



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Imatran seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

Liikenneympäristön
toimenpideohjelma 2025

18.12.2025



Kuva: Ruokolahden kunta

Esipuhe

Työn tarkoituksena oli laatia Imatran seudun liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimenpideohjelma, joka kattaa Imatran kaupungin sekä Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden kuntien alueet.

Työssä päivitettiin vuonna 2019 laaditut liikenneympäristön toimenpideohjelmat. Toimenpideohjelman avulla kuntien ja ELY-keskuksen on vaivatonta edistää liikenneympäristön turvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

Työ sisälsi tilaajien ja konsultin yhteiset työpalaverit ja maastokatselmuksia. Työssä toteutettiin asukaskysely, jonka tavoitteena oli kartoittaa liikenneympäristön turvallisuuspuutteita. Liikenneturvallisuustyön suunnitelmaa ei päivitetty, sillä jatkuvaa liikenneturvallisuustyötä tehdään aktiivisesti kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä sekä liikenneturvallisuuskoordinaattorihankkeen kautta.

Työ sisälsi nykytila-analyysin, kuntakohtaiset toimenpideohjelmat ja seurantasuunnitelman.

Imatran seudun liikenneturvallisuussuunnitelma laadittiin yhteistyössä Imatran kaupungin, Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden kuntien sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa.

Työ käynnistyi huhtikuussa 2025 ja valmistui joulukuussa 2025. Työn toteuttamista ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat:

Janne Saarikoski ja Jani Juvankoski, Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Pauli Parkkima ja Mervi Pääkkö, Parikkalan kunta
Juho Jylhä, Rautjärven kunta
Jari Leppänen ja Antti Suvanto, Ruokolahden kunta,
Väinö Juvakka ja Kaisa Pohjola, Imatran kaupunki

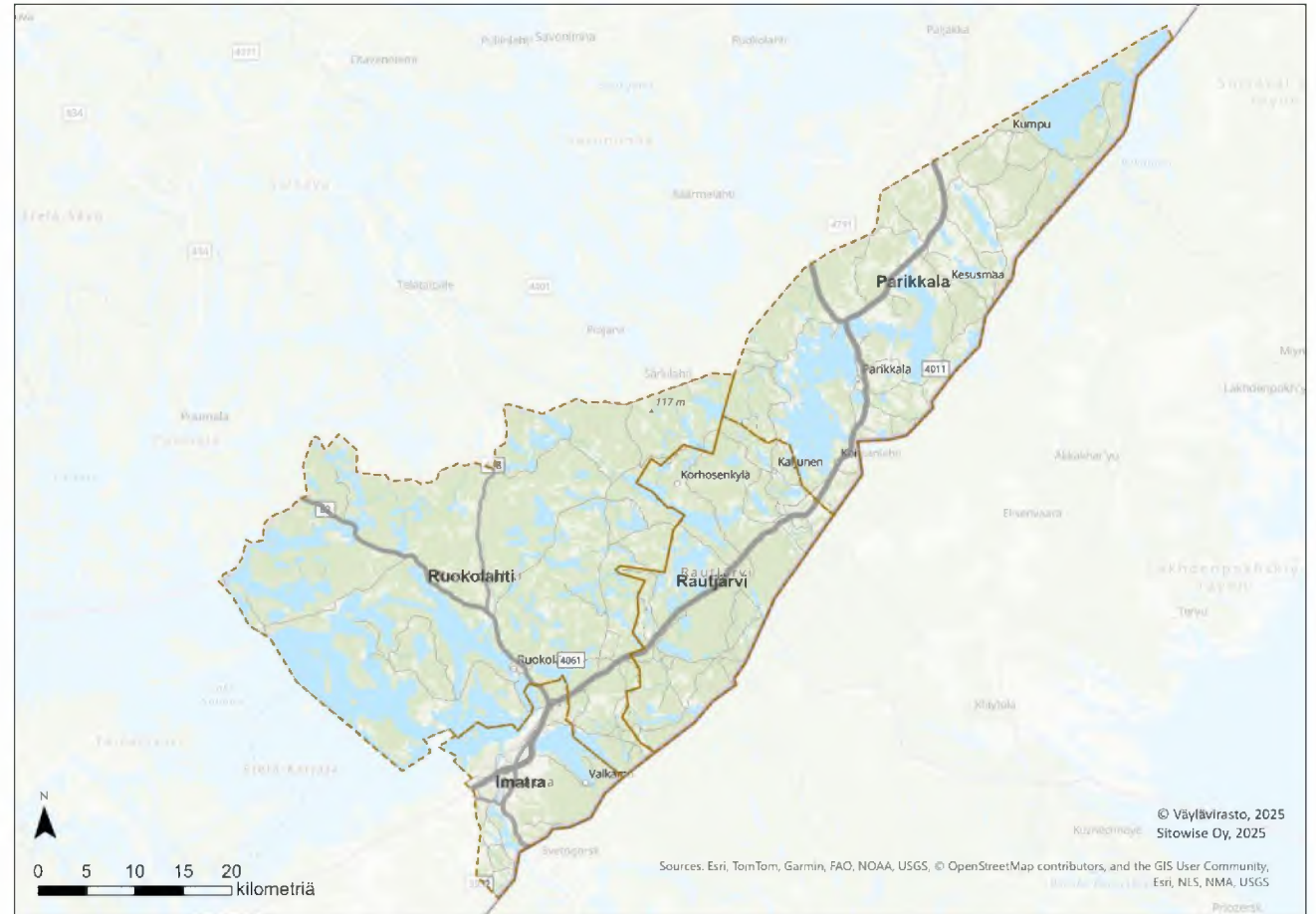
Työn laatimisesta vastasivat Sitowise Oy:ssä Miro Mujunen, Milla Talja, Pilvi Lehtonen ja Antto Tukia.

Sisällysluettelo

Esipuhe

Liikenneturvallisuuksuunnitelman toteuttaminen

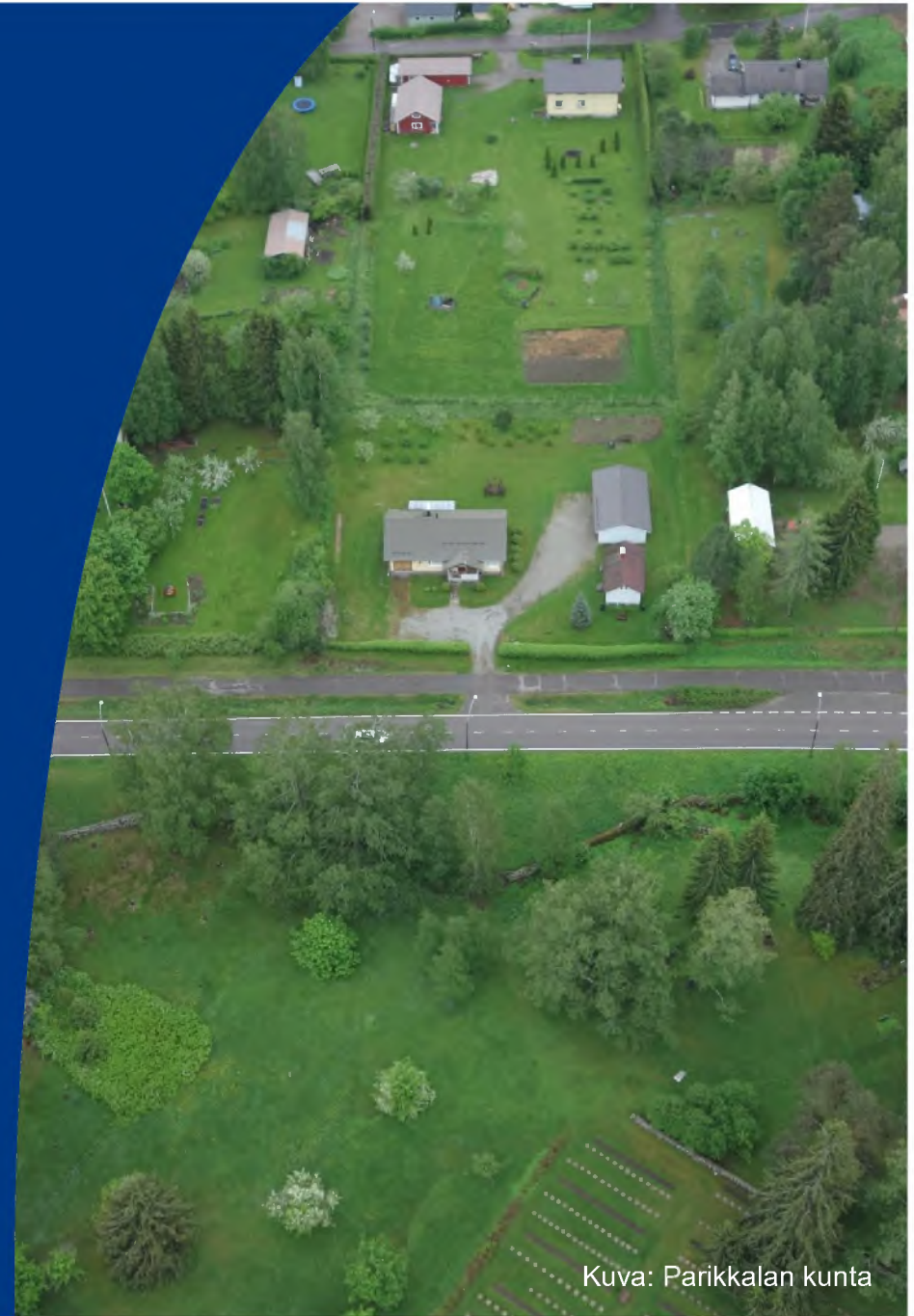
1. Johdanto
2. Nykytila
3. Toimenpideohjelma
4. Seuranta



