa myös **Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuussuunnitelman** laatimista ja toteuttamista.

1.2 Liikenneturvallisuuksuunnitelman laatiminen

Nykytila-analyysi



Liikenneturvallisuuksuunnitelman pohjaksi kartoitettiin liikenneympäristön nykytilaa. Nykytilaosiassa on esitetty suunnittelualueen liikenneverkko, jalankulku- ja pyöräily-ympäristöt sekä tieliikenneonnettomuudet ja onnettomuuskehitys.

Työn aikana käytiin myös läpi kuntien ja ELY-keskuksen vastaanottamat ja avoimena olevat liikenneturvallisuuksaloitteet, joista poimittiin kohteita toimenpidesuunnitelmiin. Lisäksi suunnitelman laatimisessa hyödynnettiin edellisessä suunnitelmassa määriteltyjä ja vielä toteuttamattomia liikenneympäristön toimenpiteitä.

Työn yhteydessä toteutettiin kaksi liikenneympäristöön liittyvää kyselyä: asukaskysely ja liikenteen parissa työskentelevien ammattilaisten kysely. Kyselyjen vastaukset toimivat tämän työn lähtötietoina.

Maastokäynnit



Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelman pohjana hyödynnettiin nykytila-analyysin kautta esille nousseita liikenneturvallisuuks näkökulmasta turvattomaksi ja ongelmalliseksi koettuja kohteita.

Lähtötietokartoituksen jälkeen potentiaaliset kohteet käytiin läpi kuntien ja ELY-keskuksen kanssa kuntakohtaisissa palaverissa. Elokuussa 2024 potentiaalsiin suunnitelmaan nostettaviin kohteisiin tutustuttiin maastossa. Maastokäynnit toteutettiin jokaiseen kuntaan. Maastokäynteihin osallistui kyseisen kunnan, ELY-keskuksen ja konsultin edustajia. Näiden pohjalta laaditut suunnitelmaluonnokset käytiin läpi kuntien ja ELY-keskuksen kanssa marraskuussa 2024.

Toimenpideohjelma



Maastokäyntien ja suunnittelupalaverien pohjalta laadittiin liikenneympäristön toimenpidesuunnitelmat.

Toimenpidesuunnitelmat on esitetty kuntakohtaisesti tämän raportin liitetiedossa ja online-karttana.

Toimenpideohjelmien toteutumista seurataan vuosittain seurantapalaverissa yhdessä ELY-keskuksen, kunnan ja liikenneturvallisuukskoordinaattorin kanssa.

2. Nykytila

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma



2.1 Nykytila-analyysin kuvaus

Suunnitelman pohjaksi kartoitettiin liikenneympäristön ja liikenneturvallisuuden nykytilaa. Osana nykytila-analyysiä tarkasteltiin alueen liikenneverkko, jalankulku- ja pyöräily-ympäristöt sekä tieliikenneonnettomuudet ja onnettomuuskehitys. Seuraavilla sivuilla on esitetty suunnittelualueen nykyiset liikennemäärät, nopeusrajoitukset ja liikenneverkon toiminnallinen luokittelu sekä analyysi viimeisen viiden tai kymmenen vuoden aikana tapahtuneista tieliikenteen onnettomuuksista.

Työn aikana käytiin myös läpi kuntien vastaanottamat ja avoimena olevat liikenneturvallisuusaloitteet, joista poimittiin kohteita toimenpidesuunnitelmiin. Lisäksi suunnitelman laatimisessa hyödynnettiin edellisessä suunnitelmassa määriteltyjä ja vielä toteuttamattomia liikenneympäristön toimenpiteitä sekä aiemmin seudulle laadittuja kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmia.

Työn aikana osallistettavien näkemyksiä kuntien liikenneturvallisuudesta kartoitettiin vuorovaikutteisesti, toteuttamalla kaksi samansisältöistä kyselyä: asukkaille ja alueella toimiville liikenneturvallisuuden ammattilaisille.

- Asukaskysely: Kyselyn tavoitteena oli selvittää seudun liikenneturvallisuuden kehittämisen mahdollisuuksia ja kartoittaa liikenneympäristön koetun turvallisuuden tilannetta (turvattomaksi koetut kohteet). Kyselyyn vastasi yhteensä 525 henkilöä.
- Ammattilaiskysely: Liikenneturvallisuuden asiantuntijoille suunnatun kyselyn avulla kartoitettiin vastaavasti tilannekuvaa alueen liikenneturvallisuustilanteen parantamistarpeista sekä liikenneturvallisuuden ja liikenneympäristön puutteista. Kyselyyn saatiin 21 vastausta.

2.2 Suunnittelualueen liikenneverkko

Lappeenrannan seudulla tieliikenteen runkoverkon muodostaa luode-kaakkosuuntaisesti valtatie 13 (Kokkola – Lappeenranta) sekä itä-länsisuuntaisesti valtatie 6 (Loviisa – Kajaani) sekä valtatie 26 Luumäellä.

Valtatie 6 yhdistää Lappeenrannan Uudenmaan maakuntaan ja etelärannikkoon sekä muuhun Etelä-Suomeen. Se on Lappeenrannan ja koko seudun keskeisin itä-länsisuuntainen reitti, joka on merkittävä sekä henkilö- että tavaraliikenteelle. Valtatie 13 kulkee Lappeenrannan itäpuolella ja toimii yhteytenä Keski-Suomen suuntaan. Tällä tiellä on tärkeä rooli etenkin itäisen Suomen logistiikkavirtojen kannalta. Vt 13 Lappeenrannan ja Nuijamaan välinen osuus kuuluu Euroopan unionin määrittelemään päätieverkkoon (TERN).

Lappeenrannan alueella pääverkko (vt 13) kytkee seudun myös Nuijamaan raja-asemaan ja Venäjän rajaliikenteeseen, ja runkoverkko onkin tukenut sekä kansainvälisiä että kotimaisia liikennetarpeita (vuoden 2022 geopoliittisen tilanteen muutos on vaikuttanut merkittävästi Venäjän rajaliikenteeseen vähentäen liikennemääriä). Runkoverkon kehittämisessä korostuvat liikennevirtojen sujuvuus, erityisesti rajaliikenteessä, ja turvallisuusratkaisut, joita toteutetaan osana koko Etelä-Karjalan liikennejärjestelmän kehittämistä.



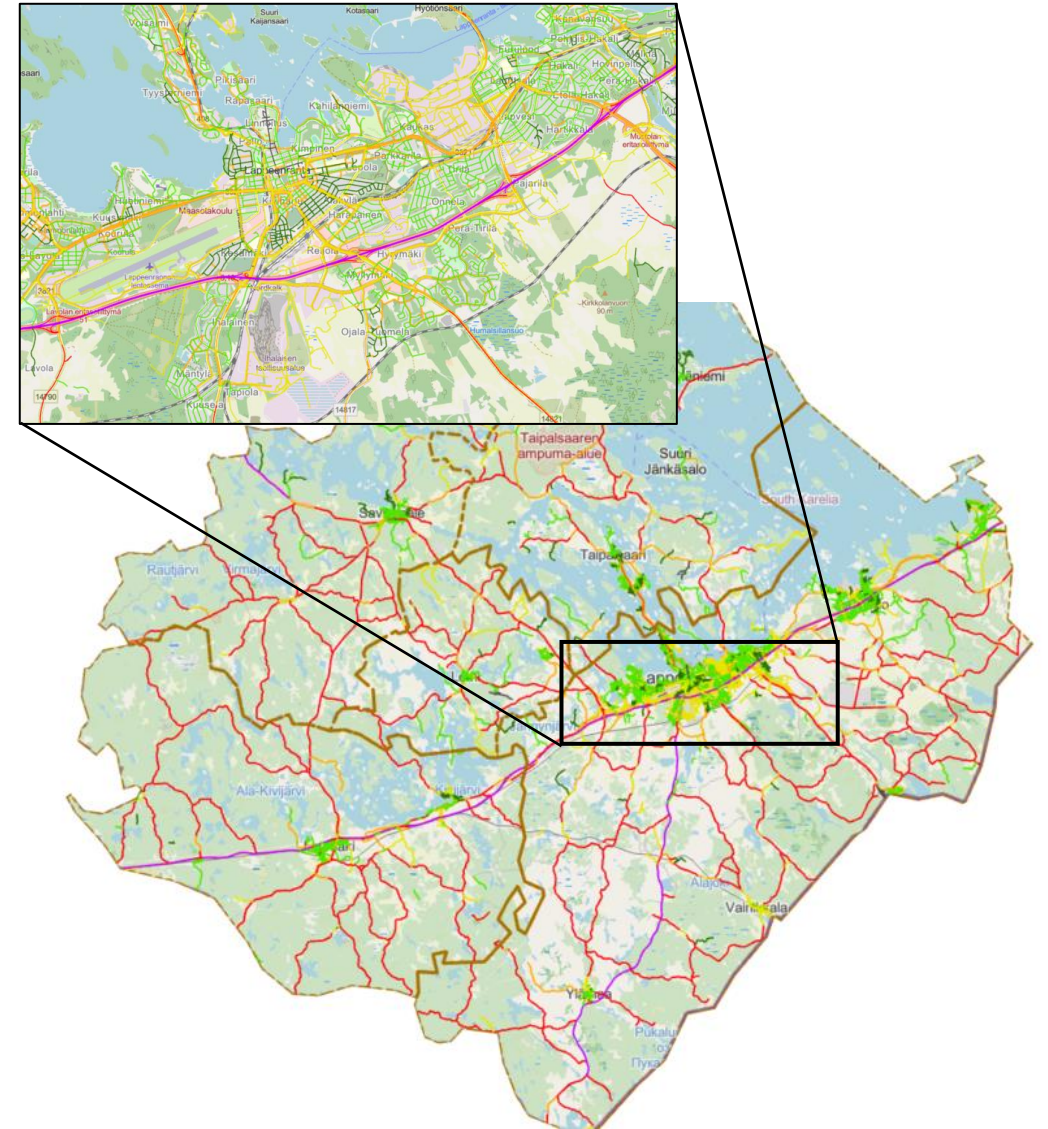
Kuva 2. Nykyinen tieliikenteen runkoverkko suunnittelualueella.

