

Kävelystä ja pyöräilystä potkua

Suunnitelma kilpailukyvyn lisäämiseksi Mikkelin keskustassa pyöräilyn ja kävelyn avulla



Sisällysluettelo

ESIPUHE	4
1. JOHDANTO	6
Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää?	7
Työn tavoitteet ja kohderyhmät.....	8
Suunnittelualue.....	10
Suunnitteluprosessi ja osalliset	11
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	12
Kaupunkirakenne.....	13
Kävely ja pyöräily mikkeliläisten liikkumisessa.....	14
Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuustilanne	16
Nykyinen jalkakäytävä- ja pyörätieverkko	18
Kehittämistarpeet.....	19
3. VISIO JA KEHITTÄMISLINJAUKSET	32
Kävelyn ja pyöräilyn visio 2030.....	33
Millaisia toimia Mikkelissä tarvitaan?	34
4. EDISTÄMISOHJELMA	36
Yhteinen vastuu ja jatkuva panostus	38
Kaupunkirakenne tukemaan kävelyä ja pyöräilyä	42
Liikenneverkot ja infrastruktuuri.....	44
Asiointimahdollisuuksien parantaminen	58
Tiedotus ja markkinointi.....	64
Seuraavat polkaisut.....	72
5. VAIKUTUKSET.....	74

Esipuhe

Kävely ja pyöräily ovat mainioita tapoja siirtyä paikasta toiseen ja samalla saada hyötyliikuntaa. Ne ovat myös liikennemuotoja, joista lähes kaikilla on kokemusta. Lapset lähtevät liikenteeseen ensiksi kävellen ja vähän myöhemmin pyöräillen. Jokainen matka alkaa ja päättyy kävellen.

Kävely ja pyöräily ovat terveyttä, hyvinvointia ja kaupunkitilan viihtyisyyttä edistäviä edullisia kulkumuotoja, joiden suosioon voidaan vaikuttaa sekä motivoinnilla ja markkinoinnilla että kaavoituksella ja investoinneilla infrastruktuurin parantamiseksi. Mikkelillä on erinomaiset edellytykset kehittyä loistavaksi kävely- ja pyöräilykaupungiksi, sillä kantakaupungin rakenne on tiivis ja merkittävä osa asutuksesta on kävely tai pyörämatkan päässä keskustasta. Pyöräilyn edistäminen on kirjattu valtuustostrategiaan ympäristön hyvinvointiohjelman yhtenä painopisteenä.

Tässä hankkeessa on selvitetty, miten kävelyä ja pyöräilyä voidaan edistää Mikkelissä niin lyhyellä kuin pitkällä aikavälillä ja millaisia vaikutuksia sillä on esimerkiksi keskustan elinvoimaisuuteen. Kävelyllä ja pyöräilyllä halutaan korvata erityisesti lyhyitä yksin omalla autolla tehtäviä matkoja. Suunnitelmalla pyritään nostamaan kävelyn ja pyöräliikenteen arvostusta ja saamaan edistämistyölle poliittinen hyväksyntä mm. markkinoinnin, väylien toteuttamisen, kunnossapidon ja maankäytön suunnittelun ohjenuoraksi.

Suunnitelma on tehty vuorovaikutteisesti asukkaiden, keskustan kehittämistyön ja luottamushenkilöiden kanssa.

Hankkeen työryhmä

Eveliina Könttä,
pj. Kaupunkisuunnittelu
Mikkelin kaupunki

Ulla Vanhakartano
Kaupunkiympäristö
Mikkelin kaupunki

Arja Väänänen
Sosiaali- ja terveystoimi
Mikkelin kaupunki

Antti Mattila
Liikunta- ja nuorisopalvelut
Mikkelin kaupunki

Virpi Siekkinen
Sivistystoimi
Mikkelin kaupunki

Maini Väisänen
Kaupunkiympäristö
Mikkelin kaupunki

Päivi Turkki
Kaupunkiympäristö
Mikkelin kaupunki

Juha Ukkonen
Kaupunkiympäristö
Mikkelin kaupunki

Antero Cederström
Kaupunkiympäristö
Mikkelin kaupunki

Liisa Heikkinen
Kyytineuvo
Mikkelin kaupunki

Ilkka Tarkkanen
Kaupunkisuunnittelu
Mikkelin kaupunki

Tuija Mustonen
Kaupunkisuunnittelu
Mikkelin kaupunki

Kalle Räinen
Kaupunkisuunnittelu
Mikkelin kaupunki

Seija Kuikka
Mikkelin kaupunginhallitus

Juha Vuori
Mikkelin kaupunginhallitus

Veli Liikanen
Mikkelin kaupunginvaltuusto

Kati Kähkönen
Mikkelin kaupunginvaltuusto

Markku Lahikainen
Mikkelin kaupunginvaltuusto

Tuomo Malinen
Mikkelin kaupunginvaltuusto

Roope Nykänen
Nuorisovaltuusto

Tiina Maczulskij
Mikke ry.

Henna Huuhka
Mikke ry.

Eini Karvonen
Liikenneturva

Pertti Räsänen
Arkkitehti

Eero Korhonen
Etelä-Savon ELY-keskus

Esa Pekonen
Etelä-Savon ELY-keskus

Suunnitelman on valmistellut Strafica Oy:n, Mobycon Oy:n ja Propdea Oy:n muodostama työyhteisö, johon ovat kuuluneet Kari Hillo ja Tapio Kinnunen Strafica Oy:stä, Dick van Veen ja Martin van de Leur Mobycon BV:stä ja Anna Salo-Toyoki Propdea Oy:stä. Etelä-Savon ELY-keskus on myöntänyt hankkeelle vuoden 2015 Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) ja valtion rahoitusta. Hanke toteutetaan elokuun 2015 ja huhtikuun 2016 välisenä aikana.

1

Johdanto

Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää?

Autokaupunki ei ole viihtyisä

Kaupungit ovat kautta aikojen toimineet ihmisten kohtaamis- ja tapaamispaikkoina, joissa oleskellaan, vaihdetaan kuulumisia ja käydään kauppaa. Kävely ja pyöräily ovat historiallisesti merkittäviä kaupunkiliikenteen muotoja, joiden suosio alkoi kuitenkin 1950-luvulta lähtien voimakkaasti hiipua autoistumisen seurauksena. Kaupunkisuunnittelu ja liikennepolitiikka ovat ajan saatossa kehittyneet autoliikennettä suosiviksi, ja kaupunkien liikennettä suunnitellaan edelleen pitkälti henkilöautoilun sujuvuuden ehdoilla. Samalla yksityisautoiluun perustuvien kaupunkien keskustat ovat menettäneet arvoaan ja merkitystään ihmisten kohtaamispaikkoina, sillä moottoriliikenteen häly, pakokaasut ja autojen vaatima tila ovat vähentäneet kaupunkien viihtyisyyttä.

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä

Kävelyn ja pyöräilyn merkitys on noussut tällä vuosituhannella vahvasti esiin tavoiteltaessa ekologisesti kestävämpää yhdyskuntarakennetta. Kestävässä ja hyvinvointiin tähtäävässä yhdyskunnassa kävely ja pyöräily ovat liikkumisen perusmuodot, koska ne ovat saasteettomia ja meluttomia kulkumuotoja eivätkä ne kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja.

Edullista arkiliikuntaa

Liikkumattomuus on keskeisimpiä riskitekijöitä elintapatauti- ja mielenterveysongelmien aiheuttamiin kuolemantapauksiin. Liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin on helppo ja tehokas tapa edistää terveyttä. Kävely ja pyöräily ovat yksinkertaisia keinoja lisätä arkiliikuntaa – lähes kaikki voivat liikkua kävellen tai pyöräillen, joten ne ovat myös tasa-arvoisia liikkumismuotoja. Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Kävelystä ja pyöräilystä syntyy positiivisia vaikutuksia niin julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.

Hyvä kaupunkielämä

Kävely ja pyöräily ovat joustavia tapoja liikkua ja niillä on myönteinen vaikutus hyvään kaupunkielämään. Laadukkaat kävely- ja pyöräilyolosuhteet on yksi menestyvän ja houkuttelevan kaupungin perusaineksista. Autojen hiljalleen valtaaman katutilan vapauttaminen kävelylle ja pyöräliikenteelle tehostaa kaupunkitilan käyttöä ja mahdollistaa elävän kaupunkikulttuurin. Ihmiset voivat kohdata toisensa helpoiten, kun he liikkuvat sujuvasti turvallisessa ja viihtyisässä ympäristössä. Siksi kestävään liikkumisen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat. Kävely ja pyöräily ovat vireän kaupunkielämän edellytys, sillä ne vahvistavat kaupunkielämän sykettä ja ihmisten vuorovaikutusta.

Houkutteleva kävelykeskusta piristää liike-elämää

Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä on hyötyä myös alueen elinvoimaisuudelle. Kävelyn ja pyöräilyn perustuva kaupunkikeskusta on erittäin tehokas keino lisätä myös kaupallisen toiminnan aktiivisuutta, sillä jalankulkijat ja pyöräilevät ovat tutkitusti autoilijoita herkempiä käyttämään palveluja useammin ja monipuolisemmin. Jalankulun ja pyöräilyn aseman parantaminen luo houkuttelevia liikepaikkoja ja mahdollistaa liikekeskustan laajenemisen.

Työn tavoitteet ja kohderyhmät

Suunnitelman tehtävänä on lisätä asukkaiden hyvinvointia ja parantaa Mikkelin keskustan houkuttelevuutta. Työssä on keskitytty parantamaan nykyisten kävelijöiden ja pyöräilijöiden asemaa ja käyttäjäkokemuksia mm. suunnittelemalla Mikkelin keskustasta miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyöllä tavoiteltavat vaikutukset

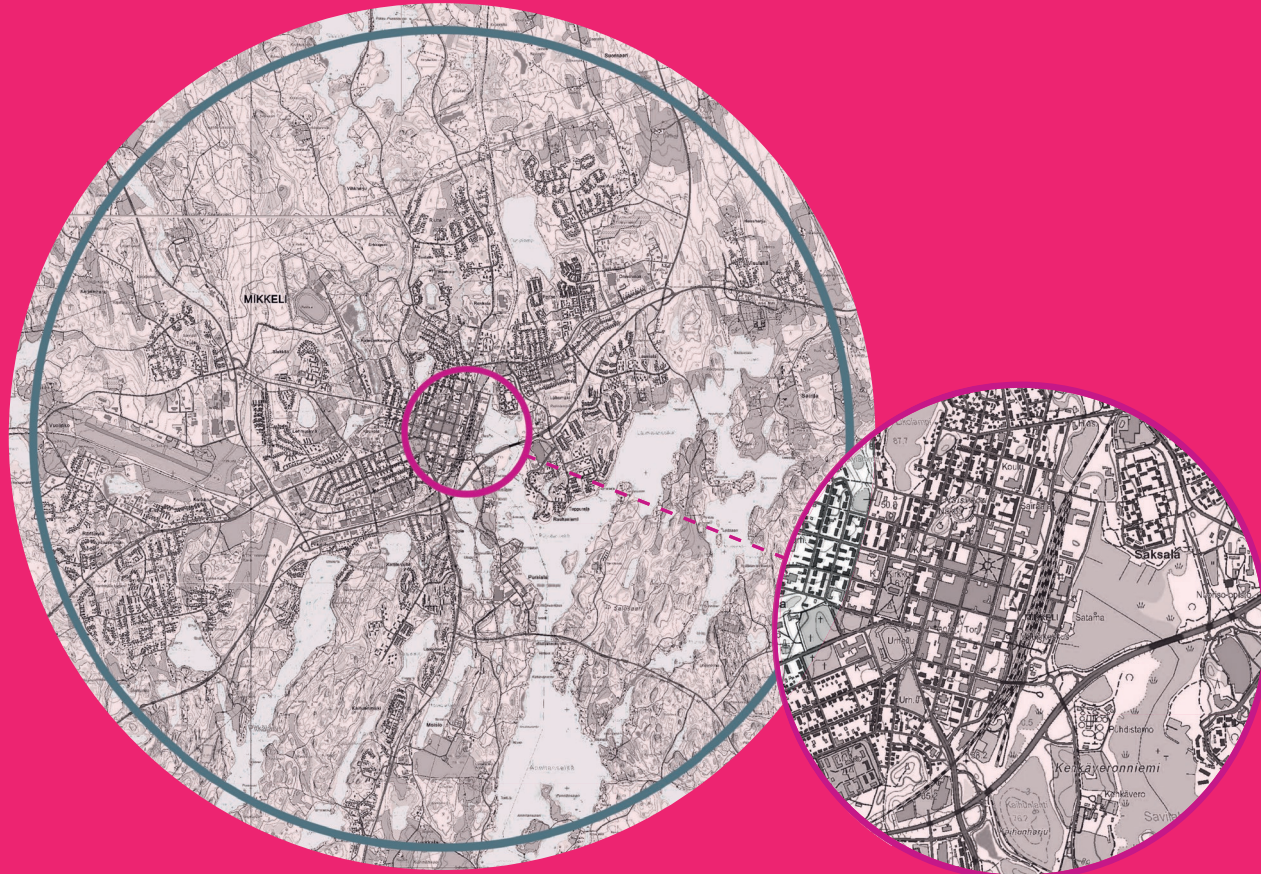
- Mikkelin kantakaupungin alueella kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista kasvaa kolmanneksen eli 40 prosenttiin tehdyistä matkoista vuoden 2012 tasosta vuoteen 2020 mennessä.
- Viihtyisä ja elävä keskusta palvelee vireää ja aktiivista kaupallista toimintaa ja palveluiden käytön kasvua.
- Tietoisuus ja arvostus pyöräilyn ja jalankulun positiivisista vaikutuksista kasvaa

Kulkutapaosuustavoitteen kannalta on tärkeää vaikuttaa yksin autolla ajamisen tarpeeseen erityisesti lyhyillä matkoilla. Kävelyllä ja pyöräilyllä on kuitenkin kasvupotentiaalia kaikkialla, koska ne sopivat lähes kaikille ihmis- ja ikäryhmille ja monenlaisiin arjen matkoihin.

Valittu kohderyhmä

- 5 kilometrin etäisyydellä keskustasta asuvat kaupunkilaiset
- Alueen työnantajat
- Kaupalliset toimijat
- Vapaa-ajan asukkaat ja matkailijat

Suunnittelualue



Kuva 1.

Kartalla on osoitettu tarkempi tarkastelualue (keskusta) sekä laajempi pyöräilyalue (max. 5 km keskustasta).

Suunnittelun ydinalue on Mikkelin ruutukaavakeskusta. Vaikuttavuuden kannalta keskeisenä tarkastelualueena on keskustan lisäksi noin 5 kilometrin etäisyydellä keskustasta oleva kävely- ja pyörätieverkosto.



Kuva 2. Pyöräilypäivä sai hyvän vastaanoton ja kuhina torilla jatkui loppuun saakka.

Suunnitteluprosessi ja osalliset

Laaja vuorovaikutus ja monipuoliset osallistumismahdollisuudet ovat olleet hankkeen tavoitteita alusta alkaen. Laajan yleisön saavuttamiseksi järjestettiin pyöräilyteemainen päivä Mikkelin torilla 17.9.2015. Päivän ajan torilla toimi infopiste, jossa kaupunkilaisilla oli mahdollisuus jättää palautetta kävely- ja pyöräilyolosuhteista sekä keskustella hankkeesta työskentelevien asiantuntijoiden kanssa. Päivä kokosi torille myös muita paikallisia pyöräilyyn liittyviä toimijoita, kuten Polkupyöräliike Etapin, Suomen Ladun ja MAMK:in kampusjopot. Esedun opiskelijoita oli mukana keräämässä kaupunkilaisten palautetta. Lisäksi he pystyttivät torille leikkimielisen pyöräilyradan, jossa oli nähtävillä Mikkelin matkailun vuokrapyöriä.

Päivän pääätteksi järjestettiin Mikke ry:n tiloissa hankkeen infotilaisuus päättäjille sekä keskustan kaupallisille toimijoille. Tilaisuudessa Kari Hillo esitteli hankkeen tavoitteita sekä esimerkkejä Suomesta ja maailmalta. Martin van de Leur kertoi onnistuneesta pyöräilynedistämistyöstä Hollannissa ja Anna Salo-Toyoki toi esiin pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen liittyviä kaupallisia vaikutuksia.

Hanketta on ohjannut työryhmä, jonka jäseniksi on kutsuttu edustajia kaikista Mikkelin kaupunginvaltuuston puolista, Mikke ry:stä, Mikkelin keskustan liikkeistä, Nuorisovaltuustosta, Etelä-Savon ELY-keskuksesta sekä Mikkelin kaupungin virkamieskunnasta, joista on ollut edustettuna kaupunkisuunnittelu, kaupunkiympäristö, liikuntatoimi ja sivistystoimi.

Työryhmä on kokoontunut kahteen työpajaan sekä perinteisempiin kokouksiin työn alku- ja loppuvaiheissa. Skenaariotyöpaja pidettiin 14.10.2015 ja sen teemana oli tutkia erilaisten vaihtoehtojen kautta liikkumisvyöhykkeiden rajoituksia Mikkelin ruutukaavakeskustan ja sen lähiympäristön alueella. Työpa-



Kuva 3. Länsi-Savon Sanomat uutisoi pyöräilypäivän tapahtumista 18.8.2015

jassa toteutettiin kolme erilaista vaihtoehtoa, jotka jakaantuvat karkeasti vahvasti kävelyä ja pyöräilyä suosivaan ratkaisuun, keskittien ratkaisuun sekä nykytilannetta säilyttävään ja autoilua painottavaan ratkaisuun. Skenaarioiden määrittäminen ohjasi kulkutapojen priorisointitavoitteita liikkumisvyöhykkeittäin sekä tarkempien toimenpiteiden suunnittelua.

Suunnitteluratkaisutyöpaja pidettiin 25.11.2015. Suunnitteluratkaisutyöpajassa kirkastettiin Mikkelin pyöräilyn ja kävelyn edistämistavoitteet ja pohdittiin laajemmin erilaisia keinoja kyseisten liikkumismuotojen edistämiseksi. Työpajan toisessa osassa käytiin läpi tavoiteverkkoluonnosta sekä pohdittiin erilaisia suunnitteluratkaisuja liikenneverkkohierarkian selkeyttämiseksi.

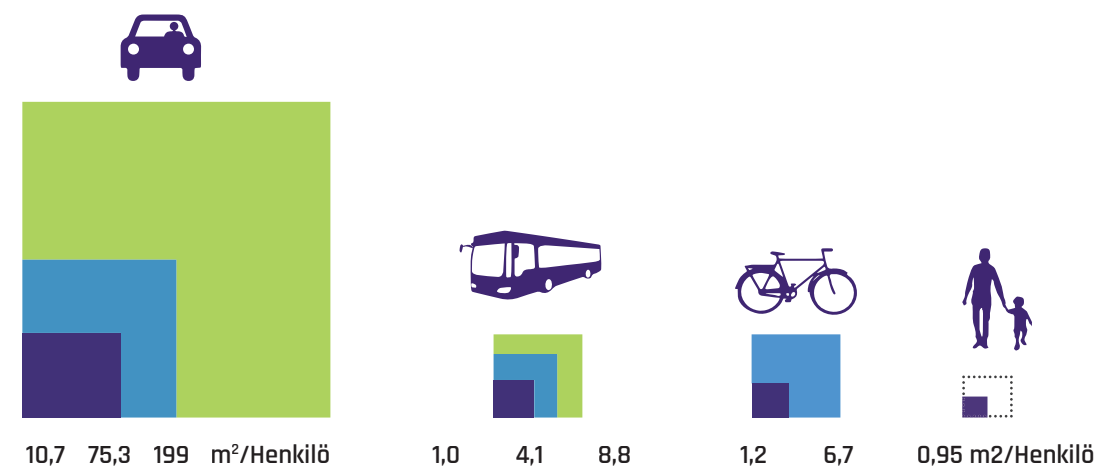
Keväällä 2016 tullaan järjestämään toinen ulkotapahutuma kaupunkilaisille, jossa esitellään valmista työtä. Tilaisuus antaa jälleen mahdollisuuden esitellä erilaisia kävelyn ja pyöräilyn parissa työskenteleviä toimijoita sekä tuoda esiin niitä toimenpiteitä, joilla valmista työtä lähdetään viemään käytäntöön. Tätä ennen työ viedään Mikkelin kaupunginhallituksen ja valtuuston hyväksyttäväksi.

Pyöräilypäivänä 17.9. julkaistiin kaupungin nettisivuilla kysely kaupunkilaisille liittyen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin Mikkeli-ssä. Kyselyssä kartoitettiin myös kaupunkilaisten liikkumistottumuksia. Kysely oli avoinna 4.10.2015 saakka. Vastauksia saatiin yhteensä 252 kappaletta. Tuloksia on referoitu tämän raportin luvuissa **Kävely ja pyöräily mikkeliiläisten liikkumisessa** ja luvussa **Kehittämistarpeet**. Kokonaisuudessaan kyselyn tulokset julkaitaan hankkeen nettisivuilla.

2

Suunnittelun lähtökohdat

Keskimääräinen kuormitusaste 1,4 hekeä



Kuva 4. Liikennemuotojen tilantarve henkilöä kohden
(Lähde: kestävän yhdyskunnan käsikirja, Kari Ojala 2000).