Kuva 1. Suunnittelualue.

1. Johdanto

Imatran seudun liikenneturvallisuussuunnitelma



Kuva: Parikkalan kunta

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 **Imatran seudun liikenneturvallisuussuunnitelman** laatimista ja toteuttamista.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman laatiminen

Nykytila-analyysi

Liikenneturvallisuuksuunnitelman pohjaksi kartoitettiin liikenneympäristön nykytilaa. Nykytilaosiassa on esitetty suunnittelualueen 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.

Maastokatselmukset

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

Lähtötietokartoituksen jälkeen potentiaaliset kohteet käytiin läpi kuntien ja ELY-keskuksen kanssa kuntakohtaisissa palavereissa. Elokuussa 2025 potentiaalisiin 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 lokakuussa 2025.

Toimenpideohjelma

Maastokäyntien ja suunnittelupalaverien pohjalta laadittiin liikenneympäristön toimenpidesuunnitelmat. Toimenpidesuunnitelmat on esitetty online-karttana ja toimitettu kuntiin excel-tilukkona. Toimenpideohjelmien toteutumista seurataan vuosittain seurantalavereissa yhdessä ELY-keskuksen, kunnan ja liikenneturvallisuuksukoordinaattorin kanssa.

2. Nykytila

Imatran seudun liikenneturvallisuussuunnitelma



Kuva: Ruokolahden kunta

Nykytila-analyysin kuvaus

Suunnitelman pohjaksi kartoitettiin liikenneympäristön ja liikenneturvallisuuden nykytilaa. Osana nykytila-analyysiä tarkasteltiin muun muassa tieliikenneonnettomuudet ja onnettomuuskehitys. Seuraavilla sivuilla analyysi viimeisen viiden tai kymmenen vuoden aikana tapahtuneista tieliikenteen onnettomuuksista.

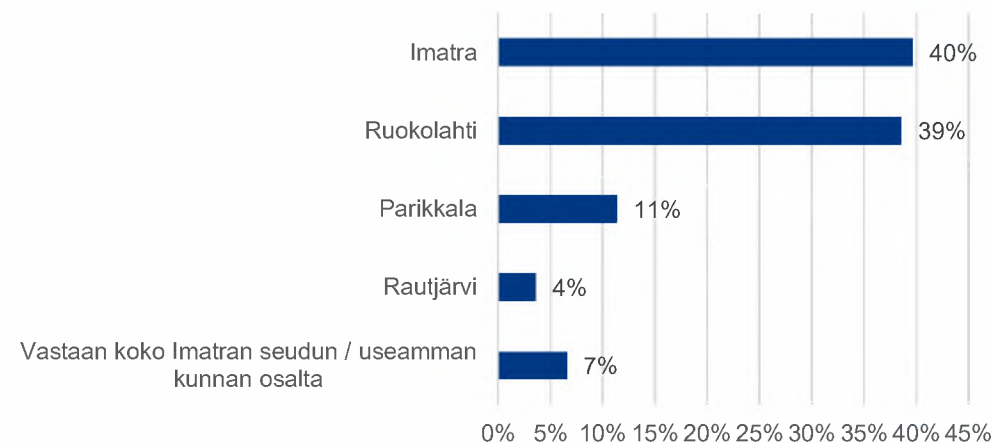
Työn aikana käytiin myös läpi ELY:n ja kuntien vastaanottamat ja avoimena olevat liikenneturvallisuusaloitteet, joista poimittiin kohteita toimenpidesuunnitelmiin. Lisäksi suunnitelman laatimisessa hyödynnettiin edellisessä suunnitelmassa määriteltyjä ja vielä toteuttamattomia liikenneympäristön toimenpiteitä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

Osallistamiskyselyt

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

- **Asukaskysely:** Kyselyn tavoitteena oli selvittää seudun liikenneturvallisuuden kehittämisen mahdollisuuksia ja kartoittaa liikenneympäristön koetun turvallisuuden tilannetta (turvattomaksi koetut kohteet). Kyselyyn vastasi yhteensä 272 henkilöä.
- **Asiantuntija-/ammattilaiskysely:** Liikenneturvallisuuden asiantuntijoille suunnatun kyselyn avulla kartoitettiin vastaavasti tilannekuvaa alueen liikenneturvallisuustilanteen parantamistarpeista sekä liikenneturvallisuuden ja liikenneympäristön puutteista. Kyselyyn saatiin noin 10 vastausta.
- Molempien kyselyiden tulokset käsiteltiin ja huomioitiin tarkempaan tarkasteluun valittavien liikenneympäristön kohteiden valinnassa.

Asukaskyselyn vastaajamäärän jakautuminen kunnittain, N = 272



Kuva 2. Asukaskyselyn vastaajamäärän jakautuminen kunnittain.

Asukaskyselyn keskeiset havainnot

Karttapalautetta oli mahdollista merkitä kyselyssä eri sijainteihin ja kohteisiin epäkohdan tai puutteen tyyppin perusteella. Asukaskyselyssä eniten merkintöjä tehtiin suunnittelualueelle turvattomien ja hankaliksi koettujen risteysten osalta (140 kohdemerkintää). Toiseksi eniten tehtiin liian korkeisiin ajonopeuksiin liittyviä merkintöjä (n. 80 merkintää). Myöhemmin vastausten perusteella tutkittiin valikoitujen kohteiden osalta liikennemuuttamisten mahdollista vaikutusta ajonopeuksiin, nopeusrajoituksen soveltuvuutta kohteessa sekä rajoituksen muuttamismahdollisuuksia.

Muun tyyppisiin liikenneturvallisuuspuutteisiin liittyvää palautetta asukaskyselyyn jätti noin 120 vastaajaa. Palautteessa korostuu jalankulun ja pyöräliikenteen koettu turvattomuus ja infrastruktuurin puutteet. Merkittävimpiä mainittuja ongelmia ovat pyöräteiden puuttuminen tai huono kunto, epätasaiset ja routavaurioiset pinnat sekä reittien epäjatkuvuuskohtat. Useilla tieosuuksilla raskas liikenne ja kapeat pientareet aiheuttavat vaaratilanteita erityisesti pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Myös risteysten näkemäongelmien ja ahtaiden kiertoliittymien koetaan lisäävän tienkäyttäjien kohdistuvia riskejä. Lisäksi palautteessa mainitaan katujen huono kunto, routavauriot ja veden kerääntyminen liikennemuuttamisiin, mikä heikentää ajoturvallisuutta. Muita esiin nousseita epäkohtia ovat ruuhkaiset ja vaaralliset risteykset, puutteelliset liikennejärjestelyt koulujen läheisyydessä, pysäköinnin aiheuttamat näkemäriskit, päällystevauriot sekä liikennekäyttäytymiseen liittyvät ongelmat (esimerkiksi ylinopeuksien koetaan liikenneväylillä lisäävän onnettomuusriskiä erityisesti lasten liikkuessa alueella).