2.3 Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoitukset määräytyvät alueen liikenteen turvallisuuden, liikennevirtojen sujuvuuden ja ympäristön mukaan. Taajama-alueilla nopeusrajoitus on useimmiten 50 km/h, (taajamamerkit sisältävät jo itsessään nopeusrajoituksen 50 km/h) mutta rajoitus voi olla matalampi esimerkiksi asuinalueilla, koulujen ja muiden erityiskohteiden lähellä tai keskustamaisissa ympäristöissä. Taajamassa liikenneympäristöön sopivan nopeusrajoituksen lisäksi selkeästi eri liikennesuunnille osoitetut väistämisvelvollisuudet (pysäytys- ja väistämismerkkit) ovat tärkeitä. Alemmat nopeudet tukevat myös jalankulku- ja pyöräilyliikenteen turvallisuutta etenkin niissä liikenneympäristöissä, joissa liikenneverkko on tiheä. On tärkeää, että sekä taajama- että alueneopeusrajoitusmerkkien muodostama alue on yhtenäinen, eikä niiden rajaamalle alueelle voi ajaa ohittamatta ko. merkkejä. Matalan nopeusrajoituksen alueilla tai osuuksilla (40 ja 30 km/h rajoitukset) voidaan rajoitus osoittaa liikennemerkkien yhteydessä myös tiemerkinkein.

Taajamien ulkopuolella maantieverkolla nopeusrajoitus vaihtelee tyypillisesti 80–100 km/h. Myös tieverkolla selkeät väistämisvelvollisuudet ja mahdolliset lisärajoitukset, kuten liittymäalueiden alennetut nopeusrajoitukset, ovat tärkeitä erityisesti liittymissä ja kohdissa, joissa eri liikennesuunnat kohtaavat. Nopeusrajoitukset tukevat ennakoitavuutta, ja niiden avulla pyritään minimoimaan onnettomuusriskiä, kun ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat suuria.

Suunnittelualueella nykyisten nopeusrajoitusten tarkastelun lähtöaineistona on toiminut Väyläviraston Digiroad –aineisto sekä kuntien omat koonnit/tiedot. Kuntakohtaiset nopeusrajoituskartat löytyvät liitetiedostoista.



Kuva 3. Nykyiset nopeusrajoitukset suunnittelualueella.

2.4 Liikennemäärät

Lappeenrannan seudulla vilkkaimmat liikennevirrat kulkevat erityisesti valtateillä 6 ja 13, jotka yhdistävät alueen muihin Etelä-Karjalan keskuksiin sekä Venäjän rajanylityspisteille. Suurimmat liikennemäärät suunnittelualueella kohdistuvat erityisesti valtatielle 6 Lappeenrannassa, jossa keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vaihtelee välillä 8 000 – 16 000 ajon./vrk. Alemmalla tieverkolla liikennemäärät kohdistuvat seututielle 408 Lappeenrannan ja Taipalsaaren keskustaajaman välillä sekä seututielle 387 Lappeenrannan keskustaajaman ja Ylämaan välillä.

Raskaan liikenteen määrät suunnittelualueella ovat suurimmat valtateillä 6 (noin 50 % suunnittelualueen yhteenlasketusta raskaan liikenteen määrästä), 13 ja 26 sekä seututiellä 387.

Viereisessä karttakuvassa on esitetty suunnittelualueen liikennemäärät tieverkolla. Tarkastellut liikennemäärät suunnittelualueella perustuvat Digiroad-aineistoon, jonka lähtötietona käytettyjen liikennelaskentojen laskentavuodet vaihtelevat.



Kuva 4. Liikennemäärät suunnittelualueen tieverkolla.

2.5 Hankkeessa toteutetut kyselyt (1/5)

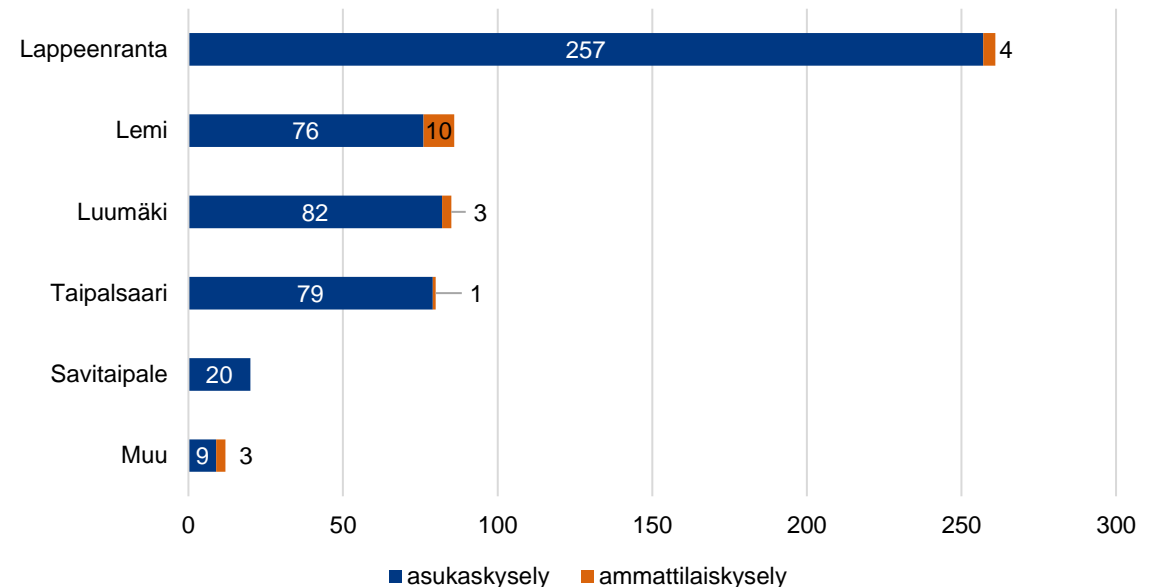
Osana liikenneturvallisuussuunnitelmaa Lappeenrannan seudulle toteutettiin kaksi liikenneturvallisuusaiheista osallistamiskyselyä. Toinen kysely oli suunnattu alueen asukkaille (alueella asuvat ja pääsääntöisesti asioivat), toinen alueella toimiville liikenneturvallisuuden ja liikennejärjestelmätön asiantuntijoille. Asiantuntijakysely toimitettiin alueen autokouluille, Saimaan ammattiopiston, Ajovarman, maasotakoulun, poliisin ja pelastuslaitoksen, YIT:n, Lappeenrannan pyöräilijöiden ja Etelä-Karjalan virkistysaluesäätiön yhteyshenkilöille. Asiantuntijakysely suunnattiin myös alueraatien sekä kylä- ja asukasyhdistysten edustajille. Kyselyt toteutettiin karttapohjaisella Maptionnaire-kyselytyökalulla ja niiden toteuttamisesta vastasi Sitowise Oy.

Molemmat kyselyt laadittiin samansisältöisinä. Asukkaille suunnatun kyselyn tavoitteena oli selvittää seudun liikenneturvallisuuden kehittämisen mahdollisuuksia sekä kartoittaa liikenneympäristön koetun turvallisuuden tilannetta ja asukkaiden turvattomaksi kokemia kohteita. Luumäen kunnan osalta kyselyllä selvitettiin myös autoliikenteen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien kuntoon ja kunnossapitoon liittyviä näkemyksiä ja parannusehdotuksia.

Liikenneturvallisuuden asiantuntijoille suunnatun kyselyn avulla kerättiin vastaavasti palautetietoa alueen liikenneturvallisuustilanteen parantamistarpeista sekä liikenneturvallisuuden ja liikenneympäristön vallitsevista puutteista.

Kyselyihin vastasi yhteensä 544 henkilöä.

Kyselyiden vastaajamäärät kunnittain (N = 544)



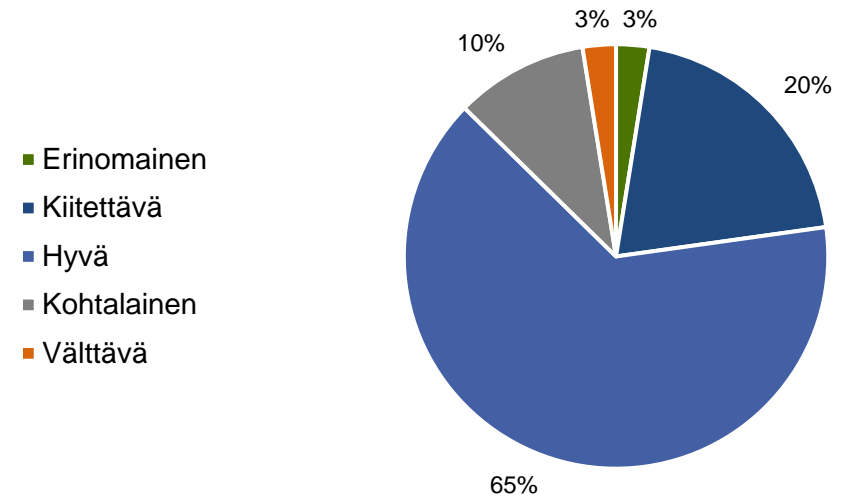
2.5 Hankkeessa toteutetut kyselyt (2/5)

Asukaspalautteen perusteella suunnittelualueella esiin nousivat yleisesti muun muassa seuraavat kehityskohteet sekä väylien kunnossapitoon tai peruskorjaamiseen liittyvät asiat:

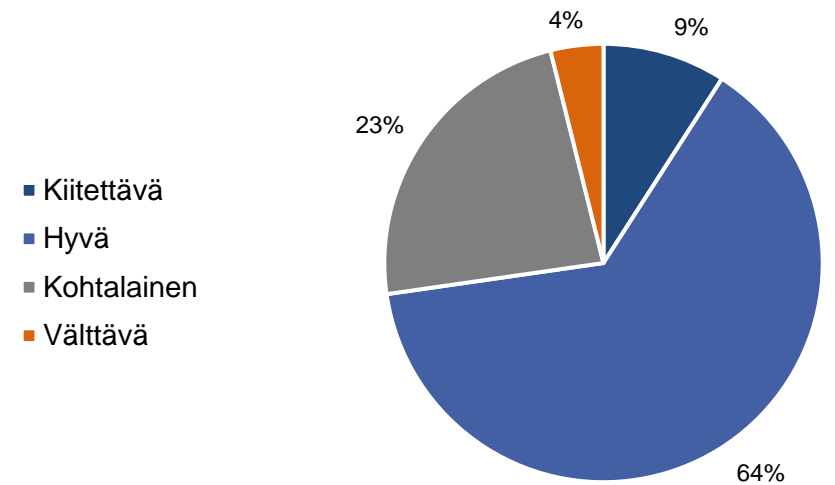
- Liittymäturvallisuus ja näkemät: Useimmat vastaajat korostavat liikenteen vaarallisia risteyskohtia ja huonoa näkyvyyttä. Useita mainintoja on myös liittymien ja risteysten huonosta suunnittelusta tai suojateiden puutteesta.
- Talvikunnossapito: Esiin nousee huoli teiden talvikunnossapidosta, mukaan lukien hiekan ja sepelin poistaminen, lumen auraus ja potkukelkoille sopivat olosuhteet jalankulun ja pyöräliikenteen väylillä.
- Vastaajat toivovat parannuksia joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyihin sekä pysäkkiyhteyksien kunnossapitoon. Ehdotuksia on myös kiertoliittymien rakentamiseksi vaarallisten risteysten tilalle.
- Pyöräilyolosuhteet: Yleisesti pyöräteiden kunto, kuten asfaltin halkeamat, vaikeuttavat pyöräilyä, ja niihin toivotaan parannuksia.
- Tavoitteet ja toiveet: Yleisiä toivomuksia on infrastruktuurin perusparannuksista, nopeammasta reagoinnista tiekunnossapidossa sekä hidasteiden käytön tarpeellisuuden arvioinnista.

