

Mikkelin seudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Loppuraportti 30.1.2024



Yhteistyössä:



Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on viime vuosina noussut yhä tärkeämmäksi keinoksi hillitä ilmastonmuutosta ja kohentaa kansanterveyttä. Kävely ja pyöräily ovat meluttomia ja saasteettomia liikkumistapoja, ja niihin perustuvat yhdyskunnat koetaan myös sosiaalisesti turvallisiksi, viihtyisiksi ja tasa-arvoisiksi. Lihaskäytön tapahtuva liikkuminen tukee myös keskustojen elävöitymistä ja lähialueiden käyttöä – hyödyt ovat moninaiset ja laaja-alaiset. Suomen Ladun teettämän tutkimuksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat suomalaisten suosituimmat liikuntapaikat.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma laadittiin Mikkelin seudulle, johon kuuluvat Mikkelin kaupungin lisäksi Hirvensalmen, Juvan, Kangasniemen, Mäntyharjun, Pertunmaan ja Puumalan kunnat. Hanke käsittää keskustajamien lisäksi myös Mikkelin keskeiset taajamat Anttola, Haukivuori, Otava, Ristiina, Suomenniemi sekä Rantakylä. Hanke toteutettiin yhteistyössä Mikkelin seudun kuntien, Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja maakuntaliiton kanssa.

Mikkelin seudun ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma määrittelee kehittämisen tahto- ja tavoitetilan niin seudullisesti kuin kuntatasolla. Valittuja painopistealueita toteuttavat poikkihallinnolliset toimet ja toimintamallit kuvaavat kehittämisen edellytyksiä, joilla jalankulun ja pyöräliikenteen asema ja suosio arkiliikumisessa voi nousta nykyisestä 2020-luvulla.

Edistämishjelman hyväksyttävyyden ja kuntalain 22 § mukaisten osallistumismahdollisuuksien varmistamiseksi työ on toteutettu vuorovaikutteisesti niin asukkaiden kuin luottamushenkilöiden kanssa. Edistämishjelma ohjaa jatkossa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä seudulla ja kunnissa – toimenpiteiden määrittely ja priorisointi helpottavat systemaattista kehittämistä. Työn valmistumisen myötä Mikkelin seudun kunnilla on myös aiempaa paremmat lähtökohdat hakea valtiolta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen investointitukea.

Työn ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat:

- | | |
|--------------------|------------------------------|
| • Katri Mattelmäki | Pohjois-Savon ELY-keskus |
| • Juha Korhonen | Pohjois-Savon ELY-keskus |
| • Eija Yli-Halkola | Mikkelin kaupunki |
| • Tiina Juhola | Mikkelin kaupunki |
| • Arja Väänänen | Mikkelin kaupunki |
| • Mikko Tuovinen | Mikkelin kaupunki |
| • Asko Viljanen | Hirvensalmen kunta |
| • Mikko Haverinen | Hirvensalmen kunta |
| • Vesa Kankkunen | Juvan kunta |
| • Rauli Koistinen | Juvan kunta |
| • Jani Korhonen | Juvan kunta |
| • Mikko Korhonen | Kangasniemen kunta |
| • Ville Partio | Mäntyharjun kunta |
| • Katja Kalenius | Mäntyharjun kunta |
| • Jouni Huusari | Pertunmaan kunta |
| • Kimmo Hagman | Puumalan kunta |
| • Tuula Vainikka | Puumalan kunta |
| • Hanna Airas | Miksei Mikkeli Oy |
| • Eini Karvonen | Liikenneturva |
| • Maija Laukniemi | Eloisa (E-S hyvinvointialue) |
| • Matti Hirvonen | Pyöräilykuntien verkosto |

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana viisi kertaa. Lisäksi työn aikana pidettiin tavoitetyöpaja, kuntakohtaiset toimenpidetyöpajat ja teemakokoukset esteettömyyden ja kunnossapidon kehittämisestä.

Konsulttina työssä toimi Ramboll Finland Oy, jossa työstä vastasivat Kari Hillo, Valtteri Karttunen, Darius Colin, Elisa Heimo, Johanna Tiilikainen, Teemu Uusikauppila ja Tapio Kinnunen.

Tiivistelmä

Terveyden edistämisen ja ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta suomalaiset liikkuvat liian vähän lihasvoimalla ja liian paljon moottoroituja liikennevälineitä käyttäen. Mikkelin seudulle on laadittu ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä linjaava poikkihallinnollinen ohjelma, joka on toteutettu vuorovaikutteisesti viranhaltijoiden, asukkaiden ja luottamushenkilöiden kanssa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tehtävänä on vahvistaa aktiivisten kulkutapojen asemaa niin liikennesuunnittelussa kuin sitä koskevassa päätöksenteossa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on osa kuntien liikennepolitiikkaa, ja sillä on merkittäviä yhtymäkohtia terveys- ja ilmastohaasteiden ratkomisessa.

Työn alussa toteutetun asukaskyselyn tarkoitus oli kartoittaa asukkaiden kokemuksia pyöräilyn ja jalankulun olosuhteista. Kyselyyn vastasi 695 henkilöä tavoittaen etenkin 25–64-vuotiaita asukkaita. Kysely tuotti lähes 1 900 karttamerkintää liikenneympäristön koetusta nykytilasta ja kehittämistarpeista. Vastaajat ilmoittavat pyöräilevänsä ja kävelevänsä pääasiassa ulkoilu- ja hyvinvointisyyistä. Nykyisten kävely- ja pyöräreittien laadun ja hoidon parantaminen ja uusien reittien toteuttaminen koetaan tärkeiksi kehittämiskohteiksi. Pyöräilyn turvattomuus nousee erityisenä huolen aiheena esiin.

Edistämishjelman painopistealueiksi valittiin **asennemuutoksen tukeminen, kävelyn ja pyöräilyn ympärivuotisuus sekä turvalliset, esteettömät ja loogiset reitit eri käyttäjäryhmät huomioiden ja kestävän matkailun edistäminen**. Tavoitealueita läpileikkaavana ja eri hallinnonalat luontevasti yhteen sitovana teemana on **asukkaiden hyvinvointi ja liikkuminen**. Tavoitealueita tukemaan määritettiin 21 toimenpidekokonaisuutta, joista kukin muodostuu kokonaisuutta jäsentävistä alatoimenpiteistä. Toimenpidekokonaisuuksista viisi on määritetty ns. ensivaiheen kärkitoimenpiteiksi, joiden valmistelu ja toteutus aloitetaan vuosina 2024–2025. Toimenpidekokonaisuuksiin on kirjattu edistämisen vastuutahot.

Edistämishjelman jalkauttamista ohjaa seudun liikennejärjestelmätyöryhmä, joka koordinoi ja seuraa seudullista kestävän liikkumisen edistämistyötä. Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät ja Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä toteuttavat kuntatasolla toimia edistämistyön vuosikellon mukaisesti varmistaen, että yhteys kuntien hyvinvointityöhön on jatkuva ja vahva. Toimenpiteiden valmistelu ja toteutus edellyttää yhteistyötä mm. ELY-keskuksen, yritysten, aluetoimikuntien, kyläyhdistysten, urheiluseurojen ja yhdistysten kanssa. Edistämishjelman seuranta käsittää toimenpiteiden seurannan ohella toiminnan ja vaikuttavuuden seurannan. Ohjelman toteutumista ja saatua kehityskulkua on tarpeen arvioida perusteellisemmin noin vuonna 2028, jolloin toimenpideohjelman sisältö on viimeistään tarkoituksenmukaista ajantasaistaa.

Esipuhe	2
Tiivistelmä	3
1. Johdanto	5
2. Visio ja tavoitteet	10
3. Toimenpideohjelma	20
4. Seuranta	45

Liiteaineisto

(erillinen ei-saavutettava liiteaineisto)

- Liite 1. Nykytilakoonti
- Liite 2. Asukaskyselyn tulokset
- Liite 3. Kävelyalueet ja esteettömyyden kehittämisperiaatteet
- Liite 4. Pyöräliikenteen tavoiteverkot
- Liite 5. Pyöräpysäköintikortit
- Liite 6. Mikkelin keskustan pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen



Kuva: Ramboll

1. Johdanto



Työn lähtökohdat

Kävelyn ja pyöräliikenteen rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisempään asemaan. Taustalla vaikuttavat monet painavat syyt, muun muassa ilmastomuutoksen hillintä ja kansanterveyden parantaminen.

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia linjaa, että Suomen pitkän aikavälin tavoitteena on olla hiilineutraali yhteiskunta. Samaisessa strategiassa asetettiin kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi 30 prosentin kasvu kävely- ja pyörämatkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä, mihin myös valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma nojaa. Valtakunnallisen edistämishjelman pohjalta on valmisteltu valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä.

Mikkelin seudun ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on laadittu Mikkelin kaupungin ja Hirvensalmen, Juvan, Kangasniemen, Mäntyharjun, Pertunmaan ja Puumalan kuntien alueille. Keskustajamien lisäksi työssä on tarkasteltu Mikkelin alakeskuksia: Anttola, Haukivuori, Otava, Ristiina, Suomenniemi ja Rantakylä. Hanke toteutettiin yhteistyössä Mikkelin seudun kuntien, Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja Etelä-Savon maakuntaliiton kanssa.

Terveys- ja ilmastotavoitteita tukevan ohjelman keskeisenä tavoitteena on parantaa vuodenajat huomioiden kävelyn ja pyöräliikenteen houkuttelevuutta ja turvallisuutta parantamalla kulkutapojen käytön edellytyksiä. Työssä korostuvat arkiliikkumisen tarpeet. Kausiasutukseen ja matkailuun liittyen käsitellään virkistys- ja vapaa-ajan erityiskysymyksiä. Projektiin ja edistämistyöhön sitoutettiin niin keskeiset viranhaltijat kuin päätöksentekijät. Infran ja olosuhteiden parantamisen lisäksi työssä määritettiin poikkihallinnollisesti toteutetun ja jatkuvan edistämistyön kulmakivet, joilla on kiinteä yhteys hyvinvointityöhön ja elinkeinopalveluihin.

Edistämishjelma tukee jatkuvaa liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuuustyötä. Lähtökohtia tälle työlle tarjoavat mm.:

- Itä-Suomen liikennestrategia (2023)
- Itä-Suomen liikenneturvallisuuussuunnitelma (2023)
- Aiesopimus Mikkelin seudun liikennejärjestelmän jatkuvasta kehittämisestä vuosina 2022–2025 (2022)
- Etelä-Savon ilmastotiekartta 2023–2035
- Mikkelin kaupunkistrategia 2022–2025
- Mikkelin ilmasto-ohjelma 2022–2035
- Muiden kuntien ilmasto-ohjelmat 2022–2035
- Mikkelin kaupungin esteettömyyssuunnitelma (2021)
- Mikkelin seudun kuntien liikenneympäristön kehittämisohjelmien päivitys (2019)
- Juvan, Rantasalmen ja Sulkavan liikenneturvallisuuussuunnitelma (2018)
- Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma (2016)
- Mikkelin seudun työmatka MaaS (2016)
- Mikkelin seudun viisaan liikkumisen suunnitelma (2013)
- Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2018)
- Kuntien yleiskaavat ja esteettömyyssuunnitelmat/-kartoitukset

Edistämishjelman tavoitteet

Työlle asetettiin seuraavat tavoitteet:

- **Tuottaa** laaja-alaiseen ja monipuoliseen keinovalikoimaan nojaava ja Mikkelin seudun kuntien resursseihin sovitettu konkreettinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma, joka tukee systemaattista edistämistyötä osana kestävästä liikennejärjestelmän kehitystä.
- **Kuvata** kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön lähtökohdat ja määrittää kehittämistyön visio ja painopistealueet tuleville vuosille.
- **Linjata** liikkumisen ja liikenteen suunnittelun merkitystä osana asukkaiden terveyden ja hyvinvoinnin edistämistyötä.
- **Vahvistaa** niin pyöräliikenteen kuin jalankulun asemaa kunnan liikennepolitiikassa sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelussa.
- **Lisätä** vuoropuhelulla päättäjien ja viranhaltijoiden tietämystä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyödyistä ja keinoista.
- **Osallistaa** monipuolisesti eri tahoja ohjelman laadintaan ja kerätä näkemyksiä niin asukkailta, päättäjiltä, yrityksiltä, yrittäjiltä kuin yhdistyksiltä.
- **Suunnitella** liikenneympäristön, infrastruktuurin ja olosuhteiden kehittämistoimet viimeisimpien suunnitteluohjeiden mukaisesti ja tunnistaa kävelyn ja pyöräilyn rooli ympärivuotisesta keskeisenä osana matkaketjuja.
- **Määrittää** viestinnän, markkinoinnin, kampanjoinnin ja liikennekasvatuksen toimet, joiden jalkautukseen voidaan hakea esimerkiksi liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia.
- **Tunnistaa** työssä muodostettavan toimenpideohjelman vaikuttavuus arkiliikkumisen sujuvuuteen, asukkaiden hyvinvointiin ja rakennetun ympäristön viihtyisyyteen sekä määrittää seurannan tapa.