Tieliikenneonnettomuudet 1 (johdanto)

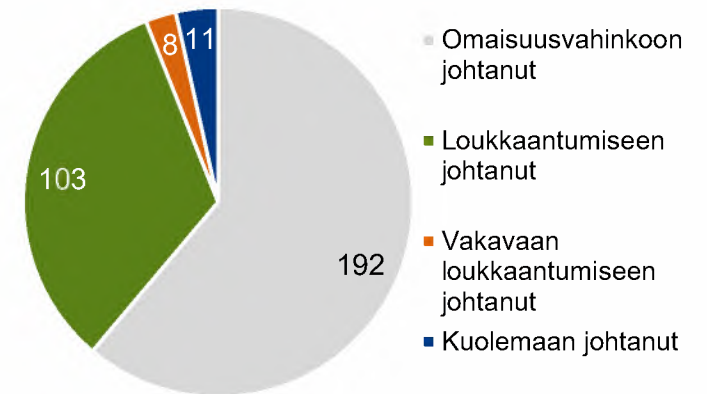
Liikenneonnettomuuksien tarkastelussa on käytetty Väyläviraston julkaisemia tieliikenneonnettomuustilastoja, jotka pohjautuvat poliisin tietoon tulleisiin tieliikenneonnettomuuksiin. Tarkastelu keskittyy Imatran seudulla eli Imatralla, Parikkalassa, Rautjärvellä ja Ruokolahdella viimeisen viiden vuoden aikana tapahtuneisiin tieliikenneonnettomuuksiin. Vuoden 2024 luvut ovat ennakkotietoja vielä vuoden 2026 alkuun asti ja luvut voivat vielä tarkentua.

Väyläviraston tieliikenneonnettomuustilasto sisältää mm. tietoja onnettomuuksien sijainnista, seurauksista, osallisista sekä onnettomuustapahtumista. Tarkastelu painottuu pääasiassa henkilövahinko-onnettomuuksiin eli onnettomuuksiin, joissa vähintään yksi henkilö on tilastojen mukaan kuollut tai loukkaantunut (ml. vakavat loukkaantumiset). Tilasto sisältää myös tässä tarkastelussa vähemmän hyödynnettyjä omaisuusvahinko-onnettomuuksia, mutta niiden suhteen tilastoa ei voida pitää täysin kattavana.

Myös henkilövahinko-onnettomuuksissa käytettyä tilastoa voidaan pitää kattavana ainoastaan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Loukkaantuneiden osalta tilaston peittävyys on noin 30 %, ja peittävyys on heikompaa seurauksiltaan lievemmissä onnettomuuksissa ja tietyissä onnettomuuksissa, kuten polkupyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksissa. Puutteet tilastossa johtuvat siitä, etteivät kaikki onnettomuudet tule poliisin tietoon ja edelleen kirjattuna tilastoihin. Esimerkiksi puuttuvista loukkaantumisissa valtaosa on vain lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti.

Nykyisin hirvi- ja peuraeläinonnettomuuksia tilastoidaan poliisin toimesta vähemmän viime vuosikymmenenä muuttuneiden tilastokäytäntöjen vuoksi. Tämän seurauksena suurin osa peurakolareista jää kirjaamatta poliisin tilastoihin. Hirvi- ja peuraeläinonnettomuuksia kirjataan kattavammin riistakeskuksen tilastoihin.

Imatran seudulla poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet vuosina 2020-2024 (yht. 314)



Kuva 3. Poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet Imatran seudulla vuosina 2020—2024.

Tieliikenneonnettomuudet 2

Onnettomuusmäärät

Viimeisen 10 vuoden aikana seudulla henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on melko vakiintunut. Onnettomuusmäärien laskevaa kehitystä ei ole havaittavissa enää vuodesta 2018 eteenpäin. Erityisen vakiintunut on **kuolemaan johtaneiden** ja **vakavaan loukkaantumiseen** johtaneiden onnettomuuksien määrä, joita molempia on tapahtunut 1-3 kappaletta vuodessa. Edeltävä vuosi (2024) oli henkilövahinkoon onnettomuusmäärältään pienin koko tarkastelujaksolla.

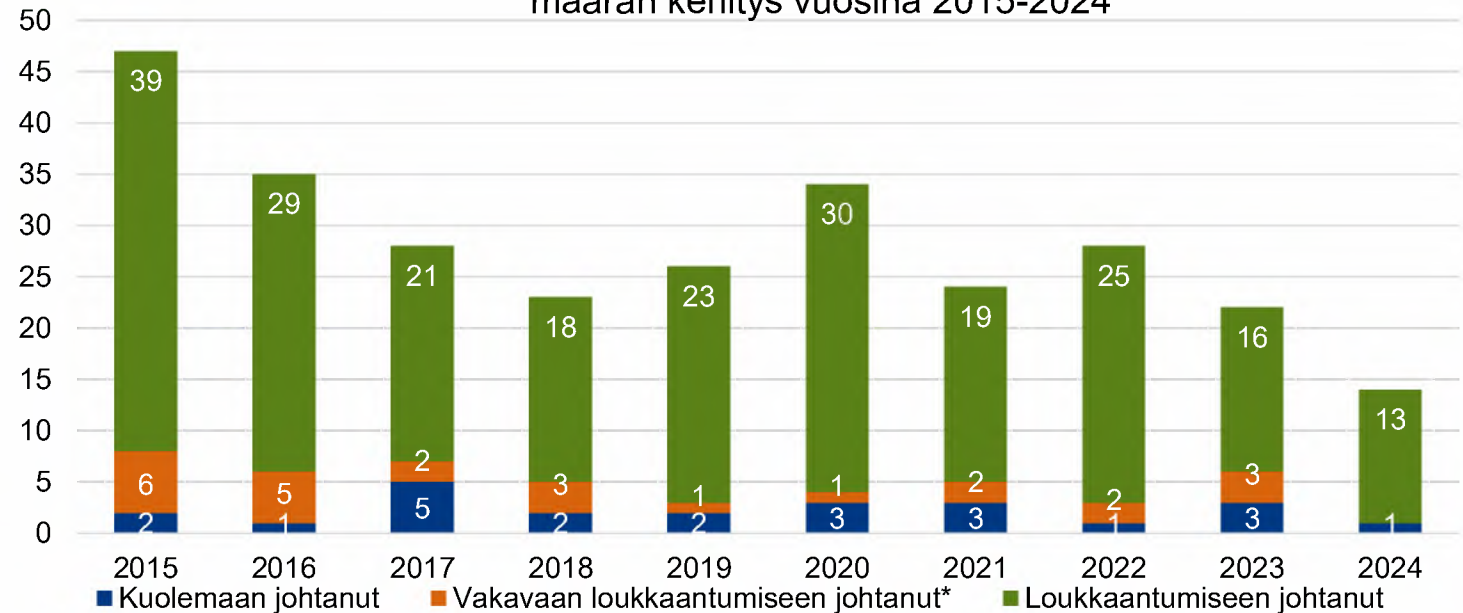
2015-2019:

Loukkaantumiseen tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 29 vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 2 vuodessa.

2020-2024:

Loukkaantumiseen tai vakavaan johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 22 vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 2 vuodessa.

Imatran seudun henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän kehitys vuosina 2015-2024



Kuva 4. Imatran seudun henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän kehitys vuosina 2015—2024.

