



Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelma

Mikkelin seudun kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmat

JUHA HELTIMO (TOIM.) | MIKKO LAUTALA



Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma

Mikkelin seudun kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat

JUHA HELTIMO
MIKKO LAUTALA

RAPORTTEJA 71 | 2025

Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma
Mikkelin seudun kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Juha Heltimo, Maria Pirttikoski

Kansikuva: Mikko Lautala

Kartat:

Painotalo:

ISBN 978-952-398-375-5 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN: ISBN: 978-952-398-375-5

www.doria.fi/ely-keskus

Sisällys

1. Johdanto	4
1.1. Taustaa	4
1.2. Kuntakohtaiset suunnitelmat	5
2. Suunnittelun lähtökohdat	6
2.1. Tieliikenteen onnettomuudet	6
2.2. Liikenneonnettomuudet muissa liikennemuodoissa	10
2.3. Liikennerikollisuus	11
2.4. Koettu turvallisuus	12
2.5. Liikenneonnettomuuksien kustannukset	14
2.6. Liikenneturvallisuustyön organisointi	15
Liikenneturvallisuustyö Itä-Suomessa.....	15
Liikenneturvallisuustyö Mikkelissä	16
3. Liikenneturvallisuustavoitteet	18
3.1. Kohti nollavisiota kaikissa liikennemuodoissa	18
3.2. Mikkelin seudun liikenneturvallisuusvisio ja tavoitteet	18
4. Toimenpiteet	19
4.1. Toimenpidesuunnittelun lähtökohdat	19
4.2. Liikenneturvallisuustyön rakenteiden kehittäminen	20
Strateginen perusta, päättäjien sitouttaminen ja resursointi	20
Osaaminen ja motivaatio	20
Yhteistyö ja sen koordinointi	21
Seuranta ja arviointi	21
4.3. Fiksuja valintoja liikenteeseen	23
Liikenneturvallisuusviestintä	24
Alle kouluikäiset lapset	24
Kouluikäiset ja nuoret	25
Työikäiset (työsuojelu, henkilöstöhallinto).....	26
Ikäihmiset ja muut erityisryhmät	27
Liikuntapalvelut.....	27
4.4. Turvallinen ja esteetön liikennejärjestelmä	29
5. Suunnitelman edistäminen ja seuranta	32
5.1. Ensiaskleet	32
5.2 Seurannan osa-alueet ja vastuu	32
5.3 Liikenneturvallisuusmittarit	33
Erikseen raportoidut liitteet	34
Kuvailulehti	35
Presentationsblad	36
Documentation page	37

1. Johdanto

1.1. Taustaa

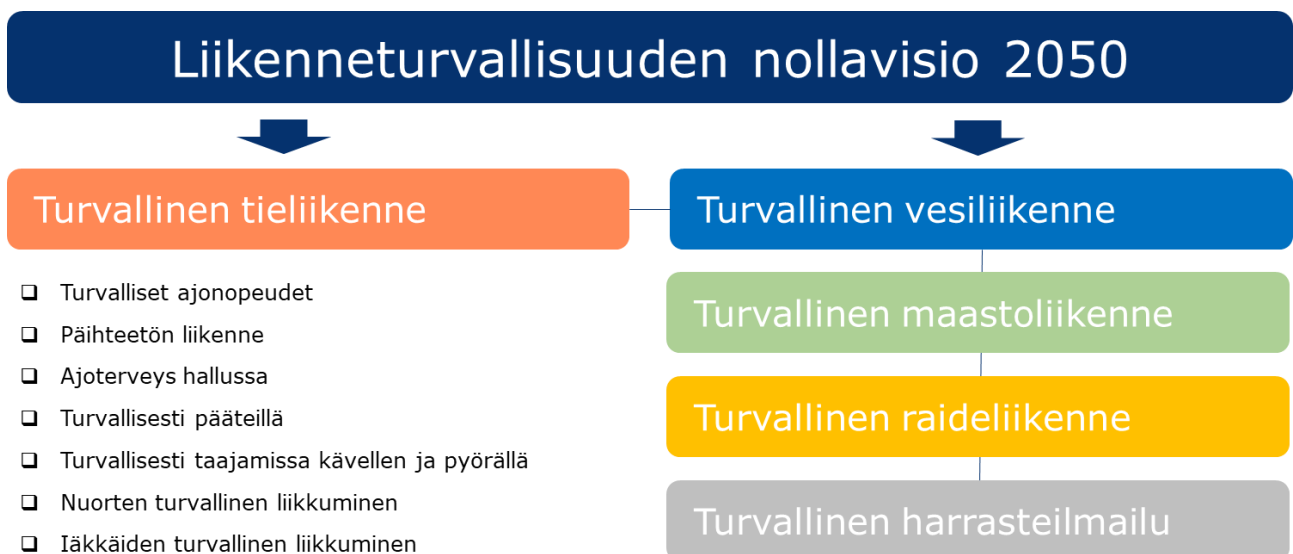
Liikenneturvallisuustyö on tärkeä osa kuntien ja hyvinvointialueiden lakisääteistä hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämistyötä. Valtakunnallisena tavoitteena on, että jokaisella kunnalla on ajantasainen liikenneturvallisuuksuunnitelma, joka konkretisoi valtakunnallisia ja alueellisia liikenneturvallisuustyön ja kestävän liikkumisen tavoitteita paikallisen tason toiminnaksi ja toimenpiteiksi.

Kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmilla tähdätään liikenneonnettomuuksien määrän merkittävään vähentämiseen ja koetun turvallisuuden parantumiseen kunnassa ja seudulla. Liikenneturvallisuus ja sen tunne on merkittävä elinympäristöjen laatutekijä ja sitäkin kautta kuntalaisten hyvinvoinnin osatekijä. Liikenneonnettomuudet heijastuvat monin tavoin myös kuntien talouteen. Liikenneturvallisuuksuunnitelmien rinnalle on myös nostettu tavoite edistää nykyistä kestävämpää liikkumista (kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä), millä monien hyvinvointi- ja ympäristövaikutusten ohella on myös myönteinen vaikutus seudun liikenneturvallisuuksuunnitelmien kehittämiseen.

Mikkelin seudun kuntien edelliset liikenneturvallisuuksuunnitelmat ovat valmistuneet 2018 (Juva) ja 2019 (muut kunnat). Juvan kunnan edellinen suunnitelma sisälsi sekä liikenneympäristöön että liikenneturvallisuuksuunnitelmien kehittämiseen (kasvatus, viestintä, yhteistyö) sisältyvän toimenpidesuunnittelun, kun taas muissa seudun kunnissa edellinen suunnitelma käsitteli vain liikenneympäristön turvallisuuden parantamista.

Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2024–2030 valmistui loppuvuodesta 2023. Liikenneturvallisuuksuunnitelma toimeenpanee valtakunnallisen liikenneturvallisuuksstrategian linjauksia Itä-Suomen alueen erityispiirteet huomioon ottaen. Suunnitelmassa on kuvattu kaikkiaan 115 toimenpidettä (näistä 70 kuntaa koskevia toimia tai linjauksia). Nyt laadituissa Mikkelin seudun kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmissa toimeenpannaan Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteita ja linjauksia kuntien ja seudun tasolla.

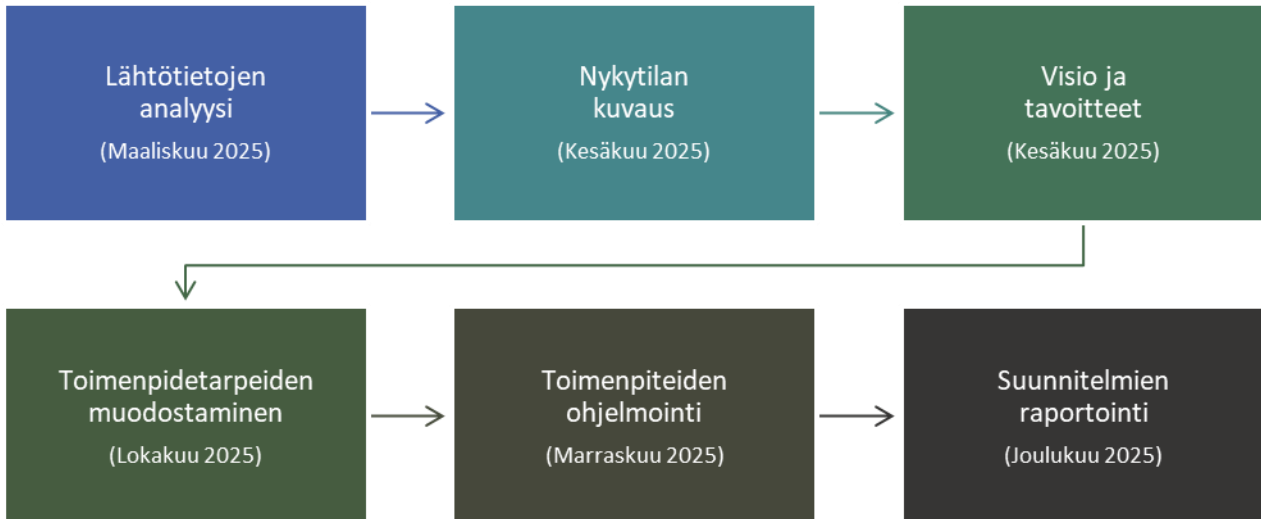
Mikkelin seudun kuntien yhteinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma valmistui vuonna 2024. Ohjelmassa on määritelty tavoitteet ja toimenpiteet kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen. Suunnitelma ulottuu vuoteen 2040 asti ja käsittelee mm. infrastruktuurin kehittämiseen, kunnossapitoon, palveluihin, viestintään ja rahoitukseen liittyviä asioita. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteet on integroitu soveltuvin osin osaksi kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmia sekä liikenneturvallisuuksuunnitelmien toimintamalleja.



Kuva 1. Mikkelin seudun liikenneturvallisuuksuunnitelman painopistealueet Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelman (2023) hengessä.

1.2. Kuntakohtaiset suunnitelmat

Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelman laadinta käynnistyi maaliskuussa 2025. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on kartoitettu kaupungin liikenneturvallisuuksutilanne, liikenneturvallisuuksuustyön nykyiset toimintamallit ja niiden kehittämistarpeet (toimialoittain), asetettu seudulliset liikenneturvallisuuksuustyön kehittämistavoitteet sekä suunniteltu liikenneturvallisuuksuden parantamiseksi tarvittavat toimenpiteet ja toimintamallit. Toimenpidesuunnittelu on painottunut tieliikenteen turvallisuuteen, mutta myös vesiliikenteen, maastoliikenteen ja raideliikenteen turvallisuutta on tarkasteltu siltä osin kuin se kuntaan tai sen toimintamahdollisuuksiin kytkeytyy.



Kuva 2. Hankkeen työvaiheita (valmistumisajankohta).

Suunnittelutyön pääpaino on ollut lähivuosisissa ja mahdollisimman konkreettisisissa, kustannustehokkaassa ja realistisissa toimenpiteiden määrittelyssä. Lähivuosisien toiminta on suunniteltu sellaiseksi, että se pystytään käyttäenössä ja nykyresursseilla toteuttamaan. Kuitenkin myös pidemmän aikavälin toimenpidetarpeita on tuotu esille.

Suunnitelman laadinta toteutettiin seudullisena hankkeena, jonka ohjaukseen osallistuivat Mikkelin seudun kuntien lisäksi Pohjois-Savon ELY-keskuksen, Liikenneturvan, Itä-Suomen poliisilaitoksen ja pelastuslaitoksen edustajat. Ohjausryhmätyöskentelyyn kutsuttuina olivat seuraavat henkilöt:

- Anna-Kaisa Kuohukivi, Pohjois-Savon ELY
- Asko Viljanen, Hirvensalmen kunta
- Vesa Kankkunen, Juvan kunta
- Antti Seppänen, JSP Oy
- Mikko Korhonen (12/2025 asti), Kalle Manninen, Kangasniemen kunta
- Eija Yli-Halkola (6/2025 asti), Miika Karhapää, Pekka Kammonen, Mikkelin kaupunki
- Ville Partio, Mäntyharjun kunta
- Kimmo Hagman, Puumalan kunta
- Eini Karvonen, Liikenneturva
- Seppo Porokka, Itä-Suomen poliisilaitos
- Isto Heikkinen, Pelastuslaitos (Mikkeli)
- Mika Siitonen, Pelastuslaitos (Mäntyharju, Hirvensalmi)
- Asko Valtonen, Pelastuslaitos (Juva)
- Riku Seppä, Pelastuslaitos (Puumala)
- Tomi Jokela, Pelastuslaitos (Kangasniemi)

Myös kuntien liikenneturvallisuuksuustyöryhmät osallistuivat oman kuntansa suunnitelman laadintaan. Aihe otettiin esille työryhmien vuotuisissa kokouksissa keväällä ja syksyllä (2025) sekä erillisessä työkokouksessa loppuvuodesta 2025. Kyselyiden kautta työhön osallistettiin muitakin kuntien eri toimialojen edustajia ja kuntalaisia.

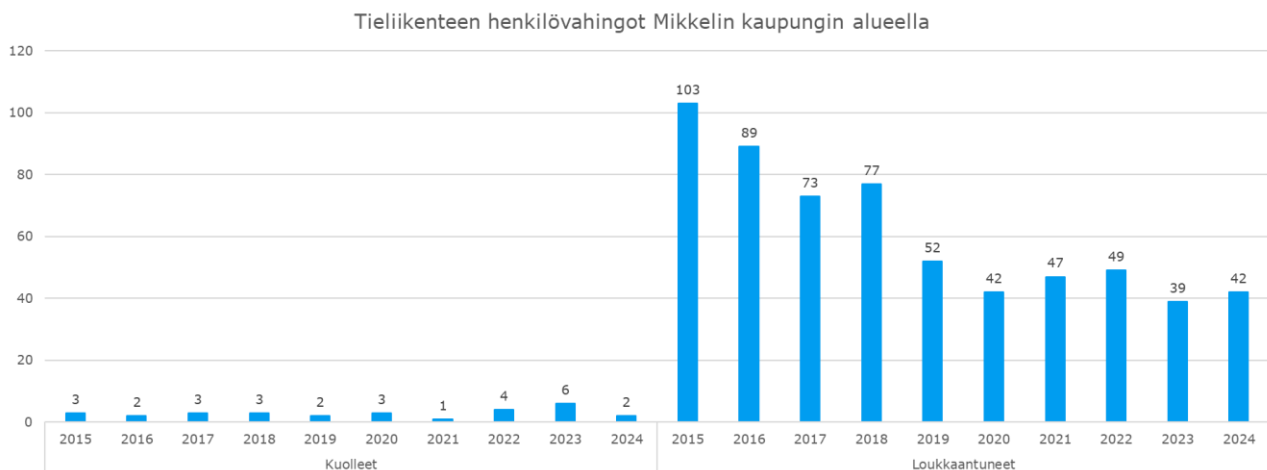
Suunnitelman laadinnasta vastasi Ramboll Finland Oy, jossa projektipäällikkönä ja liikenneturvallisuuksuustyön pääsuunnittelijana toimi Juha Heltimo. Liikenneympäristöä koskevasta suunnittelukokonaisuudesta vastasi Mikko Lautala. Avustavissa tehtävissä työhön ovat osallistuneet Vili Ampuja ja Maria Pirttikoski.

2. Suunnittelun lähtökohdat

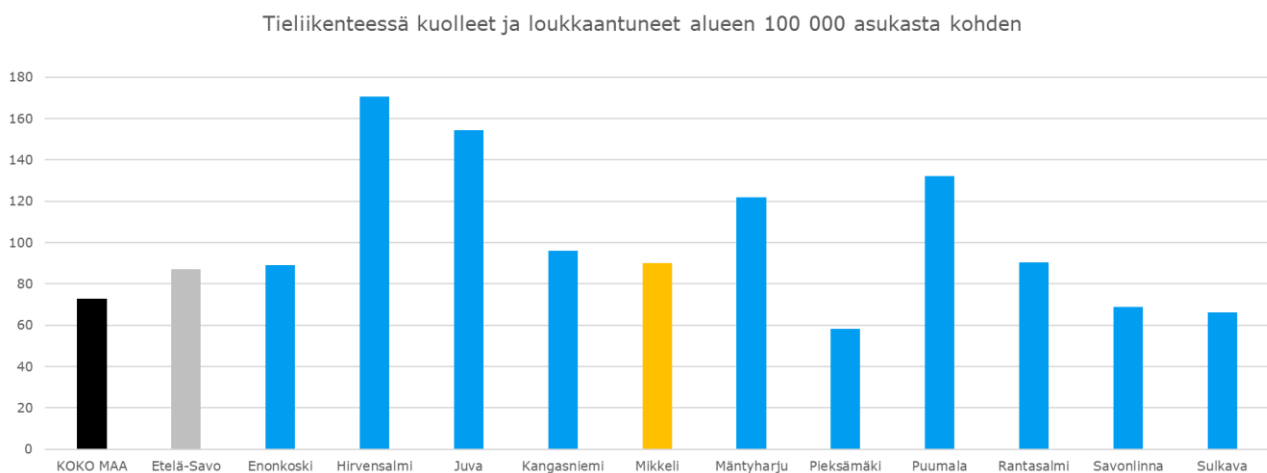
2.1. Tieliikenteen onnettomuudet

Virallisen tieliikenneonnettomuustilaston mukaan Mikkelin kaupungin alueella tapahtuu vuosittain keskimäärin 38 henkilövahinkoihin johtavaa tieliikenneonnettomuutta ja 80 omaisuusvahinko-onnettomuutta (2020–2024*). Henkilövahinko-onnettomuuksien osalta ei ole tapahtunut kehitystä parempaan korona-ajan jälkeen vaan tilanne näyttää jämähtäneen paikalleen. Viimeisen kymmenen vuoden aikana (2015–2024*) liikenneonnettomuuksissa on menehtynyt aikana 29 ihmistä (keskimäärin kolme vuosittain). Mikkelin kaupunki ei ole saavuttanut tieliikenteen nollaviisiä (=ei yhtään liikennekuolemaa) sitten vuoden 2003. Alimmillaan tieliikenteen kuolemantapausten määrä on ollut viimeisen kymmenvuoden aikajaksolla vuonna 2021, jolloin liikenteessä menehtyi yksi henkilö. Kaikkien Suomen kuntien keskiarvo liikennekuolemien nollavuosien määrässä kymmenen vuoden tarkastelujaksolla on kuusi nollavuotta. Samalla aikajaksolla loukkaantumisia on tilastoitu 614, joista 41 vakavia loukkaantumisia (poliisin tiedot eivät ole tältä osin täysin kattavat).