Kuva: Ramboll

Miksi edistää kävelyä ja pyöräliikennettä?

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on resurssiviisautta parhaimmillaan mm. seuraavista syistä.



Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoa niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia.



Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja.



Terveellisyys

Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa niin aikuisväestön kuin lasten ja nuorten keskuudessa tuoden positiivisia vaikutuksia niin julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.



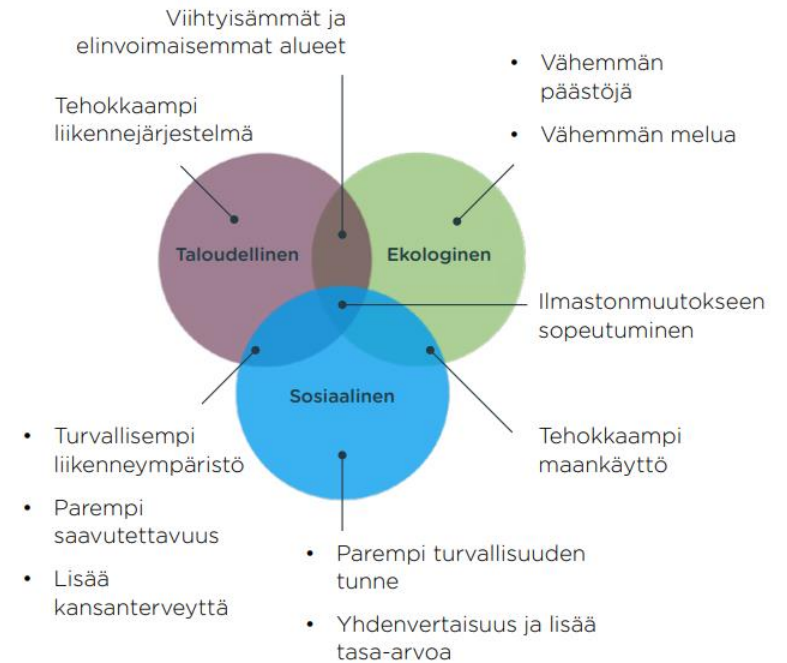
Turvallisuus

Kävelyn ja pyöräilyn yleistyminen parantaa liikenneturvallisuutta. Myös autoliikenteen sujuvuus paranee, kun jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.



Viihtyisä ja houkutteleva arkiliikuttamisen ympäristö

Laadukkaat kävely- ja pyöräilyolosuhteet ovat menestyvän ja houkuttelevan kaupungin perusaineksia. Katutilan uudelleen järjestely kävelylle ja pyöräliikenteelle sopivaksi tehostaa tilan käyttöä ja mahdollistaa elävän kaupungin. Matkailu ja kauppakin kiittävät!



Kuva: Ramboll

Kehittämistarveanalyysi

Toimintaympäristöanalyysi nojaa nykytila-analyysiin (**liite 1**) ja työn alussa toteutettuun asukaskyselyyn (**liite 2**). Asukaskyselyä markkinoitiin monipuolisesti somessa, nettisivuilla ja kaupungin ilmaisjakelussa. Kaikissa kunnissa markkinointi ei ollut aktiivista, mikä näkyy osassa kuntien vastaajamääriä.

Asukaskyselyn perusteella **talvikunnossapito** nousi kävelyn osalta keskeisimmäksi kehityskohteeksi. Asukkaiden tyytyväisyys eri kulkutapojen olosuhteisiin heikkenee kulkutavasta riippumatta (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, henkilöautoliikenne) siirryttäessä sulan maan ajasta talviaikaan. Pyöräliikenteessä **tyytymättömyys talviolosuhteisiin** on kuitenkin suurinta suhteessa sulan maan aikaan.

Erityisesti tiheämmässä kaupunkirakenteessa pyöräliikenteen paikka kadulla ei ole täysin selvä ja tyytymättömyydessä korostuvat **reittien sujumattomuus, turvattomuus ja konfliktit jalankulkijoiden kanssa. Eroja kuntien välillä ilmenee yhdyskuntarakenteessa, palveluiden saavutettavuudessa, liikkumisen monipuolisuudessa ja joukkoliikenteen edellytyksissä.** Tiheämmässä kaupunkirakenteessa asukkailla on vapaus valita useista kulkutavoista arjen matkoilla. Seudun vähiten asutuissa kunnissa (Pertunmaan, Puumala, Hirvensalmi) on puolestaan eniten pyöriteitä ja jalkakäytäviä asukasta kohden.

Pyörämatkailun markkinoinnissa havaitaan eroja, missä Puumala erottuu myönteisesti Pyörämatkailukeskuksen kanssa tehdyn yhteistyön myötä. Mikkelissä asukkaat toivovat muita kuntia enemmän panostusta **kestävän liikkumisen kilpailukykyyn**. Muissa kunnissa autoilu koetaan selkeästi ensisijaiseksi kulkutavaksi, joten kävelyn ja pyöräilyn hyödyt ja kehittämistoiveet painottuvat enemmän **virkestys- ja matkailunäkökulmiin**.

Yhteistä kaikille kunnille on näkemys kävelyn ja pyöräilyn positiivisista vaikutuksista terveydelle ja hyvinvoinnille.

Liikkumattomuuden kustannukset tiedostetaan, ja kehittämishalu on laajasti myönteinen. Kehitystyötä vastustavat äänet ovat vähäisiä, ja vaikka keinoista voidaan olla eri mieltä kunnissa, yleinen suhtautuminen kehittämiseen on positiivinen.



Kuva: Tekoäly



Kuva: Tekoäly

2. Visio ja tavoitteet



Kuva: Ramboll

Visio

Pitkän aikavälin visiota ja kehittämislinjauksia työstettiin työpajatyöskentelynä yhdessä työn ohjausryhmän kanssa. Taustalla ovat suunnitelman lähtökohtaiset teemat, valtakunnalliset ja alueelliset linjaukset, kuntastrategiat ja muut linjaukset ja asukaskysely. Visio voidaan sanoittaa auki seuraaviin teemoihin, jotka seudulla koetaan erityisen tärkeiksi ja tavoiteltaviksi:

Arkiliikkumisen ilo löytyy terveyttä ja hyvinvointia tukevan lihasvoimaisen liikkumisen myötä. Arjessa on monia pieniäkin aktiivisen liikkumisen lisäysmahdollisuuksia. Liikkumista voi helposti kerryttää päivän aikana – kaikki liike on pois paikallaan olost. Lihasvoimin tehdyt arjen matkat ovat hyödyksi niin yksilölle kuin yhteiskunnalle.

Turvallisuus painottaa yhteiskunnan ja yksilön vastuunjakoa liikenneturvallisuuden lisäämisessä. Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat haavoittuvimpia liikenteen osapuolia. Yhteiskunta tarjoaa ympäristön, joka houkuttelee mahdollisimman monia valitsemaan kestävät kulkutavat ja luottamaan siihen, ettei yksilö joudu valintansa vuoksi vaaratilanteeseen tai onnettomuuteen. Yksilöllä on vastuu liikkumisestaan ja valinnoistaan.

Esteettömyys ilmentää yhdenvertaisuutta, josta hyötyvät kaikki. Samalla se kertoo ajattelutavasta, oikeista asenteista ja erilaisuuden huomioon ottamisesta.

Ympärivuotisesti matkojen taittaminen jalan tai pyörällä ei ole ongelma, jos väylien hoito mahdollistaa turvalliset ja miellyttävät olosuhteet ja liikkujat ovat varustautuneet sään mukaisesti. Suomalaiset ovat tottuneet eri vuodenaikoihin ja niiden tarjoamiin monipuolisiin olosuhteisiin, eikä pakkas tai pimeys estä liikkumista lihasvoimin.

Visiolause: ”Kuntalaisemme kokevat arkiliikkumisen hohdokkuutta ja liikunnan iloa kävellen ja pyöräillen turvallisilla ja esteettömillä reiteillä kesät ja talvet”.



Kuva: Ramboll

Kävely ja pyöräily ovat kaksi eri kulkutapaa

Useimmissa suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä ”kevyt liikenne” tai ”kevyen liikenteen väylä”. Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä lähtökohtaisesti erillisinä kulkutapoina, koska ne poikkeavat merkittävästi toisistaan ja monilta osin. Tämä on otettu huomioon mm. tieliikennelain uudistuksen lähtökohdissa ja sen jälkeen kävelyn ja pyöräliikenteen päivitetystä ja eriytetystä suunnitteluohjeistuksessa.

Ominaista kävelylle



- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista, mahdollisuus sosiaaliin kohtaamisiin.
- Hitaasti liikkuessaan näkee, kuulee, haistaa ja tuntee ympäristön miellyttäviä ja epämiellyttäviä piirteitä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on yksi jalankulun muoto. Kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen

Ominaista pyöräilylle



- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Suoraviivainen liike (tyypillisesti paikasta A paikkaan B)
- Lihasvoimalla etenemistä ja tasapainottelua, jossa hyödytään tasaisuudesta ja suorista reiteistä eikä pysähtymistä ja jyrkkiä käännoiksi suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo, joka rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Liikkuminen on kuitenkin monien aistien varaista ja sosiaalista.
- Rinnasteisia liikkumismuotoja ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

Kävelyn tarpeet

Kävely on yksi jalankulun muoto. Sen **kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajemmin jalankulun eri muotojen tarpeet liikkumisympäristön kannalta ja jalankulkuympäristön ominaisuuksien välinen hierarkia**. Jalankulkijoita ovat kävellen liikkuvien lisäksi mm. lastenvaunujen, potkukelkan, pyörätuolin tai jalankulkua avustavan laitteen kanssa liikkuvat.

Ensisijaista on mahdollistaa kävelyn käytettävyys liikkumismuotona huomioiden erilaisten jalankulkijoiden tarpeet. Jalankulun tarvehierarkiakolmion alimmat tasot mahdollistavat arkielämän kävelyn. Arkielämän perustarpeiden tyydyttämisen jälkeen kävely-ympäristön ominaisuuksia ja houkuttelevuutta voidaan parantaa ja tarjota ympäristössä myös uniikkeja kohtaamisia ja elämyksiä, jotka saavat liikkujat jäämään ja palaamaan kohteeseen. Jalankulun keskeisillä alueilla korostuvat ympäristön houkuttelevuuteen liittyvät teemat eli pyramidin yläosa. Muilla alueilla keskitytään käytettävyyden varmistamiseen, eli pyramidin alaosaan.

Jalan liikutaan eri syistä, jotka tulee suunnittelussa huomioida:



Arkikävely eli tarve liikkua arkipäivän matkoilla kotoa kouluun, töihin, harrastuksiin, kauppaan, jne.



Kävellen kuljeskelu ja oleskelu eli ajanvietto toreilla, aukioilla, puistoissa jne.



Virkistyskävely eli mahdollisuus kävellä, juosta, ulkoilla tai virkistäytyä luonnossa.