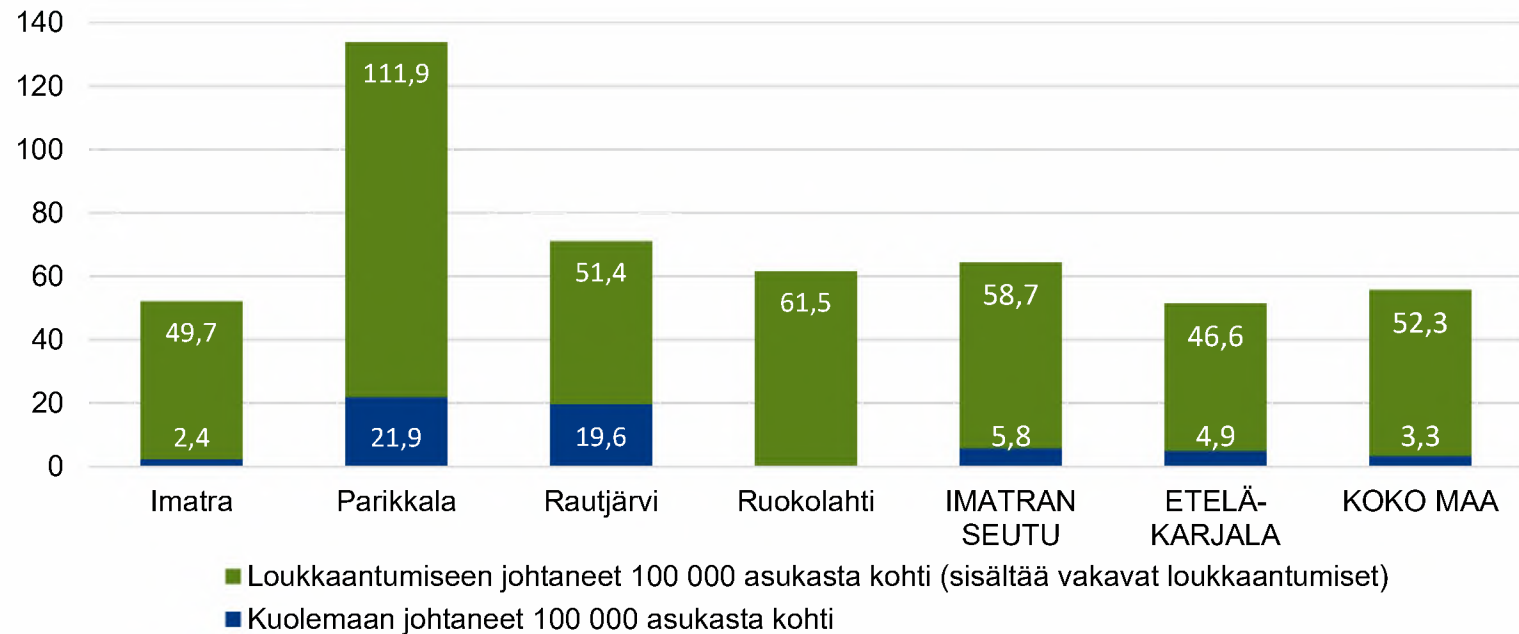
Tieliikenneonnettomuudet 3

Onnettomuusmäärät ja asukasluku

Asukaslukuun suhteutettuna seudulla tapahtui henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia vuosina 2020-2024 hieman enemmän kuin Etelä-Karjalan maakunnassa tai koko maassa keskimäärin. Määrä oli suurempi sekä **kuolemaan johtaneissa** onnettomuuksissa että **loukkaantumiseen johtaneissa** onnettomuuksissa.

Seudun henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista hieman yli puolet tapahtui Imatralla ja noin neljännes Parikkalassa. Asukaslukuun suhteutettuna seudun kunnissa onnettomuusmäärät olivat erityisen korkeita **loukkaantumiseen** ja **kuolemaan johtaneiden** onnettomuuksien osalta Parikkalassa ja **kuolemaan johtaneiden** onnettomuuksien osalta Rautjärvellä. Tarkastelujaksolla seudulla tapahtui 11 **kuolemaan johtanutta** onnettomuutta, joista 4 tapahtui Parikkalassa, 3 Imatralla ja 3 Rautjärvellä. On kuitenkin huomioitava, että kun sekä onnettomuusmäärät että asukasmäärät ovat pieniä, yksittäisetkin onnettomuudet muuttavat tilastoja voimakkaasti. Esim. Parikkalassa, Rautjärvellä ja Imatralla on tapahtunut karkeasti saman verran kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, mutta Imatra ei korostu tilastossa, sillä siellä asukasmäärä on suurempi. Lisäksi osa vakavista onnettomuuksista on tapahtunut esimerkiksi valtatiellä 6, jolloin kyseessä voi olla myös muulta paikkakunnalta tullut osallinen, eli kohdistuminen tietyn kunnan alueelle voi olla sattumanvaraista.

Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet asukaslukuun suhteutettuna (keskiarvo vuosilta 2020-2024)



Kuva 5. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet asukaslukuun suhteutettuna.

Tieliikenneonnettomuudet 4

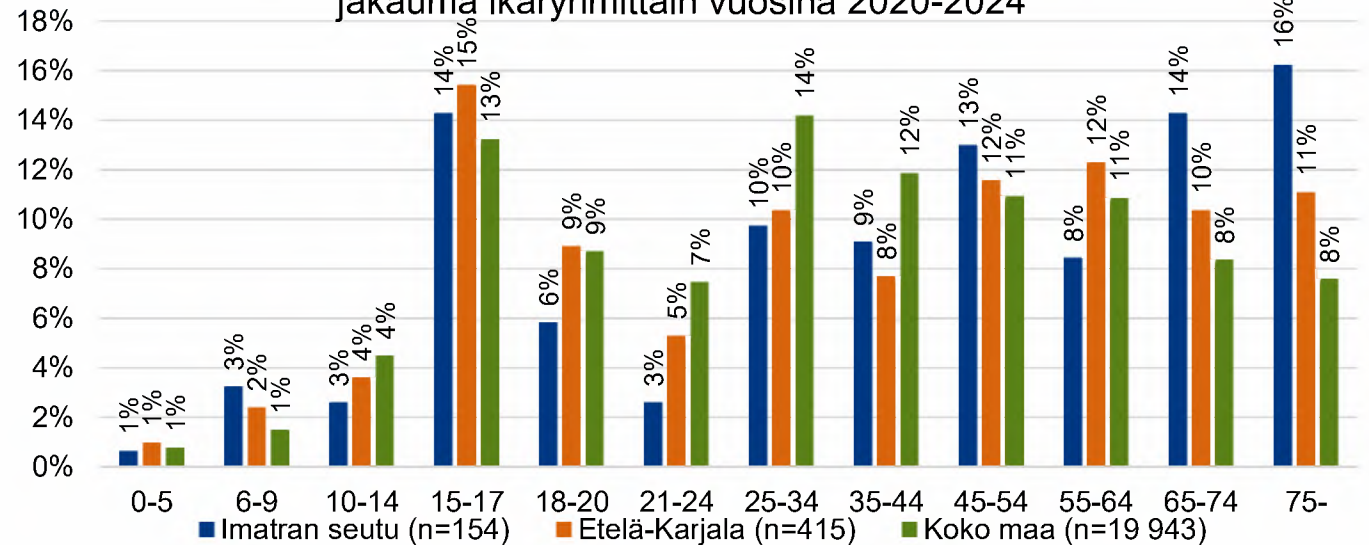
Onnettomuuksien osalliset ja ikäryhmät

Seudulla vuosina 2020-2024 tapahtuneissa 122 henkilövahinko-onnettomuudessa henkilövahinkoja kärsi yhteensä 154 osallista. Onnettomuuksissa **kuoli** ja **loukkaantui vakavasti** yksi osallinen enemmän kuin näihin seurauksiin johtaneita onnettomuuksia tapahtui.

Onnettomuuksissa henkilövahinkoja kärsineet osalliset olivat tyypillisimmin 15-17 -vuotiaita tai yli 65-vuotiaita.

Etelä-Karjalan maakuntaan tai koko maahan verrattuna seudun henkilövahinkoja kärsineissä osallisissa korostuivat vanhimmat ikäryhmät eli yli 65-vuotiaat. Verrokkialueita vähemmän onnettomuuksissa henkilövahinkoja kärsivät nuoret aikuiset eli 18-24 -vuotiaat.

Henkilövahinkoja kärsineiden osallisten prosentuaalinen jakauma ikäryhmittäin vuosina 2020-2024



Kuva 6. Henkilövahinkoja kärsineiden osallisten prosentuaalinen jakauma ikäryhmittäin vuosina 2020—2024.

Tieliikenneonnettomuudet 5

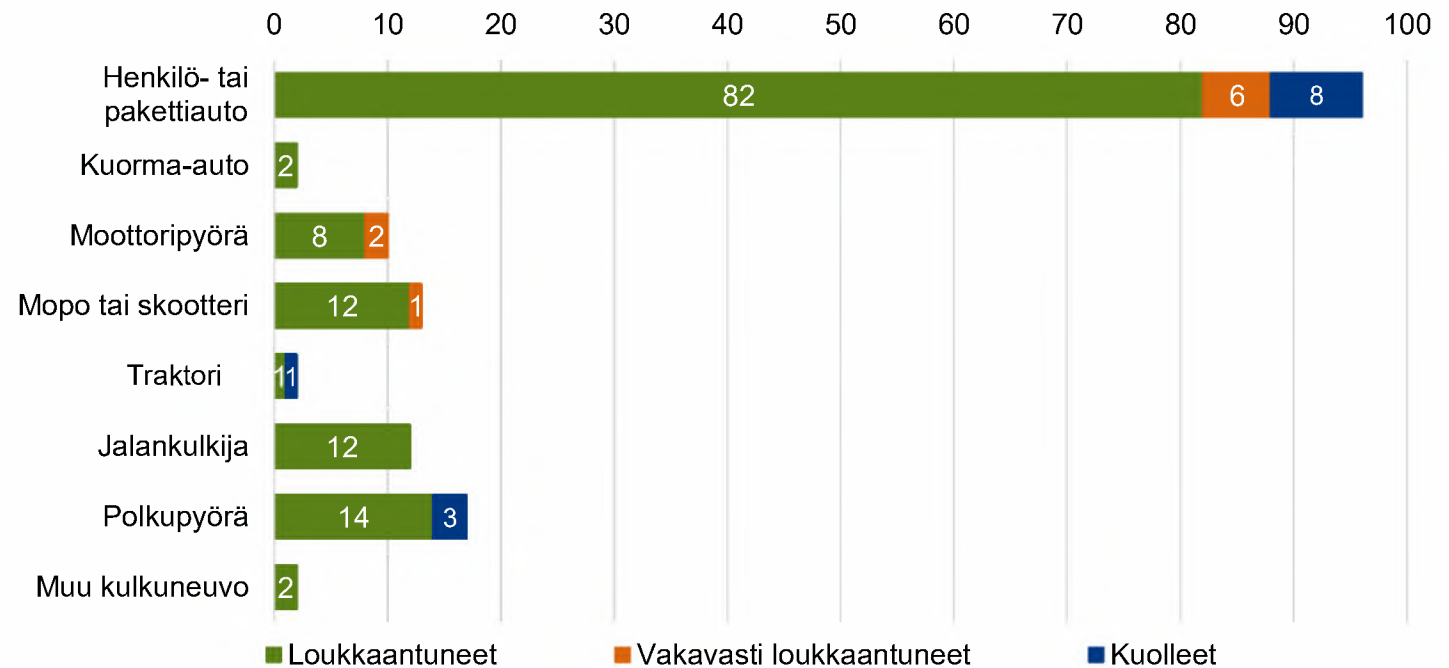
Onnettomuuksien osallisten kulkutavat

Seudulla vuosina 2020—2025 tapahtuneissa onnettomuuksissa henkilövahinkoja kärsineiden osallisten selvästi yleisin kulkutapa oli henkilö- tai pakettiauto. Se oli kulkutapana 62 %:lla henkilövahinkoja kärsineistä osallisista.

Muutoin henkilövahinkoja kärsineiden osallisten kulkutavoissa erottuivat onnettomuustilanteissa heikommin suojatut kulkutavat eli jalankulku, polkupyöräily ja moottoripyöräily/mopoilu. Näiden osalta tulee huomioida, että luultavasti tilastoista puuttuu paljon lievemmin loukkaantuneita jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja mopoilijoita (näissä tapauksissa poliisi kutsutaan harvemmin paikalle).

Onnettomuuksissa kuolleiden osallisten kulkutapoihin lukeutui henkilö- tai pakettiautojen lisäksi kolmella osallisella polkupyörä ja yhdellä osallisella traktori.

Imatran seudulla henkilövahinkoja kärsineiden osallisten kulkutavat vuosina 2020-2024



Kuva 7. Imatran seudulla henkilövahinkoja kärsineiden osallisten kulkutavat vuosina 2020—2024.

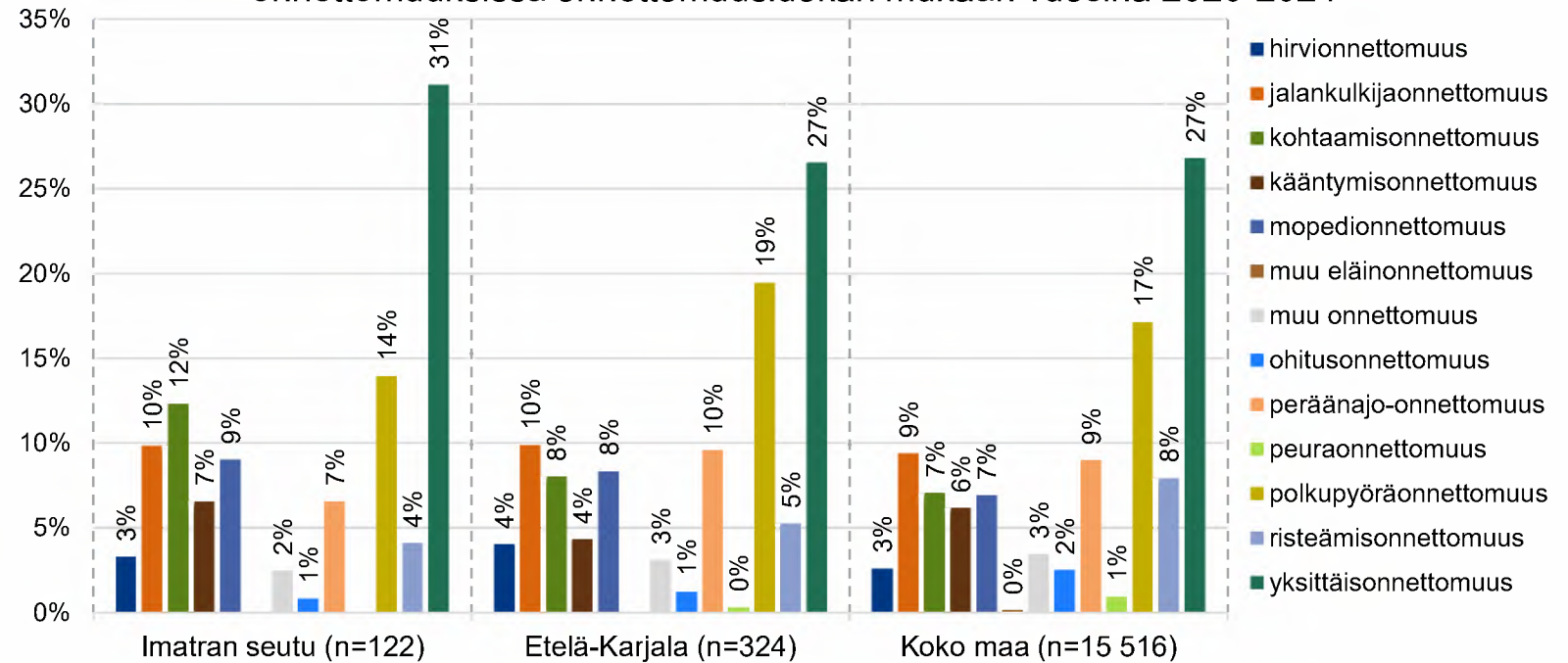
Tieliikenneonnettomuudet 6

Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien onnettomuusluokat

Yleisin onnettomuusluokka seudulla vuosina 2020-2024 tapahtuneissa henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista oli ainoastaan yhden ajoneuvon sisältäneet yksittäisonnettomuudet. Ne muodostivat 31 % seudun henkilövahinko-onnettomuuksista. Seuraavaksi yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinko-onnettomuuksissa olivat polkupyörä- ja kohtaamis- ja jalankulkijaonnettomuudet.