Kaupunkirakenne

Mikkelin kaupunki on pinta-alaltaan laaja, mutta kantakaupungin rakenne on tiivis ja monipuolinen. Keskusta-alueella on kauppoja, työpaikka-alueita ja asutusta.

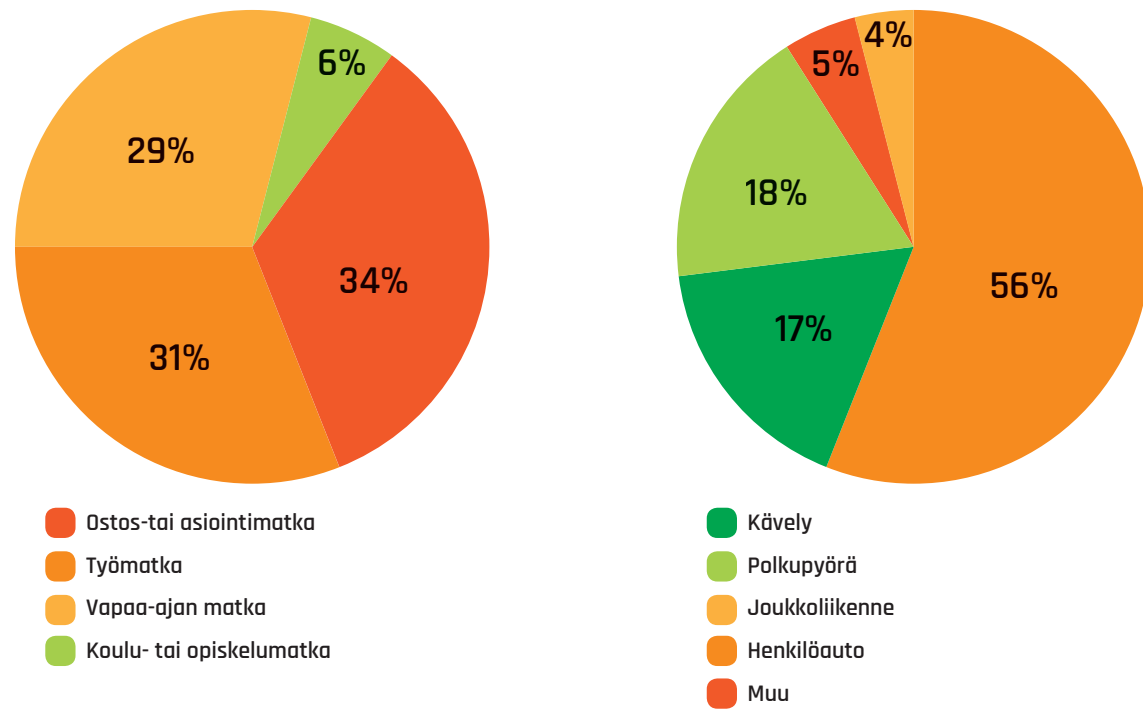
Mikkelissä jalankuluvyöhykkeellä eli noin kilometrin etäisyydellä ydinkeskustasta asuu noin 15 % asukkaista. Polkupyörän merkitys on tärkeä erityisesti jalankulun reunavyöhykkeillä eli noin 2-3 km etäisyydellä keskustasta. Mikkelissä alle 2 kilometrin etäisyydellä ydinkeskustasta asuu 42 % kaupungin väestöstä ja enintään 3 kilometrin etäisyydellä 54 % Mikkelin väestöstä. Tämänkin jälkeen kaupunkirakenne säilyy tiiviinä. Enintään 5 kilometrin etäisyydellä ydinkeskustasta asuu 70 % mikkeliläisistä. Mikkelin kaltaisessa kaupungissa suurin osa kohteista on pyöräilymatkan päässä lähtöpisteestä, ja kaikkein otollisimmalla pyöräilyalueella asuu selvästi suurin osa kaupunkilaisista. Voidaan perustellusti sanoa, että Mikkelin kaupunkirakenne suosii kävelyä ja pyöräilyä.

Vaikka kaupunkirakenteen ja palveluverkon näkökulmasta edellytykset pyöräilylle ja jalankululle ovat hyvät, on katutila suurelta osin jätetty autojen haltuun. Toteutuneet kävelykatu sekä toriuudistus ovat muodostuneet keskustan vetovoimaisimmiksi paikoiksi, mikä näkyy katutilan elävyytenä, lukuisina tapahtumina ja houkuttelevina liiketiloina. Sen sijaan ruutukaavakeskustan reunat ovat jäämässä elinvoimaisen kaupunkirakenteen ulkopuolelle.

Autoliikenne vie huomattavasti katutilaa, ja on siksi rajoitetussa kaupunkitilassa varsin tehoton liikenneväline. Tilantarve on olennainen seikka, joka vaikuttaa ihmisten tehokkaaseen, edulliseen ja kestävään liikkumiseen. Pyöräilyllä on positiivinen vaikutus kaupungin viihtyvyyteen, koska polkupyörä on pieni, kevyt, päästötön ja hiljainen kulkuväline. Pyörä on kaupunkiliikenteessä usein myös nopein kulkutapa, kun mukaan lasketaan pysäköintiin ja sieltä kohteeseen kuluva kävelyaika.

Kaupunkisuunnittelun kannalta pyöräilyn yksi suurimmista hyödyistä henkilöautoon nähden on sen vähäinen tilavaatimus niin liikkeessä kuin pysäköitynä. Pysäköity polkupyörä vie noin kymmenen kertaa vähemmän tilaa kuin pysäköity henkilöauto. Vielä 30 km/h nopeudella liikkuva polkupyörä vie vähemmän tilaa kuin pysäköity henkilöauto¹.

¹Liikkuvan ajoneuvon tilantarpeeseen vaikuttavat vapaa tila sivusuunnassa ja turvavälit edessä ja takana, mitkä ovat riippuvaisia ajonopeudesta.



Kuva 5. Mikkeliiläisten liikkumisen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan (Mikkelin seudun liikennetutkimukset 2012 ja 2015²)

Kuva 6. Mikkeliiläisten tekemien matkojen kulkutapojen käyttö (Mikkelin seudun liikennetutkimukset 2012 ja 2015)

Kävely ja pyöräily mikkeliiläisten liikkumisessa

Mikkelin kaupungin verrattain tiivis kaupunkirakenne tarjoaa erinomaiset puitteet kävelen ja pyörällä tapahtuvalle liikkumiselle. Mikkeliiläiset tekevät päivittäin keskimäärin kolme matkaa: lähtevät töihin, kouluun, asioille, harrastuksiin tai kylään. Kaikista matkoista ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkojen osuus on noin 65 %. Työmatkojen määrä on hieman alle kolmannes.

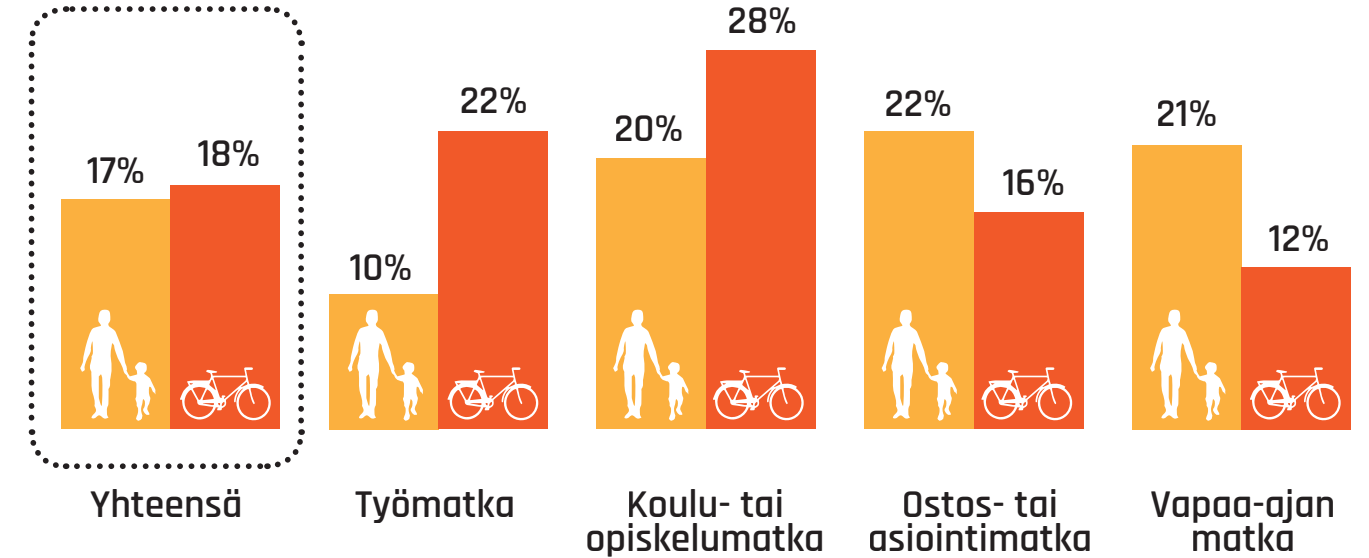
Valtaosa matkoista tehdään henkilöautolla. Mikkeliissä kävellään ja pyöräillään verrattain paljon ja selvästi enemmän kuin valtakunnallisesti. Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus on korkein koulu- ja opiskelumatkoilla. Kävelyn ja pyöräilyn valitsemisen pääsyyt ovat syksyllä tehdyn Harava-kyselyn mukaan liikkumisen helppous sekä fyysisen kunnon ja terveyden parantaminen. Kesäkaudella työmatkoja pyöräillään melko paljon.

Henkilöautomatkojen keskipituus on noin 10 kilometriä. Pyörämatkat jäävät keskimäärin alle kolmen kilometrin. Kävelymatkat ovat noin 1,5 kilometrin mittaisia. Kävely ja pyöräily ovat merkittävimmät kulkutavat alle kahden kilometrin mittaisilla matkoilla. Tätä pidemmillä matkoilla niiden yhteenlaskettu osuus pienenee voimakkaasti.

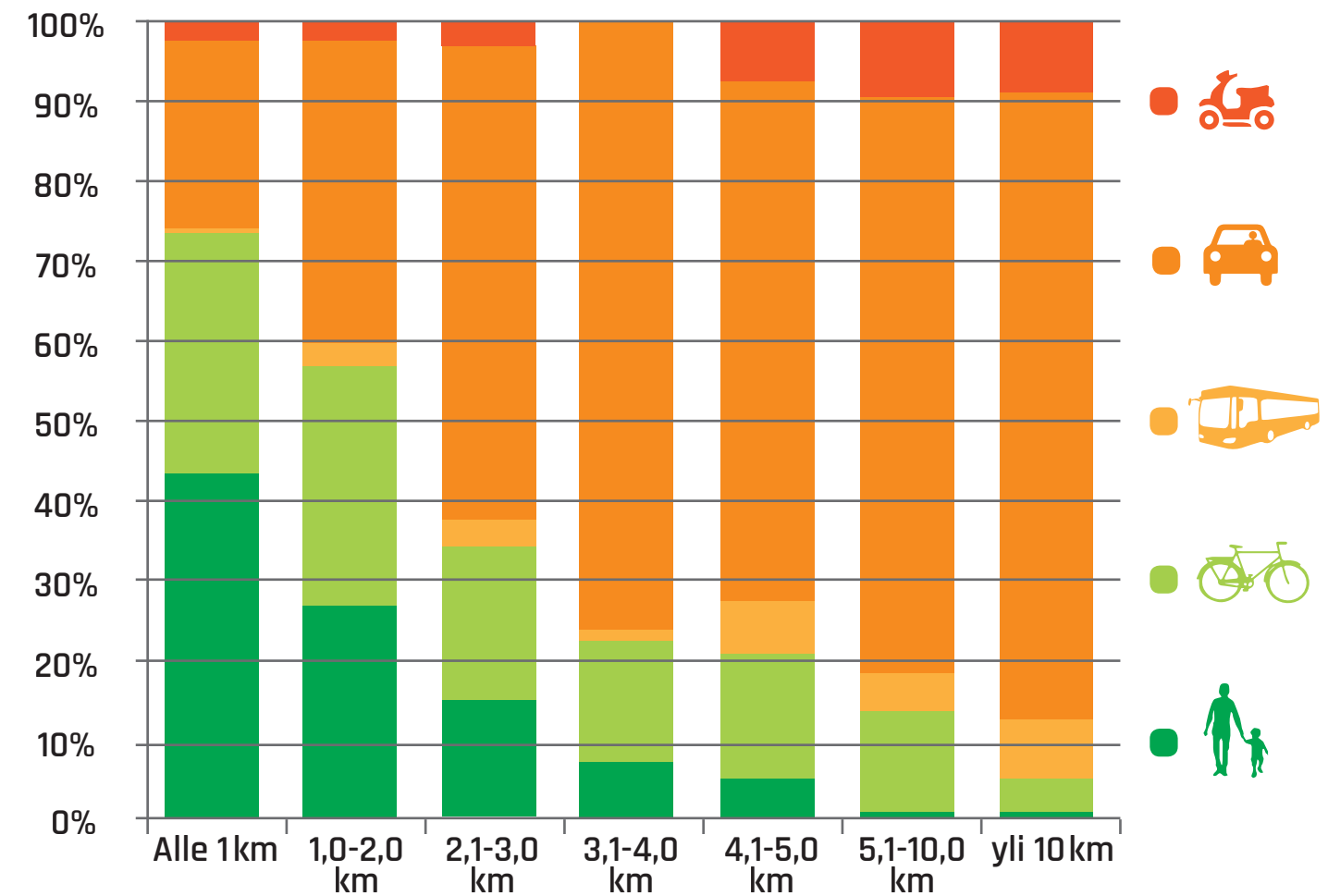
- Alle kilometrin matkoista 43 % kävellään ja 30 % tehdään pyörällä. Noin joka neljäs alle kilometrin matka tehdään autolla.
- Jo 1-2 kilometrin matkoja tehdään jo eniten henkilöautolla (38 %), toiseksi eniten pyöräillään (30 %)
- 2-5 kilometrin matkoista 65 % tehdään autolla.

Henkilöautoa käytetään siis varsin paljon lyhyilläkin matkoilla. Jopa alle 2 kilometrin matkoja tehdään vielä verrattain paljon autolla. Alle 5 kilometrin pituisissa autolla tehtävissä matkoissa on eniten siirtymäpotentiaalia pyöräilyyn.

² Tilastollisen luotettavuuden parantamiseksi analyysissä on yhdistetty vuosien 2012 ja 2015 vastausaineistot, joiden otoskoot ovat olleet verrattain pieniä



Kuva 7. Kävelyn ja pyöräilyn osuudet eri matkoilla (Mikkelin seudun liikennetutkimukset 2012 ja 2015)



Kuva 8. Kulkutapojen osuudet matkojen pituuden mukaan (Mikkelin seudun liikennetutkimukset 2012 ja 2015)

Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuustilanne

Vaikka pyöräilyn onnettomuusluvut ovat Suomessa kehittyneet 2000-luvulla suotuisasti, on pyöräily edelleen varsin turvaton kulkutapa. Poliisin tietojen mukaan vuosina 2010–2014 Mikkelin liikenteessä kuoli kaksi pyöräilijää, mutta ei yhtään jalankulkijaa. Samalla ajanjaksolla loukkaantui 55 pyöräilijää ja 30 jalankulkijaa. Suurin osa jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista ei kuitenkaan näy poliisin tilastoissa – onnettomuudet, joista ei seuraa vakavaa loukkaantumista, jäivät useimmiten ilmoittamatta ja näin ollen virallisten tilastojen ulkopuolelle.

Vuosina 2010–2014 on Mikkelin kaupungin alueella liikenteessä loukkaantunut keskimäärin 172 henkilöä vuodessa 100 000 asukasta kohti, mikä on vertailukaupunkeja ja maan keskiarvoa enemmän. Kaikista Mikkelin alueen tieliikenteen uhreista on noin 6 % jalankulkijoita ja 12 % pyöräilijöitä.

Jalankulkija ja pyöräilijäonnettomuuksista 94 % on tapahtunut taajamassa. Jalankulkijoiden henkilövahinko-onnettomuuksista 57 % ja pyöräilijöiden henkilövahinko-onnettomuuksista 46 % on tapahtunut suojateilla. Jalankulkuonnettomuudet ovat selvästi keskittyneet keskustaan, kun taas pyöräilyonnettomuudet jakautuvat laajemmalle alueelle. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneonnettomuuksia on kasautunut erityisesti Porrassalmenkadulle, Savilahdenkadulle ja Raatihuoneenkadulle.

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa yhtenä osapuolena on useimmiten autoilija. Yleisimmin pyöräilijä on joutunut

liikenneonnettomuuteen suojateillä tai pyörätien jatkeilla, kun väistämissään-töjä ei ole noudatettu. Tyypillisimmissä pyöräilyonnettomuuksissa joko pyörätien yli kääntyvä autoilija ja suoraan ajava pyöräilijä törmäävät tai autoilija tulee risteysalueelle kärkikolmion takaa ja törmää häneen nähden poikittain kulkevaan pyöräilijään.

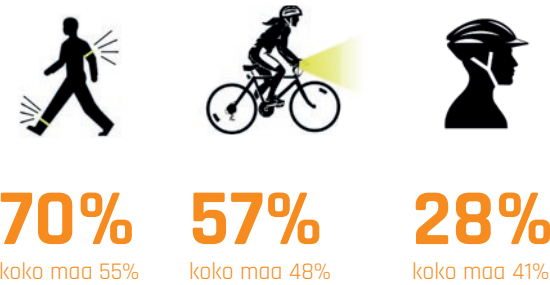
Suomen, ja koko Euroopan, tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien määrä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Liikenneturva julkaisi syksyllä 2013 katsauksen, jossa todetaan, että pyöräilyn turvallisuutta voidaan parantaa lisäämällä pyöräilyn määrää. Raportissa todetaan, että pyöräiliikenteen määrää voidaan kasvattaa ja turvallisuutta lisätä pitkälti samoin keinoin eli parantamalla pyöräilyinfrastruktuurin laatua ja houkuttelevuutta.

Jokainen voi myös huolehtia turvallisuudestaan käyttämällä asianmukaisia turvavarusteita, kuten heijastimia, pyörän valoja ja pyöräilykypärää. Liikenneturvan teettämän turvavarusteiden käytön seurannan mukaan mikkeliäiset käyttävät heijastimia ja polkupyörän valoja koko maata tunnollisemmin, mutta pyöräilykypärä laitetaan selvästi harvemmin päähän.

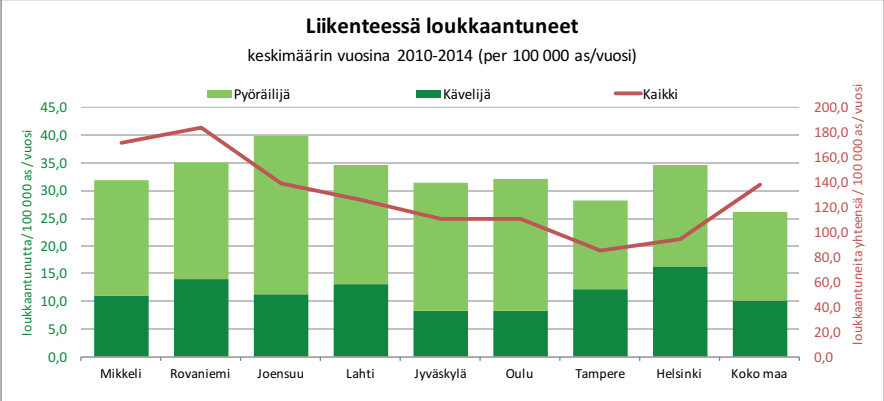
"Pyöräilyn turvallisuutta voidaan parantaa lisäämällä pyöräilyn määrää."

Jalankulkijoiden pyöräilijöiden turvavarusteiden käyttöasteita Mikkeliissä ja koko maassa.

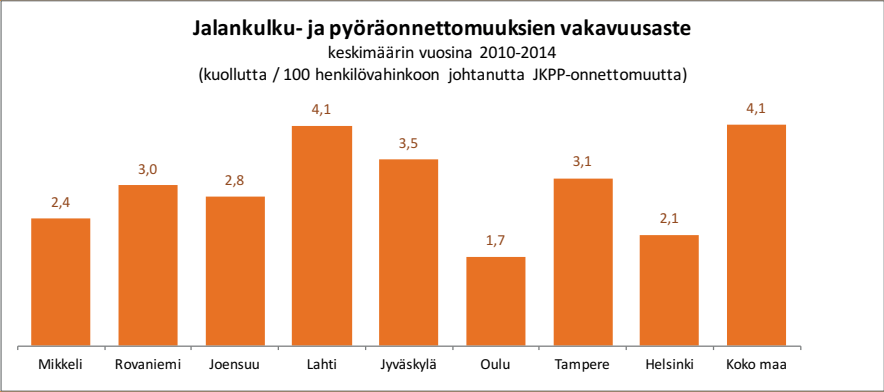
(Liikenneturva 2014)



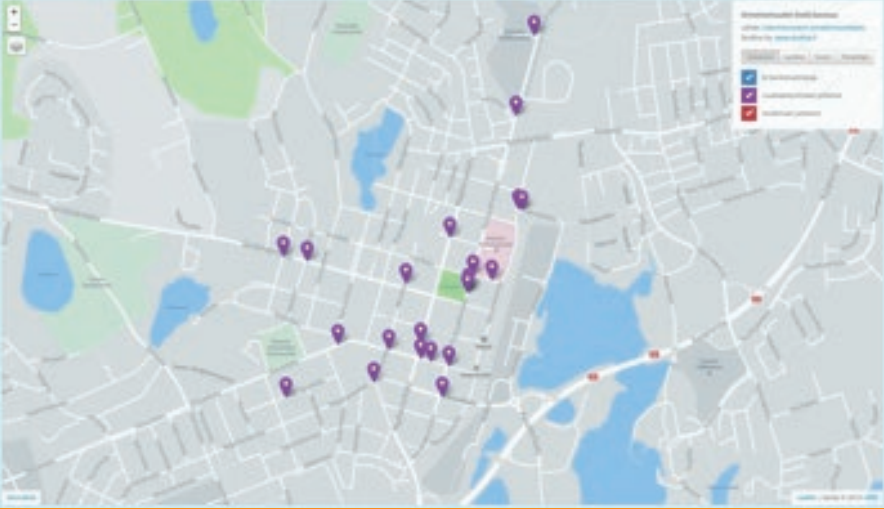
Seuraavissa kuvissa on esitetty muutamien kotimaisten kaupunkien vertailua kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuustilanteesta.