Kuva: Jalankulun tarvehierarkia

Kävelyn suunnitteluperiaatteet

Jalankulun suunnitteluohjeessa (Väylävirasto) on määritetty jalankulkuympäristön ominaisuudet ja niiden luokittelu. Luokittelun perusteella määräytyvät suunnitteluperiaatteet ja ratkaisut, joita eri ympäristössä tulisi käyttää.

Kävelyalueen käytettävyys mahdollistaa perusedellytykset

Jalankulun hyödyllisyys

Ympäristössä on toimintoja, jotka voi saavuttaa helpoiten jalan.

Maankäytön ja liikenteen integroidulla suunnittelulla huolehditaan kaupunkirakenteen monimuotoisuudesta ja riittävästä tiiviydestä. Maankäyttö tukee kävelyä ja terveellisten kulkumuotovalintojen tekemistä.



Jalankulun turvallisuus ja esteettömyys

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti saavutettava ja turvallinen.

Reiteillä ja alueilla on jalankululle kohdennettu valaistus, näkyvyys on hyvä ja väylät ovat leveitä. Esteettömyydestä on huolehdittu.

Kulhutavat on eroteltu toisistaan ja ajoneuvoliikenteen nopeudet turvallisia.



Jalankulun suoruus ja sujuvuus

Ympäristö mahdollistaa jäsenneilyn, sujuvan ja suoran etenemisen.

Reitit ovat loogisia ja suoraviivaisia. Kävelyverkosto on tiheää.

Kävely-ympäristöjen kunnossapidosta huolehditaan ympärivuotisesti.



Kävelyalueen houkuttelevuudella tuotetaan lisäarvoa

Jalankulun mukavuus ja viihtyisyys

Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.

Kävely-ympäristö on pienipiirteistä, virikkeellistä ja näkymät viihtyisiä. Reitin varrella on mahdollisuus levähtää ja infra on laadukasta.

Pensaat, puut ja kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä.



Jalankulun kiinnostavuus

Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.

Ympäristö houkuttaa oleskelemaan ja palaamaan uudestaan. Ympäristö on visuaalinen ja helposti hahmotettava.

Jalankulku on ihmisen luonnollisin liikkumisen muoto. Jalankulkuympäristö mahdollistaa merkityksellisten tapahtumien toteutumisen.

Kävelyalueet

Käveltävyyden kehittämisen lähtökohta on **suunnitteluperiaatteiden vieminen käytäntöön eri tasoisessa suunnittelussa**. Kävelylle sallittuja reittejä ja alueita on kaupunkiympäristössä ja viheralueilla useita. Tässä työssä on määritetty tarkemmin arkiliikkumisen kannalta keskeisimmät taajama-alueet kävelyalueet ja -reitit kehittämistä silmällä pitäen.

Ohjelmassa **tunnistamme kolme erityyppistä jalankulkuympäristöä ja keskeisiä reittejä** hyödyntäen Väyläviraston jalankulun suunnitteluohjetta sekä paikkatietoon pohjautuvia saavutettavuusanalyseja.

Seudun kävelyalueiden tyypittelyn tarkoitus on kuvata kävelyn olosuhteiden kehittämisen tärkeyttä suhteessa muihin kulkutapoihin tai muihin toimintoihin. **Mitä keskeisempi kävelyalue on, sitä enemmän siellä tulee painottaa kävelyn edistämistä**. Pääpiirteissään voisi sanoa, että alueen käveltävyys on sitä tärkeämpää, mitä enemmän asukkaita ja palveluita tietylle alueelle on keskittynyt.

Aiemmin esitellyt kävelyn suunnitteluperiaatteet kytkeytyvät kävelyalueisiin: mitä keskeisempi kävelyalue, sitä enemmän kehittämisessä siirrytään perusedellytysten täyttämisestä kohti houkuttelevuuden ja lisäarvon tuottamista.

Käveltävyyden kehittämiseksi ohjelmassa on kävelyalueiden lisäksi määritelty esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet sekä laadittu esteettömyyden erikoistason tavoiteverkko. Esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet ja erikoistason reittien tavoitetilä on laadittu, jotta käytettäviä resursseja voidaan kohdentaa käyttäjien kannalta keskeisille alueille ja reiteille, ja siten mahdollistaa kaikille käyttäjille toimiva, turvallinen ja miellyttävä liikkumisympäristö. Esteettömyyden erikoistason tavoiteverkko täydentää laadittuja kävelyalueita.

Kävelyalueet sekä esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet ja tavoiteverkko on esitelty **liitteessä 3**.



Mikkelin seudun kävelyalueet

Kävelyalueet on jaoteltu **huipputasoon, keskeisiin sujuviin reitteihin ja perustasoon, jotka näkyvät seuraavien sivujen kartoissa erivärisinä alueina.** Lisäksi taajamista on tunnistettu keskeisiä jalankulkuyhteyksiä ja koulujen ympäristöt.

Keskeisiä jalankulkuyhteyksillä ja huipputasoon kävelyalueilla jalankulun laatustandardit pyritään pitämään perustasoa korkeatasoisempina, eli painotetaan perusedellytysten täytyttyä houkuttelevuutta.

Koulujen ja päiväkotien ympäristöissä liikutaan paljon kävellen, ja niissä painotuvat erityisesti jalankuuympäristön turvallisuusnäkökohdat.

Kävelyalueetasot

Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet, jossa on pääasiassa asutusta.

Periaatteet:

- Täytetään kävelyn perusedellytykset, jotta kävely asuinalueiden, työpaikkakeskittymien ja palveluiden välillä on turvallista.
- Reitit ovat selkeitä ja sujuvia.
- Lisäksi keskitytään laadukkaisiin virkistys- ja ulkoilureitteihin.

Keskeiset sujuvat reitit

Keskeisiä sujuvia reittejä ovat kuntien keskustan ytimen läheiset tiiviit alueet, sekä tärkeät koulureitit, pääkatujen varret ja muut siirtymisissä kävellen käytetyt reitit.

Periaatteet:

- Mahdollistetaan kävely ympäri vuoden niin, että kävely on turvallisen lisäksi sujuvaa ja mahdollisimman esteetöntä.
- Kävelylle on varattu riittävästi tilaa.
- Kävely-ympäristössä tavoitellaan erityisesti suoraa, turvallisia ja loogisia yhteyksiä, jotka houkuttelevat kulkemaan arjen matkoja asuin- ja työpaikka-alueiden sekä palvelujen välillä kävellen.

Huipputaso

Huipputasolla ovat kaupunkien ja kuntien palvelukeskittymät, joissa kävelyn kehittämisen edellytykset ovat hyvät, kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti.

Periaatteet:

- Kävely on ympäri vuoden turvallisen, sujuvan ja esteettömän lisäksi viihtyisää ja kiinnostavaa.
- Kävelyä priorisoidaan ja esteettömyyteen kiinnitetään erityistä huomiota.
- Kävely-ympäristössä tavoitellaan lisäarvoa kävelijälle. Huipputasoon ympäristö houkuttelee kiinnostavuudellaan pysähtymään ja viettämään aikaa.

Koulujen ja päiväkotien ympäristöt

Koulujen ja päiväkotien ympäristössä kävellään paljon ympäri vuoden. Kävelijät voivat olla pieniä lapsia. Koulujen ja päiväkotien ympäristöissä painottuvat erityisesti turvallisuusnäkökulmat. Koululaiset voivat taittaa koulumatkansa kestävästi ja turvallisesti kävellen vuoden ympäri tai vanhemmat tuoda lapsiaan turvallisesti päiväkotiin kävellen ja pyöräillen.

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

Lähtökohtaisesti jokainen osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä.

Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut. **Tavoitteena on kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko verkon laajuudessa.**

Ensisijaisena vaihtoehtona ei ole rakentaa erillistä pyörätietä, vaan sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi pyörätiellä tai -kaistalla) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

Infrastruktuurin parantaminen on tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino. Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä puistokäytävät ja vastaavat yhteydet. Pyöräliikenteen verkon tulee olla looginen, jatkuva ja ymmärrettävä. Pyöräilijän tulee saavuttaa kaikki olennaiset määränpääät helposti, turvallisesti ja nopeasti. Parhaimmillaan pyöräliikenteen yhteys on autoliikenteen yhteyttä lyhyempi.

Pyöräliikenteen suunnitteluun vaikuttavia muutoksia

1.6.2020 voimaan tullut tieliikennelaki toi paljon muutoksia pyöräliikenteeseen. Merkittävimpiä muutoksia ovat yksisuuntaisen pyöräliikenteen korostuminen, uudet pyöräliikenteen väylätyypit (pyöräkatu, kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla), uudet pyörätien jatkeen käyttöperiaatteet, uudet polkupyöräopastimet liikennevaloihin sekä väistämiseen liittyvät säännökset ja liikennemerkit. Tieliikennelain muutokseen olennaisena asiana liittyy myös Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen päivittyminen (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

TURVALLISUUS

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Liikenneympäristö on turvallinen liikkua läpi vuoden.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).
- Näkemät sekä pyörätien pysty- ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla
- Pääreitit ovat esteettömiä. Käytetään anteeksiantavia rakenteita (kuten viistetyt ja madalletut reunakivet).

SUORUUS

- Pyöräilijän tulee voida päästä määränpäähensä mahdollisimman suoraan (suoruus matkassa ja ajassa).

YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

- ReitINVALINTA on helppoa. Pääreitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.
- Laadukkaat ja yhdenmukaiset järjestelyt (leveys, tiemerkinnt, risteysjärjestelyt ym.) parantavat seurattavuutta.

VAIVATTOMUUS

- Ajokokemuksen häiriöttömyys ja laatu: päällysteen laatu, reunakivet ja muut epätasaisuudet eliminoitu kaarresäteet ja pystygeometria kunnossa

MIELLYTTÄVYYS

- Sosiaalinen turvallisuus ja luonnon läheisyys.

Pyöräliikenneverkon hierarkia

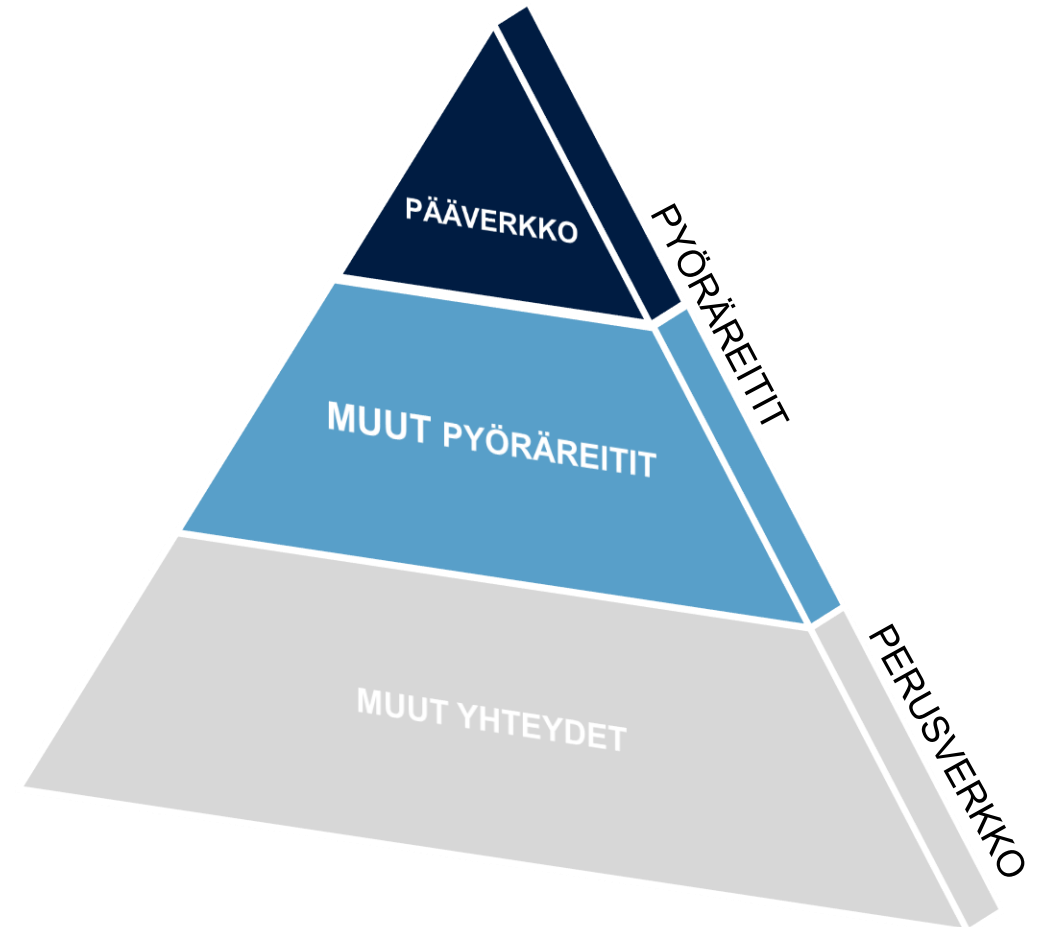
Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa **pyöräreitteihin ja perusverkkoon**.