Verrokkialueisiin nähden seudun henkilövahinko-onnettomuuksissa korostuivat yksittäis- ja polkupyöräonnettomuudet. Verrokkialueisiin nähden seudulla tapahtui vähän henkilövahinkoihin johtaneita polkupyöräonnettomuuksia.

Onnettomuuksien prosentuaaliset osuudet henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa onnettomuusluokan mukaan vuosina 2020-2024



Kuva 8. Vuosien 2020—2024 henkilövahinko-onnettomuudet onnettomuusluokittain.

Tieliikenneonnettomuudet 7

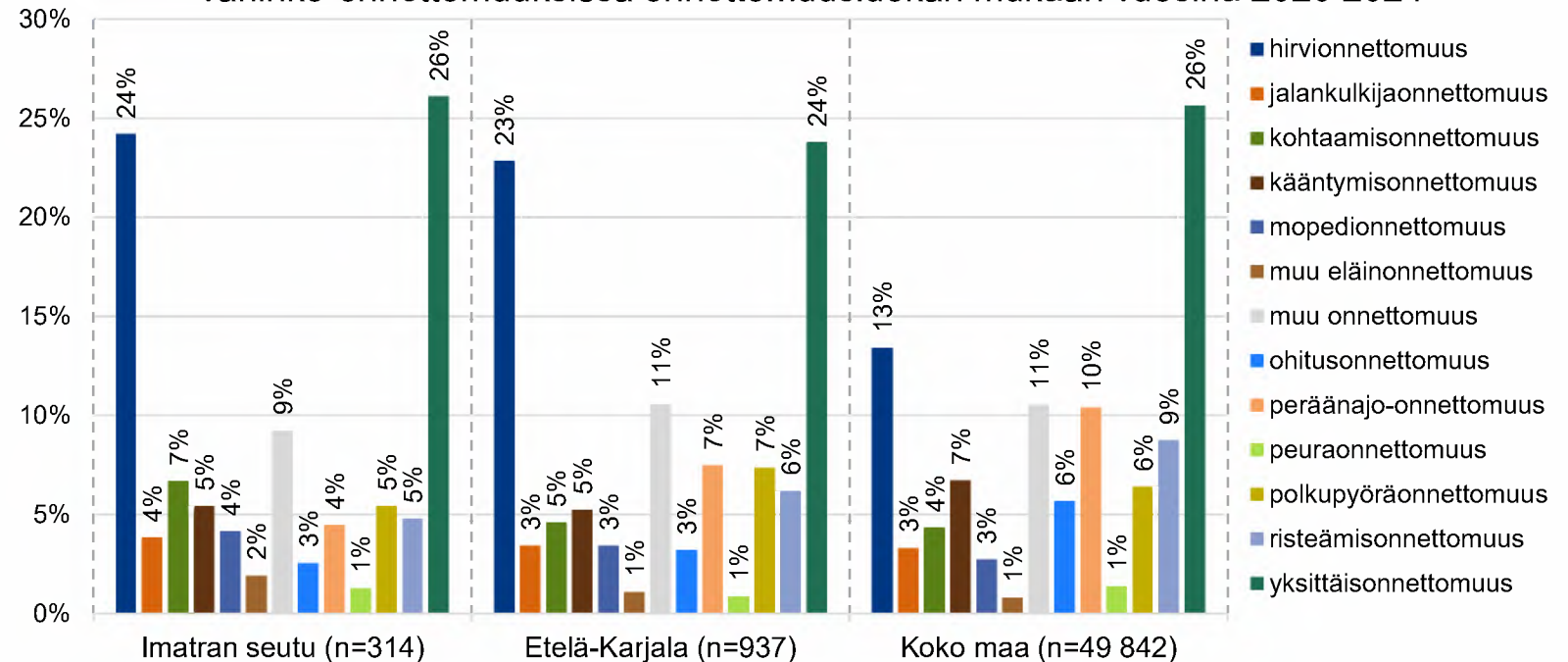
Liikenneturvallisuustilanne – kaikkien onnettomuuksien onnettomuusluokat

Henkilövahinko-onnettomuuksien lisäksi vuosina 2020-2024 seudulla tapahtui 192 poliisin tietoon tullutta omaisuusvahinko-onnettomuutta. Yhteensä poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia tapahtui siis 314.

Kun katsotaan seudun kaikkia onnettomuuksia pelkkien henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien sijaan, yksittäisonnettomuuksien rinnalle yleisimmäksi onnettomuusluokaksi on noussut hirtionnettomuudet. Sama muutos näkyy koko Etelä-Karjalan maakunnassa. Hirtionnettomuudet johtavat henkilövahinkojen sijasta useimmin vain omaisuusvahinkoihin. Peuraonnettomuuksien pienen osuuden suhteen voidaan huomata, että nämä tulevat vain harvoin poliisiin tietoon.

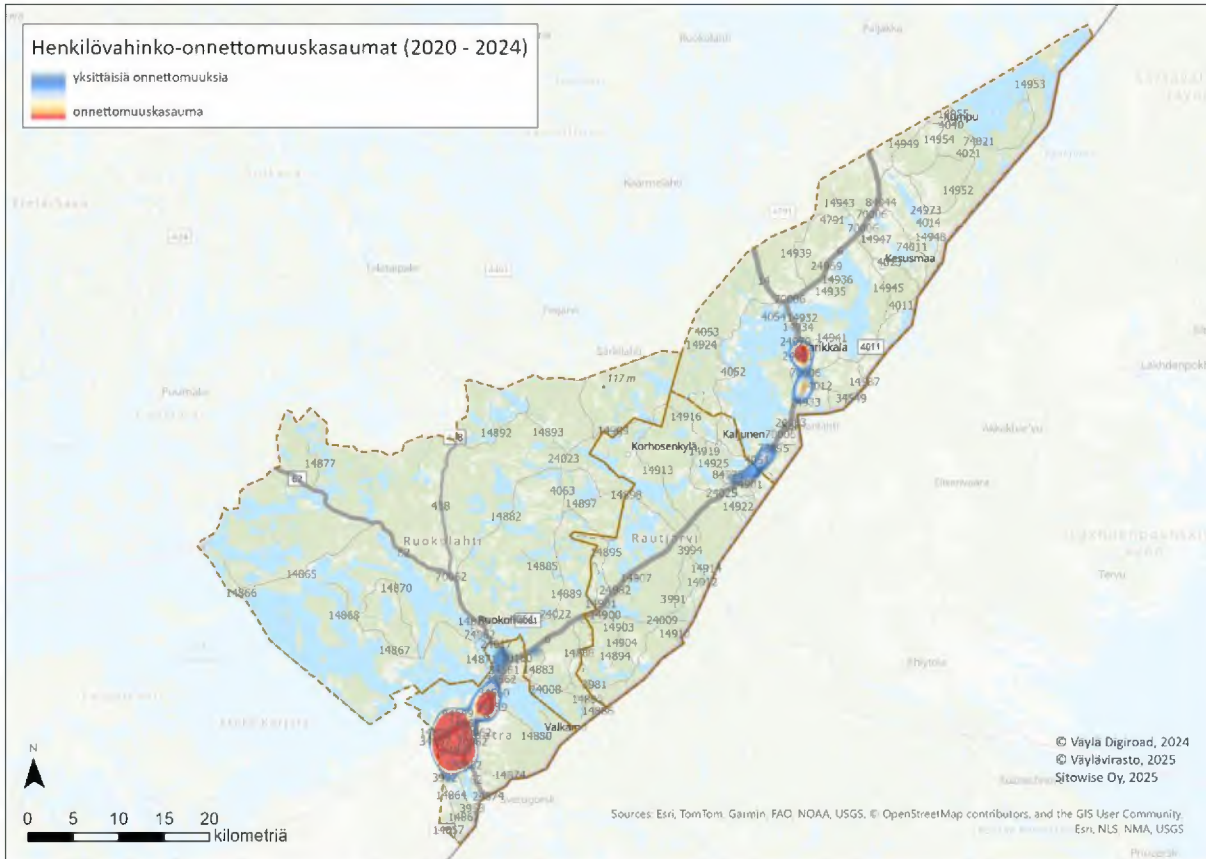
Vastaavasti seudun kaikissa onnettomuuksissa jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien osuus on huomattavasti pienempi kuin henkilövahinko-onnettomuuksien tarkastelussa, sillä nämä onnettomuudet eivät usein johda henkilövahinkoihin, vaan tilastoihin päätyy vain vakavimmat henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet.