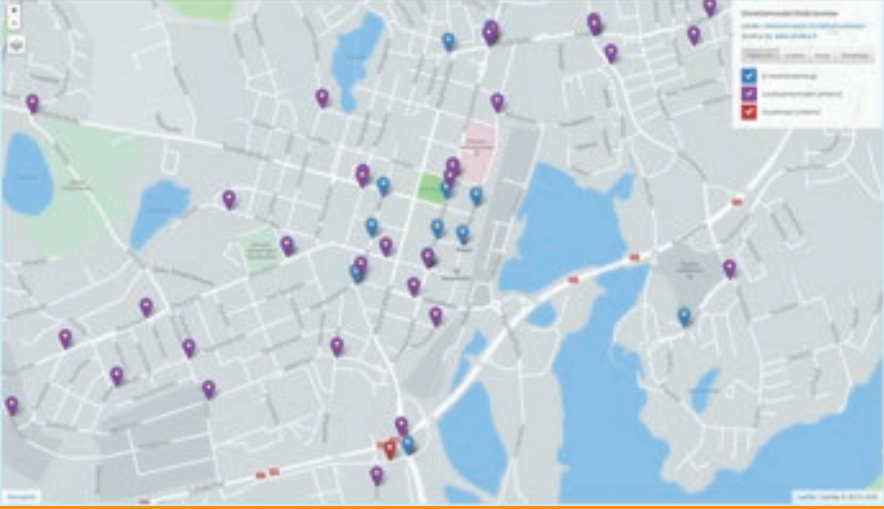
Kuva 9. Liikenteessä loukkaantuneiden määrä keskimäärin vuosina 2010–2014 (liikenneviraston onnettomuustilasto)



Kuva 10. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vakavuusaste keskimäärin vuosina 2010–2014 (liikenneviraston onnettomuustilasto)



Kuva 11. Mikkelin keskustan jalankulku- (yläkuva) ja pyöräilyonnettomuudet (alakuva) vakavuuden mukaan vuosina 2010–2014 (liikenneviraston onnettomuustilasto)



Nykyinen jalkakäytävä- ja pyörätieverkko

Mikkelin kävelyn ja pyöräliikenteen verkko koostuu yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä, joita on Mikkelissä noin 180 kilometriä. Jalankulusta erotettuja pyöräteitä tai ajoradalle sijoittuvia pyöräkaistoja ei Mikkelissä ole.

Porrassalmenkadun ja Matkakeskuksen sillan välillä on lyhyt osuus, jolla jalankulku ja pyöräily on pyritty erottelemaan. Keskustassa osa keskeisistä yhteyksistä perustuu pyöräilyyn ajoradalla.

Mikkelin pyöräliikenteen verkko on varsin kattava ja keskustan saavutettavuus kaikista pääsuunnista on melko hyvä. Sujuvan pyöräilyn kannalta verkko muodostuu haastavaksi keskustaan saavuttaessa, kun pyörätiet katkeavat ja pyöräilijä joutuu yllättäen joko tekemään pakotetun puolenvaihdon tai jatkamaan pyöräilyä ajoradalla.

Mopoilu on lähtökohtaisesti kielletty jalkakäytävillä ja pyöräteillä maanteiden varsia lukuun ottamatta.

Kehittämistarpeet

Työssä on selvitetty kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistarpeita Pyöräilypäivän (17.9.2015) aikana ja erillisenä nettikyselynä. Harava-kyselyyn vastasi 252 henkilöä, joista valtaosa (77 %) oli työikäisiä. Noin puolet vastaajista ilmoitti olevansa työssäkäyviä.

Asukkaat ovat tyytymättömiä erityisesti keskustan kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin. Keskusta on tunnistettu tärkeänä asiointikohteena, mutta siellä liikkuminen ilman autoa on vastaavasti koettu hankalaksi. Kyselyyn vastanneet kaipaavat erityisesti seuraaviin kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin liittyviin seikkoihin parannusta:



- Jalkakäytävien leveys ja erottelu pyöräliikenteestä
- Risteysalueet
- Autoliikenteen rauhoittaminen keskustassa



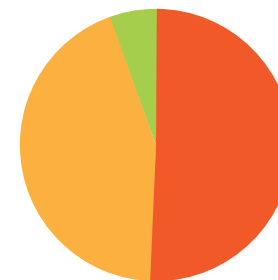
- Pyöräliikenteelle kävelystä ja autoilusta erotellut väylät
- Pyöräilyn sujuvuus ja turvallisuus risteyksissä
- Kattava ja yhtenäinen pyörätieverkko
- Esteettömyys ja ajomukavuus

Myös pyöräilijät kokivat autoliikenteen rauhoittamisen keskustassa tarpeelliseksi. Lisäksi vastauksissa korostuivat liikennekäyttämiseen ja -kulttuuriin liittyvät asiat, jotka vaativat tietämättömyyden ja osaamisen kohdalla parannusta.

Vastaajat pitivät kävelyn ja pyöräilyn edistämistä Mikkelin keskustan houkuttelevuuden ja vetovoiman kannalta erittäin tärkeänä. Asukaskyselyn vastaukset tukevat vahvasti näkemystä siitä, että vaikka kaupunkirakenteen ja palveluverkon näkökulmasta edellytykset pyöräilylle ja jalankululle ovat hyvät, on katutila suurelta osin autojen hallussa. Erityisesti vastauksissa korostuvat jalankulun ja pyöräilyn sekä autoliikenteen ja pyöräilyn väliset konfliktit, mikä ilmentyy turvattomuuden tunteena.

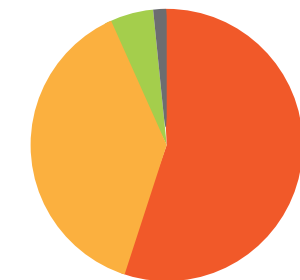
Kuva 13. Vastaajien näkemys kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tärkeydestä keskustassa.

Onko kävelyn edistäminen mielestäsi tärkeää Mikkelin keskustan houkuttelevuuden ja vetovoiman kannalta?

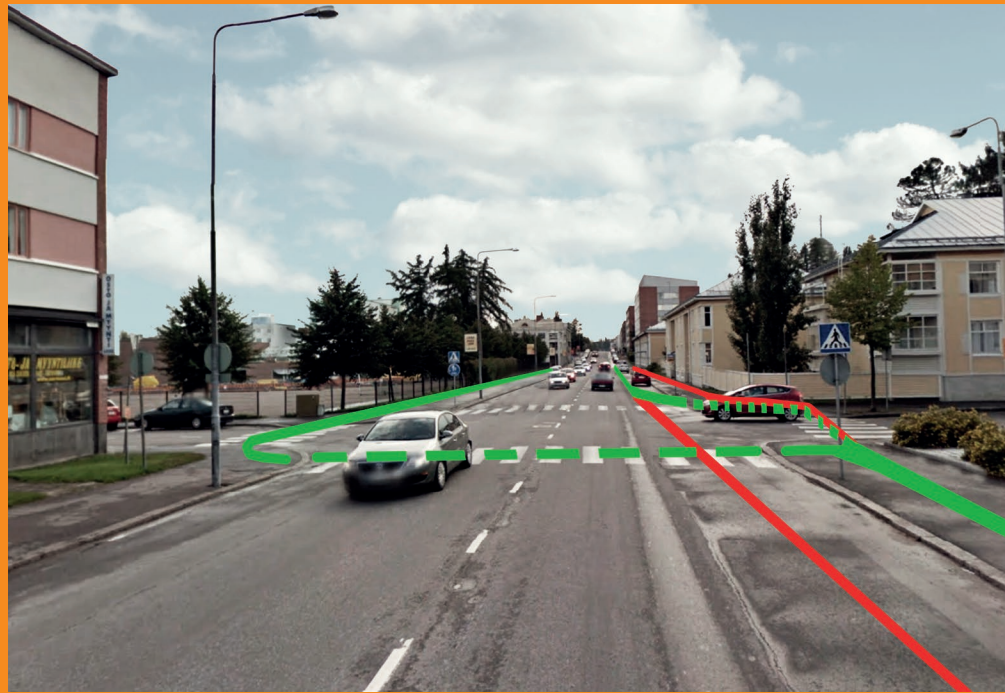


- Erittäin tärkeää
- jossain määrin tärkeää
- ei kovin tärkeää
- ei ollenkaan tärkeää

Onko pyöräilyn edistäminen mielestäsi tärkeää Mikkelin keskustan houkuttelevuuden ja vetovoiman kannalta?



- Erittäin tärkeää
- jossain määrin tärkeää
- ei kovin tärkeää
- ei ollenkaan tärkeää



KUVA 15. Maaherrankadun pohjoispään nykyiset pyörätiejärjestelyt vaativat kohennusta. Kuvaan on merkitty vihreällä liikennesääntöjen mukaiset reitit. Punaisella on merkitty sääntöjen mukaan kielletyt reitit, joiden mukaan käytännössä usein ajetaan.

"Työmatkapyöräilijä kaipaa reittejä eikä sinne tänne lätkittyjä pätkiä, joita Mikkelin keskustassa on. Lisäksi sekamuotoinen kevyenliikenteen väylä ei ole toimiva."

"Nykyisellään pyörällä puikkelehtiminen Mikkelissä on hengenvaarallista touhua."

"Ei ole pyöräilijällä helppoa kaupunkialueella, ajat missä tahansa, aina olet jonkun mielestä väärässä paikassa."

"Jalkakäytäväthän eivät oikeaksi pyörätieksi muutu vain liikenne-merkkejä vaihtamalla."

Alla on kerätty syksyllä 2015 järjestetyssä HARAVA-kyselyssä esiin nousseita kaupunkilaisten näkemyksiä nykyisestä jalkakäytävä- ja pyörätieverkosta.

Pyöräreitit

- Kaupunkirakenne suosii kävelyä ja pyöräilyä, mutta liikenneväylät suosivat autoilua.
- Pyöräteiden verkoston tulee olla jatkuva ja yhtenäinen. Katkoksia ei saa olla.
- Pyöräilijöille tulisi olla omat väylät. Esimerkiksi nykytyyppisillä Maaherrankadulla ja Porrassalmenkadulla parhaina ratkaisuinä pidetään joko pyöräilyä ajoradalla erillisillä pyöräkaistoilla tai autoista ja kävelijöistä rakenteellisesti erotetulla pyörätiellä.
- Ajoradalla pyöräily on hyvä vaihtoehto, jos autoliikennettä rauhoitetaan. Nykyisellä Maaherrankadulla ja Porrassalmenkadulla tätä ei pidetä lainkaan tavoiteltavana.

"Suunnitelkaa suurta kokonaisuutta korttelien sijaan. Miettikää, mistä keskustaan tullaan polkupyörillä ja sen jälkeen vasta sitä, että laite-taanko pyörä parkkiin ja kävellään ydinkeskustassa vai pitääkö sielläkin voida sukkuloida fillarilla. Unohtakaa näpertely."

Rakenteet

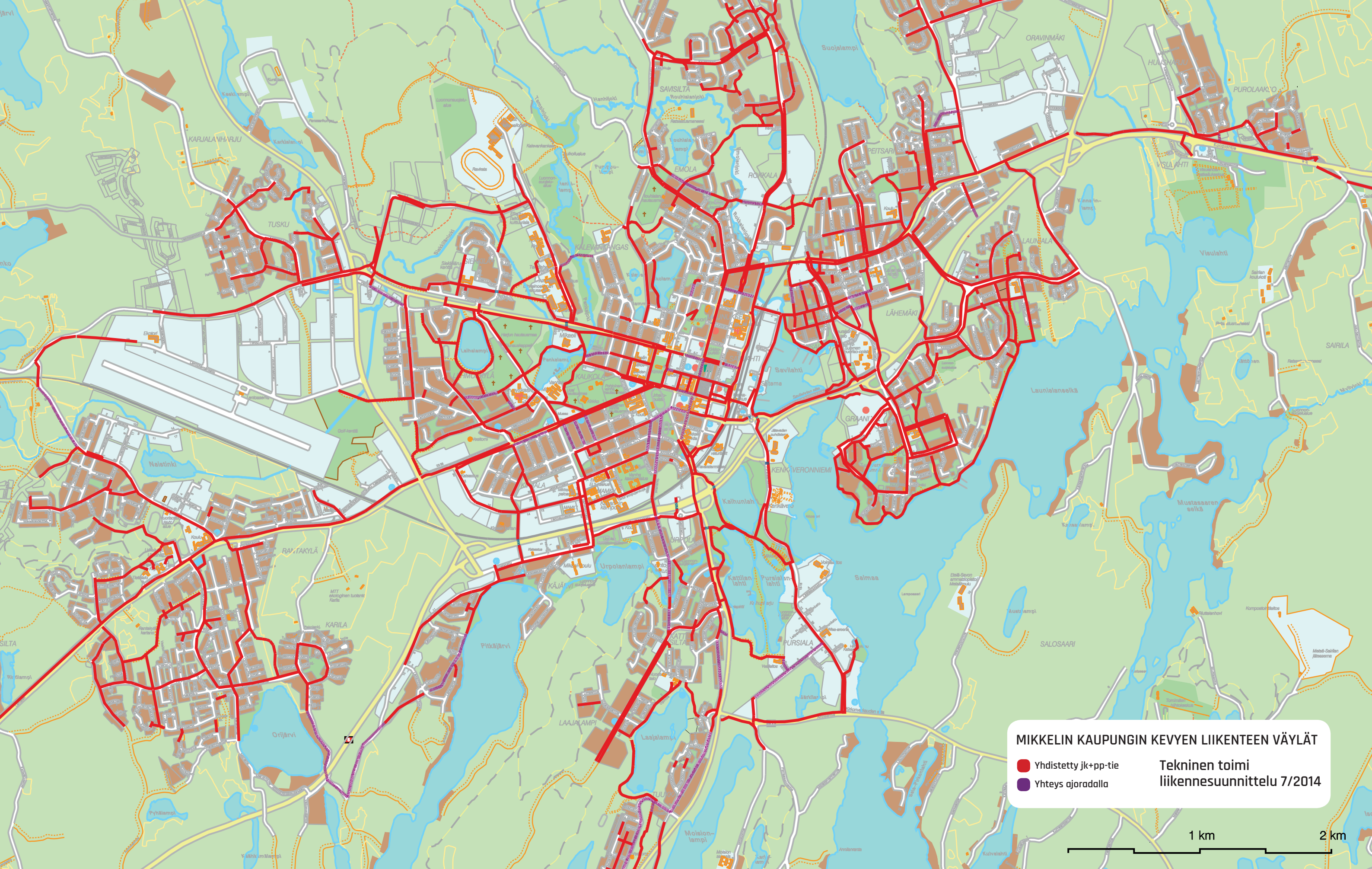
- Risteysalueet kuntoon (mm. selkeys ja liikennevalojen toiminta)
- Reunakivet ja esteettömyys
- Väylien kunto ja hoito
- Väylien merkitseminen ja opasteet

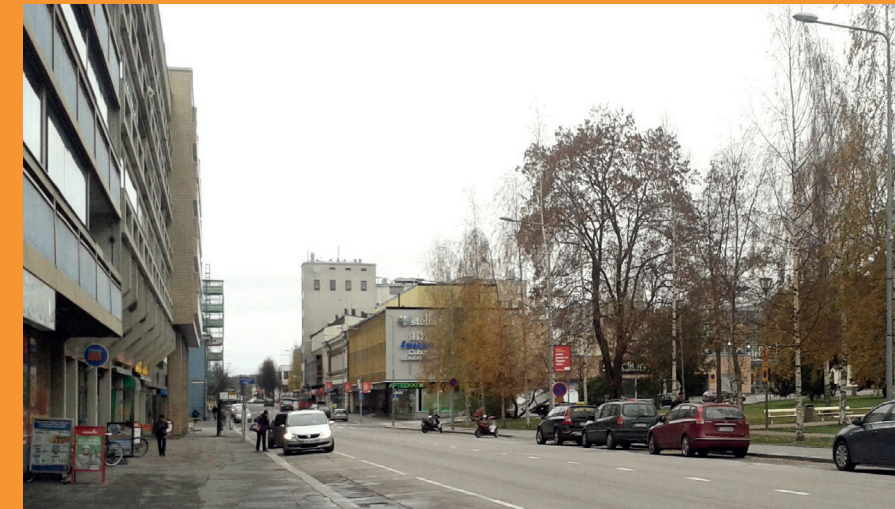
"Suositut reitit kouluille: merkinnot ja turvalliset kulkuyhteydet. Pyöräilyreitit ovat erityisesti keskustal-alueella huonoja ja huonosti merkittyjä. Ehdottomasti tulisi olla oma ajorata pyöräilijöille, mikäli mahdollista. Tarvitaan selkeyttä ja merkintöjen parantamista."

Kulttuuri ja käyttäytyminen

- Turvattomuus: kävelijä vs. pyöräilijä ja pyöräilijä vs. autoilija
- Tietämättömyys ja osaamattomuus
- Oikeanpuoleinen liikenne
- Vauhti
- Monen ikäiset liikkujat

"Tällä hetkellä en halua mennä pyörällä keskustaan tai keskustan läpi, koska joudun ajamaan ajotiellä. Pyöräily keskustassa tai keskustan läpi tuntuu erityisesti haastavalta ja vaaralliselta silloin, kun on lapsi kyydissä pyöräistuimessa tai kun isompi lapsi ajaa jalkakäytävällä ja itse ajotiellä."



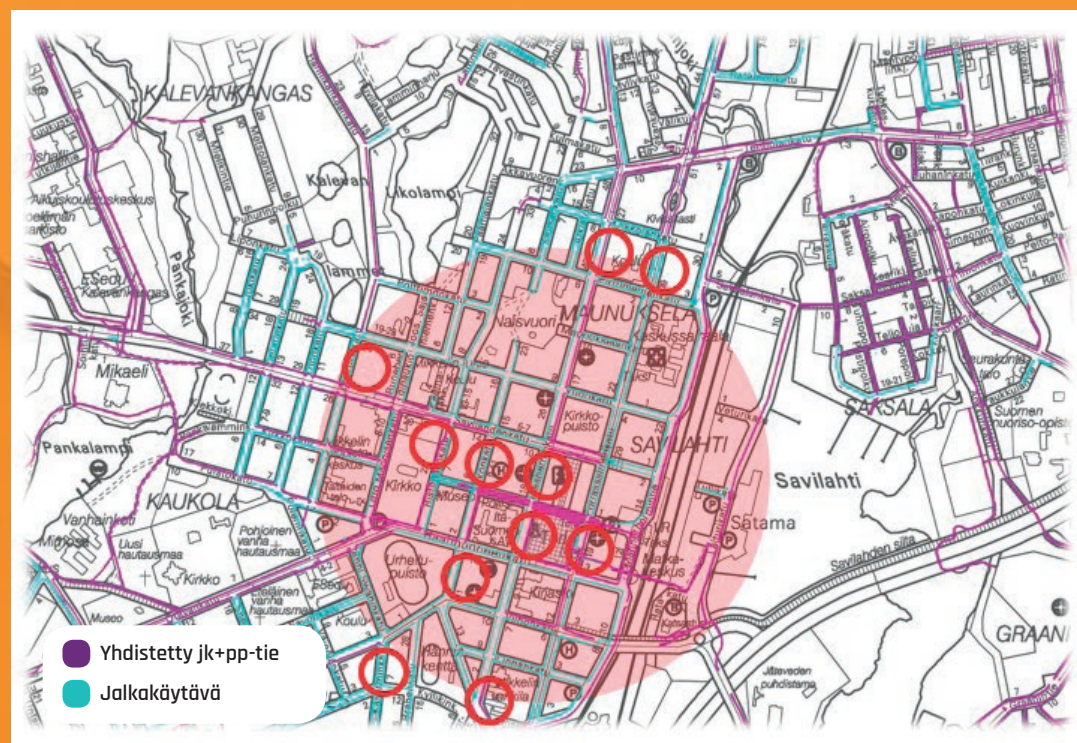


Porrassalmenkadulla pyöräilijän paikka on epäselvä. Jalkakäytävillä pyöräillään paljon, koska pyörätiet päättyvät yhtäkkiä eikä ajoradalla uskalleta ajaa.