Polisiin tietoihin perustuva tieliikenneonnettomuustilasto ei kuitenkaan kerro aivan koko totuutta liikenneonnettomuuksien kokonaismäärästä. Esimerkiksi Liikennevakuutuskeskuksen tilastoihin on kirjattu vuosina 2019–2023 keskimäärin 125 henkilövahinko- ja 255 omaisuusvahinko-onnettomuutta vuosittain. Myös näissä tilastoissa näkyvä pysähtynyt kehitys liikenneonnettomuuksien määrässä. Huomionarvoista kuitenkin on se, että henkilövahingon määritelmä on tässä tilastossa kuitenkin erilainen kuin virallisessa tilastossa.



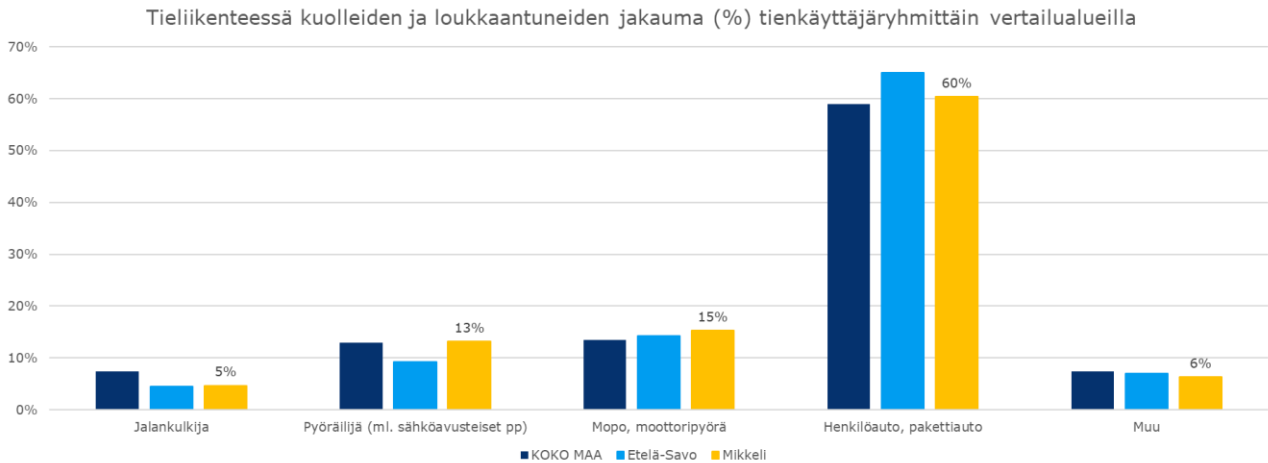
Kuva 3. Tieliikenteen onnettomuuksissa kuolleet tai loukkaantuneet Mikkelin kaupungin alueella (Tilastokeskus).



Kuva 4. Tieliikenteen henkilövahinkojen määrä asukaslukuun suhteutettuna (keskiarvo 2019–2023) Etelä-Savon kunnissa (Tilastokeskus).

Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä asukaslukuun suhteutettuna on Mikkelissä maakunnan keskiarvon tasolla, mutta korkeampi kuin koko maassa keskimäärin. Verrokkaikaupunkeihin (40 000–150 000 asukkaan kaupungit) nähden onnettomuusriski on Mikkelissä kolmanneksi korkein (Kouvolan ja Porin jälkeen).

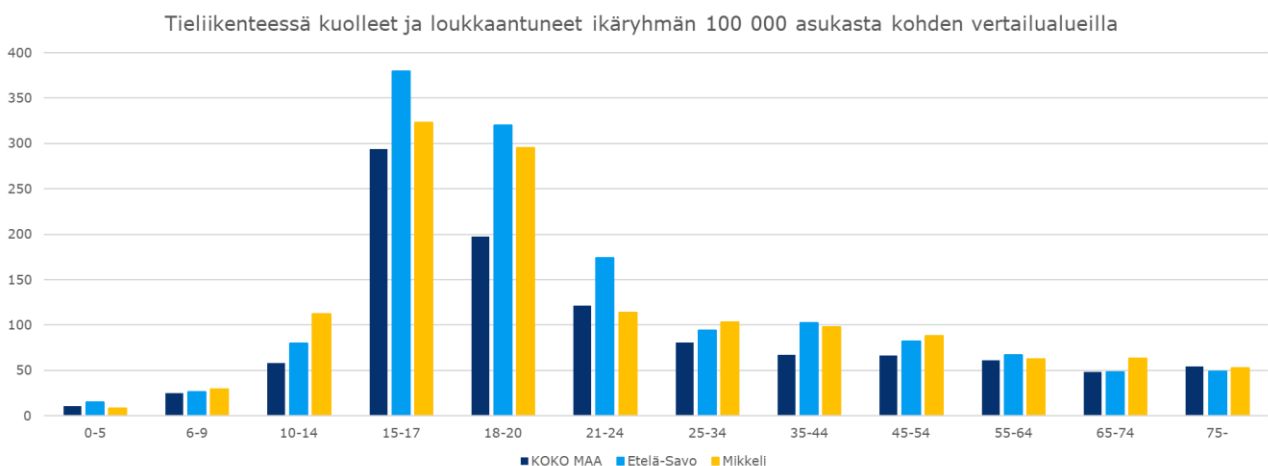
Mikkelin kaupungin alueella tieliikenteen henkilövahingoista (N=236 vuosina 2020–2024) keskimäärin 60 % on tapahtunut henkilöautolla liikenteessä olleille. Mopoiilijat ja moottoripyöräilijät muodostavat uhreista 15 %, pyöräilijät 13 %, jalankulkijat 5 % sekä muiden ajoneuvojen kuljettajat/matkustajat 6 % (mm. mönkijät, traktorit, kuorma-autot). Pyöräilijöiden ja mopoiilijoiden/moottoripyöräilijöiden osuus henkilövahingoista on maakunnan ja koko maan keskiarvoa korkeampi.



Kuva 5. Tieliikenteen onnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet tienkäyttäjärhyttäin (%) (keskiarvo 2019–2023, Tilastokeskus).

Henkilövahinko-onnettomuuksien ikärhyttäjakauman osalta voidaan todeta, että alle 15-vuotiaat muodostavat uhreista seitsemän prosenttia (pääosin 10–14-vuotiaita), 15–24-vuotiaat 28 prosenttia ja yli 65-vuotiaat 18 prosenttia. Koko maahan ja maakuntaan nähden korostuvat 10–14-vuotiaiden ja 65–74-vuotiaiden korkeampi osuus uhreista.

Kun suhteutetaan henkilövahinkojen määrä ikärhyttän kokoon, saadaan arvio onnettomuusriskistä ikärhyttäin. Mikkelissä korkein onnettomuusriski on tämän tarkastelun mukaan 15–17-vuotiailla ja 18–24-vuotiailla. Näiden ikärhyttien onnettomuusriski on myös selvästi koko maata korkeampi, mutta kuitenkin alle maakunnan keskiarvon. Lisäksi 10–14-vuotiaiden onnettomuusriski on vertailualueisiin nähden korkea.



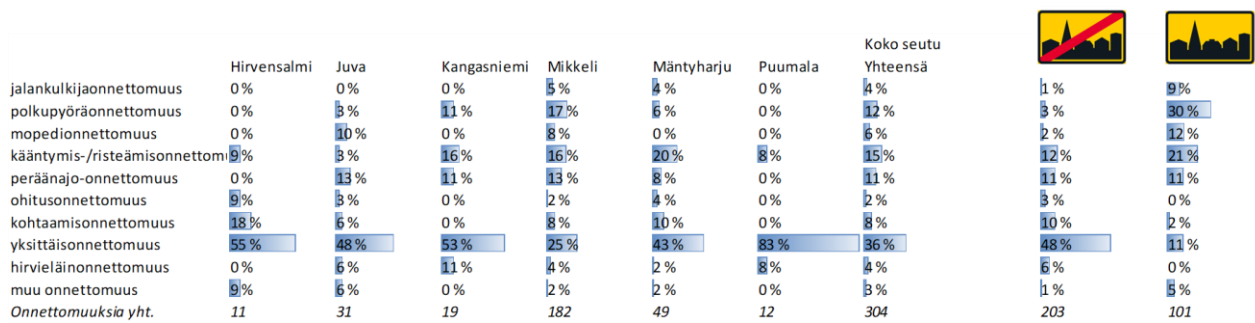
Kuva 6. Tieliikenteen onnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet ikärhyttän kokoon suhteutettuna (keskiarvo 2019–2023, Tilastokeskus).

Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksista (N= 188 vuosina 2020–2024*) 54 % on tapahtunut valtion hallinnoimalla maantieverkolla. Valta- kantatiet muodostavat tilastoiduista onnettomuuksista 36 % ja seutu- ja yhdystiet 18 %. Kaupungin oma katuverkko muodostaa 43 % henkilövahinko-onnettomuuksista. Taajama-alueiden tiestön (ml.

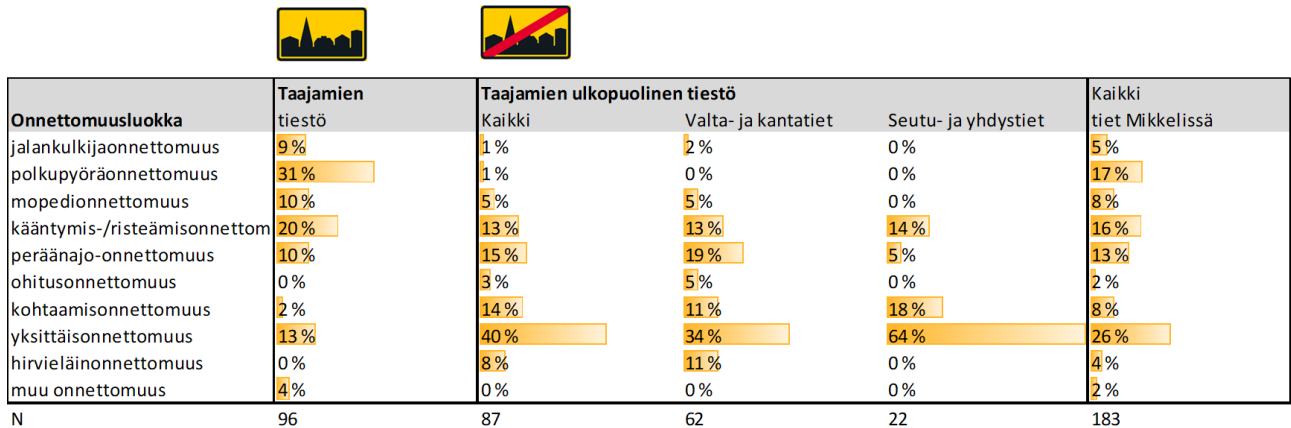
maantiet) osuus tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksista on koko seudulla 33 % ja Mikkelin kaupungin alueella 52 %.

Mikkelin seudulla henkilövahinko-onnettomuuksissa yleisin onnettomuusluokka on yksittäisonnettomuudet (suistumiset, ulosajot) ja ne muodostavat noin 36 % kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista. Seuraavaksi yleisimpiä onnettomuusluokkia seudulla ovat kääntymis- ja risteämisonnettomuudet (15 %) sekä peräänajo-onnettomuudet (11 %). Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden onnettomuudet korostuvat taajama-alueiden tiestöllä muodostaen yhteensä yli puolet (51 %) onnettomuuksista. Myös risteämis- ja kääntymisonnettomuudet korostuvat erityisesti taajamissa.

Myös Mikkelissä yksittäisonnettomuudet on yleisin henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuusluokka, mutta niiden merkitys vaihtelee suuresti toimintaympäristön mukaan. Taajamissa yksittäisonnettomuuksien osuus on 14 % ja taajamien ulkopuolella peräti 40 %. Seutu- ja yhdysteillä osuus on jo yli 60 %. Myös muissa onnettomuusluokissa tarkastelua kannattaa tehdä toimintaympäristön mukaan. Taajama-alueiden onnettomuuksista 50 % on jalankulkija-, pyöräilijä- tai mopoilijaonnettomuuksia, kun taajamien ulkopuolella osuus on vain 7 %. Yksistään polkupyöräonnettomuudet muodostavat 31 % taajama-alueiden onnettomuuksista. Myös kääntymis-/risteämisonnettomuudet (20 %) korostuvat etenkin taajamissa.

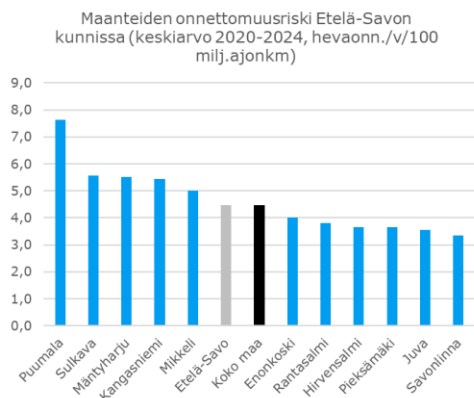


Kuva 7. Onnettomuusluokat tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksissa Mikkelin seudulla ja kunnissa (keskiarvo 2019–2023, Tilastokeskus).



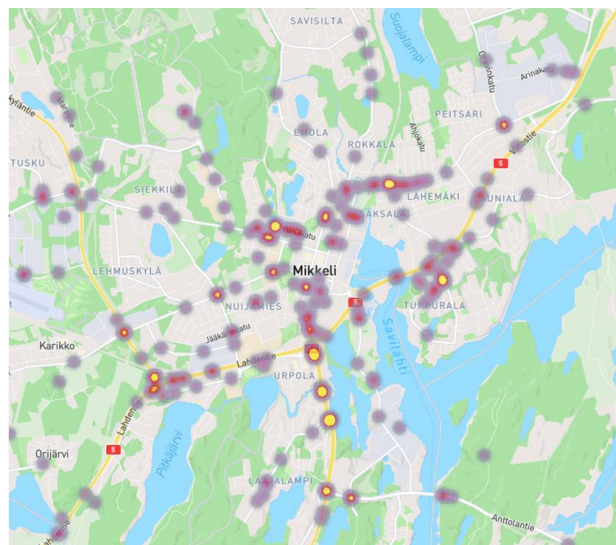
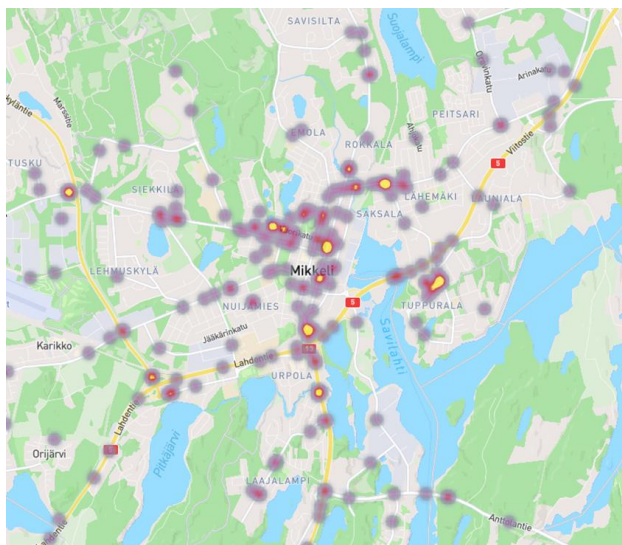
Kuva 8. Henkilövahinko-onnettomuudet ja onnettomuusluokka toimintaympäristön mukaan Mikkelissä (keskiarvo 2020–2024, Tilastokeskus).

Maanteiden osalta onnettomuusriskiä/-astetta voidaan arvioida suhteuttamalla vuosittaisten henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vuosittaiseen liikennesuoritteeseen (2020–2024 keskiarvo). Mikkelissä maanteiden onnettomuusriski on hieman korkeampi kuin maassa tai maakunnassa keskimäärin. Kaupungin alueen maanteitä tarkasteltaessa korkein riskiluku on yhdysteillä. Koko maahan verrattuna riski on koholla etenkin seututeiden ja kantateiden osalta.



	Maantiet yhteensä	Valtatiet	Kantatiet	Seututiet	Yhdystiet
Puumala	7,6		9,8	10,0	2,2
Sulkava	5,6			5,9	5,0
Mäntyharju	5,5	2,1		7,7	25,8
Kangasniemi	5,4	6,2		2,8	7,8
Mikkeeli	5,0	3,8	6,7	6,8	7,3
Etelä-Savo	4,5	3,2	5,7	5,1	7,4
Koko maa	4,5	3,1	3,9	5,6	8,0
Enonkoski	4,0			2,9	6,7
Rantasalmi	3,8	5,9		2,4	4,4
Hirvensalmi	3,7	1,4		5,0	13,6
Pieksämäki	3,6	2,1	4,5	4,2	5,8
Juva	3,5	3,2		3,9	5,6
Savonlinna	3,4	2,8	1,5	4,9	4,7

Kuva 9. Maanteiden onnettomuusriski Etelä-Savon kunnissa (keskiarvo 2020–2024, Tilastokeskus).