Onnettomuuksien prosentuaaliset osuudet henkilövahinko- ja omaisuusvahinko-onnettomuuksissa onnettomuusluokan mukaan vuosina 2020-2024

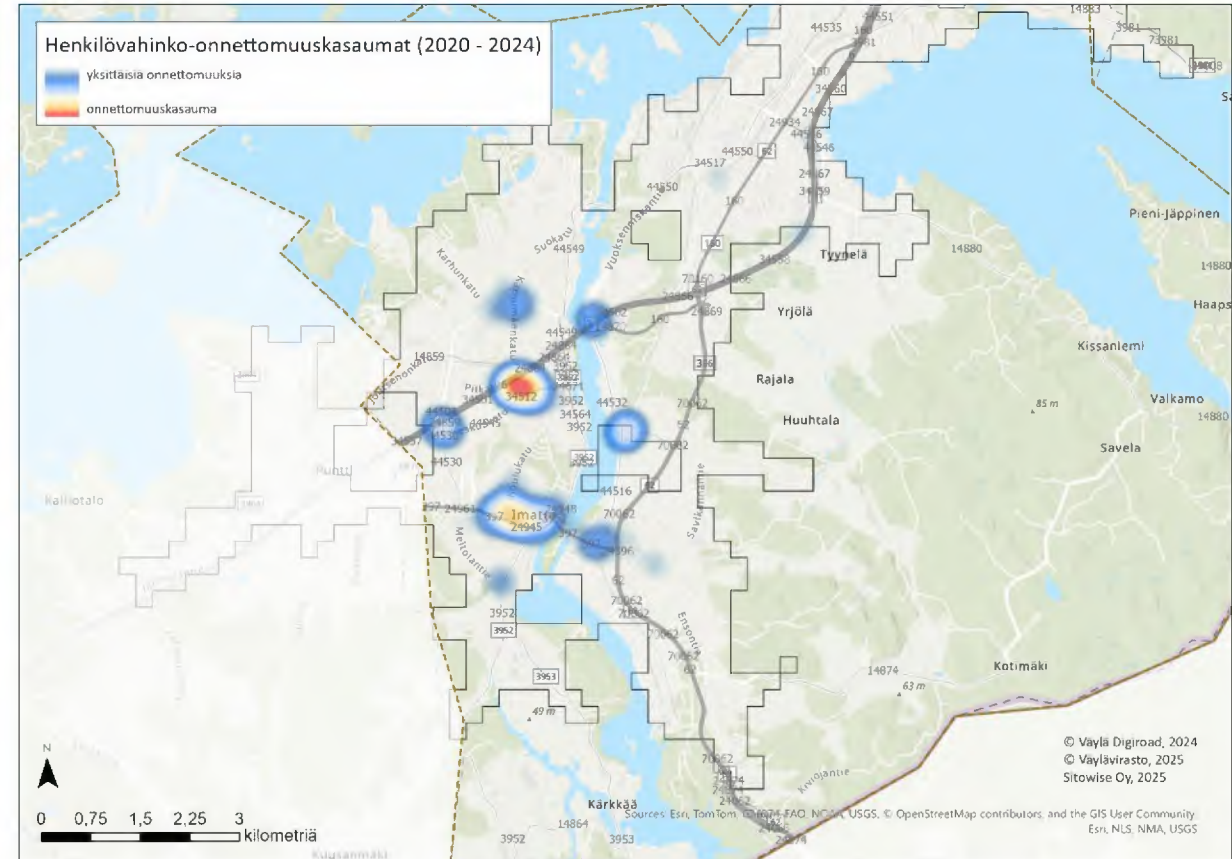


Kuva 9. Vuosien 2020—2024 henkilö- ja omaisuusvahinko-onnettomuudet onnettomuusluokittain.

2.7 Liikenneturvallisuuustilanne (7/7)



Kuva 10. Poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet (kasaumapisteet) suunnittelualueella, 2020 – 2024.



Kuva 11. Poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet (kasaumapisteet) Imatran keskustaajamassa, 2020 – 2024.

Tieliikenneonnettomuudet 8 (yhteenveto)

Poliisin tietoon tulleiden henkilövahinkoihin johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien vuosittainen määrä on pysynyt melko vakiintuneena jo useamman vuoden, vaikka tarkasteluvuosi 2024 olikin onnettomuusmäärältään 10 vuoden tarkastelujaksolla selvästi vähäisin. Etenkin kuolemaan johtaneiden ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrä on pysynyt lähes muuttumattomana 10 vuoden ajan.

Asukaslukuun suhteutettuna henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä oli vuosina 2020-2024 korkeampi kuin Etelä-Karjalan maakunnassa tai koko maassa keskimäärin sekä loukkaantumiseen ja vakaavaan loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa että kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.

Henkilövahinkoja kärsinyt osallinen oli tyypillisesti yli 55-vuotias tai 15-17 vuotias. Henkilövahinkoja kärsineen osallisen kulkutapa oli useimmiten henkilöauto ja yleisin onnettomuusluokka oli yhden ajoneuvon yksittäisonnettomuus.

Imatran seudun vuosien 2020-2024 tieliikenneonnettomuudet lukuina

- Vuosittain tapahtui noin 22 loukkaantumiseen tai vakavaan loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Tarkastelujaksolla tapahtui 11 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa menehtyi kaikkiaan 12 henkilöä.
- 100 000 asukasta kohden tapahtui vuosittain loukkaantumiseen tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia 58,7 ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia 5,8.
- Yleisimmät henkilövahinkoja kärsineiden osallisten ikäryhmät olivat 15-17 -vuotiaat (14 %), 55-64 -vuotiaat (14 %) ja yli 75-vuotiaat (16 %).
- Yleisimmät kulkutavat henkilövahinkoja kärsineillä osallisilla olivat henkilö- tai pakettiauto (62 %), polkupyörä (11 %) ja mopo tai skootteri (8 %).
- Yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa olivat yksittäisonnettomuudet (31 %), polkupyöräonnettomuudet (14 %) ja kohtaamisonnettomuudet (12 %).
- Yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinkoihin tai omaisuusvahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa olivat yksittäisonnettomuudet (26 %), hirvionnettomuudet (24 %) ja muut onnettomuudet (9 %).

3. Toimenpideohjelma

Imatran seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma



Kuva: Parikkalan kunta

Toimenpideohjelman laatiminen

Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelman pohjaksi kerättiin tietoja useista eri lähteistä. Erityisesti hyödynnettiin asukaskyselyssä saatuja turvattomiksi koettujen kohteiden tietoja, edellisessä liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjä vielä toteuttamattomia toimenpiteitä sekä kuntien ja ELY-keskuksen vastaanottamia liikenneturvallisuusaiheisia kuntalaisaloitteita ja -palautteita. Näiden lisäksi hyödynnettiin muun muassa onnettomuusanalyysin tuloksia – onnettomuuksien osalta tutkittiin liikenneympäristön mahdollinen vaikutus onnettomuuden syntymiseen tarkastelun tueksi.

Lähtötietokartoituksen jälkeen potentiaaliset kohteet käytiin läpi kuntien ja ELY-keskuksen kanssa. Elokuussa 2025 potentiaalsiin toimenpidekohteisiin tutustuttiin maastossa. Maastokäynteihin osallistui kyseisen kunnan, ELY-keskuksen ja konsultin edustajia. Maastotyön pohjalta laaditut suunnitelmaluonnokset käytiin läpi kuntien ja ELY-keskuksen kanssa syys-lokakuussa 2025.