Savilahdenkadulta
puuttuu yhtenäinen
pyörätie, joka päättyy
länneestä ajettaessa
Päämajankujan kohdal-
la. Suojatiejärjestely
viittaa pyörätien jatku-
miseen.

Kevyen liikenteen väylät 2015



KUVA 14. Pyöräilyn kannalta ongelmallisia paikkoja mikkelin keskustassa



Raatihuoneenkadun yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän leveys Urheilupuiston kohdalla on teknisesti jalkakäytävätasoa.



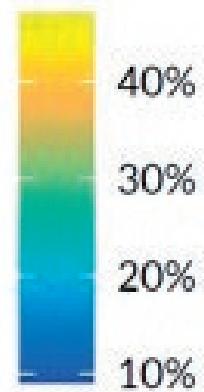
Jalankulkupainotteinen keskusta



Kuva 16.
Harava-kyselyyn
vastanneiden asukkaiden
näkemykset alueista, joilla
kävely ja pyöräily tulisi nostaa
etusijalle. Vastaaajien rajaamat
alueet on esitetty viereisessä
kartassa



Kuva 17.
Kävelyn osuus tehdyistä
matkoista ruuduittain
nykytilanteessa
(Lähde: Mikkelin brutus-malli)



Yhteenvedona vastauksista voidaan todeta, että jalankul-
kupainotteinen keskustan hidasalue muodostuu karkeasti
Mannerheimintien, Vilhonkadun, Raatihuoneenkadun,
Lönrotinkadun, Savilahdenkadun ja Vuorikadun rajaa-
masta alueesta (merkitty kuvaan 16 oranssilla).

Mikkeliin tehdyn kaikki kulkutavat käsittävän liikkumis-
mallin (viereisellä sivulla) mukaan kävelyn osuus edellä
mainitulla alueella on myös selvästi keskimääräistä
suurempi.

3

Visio ja kehittämislinjaukset

Kävelyn ja pyöräilyn visio 2030

Kävely ja pyöräily ovat osa Mikkelin imagoa

Kaupungin strategiset tavoitteet nojaavat vahvasti kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen. Mikkelin kuuluu suomalaisten pyöräilykaupunkien eliittiin vahvistaen kaupungin positiivista imagoa. Kävelen ja pyörällä liikkuminen on Mikkeliin arkista ja arvostettua. Kaupunkilaiset ovat ylpeitä Mikkeliin pyöräilykaupunkina.

Liikennekulttuuri ja asenteet ovat muuttuneet kävely- ja pyöräilymyönteisiksi

Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä erityisesti keskustatajan alueella. Keskustan katutilan uudelleenjakamisella autoliikenteen rauhoittamiseksi on vahva poliittinen tuki. Kävely- ja pyöräilymyönteinen rakenne vahvistaa keskustan houkuttelevuutta ja kaupallista vetovoimaa.

Kävely ja pyöräily Mikkeliin on sujuvaa ja helppoa

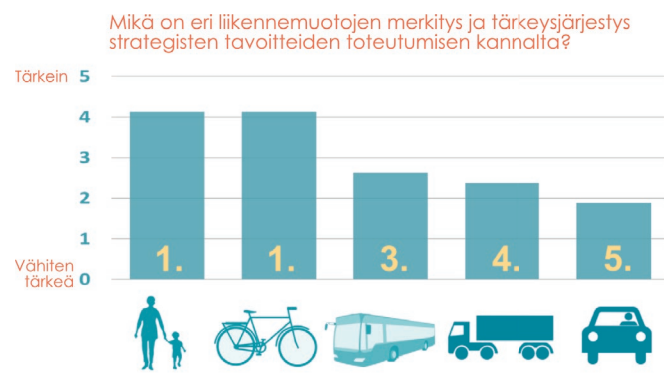
Asuinalueilta on jatkuvat, nopeat ja selkeät pyöräyhteydet keskustaan ympäri vuoden. Viihtyisä ja turvallinen ympäristö ja laadukkaat yhteydet kannustavat jättämään useimmilla matkoilla auton kotiin – etenkin lyhyillä matkoilla. Pyöräily on sujuvaa myös keskustassa.

Jalan ja pyörällä liikkuminen Mikkeliin on turvallista ja turvallisen tuntuista

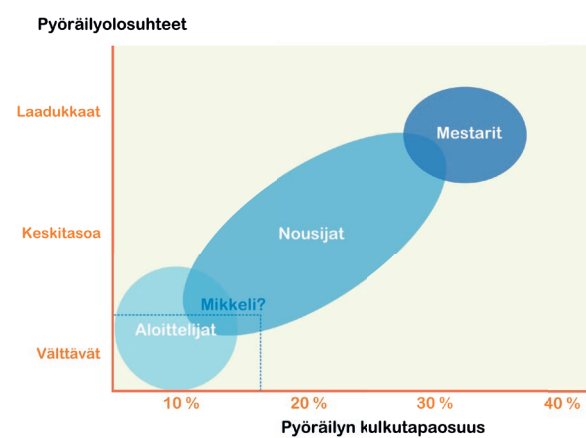
Yhtään kävelijää tai pyöräilijää ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä. Liikkumisen turvallisuuden tunne arjen matkoilla on selvästi kohentunut nykyisestä.

Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu vähentää liikkumattomuuden terveysongelmia

Liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa omaksutaan jo lapsena ja se kantaa aina seniori-ikäin. Säännöllinen työmatkapyöräily on olennainen osa työhyvinvointia ja jaksamista.



Kuva 18. Skenaariotyöpajan näkemys eri liikennemuotojen priorisoinnista keskustan liikennesuunnittelussa



Kuva 19. Mikkelin nykyinen asema pyöräilykaupunkina (Kaavion lähde: presto 2010)

Millaisia toimia Mikkelissä tarvitaan?

Eurooppalaisessa PRESTO-projektissa pyöräilykaupungit on jaettu kolmeen luokkaan: aloittelijat, nousijat ja mestarit. Aloittelijat ovat kaupunkeja, joissa pyöräilyn kulkumuoto-osuus on enimmillään noin 10 %. Nousijakaupungeissa pyörällä tehdään karkeasti noin 10–30 % matkoista, ja mestarit ovat huippupyöräilykaupunkeja, joissa pyöräilyn osuus on yli 30 %.

Mikkeli sijoittuu PRESTO-luokituksessa pyöräilykaupunkina aloittelijoiden ja nousijoiden väliseen maastoon. Suuntaa antava luokitus auttaa hahmottamaan, mihin kaupungin kannattaa panostaa ja mikä on seuraava askel.

PRESTO:ssa pyöräilyn edistämistoimet on jaoteltu infrastruktuurin kehittämiseen ja muuhun edistämiseen:

- **Infrastruktuurin kehittämiseen** sisältyy pyöräväylien rakentaminen ja parantaminen, liittymien parantaminen, pyöräpysäköinti- ja levähdyspaikkajärjestelyt ja ympäristön viihtyisyys.
- **Muihin edistämistoiimiin** luetaan mm. opasteet ja kartat (niin maastossa kuin painetut ja internetissä olevat palvelut), pyöräilyn palvelut kuten kaupunkipyörät ja pyöräkeskukset, markkinointi ja tiedotus ja kehityksen seuranta.

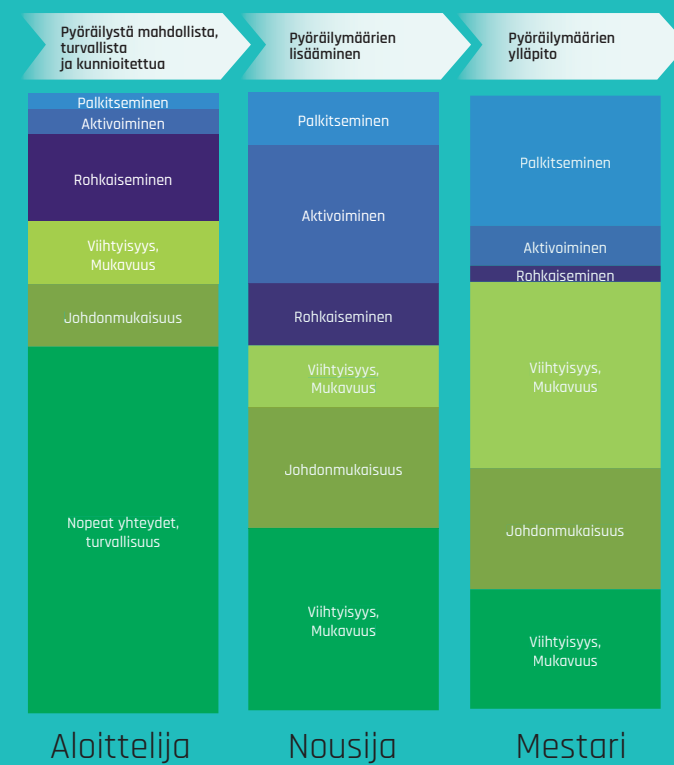
Tarvittavat toimet painottuvat eri tavoin luokasta riippuen (kuva 15). Eräs keskeinen edellytys on pyöräilyn edistämishjelman laatiminen.

Aloittelijaluokkaan kuuluvissa kaupungeissa liikennepoliittiset toimet tulisi painottaa liikenneympäristön kehittämiseen. Väyliä on kehitettävä, jotta verkko kestää kasvavat pyöräilymäärät ja pyöräilystä saadaan kilpailukyinen kulkumuoto.

Pyöräilyn kulkutapaosuuksien noustessa toimenpiteitä on painotettava enemmän pyöräilijöiden aktivoimiseen ja palkitsemiseen sekä ympäristön viihtyisyyden ja mukavuuden parantamiseen. Näillä toimilla saadaan yhä kasvatettua pyöräilijämääriä sekä säilytettyä nykyiset pyöräilijät.

Mikkelin kaltaiselle kaupungille suositellaan huomion kiinnittämistä turvallisten, suorien, jatkuvien ja sujuvien reittien toteuttamiseen. Myös muiden edistämistöimien osuus tulee aiempaa tärkeämmäksi. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä on välttämättä kohdistaa investoinnit sinne, missä on eniten käyttäjiä ja potentiaalia.

Yksikään nykyinen pyöräilyn mallikaupunki ei ole nousut huippukaupungiksi ilman korkeatasoista liikenneympäristää. Mikkelissä on määrällisesti kohtalaisen paljon pyöräteitä, noin 180 km, mutta määrä yksin ei takaa laadukasta kokonaisuutta. Toimiva kokonaisuus edellyttää oikeanlaisia järjestelyjä oikeanlaisiin paikkoihin. Tältä osin Mikkelissä on vielä parantamisen varaa. Kävely- ja pyöräverkon kehittäminen luo tarvittavat puitteet, mutta ei yksinään riitä.



Visio ja kehittämislinjaukset

Kuva 20. Suositus pyöräilyn edistämistoimenpiteiden painotuksille lähtötasoltaan erilaisissa kaupungeissa (Lähde: presto 2010)



Muut edistämistoimenpiteet



Infrastruktuurin kehittäminen

Mikkeliläisten hyvinvointia lisätään kävelyä ja pyöräilyä kehittämällä

Kävelyllä ja pyöräilyllä on myönteinen vaikutus hyvään kaupunkielämään. Niitä edistetään arjen liikkumisessa ja etenkin vaihtoehtona yksin omalla autolla tehtäville lyhyille matkoille. Nykyisten kävelijöiden ja pyöräilijöiden asemaa ja käyttäjäkokemuksia parannetaan tuntuvasti erityisesti Mikkelin keskustassa.

Keskustaa elävöitetään rauhoittamalla autoliikennettä

Ihmiset voivat kohdata toisensa helpoiten, kun he liikkuvat sujuvasti turvalisessä ja viihtyisässä ympäristössä. Keskustan elävöittäminen edellyttää tavoitteiden mukaisesti katutilan jakamista uudelleen ja autoliikenteen rauhoittamista ydinkeskustassa.

Kävely- ja pyöräilykeskusta tuo uutta potkua liiketoiminnalle

Kaupunkikeskustan elävyys tarkoittaa, että siellä on vaivatonta ja turvallista liikkua jalan. Tällöin keskustassa on ihmisiä ja elämää. Kävely on lisäksi paljon muutakin kuin kävelyä – se on kaupunkielämän luoja, kohtaamisten mahdollistaja ja matkaketjun tärkein linkki. Hidasliikenteinen keskusta, jossa on reilut jalankulkuväylät ja laadukkaat pyöräreitit eikä läpiajoliikennettä, palvelee myös kaupallista houkuttelevuutta. Kävelykeskustasta on tullut Suomen kaupunkien keskustauudistusten tärkein yksittäinen tavoite. Kävelyn tarpeiden huomioiminen tulee olla liikenne- ja kaupunkisuunnittelun lähtökohta.

4

Edistämishjelma

Edistämishjelman kaikki toimet tähtäävät pyöräilyn ja kävelyn lisäämiseen houkuttelevuuden parantamisen kautta. Kävelyn ja pyöräilyn aseman parantaminen edellyttää niin kaupunkilaisille näkyviä toimenpiteitä, kuten viihtyisien kävelyalueiden ja laadukkaan pyöräilyverkoston rakentamista oheispalveluineen ja katujen roolien selkeyttämistä. Lisäksi taustalla tarvitaan liikennepoliittisia linjauksia ja toiminnan uudelleen organisoimista ja ohjeistamista. Edistämishjelman kärkitehtävät on esitetty seuraavalla sivulla. Varsinaiset toimenpiteet on kuvattu edistämishjelman teemojen ja kärkitehtävien alla.

Yhteinen vastuu ja jatkuva panostus

- Mikkelin sitoutuu kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen
- Lisätään rahoitusta ja resursseja
- Perustetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä
- Suunnitelma linkitetään nykyisiin ohjelmiin
- Kehitetään kävelyn ja pyöräilyn seurantaa

Kaupunkirakenne tukemaan kävelyä ja pyöräilyä

- Pyöräiliikenteen pääreitit merkitään yleiskaavaan
- Kaavaratkaisut arvioidaan huolella kävelyn ja pyöräilyn kannalta
- Vyöhykeajattelu täydennys- ja lisärakentamisen suunnitteluun ja arviointiin

Liikenneverkot ja infrastruktuuri

- Rauhoitetaan autoliikennettä keskustassa
- Laajennetaan ja kehitetään kävelyalueita
- Keskustan pyörävyylät jatkuviksi ja sujuviksi
- Pidetään pyöräiliikenteen pääreitit ympäri vuoden kunnossa

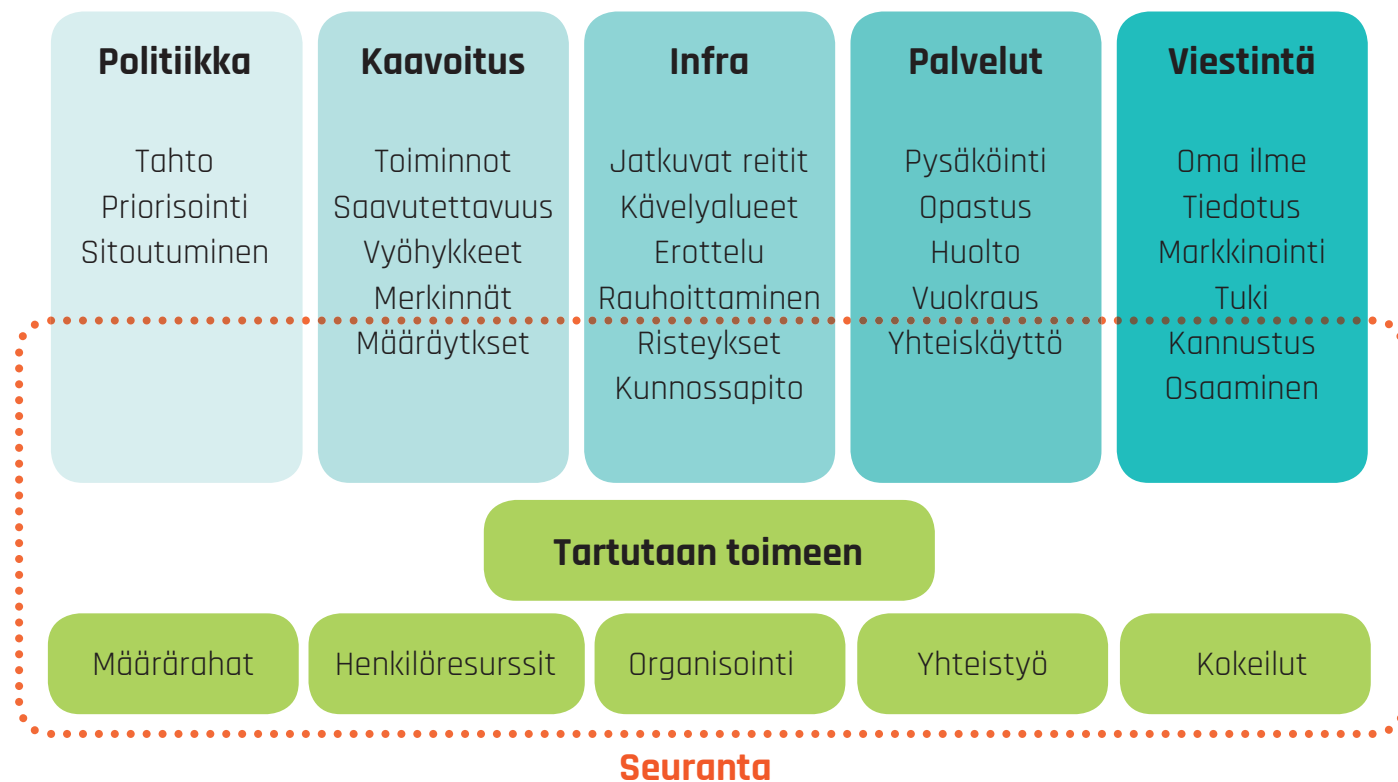
Asiointimahdollisuuksien parantaminen

- Toteutetaan riittävästi laadukkaita paikkoja pyörien pysäköintiin
- Julkiset ja yksityiset palvelut tukemaan sujuvaa asiointia kävellen ja pyörällä
- Varmistetaan autoilun pysäköintimahdollisuudet keskustan tuntumassa

Tiedotus ja markkinointi

- Ideoidaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle oma ilme
- Suunnitellaan markkinointitoimet kohderyhmätietoisesti
- Edistetään kävelyä ja pyöräilyä työikäisten keskuudessa
- Turvataan lapsille itsenäisen liikkumisen mahdollisuudet
- Aktivoidaan ikäihmiset liikkumaan omin jaloin

Yhteinen vastuu ja jatkuva panostus



KUVA 21. Edistämishjelman toimenpiteet on ryhmitelty kuuteen teemaan.

Mikkeli sitoutuu kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Keskeisin edellytys edistämishjelman onnistumiselle on kävely- ja pyöräily suosiva päätöksenteko. Lähtökohtana tulee olla poliittinen tahto ja valmius priorisoida asioita uudelleen.

Poliittinen tuki ja riittävät resurssit ovat kokonaisvaltaisen edistämishjelman perusta. Kaupungeissa, joissa on suosiollinen kävely- ja pyöräilypolitiikka edistämishjelmineen, on myös laadukkaammat kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteet ja niissä kävellään ja pyöräillään enemmän, kuin niissä joissa ei ole.

Sitoutumista ja yhteistyötä tarvitaan kaikilla hallinnon aloilla ja tasoilla sekä päättäjien että virkamiesten keskuudessa. Tärkeää on myös saada sovittua valtuustokausien ylittäviä päätöksiä ja ohjelmia.

TOIMENPITEITÄ

- Sitoutuminen kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistavoitteisiin osoitetaan hyväksymällä tämä edistämishjelma.
- Mikkeli liittyy Suomen Pyöräilykuntien verkostoon.
- Kaupunki allekirjoittaa Brysselin sopimuksen³

³ Brysselin sopimus (Charter of Brussels) perustettiin vuoden 2009 Velocity-konferenssissa. Sopimuksen on nyt allekirjoittanut yli 60 eurooppalaista kaupunkia ja Suomesta mukana ovat Helsinki, Espoo ja Vantaa. Sopimusta hallinnoi European Cyclists' Federation (ECF). Brysselin sopimus on strategisen tason osoitus halusta edistää pyöräilyn olosuhteita kokonaisvaltaisesti. Sopimuksen tavoitteiden toteutumista ei seurata tai sanktioida.

Lisätään rahoitusta ja resursseja

Henkilöresurssien ohella riittävä rahoitus on olennainen edellytys kävely- ja pyöräilyolosuhteiden edistämiseksi. Jotta kävelyn ja pyöräilyn edistäminen olisi määrätietoista, jatkuvaa ja uskottavaa, tulee myös rahoituksen tukea sitä.

Nykyisin monia kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä kuten kunnossapitoa, opastusta ja markkinointia rahoitetaan osana laajempia tehtäväkokonaisuuksia. Rahoituksen osoittaminen kaupungin budjetissa suoraan kävelylle ja pyöräilylle selkeyttäisi tilannetta, kun käytettävästä rahasta ei tarvitsisi neuvotella enää toimenpiteiden ohjelmointivaiheessa.

Esimerkiksi katusaneerauksia voitaisiin jatkossa priorisoida myös niin, että yhtenä kriteerinä olisi kadun merkitys kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta.