Kuva 10. Onnettomuuskeskittymiä Mikkelin keskustan alueella poliisin ja pelastuslaitoksen tilastojen perusteella

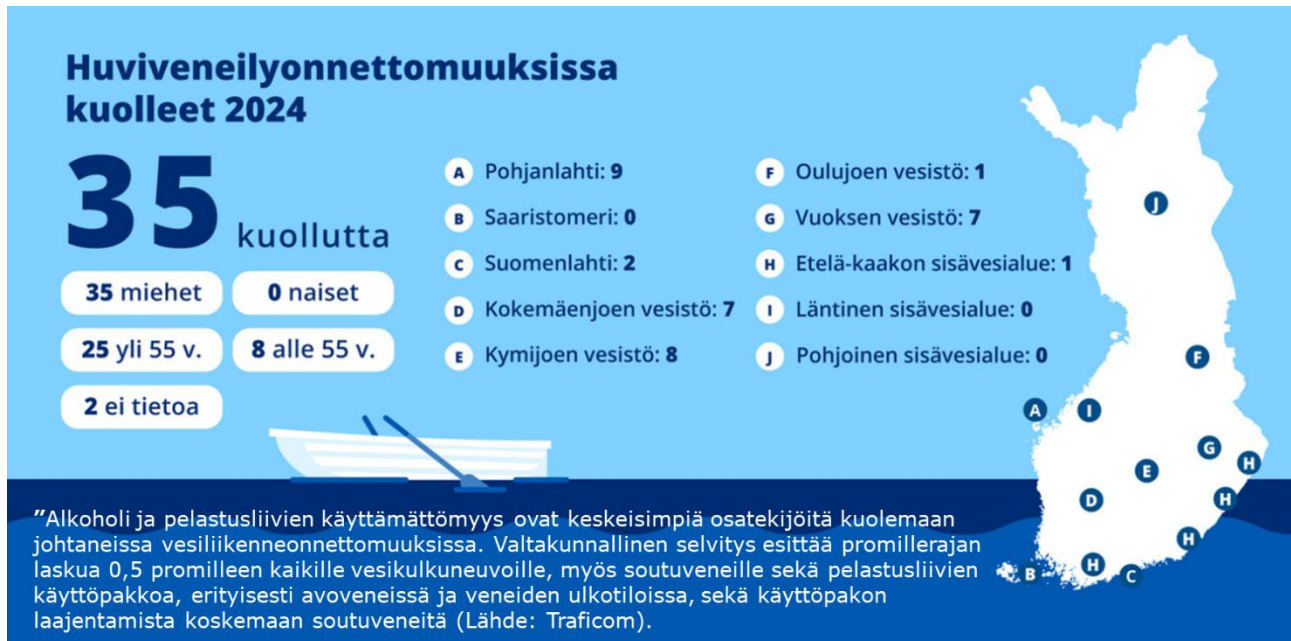
Tutki onnettomuuspaikkoja online-kartoilta:

- Poliisin tilastot: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>
- Pelastuslaitoksen tilastot: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/pelastuslaitos/>
- Riistakeskuksen tilastot (hirvieläinonnettomuudet): <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/hirvielain/>

2.2. Liikenneonnettomuudet muissa liikennemuodoissa

Vesiliikenne

Vuosina 2020–2024 Mikkelin kaupungin alueen vesiliikenteessä on tapahtunut yhteensä 76 (15/v) onnettomuutta. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on tilastoitu kolme (3), yksi vuonna 2021 ja kaksi vuonna 2023. Koko seudulla vesiliikenteen onnettomuuksia on kirjattu samalla aikajaksolla 195, joista kuusi (6) on ollut kuolemaan johtaneita. (Lähde Traficom).



Maastoliikenne

Onnettomuustietoinstituutin (OTI) tilastojen mukaan Mikkelin seudulla on viimeisen kymmenen vuoden aikana (2015–2024) tapahtunut kymmenen (10) kuolemaan johtanutta maastoliikenneonnettomuutta, joista kuusi on tapahtunut moottorikelkalla ja loput traktoreilla/mönkijöillä. Onnettomuudet ovat tapahtuneet Hirvensalmella, Juvalla, Kangasniemellä, Mikkelissä ja Puumalassa (kaksi kussakin).

Liikennevakuutuskeskuksen (LVK) tilastojen mukaan* Mikkelin seudulla on tapahtunut viimeisen tilastoidun kymmenen vuoden (2014–2023) aikajaksolla:

- 28 henkilövahinkoon johtanutta moottorikelkkaonnettomuutta (joista 10 kpl Mikkelissä)
- 24 henkilövahinkoon johtanutta mönkijä-/traktorimönkijäonnettomuutta (joista 10 kpl Mikkelissä)

**Moottorikelkkojen ja mönkijöiden onnettomuudet yleisten teiden, katujen ja pysäköintialueiden ulkopuolella. Henkilövahinko on korvauksen hakijan itse ilmoittama. Pienten kuntien osalta tietokannasta ei saa tietosuojaesitystä ulos kuntakohtaisia lukuja.*

Raideliikenne

Tasoristeykset muodostavat tällä hetkellä selkeimmän riskin raideliikenteen turvallisuudessa. Turvallisuusriski ei ole yksinomaan tienkäyttäjien, vaan kyse on myös rataliikenteen ja sitä kautta junamatkustajien turvallisuudesta. Tietoja onnettomuuksista saadaan rautatieliikenteen häiriöilmoituksista ja Väyläviraston eri järjestelmistä, rautatieoperaattoreilta sekä Liikenteen turvallisuus- ja viestintävirasto Traficomilta.

Mikkelin seudulla rataverkkoa kulkee ainoastaan Mäntyharjun ja Mikkelin alueella. Myös tasoristeysten määrä on vähäinen. Väyläviraston Tasoristeysonnettomuudet-aineistossa esitetään tasoristeysten yhteydessä tapahtuneet onnettomuudet vuodesta vuosilta 2000–2024. Tämän aineiston perusteella seudun rataverkolla ei ole tapahtunut tasoristeysonnettomuuksia.

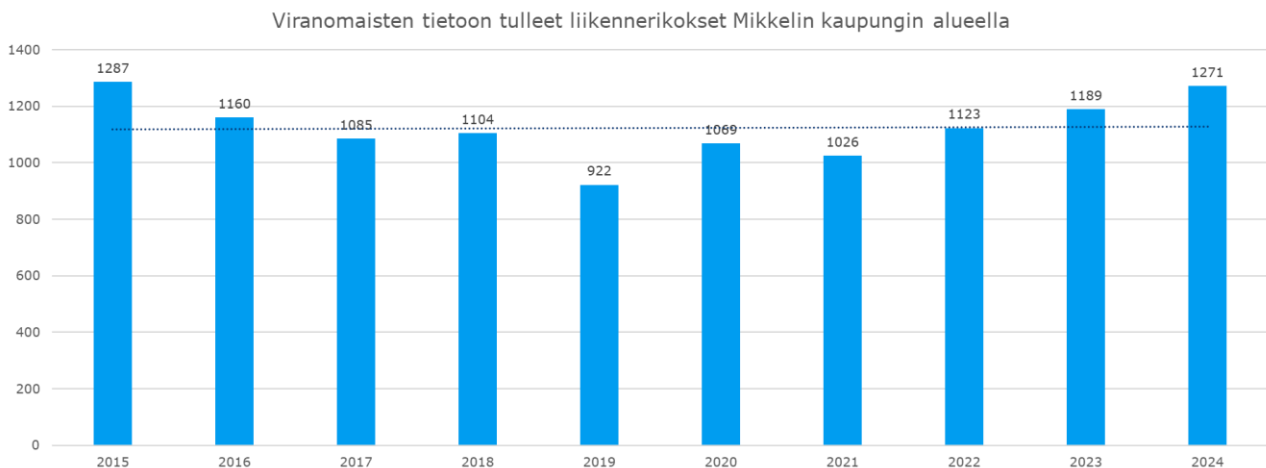
2.3. Liikennerikollisuus

Mikkelin kaupungin alueelta tulee viranomaisten tietoon keskimäärin 1100–1200 liikennerikosta vuosittain (1271 vuonna 2024). Liikennerikosten määrän kehitys on ollut nouseva koronavuosista alkaen.

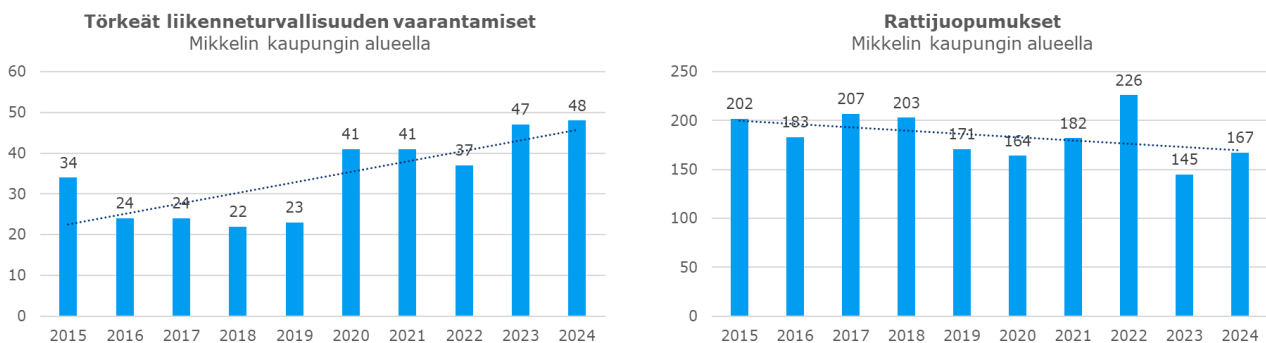
Törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia kaupungin alueella tilastoidaan keskimäärin 40 tapausta vuosittain (48 vuonna 2024). Näistä merkittävä osa (63 %) liittyy korkeisiin ajonopeuksiin. Etenkin juuri törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrä on kasvanut koronavuosista alkaen.

Rattijuopumuksia kirjataan Mikkelin kaupungin alueella keskimäärin 150–170 tapausta vuosittain (167 vuonna 2024). Reilu puolet rattijuopumuksista (52 %) on alkoholitapauksia ja hieman alle puolet (48 %) muita huumaavia aineita tai alkoholin ja muiden aineiden sekakäyttöä.

Nuorten liikennerikokset herättävät paljon huolta ja kysymyksiä kunnissa ja viranomaisissa. Mikkelin seudulla 15–17-vuotiaita on liikennerikoksista epäiltyjen joukossa keskimäärin 120 vuosittain ja määrä kasvaa jyrkästi. Sama ilmiö näkyy muualla Etelä-Savossa sekä myös muualla Suomessa. 18–20-vuotiaiden osalta liikennerikosten määrä on laskemaan päin, mutta edelleen puhutaan lähes kahdesta sadasta epäillystä vuosittain. Nuorten liikennerikosten kasvussa on kyse laajemmasta ilmiöstä, sillä myös muu nuorisoriikollisuus on ollut kasvusuunnassa viime vuosina. Yksiselitteistä syytä nuorten oirehtimiseen ja sen purkautumiseen mm. rikolliseen toimintaan ja erilaiseen muuhun häiriökäyttäytymiseen ei varmastikaan ole. Sosiaalisten ja terveydellisten haasteiden ohella erilaiset muut ilmiöt, kuten kokoontumisajojen yleistyminen tai some-haasteet heijastuvat toimintaan liikenteessä ja edelleen liikennerikostilastoihin. Myös ajokorttilain muutoksilla on varmasti ollut oma vaikutuksensa nuorten liikenneturvallisuustaitoihin ja -asenteisiin.



Kuva 11. Viranomaisten tietoon tulleet liikennerikokset Mikkelissä (Tilastokeskus).



Kuva 12. Viranomaisten tietoon tulleet törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ja rattijuopumukset Mikkelissä (Tilastokeskus).

2.4. Koettu turvallisuus

Onnettomuustilastoista eivät käy ilmi liikennekäyttäytymisen haasteet, läheltä piti -tilanteet tai eri kulkutavoilla liikkuvien kokemukset ja tuntemukset turvallisuudesta tai liikenteen toimivuudesta. Mikkelin seudulla asuvien ja alueella liikkuvien mielipiteitä ja kokemuksia liikenteen turvallisuudesta selvitettiin liikenneturvallisuuskyselyllä 31.3.–30.4.2025 välisenä aikana. Kysely toteutettiin karttapohjaisena nettikyselynä. Tietoa kyselystä välitettiin kuntalaisille ja alueella asuville/liikkuville monien eri kanavien kautta (kaupungin eri toimialat, koulut, päiväkodit, asukas- ja kyläyhdistykset, paikalliset yhdistykset, kuntien viestintäkanavat jne.). Lisäksi seudun autokouluja pyydettiin myös vastaamaan kyselyyn liikenteen asiantuntijan roolissa.

Kyselyyn kävi vastaamassa koko Mikkelin seudulla noin 560 henkilöä (vastausmäärät vaihtelevat kysymyksittäin) ja he jättivät kartoille yhteensä 1 592 pistettä. Suunnittelualueen ulkopuolelle kohdentuneet vastaukset on jätetty pois tarkasteluista. Karttakysymysten pisteistä 57 % liittyi vaaranpaikkoihin tai kehittämistarpeisiin ja 43 % vastajalle tapahtuneisiin läheltä piti -tilanteisiin tai onnettomuuksiin. Kaikista karttapisteistä 67 % kohdentui taajamiin.

Mikkelin kaupungin osalta vastauksia kyselyyn antoi arviolta 120 henkilöä ja kartalle kertyi 559 merkintää. Karttapisteistä 50 % liittyi koettuihin ongelmiin tai vaaranpaikkoihin. Kaikista karttapisteistä taajama-alueelle kohdentui 73 %. Mikkelissä huolta asukaskyselyyn vastanneissa herättävät erityisesti teiden ja katujen laatu puutteet (21 % vastauksista). Seuraavaksi eniten turvattomuutta aiheutuu korkeista ajonopeuksista (19 %), jalankulun tai pyöräily-yhteyksien puutteista (13 %) sekä turvattomista tienylityspaikoista (12 %). Selvästi seudun keskiarvoa enemmän korostuvat turvattomaksi koetut pysäkkijärjestelyt (10 %).

Eniten kommentoidut kohteet Mikkelissä:

- Porrassalmenkatu (pyöräilyväylän puute)
- Mäkitie / Otto v. Fieandtin tie liittymä (turvaton liittymä (koululaisia), heikot näkemät)
- Maaherrankatu, kauppakeskus Stellan kohta (ylinopeudet, turvaton suojatie, pyöräilyväylän puute)
- Tenholankatu / Maaherrankatu / Rouhialankatu liittymä (turvaton suojatie heti mutkan jälkeen)
- Mt 15105 (Vanha Otavantie) / Rantakyläntie / Kunnanmäki liittymä (ylinopeudet, turvaton liittymä)
- Porrassalmenkatu, Hallituskadun kohdan korotettu suojatie (turvaton suojatie)
- Savilahdenkadun suojatiet (turvattomat suojatiet, ylinopeudet)
- Mt 431 (Hirvensalmentie) / mt 15098 (Otavantie) / Akuntie liittymä (ylinopeudet, turvattomat suojatiet)
- Pietarintie / Mart-Heikkiläntie / Otto v. Fieandtin tie liittymä (turvaton ja jäsentymätön liittymä)
- Mt 4323 (Brahentie), K-kaupan kohta (turvaton suojatie, ylinopeudet)
- Opinahjo, yhtenäiskoulun kohta (jalankulku- ja pyöräilyväylän puute, jäsentymättömyys, ylinopeudet)

Seudullisesti esille tuotuja huolenaiheita liikennekäyttäytymisessä ja infrastruktuurissa (385 vastaajaa):

- **Ylinopeudet** (korostuu etenkin taajamissa, koulujen ja päiväkotien lähistöllä)
- **Suojateiden kunnioituksen puute** (autoilijat eivät hidasta tai lainkaan anna tietä jalankulkijoille)
- **Nuorten kuljettajien riskialtis toiminta** liikenteessä (kaahailu, tempuilu, turvalaitteiden käyttämättömyys, ajoneuvojen kunto jne.)
- **Muu yleinen välinpitämättömyys säännöistä ja toisista tiellä liikkujista** (mm. tasa-arvoisten risteysten huomioiminen, stop-merkin huomioiminen, viikun käyttämättä jättäminen, väistämissä sääntöjen tunteminen/noudattaminen tienylityksissä, turvavarusteiden käytön laiminlyönti)
- **Infraan liittyvät huolet (yleisesti):** teiden kunto ja siitä aiheutuva onnettomuusriski, kapeat pientareet, jkpp-väylien puuttuminen, epäselvät liikennejärjestelyt, talvikunnossapito, suojatien puutteet, valaistuksen puutteet).

Taulukko 1. Mikkelin seudun kuntien asukaskyselyn karttavastausten määrä ja jakautuminen eri teemoihin.

Onnettomuudet/läheltä piti -tilanteet:

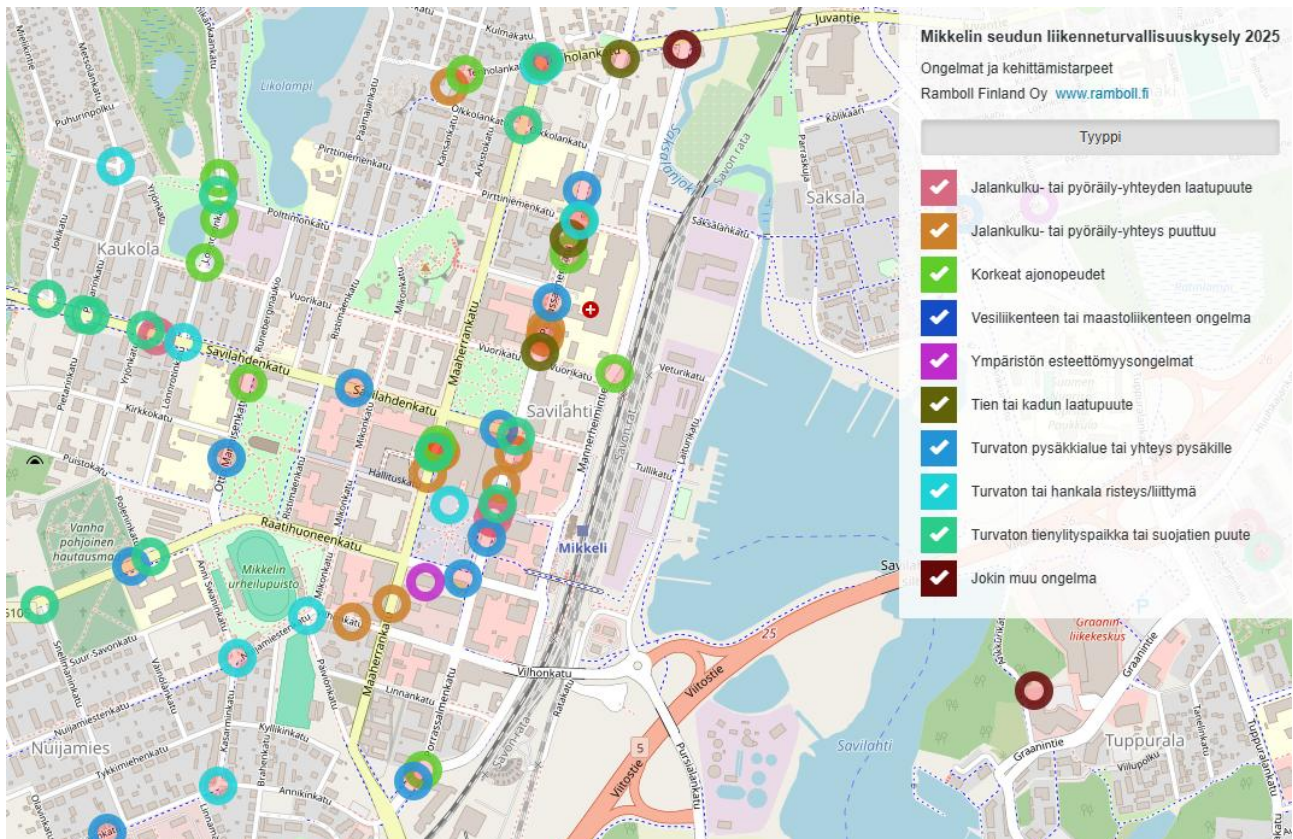
	Hirvensalmi	Juva	Kangasniemi	Mäntyharju	Mikkeli	Puumala	Yhteensä	%
Onnettomuus/lahelta piti -tilanne moottoriajoneuvolla	17	23	54	77	127	29	327	48%
Onnettomuus/lahelta piti -tilanne jalan kulkieessa	11	13	41	48	75	12	200	29%
Onnettomuus/lahelta piti -tilanne pyöräillessä	14	5	15	25	74	9	142	21%
Onnettomuus/lahelta piti -tilanne jollakin muulla tavoin liikeyssä				5	6	1	12	2%
Karttapisteitä yhteensä	42	41	110	155	282	51	681	100%

Vaaranpaikat/kehittämiskohteet:

	Hirvensalmi	Juva	Kangasniemi	Mäntyharju	Mikkeli	Puumala	Yhteensä	%
Korkeat ajonopeudet	14	13	60	71	52	13	223	24%
Tien tai kadun laatu puute	13	8	10	47	58	8	144	16%
Turvaton tienylityspaikka tai suo jatien puute	20	5	32	38	34	4	133	15%
Jalankulku- tai pyöräily-yhteys puuttuu	22	8	24	27	35	16	132	14%
Turvaton tai hankala risteys/liittymä	3	8	31	30	30	11	113	12%
Turvaton pysäkkialue tai yhteys pysäkille	6	5	2	7	28	2	50	5%
Jalankulku- tai pyöräily-yhteyden laatu puute	1	1	7	11	17	4	41	5%
Ympäristön esteettömyysongelmat	1	2	5	4	10		22	2%
Vesiliikenteen tai maastoliikenteen ongelma			1	5	1	5	12	1%
Jokin muu ongelma	2	5	6	14	12	2	41	5%
Karttapisteitä yhteensä	82	55	178	254	277	65	911	100%

Kyselyn karttavastauksiin voi käydä tutustumassa osoitteissa:

- Ongelma-/kehittämiskohteet: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/karpalo/mikkelinseutu/ongelmat/>
- Onnettomuudet/läheltä piti -tilanteet: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/karpalo/mikkelinseutu/laheltapiti/>



Kuva 13. Esimerkki koetuista ongelmista Mikkelin keskustan alueella (Taustakartta © OpenStreetMap).