Asukaspalautetta antaneista vain 15 % arvioi (auto)liikenne- sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien nykyistä kuntoa suunnittelualueella. Väylien kunto koettiin kuitenkin yleisesti pääosin vastaajien kesken hyvänä (reilu 60 % kysymykseen vastanneista).

Jalankulun ja pyöräilyn väylien arvioitu kunto (asukaskysely)* / N = 79



Liikenneväylien arvioitu kunto (asukaskysely) / N = 77



2.5 Hankkeessa toteutetut kyselyt (3/5)

Lisäksi asiantuntijakyselyyn vastanneet nostivat esille, että erityisesti Lappeenrannassa raskaan kaluston kuljettajat kohtaavat ongelmia puutteellisen reittiopastuksen ja matalista silloista varoittamisen vuoksi, mikä aiheuttaa turhaa kaistanvaihtoa. Lisäämällä liikennevalvontaa ja parantamalla raskaan kaluston reittien talvihoitoa voidaan vastaajien mukaan parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Molemmissa kyselyissä vastaajat saivat merkitä kartalle suunnittelualueita koskevia liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita tai kohtia liikenneverkolla. Asukaskyselyssä karttamerkintöjä kerättiin yhteensä noin 790 kpl, joista 31 % koski hankalia tai turvattomia risteyskohtia, 5 % valaistuksen puutetta, 20 % turvattomia ylityskohtia tai –järjestelyitä ja 17 % korkeita ajonopeuksia. Loput 27 % merkinnöistä koski jotakin muuta epäkohtaa.

Karttavastauksiin voi tutustua tarkemmin oheisen linkin kautta: [Asukaskyselyn vastaukset](#)

Karttamerkintöjen perusteella muita epäkohtia koskevat vastaukset liittyvät muun muassa seuraaviin teemoihin:

1. Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuus

- **Pyörätie- ja jalkakäytäväpuutteet:** Useilla alueilla puuttuu kokonaan jk/pp-väylä, mikä pakottaa pyöräilijät ja jalankulkijat käyttämään ajoratoja. Tämä koetaan vaaralliseksi erityisesti kapeilla teillä, joilla nopeudet ovat korkeita.
- **Huono kunnossapito:** Alikulkutunnelit, jalankulkuväylät ja pyörätiet ovat usein huonosti hoidettuja talvisin (jää, lumi) ja sateella (vesi, tulviminen).
- **Epäselvät liikennejärjestelyt:** Risteysalueet, joissa ei ole selviä merkintöjä pyöräilijöiden väistämismittauksista, aiheuttavat vaaratilanteita.

2. Infrastrukturi

- **Kapeat ja huonokuntoiset tiet:** Monet tiet ovat kapeita ja päällysteet huonossa kunnossa, mikä vaikeuttaa turvallista liikennöintiä, erityisesti raskaan liikenteen ja pyöräilijöiden rinnakkaiselon osalta.
- **Valaistuksen puute:** Valaistuksen puuttuminen lisää onnettomuusrisiä erityisesti talvella ja hämärissä olosuhteissa.
- **Korotetut suojatiet:** Usein liian matalia, eivätkä hidasta ajonopeuksia tehokkaasti.

2.5 Hankkeessa toteutetut kyselyt (4/5)

3. Talvikunnossapidon ongelmat

- **Hoitamattomat väylät:** Talvikunnossapito on puutteellista erityisesti jalankulku- ja pyöräilyväylillä.
- **Lumivallit ja aurausjäljet:** Lumivallit estävät näkyvyyden ja turvallisen liikkumisen, erityisesti risteysalueilla ja pysäkkien läheisyydessä.

4. Nopeusrajoitukset ja liikenneturvallisuus

- **Korkeat ajonopeudet:** Nopeusrajoitusten noudattaminen on monin paikoin puutteellista, ja erityisesti koululaisten reiteillä tämä koetaan vaaralliseksi.
- **Ylinopeus ja häiriökäyttäytyminen:** Moottoriajoneuvojen ylinopeus ja meluhäiriöt aiheuttavat huolta asuinalueilla.

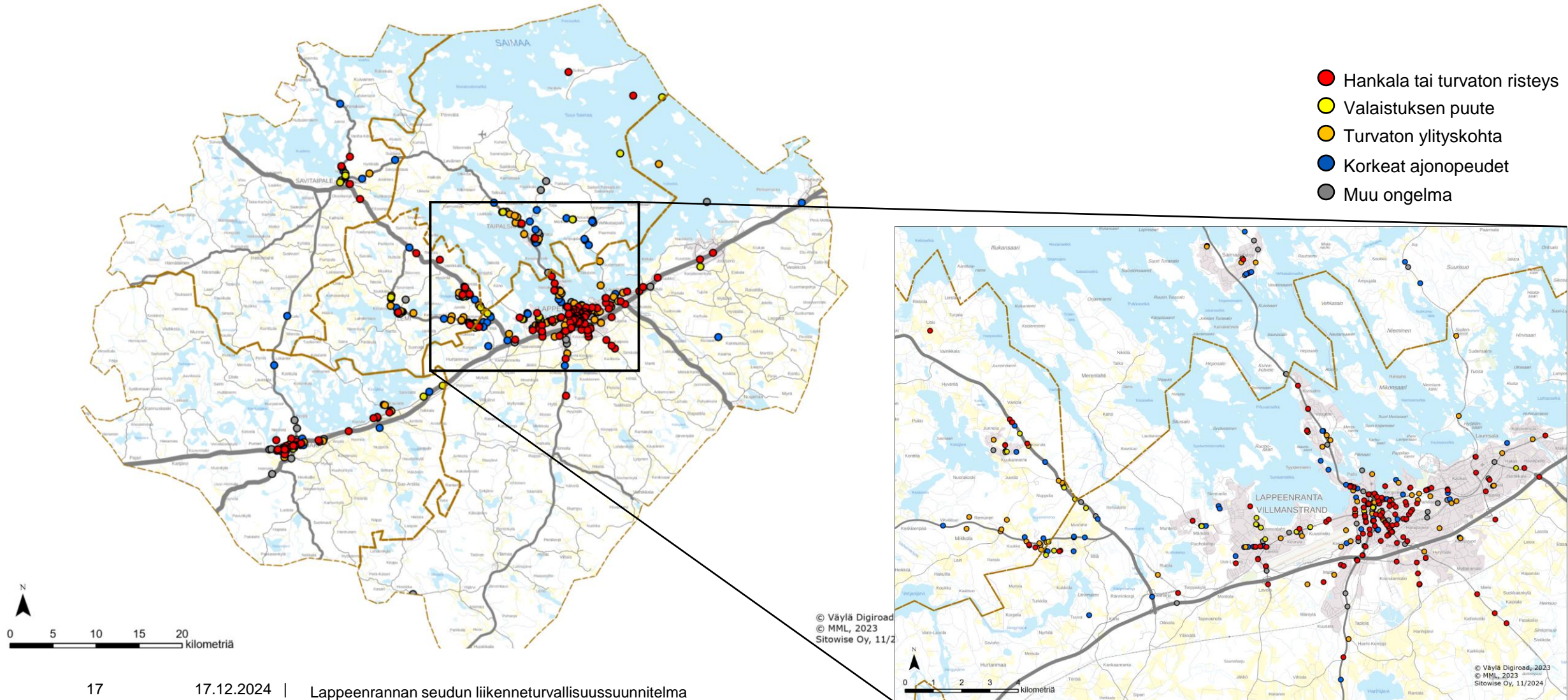
5. Liittymäjärjestelyt

- **Sekavat kaistamerkinnyt ja risteykset:** Epäselvät järjestelyt, kuten puuttuvat väistämismerkkit ja epätarkat kaistamerkinnyt, aiheuttavat vaaratilanteita.

6. Pysäköinti

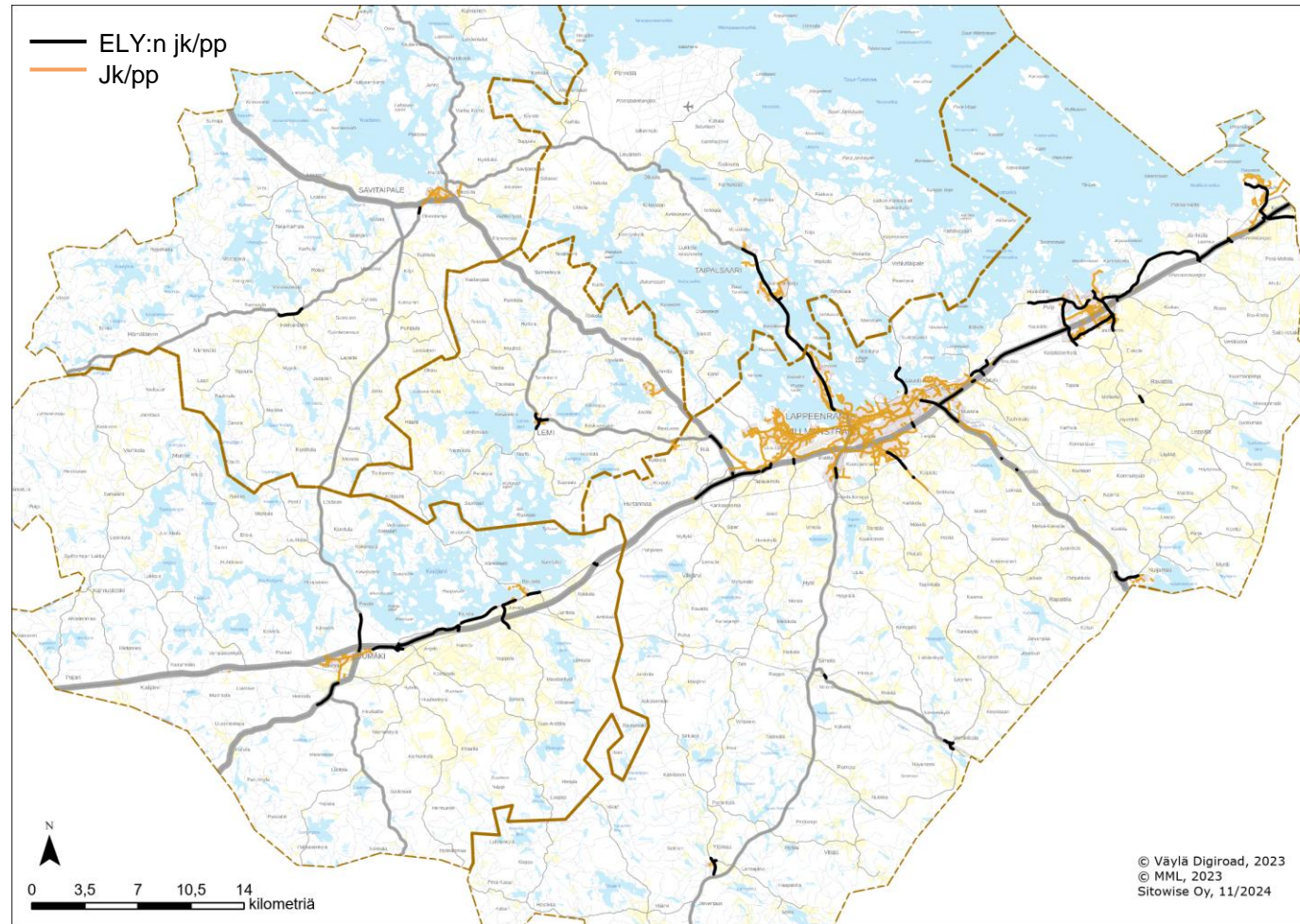
- **Ahdas pysäköinti:** Bussipysäkkien ja katujen läheisyydessä pysäköinti estää liikennettä ja peittää näkyvyyden.
- **Invapaikat ja väärinpysäköinti:** Invapaikkojen väärinkäyttö ja epäselvät pysäköintijärjestelyt ovat yleisiä ongelmia.