- Pyöräreitit ovat pyöräteitä tai ulkoilu- ja virkistysreittejä.
- Perusverkko on käsitteenä edellistä laajempi. Taajama-alueella se käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijä voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä.

Pyöräreitit jaetaan edelleen kahteen **toiminnalliseen luokkaan**: pääverkkoon ja muihin pyöräreitteihin.

- **Pääreitit** ovat yleensä keskustan ja alakeskusten välisiä väyliä, joiden tehtävä on välittää alueen suurimmat pyöräilijävirrät. Pääverkko sisältää pää- ja aluereiteiksi luokiteltavia yhteyksiä.
- Muut pyöräilyreitit täydentävät pääverkkoa ja ovat paikallisella tasolla tärkeitä yhteyksiä.

Pyöräliikenneverkko koostuu siten pääverkosta, muista pyöräreiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Rakenteen taustalla on ajatus korostaa pyöräilijän tarvetta liikkua kaikkialla katuverkolla, ei pelkästään pyöräteillä. Perinteisessä pyörätieverkko ajattelumallissa (pää-alue-paikallisreitit) tämä näkökulma ei tyypillisesti korostu yhtä selkeästi.



Kuva: Pyöräliikenteen verkkohierarkia

Pyöräliikenteen tavoiteverkko



- **Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivi on pyöräliikenteen verkon suunnittelu.** Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilan suunnittelussa.
- Pyöräliikenteen **tavoiteverkko kuvaa ja jäsentää pyöräliikenteen roolia kaupungin tie -ja katuverkon eri osissa ja suhteessa muihin kulkumuotoihin.** Se linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä, ja antaa suosituksia tavoitteellisista pyöräliikennejärjestelyistä.
- Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. **Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus.** Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys- ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.

Mikkelin seudulla pyöräliikenteen pääverkko koostuu pääreiteistä ja aluereiteistä, jotka kytkevät toisiinsa merkittävimmät asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittymät.

- Pääverkkoa täydentävät aluereitit, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä pääreiteille. On huomioitava, että kaikilla pääverkon reiteillä ei tavoitella erillisiä pyöräliikenteen väyliä, vaan olosuhteita voidaan parantaa myös muilla keinoin.
- Seutureitit yhdistävät seudun kunnat ja palvelevat pääasiassa vapaa-ajan, virkistys- ja matkailun tarpeita.

Liitteessä 4 on esitetty pyöräliikenteen pääverkon reitit kunnittain ja taajamittain. Kartoissa on esitetty myös pyöräliikenteen saavutettavuusvyöhykkeet.

4. Toimenpideohjelma



Toimenpideohjelman rakenne

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman selkäranka on konkreettinen toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet ohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi. **Toimenpideohjelma on jaettu viiteen pääosiin**, jotka on kuvattu alla. Aasukkaiden hyvinvointi ja liikkuminen on teemana tavoitealueita yhdistävä ja läpileikkaava. Toimenpideohjelmien teemat perustuvat osallistamisprosessin tuloksena ohjausryhmän päättämiin ylätasen tavoitteisiin. Toimenpideohjelman toteutuksen aikajänne ulottuu vuoteen 2030.



Asennemuutoksen tukeminen ja resursointi

- Varataan edistämistyölle riittävät aika- ja raharesurssit
- Kannustetaan asukkaita valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista.
- Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen ilmapiirin suuri merkitys



Kävely ja pyöräily ympärivuotisin kulkutapoina

- Tuetaan väestön omaehtoista liikkumista ja esteetöntä ympäristöä ympäri vuoden sujuvalla kunnossapidolla.
- Ylläpidetään hyvien liikkumISRutiinien säilymistä koko vuoden. Ikääntyvä väestö asettaa paineita sujuvalle talvikunnossapidolle.



Asukkaiden hyvinvointi ja liikkuminen

- Tunnistetaan kävelyn ja pyöräilyn hyödyt mielelle ja kropalle.
- Pitkäjänteisesti kävelyä ja pyöräilyä tukemalla tavoitellaan myös selkeitä säästöjä sosiaali- ja terveysmenoissa.
- Hyvinvointiteema sitoo eri toimialat yhteen.



Turvalliset, esteettömät ja loogiset reitit eri käyttäjäryhmät huomioiden

- Puututaan liikkumisen esteisiin ja pullonkauloihin kaupunkisuunnittelussa.
- Esteetön ja turvallinen reitti on sitä kaikille.
- Autoilulta otetaan nykyistä rohkeammin tilaa muille liikkumismuodoille.



Pyörämatkailun edistäminen

- Pyörämatkailu tunnustetaan nousevana trendinä ja taloudellisesti tärkeänä.
- Markkinointi, yhteistyön edistäminen ja seudun tunnetuksi tekeminen ovat avainroolissa.
- Tavoitellaan kuntia yhdistäviä reitistöjä.

Koonti toimenpiteistä

Ohjelmaan on määritetty 21 tavoitealuetta tukevaa toimenpidekokonaisuutta, joista kukin muodostuu kokonaisuutta jäsentävistä alatoimenpiteistä. Toimenpidekokonaisuuksista on tunnistettu ensivaiheen kärkitoimenpiteitä, joiden valmistelu ja toteutus aloitetaan vuosina 2024–2025. Toimenpidekokonaisuuksiin on kirjattu edistämisen vastuutahot. Toimenpidekokonaisuudet on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla.

Tavoitealue		Toimenpidekokonaisuudet
	Asennemuutoksen tukeminen ja resursointi	1. Sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen 2. Edistämistyön organisointi ja seuranta 3. Aktiivinen yhdenmukainen viestintä 4. Kampanjat ja tapahtumat 5. Elinikäinen liikennekasvatus
	Kävely ja pyöräily ympärivuotisinä kulkutapoina	6. Talvikunnossapidon yhteistyö 7. Urakkamallit ja rahoitus 8. Päälysteet, kuivatus ja kasvillisuus
	Turvalliset, esteettömät ja loogiset reitit eri käyttäjäryhmät huomioiden	9. Edistämistyön perustan vahvistaminen 10. Kävelyn ydinalueet 11. Hankkeistus ja priorisointi 12. Nopeusrajoitukset 13. Pyöräpysäköinti 14. Reittien opastus ja viitoitus 15. Työmaiden aikaiset väliaikaiset liikennejärjestelyt 16. Pienet liikenneympäristön liikenneturvallisuustoimet ja vaaranpaikat 17. Valaistus 18. Esteettömyys
	Pyörämatkailun edistäminen	19. Pyörämatkailun informaatio, tuotteistus ja markkinointi 20. Pyörämatkailun palvelut 21. Pyörämatkailu- ja muut ulkoilureitit

Nykyisten työryhmien rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman jalkautuksessa

Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmän ja kuntien liikenneturvallisuusryhmien ydintehtävänä on edistää kaiken ikäisten kuntalaisten turvallista ja kestävää liikkumista. Jatkuvan edistämistyön kokonaisuus rakentuu mm. alueen liikenneturvallisuustilanteen seuraamisesta, liikenneympäristöön kohdistuvien toimenpiteiden toteuttamisesta, kunnan sisäisen ja sidosryhmien välisen yhteistyön edistämisestä, aktiivisesta viestinnästä kuntien kanavissa, liikennekasvatuksellisten tapahtumien ja koulutuksien järjestämisestä sekä valtakunnallisiin teemaviikkoihin osallistuminen

Hyvien toimintamallien toteuttamista ja kehittämistä jatketaan ryhmien toiminnassa myös tulevana vuosina. Erityisesti kuntien yhteisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman myötä toimintamalleja tehostetaan ja kehitetään entistä aktiivisemmin. Ryhmien toiminta pohjautuu **liikenneturvallisuussuunnitelmaan, toimenpidelistoihin ja vuosikelloihin**, joihin viitataan myös tämän edistämishojelman toimenpiteissä. Näitä voidaan tarvittaessa päivittää tai niiden pohjalta voidaan kehittää erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen keskittyvä vuosikello, joka toimii tukena niin edistämisen kuin seurantatyössä. Ryhmien rooli kuntien yhteisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman toteutumisen ja seurannan koordinoinnissa on toimia valittujen vastuuhenkilöiden tukena. Seuranta toteutetaan ryhmien kokouksissa keväisin ja syksyisin.

Liikenneturvallisuusryhmien olemassa olevia ja kehitettäviä toimintamalleja:

- **Varhaiskasvattajien, sivistystoimen henkilöstön ja nuorisotyöntekijöiden säännöllinen kouluttaminen**
- **Liikenneturvallisuusaiheinen viestintä:** mm. Wilma-tietoiskut huoltajille, ajankohtaisista teemoista viestiminen kunnissa sisäisesti, kunnan kotisivuilla ja sosiaalisessa mediassa
- **Valtakunnallisiin kestävän ja turvallisen liikkumisen teemapäiviin ja -viikkoihin osallistuminen:** mm. Pyöräilyviikko, Vanhusten viikko, kävelyn ja pyöräilyn kilometrikisat
- **Osallistaminen, tapahtumien ja koulutusten järjestäminen:** EAK 65+ -koulutus, liikenneturvallisuustapahtumat kouluilla, sidosryhmien kanssa järjestetyt tapahtumat, kuten Pimeän pyöräily, Fillaroi fiksusti, joulupolku, heijastinpuut, perheiden ilta, liukuesteiden jako ja liukastumisen ehkäisyyn liittyvä ohjelma/viestintä, lastenparlamentin osallistaminen liikenneturvallisuuteen ja –kasvatukseen liittyen

ASENNEMUUTOKSEN TUKEMINEN JA RESURSOINTI 1/5



1 Sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

- a) **Hyväksytään edistämishjelma** poliittisesti valtuusto- tai hallitustasolla ja tiedotetaan valmistuneesta ohjelmasta.
- b) Lisätään kävelyn ja pyöräiliikenteen **edistämisen henkilöresursseja** kunnissa. Kunnan johto nimeää ja resursoi jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen asetetun tavoitetilan ja suunnittelutarpeiden mukaiset henkilöresurssit, jotka vastaavat rakentamisen ohjaamisesta ja muuta koordinoinnista.
- c) **Kuntien talousarvioissa** osoitetaan korvamerkitty investointitaso kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden, esteettömyyden kehittämiseksi ja hoidon ja ylläpidon kehittämiseksi.
- d) Haetaan infran kehittämissuunnitelman (toimenpide 11a) perusteella aktiivisesti **valtion investointitukia** infrastruktuurin kehittämiseen.
- e) Kunnat osoittavat sitoutumisensa ja liittyvät **Pyöräilykuntien verkoston jäseneksi** (Hirvensalmi, Juva, Kangasniemi ja Pertunmaa)
- f) **Asukkaita ja sidosryhmiä osallistetaan** nykyistä vahvemmin liikenteen ja liikkumisen suunnitteluun/suunnitelmiin esim. koululaisten liikenneraadeilla.