2.5. Liikenneonnettomuuksien kustannukset

Liikenneonnettomuuksista aiheutuu inhimillisen kärsimyksen ohella yhteiskunnalle huomattavia taloudellisia kustannuksia. Kustannuksista merkittävä osa kohdistuu hyvinvointialueelle ja kuntasektorille.

Liikenneonnettomuuksien taloudellisia menetyksiä ovat mm.:

- **Onnettomuustilanne:** Pelastustoimet, ensihoito, sairaankuljetus jne.
- **Sairaanhoito:** avoterveydenhoito, erikoissairaanhoito, potilassiirrot jne.
- **Kuntoutus ja muu avustaminen:** Kuntoutus, uudelleen koulutus, erikoiskoulutus, elämää avustavat järjestelyt
- **Työpanoksen menetys:** vähäinen, tilapäinen, merkittävä, pysyvä
- **Yksilön aineellinen hyvinvointi:** vähäinen, tilapäinen, merkittävä tai pysyvä ansioiden/kulutuksen menetys
- **Yksilön aineeton hyvinvointi:** vähäinen, tilapäinen, merkittävä elämänlaadun heikentyminen, elämän menetys
- **Muita onnettomuuteen liittyviä kustannuseriä:** mm. hätäkeskus, poliisi, ajoneuvovauriot, uhrien omaisuuden vauriot, lastivauriot, onnettomuuspaikan raivaus/ajoneuvojen siirto, infrastruktuurivauriot, onnettomuustutkinta, vakuutusten hallinnointi, oikeuslaitos.

Tieliikenteen onnettomuuksien yksikkökustannusarvot kuvaavat vakavuudeltaan erilaisten onnettomuuksien keskimääräisiä kustannusseuraamuksia. Yksikköarvojen ja onnettomuustietojen perusteella voidaan laskea arvio liikenneturvallisuuden yhteiskuntataloudellisesta merkityksestä (ks. Taulukko 2.).

Yksikkökustannusarvoja hyödyntäen Mikkelin kaupungin alueella tapahtuvista tieliikenteen onnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle vuosittain noin 15,6 miljoonan euron kustannukset (koko Mikkelin seudun kustannukset 24 miljoonaa euroa vuodessa). Valtakunnallisesti tieliikenteen kuolemien ja poliisin tietoon tulleiden loukkaantumisten yhteiskuntataloudellinen kustannus on noin 1,1–1,2 mrd. euroa vuosittain (Traficom).

Kuntien näkökulmasta liikenneonnettomuuksilla ja etenkin kuolemaan tai vammautumiseen johtaneilla onnettomuuksilla on kytkös mm. kunnan verotulokertymään ja HYTE-kertoimen kautta myös kunnan saamiin valtionosuuksiin. Elin- ja asuin ympäristöjen turvallisuus (koettu turvallisuus, onnettomuusriski) on myös merkittävä pito-/vetovoimatekijä eli se vaikuttaa monen muun tekijä ohella eri alueiden houkuttelevuuteen asuinpaikkana.

Taulukko 2. Onnettomuuskustannusten yksikköarvot onnettomuustyyppiä kohti (Väylävirasto).

	Reaali- taloudellinen kustannus	Yksilöllisen hyvinvoinnin menetys	Yhteensä
Kuolemaan johtanut onnettomuus	228 095	2 790 960	3 019 055
Vakavaan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus	404 534	997 326	1 401 860
Lievään loukkaantumiseen johtanut onnettomuus	22 213	80 628	102 841
Henkilövahinko-onnettomuus	72 283	340 200	412 483
Vain omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus	2 230		2 230
Tieliikenneonnettomuus keskimäärin	35 449	178 800	214 249

Laskennassa käytetyt arvot

2.6. Liikenneturvallisuustyön organisointi

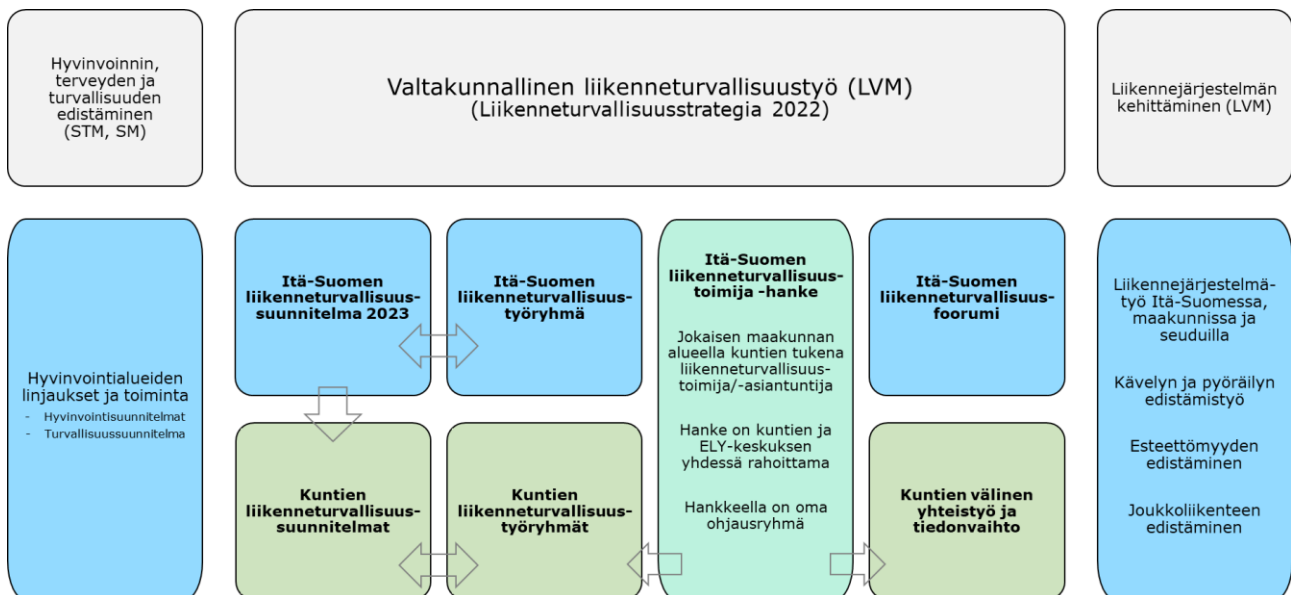
Liikenneturvallisuustyö Itä-Suomessa

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen kokonaisvaltaisesti, eri toimijoiden käytössä olevia työkaluja hyödyntäen, edellyttää yhteistyötä ja vastuuden jakamista. Liikenneturvallisuustyön haaste, mutta myös vahvuus, on se, että liikenneturvallisuuteen vaikuttavaa työtä tekevät hyvin monet julkisen, yksityisen sekä vapaaehtoissektorin toimijat. Yhdessä tekeminen on käytännössä ainoa tapa tehdä vaikuttavaa liikenneturvallisuustyötä.

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä koordinoidaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen johdolla Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmässä. Työryhmä vastaa myös Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden edistämisestä ja seurannasta. Laajempaa kuntien ja muiden sidosryhmien välistä vuoropuhelua varten kutsutaan kerran vuodessa koolle Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi.

Kunnissa liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja koordinointi kuuluu poikkihallinnollisille liikenneturvallisuustyöryhmille, jollainen löytyy lähes jokaisesta Itä-Suomen kunnasta. Työryhmät kokoontuvat liikenneturvallisuustoimijan tukemana 2–3 kertaa vuodessa. Kunnallisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta edistetään käytännön liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelua sekä kuntien sisäistä ja kuntien ja sidosryhmien välistä yhteistyötä ja kokemusten vaihtoa.

Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hanke on kunnilta ja Pohjois-Savon ELY-keskukselta merkittävä panostus kuntien liikenneturvallisuustyön tukemiseen ja kehittämiseen. Toimijahankkeen avulla pyritään lisäämään myös seudullista ja maakunnallista yhteistyötä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Liikenneturvallisuustoimijoiden tehtävänä on tukea ja aktivoida kuntien liikenneturvallisuustyöryhmiä, kunnan eri toimialojen edustajia sekä paikallisia sidosryhmiä käytännön liikenneturvallisuustyössä. Liikenneturvallisuustoimijan rooli korostuu etenkin liikennekasvatukseen ja viestintään liittyvien toimenpiteiden ideoinnissa ja edistämisessä. Toimija on tukena myös liikenneturvallisuustyön seurannassa (tilastot, kunnassa toteutunut toiminta, liikenneturvallisuussuunnitelman seuranta).



Kuva 14. Liikenneturvallisuustyön organisointi Itä-Suomen alueella.

Liikenneturvallisuustyö Mikkelissä

Mikkelin kaupungissa on tehty systemaattista liikenneturvallisuustyötä jo pitkään ja monet liikenneturvallisuustyön edellyttämät perusrakenteet ovat kunnossa. Näistä ehkä keskeisin on säännöllisesti kaksi kertaa vuodessa koontuva poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä. Työryhmän kokoonpano on nykyisellään varsin kattava ja työn laadinnan aikana se täydentyi vielä lukion edustuksella (Taulukko 4.). Liikenneturvallisuustyöryhmän tehtävät ja nykyiset jäsenet on kuvattu luvussa 4.2. Kaupungissa toimii myös erillinen kävelyn ja pyöräilyn edistämistyöryhmä, joka vahvistaa kestävä ja turvallisen liikkumisen toiminnan rakenteita entisestään.

Liikenneturvallisuustyöryhmä yhdessä Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hankkeen kanssa mahdollistaa pitkän vuotta erilaisten käytännön toimenpiteiden edistämisen, paikallisiin ongelmakohtiin tarttumisen, toiminnan seurannan, liikenneturvallisuuden tilannekuvan ylläpitämisen sekä eri osapuolten välisen tiedonvaihdon. Liikenneturvallisuustoimijahankkeeseen osallistuminen onkin kaupungilta ja ELY-keskukselta merkittävä panostus paikallisen liikenneturvallisuustyön ylläpitämiseen ja kehittämiseen.

Työn aikana Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuustyön nykytilaa arvioitiin liikenneturvallisuustyöryhmässä käydylle keskustelulla sekä kaupungin eri toimialoille edustajille suunnatulla kyselyllä nykyisistä käytännöistä liikenneturvallisuustyössä. Toimialoille-yksiköille suunnatussa kyselyssä vastaajilta pyydettiin itsearviointia erilaisiin valtakunnallisesti tunnistettuihin hyviin liikenneturvallisuustyön käytänteisiin ja toimintamalleihin. Vastaajilla oli myös mahdollisuus kertoa vapaamuotoisesti toiveita ja tarpeita liikennekasvatustyön ja viestinnän kehittämisestä. Kysely kohdennettiin ensisijaisesti kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien jäsenten kautta alla mainituille tahoille:

- Varhaiskasvatus/päiväkoti
- Perusopetus (ala- ja yläkoulut)
- Toinen aste (lukio, ammattiopistot jne.)
- Koulukuljetukset
- Nuorisopalvelut/-työ
- Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen
- Työsuojelu/henkilöstöpalvelut
- Kaupungin viestintä

Taulukko 3. Mikkelin seudun kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien kokoonpano (päivittyvä). Osalla työryhmän jäsenistä voi olla useampia tehtäviä hoidettavana tai tietyn tahon edustus on välillinen.

	Hirvensalmi	Juva	Kangasniemi	Mikkeli	Mäntyharju	Pieksämäki	Puumala
KUNTA	Varhaiskasvatus	X	X	X	X	X	X
	Koulut (perusopetus)	X	X	X	X	X	X
	Toinen aste (lukio, muu)		X	X	X		
	Nuorisopalvelut	X	X	X	X	X	X
	Vapaa-aika-/liikuntapalvelut	X	X	X	X	X	X
	Työsuojelu-/henkilöstöhallinto	X	X	X	X	X	X
	Ehkäisevä päihdetyö	X	X	X	X	X	X
	Hyvinvointityö/-koordinaattori	X	X	X	X	X	X
	Kunnan viestintä	(X)	X	X	X	X	X
	Tekninen toimiala	X	X	X	X	X	X
	Joukkoliikennepalvelut, koulukuljetus	X	X	X	X	X	X
	Vanhusneuvosto	X	X	X	X	X	X
	Vammaisneuvosto	X	X	X	X	X	X
	Nuorisovaltuusto/oppilaskunta	X	X	X	X	X	X
	Kunnanjohtaja		X	X		X	X
	Kunnan päätöksentekijä (kv, kh, ltk)					X	X
	Jokin muu paikallinen toimija, mikä?					X	

X = selvityksessä

Taulukko 4. Kuntien eri toimialoille/yksiköihin suunnattujen kyselyiden tuloksia liikenneturvallisuuden huomioimisesta ja/tai liikenneturvallisuustyön nykytilasta.

VARHAISKASVATUKSEN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ	Hirven- salmi	Juva	Kangas- niemi	Mikkeli	Mänty- harju	Puumala
--	------------------	------	------------------	---------	-----------------	---------

10 erillisen kysymyksen vastausten jakauma nykytilanteen osalta

1 = Asia kunnossa	70 %	50 %	50 %	30 %	80 %	60 %
2 = Asia osittain kunnossa, voisimme vielä hieman parantaa	30 %	50 %	20 %	50 %	20 %	30 %
3 = Ei toteudu vielä, mutta voisimme ottaa sen osaksi toimintaamme	0 %	0 %	30 %	20 %	0 %	10 %
4 = Ei toteudu vielä emmekä näe sitä tarpeelliseksi tai mahdolliseksi jatkossakaan	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

PERUSOPETUKSEN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ	Hirven- salmi	Juva	Kangas- niemi	Mikkeli	Mänty- harju	Puumala
--	------------------	------	------------------	---------	-----------------	---------

13 erillisen kysymyksen vastausten jakauma nykytilanteen osalta

1 = Asia kunnossa	85 %	31 %	69 %	15 %	46 %	31 %
2 = Asia osittain kunnossa, voisimme vielä hieman parantaa	15 %	69 %	31 %	62 %	54 %	69 %
3 = Ei toteudu vielä, mutta voisimme ottaa sen osaksi toimintaamme	0 %	0 %	0 %	23 %	0 %	0 %
4 = Ei toteudu vielä emmekä näe sitä tarpeelliseksi tai mahdolliseksi jatkossakaan	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ TOISELLA ASTEELLA	Hirven- salmi	Juva	Kangas- niemi	Mikkeli	Mänty- harju	Puumala
---	------------------	------	------------------	---------	-----------------	---------

8 erillisen kysymyksen vastausten jakauma nykytilanteen osalta

1 = Asia kunnossa		11 %	56 %	0 %	0 %	
2 = Asia osittain kunnossa, voisimme vielä hieman parantaa		56 %	44 %	100 %	33 %	
3 = Ei toteudu vielä, mutta voisimme ottaa sen osaksi toimintaamme		33 %	0 %	0 %	67 %	
4 = Ei toteudu vielä emmekä näe sitä tarpeelliseksi tai mahdolliseksi jatkossakaan		0 %	0 %	0 %	0 %	

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ NUORISOPALVELUISSA	Hirven- salmi	Juva	Kangas- niemi	Mikkeli	Mänty- harju	Puumala
--	------------------	------	------------------	---------	-----------------	---------

9 erillisen kysymyksen vastausten jakauma nykytilanteen osalta

1 = Asia kunnossa	0 %	13 %	50 %	0 %	0 %	13 %
2 = Asia osittain kunnossa, voisimme vielä hieman parantaa	63 %	50 %	50 %	75 %	25 %	88 %
3 = Ei toteudu vielä, mutta voisimme ottaa sen osaksi toimintaamme	38 %	38 %	0 %	25 %	75 %	0 %
4 = Ei toteudu vielä emmekä näe sitä tarpeelliseksi tai mahdolliseksi jatkossakaan	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

LIIKENNETURVALLISUUDEN HUOMIOIMINEN KOULUKULJETUSTEN JÄRJESTÄMISESSÄ	Hirven- salmi	Juva	Kangas- niemi	Mikkeli	Mänty- harju	Puumala
--	------------------	------	------------------	---------	-----------------	---------

10 erillisen kysymyksen vastausten jakauma nykytilanteen osalta

1 = Asia kunnossa	30 %	60 %	40 %	10 %	70 %	20 %
2 = Asia osittain kunnossa, voisimme vielä hieman parantaa	30 %	30 %	10 %	60 %	20 %	40 %
3 = Ei toteudu vielä, mutta voisimme ottaa sen osaksi toimintaamme	0 %	0 %	20 %	30 %	10 %	40 %
4 = Ei toteudu vielä emmekä näe sitä tarpeelliseksi tai mahdolliseksi jatkossakaan	20 %	10 %	30 %	0 %	0 %	0 %