2.5 Hankkeessa toteutetut kyselyt (5/5)



Kuva 5. Hankkeessa toteutetun kyselyn tulokset kartalla.

2.6 Jalankulku- ja pyöräliikenteen verkko



Jalankulun ja pyöräliikenteen verkon turvallisuutta edistäviä toimenpiteitä on nostettu alueelle laadituissa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmissä, jotka toimivat tämän työn lähtötietoina. Oheisessa kuvassa on esitetty suunnittelualueen nykyinen jalankulun ja pyöräliikenteen verkko.

Suunnittelualueen kaikkiin kuntiin/kaupunkeihin on laadittu aiemmin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmia ja pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelmat:

- Lappeenranta, pyöräilyn kehittämisselma (Ramboll Finland Oy, 2019)
- Taipalsaari, Savitaipale, Lemi ja Luumäki, Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen seudullinen edistämishjelma (Sitowise Oy, 2023).

Kuva 6. Nykyinen jalankulun ja pyöräliikenteen verkko suunnittelualueella.

2.7 Liikenneturvallisuustilanne (1/7)

Väyläviraston tieliikenneonnettomuustilaston mukaan Lappeenrannan seudulla eli Lappeenrannan kaupungin, Lemmin, Luumäen, Taipalsaaren ja Savitaipaleen kuntien alueella tapahtui vuosina 2019-2023 keskimäärin 133 poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta vuosittain. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia eli loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui keskimäärin 42 vuodessa. Tarkastelujaksolla henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa loukkaantui noin 50 henkilöä vuodessa ja menehtyi yhteensä 19 henkilöä.

Seuraavilla sivuilla kuvataan tarkemmin Lappeenrannan seudun henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrän kehitystä, onnettomuusmääriä asukaslukuun suhteutettuna, osallisten ikäryhmiä ja onnettomuusluokkia. Tarkasteluun on koottu tiedot verrokkialueilta, joita ovat Kaakkois-Suomi (sisältäen Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson maakunnat) sekä koko maa.

Tuloksia tarkastellessa on hyvä muistaa, ettei vakavuudeltaan vähäisemmät omaisuusvahinko-onnettomuudet tai lievät loukkaantumiset tule poliisin tietoon yhtä kattavasti suuremman ilmoituskynnyksen vuoksi. Vastaavasti suuri osa erityisesti pyöräilijöiden, jalankulkijoiden ja mopoilijoiden yksittäisonnettomuuksista ei päädy virallisiin tilastoihin.

2.7 Liikenneturvallisuustilanne (2/7)

Onnettomuusmäärät

Viimeisen 10 vuoden aikana seudulla henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on ollut laskeva etenkin **loukkaantumiseen johtaneiden** onnettomuuksien osalta. **Kuolemaan johtaneiden** onnettomuuksien määrä on vakiintunut 3-4 onnettomuuden tasolle viime vuosina.

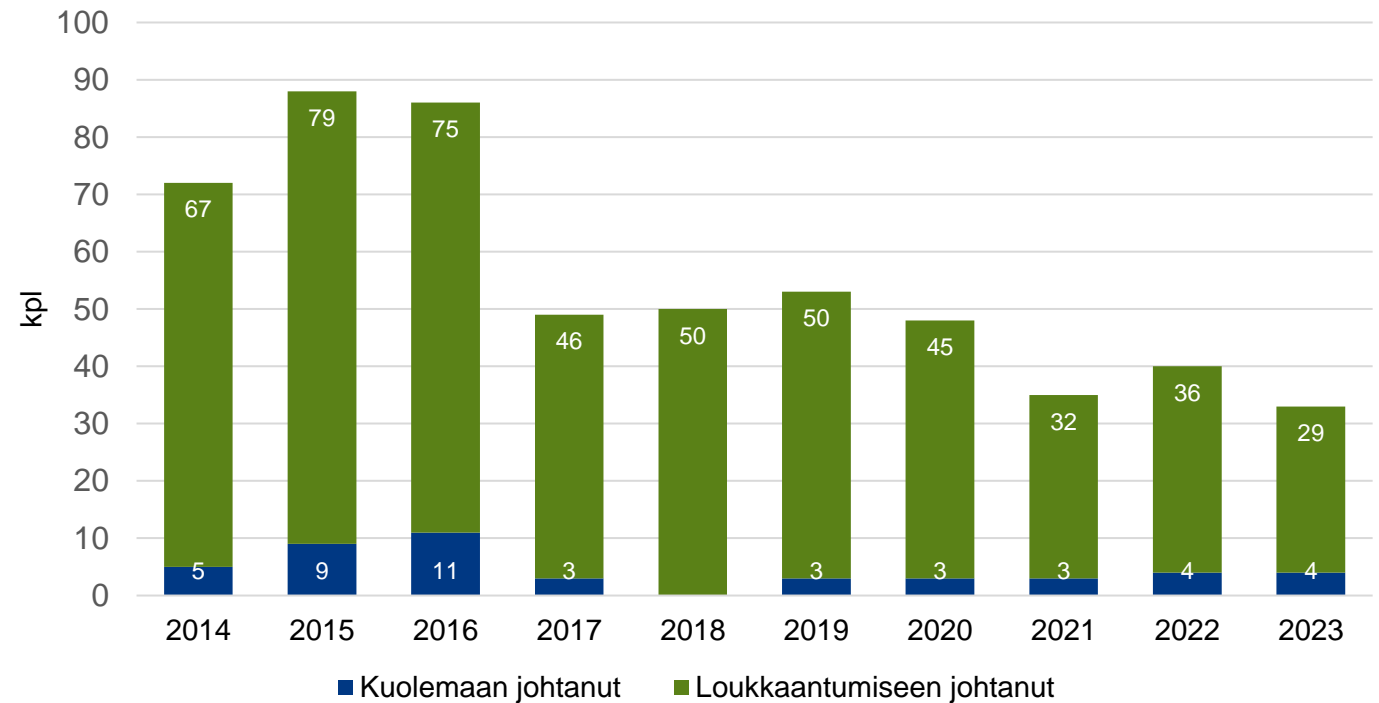
2014-2018:

Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 63 vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 6 vuodessa.

2019-2023:

Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 38 vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 3 vuodessa.

Kuvaaja 1: Lappeenrannan seudun henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet 2014-2023



2.7 Liikenneturvallisuustilanne (3/7)

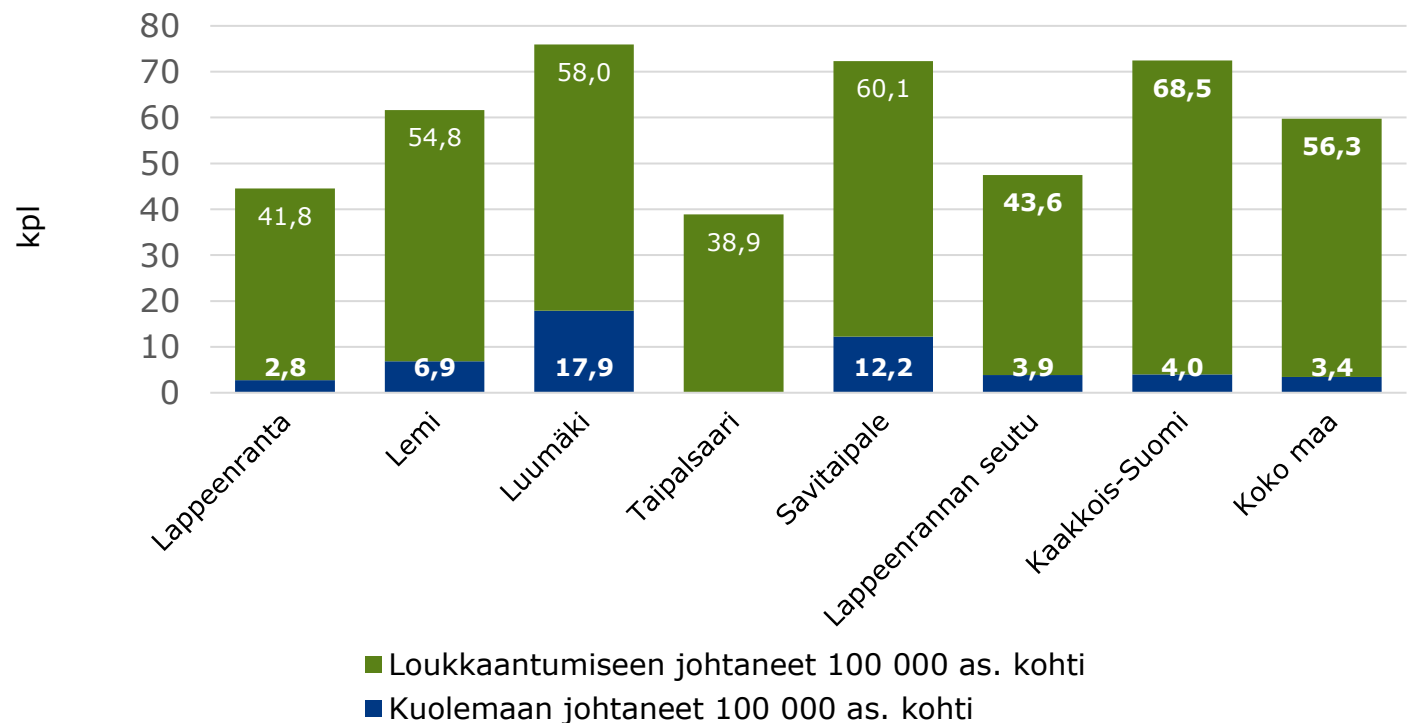
Onnettomuudet ja asukasluku

Asukaslukuun suhteutettuna seudulla tapahtui vuosina 2019-2023 **loukkaantumiseen johtaneita** onnettomuuksia vähemmän kuin koko maassa keskimäärin ja huomattavasti vähemmän kuin koko Kaakkois-Suomessa (Etelä-Karjala + Kymenlaakso).

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä oli hieman koko maan keskiarvoa suurempi, mutta samaa suuruusluokkaa muun Kaakkois-Suomen kanssa.

Kuntakohtaisessa tarkastelussa esiintyy vaihtelua. Asukasluvultaan selkeästi suurimmassa kunnassa, Lappeenrannassa, tapahtui 78 % seudun henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista.

Kuvaaja 2. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet asukaslukuun suhteutettuna (keskiarvo vuosilta 2019-2023)



2.7 Liikenneturvallisuuustilanne (4/7)

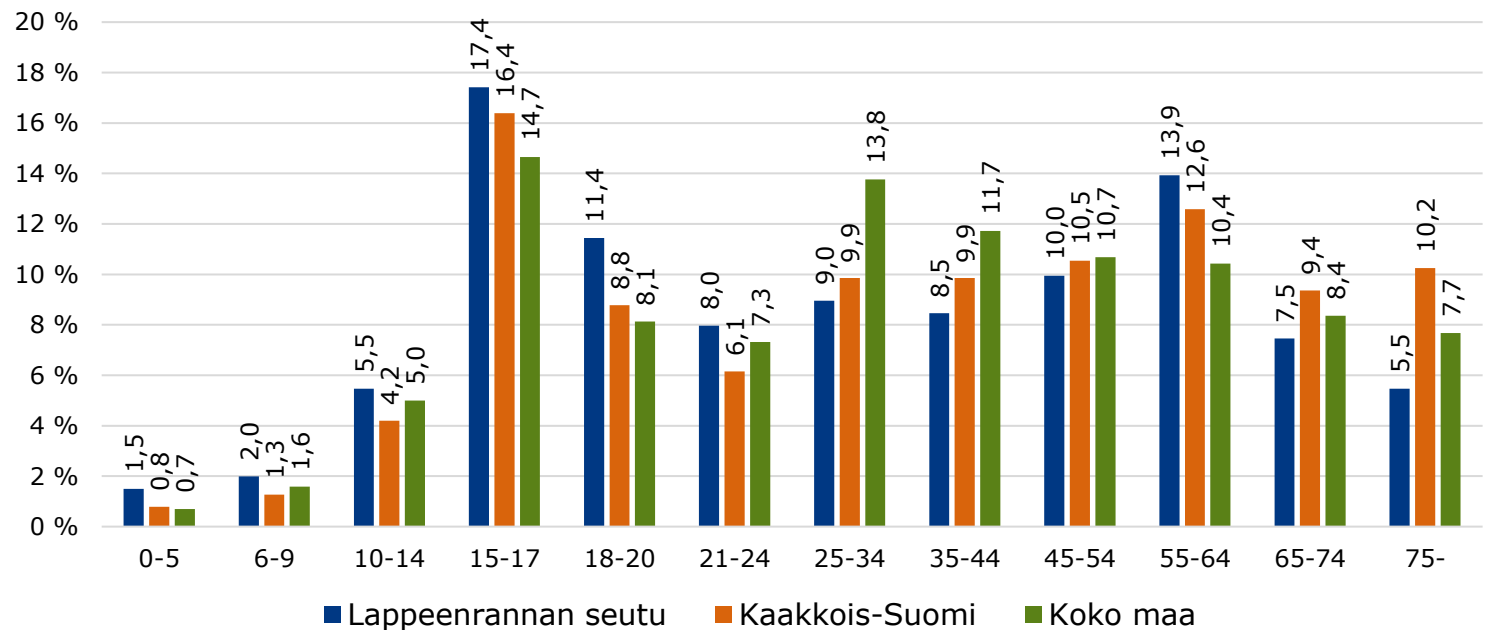
Onnettomuuksien ikäryhmät

Henkilövahinkoja kärsineitä osallisia oli seudulla vuosina 2019-2023 yhteensä 267 kpl. 25 prosentista onnettomuuksien osallisista ikätietoa ei ole kirjattu. Näitä ei ole huomioitu osuuksissa.

Suurimmat ikäryhmät osallisissa mitattuna ovat 15–20 ja 55–64-vuotiaat.

Verrokkialueisiin (Kaakkois-Suomi ja koko maa) nähden seudulla erottuu suuri edustus nuorissa ja nuorissa aikuisissa (15–20-vuotiaat sekä 55–64-vuotiaissa). Vastaavasti edustus oli pienempi 25–44-vuotiaissa osallisissa verrattuna verrokkialueisiin.

Kuvaaja 3. Tieliikenteessä henkilövahinkoja kärsineiden osallisten prosentuaalinen jakauma ikäryhmittäin 2019-2023 (vain tiedossa olevat ikäryhmät)



2.7 Liikenneturvallisuustilanne (5/7)

Liikenneturvallisuustilanne – kaikkien onnettomuuksien onnettomuusluokat

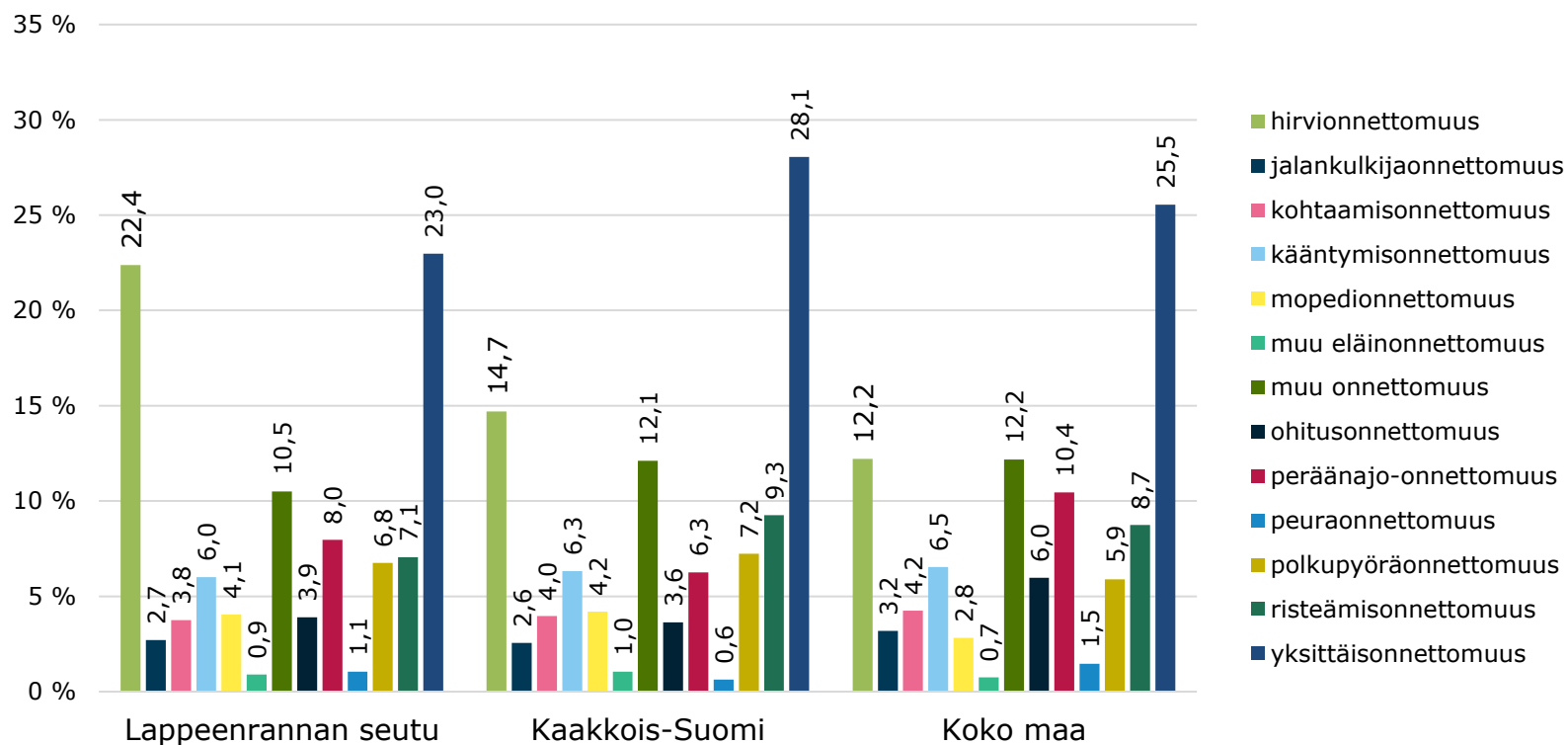
Poliisiin tietoon tulleita onnettomuuksia tapahtui vuosina 2019-2023 seudulla yhteensä 666, joista henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia oli 209.

Yleisimmät onnettomuusluokat seudulla olivat yksittäis-, hirvi- ja muu-onnettomuus (näissä mukana mm. harvinaisempia moottoriajoneuvoja sekä muihin ryhmiin kuulumattomia onnettomuuksia).

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

Jalankulun ja polkupyöräilyn onnettomuuksien määrässä ei ole juurikaan poikkeavuutta.