TOIMENPITEITÄ

- Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen vuotuinen määräraha kirjataan omaksi momentikseen kaupungin talousarvioon.
- Asetetaan määrärahalle toimenpideohjelmaa tukeva vuotuinen tavoiteraja.
- Investoinnit valmistellaan ja arvioidaan niiden vaikuttavuuden perusteella. Investoinnit kohdistetaan aluksi keskustaan, missä on eniten käyttäjiä ja potentiaalia.

Perustetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä

Yhteistyön ja poliittisen tuen ohella tarvittavien resurssien varaa-
minen on jatkuvan edistämistyön perusta. Suomessa vain Helsin-
gissä on täyspäiväisesti pyöräilyn edistämisen parissa työskente-
leviä henkilöitä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tarvitaan pysyvä yhteistyö-
ryhmä eli vastuullinen isäntä, joka koordinoi kävelyn ja pyöräilyn
edistämistoimia. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee tavoit-
teita, joiden hyödyt jakautuvat kaupungin kaikille hallinnonaloille
ja myös yksityiselle sektorille. Liikkuminen ei ole vain liikennesuun-
nittelua tai teknistä toimialaa koskeva asia -ryhmän tulee olla
monipuolinen, poikkihallinnollinen ja innostunut, sillä vain hyvällä
ja avoimella yhteistyöllä päästään haluttuihin tuloksiin.
Työryhmän tehtävänä on kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman
toimeenpano ja tarvittaessa sen päivittäminen sekä pyöräilyn
toimenpiteiden ja pyöräilyolosuhteiden kehittymisen seuranta.
Työryhmä tulee nimetä virallisesti toistaiseksi voimassa olevaksi
ryhmäksi, joka resursoidaan alkuun pienimuotoisesti tehtävien
uudelleenjärjestelyillä. Ryhmän jäsenillä tulee olla mandaatti
oman toimialansa edistämiseksi, jotta ryhmässä voidaan tehdä
linjauksia ja arvioida myös eri hallinto-kuntien määrärahatarpeita.

TOIMENPITEITÄ

- Haetaan liikkumisen ohjauksen valtionavus-
tusta vuodelle 2016 edistämistyöryhmän perus-
tamiseksi ja toiminnan käynnistämiseksi.
- Kaupunginjohtaja nimeää kävelyn ja pyöräilyn
edistämisyhmän.
- Osoitetaan kaupungin kaikilta toimialoilta
vähintään yksi tai useampi henkilö monialai-
seen edistämistyöryhmään, johon kutsutaan
myös sidosryhmistä edustajia.
- Kävelylle ja pyöräilylle asetetaan vuosittaiset
tavoitteet.
- Mikkelin kaupungin kävely- ja pyöräilyryhmä
koordinoi ja seuraa kävelyn ja pyöräilyn
toimenpideohjelman vuosittaisten tavoitteiden
toteutumista ja raportoi niistä kaupunginhalli-
tukselle.

Kävelyn ja pyöräilyn seurannan kehittäminen

Kävelyn ja pyöräilyn aseman parantaminen edellyttää vaikutuk-
sien todentamista niin poliittiseen päätöksentekoon kuin yksittäi-
siin suunnittelukysymyksiin. Nykyisin kävelyn ja pyöräilyn kulku-
tapaosuuksien muutosta seurataan muutaman vuoden välein
tehtävillä kevyillä liikennetutkimuksilla. Kävelyn ja pyöräilyn määriä
ei seurata systemaattisesti, kuten autoliikenteessä tehdään.

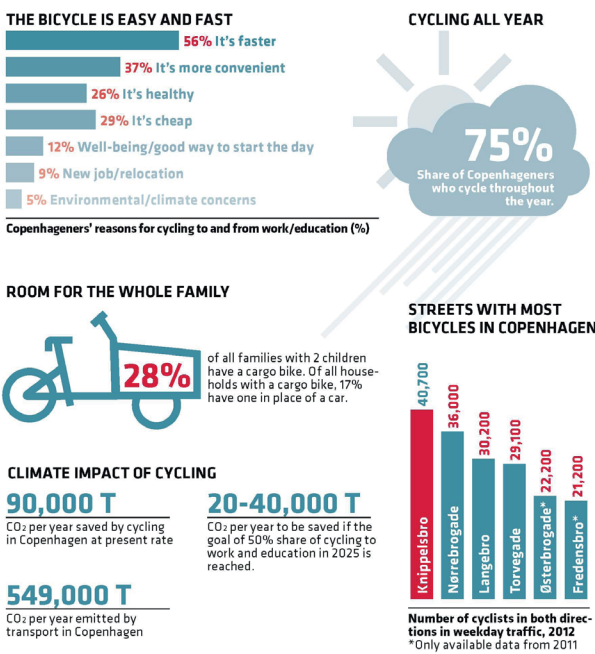
Edistämishojelman toteutumista ja toimenpiteiden vaikut-
tavuutta tulee seurata suunnitelmallisesti ja säännöllisesti.
Seurannan kokonaisuuteen tulee liittää edistämishojelman tavoit-
teiden ja toimenpiteiden toteutumiseen, käytettyihin resursseihin,
asiakastytytyväisyyteen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin sekä
liikenteellisiin vaikutuksiin liittyviä tehtäviä.

Seurantasuunnitelmaan kannattaa liittää myös seurannan
tuloksista tiedottamisen periaatteet, koska viestintä on olennai-
nen osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

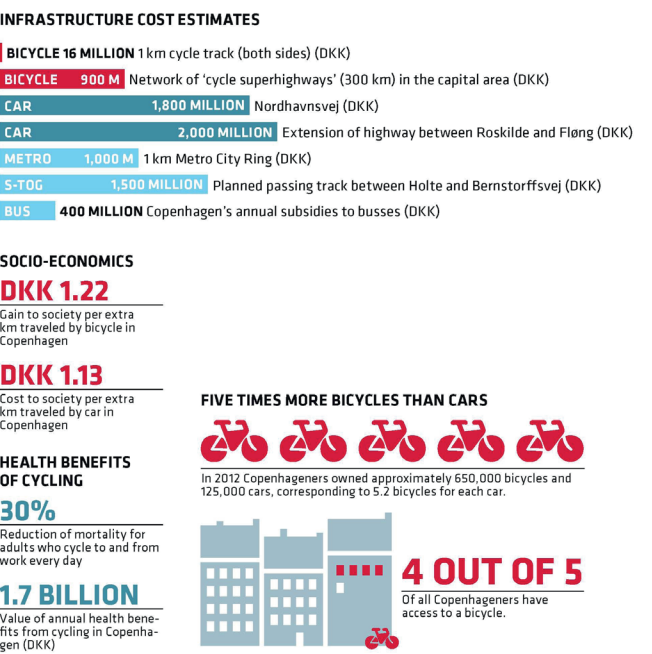
TOIMENPITEITÄ

- Osana edistämisyhmän toimintaa ohjelmoi-
daan kävelyn ja pyöräilyn seurantasuunni-
telma, jossa määritellään seurannan tarve ja
tavoitteet sekä sisältö ja mittarit.
- Ohjelmoidaan ja systematisoidaan jalankulku-
ja pyöräliikennelaskennat.
- Hankitaan yksi tai useampi automaattinen
pyöräliikenteen laskuri näytöllä, joka kertoo
päivän aikana sen ohittaneiden pyöräilijöiden
määrän. Tieto koostetaan myös ajantasaisena
nettiin.
- Tehdään joka toinen vuosi Pyöräliikenne Mikke-
lissä -katsaus nettijulkaisuna, jossa kerrotaan
pyöräliikenteen määrien kehittymisestä, asuk-
kaiden mielipiteistä, pyöräliikenteen hankkeista
ja pyöräpalveluista sekä muista ajankohtaisista
asioista.

14 FACTS ABOUT THE CITY OF CYCLISTS



KUVA 22. Esimerkki pyöräilyn seurantatulosten viestinnästä, Kööpenhaminan pyöräilytilinpäätöksen infografiikkaa (City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration 2013).



Kaupunkirakenne tukemaan kävelyä ja pyöräilyä

Kävelyn ja pyöräilyn huomioimisen taso ratkaistaan pitkälti yleiskaavoituksessa, jossa osoitetaan aluevaraukset eri käyttötarkoituksiin ja esitetään pääliikenneverkot. Kaavoituksen ratkaisut ovat pitkäaikaisia, ja niillä vaikutetaan alueiden synnyttämään liikenteen määrään, liikenteen suuntautumiseen, liikenneturvallisuuteen sekä eri kulkutapojen asemaan ja keskinäiseen työnjakoon. Yleiskaavassa tehtyihin valintoihin voi olla hankalaa vaikuttaa myöhemmässä suunnittelussa.

Matkan pituus on oleellinen liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan vaikuttava seikka. Yleiskaavan keskeinen ohjauskeino on liikkumistarpeeseen vaikuttaminen. Tiivis maankäyttö ja arjen lähipalvelut lyhentävät kulkuetäisyyksiä, mikä on kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamisen lähtökohta. Näin keskimääräiset välimatkat pysyvät kohtuullisina eikä työssäkäyntiin, harrastuksiin tai asiointiin välttämättä tarvita aina henkilöautoa.

Myös eri kulkumuotojen liikenneverkot tulee suunnitella asetettuja tavoitteita vastaaviksi – yleiskaavan keskeinen tehtävä on määrittää kävelyn ja pyöräilyn pääreitit sekä pääverkoon kuuluvien eritasojen paikat.

Erilaisten tarkistuslistojen käyttäminen kaavoituksen tukena on hyvä keino varmistaa, että suunnitelmissa on huomioitu tai tulee huomioitua kaikki ne seikat, jotka keskeisesti vaikuttavat maankäyttörajoituksen synnyttämiin liikkumismahdollisuuksiin tai liikenneturvallisuuteen. Tarkistuslistoja voidaan hyödyntää suunnittelun erivaiheissa aina nykytilan kartoituksesta vaikutustenarviointiin. Myös erilaiset vyöhyke- ja saavutettavuustarkastelut ovat oivia työkaluja maankäytönsuunnitteluun.

Mikkelissä on käynnissä koko kantakaupungin kattava osayleiskaavatyö. Suunniteltu kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko on yleiskaavassa asetettujen tavoitteiden mukainen. Tavoiteverkon periaatteet esitetään yleiskaavassa ohjaavin kaavamerkinäin. Lisäksi työ antaa lähtökohtia kaupunki- ja katusuunnittelulle sekä liikkumisvyöhykkeiden soveltamiselle maankäytön suunnittelussa. Tiheä palveluverkko ja pienempien peruspalveluyksiköiden (erityisesti päivittäistavarakaupan) sijoittuminen riittävän lähelle asuinalueita lisää pyöräilyn ja kävelyn osuuksia asiointimatkoista ja vähentää näin yksityisautoilun, yhteiskunnalle kannattamattoman liikkumismuodon, tarvetta.

TOIMENPITEITÄ

- Osoitetaan pyöräliikenteen pääverkko "pyöräliikenteen pääreitti" -kaavamerkintää käyttäen yleiskaavan oikeusvaikutteisessa kaavakartassa ja tehdään asemakaavoihin niiden edellyttämät tilavaraukset.
- Lisätään kaavamääräyksiä täydentäviin rakentamistapaohjeisiin pyöräliikenteen pääreittien laatutasotavoitteet ja kuvaukset järjestelyiden edellyttämästä tilatarpeesta ja teknisistä ratkaisuista.
- Yleis- ja asemakaavat auditoidaan kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta kaavan normaalin valmisteluprosessin yhteydessä.
- Hyödynnetään vuorovaikutteisesti analyyttisiä menetelmiä (esim. liikenne- ja liikkumisennusteet) kaavaratkaisuiden kävelyn ja pyöräilyyn kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa
- Sovelletaan vyöhykeajattelua ja saavutettavuustarkasteluja täydennys- ja lisärakentamisen ja palveluverkkojen suunnittelussa ja arvioinneissa.

Liikenneverkot ja infrastruktuuri

Kymmenen askelta käveltävään kaupunki- ympäristöön:

Speck, J. (2012) The Walkable City

Kävelymatkan pitää olla hyödyllinen, turvallinen, mukava ja kiinnostava.

Hyödyllisyys

1. Rauhoita autoliikenne
2. Sekoita toiminnot
3. Ratkaise pysäköinti oikein
4. Panosta joukkoliikenteeseen

Turvallisuus

5. Suojele kävelijää
6. Suosi pyöräilyä

Mukavuus

7. Muotoile tila
8. Istuta puita

Kiinnostavuus

9. Luo ystävällisiä ja ainutlaatuisia julkisivuja
10. Valitse voittajat

Toteuta kohdat 1-10 niissä kohteissa, joissa pystyt parantamaan käveltävyyttä eniten vähimmällä painoksella.

Rauhoitetaan autoliikennettä keskustassa

Mikkelin keskusta on suunniteltu monen suomalaisen kaupunki-keskustan tavoin vahvasti yksityisautoilua suosivaksi. Henkilöauto-liikenteen valtaama keskusta on aiheuttanut sen, että kävelijät ja pyöräilijät joutuvat pelkäämään, varomaan ja väistelemään auto-liikennettä kohtuuttomasti, vaikka usein heillä olisi etuajo-oikeus autoihin nähden, esimerkiksi jalankulkijoilla suojatiellä. Turvatto-muuden tunne ei välttämättä merkitse vaarallista liikkumisympä-ristää, mutta pelko voi rajoittaa liikkumista.

Mikkelin ruutukaavakeskustan kadut ovat suoria ja leveitä. Keskustan 40 km/h nopeusrajoitus vaikeuttaa sujuvaa ja turval-lista liikkumista jalan ja pyörällä. Autoilija pystyy myös ajamaan liian kovilla nopeuksilla ja esteettömästi tilanteissa, joissa hän on välttämismvällinen. Merkittävä osa jalan ja pyörällä liikkumisen vaikeudesta aiheutuu siitä, että paikka katutilassa on epäselvä tai epälooginen. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys kasvaa yli kaksinkertaisesti törmäysnopeuden kasvaessa 30:stä 40:een km/h.

Autoliikennettä voidaan rauhoittaa ja kävelijöiden ja pyöräi-lijöiden turvallisuutta ja liikkumisen miellyttävyyttä parantaa seuraavin keinoin:

- Autoliikenteen määrän vähentäminen
- Autoliikenteen nopeuksien alentaminen
- Risteysalueiden suunnittelu
- Pyörävyölien leventäminen pääkaduilla
- Pyöräliikenteen erottelu jalankulusta

Autoliikennettä ei voi tehokkaasti rauhoittaa pienin täsmä-toimin, vaan kaikki lähtee liikenneverkkojen toiminnallisesta suun-nittelusta. Työssä on tehty uusi esitys keskustan katuverkon tavoitteellisesta rakenteesta. Luokituksen taustalla on ajatus, että kullakin kadulla tulee olla käytön ja merkityksen mukainen muoto. Nykyisellään Mikkelin keskustan kadut näyttävät pitkälti yhtene-viltä, oli kyseessä sitten vilkasliikenteinen pääkatu tai hiljainen kokoojakatu.

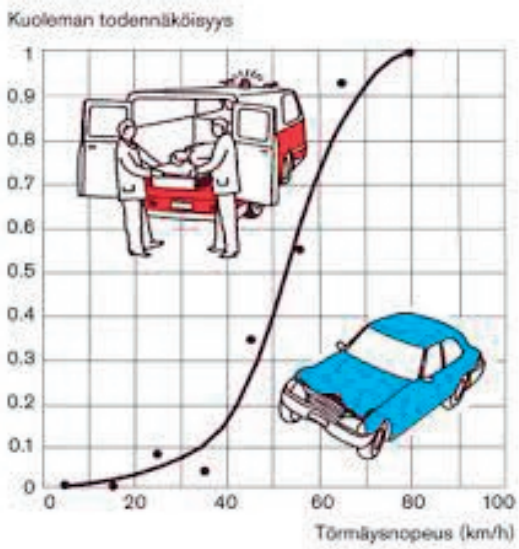
Hidaskeskustan ajatus on se, että keskustan läpiajoliikenne ohjataan kävelypainotteista aluetta ympäröivälle keskustakehälle. Tämä mahdollistaa autoliikenteen läpiajolta rauhoitetun hidasryt-misen liikenteen ydinkeskustassa. Verkko on muodostettu seuraa-vin periaattein:

- Valitaan loogiset ja helposti tunnistettavat katutyypit, jotka perustuvat toiminnallisuuteen ja liikkumisvyöhykkeeseen.
- Muodostetaan keskustaan kävelypainotteinen alue, jota ympäröi keskustakehä.
- Kävelypainotteisen alueen sisään toteutetaan kävelykatualueet (keskustan sydän).
- Keskustakehän ulkopuolinen alue toteutetaan ns. hidasalueena, jolla nopeusrajoituksia alennetaan.
- Liitetään autoliikenteen pääkadut keskustakehään.
- Kytetään pysäköinti lähelle kehän sisääntulopisteitä.
- Linjataan suorat pyöräliikenteen pääreitit keskustaan pääkatuverkkoa myötäillen.
- Lisätään yhteyksiä täydentävä pyöräliikenteen alueverkko.
- Sovitetaan bussiliikenne rakenteeseen sopivaksi.

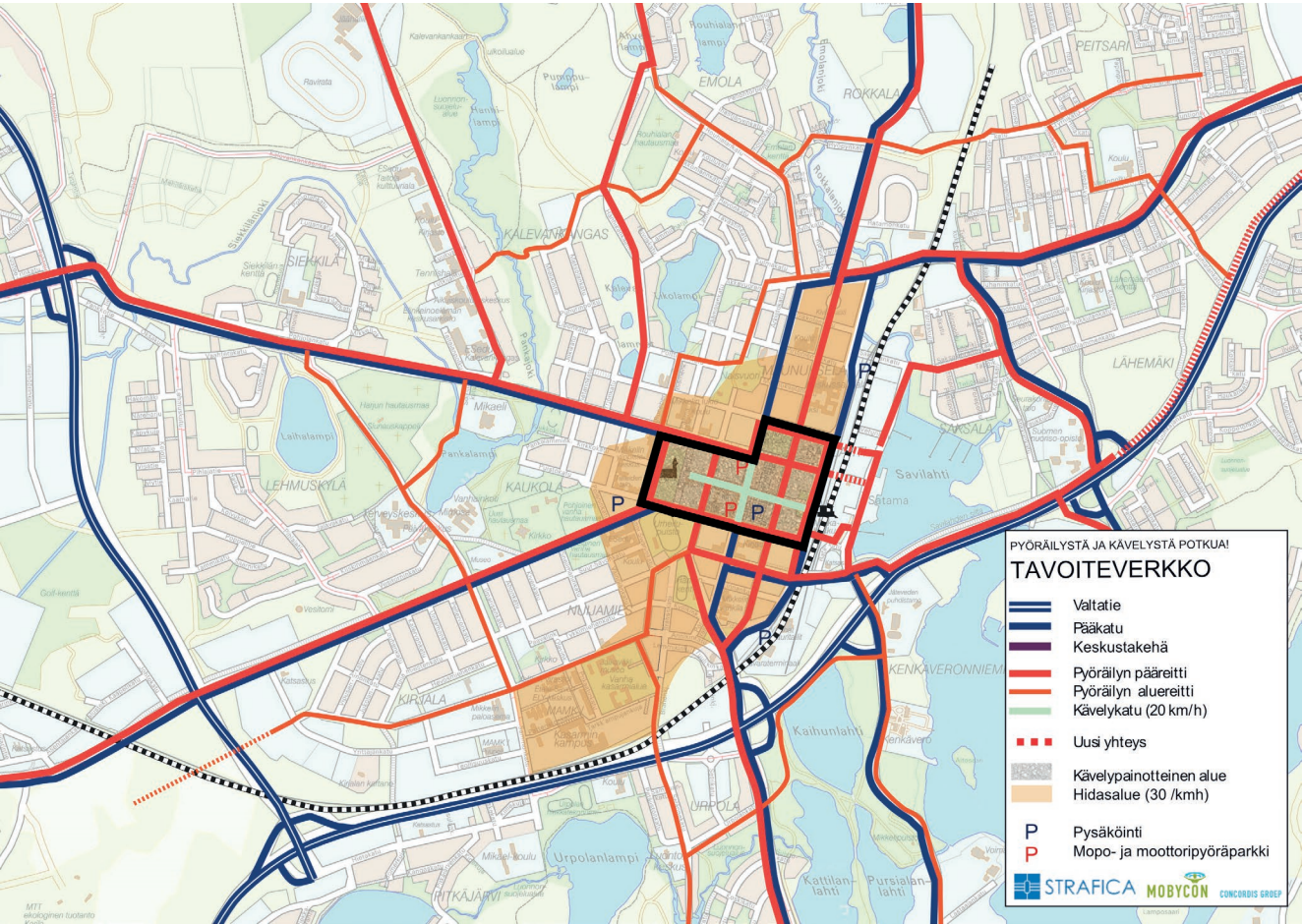
Liikenneverkon toiminnallisuuteen liittyy keskeisesti myös pysäköinnin hallinta. Julkinen tila tiheään rakennetuilla alueilla on arvokkaampaa sosiaalisesta, ekonomisesta ja ympäristöllisestä näkökulmasta, jos se käytetään johonkin muuhun kuin maksut-tomaan autojen pysäköintiin. Kuten muitakin rajallisia yhteisiä hyödykkeitä, tulisi pysäköintitilaa hallita hinnoittelulla. Maksulli-sen pysäköinnin tehostamista voidaan hyödyntää myös niin, että pysäköinnin hallinnasta saatua liikevaihtoa hyödynnetään kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

TOIMENPITEITÄ

- Hyväksytään Mikkelin kävelykeskustan ja jalan-kulkupainotteisen keskustavyöhykkeen periaate.
- Toteutetaan jalankulkukeskusten ympärille ilmeeltään tunnistettava sujuvan autoliiken-teen keskustakehä läpiajoliikenteen vähentä-miseksi keskustassa.
- Rauhoitetaan keskustakehän sisäpuolella autoliikennettä 30 km/h aluenopeusrajoituk-sella. Jalankulkupainotteisella keskustavyöhyk-keellä nopeusrajoitus pääkatujen ulkopuolella on niin ikään 30 km/h.
- Ohjataan keskustan läpi kulkeva autoliikenne keskustakehälle (kadunvarsipysäköinnin rajoit-taminen, keskitettyjen pysäköintiratkaisuiden suunnittelu ja tiettyjen katuosuuksien katkai-seminen autoliikenteeltä)
- Rajoitetaan kadunvarsipysäköintiä keskustan hidasalueella.
- Keskustan ydinalueella Porrassalmenkatua, Savilahdenkatua, Raatihuoneenkatua ja Mikon-katua kehitetään pyöräilypainotteisina katuina, joilla liikennejärjestelyt tukevat pyöräliikenteen priorisointia.
- Toteutetaan alhaisen nopeusrajoituksen edellyttämiä muita liikenteen rauhoittamiskei-noja (korotetut liittymät, kavennukset, suoja-tiesaaarekkeet, nopeusnäyttöjä isommille kaduille)
- Tehdään keskustan liikenne- ja pysäköintijär-jestelyistä periaatetta tarkentava yleissuunni-telma.