Vastuutahot: Kuntien johto, tekninen lautakunta, kaupunkikehityslautakunta, valtuusto, sivistystoimi, viestintä



Kuva: Ramboll

ASENNEMUUTOKSEN TUKEMINEN JA RESURSOINTI 2/5



2 Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön organisointi ja seuranta

- a) Ohjelman jalkautus ja seuranta järjestetään **liikenneturvallisuustyöryhmän ja Mikkeliissä kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmän kautta**. Hyödynnetään uutta ohjelmaa ja liittyviä selvityksiä (mm. liikenneturvallisuussuunnitelma) kävelyn ja pyöräilyn edistämistyössä. **Seudun liikennejärjestelmäryhmän** rooli on toimia ylätasen ohjaus- ja seurantaryhmänä. **Pyörämatkailun kehittämiseen** perustetaan seudullinen ryhmä (toimenpide 18a). Varmistetaan edistämistyössä linkki hyvinvoinnin edistämiseen ja elinvoiman vahvistamiseen. Selvitetään mahdollisuudet seudullisen kestävästä liikkumisen **koordinaattorin / vastuuhenkilön** nimeämiseen. Henkilöresurssi koordinoi seudullista kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä ja edistää yhteistyötä.
- b) Ohjelman edistymistä **seurataan** vuosittain ja edistymisestä raportoidaan säännöllisesti. Vastuutahona voi toimia myös kuntien liikenneturvallisuusryhmät ja seudullisena koordinaattorina seudun liikenneturvallisuustyöryhmien koordinaattori. Edistyminen annetaan tiedoksi hallitukselle / valtuustolle.

Vastuutahot: Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä, kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä, kunnan hallitukset/valtuustot

ASENNEMUUTOKSEN TUKEMINEN JA RESURSOINTI 3/5

3 Aktiivinen yhdenmukainen viestintä

- a) Toteutetaan aktiivisesti **viestinnän yhteistyötä** kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen liittyen tehdään yhteistyössä markkinointia ja tiedottamista yhteisen vuosikellon mukaisesti. Seudulliselle kestäväälle liikkumiselle on mahdollista myös toteuttaa **yhteinen brändi**.
- b) Kytetään arkimatkojen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen **terveysnäkökulmiin**, ja viestitään monipuolisista liikkumisen hyödyistä. Vahvistetaan linkkiä hyte-alueen viestintään ja hyvinvointikertomukseen. Harjoitetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen perusteluviestintää tehokkaammin hyvinvointinäkökulma edellä.
- c) Liikkumiskäyttäytymistä ja tyytyväisyyttä olosuhteisiin seurataan asukkaille suunnatuilla säännöllisesti toteutettavilla **kyselyillä ja tutkimuksilla** (erillisin liikkumiskyselyin tai yhdistelemällä esim. hyvinvointi- tai kouluterveyskyselyihin).
- d) **Viestitään aktiivisesti** seurannan tuloksista eri väestöryhmille eri viestintäkanavissa. Viestinnässä otetaan huomioon kävelyn ja pyöräilyn monipuoliset hyödyt, kuten taloudellisuus ja ilmastohyödyt.

Vastuutahot: Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn edistämisyryhmä, kuntien Eloisan viestintä



ASENNEMUUTOKSEN TUKEMINEN JA RESURSOINTI 4/5

4 Kampanjat ja tapahtumat

- a) Kävelyä ja pyöräilyä tuetaan aktiivisen viestinnän lisäksi **tapahtumilla, kampanjoilla ja tempauksilla**. Osallistutaan valtakunnallisiin teemaviikkoihin ja kilpailuihin (mm. liikkujan viikko, pyöräilyviikko ja kilometrikisa).
- b) Hyödynnetään ja haetaan **liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia** erilaisten kävelyä ja pyöräilyä edistävien kampanjoiden, hankkeiden ja kokeiluiden toteuttamiseen.
- c) Kannustetaan yrityksiä **työpaikkapyöräetujen** käyttöönottoon ja työmatkojen liikkumisen ohjaukseen.

Vastuutahot: Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä, kuntien ja Eloisan viestintä



Kuva: Tekoäly

ASENNEMUUTOKSEN TUKEMINEN JA RESURSOINTI 5/5



5 Elinikäinen liikennekasvatus

- a) Määritetään **elinikäisen liikennekasvatuksen jatkuva toimintamalli**. Määrityksen yhteydessä tunnistetaan nykyiset ja jatkettavat toimintamallit sekä kuvataan uudet toimintamallit kohderyhmittäin.
- b) **Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen informaatiota** kiinnostavin ja selkein tavoin. Sisällytetään kestävän liikkumisen teemat vuotuisiin viestintäsuunnitelmiin/vuosikelloihin.
- c) Edistetään **liikennesääntöjen** tuntemista aktiivisella viestinnällä ja liikennekasvatuksella. Tuetaan niin nuorten kuin ikäihmisten liikkumista. Kunnat voivat liittyä esim. mukaan Pyöräliiton valtakunnalliseen **Pyörällä kaiken ikää** -ohjelmaan, jossa vapaaehtoiset ”Pyöräluotsit” kuljettavat palvelutalojen ja kotihoidon asukkaita riksapyörillä.
- d) Haetaan mukaan **Fiksusti kouluun** -ohjelmaan, joka tarjoaa tietoa ja neuvoja kestävämpien ja aktiivisempien koulumatkojen suunnitteluun ja toteutukseen.

Vastuutahot: Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, Mikkelin kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä, kuntien ja Eloisan viestintä



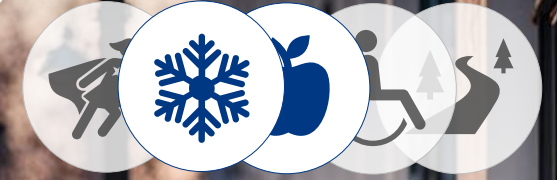
Kuva: Tekoäly

KÄVELY JA PYÖRÄILY YMPÄRIVUOTISINA KULKUTAPOINA 1/2

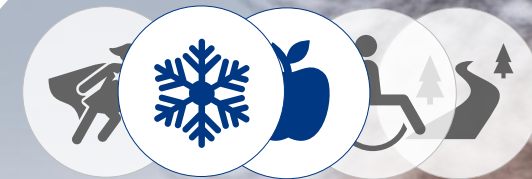
6 Talvikunnossapidon yhteistyö

- a) **Kuntakohtaiset aloituspalaverit ennen talvikautta** otetaan yhteiseksi toimintamalliksi. Tavoitteena on aluerajojen (ELY/kunta) hoidon saumattomuuden parantaminen, aurauksien ristiin menemisen minimointi ja puutteiden reagoitintapojen sopiminen.
- b) **Pyörätien ja ajoradan aurausten synkronointi** niin, ettei ajoradalta aurattu lumi päädy ja jää pyörätielle. Uudelleenauraamisen tarpeen määrittely on haastavaa, mutta tärkeää käyttäjien kannalta ja asia tulee nostaa korostetusti yhteistyökeskusteluissa keskustellessa talvihoidosta. Myös **alikulkujen suuaukoille** jäävien lumikasojen hoidon aikataulutus on tärkeää.
- c) **Kuntien kunnossapidon laatuvaatimusten yhdenmukaistaminen** vaiheittain kohti ELYn tavoitteita (lumen ja sohjon paksuudet, toimenpideajat).
- d) **Viestitään** pyöräilystä ja kävelystä myös talvisin **positiiviseen sävyyn**, tarjotaan vinkkejä arkeen ja järjestetään tempauksia. Jaetaan liukuesteitä erityisesti ikäihmisille. Huomioidaan aurauksessa ja liukkaudentorjunnassa pyörätuoleilla, potkukelkoilla ja rollaattoreilla liikkuminen.

Vastuutahot: Kuntien tekninen toimi/kunnossapidosta vastaavat, ELY-keskuksen hoidon projektipäälliköt, urakoitsijat



KÄVELY JA PYÖRÄILY YMPÄRIVUOTISINA KULKUTAPOINA 2/2



7 Urakkamallit ja rahoitus

- a) **Talvikunnossapidon asiakastyytyväisyyden** mittaaminen liitetään uusien urakkasopimusten laatuvaatimuksiin. Hyödynnetään bonuksia sanktioiden rinnalla urakoitsijan kannustamiseksi.
- b) **Urakoitsija veloitetaan pyöräilemään auraamillaan väylillä.** Esim. Oulussa on tästä hyviä kokemuksia, ja vastaava käytäntö on otettu käyttöön Helsingissä uusissa alueurakoissa.

Vastuutahot: Kuntien tekninen toimi/ kunnossapidosta vastaavat, ELY-keskus, Väylävirasto

8 Päälysteet, kuivatus ja kasvillisuus

- a) **Päälysteiden kuntokartoitukset** esim. hyödyntämällä pelillistämistä ja konenäköä ja ajoneuvoteknologiaa tiedonkeruussa. Laaditaan priorisoidut päälysteiden parantamisohjelmat, joita toteutetaan vuosittain.
- b) **Pyörätien kuivatuksesta** huolehtiminen väylän rakenteessa etenkin uudisrakentamisessa, perusparannuksissa ja kunnostusten yhteydessä. Kuivatus vaikuttaa sekä päälysteisiin että talvikunnossapitoon.
- c) **Kasvillisuuden hoitotarve** tarkastellaan vuosittain erityisesti syksyllä, jotta varmistetaan näkemäturvallisuus ja tievalaistuksen riittävyys.

Vastuutahot: Kuntien tekninen toimi (*Mikkelissä infra- ja viheraluepalvelut*), ELY-keskuksen hoidon projektipäälliköt, urakoitsijat



Kuva: Tekoäly

TURVALLISET, ESTEETTÖMÄT JA LOOGISET REITIT 1/6

ERI KÄYTTÄJÄRYHMÄT HUOMIOIDEN

9 Edistämistyön perustan vahvistaminen

- a) **Pyöräliikenteen tavoiteverkko, kävelyn huipputasen alueet sekä esteettömyyden erikoistason reitit** määritetään osaksi kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohtia, jotta pyöräliikenteen ja jalankulun tavoitetila tulee sisällytetyksi kaikkiin uusiin suunnitelmiin.
- b) **Priorisoidaan katutilojen uusjakoa** kestävän liikkumisen tavoitteiden mukaisesti. Linjataan ja määritetään **autopysäköinnin rooli** ja järjestelyiden keskittämismahdollisuudet keskustoissa.
- c) Huomioidaan **kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edellytykset maankäyttöä ja palveluverkkoa** suunnitellessa ja kehittäessä. Arvioidaan vaikutukset jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen kaavamuutosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien laadinnan osana.
- d) **Liikennratkaisuissa** huomioidaan kävelyn, pyöräliikenteen ja esteettömyyden laatuvaatimukset. Yleis- ja rakennussuunnittelussa suunnitteluratkaisuja ohjaa mm. määritetyt esteettömyyden erikoistason reitit ja määrittämisperiaatteet.
- e) **Auditoidaan liikenne- ja katusuunnitelmia** jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmista. Auditointiresurssina voidaan hyödyntää esim. Itä-Suomen liikenneturvallisuuskoordinaattoria.

Vastuutahot: Kuntien tekninen toimi (*Mikkelissä asumisen ja toimintaympäristön palvelualue (maankäyttö- ja kaupunkirakenne sekä infra- ja viheraluepalvelut)*), ELY-keskus



TURVALLISET, ESTEETTÖMÄT JA LOOGISET REITIT 2/6

ERI KÄYTTÄJÄRYHMÄT HUOMIOIDEN

10 Kävelyn ydinalueet

- a) Laadintaan kävelyolosuhteiden kehittämissuunnitelmat kunnittain
- b) Toteutetaan keskeisten kävely-ympäristöjen parantamistoimia erillishankkeina tai osana muita kaupunkikehityshankkeita. Parannetaan oleskelualueiden ja palvelukeskittymien **varustelua, viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta** esimerkiksi katuvihreällä, istutuksilla, kalusteilla, katutaiteella ja huolehtimalla siisteydestä. **Esteettömyyden ja suojatieturvallisuuden** tilaa kehitetään erityisesti keskustoissa, palvelukeskuksissa ja koulujen ympäristöissä. Parannetaan koulujen saattoliikenteen turvallisuutta ja tehdään kouluun kävelen ja pyörällä saapumisesta houkuttelevampaa.