Kuvaaja 4. Onnettomuuksien prosentuaaliset osuudet kaikissa onnettomuuksissa onnettomuusluokan mukaan 2019-2023



2.7 Liikenneturvallisuustilanne (6/7)

Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien onnettomuusluokat

Poliisiin tietoon tulleista onnettomuuksia henkilövahinkoihin (heva) johti 31 %. (209 kpl)

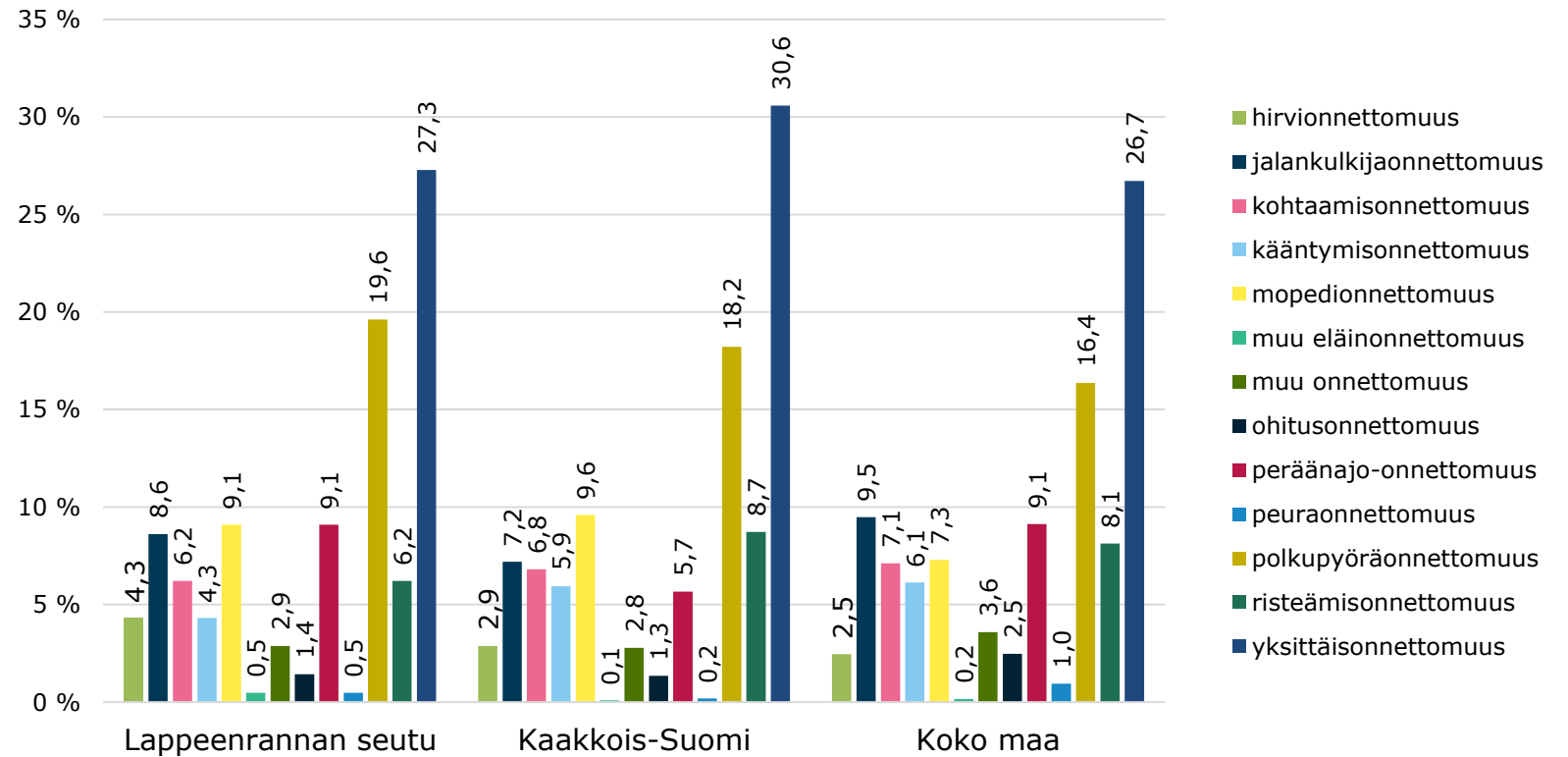
Näissä yleisimmät onnettomuusluokat seudulla olivat yksittäis-, polkupyörä-, mopedi- ja peräänajo-onnettomuudet.

Suurin ero seudulla koko maahan verrattuna on polkupyörä-onnettomuuksien hieman suuremmissa osuudessa.

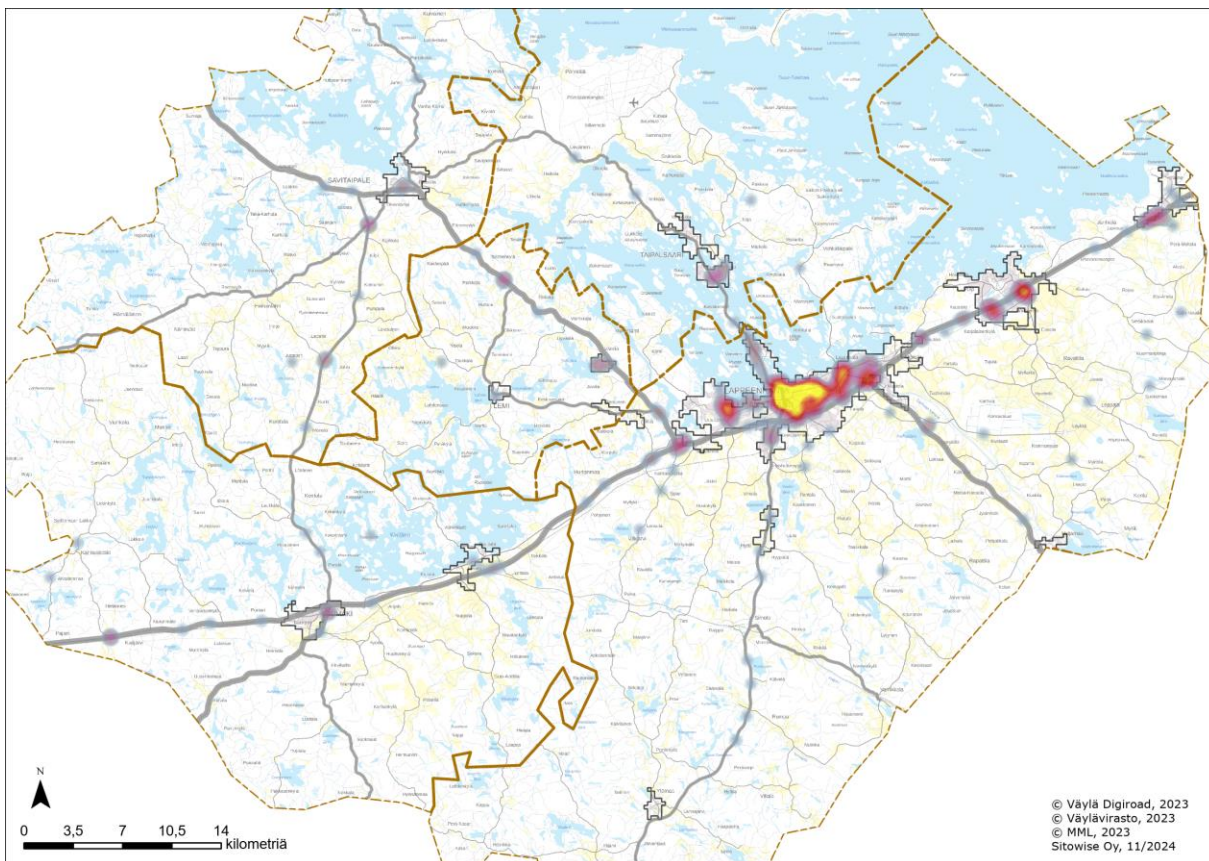
Kaikkiin onnettomuusluokkiin verratessa huomataan henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuuden olevan korkeampi erityisesti jalankulku-, mopedi- ja polkupyörä-onnettomuuksissa.

Hirvionnettomuuksissa henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien osuus on puolestaan matala.

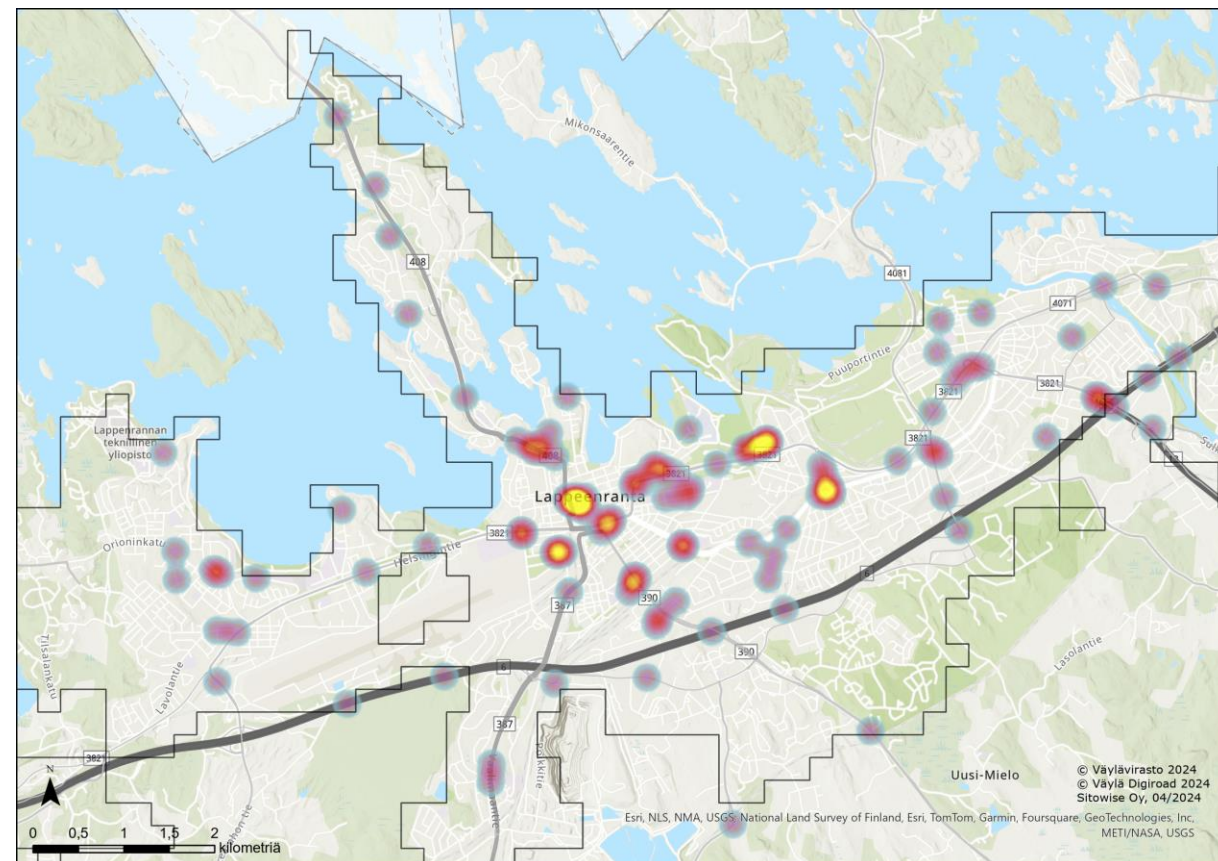
Kuvaaja 5. Onnettomuuksien prosentuaaliset osuudet henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa onnettomuusluokan mukaan 2019-2023



2.7 Liikenneturvallisuuustilanne (7/7)



Kuva 7. Poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet (kasaumapisteet) suunnittelualueella, 2019 – 2023.