KUVA 23. Ajonopeuden vaikutus jalankulkijan kuoleman todennäköisyyteen (Kuvitus Pasanen)



Laajennetaan ja kehitetään kävelyalueita

Hyvä jalankulkuympäristö on viihtyisä ja turvallinen. Ympäristön tulisi yksiselitteisesti viestittää jalankulkijalle, missä on hänen paikkansa. Jalankulkijan täytyy saada olla omilla ajatuksissaan, leikkiä tai puhua puhelimeen. Kävelyreitit varrella tulisi olla paikkoja, joissa levätä ja rentoutua, mikä parantaa sosiaalista turvallisuutta ja lisää viihtyisyyttä.

Nykyisin Mikkelin keskustan kävelyalue muodostuu Hallitustorista sekä Hallituskadun kahden korttelivälin osuudesta Porrasalmenkadun ja Mikonkadun välillä.

Kävelypainotteisen alueen rakentamisessa huomioidaan aina esteettömyyden vaatimukset. Kävelyalueelle saapumisen tulee olla turvallista ja miellyttävää, ja yhteydet autoliikenteen pääväylien yli tulee toteuttaa kävelyn ja pyöräilyn ehtoilla.

Parannetaan keskustan pyöräväylät jatkuviksi ja sujuviksi

Nykytilanteessa pyörätiet katkeavat mm. Savilahdenkadulla, Maaherrankadulla ja Raatihuoneenkadulla juuri ennen saapumista ydinkeskustaan. Verkon epäjatkuvuus aiheuttaa paitsi sujuvuus- myös turvallisuusongelmia, koska liikenneympäristö ei ilmennä loogisesti pyöräilijän paikkaa.

TOIMENPITEITÄ

- Kehitetään Maaherrankatua välillä Savilahdenkatu – Raatihuoneenkatu kävelykatuna.
- Jatketaan nykyistä Hallituskadun kävelykatua Ristimäenkadulle.
- Hidasalueelle suunnitellaan sujuvat ja turvalliset tienlytykset jalankulun ehtoilla.

TOIMENPITEITÄ

- Korjataan keskustan kriittisimmät pyöräliikenteen yhteyspuutteet joko erillishankkeina tai katusaneerausten yhteydessä.
- Pyöräliikenne erotellaan keskustassa ja pyöräliikenteen pääväylillä aina kävelystä.
- Tarkistetaan voimassa olevat asemakaavat ja katusuunnitelmat, jotka liittyvät pyöräliikenteen pääreitteihin, ja kartoitetaan suurimmat muutostarpeet.
- Laaditaan viitoitus- ja opastussuunnitelma pääpyöräilyverkolle.



KUVA 27. Pyörätieverkon merkittävimmät epäjatkuvuuskohdat (punaisella) nykytilanteessa.



Ennen



Jälkeen



Kehäkatu

(esimerkkinä Savilahdenkatu)

Kehäkadun nopeakäyttö on 40 km/h. Kehän sisäpuolelle toteutetaan kaksisuuntainen kävelystä ja autoliikenteestä erotettu pyörätie. Pysäköinti voidaan sallia tapauskohtaisesti kehäkadun sisäpuolella, jotta kävelykeskustan saavutettavuus autolla säilyy. Tällöin pysäköinti erotetaan välikaistalla (puita, pensaita, valaisimia) pyöräilystä. Kävelykeskustaan vievät kadut toteutetaan kehäkadun liittymissä korotettuina.

Ennen



Jälkeen



Pyöräilyn pääreitti jalan- kulkupainottei- sella alueella (esim. Mikonkatu)

Katu toteutetaan ns. jaettuna hidaskatuna, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h eikä keskiviivaa tehdä. Kadun tavoiteleveys on 6,0 metriä eli nykyistä kapeampi. Autoliikennettä hidastavina elementteinä voidaan lisäksi käyttää toispuoleisesti vaihtuvaa kadunvarsipysäköintiä (pysäköinti vähenee) ja hidastetyssyjä erityisesti vilkkaissa jalankuylityksissä. Esimerkiksi Hallituskadun risteys korotetaan leveänä suojatien kohdalla. Valo-ohjausta ei tarvita, jotta jalankulkijat ovat etuoikeutettuja aina.

Pyöräilyn pääreitti ja bussikatu kävelykeskustan ulkopuolella (esim. Porrassalmenkatu)

Pyöräiliikenne on etusijalla, mikä voidaan toteuttaa ns. pyöräkatuna. Pyöräily on keskellä katua ja autojen pysäköinti kadun varressa. Kadun leveys on 5,5 metriä. Pyöräväylä korostetaan esimerkiksi punaisella asfaltilla (4,0 metriä), jonka reunalle tulee 0,75 metrin kivetyks. Pyörä voidaan ohittaa vain, jos vastaantulevia ei ole.

Ennen



Jälkeen



Pidetään pyöräliikenteen pääreitit ympäri vuoden kunnossa

Pyöräilyn pääreitit tulee olla ympäri vuoden asianmukaisessa kunnossa. Nykyisin valtaosa Mikkelin kantakaupungin kevyen liikenteen verkosta kuuluu kunnossapitoluokituksessa korkeimpaan I-luokkaan.

Tämä tarkoittaa, että väylällä hyväksytään kuivaa irtolunta 4 cm. Jos tämä ylittyy, on toimenpideaika mahdollisimman pian ja ennen vuorokauden liikenteen huipputunteja (klo 7 ja 16) tai neljän tunnin kuluessa avarustarpeen syntymisestä. Nuoskalumi tulee poistaa mahdollisimman nopeasti luokasta riippumatta. Kevyen liikenteen väylät tulee aurata ennen vastaavan kunnossapitoluokan ajoratoja.

TOIMENPITEITÄ

- Talvihoidon laatuvaatimukset ja työmenetelmät (toimenpidekriteerit ja -ajat) tarkistetaan erityisesti lumenpoiston ja liukkaudentorjunnan osalta.
- Nostetaan pyöräliikenteen pääverkon vaatimuksia sujuvan talvipyöräilyn edellyttämälle tasolle.
- Kävely- ja pyöräliikenteen väylät tulee aurata ennen vastaavan kunnossapitoluokan ajoratoja ja lisäksi huolehtia, ettei pyöräliikenteen pääreittejä käytetä edes tilapäisesti lumitiloina.
- Laaditaan Mikkelin keskustaajaman pyöräteistä talvihoitokartta, joka laitetaan kaupungin nettisivulle asukkaiden nähtäväksi.
- Toteutetaan mobiilisovelluksena väylien hoitoon ja kuntoon liittyvä karttapalautejärjestelmä. Palautejärjestelmän kautta saatu tieto ja toimenpiteen käsittelytilanne koostetaan internet-palveluun asukkaiden nähtäväksi.
- Toteutetaan reaaliaikainen talvihoitotoimien seurantajärjestelmä (vrt. latukone)
- Tehostetaan talvihoidon ja kunnossapitotöiden yhteistyötä ja valvontaa erityisesti urakka-alueiden rajojen hoidossa sekä varmistetaan pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä yhtenäiset käytännöt.
- Tarkistetaan kaduilla ja maanteillä tehtävien töiden liikennejärjestelyjen ohjaamiseen ja valvontaan liittyvät toimintamallit ja parannetaan siihen liittyvää viestintää. Hyödynnetään myös näiden valvontaan karttapalautejärjestelmää.
- Tiukennetaan erityisesti kävelykeskustan ja pyöräliikenteen pää- ja aluereittien työmaakohtien jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen ja jälkihoidon valvontaa ja laiminlyöntien sanktiointia.

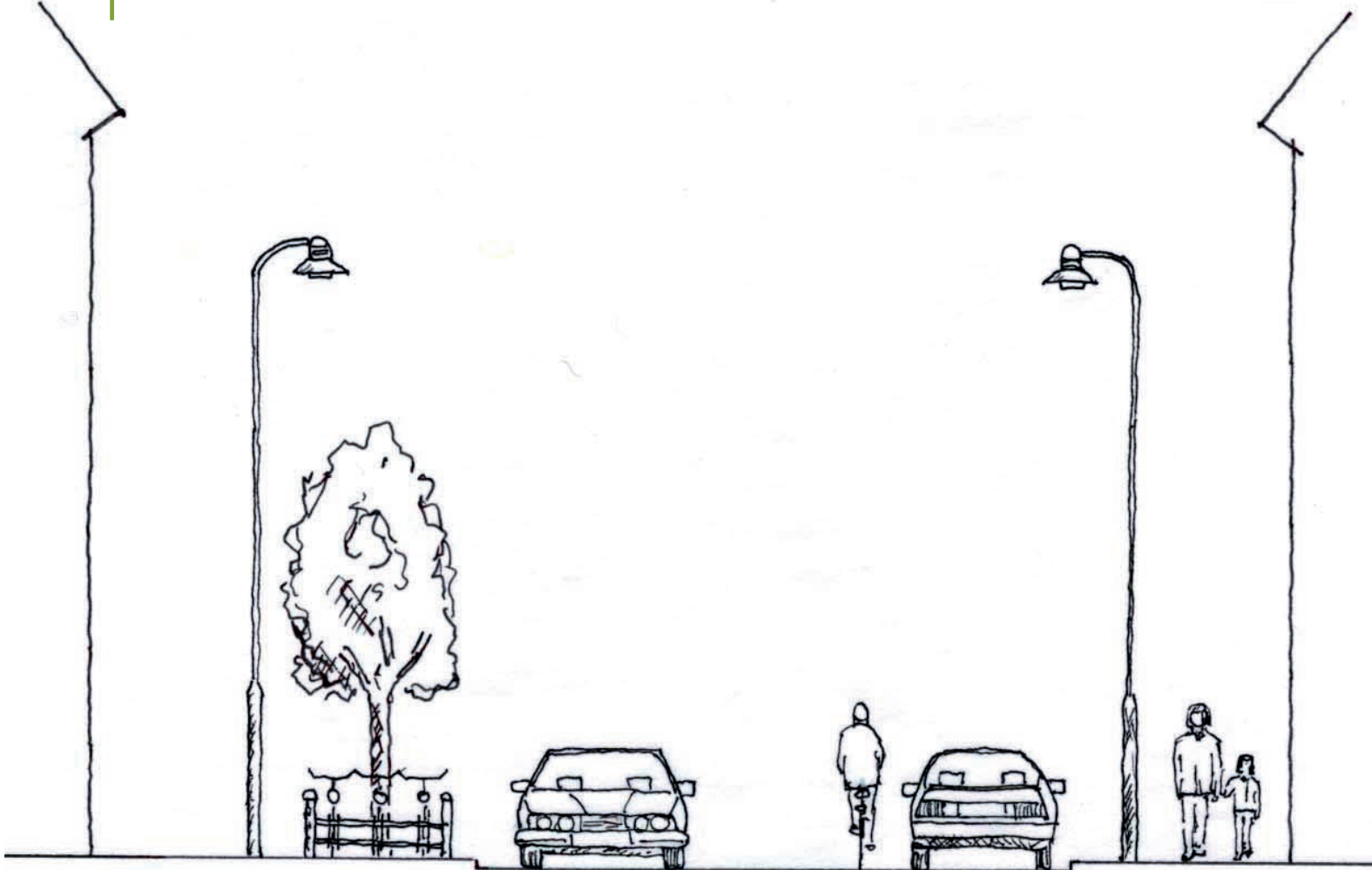


Huonosti hoidetun Kävely- ja pyöräliikenteen väylän esimerkki.



Hyvin hoidetun Kävely- ja pyöräliikenteen väylän esimerkki.

Asiointimahdol- lisuuksien parantaminen



Toteutetaan riittävästi laadukkaita paikkoja pyörien pysäköintiin

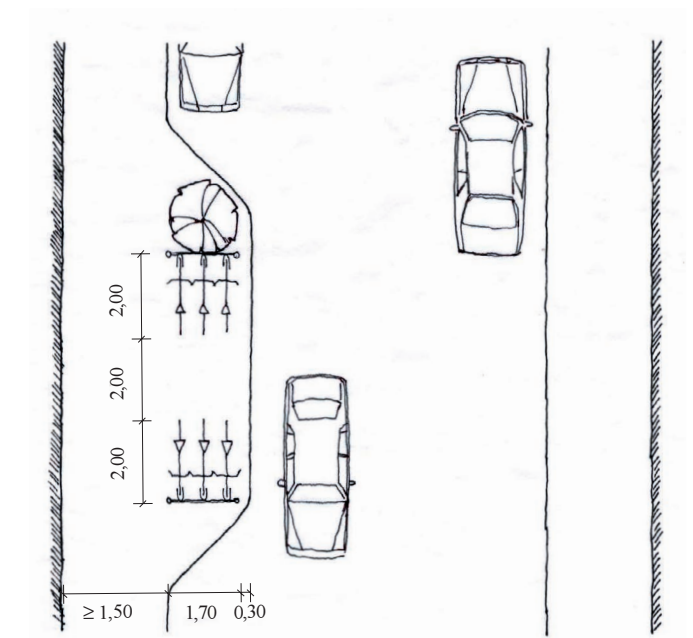
Laadukkaat pyöräpysäköinnin järjestelyt ja niiden sijoittelu tarpeiden mukaisesti ovat selkeä merkki liikennemuodon arvostuksesta, mutta samalla myös pyöräilyn määrää lisäävä tekijä. Henkilöautoliikenteen pysäköintiin on perinteisesti kiinnitetty paljon huomiota, mutta pyöräpysäköinti on jäänyt vähemmälle huomiolle.

Mikkelissä ei ole kaupungin kattavaa suunnitelmaa siitä, miten ja millä aikataululla pyöräpysäköintiä kehitetään eri alueilla ja kuka toteuttamisesta on vastuussa. Uusien pyörätelineiden sijoittelu ei ole ollut suunnitelmallista, vaan tyypillisesti reagoitua eteen tulleisiin tarpeisiin. Mikkelin keskustauudistuksessa on pyöräpysäköinti otettu ja tavoitteellisesti huomioon, mikä on hyvä alku jatkoon kannalta.

Henkilöautojen pysäköinnin vaatimaan tilaan nähden pyöräpysäköinti on huomattavan kustannustehokasta. Yhden henkilöauton pysäköintiin vaatimaan tilaan saadaan mahtumaan vaivatta kymmenen pyörää.

TOIMENPITEITÄ

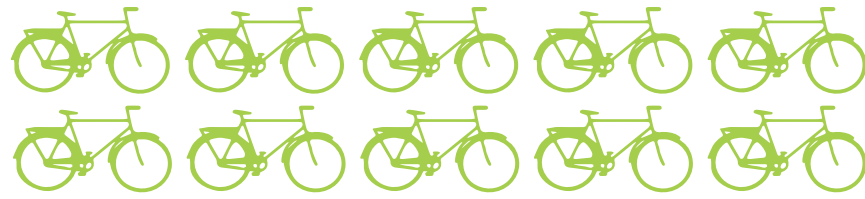
- Tehdään uusien pyörätelineiden sijoittelu suunnitelmallisesti ja tarjotaan riittävästi laadukkaita paikkoja pyörien pysäköintiin.
- Osa kadunvarsipaikoituksesta muutetaan pyöräpysäköinniksi. Kaupunki varaa keskustan alueelta kaksi kadunvarren pysäköintiruutua pyöräpysäköinnille.



KUVA 28. Esimerkki kapealla kadulla kadunvarsipysäköinnin hyödyntämisestä myös pyöräilyyn (Lähde: Cykelparkerings-handbok för Malmö)



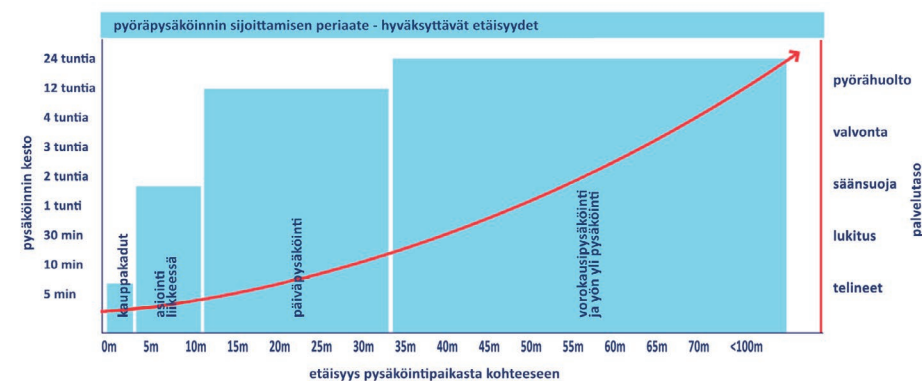
1 auto



10 polkuyörää



Cyclehoop Parkkiruututeline sopii pysäköintiruutuun. Autoprofiilin muoto ja koko viestittävät hausalla tavalla, että yhden auton paikalle mahtuu 10 polkupyörää. Suomessa näitä on jo Helsingissä ja Tampereella.



KUVA 29. Pyöräilijän hyväksymä etäisyys pysäköintipaikalta kohteeseen sekä erityyppisissä pysäköinnissä tarvittava palvelutaso (Lähde: jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluohje, liikennevirasto)

Laadukkaan pyöräpysäköinnin ominaisuuksia:

Pyöräpysäköinnin tulee olla helposti käytettävää.

Pysäköinnin tulee olla helppoa, nopeaa ja sujuvaa, jotta se toimii tehokkaasti osana pyöräliikenteen matkaketjua.

Pyöräpysäköinnin tulee sijaita mahdollisimman lähellä kohdetta.

Pyörällä pitää päästä lähemmäs määränpään ovia kuin autolla tai joukkoliikenteellä. Tästä voidaan hieman poiketa pitkäaikaisen pysäköinnin osalta, mikäli se on korkealaatuista ja houkuttelevaa.

Pyöräpysäköinnin tulee sijaita tulosuunnasta katsottuna ennen kohdetta.

Tällöin pyörällä ei tarvitse ensin ohittaa kohdetta ja sen jälkeen kävellä takaisinpäin. Pyöräpysäköintiä sijoitettaessa tulee kohteesta riippuen huomioida useita eri tulosuuntia. Pysäköintialueen tulee olla helposti ja intuitiivisesti löydettävissä, yleensä ilman opasteita.

Pyöräpysäköinti pitää mitoittaa oikein kohteeseen.

Pysäköintitarvetta mitoitettaessa kannattaa tehdä laskentoja pyörämääristä ja seurata pyörien määrää ja sijoittumista telineisiin. Pysäköintipaikka kannattaa suunnitella niin, että sitä voidaan laajentaa tarvittaessa.

Pyörätelineiden tulee olla laadukkaita ja turvallisia.

Tärkein ominaisuus pyörätelineelle on, että se tukee pyörää eikä väännä sitä. Telineen tulee myös olla riittävän väljä pyörän kiinnittämiseksi helposti ja nopeasti ja parhaimmillaan tarjota myös runkolukitusmahdollisuus. Lisäksi etenkin pitkäaikaisen pysäköinnin olisi hyvä suojata säältä.

Pyöräpysäköinnin pitää olla monipuolista.

Erityisesti joukkoliikennekohteissa tulee tarjota sekä laadukkaita ja turvallisia pysäköintipaikkoja hieman sivussa että nopeasti lähellä kohdetta käytettävissä olevia telineitä. Lisäksi tavarapyörät ja pyörien perävaunut vaativat omat tilansa.

Pyöräparkin kunnossapidosta on huolehdittava.

Riittävän väljästi mitoitettu ja oikein sijoitettu pyöräpysäköinti on helppo pitää puhtaana ja lumettomana. Pysäköintikatos vähentää kunnossapidon tarvetta.