KUNNAN TYÖNTEKIJÖIDEN TYÖ- JA TYÖASIAMATKOJEN TURVALLISUUDEN EDISTÄMINEN	Hirven- salmi	Juva	Kangas- niemi	Mikkeli	Mänty- harju	Puumala
--	------------------	------	------------------	---------	-----------------	---------

6 erillisen kysymyksen vastausten jakauma nykytilanteen osalta

1 = Asia kunnossa	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	17 %
2 = Asia osittain kunnossa, voisimme vielä hieman parantaa	17 %	50 %	33 %	33 %	33 %	33 %
3 = Ei toteudu vielä, mutta voisimme ottaa sen osaksi toimintaamme	33 %	50 %	67 %	50 %	67 %	50 %
4 = Ei toteudu vielä emmekä näe sitä tarpeelliseksi tai mahdolliseksi jatkossakaan	0 %	0 %	0 %	17 %	0 %	0 %

KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSVIESTINTÄ	Hirven- salmi	Juva	Kangas- niemi	Mikkeli	Mänty- harju	Puumala
--------------------------------------	------------------	------	------------------	---------	-----------------	---------

8 erillisen kysymyksen vastausten jakauma nykytilanteen osalta

1 = Asia kunnossa	0 %	0 %	25 %	25 %	25 %	13 %
2 = Asia osittain kunnossa, voisimme vielä hieman parantaa	50 %	38 %	13 %	25 %	50 %	38 %
3 = Ei toteudu vielä, mutta voisimme ottaa sen osaksi toimintaamme	50 %	63 %	63 %	50 %	25 %	50 %
4 = Ei toteudu vielä emmekä näe sitä tarpeelliseksi tai mahdolliseksi jatkossakaan	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

LIIKENNETURVALLISUUS OSANA HYVINVOINNIN JA TERVEYDEN EDISTÄMISTÄ	Hirven- salmi	Juva	Kangas- niemi	Mikkeli	Mänty- harju	Puumala
--	------------------	------	------------------	---------	-----------------	---------

10 erillisen kysymyksen vastausten jakauma nykytilanteen osalta

1 = Asia kunnossa	20 %	20 %	30 %	60 %	20 %	50 %
2 = Asia osittain kunnossa, voisimme vielä hieman parantaa	30 %	60 %	60 %	30 %	50 %	50 %
3 = Ei toteudu vielä, mutta voisimme ottaa sen osaksi toimintaamme	50 %	20 %	10 %	10 %	30 %	0 %
4 = Ei toteudu vielä emmekä näe sitä tarpeelliseksi tai mahdolliseksi jatkossakaan	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

* Kullekin toimialalle on esitetty useampia kysymyksiä ja tässä taulukossa on esitetty näiden vastausten keskiarvo. Koulujen ja päiväkotien vastauksista on laskettu keskiarvo. Vastaukset perustuvat itsearviointiin.

3. Liikenneturvallisuustavoitteet

3.1. Kohti nollavisiota kaikissa liikennemuodoissa

Valtakunnallisena liikenneturvallisuusvisiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tieliikenteen osalta Suomi on myös sitoutunut muiden EU-maiden kanssa tavoittelemaan kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämistä puolella vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Valtakunnallinen liikenneturvallisuusvisio ja tieliikennettä koskevat välitavoitteet ohjaavat myös Itä-Suomen alueen ja sen kuntien liikenneturvallisuustyötä. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa (2023) on esitetty koko Itä-Suomen kattava liikenneturvallisuusvisio sekä onnettomuusmääriä koskevat määrälliset tavoitteet väli vuoteen 2030 (tieliikenne). Lisäksi suunnitelmassa on esitetty painopistealueet, joihin alueen liikenneturvallisuustyössä tulisi erityisesti toimintaa kohdentaa (Kuva 15.).

Liikenneturvallisuushaasteet niin maakunnallisesti kuin Mikkelin seudulla ja kunnissa ovat suurimmat tieliikenteessä. Mikkelin seudun tieliikenteessä menehtyy vuosittain keskimäärin viisi (5) ihmistä ja loukkaantuu vakavasti (virallisen tilaston mukaan) seitsemän (7) ihmistä, eikä yksittäisiäkään nollavuotia ole vielä saavutettu. Vesiliikenteessä tilanne on selvästi parempi, vaikka edelleen vesiliikenneonnettomuuksissa menehtyy keskimäärin yksi henkilö vuosittain. Maastoliikenteessä tilanne on samankaltainen kuin vesiliikenteessä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin yksi vuosittain, mutta joukkoon mahtuu useita nollavuotia. Raideliikenteessä (tasoristeysonnettomuudet) liikennekuolemien osalta nollavisio on saavutettu seudulla jo useina vuosina.

3.2. Mikkelin seudun liikenneturvallisuusvisio ja tavoitteet

Mikkelin seudun kunnat ovat asettaneet seudulle yhteisen liikenneturvallisuustyön vision ja onnettomuuskehitystä kuvaavat tavoitteet. Toimenpidesuunnittelua ohjaavat toiminnalliset tavoitteet on kuvattu luvussa 4. ja niiden kautta jäsennetään tarkempaa toimenpiteiden suunnittelua.

Kestävästi kohti liikenneturvallisuuden nollavisiota 2050

- Kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
- Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvulla tuetaan liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista.

Tavoitteet

- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä Mikkelin seudulla vähenee jatkuvasti.
- Vuoteen 2050 mennessä seudun liikenteessä kuolleissa ja vakavasti loukkaantuneissa päästään nollatasoon kaikissa liikennemuodoissa.
- Tieliikenteessä kuolleiden määrä kääntyy laskuun ja vuonna 2030 menehtyneiden määrä on enintään kaksi henkilöä (välitavoite).
- Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneiden laskeva trendi säilyy ja vuonna 2030 uhrien määrä on enintään kolme henkilöä (välitavoite).
- Seudun asukkaiden tyytyväisyys eri kulkumuotojen liikenneolosuhteisiin liikenneturvallisuuden osalta paranee (seudullinen liikkumistutkimus).
- Kestävien kulkumuotojen osuus Mikkelin seudun asukkaiden arkiliikumisessa kasvaa (seudullinen liikkumistutkimus, kouluille suunnatut kyselyt koulumatkoista).

Kuva 15. Mikkelin seudun liikenneturvallisuustyön visio ja tavoitteet.

4. Toimenpiteet

4.1. Toimenpidesuunnittelun lähtökohdat

Paikallisen liikenneturvallisuustyön tavoitteena on tarjota jokaiselle kuntalaiselle edellytykset tehdä vastuullisia ja turvallisia liikkumisvalintoja sekä tarjota mahdollisuudet osallistua oman elinympäristönsä kehittämiseen. Tähän kunta voi vaikuttaa monien eri toimintojensa ja palveluidensa kautta. Nyt laaditun suunnitelman painopiste on tieliikenteen turvallisuudessa, mutta myös muiden liikennemuotojen (vesiliikenne, maastoliikenne, raideliikenne) liikenneturvallisuuden edistäminen on integroitu toimenpideohjelmaan. Toimenpiteiden suunnittelu on jäsenetty kolmen tavoitealueen kautta seuraavasti (ks. Kuva 1.).

1. Ensimmäinen suunnittelukokonaisuus koskee **liikenneturvallisuustyön mahdollistavia rakenteita**. Näitä ovat esimerkiksi yhteistyö ja sen koordinointi, resurssit, osaaminen ja seuranta.
2. Toisen suunnittelukokonaisuuden muodostaa liikkumisvalintoihin vaikuttaminen **viestinnän ja liikennekasvatuksen keinoin**. Nämä toimet voidaan suunnata kunnan (ja hyvinvointialueen) eri palveluiden ja toimintojen kautta eri ikäisille kuntalaisille, kunnan työntekijöille tai muille kunnassa oleville kohderyhmille, esimerkiksi matkailijoille ja kesäasukkaille.
3. Kolmannen kokonaisuuden muodostaa turvallisen liikkumisen edellytysten tukeminen **liikenneympäristöön ja palveluihin vaikuttamalla**. Liikenneympäristön turvallisuuden parantamisen osalta tässä raportissa on esitetty toimenpiteiden kokonaismäärä ja kustannukset sekä kaupungin kärkikohteet. Raportin erillisenä liitteenä (Excel-taulukko) on esitetty yksityiskohtaisempi toimenpideohjelma, joka muodostaa vuosittaisen toimenpideseurannan perustan.

Liikenneturvallisuustyön rakenteiden kehittäminen

- Yhteistyö ja koordinointi
- Päätöksentekijöiden sitouttaminen
- Resurssit
- Osaaminen ja motivaatio
- Seuranta ja arviointi

Viestintä, kasvatus ja toimintamallit

- Kunnan liikenneturvallisuusviestintä
- Liikennekasvatus ja viestintä eri kohderyhmille
- Henkilökuljetusten turvallisuus
- Turvallinen työ-/työmatkaliikenne
- Liikenneturvallisuus hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen osana
- Teknisen toimialan rooli viestinnässä ja kuntalaisten osallistamisessa

Turvallinen ja esteetön liikennejärjestelmä

- Liikenneturvallisuus kaavoituksessa ja maankäytön hankkeissa
- Liikenneympäristön parantamistoimet ml. suunnittelutarpeiden tunnistaminen (tienlitykset, risteysjärjestelyt, pysäkkijärjestelyt, jkpp-yhteystarpeet, nopeusrajoitukset ja liikenteen rauhoittaminen, saattoliikenne, pysäköintiratkaisut jne.)
- Turvallisuuspuutteet väylien hoidossa- ja kunnossapidossa
- Esteettömyys

Kuva 16. Liikenneturvallisuussuunnitelman jäsentäminen (suunnittelukokonaisuudet).

Muita toimenpidesuunnittelun keskeisiä lähtökohtia ovat olleet lähtöaineistojen analyysi (mm. edellisen suunnitelman toteutumana läpikäynti), havainnot liikenneturvallisuustilanteesta (tilastot) ja koetuista ongelmista (asukaskysely), havainnot liikenneturvallisuustyöstä kunnassa ja eri toimialoilla (kysely liikenneturvallisuustyöryhmälle sekä eri toimialoille ja hyvinvointialueen edustajille), Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman linjaukset ja niiden jalkauttaminen (kuntien vastuut), Mikkelin seudun kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmassa tunnistetut tarpeet, konsultin omat ja tilaajan kanssa yhdessä tehdyt maastokatselut koettuihin vaaranpaikkoihin sekä valtakunnalliset liikenneympäristöä koskevat suunnitteluohjeet (etenkin maantiet) ja uuden Tieliikennelain (2020) mukanaan tuomat muutokset.

4.2. Liikenneturvallisuustyön rakenteiden kehittäminen

Seudullisia tavoitteita:

- Liikenneturvallisuus huomioidaan kunnan strategioissa ja eri toimialojen tavoitteissa. Liikenneturvallisuustyö nivoutuu myös osaksi hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyön rakenteita.
- Kunnan liikenneturvallisuussuunnitelmassa kuvataan liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet. Suunnitelma päivitetään 5–10 vuoden välein kunnan ja ELY-keskuksen yhteistyönä.
- Päätäjien perehdyttäminen ja osallistaminen kunnan liikenneturvallisuustyöhön varmistaa resurssit ja myönteisen ilmapiirin pitkäjänteiseen työskentelyyn.
- Liikenneturvallisuustyötä koordinoidaan kunnan liikenneturvallisuustyöryhmässä sekä Mikkelin seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä (teemakokous kerran vuodessa).
- Kunnan (ja seudun) liikenneturvallisuustyötä ja -tilannetta seurataan vuosittain.
- Liikenneturvallisuustyöryhmän jäsenten osaamista ja motivaatiota liikenneturvallisuustyössä ylläpidetään tietoisuuden (esim. Itätoimijan Teams-tietoiskut) ja koulutuksella (esim. Liikenneturvan kuntakurssi).

Toimenpideohjelmassa käytettyjä lyhenteitä: Lt-toimija = liikenneturvallisuustoimija, Lt-ryhmä = kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä, Lj-koordinaattori = liikennejärjestelmäkoordinaattori, Lj-ryhmä = seudullinen liikennejärjestelmätyöryhmä.

Strateginen perusta, päätäjien sitouttaminen ja resursointi

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

- **Varmistetaan, että liikenneturvallisuus ja kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tulevat huomioiduksi uuden valtuustokauden hyvinvointisuunnitelmassa** (Vastuu: Kaupunki, Lt-toimija).
- **Perehdytetään uudet kaupunginvaltuutetut liikenneturvallisuustyöhön hyödyntäen Liikenneturvan uutta päätäjille suunnattua materiaalia** (Vastuu: Kaupunki, Lt-toimija, Liikenneturva).
- **Uusi liikenneturvallisuussuunnitelma viedään käsiteltäväksi kaupungin lautakuntiin, kaupunginhallitukseen ja -valtuustoon** (Vastuu: Kaupunki).
- **Liikenneturvallisuustyön vuosikatsaus lähetetään vuosittain tiedoksi lautakuntiin, valtuustoon ja hallitukseen.** Katsaukseen kootaan toteutunut toiminta ja keskeiset tilastot (Vastuu: Kaupunki, Lt-toimija).
- **Etelä-Savon kunnanjohtajille järjestetään vuosittain liikenneturvallisuusteemainen tietoisku.** Kunnanjohtajien toivotaan ajoittain osallistuvan myös kuntansa liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksiin (Vastuu: Lt-toimija, Liikenneturva).
- **Kaupunki resursoi liikenneturvallisuustyön kehittämiseen ja ylläpitämiseen osallistumalla jatkosakin Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hankkeeseen** (Vastuu: Kaupunki, PoS-Ely).
- **Kaupunki huomio vuosittaisessa talousarviossa ja -suunnitelmassa liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisen edellyttämät resurssitarpeet** (esim. infran toimenpiteet) (Vastuu: Kaupunki).

Osaaminen ja motivaatio

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

- **Kannustetaan liikenneturvallisuustyöryhmän jäseniä suorittamaan Liikenneturvan kuntakurssi.** Kurssia suositellaan erityisesti uutena liikenneturvallisuustyöhön mukaan tuleville (Vastuu: Lt-ryhmä).
- **Kaupungin eri henkilöstöryhmille järjestetään säännöllisesti tietoiskuja ja perehdytyksiä liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi omassa tehtävässään** (Vastuu: Kaupunki, Liikenneturva).
- **Kaupungin tekninen toimiala varmistaa, että sen henkilöstöllä on riittävät valmiudet teillä/kaduilla tehtävään työhön niin liikenneturvallisuuden kuin työturvallisuuden huomioimiseksi** (Vastuu: Kaupunki).

Yhteistyö ja sen koordinointi

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

- **Liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksissa käydään säännöllisesti läpi työryhmän jäsenten rooli ja tehtävät** sekä edistetään kokouskäytäntöjä kehittämällä korkeaa osallistumisaktiivisuutta (Vastuu: Lt-toimija, Liikenneturva).
- **Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpanon osalta selvitetään seuraavat täydennykset:** Vammaisneuvoston edustus, Nuorisovaltuuston edustus (Vastuu: Kaupunki).
- **Parannetaan liikenneturvallisuustyöryhmän, kävelyn ja pyöräilyn edistämistyöryhmän sekä esteettömyystyöryhmien ja tiedonvaihtoa** (esim. yhteiskokous kerran vuodessa) (Vastuu: Työryhmien vastuuhenkilöt, Lt-toimija).
- **Etelä-Savon kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien puheenjohtajat kokoontuvat vuosittain** keskustelemaan kuntien liikenneturvallisuustyöstä sekä mm. vesi- ja maastoliikenteen turvallisuudesta (Vastuu: Lt-toimija, Liikenneturva, Kunnat).
- **Toteutetaan vuosittain Itä-Suomen poliisilaitoksen, Etelä-Savon hyvinvointialueen ja liikenneturvallisuustoimijan tietoisku kuntien liikenneturvallisuustyöryhmille** (Vastuu: Lt-toimija, Poliisi, Hyvinvointialue).
- **Edistetään liikenneturvallisuustyön läpileikkaavuutta kytkemällä aihe muihin keskeisiin maakunnallisiin yhteistyöfoorumeihin, joissa on myös kuntien edustus** (esim. EPT-ryhmä, Hyte-koordinaattoreiden ryhmä, lasten ja nuorten ja perheiden johtoryhmä) (Vastuu: Hyvinvointialue, Liikenneturva, Lt-toimija).
- **Pyörämatkailun kehittämiseen perustetaan seudullinen ryhmä** (Vastuu: Mikkelin seudun kunnat, seudullinen lj-työryhmä, Miksei, VisitMikkeli).

Seuranta ja arviointi

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

- **Liikenneturvallisuustyöryhmä seuraa vuosittain kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista.** Liikenneympäristöä koskevan toimenpideohjelman tiimoilta pidetään ELY:n kanssa joka toinen vuosi Teams-työpalaveri (Vastuu: Lt-toimija, Lt-ryhmä, Kaupunki, ELY).
- **Laaditaan vuosittain tiivis koonti kaupungin alueella eri tahojen toimesta toteutuneesta liikenneturvallisuustyöstä sekä keskeisistä liikenneonnettomuus- ja liikenneerikostilastoista** (Vastuu: Lt-toimija, Lt-työryhmä).
- **Maakunnallista liikenneturvallisuustilannetta ja sen erityispiirteitä seurataan vuosittain liikenneturvallisuustoimijan toimesta.** Seurannan tulokset esitellään vuosittain järjestettävässä Teams-tietoiskussa (Vastuu: Lt-toimija).
- **Kehitetään matalan kynnyksen menettely arvioida säännöllisesti kuntien ja niiden eri toimialojen liikenneturvallisuustyön tilaa ja kehittämistarpeita.** Lähtökohtana voidaan hyödyntää Varsinais-Suomessa kehitettyä Viiden tähden liikenneturvallinen -kunta mallia (Vastuu: Lt-toimija, Liikenneturva).
- **Mikkelin seudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa seurataan säännöllisesti kaupungin Käpy-ryhmän sekä seudullisen lj-työryhmän toimesta** (Vastuu: Käpy-ryhmä, Lj-ryhmä).
- **Kaupungin esteettömyyssuunnitelman toteutumista seurataan eri toimialojen edustajista koostuvassa seurantaryhmässä, jonka kaupungin liikenneinsinööri kutsuu vuosittain koolle** (Vastuu: Tekninen toimiala).
- **Edistetään Etelä-Savon kuntien välistä tiedonvaihtoa ja hyvien käytäntöjen jakamista eri toimialoilla tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä** järjestämällä noin joka toinen vuosi liikenneturvallisuustyöryhmille suunnattu Teams-tietoisku. Tilaisuudessa esitellään, miten liikenneturvallisuustyötä on käytännössä toteutettu eri kunnissa. Teemat voivat liittyä liikennekasvatukseen, viestintään, koulukuljetuksiin tai vaikka liikenneympäristön ratkaisuihin (Vastuu: Lt-ryhmät, Lt-toimija, Liikenneturva).