Vastuutahot: Kuntien tekninen toimi (*Mikkelissä Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue*), ELY-keskus, liikenneturvallisuustyöryhmä

11 Hankkeistus ja priorisointi

- a) Laaditaan **pyöräliikenteen pääverkon täydennysrakentamis- ja parantamisohjelma**. Hankkeistetaan pyöräliikenteen tavoiteverkon kehittämiskohteet ottaen huomioon katusaneeraukset ja muut tiedossa olevat kehittämissuunnitelmat. Tunnistetaan olosuhteiden parannustarpeet asetettuihin tavoitteisiin nähden. Hyödynnetään ja haetaan aktiivisesti infrastruktuurin investointitukia. Toteutetaan ohjelmaa vuosittain.
- b) Inventoidaan **jalankulun ja pyöräliikenteen pää- ja aluereittien kunto** ja ohjelmoidaan parantamistoimenpiteet.
- c) Toteutetaan pienten infraparannusten tarvekartoitus ja korjausohjelma.

Vastuutahot: Mikkelissä Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue (inra- ja viheraluepalvelut), muissa kunnissa tekninen toimi, ELY-keskus



Kuva: Tekoäly

TURVALLISET, ESTEETTÖMÄT JA LOOGISET REITIT 3/6

ERI KÄYTTÄJÄRYHMÄT HUOMIOIDEN

12 Nopeusrajoitukset

- a) **Tarkistetaan** taajama-alueiden, rauhallisen liikkumisen sekä kävelyn huipputason alueiden **nopeusrajoitukset** ja alennetaan niitä tarpeen mukaan liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Keskustojen, koulujen, päiväkotien, palvelukeskusten, liikunta-alueiden liikenneympäristöt rauhoitetaan tarvittaessa fyysisin järjestelyin tukemaan 30 km/h nopeusrajoitusta. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa (2023) on toimenpiteenä *"Edistetään alhaisempien (20–40 km/h) nopeusrajoitusten toteutumista ympäristöissä, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä tai näihin rinnastettavia kulkijoita."*
- b) Tarkistetaan keskeisten **pyörämatkailureittien nopeusrajoitukset** ja alennetaan niitä tarvittaessa kausiluontoisesti tai pysyvästi.

Vastuutahot: Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, kuntien tekninen toimi (*Mikkelissä infra- ja viheraluepalvelut*), ELY-keskus



TURVALLISET, ESTEETTÖMÄT JA LOOGISET REITIT 4/6

ERI KÄYTTÄJÄRYHMÄT HUOMIOIDEN

13 Pyöräpysäköinti

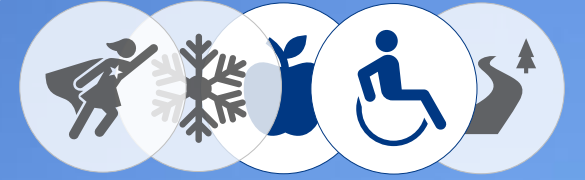
- a) Laaditaan laajempiin kokonaisuuksiin **pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma** ja sen pohjalta alueelliset rakentamissuunnitelmat. Hyödynnetään valtion investointitukea yleisten alueiden pysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksissa.
- b) **Rakennetaan** katoksellisia ja runkolukituksen mahdollistavia pyöräpysäköintipaikkoja julkisten palveluiden yhteyteen (mm. koulut ja solmupysäkit, **liite 5**). Kannustetaan ja tuetaan myös yksityisiä palveluntarjoajia pyöräpysäköinnin kehittämisessä.
- c) Laaditaan **pyöräpysäköintinormi**, jossa esitetään kaavoitukseen maankäytön toiminnoille riittävä paikkamäärä ja laatuvaatimukset.

Vastuutahot: Kuntien tekninen toimi yhdessä opetustoimen kanssa (*Mikkelissä Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue (maankäyttö- ja kaupunkirakenne, talonrakennuspalvelut sekä infra- ja viheraluepalvelut), yhteistyö sivistystoimen, henkilöliikennepalveluiden sekä aluetoimikuntien kanssa*), ELY-keskus maanteiden pyöräpysäköinnin osalta



TURVALLISET, ESTEETTÖMÄT JA LOOGISET REITIT 5/6

ERI KÄYTTÄJÄRYHMÄT HUOMIOIDEN



14 Reittien opastus ja viitoitus

- a) Laaditaan kävelyn ja pyöräliikenteen **viitoituksen ja opastamisen yleissuunnitelma**, joka noudattaa suunnitteluohjeita ja jota toteutetaan rakennussuunnittelun kautta reittikohtaisesti.
- b) Hyödynnetään valtion investointitukea viitoituksen suunnittelussa ja toteutuksissa.

15 Työmaiden aikaiset väliaikaiset liikennejärjestelyt

- a) Tilapäisissä liikennejärjestelyissä huomioidaan kaikki kulkutavat, esteettömyys ja järjestelyiden turvallisuus. Laaditaan tarvittaessa tarkistuslistoja ja tarkentavaa ohjeistusta työmaalupiin ja liikenteenohjaussuunnitelmien tueksi.
- b) Kehitetään työmaavalvontaa ja työmaista tiedottamista etenkin pyöräliikenteen pääreiteillä ja esteettömillä reiteillä.

16 Pienet liikenneympäristön liikenneturvallisuustoimet ja vaaranpaikat

- a) **Korjataan liikenneturvallisuussuunnitelmissa todettuja puutteita.**
- b) **Kartoitetaan onnettomuustietojen ja asukaskyselyiden pohjalta todetut vaaranpaikat erityisesti keskustoissa ja kouluympäristöissä**, ja kartoitetaan suojateiden turvallisuus.
- c) Korjataan ohjelmoituja puutteita vuosittain.

Vastuutahot: Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, kuntien tekninen toimi (*Mikkelissä Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue*), ELY-keskus



TURVALLISET, ESTEETTÖMÄT JA LOOGISET REITIT 6/6

ERI KÄYTTÄJÄRYHMÄT HUOMIOIDEN

17 Valaistus

- a) Kartoitetaan kävelyn ja pyöräliikenteen reittien **valaistus** etenkin suojateiden kohdalla ja ohjelmoidaan tarvittavat kehittämistoimenpiteet. Priorisoidaan pääreittejä ja keskeisiä jalankulkualueita.

Vastuutahot: Kuntien tekninen toimi (*Mikkelissä Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue / infra- ja viheraluepalvelut*), ELY-keskus

18 Esteettömyys

- a) Tehdään **täydentäviä kartoituksia ja inventointeja** huomioiden **esteettömyyden erikoistason reitit (liite 3) ja tehdään esteettömyyden parantamissuunnitelmat**.
- b) Päivitetään esteettömyyden erikoistason reittejä ja kävelynaluemäärittelyjä mm. asemakaavan laadinnan, katusaneerausten ja palveluverkkosuunnitelmien päivitysten yhteydessä.
- c) Parannetaan jalankulun esteettömyyttä huomioiden aiemmin laaditut esteettömyyskartoitukset esim. katusaneerausten yhteydessä.
- d) **Lisätään penkkejä ja levähdyspaikkoja** reittien varrelle.
- e) Toteutetaan **esteettömiä lähiliikuntareittejä** ja ”penkkilenkkejä”.

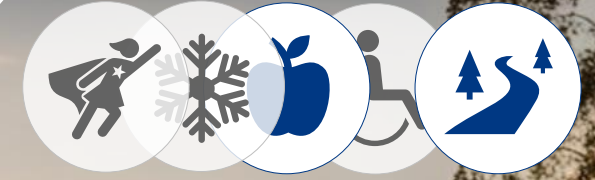
Vastuutahot: Kuntien tekninen toimi (*Mikkelissä Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue (maankäyttö- ja kaupunkirakenne sekä infra- ja viheraluepalvelut), liikuntapalvelut*) ELY-keskus, yhteistyö vanhus- ja vammaisneuvostojen ja aluetoimikuntien kanssa



Kuva: Tekoäly

KESTÄVÄN MATKAILUN EDISTÄMINEN

1/2



19 Pyörämatkailun informaatio, tuotteistus ja markkinointi

- a) **Tiivistetään seudullista yhteistyötä** pyörämatkailun kehittämisessä. Vakinaistetaan matkailuyhteistyötä eri toimijoiden kesken (mm. Visit Mikkeli, Pyörämatkailukeskus, paikalliset palveluntarjoajat). Huomioidaan myös ylimaakunnallisen koordinoinnin tarpeet. Työskennellään yhdessä Pyörämatkailukeskuksen kanssa reittien näkyvämmäksi tekemisessä.
- b) Laaditaan seudun parhaita puolia korostava **seudullisesti yhteinen pyörämatkailubrändi/-ilme**. Lisätään viestintää myös jo olemassa olevista tapahtumista.
- c) **Tehostetaan nykyisten reittien tiedotusta ja markkinointia** verkossa ja maastossa. Toteutetaan painetut ja digitaaliset **kartat virkistys- ja matkailureiteistä**. Tarjotaan matkailijoille selkeitä reittikuvauksia ja –ehdotuksia sekä **ideapankkia** saatavilla olevista majoitus-, ruokailu- ja muista palveluista. Varmistetaan riittävän informaation saanti jokaisen kunnan verkkosivuilla ja kuntien verkkosivuja laajemmissa markkinointikanavissa.
- d) Kehitetään edelleen reittien **tarinallisuutta, tuotteistamista ja palvelupaketointia** tiiviissä yhteistyössä matkailupalveluiden tuottajien kanssa. Esimerkkeinä Vihreän kulan kulttuuritie ja Pyhän Olavin vaellusreitti.

Vastuutahot: Visit Mikkeli, Miksei Mikkeli, kunnat, matkailupalvelujen tuottajat, Pyörämatkailukeskus



KESTÄVÄN MATKAILUN EDISTÄMINEN

2/2



20 Pyörämatkailun palvelut

- a) Tuetaan pyörämatkailua **vuokrattavilla polkupyörillä** yhteistyössä alueen matkailutoimijoiden kanssa.
- b) Kannustetaan paikallisia yrityksiä hakemaan valtakunnallista **Tervetuloa pyöräilijä – tunnusta**.

Vastuutahot: Visit Mikkeli, Matkailupalvelujen tuottajat, Pyörämatkailukeskus

21 Pyörämatkailu- ja muut ulkoilureitit

- a) Kehitetään vapaa-ajan **viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreittejä**. Kartoitetaan mahdollisuutta kehittää osa nykyisistä luontoreiteistä esteettömiksi. Toteutetaan uusia reittejä/luontopolkuja, parannetaan viitoitusta ja viestitään reiteistä aktiivisesti.
- b) Kartoitetaan mahdollisuutta toteuttaa myös muita **esteettömiä virkistyskohteita** kuten uimarantoja, venesatamia ja laavuja. Tuetaan suunnittelulla ja tiedottamisella ulkoilureittien yhteiskäyttöisyyttä tarkoituksenmukaisesti. Hyödynnetään hankerahoituskanavia pyörämatkailun ja ulkoilureittien kehittämisessä.

Vastuutahot: Kuntien tekninen ja vapaa-ajan toimi (*Mikkelissä liikuntapalvelut sekä infra- ja viheraluepalvelut*)



Kuva: Ramboll

Kuntien kärkihankkeet – Mikkeli

Asukaskyselyssä ja toimenpidetyöpajoissa esille tulleet hankkeet

Mikkelin keskustaajama

- **Keskustan kehittämissuunnitelman laatiminen:** Päivitetään keskustan katuverkon hierarkia (liikennekadut ja rauhallisen liikkumisen solut) ja pysäköinnin rooli vastaamaan tavoitetta ja laaditaan tarkennettu kokonaissuunnitelma keskustan ja keskustaan johtavien pääreittien jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyjen parantamiseksi (**liite 6**). Huomioidaan suunnitelmassa järkevien kokonaisuuksien hankkeistus ja hankkeiden ohjeellinen toteutusajankohta ja varataan kaupungin budjetista riittävä rahoitus suunnitelman toteuttamiseen. Toteutetaan suunnitelmaa vaiheittain edistämishjelman tavoitteiden ja uusimpien suunnitteluohjeiden mukaisesti. (*Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue: maankäyttö- ja kaupunkirakenne sekä infra- ja viheraluepalvelut*)
- **Pyöräliikenteen pääreittien laatutason parantaminen:** Parannetaan laatutasoa ja liikkumisen turvallisuutta erityisesti risteyksissä keskustasta asuinalueille johtavilla pyöräliikenteen pääreiteillä. Pääreitti toteutetaan lähtökohtaisesti kaksisuuntaisena pyörätienä, jonka jatkosuunnittelussa otetaan tarkemmin kantaa linjaukseen (kadun puolenvaihdot) ja turvallisempiin risteysjärjestelyihin (sivukatuojen ylijatketut pyörätiet ja jalkakäytävät). (*Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue: infra- ja viheraluepalvelut*)

Työmatkojen liikkumisen ohjaus ja sujuvuus

- Mikkelin kaupungin työmatkaliikkumisen ja alueen yritysten työmatkaliikkumisen kehittäminen esim. Liikenneturvan työmatkayhteistyö.
- **Määritetään teollisuusalueille** yhtenäinen katuverkon hierarkia mm. Tusku, Pursiala ja Kirjala (*Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue: infra- ja viheraluepalvelut*)

Koulujen liikkumisen ohjaus ja liikenneturvallisuus

- Koulujen liikkumisen ohjauksen edistäminen mm. jatkamalla Fiksusti kouluun -ohjelmaa.

Kuntien kärkihankkeet – Mikkelin muut taajamat

Asukaskyselyssä ja toimenpidetyöpajoissa esille tulleet kohteet*

Anttola

- **Kantatie 62:** Kehitetään kantatietä 62 arkiliikkumista ja pyörämatkailua palvelevilla pyöräteillä ja levennetyillä pientareilla (ELY)
- **Pitkälahdentie (15146):** Kylätietä on tarkasteltu Pitkälahdentielle ELY-keskuksen toimesta. (ELY)

Haukivuori

- **Nykyisten väylien ylläpito:** Uusitaan heikkokuntoisten yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteet (mm. Keskustie, kt 72) (ELY)

Ristiina

- **Valtatie 13:** Kehitetään yhteyttä Ristiinan ja Mikkelin keskustaajaman välillä kävely- ja pyöräily-ystävällisemmäksi. (ELY)
- **Suurlahdentie (4323):** Kehitetään pyörämatkailuyhteyttä Ristiinan taajaman ja Astuvansalmen kalliomaalausten välillä kävely- ja pyöräily-ystävällisemmäksi. (ELY)

Suomenniemi

- **Kirkonkyläntie (409):** Kehitetään yhteyttä Suomenniemen kirkonkylän ja valtatie 13 välillä kävely- ja pyöräily-ystävällisemmäksi. (ELY)

Otava

- Pyöräväylän kehittäminen välillä Otava – Rantakylä (85105, ELY)

Muut kohteet

- **Hietasentie (4201):** Kylätietä on tarkasteltu Hietasentielle. (ELY)



Valtion maanteiden jalankulku- ja pyöräväyläolosuhteiden parantamista toteutetaan nykyisin ns. **yhteishankkeina** (kaavoitus, suunnittelun edistäminen, viestintä) yhteistyössä ELY:n ja kuntien kesken. Kehittämistarpeita on todettu tämän työn yhteydessä, mutta niiden kiireellisyyttä ja toteutusmahdollisuuksia arvioidaan vuosittain mm. kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien kokouksissa.

Kuntien kärkihankkeet – seudun muut kunnat

Asukaskyselyssä ja toimenpidetyöpajoissa esille tulleet hankkeet

Pertunmaa

- **Kuortintie 426:** Uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä Heinolantie – Kuortin DiscGolfPark – pituus n. 450 metriä (ELY)
- **Kuortin ABC:** Kävely-yhteyksien selkeyttäminen Kuortin ABC ympäristössä (mm. vt5 pysäkkien yhteydet) (yksityinen/ELY/kunta)

Mäntyharju

- **Haapaseläntie:** Nykyisen jalkakäytävän parantaminen yhdistetyksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi välillä Kulmatie – Teletie – pituus n. 550 metriä (kunta)
- **Asematie:** Uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä rautatieasema – Kurkiniemi – pituus n. 300 metriä (kunta)
- **Seututie 419:** Uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä Sakarintie – vt 5 – pituus n. 8 km (ELY)
- Pump track -rata

Puumala

- **Kotiniementie:** Uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä – pituus n. 200 metriä (kunta)
- **Satamatie:** Uusi levennetty jalkakäytävä (kunta)
- **Vanha Puumalantie (15139):** Nykyisen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän uudelleenpäällystys/-kunnostus – (ELY)
- **Kantatie 62:** Kantatietä myötäilevä käveltyvä ja pyöräiltävä reitti välillä kirkonkylä – Pistohiekka (ELY)

Hirvensalmi

- **Kehittämissuunnitelmat:** Keskustan ja Haapaniemen kehittämissuunnitelmien toteuttaminen (kunta/ELY)
- Kissakosken luontopolkureittien parantaminen
- Urheilukentältä latureittien / kävelyreittien valaistuksen parantaminen mm. Satulinnaan.

Kangasniemi

- **Otto Mannisen tie (85226):** Nykyisen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän uudelleenpäällystys/-kunnostus – (ELY)
- **Keskustan kehittämissuunnitelman laatiminen:** Laaditaan edistämispolku keskustan kehittämiselle, jossa huomioidaan mm. Rantatorin, Toritien ja Otto Mannisientien uudistaminen.
- **Valtatie 13:** Uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä Salmelantie – Lastutie – pituus n. 1,5 km (ELY)
- **Valtatie 13:** Uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä st616/st447 – Syvälahdentie – pituus n. 1,6 km (ELY).

Juva

- **Keskustan kehittämissuunnitelman laatiminen:** Laaditaan edistämispolku keskustan kehittämiselle, jossa huomioidaan eri liikkumisen tarpeet ja Juvantien muutos katumaisemmaksi liikkumisympäristöksi.
- **Valtatie 14:** Kehitetään yhteyttä Juvan keskustan ja Paatelan sekä laajemmin Savonlinnan välillä kävely- ja pyöräily-ystävällisemmäksi. (ELY)

Ensivaiheen toimenpiteet 2024–2026

Toimenpideohjelman toteutuksen aikajänne ulottuu vuoteen 2030. Edistämishojelman toimenpiteitä ei ole ollut tarkoituksenmukaista ohjelmoida koko suunnitelmakaudelle, koska julkisen sektorin talousnäkymät vaikuttavat vuosittain budjetointiin ja edelleen toteutettavien toimien toteutusmahdollisuuksiin.

Edistämishojelman alkuun saattamiseksi on hahmotettu vuosille 2024–2025 toimenpiteitä, joiden aloittamisella ja ensivaiheen toteutuksilla päästään mahdollisimman sujuvasti tavoitellulle muutosuralle.

- ✓ **Sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja edistämistyön perustan vahvistaminen**
(toimenpiteet 1, 2, 6 ja 19)
- ✓ **Jalankulun ja pyöräliikenteen väyläinfran kehittämisen ohjelmointi ja toimenpiteiden toteutus**
(toimenpiteet 9–12 ja seuraavan sivun tiekartta)
- ✓ **Yhteistyön syventäminen talvikunnossapidossa**
(toimenpide 6)
- ✓ **Pyöräpysäköinnin parantaminen kouluilla ja solmupysäkeillä**
(toimenpide 13)
- ✓ **Monipuolinen ja jatkuva liikkumisen ohjaustoiminta ja viestintä**
(toimenpiteet 3–5)



Infran kehittämisen kiireellisyysjärjestys

1

- ✓ Pääreittien viitoitussuunnitelmat ja viitoituksen toteuttaminen
- ✓ Pääreittien keskiviivamerkinnot ja kaksisuuntaisten pyöräteiden merkitseminen
- ✓ Etuajo-oikeusmerkinnät ja liikennemerkkit
- ✓ Nopeusrajoituskäytäntöjen läpikäynti ja kehittäminen
- ✓ Valaistuksen parantaminen
- ✓ Päällistysohjelmien laadinta
- ✓ Laskentapisteverkon suunnittelu
- ✓ Koulujen pyöräpysäköinnin ja solmupysäkkien liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen
- ✓ Suunnitelmien auditointi jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeistuksen perusteella
- ✓ Esteettömyyden erikoistason kohteiden suunnittelu
- ✓ Pää- ja aluereittien tavoitetilan tiedot siltarekisteriin – parantaminen korjaus- ja perusparannustöiden yhteydessä.

2

- ✓ Laskentapisteiden toteuttaminen, laskentadatan analysointi
- ✓ Kunnossapitoluokkien yhtenäistäminen, kuntien rajapintayhteistyö ja laadunvalvonnan kehittäminen
- ✓ Pienten yhteyksien ja kohteiden toteutukset (reunatukien poistaminen/madaltaminen nollatasoon pääreiteillä)
- ✓ Nykyisten väylien laadun parantaminen vilkkaimmilla osuuksilla
- ✓ Pääreittien päällysteiden uusiminen ja laadun parantaminen
- ✓ Kylätiekohteiden toteuttaminen.

3

- ✓ Erillishankkeet yhteistyössä ELYn ja kuntien kanssa
- ✓ Keskustojen viihtyisyyden parantaminen
- ✓ Laskentapisteverkon kehittäminen yhteistyössä Väyläviraston ja Fintrafficin kanssa
- ✓ Esteettömyyden erikoistason kohteiden toteuttaminen
- ✓ Kunnossapitourakoiden kehittäminen
- ✓ Vilkkaimpien pääreittien parantaminen tavoitevevyyteen
- ✓ Muiden esteettömyyttä kehittävien toimenpiteiden toteuttaminen

5. Seuranta



Seurantakokonaisuus ja avainmittarit

Seurannan kokonaisuuteen käytetään rajallisista resursseista pieni osa, jotta resurssien laajempi käyttö on mahdollisimman viisasta. Tavoitteiden asettaminen ilman asianmukaista mittarointia ja seuranta voi osoittautua turhaksi, joten oikeiden päätösten tekeminen edellyttää ajantasaista ja luotettavaa tietoa olennaisista asioista.

Nykyisin eri kulkutavoista ei kerätä tietoa tasavertaisesti, ja siksi tiedolla johtamisen ohjelmointi ei saisi olla riippuvainen vain nykyisistä tietolähteistä.

Seurannan kokonaisuudessa määritellään, miten kävelyn, pyöräilyn ja kestävien matkaketjujen olosuhteita seurataan. Seurannan mittarit ovat yhteydessä ohjelman visioon ja tavoitteisiin, helposti ymmärrettäviä ja herättävät mielenkiintoa.

Mittarit on jaettu kolmeen osaan. Panoksen mittareita käytetään seuraamaan miten kunnat ohjaavat resurssejaan ja käyvät yhteistyötä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Tuotosmittareilla mitataan miten kunnat hoitavat keskeisimpiä tavoitteisiin vastaavia toimenpiteitä. Tulostittareilla havainnollistetaan miten kuntien maankäytön ja liikkumisen suunnittelun valinnat vaikuttavat asukkaiden liikkumistottumuksiin. Kuntien on hyvä jatkossa seurata eri kyselyllä tyytyväisyyttä eri kulkutavoilla liikkumiseen. Mittareille esitetään nykytilan tiedot, tavoitesuunta, tietolähteet sekä tiedon päivitys- ja raportointitiheys.

PANOS

- Investoinnit kävelyn ja pyöräilyyn
- Tervetuloa pyöräilijä -tunnus ja virallistetut pyörämatkailureitit
- Verkostotoiminnan vahvistuminen

TUOTOS

- 30 km/h osuus katuverkosta
- Talvikunnossapidon laatuluokan pituus
- Pyöräpysäköinti pysäkeillä

TULOS

- Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus
- Alakoulusta alle 1 km etäisyydellä asuvat
- Päivittäistavarakaupasta alle 1 km etäisyydellä asuvat
- Jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärät valikoiduilla mittauspisteillä
- Terveysliikuntasuosituksen mukaan liian vähän liikkuvien osuus väestöstä
- Liikennekäytössä olevat henkilöautot per 1000 asukasta
- Kuntien omat asukaskyselyt

Avainmittarit - Panos

Investoinnit kävelyyn ja pyöräilyyn

ECF:n eli Euroopan pyöräilyjärjestöjen kattojärjestön suositus pyöräliikenteen kulkutapaosuuden ylläpitämiseksi on 10 €/as./vuosi ja kasvu-uralle pääsemiseksi 15-25 €/as./vuosi. Malliesimerkkinä toimii Joensuun kaupunki, jossa vuosittainen investointitaso on asukasta kohden yli 45 €. Yhdistyneet Kansakunnat puolestaan suosittelee käytettäväksi 20 % liikennebudjeteista aktiivisten kulkutapojen edistämiseen. Asukaskohtainen arvo on työn aikana tunnistettu useimmille kunnille sopivimmaksi mittariksi. Uusien alueiden yhteydessä rakennettua pyöräliikenneinfraa ei huomioida seurannassa. Kustannukset eritellään omaksi kohdakseen tai arvioidaan toteutuneiden nelilöiden perusteella. Seurantatyötä tukee ainakin Pyöräilykuntien verkosto.

Nykytila: *vaihtelee tai ei ole tietoa*

Tavoitesuunta: *vähintään 10 € / asukas / vuosi*

Tietolähteet: *kuntien tilinpäätökset*

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: *vuosittain tai 3/5 vuoden liukuvalla keskiarvolla*

Tervetuloa pyöräilijä -tunnus ja virallistetut pyörämatkailureitit

Pyörämatkailun mittarina käytetään Pyörämatkailukeskuksen sivuilta löytyviä pyöräilijäystävällisten palveluiden ja pyörämatkailureittien listausta. Reittien ja palvelujen listaus valtakunnalliselle palvelusivulle osoittaa kuntien panostusta pyörämatkailuun ja sen edistämisen yhteistyöhön eri toimijoiden kanssa.

Nykytila: *ks. taulukko*

Tavoitesuunta: *Kasvatetaan seudun näkyvyyttä palvelu- ja reittilistausten avulla*

Tietolähteet: *Bikeland.fi*

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: *vuosittain*

Verkostotoiminnan vahvistuminen

Seurataan edistämistyön tahtotilan kehittymistä verkostotoiminnan kautta. Pyöräilykuntien verkosto ry tarjoaa kattavasti neuvontaa ja tukea kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden edistämiseen. Verkostoon kuuluu nykytilassa 159 kuntaa ja 32 muuta jäsenyhteisöä. Fiksusti kouluun on verkoston ja Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKESin koulumatkaliikkumiseen keskittyvä ohjelma. Mikkeli ja Mäntyharju kuuluvat ainoina seudun kuntina molempiin edellä mainittuihin.

Nykytila: *ks. taulukko*

Tavoitesuunta: *kasvatetaan Pyöräilykuntien verkostoon ja Fiksusti Kouluun -ohjelmaan kuuluvien kuntien määrää*

Tietolähteet: *kunnat/Pyöräilykuntien verkosto/Fiksusti kouluun -ohjelma*

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: *vuosittain*

Avainmittarit - Panos

Kunta	Tervetuloa pyöräilijä -tunnus	Pyörämatkailu-reitit (kpl)
Mikkeli	4	1
Juva	1	1
Mäntyharju	2	1
Kangasniemi	0	0
Hirvensalmi	0	0
Pertunmaa	1	0
Puumala	9	2

Kunta	Pyöräilykuntien verkosto	Fiksusti kouluun
Mikkeli	X	X
Juva		
Mäntyharju	X	X
Kangasniemi		
Hirvensalmi		
Pertunmaa		
Puumala	X	



Kuva: Tekoäly

Avainmittarit - Tuotos

30 km/h osuus katuverkosta

Seurataan 30 km/h yleisyyttä ainakin kuntien katuverkolla. Kuntien katuverkot sijoittuvat pääosin asuin- ja keskusta-alueille, joissa liikkuminen on monipuolista ja kävelyllä sekä pyöräilyllä on merkittävä rooli. Tunnistetaan, että pelkällä liikennemerkin vaihtamisella ei välttämättä saavuteta toivottua nopeuksien alenemista vaan tapauskohtaisesti on tehtävä myös rakenteellisia muutoksia. Katuverkoilta löytyy myös katutyyppejä, joilla nopeusrajoitukseen voidaan tehdä poikkeuksia (esim. pääkadut, teollisuusalueet, joukkoliikennepainotteiset kadut).

Nykytila: ks. taulukko (Digiroad-tiedot 7.12.2023)

Tavoitesuunta: osuus kasvaa

Tietolähteet: Digiroad/Väylävirasto, kuntien paikkatietopalvelut, liikenneturvallisuusryhmät

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: vuosittain

Talvikunnossapidon laatuluokan pituus

Seurataan korkeimpaan jalankulun ja pyöräilyn talvihoitoluokkaan kuuluvien väylien pituutta kuntien katuverkolla ja ELY:n maanteilla. Mittarin yhteydessä on huomattava, että korkeimman laatuluokan vaatimukset eivät nykyisin ole yhtenevät eikä siten sisällöltään vertailukelpoiset.

Nykytila: ei käytössä

Tavoitesuunta: pituus kasvaa

Tietolähteet: kunnat/ELY

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: vuosittain

Pyöräpysäköinti pysäkeillä

Seurataan pyöräpysäköinnin toteutumista joukkoliikennepysäkeillä, johon edistämishojelman laadinnan aikana on tehty pysäkkikortit (ks. Toimenpide 13 ja Liite 4).

Nykytila: kuvattu pysäkkikorteilla (liite 5).

Tavoitesuunta: toteutetaan asteittain toimenpidekuvauksen ja liiteaineiston mukaisesti.

Tietolähteet: kunnat/ELY

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: vuosittain

Taulukko. Enintään 30 km/h nopeusrajoituksella olevien katujen osuus kuntien katuverkosta

Kunta	Osuus katuverkosta, joka enintään 30 km/h
Mikkeli	42 %
Juva	1 %
Mäntyharju	4 %
Kangasniemi	3 %
Hirvensalmi	24 %
Pertunmaa	28 %
Puumala	10 %
KOKO SEUTU	31 %

Avainmittarit - Tulos

Ala-asteista alle 1 km etäisyydellä asuvat ala-asteikäiset

Seurataan seututasolla miten alakouluikäisten kotipaikat sijoittuvat kävelyn ja pyöräilyn kannalta potentiaalisimmille etäisyyksille alakouluista.

Nykytila: **34 %** ala-asteikäisistä (koko seutu)

Hirvensalmi 15 %, Kangasniemi 18 %, Pertunmaa 19 %, Juva 20 %, Mäntyharju 24 %, Mikkeli 39 %, Puumala 50 %

Tavoitesuunta: osuus kasvaa

Tietolähteet: Liiteri-tietopalvelu/SYKE

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: vuosittain

Päivittäistavarakaupasta alle 1 km etäisyydellä asuvat ikääntyneet

Seurataan seututasolla miten ikääntyneiden kotipaikat sijoittuvat kävelyn ja pyöräilyn kannalta potentiaalisimmille etäisyyksille päivittäistavarakaupoista.

Nykytila: **64 %** ikääntyneistä (koko seutu)

Hirvensalmi 36 %, Pertunmaa 45 %, Kangasniemi 46 %, Puumala 48 %, Juva 52 %, Mäntyharju 60 %, Mikkeli 72 %

Tavoitesuunta: osuus kasvaa

Tietolähteet: Liiteri-tietopalvelu/SYKE

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: vuosittain

Liikennekäytössä olevat henkilöautot per 1 000 asukasta

Ihmisten fyysinen liikkumattomuus, autojen tilatehottomuus, rengasmelu, katupöly sekä liikennekuolemat ja -loukkaantumiset eivät poistu liikenteen sähköistyessä. Autotiheyden mittari kertoo autottoman elämän mahdollisuuksista ja edellä mainittujen haittavaikutusten olemassaolosta.

Nykytila: **550 henkilöautoa per 1 000 asukasta** (koko seutu)

Pertunmaa 628, Hirvensalmi 605, Juva 593, Puumala 589, Mäntyharju 587, Kangasniemi 569, Mikkeli 533

Tavoitesuunta: pysyy ennallaan tai laskee

Tietolähteet: Moottoriajoneuvokanta/Tilastokeskus, Väestörakenne/Tilastokeskus

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: vuosittain

Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus

Seurataan seututasolla kävelen tai pyörällä tehtyjen matkojen osuutta kaikista väestön tekemistä matkoista.

Nykytila: **31 % (2022)**

2018: 33%, 2015: 36 %, 2012: 28 %

Tavoitesuunta: osuus kasvaa

Tietolähteet: Itä-Suomen seudullinen liikkumistutkimus

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: 3 - 4 vuoden välein

Lähtökohtaisesti vain Mikkeli

Jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärät valikoiduilla mittauspisteillä

Seurataan toteutuneita jalankulun ja pyöräliikenteen määriä automaattisilla siirreltäville ja kiinteillä laskimilla. Täydennetään automaattisia laskentoja manuaalisilla pistelaskennoilla.

Nykytila: -

Tavoitesuunta: määrät kasvavat

Tietolähteet: kaupungin liikennelaskennat

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: vuosittain

Terveysliikuntasuosituksen mukaan liian vähän liikkuvien osuus väestöstä

Seurataan asukkaiden aktiivista liikkumista terveysliikuntasuosituksiin nähden. Arkiliikkuminen jalan tai pyörällä ei ole ainut keino parantaa tilannetta.

Nykytila: **59,7 % (2020)**

Tavoitesuunta: osuus laskee

Tietolähteet: Sotkanet/THL

Tiedon päivitys- ja raportointitiheys: noin 2 vuoden välein

Organisointi

Viereisessä kuvassa on esitetty kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ohjeellinen organisointi Mikkelin seudulla. **Seudun liikennejärjestelmäryhmä** toimii ylätason ohjaus- ja seurantaryhmänä. Ohjelman jalkautus ja seuranta tapahtuu **kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien** kautta. Pyörämatkailun kehittämiseen perustetaan **seudullinen työryhmä**, joka koordinoi yhteistyötä mm. elinvoima- ja hyvinvointiryhmien kanssa. Yhteistyöllä pienet kunnat ovat kokoaan isompia.

Mahdollisesti nimettävän **pyörämatkailun vastuuhenkilön** tehtäviin kuuluisivat seudullisen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen koordinointi ja yhteistyön edistäminen eri toimijoiden välillä. Vastuuhenkilö kutsuu pyörämatkailun työryhmää koolle, ylläpitää sen toimintaa raportoi toimenpiteiden toteutumisesta ja seurannan mittareiden statusta kuntien sisällä toimiville avainhenkilöille tai suoraan kuntien poliittisille elimille.

Ohjelman edistymistä seurataan vuosittain ja edistymisestä raportoidaan säännöllisesti. Vastuutahona toimivat **kuntien liikenneturvallisuusryhmät** ja mahdollinen **seudun pyörämatkailun vastuuhenkilö**.



Kuva: Ohjeellinen organisointi Mikkelin seudulla