Julkiset ja yksityiset palvelut tukemaan asiointia kävelen ja pyörällä

Mikkeliläisten arjen matkoista yli kolmannes on puhtaasti ostos- ja asiointimatkoja. Lisäksi vapaa-ajan matkoihin, joita kaikista matkoista on lähes kolmannes, liittyy usein myös sekä julkisten että yksityisten palveluiden käyttöä.

Varsin yleinen ja pinttynyt uskomus on, että autolla keskustaan saapuvat asiakkaat käyttävät enemmän rahaa ostoksiinsa. Niin ulkomaisissa kuin kotimaisissakin tutkimuksissa on havaittu, että kävelijöiden ja polkupyörällä saapuvien ostovoima on vähintään yhtä suuri kuin autoilevien - vaikka kävelijät ja pyöräilijät voivat kerralla käyttää vähemmän rahaa ostoksiinsa, he poikkeavat autoilijoita useammin ostoksille.

Toinen mielenkiintoinen seikka on, että useiden tutkimusten mukaan kauppiaat arvioivat pyöräilevien ja kävelen saapuvien asiakkaiden osuuden todellista pienemmäksi. Tästä on tutkimustietoa mm. Tampereelta:

Liikevaihdon kannalta henkilöautotiheyttä tärkeämpi on lompakkotiheys, joka on suurin siellä, missä on runsaasti kävelijöitä. Varsinkin kaupungin ydinkeskustassa on kustannustehokasta suosia kävelijöitä, sillä ahtaassa ympäristössä kävelyväylillä voidaan tarjota autoväyliä huomattavasti suurempi kapasiteetti.

Oleellista on parantaa kävelyn ja pyöräilyn asiointimahdollisuuksia Mikkelin keskustassa ja lisätä keskustan elävöittämistoimia. Katutilaa tulisi hyödyntää monipuolisesti järjestämällä säännöllisesti erilaisia tapahtumia. Pyöräilyn edistämisen hyväksymiseksi on panostettava hyvään ja avoimeen dialogiin yrittäjien keskuudessa. Erityisesti kivijalassa sijaitsevat toimijat ovat tärkeässä roolissa katutasan elävöittämisessä ja samalla pyörällä ja kävelen kulkevien palvelemissa.

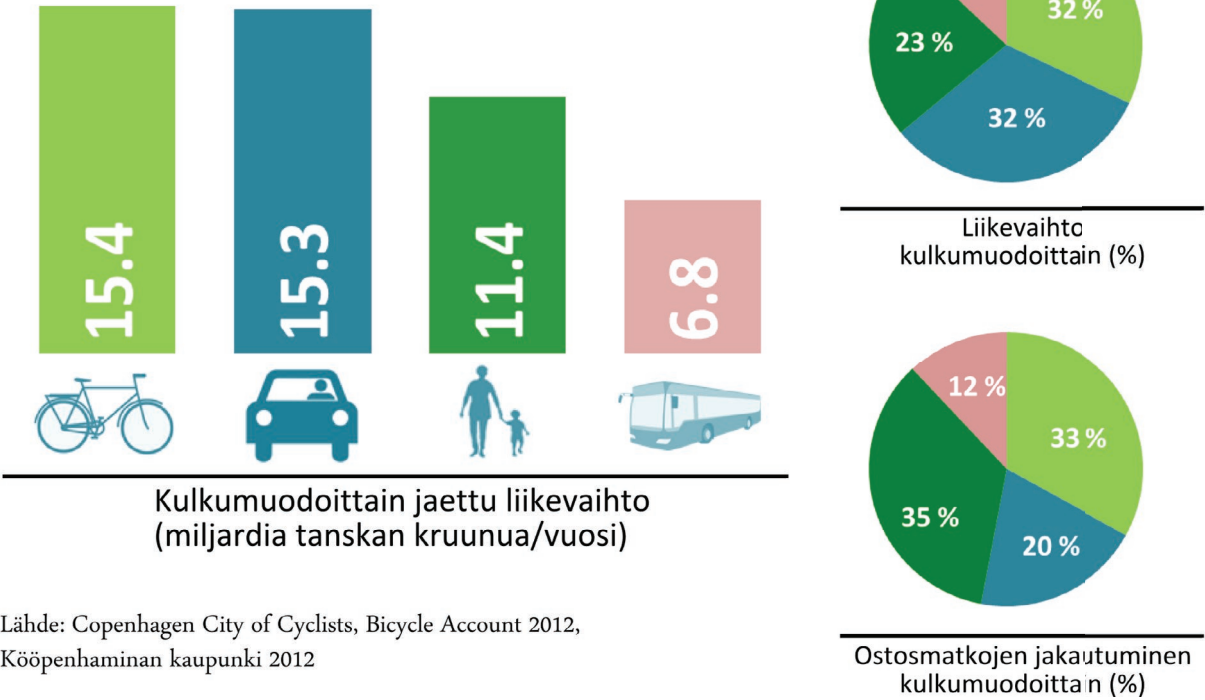
Keskustan saavutettavuutta pyörällä on tärkeää parantaa huolehtimalla yhtenäisistä ja laadukkaista reiteistä. Lisäksi kävelyolosuhteiden parantamisella ja pyöräpysäköinnin kehittämällä tehdään keskustasta aiempaa viihtyisämpi asiointipaikka. Viihtyisä kaupunkikeskusta antaa piristysruiskeen myös matkailulle.

Mikkelin Pyöräilypäivänä (17.9.2015) toivottiin keskustan alueelle lisää pyöräparkkeja, jotta pistäytyminen myymälöihin ja kahviloihin sujuisi helpommin.

TOIMENPITEITÄ

- Kirkastetaan kaupallisille toimijoille kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintaperiaatteet erityisesti viestinnän ja markkinoinnin osalta. Panostetaan tiedotukseen.
- Järjestetään kaupungin, kauppakeskusten (Akseli, Stella) ja muiden keskusta-alueen isompien toimijoiden (Graani, Setri) välinen keskustelutilaisuus pyöräpysäköinnin kehittämisestä ja muista kävelen ja pyörällä saapuvien osuutta kasvattavista toimista.
- Yrittäjä toivottaa pyöräilevät asiakkaat terve- tulleiksi laittamalla Kyllä pyörille-kuvan ikku- naansa. Sosiaalisessa mediassa yritys voi käyttää #kylläpyörille -hashtagia. Kuvan voi ladata osoitteesta: viisaampi.fi/kampanja-kylla-kiitos-pyorille
- Tarjotaan keskeisillä kauppapaikoilla palvelua pyöräilijöille, kuten pyöräkarttoja, pyörähuoltoa, mahdollisuus lainata pyörä- pumppua tai sateella satulansuojia.
- Kehitetään yhteistyössä yrittäjien ja kiinteistön omistajien kanssa huoltoliikenteen järjestelyjä shared space-alueilla.
- Lähdetään liikkeelle kokeillen esimerkiksi pyöräparkkien sijoittelussa laajemmalle alueelle. Osallistetaan yrittäjät kokeilujen suunnitteluun. Selvitetään, millaiset ovat kokeilujen koetut vaikutukset alueen yrittäjien keskuudessa.
- Tarjotaan laadukkaan ja turvallisen pyöräpysä- köinnin yhteydessä pyörähuoltopalvelua.

Kööpenhaminassa kauppojen ja supermarkettien liikevaihdosta pyöräilijöiden ja kävelijöiden osuus on yli puolet ja selvästi suurempi kuin autoilijoiden.



Lähde: Copenhagen City of Cyclists, Bicycle Account 2012, Kööpenhaminan kaupunki 2012

■ Yrittäjien arvio
■ Todelliset osuudet

Lähde: Tampereen asukas- ja päättäjäkysely 2002, Tampereen yrittäjäkysely 2003

Tiedotus ja markkinointi

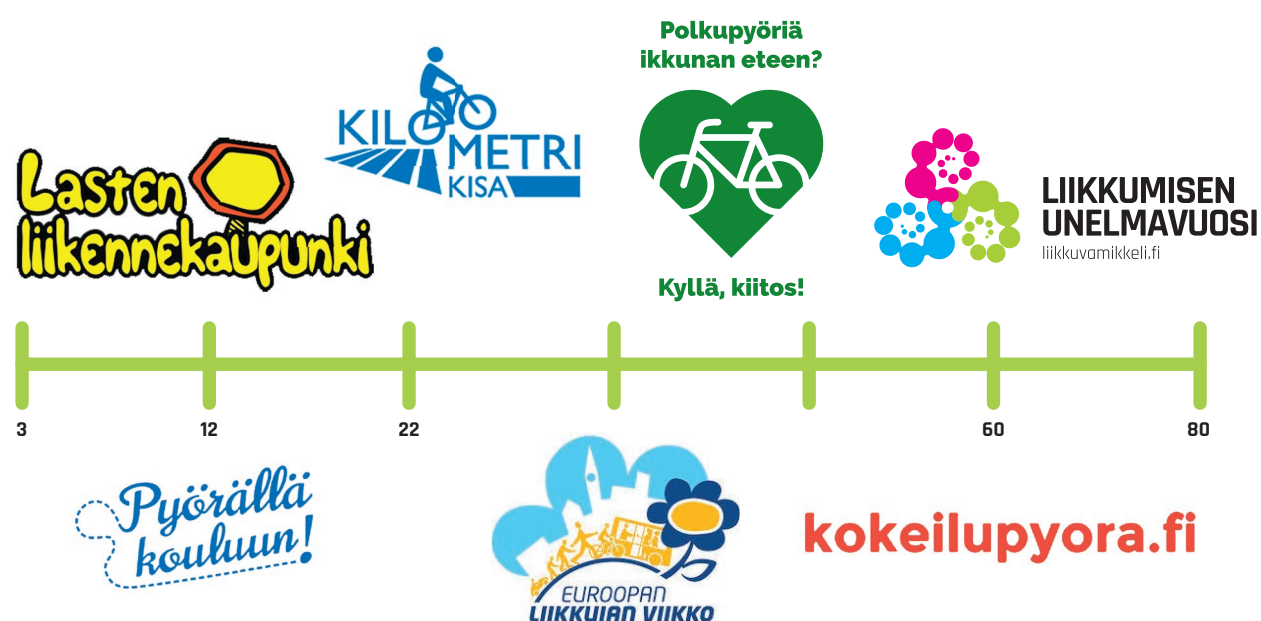
Asuinpaikan ohella elämäntilanne vaikuttaa jokapäiväisiin liikkumisvalintoihin. Asenteilla, arvoilla, kokemuksilla ja totumuksilla on suuri merkitys – henkilöauto valitaan usein kulkuvälineeksi totumuksen vuoksi silloinkin, kun omin voimin liikkumiselle olisi hyvät edellytykset. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen liikkumisessa merkitsee monien kohdalla muutosta totuttuihin liikkumistapoihin, asenteisiin ja elämäntapoihin. Liikkumisen ohjauksen keinovalikoimassa ovat tiedottavat, kannustavat ja rajoittavat toimet. Ensimmäisistä tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista tiedotukseen ja kannustamiseen liittyvillä keinoilla.

- Rohkaiseminen
- Aktivointi
- Palkitseminen

Mikkelissä autoilu on helppoa. Kaupungissa ei ole ruuhkia eikä parkkitilasta ole puute. Kun auto on hankittu, ja se on käytettävissä, se otetaan käyttöön helposti myös niillä matkoilla, joilla sitä ei varsinaisesti tarvittaisi. Asenteisiin voidaan kuitenkin vaikuttaa niin, että esimerkiksi perheen toisen tai kolmannen auton hankinta siirtyy.

Tiedotuksessa ja markkinoinnissa on tärkeää tunnistaa kohderyhmät, keihin halutaan ja voidaan vaikuttaa. Viisasta liikumista edistetään mm. neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä. Toimenpidetyypit voidaan karkeasti luokitella esimerkiksi seuraavasti:

- **Osaaminen (tiedot ja taidot)**
Kasvatus, valistus, tiedotus
- **Motivointi (tuki ja kannustus)**
Rohkaiseminen, aktivointi, palkitseminen



Markkinoinnin suunnittelu ja oma ilme

Kohderyhmätietoinen viestintä on erittäin tärkeää. Vähintään yhtä oleellista on se, että kaikki kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvä tiedottaminen ja markkinointi tehdään yhden brändin ja tunnistettavan ilmeen alla. Sateenvarjomarkkinointi luo yhteisen pohjan koko edistämistyölle, tehostaa työn vaikuttavuutta ja vähentää improvisoidun tai valmistelemattoman markkinoinnin riskejä.

Markkinointi liittyy aivan olennaisesti myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen:

TOIMENPITEITÄ

- Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät tiedotus- ja markkinointitoimet suunnitellaan vuosittain. Suunnittelun ohjauksesta ja ohjelmoinnista vastaa yhteistyöryhmä.
- Suunnitellaan Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle oma ilme ja iskulause (brändi). Hyödynnetään yhteistä ilmettä kaikessa osallistamiseen, motivointiin ja olosuhteisiin vaikuttavien keinojen edistämisessä.



Kohderyhmät

- Työmatkat (työnantajat)
- Koulumatkat (koulutoimi)
- Ostos- ja aisoimatkat (kaupalliset ja julkiset palvelut)
- Vapaa-ajan matkat (harrastukset, tapahtumat)

Toimenpidetyypit:

- Osaaminen (tiedot ja taidot)
- Motivointi (tuki ja kannustus)
- Olosuhteet (infra ja palvelut)

Kohderyhmätietoinen viestintä

Tiedotukseen ja markkinointiin liittyvän toiminnan tavoitteiden tulee olla kirkkaita jo alusta asti. Hyötyjä on arvioitava realistisesti. Paukkuja ei kannata tuhlat tarjoamalla kaikille kaikkea tai liian paljon pienelle ryhmälle. Valmiita konsepteja kannattaa hyödyntää. Eräs tapa erilaisten käyttäjien lähestymiseen on toimenpiteiden suunnittelu iän perusteella.

SEGMENT-projektissa (Liikennevirasto 2015) on muodostettu kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmätietoisien viestinnän työkalu, jossa korostetaan sosiaalisen markkinoinnin menetelmää. Sosiaalisen markkinoinnin lähestymistavasta on hyvä huomata, että se tähtää toiminnan muuttamiseen. Jos kampanjan tavoitteena on vain asenteiden muuttaminen tai tietoisuuden lisääminen, kysymys ei ole sosiaalisesta markkinoinnista.

Markkinoidaan kävelyä ja pyöräilyä työikäisille

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kannattaa, sillä se todistetusti edistää terveyttä. Esimerkiksi säännöllinen työmatkakävely ja -pyöräily vähentävät sairauspoissaoloja, sillä liikkuvat työntekijät sairastavat vähemmän. Yksi sairauspäivä maksaa työnantajalle 240–380 €/päivä (Lehtonen 2010). Säännöllinen liikunta myös lievittää stressiä ja tehostaa työntekeä.

TOIMENPITEITÄ

- Kaupunki toimii esimerkkinä muille alueen työnantajille kannustamalla työntekijöitään kulkemaan työmatkat kävellen tai pyöräillen (työsuhdepyörät, muu taloudellinen tuki, pyörätukioppilaat, valtakunnallisiin teemapäiviin osallistuminen).
- Edistetään Mikkelin kaupungin työmatkasuunnitelman toteutumista (mm. työpaikan pyöräilyolosuhteiden kartoittaminen) ja kannustetaan muita työnantajia omien liikkumissuunnitelmien laadintaan.
- Laaditaan kaupungin henkilöstön sisäiseen viisaan liikkumisen viestintään vuosikello (valtakunnallisista teemapäivistä tiedottaminen, vuodenaikateemat)
- Lyhyitä työasiointimatkoja varten kaupungin työntekijöiden käyttöön hankitaan yhteiskäyttöinen polkupyörä tai sähköpyörä (ensi vaiheessa päätoimipisteeseen Maaherrankadulle)
- Pyöräilyaamiainen tai -brunssi säännöllisesti (esim. Pyörällä töihin -päivän kunniaksi)
- Pyörien huoltopäivä, nastarenkaiden vaihtopäivä, pyöräilyergonomian vinkkejä ym. toistuvia teemapäiviä
- Työpaikan virkistyspäivä pyöräillen tai kävellen, kävelykokoukset
- Järjestetään vuosittain Mikkelin Paras työpaikka pyöräillä-kilpailu

Haaste: Kävele tai pyöräile alle 2,5 kilometrin automatka kerran viikossa!

"Vireys on lisääntynyt. Jaksaa tehdä asioita paremmin ja enemmän."

"Lihaskunto ja vahvuus kasvanut, ja henkinen vireys on lisääntynyt. Myös liikkumishalukkuus noin muuten on lisääntynyt."

"Pyöräily työmatkoilla on selvästi virkistänyt oloa. Töissä on reipas olo pyöräilypäivinä. Jaksaminen on parempaa ja mieli positiivisempi."

Lisää asiointipyöriä kaupungin työpisteisiin

Hankitaan asiointipyöriä kaupungin työpisteisiin työntekijöiden käyttöön. Pyörien hankinnassa ja käytön suunnittelussa on hyvä sopia seuraavista asioista:

Millaisia pyöriä tarvitaan? Hyvässä työpaikkapyörässä on tukeva tavarateline tai tilava kiinteästi asennettu etukori. Osa pyöristä voi olla sähköavusteisia.

- Missä pyöriä säilytetään? Esimerkiksi kiinteistön ala-aula tms. tila, jossa pyörä on turvassa, suojassa sateelta ja lumelta ja vaivattomasti käyttöön otettavissa.
- Miten pyörä varataan? Onko avaimen luovuttajalla varauskirja vai käytetäänkö sähköistä varauskalenteria?
- Keneltä avaimen saa? Työntekijä, joka on enimmäkseen paikalla, esimerkiksi kiinteistön vahtimestari on luonteva taho.
- Miten korjaukset hoidetaan? Puhjennut kumi on yleisin korjaustarve. Pistosuojatut renkaat ovat hyvä vaihtoehto. Akuuteista korjaustarpeista tulee sopia.
- Kuka hoitaa kausihuollon? Pyörän puhdistaminen, ketjujen voitelu, huonokuntoisten osien vaihtaminen jne. Kannattaa sopia yhteistyöstä paikallisen pyöräliikkeen kanssa.



Turvataan lapsille itsenäisen liikkumisen mahdollisuudet

Lasten ja nuorten lihavuus on jopa kolminkertaistunut Suomessa 1970-luvulta lähtien, mihin merkittävimpiä syinä ovat epäsuotuista ruokavalio ja fyysisen aktiivisuuden puute. Suositusten mukaan kouluikäisten lasten (7-18-vuotiaat) pitäisi liikkua päivittäin 1-2 tuntia reippaasti ja monipuolisesti.

Lapset on tärkeä saada liikkumaan, sillä liikuntasuositusten noudattaminen ehkäisee tehokkaasti lihavuuden kehittymistä nuorilla ja lisäksi oppilaiden keskittymiskyky koulupäivänä paranee. Onkin tärkeä kiinnittää erityistä huomiota koulumatkojen käveltävyyteen ja pyöräiltävyyteen (matkan pituus, turvallisuus, houkuttelevuus) sekä näiden yleiseen edistämiseen oppilaiden keskuudessa.

TOIMENPITEITÄ

- Tutkitaan kävelyn ja pyöräilyn nykytila ja kehittämispotentiaali peruskouluissa (kevyt kysely) ja laaditaan koulukohtaiset tavoitetilat ja toimenpidesuosituks (vrt. koulun liikkumis-/liikenneturvallisuussuunnitelmat) Mallin ei tarvitse olla raskas.
- Kannustetaan ja avustetaan kouluja ja seuroja ottamaan käyttöön valmiita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintamalleja ja materiaaleja (mm. pyöräilevät ja kävelevät koulubussit, lasten pyöräilykoulut, pyöräilymerkki/-ajokortti, koululaisten kilometrikisa, liikennekäärmepeli, jne.)
- Laaditaan kouluille vuosittain pyöräilyviikon ja liikenneturvallisuusviikon valmiit toiminta-ideat ja materiaalit yhteistyössä Liikenneturvan kanssa.
- Kannustetaan ja avustetaan paikallisia vanhempainyhdistyksiä ja muita järjestöjä (MLL, 4H) toteuttamaan suojatiepäivystyksiä ja muita koulumatkojen turvallisuuteen liittyviä tempauksia
- Laaditaan koulujen käyttöön tiedote/esite vanhempien kanssa käytävään vuoropuheluun koskien koulumatkan kulkemista omin voimin (tavoitteena siis vähentää turhaa saattoliikennettä, tiedote voisi mennä vaikka Wilman kautta)
- Pyörien kuntotarkastukset, pyörän huollon opetus, pyörien turvamerkinnot
- Välitetään paikallisille urheiluseuroille tietoa Turvallisesti harrastuksiin esitteestä ja kävelivistä ja pyöräilevistä "harrastusbusseista"

Kaupunkilaiset ja laaja yleisö

TOIMENPITEITÄ

- Lisätään kävelyn ja pyöräilyyn liittyvää tiedotusta valittujen tiedotuskanavien kautta (nettisivut, sosiaalinen media) ja yhteistyössä paikallismedian kanssa. Ensi vaiheessa voidaan hyödyntää valtakunnallisten teemaviikkojen uutisvirtaa ja Liikenneturvan kävelyä ja pyöräilyä koskevia tiedotteita sekä kertomalla ajankohtaisista kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimista (Kilometrikisa, Talvikilometrikisa, Auton vapaapäivä jne.)
- Kaupunki järjestää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa kampanjoita ja teemapäiviä pyöräilyn lisäämiseksi.
- Arkipyöräilyn peruskurssit (myös eri ikäryhmille ja maahanmuuttajille), katuajokurssit
- Pyöräilyn edistämisen kunniainintojen jakaminen, vuoden pyöräilijän valinta
- Järjestetään suojatiekäyttämiseen liittyviä tempauksia (ml. tiedotus) yhdessä paikallisten sidosryhmien kanssa. (mm. Sinä teet suojatien kampanja, suojatiepäivystykset, liikennevalojen noudattamisen tarkkailut, jne.)
- Järjestetään heijastimen ja pyörän valon käyttöön liittyviä tempauksia (ml. tiedotus) yhdessä paikallisten sidosryhmien kanssa. Hankitaan heijastimia (ja pyörän valoja) tempauskäyttöön.