Työryhmän tehtäviä

- Seuraa kunnan liikenneturvallisuustilannetta ja siihen vaikuttavia asioita.
- Ideoi ja edistää konkreettisia ratkaisuja kestävä ja turvallisen liikkumisen haasteisiin mm. kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman perusteella.
- Edistää kunnan sisäistä sekä sidosryhmien välistä yhteistyötä ja kokemusten vaihtoa.
- Varmistaa liikenneturvallisuustyön tavoitteiden toteutumisen eri yksiköissä.
- Edistää liikenneturvallisuuden näkyvyyttä kunnan strategioissa, suunnitelmissa ja viestinnässä.
- Varmistaa liikenneturvallisuuden näkyvyyden kunnan ja hyvinvointialueen välisessä yhteistyössä ja yhdyspinnoissa.

Työryhmän jäsenten tehtäviä

- Toimii yhteyslinkkinä edustamansa tahon ja työryhmän välillä.
- Valmistautuu työryhmän kokouksiin kysymällä kollegoilta aiheen kuulumisia (toteutunut ja tuleva toiminta, haasteet, palautteet asiakkailta, materiaali- ja koulutustarpeet, yms.).
- Osallistuu työryhmän kokouksiin. Jos ei pääse itse paikalle, pyytää tuuraajan ja ohjeistaa häntä ennen kokousta, tai lähettää vähintään terveiset.
- Työryhmän kokouksen jälkeen välittää kokouksen terveiset ja muut aineistot eteenpäin edustamalleen taholle.
- Kannustaa kollegoita liikenneturvallisuustyössä ja opastaa heitä parhaansa mukaan. Osaa kysyä vinkkejä ja apuja Liikenneturvalta tai liikenneturvallisuustoimijalta.

Taulukko 6. Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano (12/2025).

Paikalliset edustajat	Sidosryhmien edustus
<ul style="list-style-type: none">• Roosa Iltanen, liikenneinsinööri (pj.)• Päivi Turkki, kunnossapitopäällikkö• Kalle Räinen, asemakaavapäällikkö (var. Nea Nykänen, kaavoittaja)• Heidi Lepistö, työsuojelupäällikkö• Liisa Heikkinen, joukkoliikenneinsinööri• Anu Kaasalainen, Tikanpellon päiväkodinjohtaja• Heikki Väätäinen, Päämajakoulun rehtori, perusopetuksen koulujen edustaja• Erkki Salmela, Mikkelin lukio• Jan-Aulis Hiltunen, Etelä-Savon ammattiopisto• Tiina Juhola, liikuntapäällikkö• Jari Hämäläinen, nuorisopalvelut• Arja Väänänen, hyvinvointikoordinaattori, EPT• Mikko Tuovinen, viestintä• Risto Korhonen (var. Jari Vierikko), Vanhusneuvosto	<ul style="list-style-type: none">• Liikenneturva: Eini Karvonen• Itä-Suomen Elinvoimakeskus: Anna-Kaisa Kuohukivi (var. Tanja Seppänen, Olli Meriläinen),• Keski-Suomen Elinvoimakeskus: Keijo Turkki, maanteiden hoidon projektipäällikkö• Itä-Suomen poliisilaitos: Seppo Porokka• Etelä-Savon pelastuslaitos: Isto Heikkinen• Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija (siht.)
<p>Selvityksessä</p> <ul style="list-style-type: none">• Nuorisovaltuuston edustaja• Vammaisneuvoston edustaja	

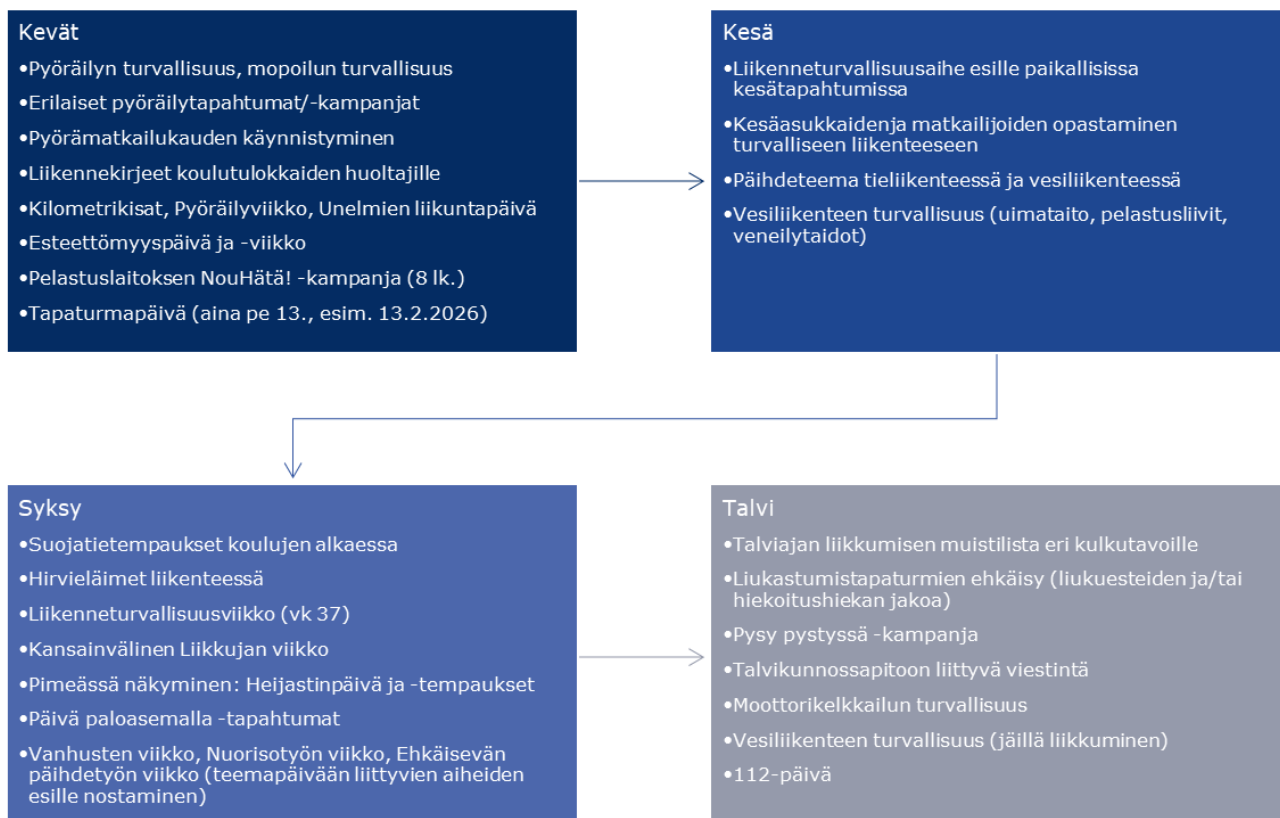
4.3. Fiksuja valintoja liikenteeseen

Seudullisia tavoitteita:

- Säännöllisellä ja monikanavaisella viestinnällä, tapahtumilla ja kampanjoinnilla ylläpidetään kuntalaisten osaamista ja tietämystä liikkumiseen ja sen turvallisuuteen liittyvistä asioista sekä tuetaan ihmisten myönteistä suhtautumista liikenneturvallisuuteen eri liikennemuodoilla liikuttaessa.
- Kunnan ja hyvinvointialueen eri palveluiden ja toimintamuotojen kautta toteutettavalla elinikäisellä liikennekasvatuksella ja viestinnällä varmistetaan, että kaikenikäisillä kuntalaisilla on perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta sekä tehdä turvallisuutta ja terveyttä edistäviä liikkumisvalintoja niin tienpäällä, vesiliikenteessä kuin maastoliikenteessä.
- Eri ikä- ja liikkujaryhmien parissa työskentelevän henkilökunnan osaamisesta ja motivaatiosta liikennekasvatus- ja tiedotustyössä huolehditaan säännöllisin koulutuksin ja tietoiskuina.
- Kunnat, hyvinvointialue ja muut alueen merkittävät työnantajat edistävät omalta osaltaan turvallista ja kestävästä liikkumisesta työmatkoilla ja työliikenteessä (mm. osana työsuojelutoimintaa).

Toimenpideohjelmassa käytettyjä lyhenteitä: Lt-toimija = liikenneturvallisuustoimija, Lt-ryhmä = kunnan liikenneturvallisuuksiryhmä, Lj-koordinaattori = liikennejärjestelmäkoordinaattori, Lj-ryhmä = seudullinen liikennejärjestelmäryhmä.

Kaksi kertaa vuodessa kokoontuvan liikenneturvallisuuksiryhmän yksi keskeisistä tehtävistä on edistää erilaisten vuodenaikaan ja/tai ikäryhmiin liittyvien teemojen ja kampanjoiden toteutumista kunnassa ja sen eri toimialoilla. Toimintaa suunnitellaan Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijan ja Liikenneturvan tukemana. Liikenneturvallisuuksiryhmän tehtävänä on tuoda kunnalle tiedoksi erilaisia ajankohtaisia tapahtumia, tilaisuuksia, koulutuksia, teemapäiviä, kampanjoita ja materiaaleja ja kannustaa kuntaa hyödyntämään niitä toiminnassaan. Tietty aihepiirit ja teemapäivät toistuvat vuosikellomaisesti joka vuosi (ks. Kuva 17). Lisäksi Liikenneturvalta tulee vuosittain uusia kampanjoita ja materiaaleja, joita esitellään kunnille työryhmän kokoussyklin mukaisesti. Tässä suunnitelmassa esitettävissä toimenpiteissä keskitytään pikemmin toimintaedellytysten ja toimintamallien kehittämiseen kuin yksittäisiin tempauksiin tai tapahtumiin.



Kuva 17. Esimerkkejä liikennekasvatuksen ja viestinnän vuosikelloteemoista, joita liikenneturvallisuuksiryhmä edistää kokouksissaan.

Liikenneturvallisuusviestintä

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

- **Tiedotetaan valmistuneesta liikenneturvallisuussuunnitelmasta kaupungin keskeisissä viestintäkanavissa** (Vastuu: Kaupunki, Lt-toimija).
- **Kaupunki tehostaa sosiaalisen median kanavien käyttöä kestävä ja turvallisen liikkumisen viestinnässä.** Kaupungin viestinnän vuosikelloon nostetaan esimerkiksi 3–4 teemaa/vuosi (Vastuu: Kaupunki, Liikenneturva, Lt-toimija).
- **Lisätään turvallisen ja kestävä liikkumisen teeman näkymistä paikallismediassa** (mm. Länsi-Savo, Mikkelin kaupunkilehti). Paikallismedian edustajia kannattaa kutsua mukaan tapahtumiin ja tempauksiin, jotta niille saadaan näkyvyyttä (Vastuu: Kaupunki, Lt-ryhmä).
- **Hyödynnetään kaupungin eri toimipisteissä olevia infonäyttötauluja liikenneturvallisuusviestinnässä** (mm. kaupungintalo, kirjasto, koulut). Rääätälöidään sisällöt tavoitettavan kohderyhmän mukaisesti (Vastuu: Kaupunki, Liikenneturva, Lt-toimija).
- **Liikenneturva, Itä-Suomen poliisilaitos ja Etelä-Savon pelastuslaitos jatkavat vuosittaisten maakunnallisten yhteistiedotteiden laatimista kulloinkin ajankohtaisista teemoista** (mm. kesäliikenne, perävaunun pakkaaminen, ajonopeudet, väistämissäännöt tienylityksissä, suojateiden kunnioittaminen, hirvieläimet, rattijuopumukset) (Vastuu: Liikenneturva, Itä-Suomen poliisilaitos, Etelä-Savon pelastuslaitos, Lt-toimija).
- **Selvitetään, voisiko Visit Mikkelin sivuilla tuoda jotenkin esille kesäliikenteeseen ja pyörämatkailuun liittyviä turvallisuusnäkökulmia** (Vastuu: Liikenneturva, Lt-toimija, VisitMikkeli).

Alle kouluikäiset lapset

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

Varhaiskasvatus

- **Lisätään liikennekasvatuksen (turvallisen liikkumisen harjoittelu) painoarvoa kaupungin varhaiskasvatuksen toimintasuunnitelmissa** esimerkiksi Liikenneturvan valmista vuosikellomallia hyödyntäen (Vastuu: Varhaiskasvatus, Liikenneturva).
- **Huomioidaan liikenneturvallisuusasiat päiväkotien turvallisuussuunnitelmassa** (esim. päiväkodin lähiympäristön riskit, retkiin liittyvät riskit) (Vastuu: Varhaiskasvatus).
- **Kannustetaan henkilöstöä suorittamaan Liikenneturvan verkkokoulutus varhaiskasvattajille** (tavoite väh.2 hlö/päiväkoti). Kurssia tarjotaan etenkin uusille työntekijöille osana muuta perehdytystä (Vastuu: Varhaiskasvatus, Liikenneturva).
- **Varmistetaan, että jokaisesta päiväkodeista löytyy yksi tai useampi henkilö, joka on tilannut itselleen Liikenneturvan liikennekasvatusuutiset** ja viestii sisällöistä muulle henkilöstölle (Vastuu: Varhaiskasvatus).
- **Varmistetaan, että lapsilla ja henkilökunnalla on aina heijastinliivit-/valjaat käytössä, kun ryhmät liikkuvat päiväkodin ulkopuolella** (Vastuu: Varhaiskasvatus).
- **Laaditaan varhaiskasvatuksen tueksi vinkkilista liikenneturvallisuuden varmistamiseksi ja aihepiirin käsittelemiseksi liikuttaessa päiväkodin ulkopuolella** (Vastuu: Lt-toimija, Liikenneturva).
- **Tuetaan lasten huoltajia liikennekasvatustyössä viestimällä heille säännöllisesti Liikenneturvan verkkomateriaaleista** (Vastuu: Varhaiskasvatus, Liikenneturva).
- **Tutustutaan Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliiton päiväkoti- ja esikouluikäisille suunnattuihin materiaaleihin** (Vastuu: Varhaiskasvatus, Koulu).

Neuvolapalvelut (hyvinvointialue)

- Huoltajien kanssa keskustellaan liikenneturvallisuudesta ikäkausitarkastusten ja/tai perhevalmennuksen yhteydessä (Vastuu: Hyvinvointialue, Liikenneturva).
- Markkinoidaan äitiys- ja lastenneuvoloiden työntekijöille suunnattua Liikenneturvan verkkokursseja sekä muuta valmista materiaaleja (Vastuu: Liikenneturva, Hyvinvointialue).

HUOM! Liikenneturva edistää valtakunnallisella tasolla heidän aineistojensa viemistä sähköisiin perhekeskuksiin (perheiden osio, nuorten osio, ammattilaisten osio).

Kouluikäiset ja nuoret

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

Perusopetus ja toinen aste

- **Järjestetään rehtoreille/opettajille muutaman vuoden välein tietoiskuja** koskien Liikenneturvan valmiita opetusmateriaaleja ja -työkaluja (Vastuu: Koulut, Liikenneturva).
- **Kannustetaan kouluja Liikenneturvan vuosikellomallin käyttämiseen ja keskeisten teemapäivien huomioimiseen koulun toiminnassa** (esim. 112-päivä, Pyöräilyviikko, Liikenneturvallisuusviikko, Liikku-ajan viikko, Heijastinpäivä, Uimataitoviikko) (Vastuu: Koulut).
- **Varmistetaan, että jokaisesta koulusta ja oppilaitoksesta löytyy yksi tai useampi opettaja (tai koulusihteeri), joka on tilannut itselleen Liikenneturvan liikennekasvatusuutiset** ja viestii sisällöistä muulle koulun henkilöstölle (Vastuu: Koulut).
- **Hyödynnetään Liikenneturvan, Pyöräliiton ja Fiksusti kouluun -hankkeen monipuoliset materiaalit omin voimin tapahtuvan koulumatkaliikkumisen edistämisessä** (Vastuu: Koulu, LT-toimija).
- **Koostetaan pyöräretkiä järjestäville opettajille suunnattu ohjeistus turvallisen pyöräretken toteutuksesta** (Vastuu: Lt-toimija, Liikenneturva).
- **Suojatiepäivystystempaus järjestetään vuosittain syksyn ensimmäisenä koulupäivänä pelastuslaitoksen ja muiden paikallisten toimijoiden kanssa yhteistyönä** (Vastuu: Koulut, pelastuslaitos, muut paikalliset toimijat).
- **Yläkouluissa ja toisella asteella hyödynnetään monipuolisesti Liikenneturvan tarjoamaa opetusmateriaalia** (Vastuu: Koulut ja oppilaitokset, Liikenneturva, Lt-toimija).
- **Toteutetaan nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävä toisen asteen opiskelijoille suunnattu Punainen Liitu -esitys** säännöllisin väliajoin (Vastuu: Toisen asteen oppilaitokset, Liikenneturva, pelastuslaitos, poliisi ym.).
- **Tuetaan alakoululaisten huoltajia liikennekasvatustyössä viestimällä heille säännöllisesti Liikenneturvan verkkomateriaaleista.** Pohditaan säännöllisen viestinnän ratkaisua yhdessä koulusihteerien kanssa (Vastuu: Koulut, Liikenneturva).
- **Yläkouluisten huoltajille välitetään Wilman kautta tietoa Liikenneturvan yläkoululainen liikenteessä -sivustosta sekä muista hyödyllisistä materiaaleista.** Pohditaan säännöllisen viestinnän ratkaisua yhdessä koulusihteerien kanssa (Vastuu: Koulut, Liikenneturva, Lt-toimija).
- **Kannustetaan kouluja tutustumaan Vesisankarit-koulutoimintaan, joka edistää koululaisten vesiturvallisuustietoutta sekä vesi- ja vesipelastustaitoja** erilaisin harjoittein kouluympäristössä (Vastuu: Koulut, Lt-toimija).

Koulukuljetukset

- **Järjestetään koululaiskuljettajille sopimuskausittain keskustelu-/infotilaisuuksia liikenneturvallisuuksiasioiden huomioimisesta** (Vastuu: Kunta, Liikenneturva, Poliisi, Pelastuslaitos, ELY-keskus).