Kuva 8. Poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet (kasaumapisteet) Lappeenrannan keskustaajamassa, 2019 – 2023.

2.8 Liikenneturvallisuuden nykytila

Poliisin tietoon tulleiden henkilövahinkoihin johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien määrä on ollut laskujohtainen seudulla pidemmällä 10 vuoden tarkastelujaksolla (2014-2023). Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta vastaavaa kehityssuuntaa ei kuitenkaan ole havaittavissa uudemmallalla viiden vuoden tarkastelujaksolla (2019-2023).

Asukaslukuun suhteutettuna loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtuu vähemmän kuin koko maassa tai koko Kaakkois-Suomessa keskimäärin. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on hieman koko maata alhaisempi ja samalla tasolla Kaakkois-Suomen kanssa.

Onnettomuusluokista yleisin on yksittäisonnettomuudet ja seudulle ominaisena piirteenä korostuvat määrällisesti hirvionnettomuudet ja yksittäisonnettomuudet. Vain henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tarkastellessa onnettomuusluokista korostuvat yksittäisonnettomuuksien lisäksi polkupyörä-, mopedi- ja peräänajo-onnettomuudet.

Lappeenrannan seudun tieliikenneonnettomuudet lukuina

- Vuosina 2014-2018 loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 63 vuodessa ja loukkaantuneita keskimäärin 91 vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia yhteensä 45, joissa kuolleita yhteensä 48.
- Vuosina 2019-2023 loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 38 vuodessa ja loukkaantuneita keskimäärin 50 vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia yhteensä 17, joissa kuolleita yhteensä 19.
- Vuosina 2019-2023 100 000 asukasta kohden loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia 43,6 ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia 3,9.
- Vuosina 2019-2023 henkilövahinkoja kärsineiden osallisten yleisimmät ikäryhmät olivat 15-17 vuotiaat (17 %), 18-20 vuotiaat (11 %) ja 55-64 vuotiaat (14 %).
- Vuosina 2019-2023 yleisimmät onnettomuusluokat olivat yksittäis- (23 %), hirvi- (22 %) ja muut onnettomuudet (19 %).
- Yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa olivat yksittäis- (27 %), polkupyörä- (20 %), mopedi- (9 %) ja peräänajo-onnettomuudet (9%).

3. Liikenneympäristön kehittäminen

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma



3.1 Liikenneympäristön kehittäminen

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuussuunnitelman maastokäynnit toteutettiin elokuussa 2024. Maastokäyntien pohjalta koostettiin toimenpidetaulukko. Maastokäynnin tyypillisimmät havainnot koskivat seuraavia asioita:

- Liikennemerkkimuutos
- Näkemien parantaminen
- Pyörätie tai jalkakäytävä
- Tiemerkinät
- Suojatie tai ylityspaikka
- Nopeusrajoitusmuutos
- Tien tai kadun parantaminen

Seuraavissa kappaleissa on nostettu esille yleishuomiot näistä tyypillisimmistä toimenpidetarpeista. Toimenpideohjelmassa on tunnistettu ne kohteet, jotka ovat nousseet nykytila-analyyseissä ja suunnittelupalavereissa esille. Toimenpidetyypit ovat sellaisia, että kuntien ja ELY-keskuksen tie- ja katuverkolla voi olla vastaavia tarpeita myös toimenpideohjelman ulkopuolella.



3.2 Liikennemerkkimuutos

Liikennemerkkien on tarkoitus ohjata ja opastaa tienkäyttäjää toimimaan liikennesääntöjen mukaisesti ja merkkien tulee olla helposti havaittavissa ja yksiselitteisesti tulkittavissa. Tämän hankkeen toimenpideohjelman liikennemerkkimuutokset koskivat paljon suojateiden havaittavuuden parantamista ja pyöräteiden jatkeiden merkintöjä. Maastokäynnin perusteella huomioitavia asioita:

Liikennemerkit, kunnosta huolehtiminen ja huonokuntoisten uusiminen mahdollisimman pian. Oikein asentaminen, esimerkiksi merkkien yhdistely samoihin pylväisiin (kaksi merkkiä saa olla samassa pylväässä tarvittavilla lisäkilvillä), ei näkemäalueille ja sijainti (0,5 m. ajoradan reunasta, huomioitava kunnossapito).

Risteävä pyörätie, päätien suuntaisen pyörätien sijaitessa 15–40 metrin etäisyydellä päätiestä, päätieltä kääntyvälle autoilijalle ja risteävältä tieltä päätielle saapuvalla autoilijalle osoitetaan väistämisvelvollisuus pyöräilijään nähden kärkikolmiolla.



3.3 Näkemien parantaminen

Riittävät näkemäalueet vaikuttavat liikenneturvallisuuteen sekä liikenteen sujuvuuteen. Tämän hankkeen toimenpideohjelmaan tunnistettiin maantieverkolta näkemän parannuskohteita. Maanteiden viheralueiden hoitotoimet tehdään kullekin tieosuudelle määritellyn viherhoitoluokan mukaisesti. Maastokäynnin perusteella huomioitavia asioita:

Yksityistieliittyneiden näkemäraivaukset maanteiden varsilla.

Maanteiden yksityistieliittyneiden näkemäraivausten toteuttaminen kuuluu tienhoitokuntien vastuulle. Kunnan tulee tiedottaa asiasta tienhoitokuntia sekä lähettää ohjekuvat näkemäraivausten periaatteista.



3.4 Pyörätie ja/tai jalkakäytävä

Toimenpideohjelmaan tunnistettiin yhteensä 14 erilaista pyörätien ja/tai jalkakäytävän edistämisen toimenpidettä. Osa toimenpiteistä koski nykyisten järjestelyjen selkeyttämistä esimerkiksi rakentamalla eroteltu väylä moottoriajoneuvoliikenteestä. Uudet pitkät jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyksien toteuttaminen vaatii tarveselvityksen laatimisen, jossa tunnistetaan käytettävissä olevat reitit ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien toteuttamismahdollisuuden.

Pyörä- ja autoliikenteen erottelutarve, erottelutarve määräytyy moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamasta turvallisuusriskistä, johon vaikuttaa nopeusrajoitus, autoliikenteen määrä, toiminnallinen luokka ja pyöräliikenteen määrä.



3.5 Tiemerkinntät

Liikennemerkkimuutoksien lisäksi maastokäynnillä tunnistettiin useita tiemerkinntä tarpeita. Tiemerkinntöissä huomioitavia asioita:

Nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset ja heräteraidat

Nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia sekä heräteraitoja voidaan käyttää erityiskohteissa, esimerkiksi koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä paikoissa, joissa halutaan kiinnittää huomiota nopeusrajoitukseen (nopeusrajoitusten muutoskohdat, taajama-/asuinalueelle saapuminen, taajamien kokoojakadut, pääkadut ja -reitit).

Pyörätien jatkeen merkintä

Pyörätien jatke merkitään pyörätien jatkeen tiemerkinntällä, ei suojatimerkinntällä. Pyörätien jatke merkitään kahdella valkoisella katkoviivalla. Merkinntällä osoitetaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle ajoradan ylityspaikka. Merkintää voidaan käyttää vain, jos väistämisvelvollisuus ajorataa ylittäviä kohtaan on osoitettu liikennemerkillä B5, B6 tai B7 (väistämisvelvollisuus risteyksessä, pakollinen pysäyttäminen tai väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa).



3.6 Nopeusrajoitusmuutos

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa 2022-2026 nopeusrajoituksen alentamisen toimenpiteitä. Maastokäynnillä tunnistettiin nopeusrajoitusmuutoskohteita, joiden toteuttamisessa on hyvä huomioida seuraavat asiat:

Nopeusrajoitusjärjestelmän yhtenäistäminen

Taajamien 30 km/h nopeusrajoitusalueiden laajentaminen. Rajoitukset tulee kokea ymmärrettäviksi, nopeusrajoitusjärjestelmän tulee olla selkeä ja liikenneympäristön tulee tukea nopeusrajoituksia.

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytäntöjen yhtenäistäminen

Pääkadut ovat etuajo-oikeutettuja, samoin kokoojakadut tonttikatuihin nähden. Järjestelyjen on oltava selkeitä, ymmärrettäviä ja johdonmukaisia.

Nopeusnäyttöjen käyttö ajonopeuden hillitsemisessä

Sopivia paikkoja ovat muun muassa koulujen ja päiväkotien ympäristöt sekä muut katu- ja maantiekohteet, joissa suuret ajonopeudet koetaan ongelmallisina.

- Hyvä ratkaisu muun muassa ensivaiheen toimenpiteeksi asukkailta tulleeeseen palautteeseen.
- Käytetään pääsääntöisesti nopeusrajoitusalueella ≤ 50 km/h.
- Oikea asentaminen; kadun oikeaan reunaan, ei jalankulku- ja pyöräilyväylän taakse, tievalaistus talviaikaan, riittävä etäisyys liikennemerkkeihin ja liittymiin sekä hidasteisiin.
- Laitteen toiminnasta huolehtiminen sekä mittausdataa tallentavan laitteen tuottaman aineiston hyödyntäminen liikenneturvallisuustilanteen seurannassa ja liikennesuunnittelussa sekä tiedottamisessa.



3.7 Pysäköinti- ja pihajärjestelyt

Koulujen piha-alueilla tunnistettiin pysäköinti- ja pihajärjestelyjen muutostarpeita. Koulualueille kohdistuu paljon liikennetarpeita ja useat oppilaista saapuvat koulujen alueille kävellen tai pyörällä. Koulujen liikennejärjestelyjen huomioiminen uutta suunnitellessa tai vanhan koulun toimintoja laajennettaessa on erityisen tärkeää turvallisten liikennejärjestelyjen toteuttamiseksi.