Aktivoidaan ikäihmiset liikkumaan omin jaloin

Senioriväestön kohdalla pyritään tekemään liikkumisesta omin voimin helppoa sekä rohkaisemaan laajentamaan elinpiiriä kävelyn ja pyöräilyn keinoin.

TOIMENPITEITÄ

- Järjestetään ikäihmisille erilaisia kursseja kävelystä ja pyöräilystä sopivien sidosryhmien (Liikenneturva yms.) kanssa, mm. Seniorit satulaan, Pysy pystyssä jne.
- Tehdään yhteistyötä kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmän ja vanhusneuvoston kanssa.

Pyörämatkailu

TOIMENPITEITÄ

- Kannustetaan matkailukeskuksia ja majoitusliikkeitä (mm. Visulahti) hankkimaan laina- ja vuokrapyöriä matkailijoiden käyttöön. Tavoitteena on, että turistin olisi mahdollisimman helppo saada pyörä käyttöönsä ja päästä polkien tutustumaan kaupunkiin.
- Laaditaan yleisesite/kartta Mikkelin seudun pyöräilymahdollisuuksista ja palveluista (kaupunkialue, pitkät matkat, maastopyöräily, jne.) joka jaetaan mm. laina-/vuokrapyörien yhteydessä.
- Suunnitellaan ja brändätään 2-3 pyörämatkailureittiä (rengasreittejä)



Seuraavat polkaisut

Edistämishjelma pyrkii tarjoamaan monipuolisen katsauksen erilaisiin teemoihin, joihin vaikuttamalla Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita saadaan kohennettua niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikajänteellä. Suunnitelmassa on esitetty yhteensä yli 80 toimenpidettä tai tehtävää, joilla kävelyn ja pyöräilyn suosiota voidaan nostaa voimistuvalla kasvuuralle. Siten suunnitelma muodostaa useaksi vuodeksi keskeisen työkalun Mikkelin kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle.

Suunnitelman ensisijainen tehtävä on toimia työohjelmalla tarkistuslistana jatkuvalla kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle, jota koordinoimaan on esitetty perustettavaksi kaupunginjohtajan nimeämä kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä. Työryhmän on tarkoitus valvoa ja ohjata kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteutumista jatkuvana toimintana. Lisäksi se suunnittelee, valmistelee, koordinoi ja toteuttaa vuosittain viestintään ja markkinointiin liittyviä toimenpiteitä sekä huolehtii kävelystä ja pyöräilyä edistävien suunnitteluperiaatteiden toteutumisesta.

Kaikilla edistämishjelmassa kuvatuilla rintamilla ei ole mielekästä yrittää edetä samanaikaisesti. Myös toimenpiteiden toteutettavuus ja kustannukset vaihtelevat suuresti – osa esitetyistä toiminna on luonteeltaan jatkuvaa toimintaa, mutta valtaosa edellyttää jonkinasteista valmistelua ja jatkosuunnittelua. Erityisesti keskustan liikenneverkon uudelleenjäsentely edellyttää lisäselvityksiä ja -suunnittelua.

Esitetyistä toimenpiteistä luonteeltaan jatkuva toimintaa edustavat:

- Kaavaratkaisujen arviointi kävelyn ja pyöräilyn kannalta sekä vyöhykejattelun hyödyntäminen maankäytön suunnittelussa
- Viestintään ja markkinointiin liittyvät toimet, jotka suunnitellaan vuosittain painottamalla eri kohderyhmiä

Kustannuksiltaan suurempien kokonaisuuksien jalkauttamiseksi on työryhmässä noussut esiin halu valmistella ja toteuttaa Mikkelissä erilaisia kokeiluja, joiden kautta saadaan kustannustehokkaasti tuntumaa toimenpiteiden soveltuvuudesta ja vaikuttavuudesta mikkeliläisissä olosuhteissa. Pienimuotoisten rohkaisevien kokeilujen myötä voidaan perustellusti ottaa seuraava askel eteenpäin. Esimerkiksi Keski-Euroopassa suositaan vahvasti ns. kokeilukulttuuria, johon liittyy olennaisesti asukkaiden ja muiden sidosryhmien osallistaminen toimivuudeltaan ja hyväksyttävyydeltään parhaiden käytäntöjen löytämiseksi.

Seuraavassa on kuvattu alustavasti keskeisimpiä lähivuosien askelmerkkejä, jotka palvelevat edistämishjelman toteutumista.

VUONNA 2016

- Mikkelin sitoutuu kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen hyväksymällä tämän suunnitelman sekä linkittämällä se nykyisiin ohjelmiin
- Kaupunginjohtaja nimeää kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmän, jolle tehdään toimintasuunnitelma ja tavoitteet vuodelle 2016
- Suunnitellaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle oma ilme
- Pyöräiliikenteen pääreitit merkitään yleiskaavaan
- Kokeilujen kartoitus ja suunnittelu (pyöräilyn edistäminen työikäisten keskuudessa, kävelyalueiden laajentaminen, pyöräilyn sujuvuus keskustassa)
- Suunnittelutarpeiden kartoitus ja ohjelmointi (pyöräiliikenteen pääreittien epäjatkuvuus, keskustan liikenneverkko, pyöräpysäköinti)
- Mikkelin kaupungin työntekijöiden liikkumissuunnitelma

VUONNA 2017

- Aloitetaan Pyöräilyn edistäminen kaupungin työntekijöiden keskuudessa -kokeilu hankkimalla muutama työasiapyörä kaupungin työntekijöiden käyttöön
- Julkaistaan Mikkelin pyöräilykartta netissä ja paperiversiona
- Kävelyn ja pyöräilyn seurannan suunnittelu ja ohjelmointi
- Aloitetaan jalankulku- ja pyöräiliikennelaskennat
- Tarkistetaan pyöräilyn talvihoitovaatimukset
- Pyörämatkailun edistämismahdollisuuksien kartoittaminen
- Kokeilujen suunnittelu ja toteutus (esim. pyöräilyn sujuvoittaminen keskustassa, talvipyöräilyn laatureitti, kävelykeskustan laajentaminen, pyöräpysäköinti)
- Suunnitelmavalmiuden kohottaminen (pyöräiliikenteen pääreittien epäjatkuvuus, keskustan liikenneverkko)
- Keskustan liikenneverkon yleissuunnitelma/liikennesuunnitelman valmistelu ja käynnistäminen

VUONNA 2018

- Julkaistaan ensimmäinen pyöräilykatsaus
- Kävelykeskustan laajentamisen ensimmäinen vaihe
- Pyöräilyn talvihoitovaatimusten täytäntöönpano
- Keskustan liikenneverkko- ja pysäköintisuunnitelman hyväksyminen
- Pyöräiliikenteen pääreittien opastus- ja viitoitus-suunnitelma valmis
- Jatketaan kokeiluja

VUODET 2019 - 2025

- Keskustan liikennejärjestelyiden toteuttaminen

5

Vaikutukset



Liikkuminen ja liikkumisen tasa-arvo

Liikennesektorilla on asetettu tavoitteeksi kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen. Tällä tavoitteellaan nykyistä parempaa liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja taloudellisuutta.

Edistämishjelman toimenpiteet tähtäävät siihen, että kävelyn ja pyöräilyn osuus nousee 40 prosenttiin kaikista alle viiden kilometrin etäisyydellä keskustasta asuvien mikkeliäisten tekemistä matkoista vuoteen 2020 mennessä. Kulkutapamuutoksen taustalla on kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteiden parantaminen ja näiden kulkutapojen arvostuksen lisääntyminen. Jatkuvalla ja näkyvällä tiedotuksella ja markkinoinnilla vaikutetaan siihen, kävely ja pyöräily tiedostetaan harkinnanarvoisina vaihtoehtoina päivittäisessä liikkumisessa.

Liikenneverkkojen kehittäminen painottuu Mikkelin keskustaan. Toimenpiteillä kohennetaan keskustan houkuttelevuutta käveltävyiden ja pyöräiltävyyden tuntuva parantumisen myötä. Keskustan saavutettavuus erityisesti pyörällä paranee nykyisestä. Liikkumismahdollisuudet tasapuolistuvat, mikä lisää keskustan vetovoimaisuutta asiointi- ja oleskelupaikkana.

Keskustan saavutettavuus henkilöautolla turvataan huolehtimalla mm. laadukkaista ja helposti saavutettavista pysäköintialueista. Henkilöautojen pysäköintipaikkatarjontaa ei kokonaisuudessaan tavoitella merkittävästi vähennettävän. Paikkojen keskittäminen voi kuitenkin pidentää hieman keskimääräisiä liityntäkävelymatkoja, mutta toisaalta järjestelmän selkeyttäminen tehostaa vapaan paikan etsintään kuluva aikaa. Lisäksi kävelyolosuhteiden laadun parantaminen kompensoi mahdollista haittaa.

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen kasvattaa lasten hyvinvointia ja edistää kestävä kehitystä. Kun lapsi on pienestä pitäen liikenteessä aktiivinen osapuoli, hänen on helpompi kasvaa

vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen myöhemminkin. Päivittäinen liikunta nostaa nuorten elämänlaatua. Lapsille on tärkeää, että he pääsevät laajentamaan reviriään vähitellen – lähiympäristöä ei oteta haltuun auton takapenkiltä.

Liikenneturvallisuus

Suunnitelmalla pyritään parantamaan kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta erityisesti keskustassa, mutta myös keskustaan johtavilla pääyhteyksillä. Huomioimalla nykyistä paremmin eri liikkujaryhmien vaatima tila ja paikka liikennejärjestelmässä parannetaan kokonaisuudessaan liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta. Osaamiseen ja valistukseen liittyvät keinot tähtäävät myös koulumatkojen turvallisuuden parantamiseen.

Autoliikenteen rauhoittaminen keskustassa sekä pyöräliikenteen erottelu jalankulusta parantaa kävelijöiden ja pyöräilijöiden kokemaa turvallisuuden tunnetta. Kokonaisuudessaan suunnitelmalla arvioidaan olevan kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuteen positiivinen vaikutus. Hitaampi autoliikenne (alle 30 km/h) aiheuttaa myös vähemmän vakavaksi luokiteltuja onnettomuuksia kuin nopeampi liikenne.

Liikenneturva julkaisi syksyllä 2013 katsauksen, jossa todetaan, että pyöräilyn turvallisuutta voidaan parantaa lisäämällä pyöräilyn määrää. Esimerkiksi Tanskassa ja Alankomaissa kuolemaan johtavat pyöräilyonnettomuudet ovat merkittävästi paljon harvinaisempia ajettua kilometriä kohden kuin Suomessa. Tätä ns. safety in numbers -ilmiötä on selitetty hypoteesilla, jossa joukossa liikkuvan on epätodennäköisempää joutua onnettomuuteen kuin yksin liikkuvan. Liikenneturvan raportissa todetaan, että pyöräiliikenteen määrää voidaan kasvattaa ja turvallisuutta lisätä pitkälti samoin keinoin: parantamalla pyöräilyinfrastruktuurin laatua ja houkuttelevuutta.

Kävely ja pyöräily tuottaa nykyisin noin 25 milj.€ vuotuiset terveyshyödyt Mikkelissä!

Kasvihuonepäästöt

Terveellinen rakennettu ympäristö tukeutuu kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen. Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava maankäyttö aiheuttaa vähemmän päästöjä.

Suomen energiaperäisistä kasvihuonekaasupäästöistä tieliikenteen osuus on noin 20 %. VTT on arvioinut, että tieliikenne aiheuttaa kaupungissa noin 106 000 tonnin vuotuiset hiilidioksidipäästöt (Mikkelin kaupungin CO2-raportti 2015).

Tavoiteltu kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu pyritään ensisijaisesti saamaan aikaan korvaamalla kävelyllä ja pyöräilyllä lyhyitä, alle 5 kilometrin mittaisia henkilöautomatkoja. Kävely- ja pyörämatkojen osuuden kasvu 30 prosentista tavoiteltuun 40 prosenttiin tarkoittaisi, että alle viiden kilometrin mittaisia henkilöautomatkoja siirtyisi noin 9 000 matkaa (10 %) arkivuorokaudessa kävellen ja pyörällä tehtäviksi. Tämä puolestaan alentaisi tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä Mikkelissä noin 1050 tonnia (1 %) vuodessa.

Tieliikenteen kasvihuonepäästöjen muutoksen arviointi kuntatasolla ei tosin ole kovin mielekäästä, koska merkittävä osa Mikkelin kaupungin alueen tieliikennesuoritteesta aiheutuu valtatien pitkämatkaisesta liikenteestä.

Keskustan liiketoiminnan edellytykset

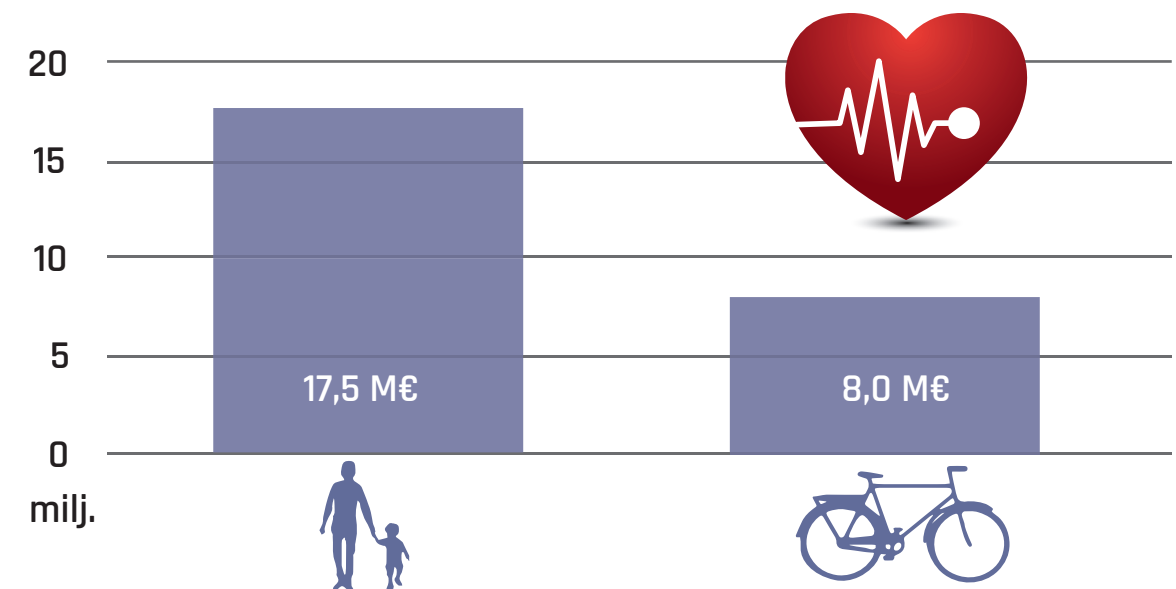
Kaupan alan murroksessa on havaittavissa kysynnän sekä toimialarakenteen muutos aiempaa palvelupainotteisemmaksi. Raja-aidat tuotteiden ja palveluiden välillä hämärtyvät. Ravintola- ja kahvilasektori kasvaa. Vähittäiskauppa pyrkii houkuttelemaan kuluttajia tarjoamalla uudenlaisia palveluita, ja toimijat pyrkivät löytämään tasapainon fyysisen kaupan ja verkkokaupan välillä. Taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti vastuullinen kestävä kehitys korostuu kuluttajien valinnoissa entisestään.

Suunnitelmassa on nojattu vahvasti ajatukseen siitä, että kaupunkikeskustojen merkitys kaupan sijaintina tulee vahvistumaan. Viikkokaan liike-elämän edellytyksenä on elinvoimaa uhkuva keskusta, johon tullaan paitsi hoitamaan arjen ostoksia myös viihtymään ja kohtaamaan.

Hyvän kaupungin tunnusmerkkinä on, että sen kaupunkilat kuuluvat ihmisille – ei autoille. Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteisiin panostamisen on todettu edistävän kaupunkikulttuuria sekä elämän laatua kaupungissa. Elinvoimainen kaupunkikeskusta on samalla vireän liike-elämän mahdollistaja. Vetovoimainen kauppa- ja palveluympäristö on sellainen, joka kutsuu viettämään aikaa ja kohtaamaan, jossa asiointi on miellyttävää ja turvallista. Parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita laajennetaan houkuttelevan liikekeskustan aluetta Mikkelissä.

Myös Harava-kyselyn tulosten mukaan mikkeliläiset pitävät kävelyn ja pyöräilyn edistämistä keskustan viihtyvyyden kannalta erittäin tärkeänä. Mikkelin hidasalueen kehittäminen tukee erityisesti kivijalkakaupan hyvinvointia ja toimintamahdollisuuksia, mikä laajentaa ja monipuolistaa kaupallista painopistettä. Lisäksi toimivalla pyöräpysäköinnillä on merkittävä rooli keskustojen asioitavuudessa. Hyvien pyöräpysäköintimahdollisuuksien on jopa todettu lisäävän liikkeiden myyntiä.

Kiinteistön vilkkaalta moottoriliikenteeltä suojainen sijainti kävelykadulla voi vaikuttaa positiivisesti kiinteistöjen arvoon – turvallinen ja rauhallinen ympäristö parantaa käyttäjätyytyvyyttä, mikä on keskeinen osa kiinteistön arvon muodostusta. Lisäksi ympäristöhaittojen vähentyminen nostaa kiinteistöjen käyttöikää vähentäen korjaus- ja ylläpitokuluja.



Terveysvaikutukset

Kävelyllä ja pyöräilyllä on kiistattomia terveyttä edistäviä vaikutuksia. Kävely ja pyöräily vaikuttavat suotuisasti mm. sydänsairauksien, kohonneen verenpaineen, aivohalvusriskin, masennuksen, diabeteksen ja muistisairauksien kehittymiseen. Lisääntyneen kävelyn ja pyöräilyn ansiosta terveydenhuollon kustannukset pienenevät, elämänlaatu paranee ja työssäkäyvien poissaolot vähenevät.

Maailman terveysjärjestö WHO on kehittänyt kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen terveysvaikutusten arviointiin HEAT-menetelmän (Health Economic Assessment Tool for cycling and walking), jolla voidaan arvioida kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellista arvoa kuolleisuuden vähentymisen kautta. Menetelmää voidaan käyttää aikuisten säännöllisen kävelyn tai pyöräilyn vaikutusten arviointiin väestötasolla. Pyöräilyssä käytetävän väestöryhmän ikähaarukka on 20–64 -vuotiaat ja kävelyssä 20–74 -vuotiaat (World Health Organisation 2011).

Työkalulla on arvioitu kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudelliset hyödyt Mikkelissä kahdessa tilanteessa:

- Nykyisestä kävelystä ja pyöräilystä saatava hyöty
- Kävelyn ja pyöräilyn yhteinen osuus kasvaa 30 % > 40 %

Jos kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus nousisi vuoteen 2025 mennessä 40:een %, lisääntyisivät kävelyn ja pyöräilyn terveyshyödyt keskimäärin noin 2,5 miljoonalla eurolla vuodessa.

Liikkuvat työntekijät sairastavat vähemmän, mitä WHO:n laskentamalli ei ota huomioon. Työnantajalle yksi sairaustyöpäivä maksaa satoja euroja. Aktiivinen liikunta ennustaa vähäisempää työstressiä sekä lievittää stressin aiheuttamia oireita. Intensiivisen liikuntaharrastuksen on todettu vähentävän masennuksen riskiä nimenomaan istumatyötä tekeillä. Hyväkuntoinen työntekijä toimii tehokkaasti ja on tärkeä osa omaa organisaatiotaan.

Liikuntapaikkojen tulisi olla mahdollisimman hyvin saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Kevyen liikenteen väylät ovat Suomen suosituin liikuntapaikka. Arkiliikunnan lisääminen houkuttelee kaikkia väestöryhmiä liikunnan pariin kuin varkein. Ikääntyville omatoimisuutta tukeva ympäristö parantaa elämänlaatua.

Yhteiskuntataloudellinen näkökulma

Helsingissä vuonna 2013 valmistuneen Pyöräilyn hyödyt -selvityksen mukaan yhden euron investointi laadukkaisiin pyöräilyolosuhteisiin tuottaa yhteiskunnalle moninkertaiset hyödyt. Hyödyistä noin puolet arvioidaan kohdistuvan terveydenhoitoon. Lopputuloksena esitettiin, että yksi pyöräilty kilometri tuo yhteiskunnalle säästöjä 0,3–1,3 € riippuen panostuksen tasosta pyöräilyn infrastruktuuriin.