Nuorisotyö

- **Järjestetään Etelä-Savon kuntien nuorisotyöntekijöille Teams-tietoisku nuorille suunnatun liikennekasvatuksen ja viestinnän hyvistä käytänteistä ja työkaluista** (Vastuu: Lt-toimija, Liikenneturva, Nuorisopalveluiden edustajat).
- **Lisätään liikenneturvallisuuksiaiheen käsittelyä osana ehkäisevän päihdetyön ja jalkautuvan/liikkuvan nuorisotyön toimintamalleja** (Vastuu: Nuorisopalvelut ja ehkäisevä päihdetyö, Hyvinvointialue, Liikenneturva).
- **Kutsutaan Liikenneturva vierailulle nuorisovaltuuston kokoukseen** (onnistuu myös Teamsin välityksellä). Liikenneturva osallistuu kutsuttaessa myös alueellisen nuorisovaltuuston kokouksiin (Vastuu: Nuorisopalvelut, Liikenneturva).
- **Parannetaan tiedonkulkua nuorisovaltuuston ja liikenneturvallisuuksityöryhmän välillä.** Kannustetaan nuorisovaltuustoa keskustelemaan säännöllisesti liikenne(turvallisuus)asioista ja välittämään terveiset Lt-ryhmälle (Vastuu: Nuorisovaltuusto)

Koulu- ja opiskeluterveydenhuolto (hyvinvointialue)

- **Suunnitellaan hyvinvointialueen kanssa koulu- ja opiskeluterveydenhoitajille suunnattua Teams-koulutusta liikenneturvallisuuksiaiheen käsittelemiseksi osana arjen toimintamalleja** (Vastuu: Liikenneturva, Hyvinvointialue).

Työkäiset (työsuojelu, henkilöstöhallinto)

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

- **Kaupunki hyödyntää Liikenneturvan työmatkaliikenteen uutiskirjettä omien työntekijöiden suuntaan tapahtuvassa viestinnässä** (esim. linkitys kaupungin työntekijöille suunnattuun uutiskirjeeseen) (Vastuu: Työsuojelu, viestintä).
- **Järjestetään Etelä-Savon kuntien työsuojeluvastaaville ja -valtuutetuille Teams-tietoisku työliikenteen tapaturmien ehkäisemisen työkaluista ja käytännöistä** (Vastuu: Työsuojelusta vastaavat, Liikenneturva, Lt-toimija).
- **Toteutetaan Liikenneturvan kanssa yhteistyössä kaupungin työntekijöille suunnattu Teams-koulutus työmatkaliikenteen turvallisuudesta** (työmatkat, työhön liittyvä liikkuminen). Tilaisuudesta voidaan myös tehdä tallenne (Vastuu: Työsuojeluvastaavat, Liikenneturva).
- **Järjestetään kaupungin työntekijöille (etenkin pyörällä töihin kulkevat) Liikenneturvan PEAK-koulutus eli ennakoivan ajon koulutus pyöräilijöille** (Vastuu: Työsuojeluvastaavat, Henkilöstöpalvelut, Liikenneturva).

Ikäihmiset ja muut erityisryhmät

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

- **Kutsutaan Liikenneturva vierailulle vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksiin** (onnistuu myös Teamsin välityksellä). Liikenneturva osallistuu kutsuttaessa myös alueellisten vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksiin (Vastuu: Vanhus- ja vammaisneuvostot, Liikenneturva).
- **Tiedotetaan iäkkäille ja heidän läheisilleen ikääntymisen vaikutuksista liikkumisen turvallisuuteen ja tarjotaan vinkkejä ajoterveysaiheen puheeksi ottamiseen** (Vastuu: Viestintä, hyvinvointikoordinaattori, Vanhus- ja vammaisneuvostot, Lt-toimija, Liikenneturva).
- **Tuodaan liikenneturvallisuuksia esille vuosittain isommissa ikäihmisten tapahtumissa** (esim. Ikämessut, Vanhusten viikon tapahtumat) (Vastuu: Hyvinvointialue, Kaupunki, Liikenneturva).
- **Selvitetään kaupungin mahdollisuudet jakaa jatkossakin iäkkäille kenkiin laitettavia liukuesteitä.** Liukastumisista keskustellaan myös ikäihmisille suunnatuissa jumpissa ja muussa toiminnassa (Vastuu: Kunta).
- **Edistetään kaupungin esteettömyyssuunnitelman toimenpiteitä sekä toteutetaan tarpeiden mukaan kohdekohtaisia esteettömyyskartoituksia** (Vastuu: Tekninen toimiala, vanhus- ja vammaisneuvostot).
- **Suunnitellaan hyvinvointialueen kanssa maakunnallista koulutusta kotihoidon väelle ja palveluohjaajille** (Vastuu: Hyvinvointialue, Liikenneturva, Traficom).
- **Selvitetään Mikkelin kansalaisopiston kiinnostusta ottaa ohjelmaansa Liikenneturvan EAK65+ kurssi** (Vastuu: Kansalaisopisto, Hyvinvointialue, Liikenneturva).

Liikuntapalvelut

Edistettäviä toimenpiteitä vuosina 2026–2027

- **Liikenneturvallisuuksia ja kestävästä liikkumisesta (arkiliikunnan edistäminen) näkökulmia sisällytetään soveltuvin osin kaupungin terveys-/liikuntaneuvontaan** (elintapaohjaukseen, koulu-pt-toimintaan) (Vastuu: Liikuntapalvelut, Hyvinvointialue).
- **Kaupunki osallistuu vuosittain tempauksiin, kilpailuihin tai vähintään viestinnällisesti valtakunnallisiin kestävästä ja turvallisen liikkumisen teemapäiviin** (esim. Pyöräilyviikko, Liikkujan viikko, Kilometrikiisat, Viisaasti vesillä, Uimataitoviikko, Pelastusliivipäivä) (Vastuu: Liikuntapalvelut, Käpyryhmä, Lt-Ryhmä).
- **Viestitään paikallisille liikunta- ja urheiluseuroille harrastusmatkojen kestävästä ja turvallisen liikkumisen edistämisestä.** Hyödynnetään esim. Liikenneturvan Turvallisesti harrastuksiin -aineistoa tai Traficomien hankkeiden tuottamaa materiaalia (Vastuu: Liikuntapalvelut, henkilöstöpalvelut, Käpyryhmä, Lt-toimija, Liikenneturva).
- **Kaupunki edistää omalta osaltaan kuntalaisten hyvää uimataitoa:** Kaikilla lapsilla ja nuorilla on mahdollisuus osallistua opetussuunnitelman mukaiseen tavoitteelliseen uinninopetukseen, kaupunki järjestää kohtuuhintaisia vapaa-ajan uimakouluja (uimahallissa tai rannoilla) sekä tukee lasten ja nuorten vanhempien tarjoamalla heille tietoa ja tukea (Vastuu: Sivistyspalvelut, Liikuntapalvelut).

Myös teknisellä toimialalla on paljon mahdollisuuksia tukea liikennekasvatustyötä, viestintää ja kuntalaisten osallistamista. Alle on koottu kuntien erilaisia käytäntöjä, jotka jo osittain toteutuvatkin Mikkelissä:

- Säännöllinen tiedottaminen kuntalaisille kunnan omista ja ELY-keskuksen palautekanavista liikenneympäristön turvallisuusongelmiin liittyen.
- Nopeusnäyttötaulujen käyttö liikenteen rauhoittamisessa, tienkäyttäjien ”valistamisessa”, ajoneuvojen seurannassa ja toimenpidetarpeiden arvioinnissa.
- Osallistuminen esteettömyyskartoituksiin/-kävelyihin, turvallisuuskävelyihin, päättäjäpyöräilyt jne.
- Raskaisiin ajoneuvoihin (esim. kunnan omiin työkoneisiin) liittyvät katvealueinfot kouluilla ja päiväkodeilla.
- Teknisen toimen säännölliset vierailut vanhus- ja vammaisneuvostoissa.
- Hiekoitushiekan jakaminen kuntalaisille (erilaisia toteutusmalleja).
- Talvikunnossapitoon liittyvä viestintä kuntalaisille ja kiinteistöjen omistajille (mm. lumen läjityksen hyvät käytännöt, liukkauden torjunta).
- Vapaaehtoisten kävely-/pyöräilyagenttien rekrytointi arvioimaan läpi talven jalankulku- ja pyöräteiden kunnossapitoa (myös urakoitsijoita voidaan velvoittaa pyöräilemään auraamalla väylillä).
- Näkemäraivauksiin ja vastuisiin (esim. liittymäalueet) liittyvä viestintä yksityistiekunnille, kiinteistöjen-/tontinomistajille.
- Työmaakohteiden turvallisten liikennejärjestelyiden varmistaminen ja riittävä tiedottaminen muutuneista järjestelyistä.
- Digitaalisten sovellusten sekä pelillistämisen/joukkoistamisen hyödyntäminen esim. liikenneympäristön auditoinneissa (esim. kuntokartoitukset).
- Teknisen toimialan osallistuminen paikallisiin tapahtumiin esim. kunnan toimipisteellä keskustelemaan kuntalaisten kanssa liikenneturvallisuuden haasteista.
- Turvallisten koulureittien kartoittaminen ja suositusreittien laatiminen koulujen kanssa yhteistyössä.

4.4. Turvallinen ja esteetön liikennejärjestelmä

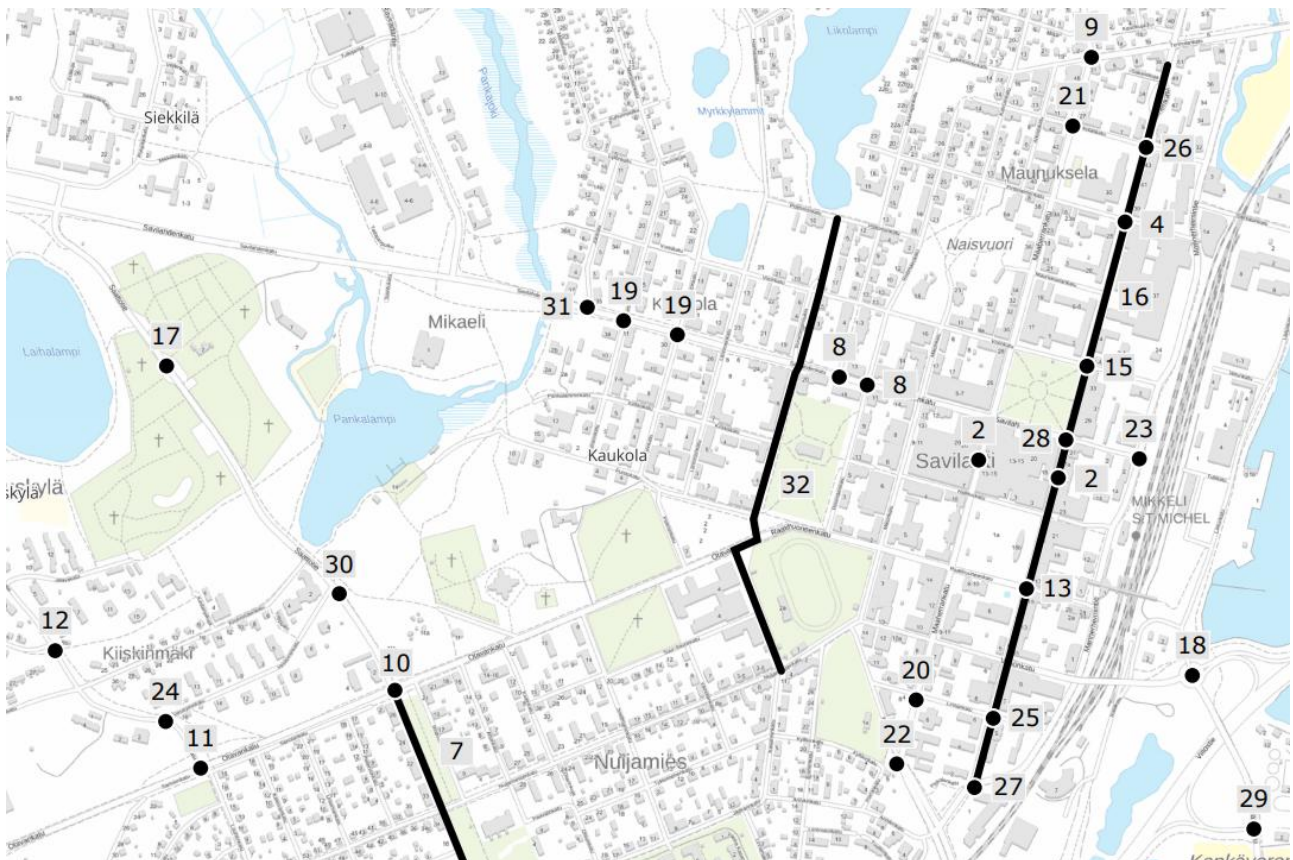
Seudullisia tavoitteita:

- Eri kulkumuotojen kannalta turvalliset ja toimivat ratkaisut varmistetaan kaavoituksessa, palveluverkkosuunnitelmissa sekä tie- ja katusuunnitelmissa.
- Liikenneympäristön suunnittelussa pyritään siihen, että lopputulos soveltuu kaikille iästä, toimimiskyvystä tai kulttuurieroista riippumatta.
- Liikenneympäristön ratkaisut ohjaavat turvalliseen ja sääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen kulkutavasta riippumatta.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuus ja kulkutavan valinnan houkuttelevuus priorisoidaan liikennejärjestelyissä (ml. työnaikaiset liikennejärjestelyt) etenkin taajamaympäristöissä.
- Teknisen toimialan henkilöstön koulutuksilla varmistetaan sekä suunnitteluosaaminen että tiellä ja kadulla tehtäviin töihin liittyvät työturvallisuusasiat.
- Joukkoliikenne ja muut henkilökuljetuspalvelut tarjoavat kuntalaisille turvallisen ja ympäristöstävällisen liikkumisvaihtoehdon etenkin pidemmillä matkoilla (aihe käsitellään osana seudullista lj-työtä).

Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetään **yhteensä 122 parannuskohdetta, joihin esitetään kaikkiaan 142 yksittäistä toimenpidettä** (toimenpideohjelma ja -kartta erillisenä liitteenä). Toimenpideohjetusten kokonaiskustannusarvio on noin 8,5 miljoonaa euroa jakautuen kiireellisyysluokittain seuraavasti (osa kustannuksista puuttuu, koska valittu parantamisvaihtoehto tarkentuu vasta jatkosuunnittelussa):

- kiireellisyysluokka 1 (v. 2026–2028): 77 toimenpidettä, 192 600 euroa (kaupungin osuus 85 900 euroa)
- kiireellisyysluokka 2 (v. 2029–2031): 29 toimenpidettä, 1 820 600 euroa (kaupungin osuus 1,25 M€ eur)
- kiireellisyysluokka 3 (v. 2032–2035): 36 toimenpidettä 6 445 000 euroa (kaupungin osuus 4,28 M€ eur)

Toimenpiteistä valtaosa kytkeytyy ajonopeuksien rauhoittamiseen, liikennemerkkien ja tiemerkintöjen lisäämiseen, tienylitysten turvallisuuden kehittämiseen ja risteysturvallisuuden parantamiseen.



Kuva 18. Esimerkki Mikkelin keskustaajaman toimenpidekohteista (toimenpiteiden kuvaukset ja laajemmat toimenpidekartat erillisenä liitteenä).

Merkittävimpiä edistettäviä toimenpiteitä Mikkelin alueella ovat:

- **Porrassalmenkatu, koko katu:** Pyöräilyväylän rakentaminen. [kiir.luokka 1, kaup.]
- **Porrassalmenkatu / Pirttiniemenkatu liittymä:** Liittymän parantaminen. [kiir.luokka 1, kaup.]
- **Porrassalmenkatu, Raatihuoneenkadun ja Vuorikadun liittymät:** Liittymän parantaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Porrassalmenkatu / Ryöpyinkatu liittymä:** Suojatien parantaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Tenholankatu / Maaherrankatu / Rouhialankatu liittymä:** Liittymän parantaminen. [kiir.luokka 1, kaup.]
- **Pihlajatie, Poppelitien kohdan suojatie:** Suojatien parantaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Maaherrankatu ja Porrassalmenkatu, Savilahdankadun ja Hallituskadun keskivälillä sijaitsevat suojatiet:** Suojatien parantaminen. [kiir.luokka 1, kaup.]
- **Savilahdenkatu, Päämajakujan ja Ristimäenkadun kohtien tiemerkityt suojatiet:** Selvitetään suojateiden parantamismahdollisuudet. [kiir.luokka 1, kaup.]
- **Vt 13 / Kalliokatu liikennevaloliittymä:** Linja-autopysäkkien rakentaminen. [kiir.luokka 2, ELY]
- **Sammonkatu, väli Otavankatu – Jääkärinkatu:** Kokonaisvaltainen parantaminen. [kiir.luokka 1, kaup.]
- **Otavankatu / Sammonkatu / Saattotie liikennevaloliittymä:** Kiertoliittymän rakentaminen. [kiir.luokka 1-2, kaup.]
- **Otavankatu / Pihlajatie liikennevaloliittymä:** Liittymän kanavointi. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Savilahdenkatu, nykyiset keskisaarekkeelliset suojatiet (Pietarinkatu ja Yrjönkatu):** Suojateiden ylitysmatkan lyhentäminen rakentamalla pysäköintitaskut. [kiir.luokka 2-3, kaup.]
- **Vanhamäentie, väli Ylännentie – ratasilta:** Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Vt 13 / Lentokentänkatu liittymä:** Liittymän parantaminen. [kiir.luokka 2, ELY]
- **Vanhamäentie, päiväkodin kohdan suojatie:** Hidasteen rakentaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Tuppuralankatu, Melakadun ja Ankkurikadun suojatiet:** Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Paukkulantie / Timonkatu / Peltopaukkulankatu liittymä:** Korotetun liittymäalueen rakentaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Mt 431 (Hirvensalmentie) / mt 15098 (Otavantie) / Akuntie liittymä, Otava:** Selvitetään hidasteen tai kameravalvonnan toteuttamisen edellytykset. [kiir.luokka 1, ELY]
- **Opinahjo, Ristiinan yhtenäiskoulun ja kirjaston kohta:** Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Mt 4323 (Brahentie), Ristiinan keskustan kohta:** Hidasteen rakentaminen. [kiir.luokka 2, ELY]
- **Mäkitie / Otto v. Fieandtin tie liittymä, Ristiina:** Hidasteen parantaminen. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Mt 4323 (Brahentie) / Mäkitie liittymä:** Hidasteen rakentaminen Mäkitielle. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Mäkitie / Opinahjo / Kristiinantie liittymä:** Liittymän parantaminen. [kiir.luokka 1-2, kaup.]
- **Mt 4474 (Porraskoskentie), Kapustasalmen kohta:** Kaiteiden seuraavan uusimisen yhteydessä kartoitetaan tarvittavat kaiteiden pidentämiset. [kiir.luokka 1, ELY]
- **Laajatie / Tuukkalantie liittymä:** Suunnitellaan suojatie parempaan paikkaan. [kiir.luokka 2, kaup.]
- **Kt 62, Mikkelin ja Puumalan kuntien alueet:** Kartoitetaan liian lyhyet kaiteet ja muut kaidepuutteet. [kiir.luokka 2, ELY]

Mikkelin keskustan alueelle tulisi lähivuosina laatia kokonaisvaltainen kehittämissuunnitelma, jossa käsitellään mm. keskustan katuverkon hierarkia, nopeusrajoituspolitiikka (mm. 30 km/h tavoitteen edistäminen), jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt (esim. pyöräliikenteen tavoiteverkko) sekä kestävä ja turvallista liikkumista tukeva pysäköintipolitiikka/-järjestelyt. Tarve kehittämissuunnitelmasta on tuotu esille myös Mikkelin seudun kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmassa (2024).