Koulujen sisäisten liikennejärjestelyiden järjestelmällinen tarkistaminen ja tarvittaessa suunnittelu seuraavin periaattein:

- Koulujen välitunti- ja huoltoliikenteestä sekä henkilökunnan pysäköintialueesta.
- Huoltoliikenteellä ja henkilökunnan työmatkaliikenteellä on omat reitit.
- Koululaiskuljetusten ja jättöliikenteen jättöpaikka on riittävän tilava ja turvallinen; ei tienilyityksiä eikä peruuttamistarpeita.
- Tarvittaessa pelisääntöjen sopiminen vanhempien, koululaiskuljettajien ja henkilökunnan kanssa.



4. Toimenpideohjelma

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma



4.1 Toimenpideohjelman laatiminen

Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelman pohjaksi kerättiin tietoja useista eri lähteistä. Erityisesti hyödynnettiin asukaskyselyssä saatuja turvatomiksi koettujen paikkojen tietoja, edellisessä liikenneturvallisuussuunnitelmassa vielä toteuttamattomia toimenpiteitä sekä kuntien vastaanottamia liikenneturvallisuusaloitteita. Näiden lisäksi hyödynnettiin muun muassa onnettomuustilastoja.

Lähtötietokartoituksen jälkeen potentiaaliset kohteet käytiin läpi kuntien ja ELY-keskuksen kanssa. Elokuussa 2024 potentiaalsiin suunnitelmaan nostettaviin kohteisiin tutustuttiin maastossa. Maastokäynteihin osallistui kyseisen kunnan, ELY-keskuksen ja konsultin edustajia. Näiden pohjalta laaditut suunnitelmaluonnokset käytiin läpi kuntien ja ELY-keskuksen kanssa marraskuussa 2024.

Liikenneympäristön toimenpiteet ja toimenpideohjelma on laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen ja kuntien kanssa. Toimenpiteiden laatimisessa pääpaino oli pienissä ja kustannustehokkaissa toimenpiteissä, joilla voidaan nopeasti vaikuttaa havaittuihin ongelmiin. Erityistä huomiota kiinnitettiin kestävien liikkumismuotojen turvalliseen liikkumisympäristöön unohtamatta ajoneuvoliikenteen olosuhteita.

Toimenpideohjelmassa on yhteensä 165 liikenneympäristön parantamistoimenpidettä, joista 76 kohteessa vastuutahona (tai osittain) on ELY-keskus ja loppuissa 89 kohteessa vastuutahona kaupunki tai kunta.

4.2 Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelma

Toimenpidesuunnitelmissa toimenpiteet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkien toteutuksen tavoitevuodet ovat seuraavat:

- 1: 2025 - 2026
- 2: 2027 - 2029
- 3: 2030→

Kiireellisyysluokittelussa on huomioitu infran parannuskohteen toteutettavuus sekä kriittisyys. Osa infran parannuskohteista on toimenpidesuunnitelmaa laadittaessa tunnistettu erittäin merkittäviksi liikenneturvallisuutta parantaviksi kohteiksi, mutta mikäli niiden toteuttaminen on osa suurempaa suunnittelukokonaisuutta, määräytyy kiireellisyysluokka suuremmaksi. Osa kiireellisyysluokan 2 ja 3 toimenpiteistä vaatii lisäsuunnittelua ja erillisrahoitusta toteutuakseen.

Suurin osa toimenpiteistä on pieniä liikennemerkkien ja maalausten täsmennyksiä, suojateiden havaittavuuden parantamisia sekä näkemäraivauksia ja nopeusrajoitusmuutoksia. Sekä kaupungilla että ELY-keskuksella on käytössä siirrettäviä nopeusnäyttötauluja, jotka tallentavat ohi ajavien ajoneuvojen nopeudet. Nopeusnäyttöjen käyttöä suositellaan kohteissa, joissa on erityinen tarve nopeuksien hillitsemiselle (esimerkiksi koulujen ympäristöt).

Liikenneympäristön parantamistoimenpide-ehdotukset on raportoitu toimenpidetaulukkoina sekä online-karttana. Toimenpidetaulukot löytyy kunnittain tämän raportin liitetiedostona.

Toimenpiteiden online-kartta löytyy tästä linkistä:

[Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma – toimenpideohjelma](#)

4.3 Toimenpiteiden määrät kunnittain

Toimenpiteet jakautuivat kiireellisyysluokkiin vastuutahojen mukaan seuraavasti:

- Lappeenranta: 32 toimenpidettä
- Lemi: 15 toimenpidettä
- Luumäki: 14 toimenpidettä
- Savitaipale: 10 toimenpidettä
- Taipalsaari: 18 toimenpidettä
- ELY-keskus: 76 toimenpidettä

Osalla toimenpiteistä on kaksi kiireellisyysluokkaa, esimerkiksi 1-2. Tällöin toimenpide luetaan taulukossa pienempään luokkaan.

Osalla toimenpiteistä vastuutaho on yhteinen ELY:n ja kunnan kanssa. Tällöin toimenpide on laskettu taulukossa molemmille vastuutahoille kuuluvaksi.

Taulukko 1. Toimenpiteiden määrät kiireellisyysluokittain

	Kiireellisyys- luokka 1	Kiireellisyys- luokka 2	Kiireellisyys- luokka 3	Yhteensä
Lappeenrannan kaupunki	17	12	3	32
Lemin kunta	8	6	1	15
Luumäen kunta	2	4	8	14
Savitaipaleen kunta	5	4	1	10
Taipalsaaren kunta	15	1	2	18
ELY	55	7	14	76
Yhteensä	102	34	29	

4.4 Toimenpideluokat

Toimenpideohjelman yleisimmät toimenpiteet ovat:

- Liikennemerkkimuutos: 42 toimenpidettä
- Näkemien parantaminen: 20 toimenpidettä
- Pyörätie tai jalkakäytävä: 20 toimenpidettä
- Suojatie tai ylityspaikka: 16 toimenpidettä
- Tiemerkinnt: 16 toimenpidettä

Suojatietä tai ylityspaikkaa koskevista toimenpiteistä 88 % ja liittymäjärjestelyistä 75 % toimenpiteistä kuului katuverkolle. Näkemien parantamistoimenpiteistä 75 % ja tien parantamistoimenpiteistä 67 % kuului ELY:n maantieverkolle.

Taulukko 2. Toimenpiteiden määrä luokittain

	Lappeenrannan kaupunki	Lemin kunta	Luumäen kunta	Savitaipaleen kunta	Taipalsaaren kunta	ELY	Yhteensä
Liikennemerkkimuutos	9	2	1	1	7	22	42
Nopeusrajoitusmuutos	2	2	2		1	7	14
Tiemerkinnät	3	2	1	1	2	7	16
Nopeusnäyttötäulu				1		2	3
Viitoituksen tai opastuksen parantaminen	3				1	2	6
Näkemien parantaminen	3	2		0		15	20
Suojatie tai ylityspaikka	6		3	3	2	2	16
Liittymäjärjestelyt		3	2	1		2	8
Isot liittymäjärjestelyt	1				1	2	4
Pysäköinti tai pihajärjestelyt		2	1	1	1		5
Päälystevaurio		1					1
Pyörätie tai jalkakäytävä	3	1	4	1	2	9	20
Tien tai kadun parantaminen	2			1	1	6	10
Yhteensä	32	15	14	10	18	76	

4.5 Toimenpiteiden kustannukset

Toimenpiteiden yhteenlaskettu kustannusarvio on noin 29,7 milj. euroa, josta ELY-keskukselle kohdistuvien toimenpiteiden osuus on 26,4 milj. euroa (89 %) ja kunnille kohdistuvien toimenpiteiden osuus 3,3 milj. euroa (11 %).

Kustannusarviot ovat alustavia ja suuntaa antavia, ja toimenpide-ehdotukset edellyttävät tarkempaa suunnittelua kustannusarvioiden pohjaksi.

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

Osalla toimenpiteistä vastuutaho on yhteinen ELY:n ja kunnan kanssa. Tällöin toimenpiteen kustannusarvio on laskettu taulukossa 3 puoliksi.

Taulukko 3. Toimenpiteiden yhteenlasketut karkeat kustannusarviot kiireellisyysluokittain

	Kiireellisyys- luokka 1	Kiireellisyys- luokka 2	Kiireellisyys- luokka 3	Yhteensä
Lappeenrannan kaupunki	100 300	768 000	2 000	870 300
Lemin kunta	20 200	20 900	300	41 400
Luumäen kunta	161 100	16 000	513 500	690 600
Savitaipaleen kunta	18 200	15 000	0	33 200
Taipalsaaren kunta	361 600	300 000	1 015 000	1 676 600
ELY	740 400	301 900	25 002 000	26 394 300
Yhteensä	1 751 800	1 421 800	26 532 800	29 706 400

5. Seuranta

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma



5.1 Jatkotoimenpiteet

Lappeenrannan seudun kaupungissa ja kunnissa on toimivat liikenneturvallisuustyöryhmät. Liikenneturvallisuustyön kannalta on erityisen tärkeää, että liikenneturvallisuustyöryhmien toiminta jatkuu aktiivisena ja ryhmissä seurataan liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteuttamista vastaavat kuntien tekniset palvelualueet ja Kaakkois-Suomen ELY-keskus.

Seuraavat vaiheet:

- Liikenneturvallisuussuunnitelma esitellään, käsitellään ja hyväksytään sopivassa päätöksentekokoelimityksessä, esimerkiksi teknisessä lautakunnassa tai kunnanhallituksessa.
- Suunnitelma ja siihen liittyvä valmistumistiedote julkaistaan ELY-keskuksen ja kunnan verkkosivuilla. Lisäksi suunnitelman valmistumisesta viestitään ELY-keskuksen ja kunnan sosiaalisen median kanavissa.
- Suunnitelma tuodaan tiedoksi kunnan liikenneturvallisuustyöryhmälle.

5.2 Seuranta ja seurantamittarit

Liikenneturvallisuuksuunnitelman seuranta tehdään säännöllisesti, noin vuosittain. Seuranta asettuu luontevasti osaksi liikenneturvallisuuustyöryhmän toimintaa.

Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelman toteumatilannetta suositellaan seurattavaksi vuosittain yhdessä kunnan, ELY-keskuksen ja liikenneturvallisuuksukoordinaattorin kanssa.

Liikenneturvallisuuksutilannetta (onnettomuudet) seurataan vuosittain.

Seurantamittareina hyödynnetään:

- Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet (onnettomuuksia / vuosi / kunta)
- Toteutuneiden liikenneympäristön toimenpiteiden lukumäärä



Liite. Toimenpideohjelmat

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