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 66 liikenneympäristön parantamistoimenpidettä, joista 32 kohteessa vastuutahona (tai osittain) on ELY-keskus ja 34 kohteessa vastuutahona kaupunki tai kunta. Lisäksi toimenpideohjelmiin on sisällytetty yhteisesti kaikkia kuntia koskevia linjauksia (30 km/h aluenopeusrajoitusten käyttöönotto, jalankulku- ja pyöräilyväyliä koskevat tiemerkinä- ja liikennemerkkimuutokset).

Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelma

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

- 1: 2026 - 2027
- 2: 2028 - 2030
- 3: 2031→

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 toimenpiteistä vaatii lisäsuunnittelua ja erillisrahoitusta toteutuakseen.

Suurin osa tunnistetuista toimenpidetarpeista koskee pieniä liikennemerkkien ja tiemerkintöjen täsmennyksiä, suojateiden havaittavuuden parantamisia sekä näkemäraivauksia. Sekä kunnilla 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-kartalla. Toimenpidetaulukot on esitetty kunnittain tämän raportin liitetiedostona.

Toimenpiteiden online-kartta:
[Imatran seudun liikenneturvallisuussuunnitelma – toimenpideohjelma](#)

Toimenpiteiden määrät vastuutahoittain

Toimenpiteet jakautuvat seuraavasti:

- Imatra: 20 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokassa 12 kpl)
- Ruokolahti: 14 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokassa 7 kpl)
- Rautjärvi: 16 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokassa 12 kpl)
- Parikkala: 16 toimenpidettä (1. kiireellisyysluokassa 11 kpl)

Kiireellisyysluokkaan 1 on määritelty suunnitelmaan yhteensä 42 toimenpidettä eli reilu 60 % kaikista tunnistetuista toimenpidetarpeista. Osalla toimenpiteistä on kaksi kiireellisyysluokkaa, esimerkiksi 1-2. Tällöin toimenpide on luokiteltu taulukossa pienempään kiireellisyysluokkaan. Osa edellä mainituista toimenpiteistä voi siis todellisuudessa kuulua toteutuksen ohjelmoinnin osalta myös kiireellisyysluokkaan 2.

Osalla toimenpiteistä vastuunjako on yhteinen ELY:n ja kunnan kanssa. Tällöin toimenpide on lähtökohtaisesti taulukoitu ELY-keskuksen vastuulle kuuluvaksi (toimenpidevastuun jakaminen on kuitenkin huomioitu kustannuksia laskettaessa, taul. 1).

Toimenpidemäärien jakautuminen vastuutahoittain on esitetty viereisessä taulukossa. Yksittäisten toimenpiteiden osalta edistämisvastuu on jaettu myös esim. kunnan ja yksityistiekunnan tai kunnan ja kiinteistön välillä.

Taulukko 1. Toimenpiteiden määrät kiireellisyysluokan ja vastuutahon mukaan.

	Kiireellisyys- luokka 1	Kiireellisyys- luokka 2	Kiireellisyys- luokka 3	Yhteensä
Imatran kaupunki	10	4	3	17
Ruokolahden kunta	2	1	1	4
Rautjärven kunta	7	1	0	8
Parikkalan kunta	5	0	0	5
ELY	18	11	3	32
Yhteensä	42	17	7	66

Toimenpiteiden kustannukset

Toimenpiteiden yhteenlaskettu kustannusarvio on noin 1,45 milj. euroa, josta ELY-keskukselle kohdistuvien alustavien kustannusten osuus on 641 000 euroa (44 % kokonaiskustannuksista) ja kunnille kohdistuvien toimenpiteiden osuus 808 000 euroa (56 %).

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 kustannusarvio on laskettu puoliksi ELY:n ja kunnan kesken. (Pienellä osalla toimenpiteistä toteutusvastuu on jaettu myös kunnan ja yksityistiekunnan kesken).

Taulukko 2. Toimenpiteiden yhteenlasketut karkeat kustannusarviot euroina kiireellisyysluokan ja vastuutahon mukaan.

	Kiireellisyys- luokka 1	Kiireellisyys- luokka 2	Kiireellisyys- luokka 3	Yhteensä
Imatran kaupunki	6500	66000	20000	92500
Rautjärven kunta	403500	0	0	403500
Ruokolahden kunta	1500	5000	300000	306500
Parikkalan kunta	4500	1000	0	5500
ELY	113700	226000	301000	640700
Yhteensä	529700	298000	621000	1448700

Toimenpideluokat

Toimenpideohjelman yleisimmät toimenpiteet ovat:

- Näkemien parantaminen: 14 toimenpidettä (21 % toimenpiteistä).
- Liikennemerkkimuutos: 10 toimenpidettä (15 % toimenpiteistä).
- Suojatie tai ylityspaikka: 6 toimenpidettä (9 % toimenpiteistä).
- Lisäksi yhteensä 15 toimenpidettä (23 %) koskee laajemman hanke- ja/tai erillissuunnitelman laatimista sekä muita yksittäisiä luokittelemattomia toimenpiteitä.

Näkemien parantamista koskevista toimenpideohteista puolet kuuluu maantieverkolle. Liikennemerkkimuutoksista 60 % sijoittuu kunnan katuverkolle. Myös suojatiekohteiden enemmistö sijoittuu katuverkolle.

Taulukko 3. Toimenpiteiden määrä luokittain

	Imatran kaupunki	Parikkalan kunta	Rautjärven kunta	Ruokolahden kunta	ELY	Yhteensä
Liikenteen rauhoittaminen			1	1	1	3
Liikenteenohjaus, liikennemerkkimuutos	4		2		4	10
Liikenteenohjaus, nopeusrajoitusmuutos	1				3	4
Liittymäjärjestelyt		1	2	1		4
Isot liittymäjärjestelyt					4	4
Näkemien parantaminen	2	4		1	7	14
Pyörätie ja/tai jalkakäytävä			1	1	1	3
Selvitystarve	4		1		5	10
Suojatie/ylityspaikka	4				2	6
Tien tai kadun parantaminen	1					1
Viitoituksen tai opastuksen parantaminen	1					1
Nopeusnäyttötäulu					1	1
Muu toimenpide			1		4	5
Yhteensä	17	5	8	4	32	66

4. Seuranta

Imatran seudun liikenneturvallisuussuunnitelma



Kuva: Rautjärven kunta

Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

Imatran seudun kaupungissa ja kunnissa on toimivat liikenneturvallisuustyöryhmät. Liikenneturvallisuustyön kannalta on erityisen tärkeää, että liikenneturvallisuustyöryhmien toiminta jatkuu aktiivisena ja ryhmissä seurataan liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteuttamisesta vastaavat kuntien tekniset palvelualueet ja Kaakkois-Suomen ELY-keskus. Nykyiset ELY-keskukset lopettavat toimintansa vuoden 2025 lopussa ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toiminnot siirtyvät liikenteen osalta Kaakkois-Suomen elinvoimakeskukseen.

Seuraavat vaiheet suunnitelman valmistuttua:

- Liikenneturvallisuussuunnitelma esitellään, käsitellään ja hyväksytään sopivassa päätöksentekoaikavälissä, esimerkiksi teknisessä lautakunnassa tai kunnanhallituksessa.
- Suunnitelma ja siihen liittyvä valmistumistiedote julkaistaan Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen ja kuntien verkkosivuilla. Lisäksi suunnitelman valmistumisesta viestitään sosiaalisen median kanavissa.
- Suunnitelma tuodaan tiedoksi kuntien liikenneturvallisuustyöryhmille.

Liikenneturvallisuussuunnitelman seuranta tehdään säännöllisesti vuosittain. Seuranta asettuu luontevasti osaksi kunnan ja Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen välistä liikenneturvallisuusyhteistyötä.

Liikenneympäristön toimenpidesuunnitelman toteumatilannetta suositellaan seurattavaksi 1-2 vuoden välein kunnan, elinvoimakeskuksen ja liikenneturvallisuuskoordinaattorin kesken.

Liikenneturvallisuustilannetta (onnettomuudet) seurataan vuosittain.

Seurantamittareina hyödynnetään:

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