Lisäksi Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelman ja Mikkelin seudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman pohjalta kaupungin tekninen toimiala edistää osaltaan seuraavia toimenpiteitä:

- Edistetään jalankulku-/pyöräväylien hyvää ja saumatonta talvihoitoa yli hallinnollisten (ELY/kunta) rajojen. Pidetään esimerkiksi talvikunnossapidosta vastaavien kesken vuosittain kuntakohtaiset talvikauden aloituspalaverit.
- Yhdenmukaistetaan kuntien jalankulku- ja pyöräväylien kunnossapidon laatuvaatimuksia vaiheittain kohti ELY:n tavoitteita (lumen ja sohjon paksuudet, toimenpideaajat).
- Pyöräliikenteen tavoiteverkko, kävelyn huipputason alueet sekä esteettömyyden erikoistason reitit määritetään osaksi kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohtia.
- Auditoidaan liikenne- ja katusuunnitelmia sekä muita rakentamissuunnitelmia (esim. koulu-/päiväkotihankkeet) jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmista (Liikenneturvallisuustoimialta voi pyytää apua).
- Edistetään alhaisempien (20–40 km/h) nopeusrajoitusten toteutumista ympäristöissä, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä tai näihin rinnastettavia kulkijoita (mm. keskustat, koulujen lähiympäristöt).
- Tarkistetaan keskeisten pyörämatkailureittien nopeusrajoitukset ja alennetaan niitä tarvittaessa kausiluonnosta tai pysyvästi.
- Kaupunki hyödyntää mahdollisuuden hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräilyn (ml. Pyörämatkailu) infrastruktuurin kehittämiseksi (jkkp-pääreitit, pyöräpysäköinti, viitoitus, valaistus, levähdyspenkit, esteettömyys jne.) (Vastuu: Kunta)
- Työmaakohteiden turvallisten liikennejärjestelyiden varmistaminen (ohjeistus + valvonta) ja riittävä tiedottaminen muuttuneista järjestelyistä.
- Kehitetään vapaa-ajan viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreittejä. Kartoitetaan mahdollisuutta kehittää osa nykyisistä luontoreiteistä esteettömiksi. Edistetään myös muita esteettömiä virkistyskohteita.

Muut liikennemuodot:

- Tarkistetaan pelastusrenkaiden kunto ja riittävyys taajama-alueiden vesistöjen rannoilla (mm. uimarannat, tori- ja satama-alueet, vesistöylitykset).
- Liikenneturvallisuuden huomioiminen mm. moottorikelkkareittien suunnittelussa (siltä osin kuin on kuntien vastuulla).

5. Suunnitelman edistäminen ja seuranta

5.1. Ensiaskeleet

Liikenneturvallisuuksuunnitelma on yksi keskeisimmistä työkaluista kaupungin liikenneturvallisuuksuustyön kehittämiseen. Suunnitelma käsittää katsauksen kaupungin liikenneturvallisuuksustilanteeseen ja pitkän aikavälin tavoitteisiin sekä lähivuosien toimenpidetarpeet liikenneturvallisuuksuustyön eri osa-alueet huomioiden. Liikenneturvallisuuksuunnitelma voidaan lukea myös yhdeksi kaupungin hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen asiakirjoista.

Liikenneturvallisuuksuunnitelma ei kuitenkaan toteudu itsestään, vaan kaupungin liikenneturvallisuuksuustyöryhmällä on tärkeä rooli suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistämässä. Etenkin liikenneturvallisuuksuustyön kehittämiseen ja liikennekasvatukseen liittyvät toimenpiteet (luvut 4.2. ja 4.3.) ovat pitkälti liikenneturvallisuuksuustyöryhmän kokouksissa sovittavia asioita. Itä-Suomen liikenneturvallisuuksustoimijan tehtävänä on tukea kaupunkia suunnitelman edistämässä ja seurannassa. Myös Liikenneturva ja ELY-keskus ovat omissa rooleissaan tukemassa kaupungin liikenneturvallisuuksuustyötä ja suunnitelman toteuttamista.

Tärkeitä ensiaskeleita liikenneturvallisuuksuunnitelman valmistumisen jälkeen:

- Suunnitelmasta tiedottaminen kuntalaisille sekä kaupungin henkilöstölle (eri toimialojen edustajat, kaupungin johtoryhmä) sekä liikenneturvallisuuksuunnitelman vieminen kaupungin www-sivuille.
- Suunnitelman esittely kaupungin päätöksentekijöille (vähintään tiedoksi, mahdollisesti laajempi käsittely).
- Suunnitelman vieminen tiedoksi vanhus- ja vammaisneuvostoon ja nuorisovaltuustoon.
- Liikenneturvallisuuksuunnitelman (tai aiheen) huomioiminen uudelle valtuustokaudelle päivitettävässä kaupunkistrategiassa sekä valtuustokauden hyvinvointisuunnitelmassa.
- Liikenneturvallisuuksuustyöryhmän kokoonpanoon liittyvät täydennykset jo ennen kevään 2026 kokousta.
- Ensimmäisistä edistettävistä toimenpiteistä ja vastuista sopiminen liikenneturvallisuuksuustyöryhmän kevään 2026 kokouksessa.
- Kaupungin liikenneturvallisuuksuustyön toiminta-/vuosikatsauksen käyttöönotto keväästä 2026 alkaen (koonti työryhmän toiminnasta, toteutetuista toimenpiteistä ja keskeisistä liikenneturvallisuuksustilastoista).

5.2 Seurannan osa-alueet ja vastuu

Liikenneturvallisuuksuunnitelman seuranta on osa laajempaa kaupungin liikenneturvallisuuksuustyön seurantaa. Seurannassa voidaan nähdä seuraavia osa-alueita/tasoja:

- Seudullisia liikenneturvallisuuksutavoitteita kuvaavat mittarit (luku 5.3.)
- Liikenneturvallisuuksuunnitelmaan kirjattujen toimenpiteiden eteneminen/toteutuminen (infra + muut)
- Muiden kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämistoimenpiteiden eteneminen/toteutuminen
- Liikenneturvallisuuksuustyöryhmän toiminta (kokoukset, kokoonpanon muutokset, osallisuusaktiivisuus jne.)

Kaupungin liikenneturvallisuuksuustyön seurannan ensisijainen vastuu on liikenneturvallisuuksuustyöryhmällä. Itä-Suomen liikenneturvallisuuksustoimija kuitenkin avustaa seurannan raportoinnissa (vuosikatsauksen koonti) ja etenkin tilastojen koonnissa. Toimenpiteisiin perustuva seuranta tehdään pääsääntöisesti liikenneturvallisuuksuustyöryhmän kokouksissa sekä liikenneympäristötoimiin liittyvissä seurantapalaverissa.

5.3 Liikenneturvallisuusmittarit

Liikenneturvallisuussuunnitelman seudullisten tavoitteiden (Luku 3.) seurantaan varten on laadittu liikenneturvallisuustilannetta kuvaavia mittareita. Mittarit on jaettu seudullisia tavoitteita kuvaaviin päämittareihin ja muihin mittareihin. Muut mittarit pohjaavat Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyyn painopisteistä johdettuun seurantamittaristoon siltä osin, kun tietoja on saatavissa tai tietojen peittävyys on järkevä kuntien/seudun tasolla.

Päämittarit

- Tieliikenteessä kuolleet, vakavasti loukkaantuneet, lievemmin loukkaantuneet (Tilastokeskus)
- Liikennekuolemien nollavuosien määrä seudulla/kunnissa (esim. nollavuotta/10v) (Tilastokeskus)
- Vesiliikenneonnettomuuksissa kuolleet (Traficom)
- Maastoliikenneonnettomuuksissa kuolleet (OTI, tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet)
- Moottorikelkkaonnettomuuksissa loukkaantuneet (OTI, Liikennevakuutuskeskus)
- Tasoristeysonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet (Väylävirasto)
- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu kulkutapaosuus (matkat) seudun asukkaiden liikkumisessa (Seudulliset liikkumistutkimukset/HLT)

Muut mittarit (Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman painopistealueet)

Turvalliset ajonopeudet

- Nopeusrajoitusta noudattavien osuus maanteillä ja kaduilla (ELY:n ja kuntien nopeusnäytöt, Lam-pisteet)
- Taajama-alueiden ajonopeuksien kehitys (kuntien omat nopeusnäytöt tai muu seurantatapa)
- Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset (nopeusrajoitusrikkomusten osuus) (Tilastokeskus)

Päihteetön liikenne

- Rattijuopumusten määrä (törkeiden osuus, eri aineiden osuus) (Tilastokeskus)
- Henkilövahinko-onnettomuudet, joissa kuljettaja päihteiden vaikutuksen alaisena (Tilastokeskus)

Ajoterveys haltuun

- Vain maakunnallinen seuranta (esim. ajoterveyteen liittyvien riskitekijöiden osuus kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa, itsemurhien osuus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa)

Turvallisesti pääteillä

- Kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet valta- ja kantateillä (Tilastokeskus)
- Päätteiden onnettomuusriski (henkilövahinko-onnettomuudet/100 milj. ajonkm.) (Tilastokeskus)

Turvallisesti (taajamissa) kävellen ja pyörällä sekä näihin rinnastettavilla sähköisillä kulkuneuvoilla

- Liikennekuolemien nollavision toteutuminen taajama-alueilla (Tilastokeskus)
- Kuolleet ja loukkaantuneet jalankulkijat, pyöräilijät, sähköpotkulautailijat (Tilastokeskus)
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden eri turvalaitteiden käyttöaste Mikkelissä/Etelä-Savossa (Liikenneturva)

Nuorten turvallinen liikkuminen

- Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet nuoret (15–24-vuotiaat) (Tilastokeskus)
- Nuorten osuus kaikista tieliikenteen henkilövahingoista (vertailu koko maahan) (Tilastokeskus)
- Nuorten osuus (törkeistä) liikennerikoksista ja rattijuopumuksista (Tilastokeskus) (Tilastokeskus)

lääkäiden turvallinen liikkuminen

- Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet yli 65-vuotiaat (Tilastokeskus)
- lääkäiden osuus kaikista tieliikenteen henkilövahingoista (vertailu koko maahan) (Tilastokeskus)

Erikseen raportoidut liitteet

Alla on esitetty muut suunnittelutyön aikana tehdyt raportoinnit, jotka on toimitettu kaupungille ja ELY-keskukselle.

Liite 1. muodostaa keskeisen lähtökohdan tulevien vuosien liikenneympäristötoimenpiteiden edistämiseksi ja seurannalle. Tässä yhteenvetoraportissa on tuotu esille toimenpideohjelman pääsisältö ja niin sanotut kärkikohteet.

Liite 1. Liikenneympäristön parantamisen toimenpidekartat ja -taulukot

Liite 2. Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuuden ja liikenneturvallisuustyön nykytila

Liite 3. Liikenneverkkoa koskevat nykytilakartat

Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 71/2025

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Juha Heltimo, Mikko Lautala

Julkaisun nimi: Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelma

Tiivistelmä:

Mikkelin kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on kartoitettu kaupungin liikenneturvallisuuksutilanne, liikenneturvallisuuksutyön nykyiset toimintamallit ja niiden kehittämistarpeet (toimialoittain), asetettu seudulliset liikenneturvallisuuksutyön kehittämistavoitteet sekä suunniteltu liikenneturvallisuuksuden parantamiseksi tarvittavat toimenpiteet ja toimintamallit.

Toimenpidesuunnittelu on painottunut tieliikenteen turvallisuuteen, mutta myös vesiliikenteen, maastoliikenteen ja raideliikenteen (tasoristeysturvallisuus) turvallisuutta on tarkasteltu siltä osin kuin se kuntaan tai sen toimintamahdollisuuksiin kytkeytyy. Suunnittelutyön pääpaino on ollut lähivuosissa ja mahdollisimman konkreettisesti, kustannustehokkaassa ja realistisessa toimenpiteiden määrittelyssä. Lähivuosien toiminta on suunniteltu sellaiseksi, että se pystytään käytännössä ja nykyresursseilla toteuttamaan.

Liikenneturvallisuuksuunnitelma ei toteudu itsestään, vaan kaupungin liikenneturvallisuuksutyöryhmällä on tärkeä rooli suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistämiseksi. Etenkin liikenneturvallisuuksutyön kehittämiseen ja liikennekasvatukseen liittyvät toimenpiteet ovat pitkälti liikenneturvallisuuksutyöryhmän kokouksissa sovittavia asioita. Liikenneturvallisuuksutoimijan tehtävänä on tukea kuntaa suunnitelman edistämiseksi ja seurannassa. Myös Liikenneturva ja ELY-keskus ovat omissa rooleissaan tukemassa kaupungin liikenneturvallisuuksutyötä ja suunnitelman toteuttamista.

Asiasanat (YSA:n mukaan): Liikenneturvallisuus, liikenneonnettomuus, liikenneturvallisuuksutyöryhmä, liikennekasvatus, viestintä, ennaltaehkäisy, yhteistyö, kestävä liikkuminen

ISBN 978-952-398-375-5 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN: ISBN: 978-952-398-375-5

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Sivumäärä: 37

Kieli: Suomi

Kustantaja /Julkaisija: Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: Kuopio 23.12.2025

Presentationsblad

Publikationens serie och nummer: Rapporter 71/2025

Ansvarsområde: Trafik och infrastruktur

Författare: Juha Heltimo, Mikko Lautala

Publikationens titel: Trafiksäkerhetsplan för Mikkeli stad

Sammandrag:

I trafiksäkerhetsplanen för Mikkeli stad har man beskrivit trafiksäkerhetsläget i kommunen, de nuvarande arbetsmodellerna för trafiksäkerhet och deras utvecklingsbehov (branschvis), ställt upp regionala utvecklingsmål för trafiksäkerheten samt planerat åtgärder och arbetsmodeller för att förbättra trafiksäkerheten.

Planeringen av åtgärder har fokuserat på trafiksäkerheten, men även säkerheten inom sjötrafiken, terrängtrafiken och järnvägstrafiken (plankorsningssäkerheten) har beaktats i den mån de har anknytning till kommunen eller dess förutsättningar. Huvudfokus i planeringsarbetet har legat på de närmaste åren och på att definiera åtgärder som är så konkreta, kostnadseffektiva och realistiska som möjligt. Aktiviteterna för de kommande åren har utformats för att kunna genomföras i praktiken och med nuvarande resurser.

Trafiksäkerhetsplanen kommer inte att genomföras i sig själv, men den kommunala arbetsgruppen för trafiksäkerhet kommer att spela en viktig roll för att främja de åtgärder som anges i planen. I synnerhet åtgärder som rör utveckling av trafiksäkerhetsarbetet och trafiksäkerhetsutbildning beslutas i stor utsträckning vid mötena i arbetsgruppen för trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsansvarigas roll är att stödja kommunen i arbetet med att främja och övervaka planen. Trafiksäkerhetsverket och NTM-centralen har också sina respektive roller när det gäller att stödja kommunens trafiksäkerhetsarbete och genomförandet av planen.

Nyckelord (enligt Allärs): Trafiksäkerhet, trafikolycka, trafiksäkerhetsarbetsgrupp, trafikutbildning, kommunikation, förebyggande, samarbete, hållbar mobilitet

ISBN (PDF) 978-952-398-375-5 (PDF)

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN: 978-952-398-375-5

Publiceringsadress: www.doria.fi/ely-keskus

Sidantal: 37

Språk: Finska

Utgivare / Förläggare: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Savolax

Förläggningsort och datum: Kuopio 23.12.2025

Documentation page

Publication series and number: Reports 71/2025

Publication series and number: Transport and Infrastructure

Author(s): Juha Heltimo, Mikko Lautala

Title of publication: Traffic Safety Plan for the city of Mikkeli

Abstract:

The Traffic Safety Plan for city of Mikkeli outlines the current traffic safety situation in the municipality, the present traffic safety work models, and their development needs (sector-wise). It sets regional traffic safety development goals and plans measures and work models to improve traffic safety.

While the focus of the action planning has been on traffic safety, considerations have also included maritime safety, off-road traffic safety, and railway crossing safety to the extent they are relevant to the municipality. The planning effort has concentrated on the upcoming years, with a focus on defining actions that are concrete, cost-effective, and realistic. The activities planned for the coming years are designed to be practically implementable with the existing resources.

The Traffic Safety Plan will not be implemented in isolation. The municipal traffic safety working group will play a crucial role in promoting the measures outlined in the plan. Particularly, actions related to the development of traffic safety work and traffic safety education will largely be decided in the meetings of the traffic safety working group. The role of traffic safety officers is to support the municipality in promoting and monitoring the plan. The Traffic Safety Coordinator and the ELY-keskus (Centre for Economic Development, Transport and the Environment.) also have their respective roles in supporting the municipality's traffic safety work and the implementation of the plan.

Keywords: road safety, road accident, road safety working group, road safety education, communication, prevention, cooperation, sustainable mobility

ISBN 978-952-398-375-5 (PDF)

ISSN 2242-2854 (online)

URN: ISBN: 978-952-398-375-5

Publishing address: www.doria.fi/ely-keskus

Language: Finnish

Number of pages: 37

Publisher: Centre for Economic Development, Transport and the Environment for North Savo

Place of publication and date: Kuopio 23.12.2025

RAPORTEJA 71 | 2025

MIKKELIN KAUPUNGIN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN (PDF) 978-952-398-375-5

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN: 978-952-398-375-5 (PDF)

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi