



***Imatran kävelyn ja
pyöräilyn
edistämishjelma***

2022–2026

30.11.2023

Esipuhe

Sivu 1/2

Imatran kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteena oli luoda suuntaviivat kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämiseksi sekä määritellä tulevien vuosien toimenpiteet kulkutapojen edistämiseksi palveluiden kehittämisen, viestinnän ja muiden liikkumisen ohjauksen keinojen avulla.

Edistämishjelmassa painotettiin Imatran keskustaajaman aluetta, erityisesti Imatrankoskea, Mansikkalaa ja Vuoksenniskaa. Nämä ovat tärkeitä koulu-, työpaikka- ja päivittäistavarakauppakeskittymiä, joiden saavutettavuus kävelen ja pyörällä on ensiarvoisen tärkeää.

Edistämishjelman laatiminen käynnistyi kesällä 2022, jolloin Imatran kaupunki alkoi laatia edistämishjelmaa vuosille 2022-2026. Ohjelma jäi keskenkäiseksi ja luonnosvaiheeseen, ja sitä päätettiin täydentää vuonna 2023 Traficomien myöntämän kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustuksen tuella. Valtionavustushankkeessa täydennettiin aiemmin laadittua luonnosta kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmaksi. Täydennyshanke toteutettiin helmi-marraskuussa 2023.

Esipuhe

Sivu 2/2

Luonnosvaiheessa 2022 edistämishjelmaan määriteltiin pyöräliikenteen tavoiteverkko, pyöräpysäköinnin kehittämisehdotukset sekä infrastruktuurin ja infrastruktuuriin liittyvän viestinnän parantamistoimenpiteitä. Valtionavustuksen tuella edistämishjelmaa täydennettiin erityisesti jalankulun ja liikkumisen ohjauksen osalta. Täydennystyön alussa määriteltiin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen visio ja tavoitteet, jotka toimivat tukipilareina edistämishjelman sisällölle. Lisäksi laadittiin kävelypainotteisten alueiden rajaukset ja tarkennettiin talvikunnossapidon kehittämistarpeita. Jotta kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö asettautuisi osaksi kaupungin arkityötä, määriteltiin edistämistyölle organisointi- ja seurantamalli.

Edistämishjelman luonnoksesta vastasivat vuonna 2022 Imatran kaupungin harjoittelijat Elina Haapanen ja Oona Tuohisto-Kokko. Työn ohjausryhmään kuuluivat liikenneinsinööri Aino Vuopio ja kaavoitusinsinööri Timo Könönen Imatran kaupungilta.

Vuonna 2023 edistämishjelman täydentämisestä ja viimeistelystä vastasi Sitowise Oy:ssä projektipäällikkö Pilvi Lehtonen sekä Miro Mujunen, Hanna Puolimatka ja Venla Salomaa. Työtä ohjasivat Imatran kaupungin liikenneinsinööri Aino Vuopio, kunnossapitoinsinööri Kaisa Pohjola ja projektityöntekijä Ada Eerola. Lisäksi ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta Jani Juvankoski ja Janne Saarikoski sekä Traficomista Virpi Ansio.

Sisällys

1. Johdanto
2. Nykytila
3. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen visio ja tavoitteet
4. Toimenpideohjelma
 1. Johdanto kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelmaan
 2. Kävelyn toimenpideohjelma
 3. Pyöräiliikenteen toimenpideohjelma
 4. Liikkumisen ohjauksen toimenpideohjelma
 5. Infrastruktuurin toimenpideohjelma
5. Seuranta
- Liitteet



1. Johdanto

Johdanto

Sivu 1/2

Kävelyn ja pyöräilyn merkitys liikennejärjestelmässä on kasvanut erilaisten megatrendien kuten ilmastokriisin, ihmisten arkiaktiivisuuden vähentymisen ja väestön ikääntymisen myötä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on osa kestävästä liikkumisesta edistämistä, ja sen tavoitteena on vastata näiden megatrendien asettamiin haasteisiin.

Kestävästä liikkumisesta edistäminen tukee kunnan ekologista, taloudellista ja sosiaalista kestävyttä. Henkilöautoliikenne aiheuttaa haasteita **ekologiselle kestävyydelle** kasvihuonekaasujen sekä muiden päästöjen kautta sekä vaikuttaa luonnon monimuotoiseen. Henkilöautoiluun liittyvän infrastruktuurin **tilantarve** yhdyskuntarakenteessa on paljon suurempi kuin kävelyyn tai pyöräilyyn liittyvän infrastruktuurin tilantarve.

Kävely ja pyöräily palvelevat kaikkia yhteiskunnan jäseniä mahdollisimman tasa-arvoisesti riippumatta sosioekonomisesta taustasta tai iästä. Näin ollen kävely ja pyöräily edistävät **liikenteen sosiaalista kestävyttä**.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on osa kansallista energia- ja ilmastostrategiaa (2022). Tämän lisäksi kävelyn ja pyöräilyn kehittämistyötä ohjaa valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2018), jonka tavoitteena on nostaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta 30 % vuoteen 2030 mennessä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä voidaan saavuttaa merkittäviä hyötyjä niin päästöjen vähentymisen, kansanterveyden kuin taloudenkin kannalta.

Johdanto

Sivu 2/2

Imatran kaupungin tavoitteena on luoda kestävä, tiivis ja viihtyisä kaupunkiympäristö. Tämä tukee aktiivista elämäntapaa, jossa kaikenikäiset kokevat voivansa liikkua turvallisesti, vaivattomasti ja joustavasti. Imatralla on nyt jo varsin laaja jalankulku- ja pyörätieverkosto, mikä luo hyvät edellytykset kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. On kuitenkin selvää, että pelkkä väylien määrä ei tue riittävästi kestävien kulkutapaosuuksien kasvua, vaan tarvitaan myös laatua ja turvallisuutta sekä imatralaisten asenteita ja osaamista edistäviä toimenpiteitä.

Tämän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tarkoitus on osaltaan tukea määrätietoista ja tavoitteellista kestävämpään kaupunkiympäristöön ja yhteisöön tähtäävää suunnittelua ja toimintaa Imatralla.



Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on osa laajempaa kaupungin ja seudun kehittämistä

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen liittyy tiiviisti useisiin eri teemoihin, joita käsitellään niin paikallisissa kuin seudullisissakin strategioissa ja suunnitelmissa. Jotta kävelyn ja pyöräilyn edistäminen olisi luonteva osa kaupungin ja seudun kokonaisvaltaista kehittämistä, edistämishjelman tavoitteet ja toimenpiteet on nivottu näihin laaja-alaisesti eri teemoja käsitteleviin strategioihin. Tämän ohjelman laatimisessa on hyödynnetty muun muassa seuraavia strategioita ja suunnitelmia:

- Imatran kaupunkistrategia – Energinen Imatra 2030
- Etelä-Karjalan vammaispoliittinen ohjelma, Imatran liite
- Hyvinvointisuunnitelma 2021-2025
- Imatran ilmasto-ohjelma 2020-2030
- Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma 2023-2025
- Maapoliittinen ohjelma 2020-2025
- Osallistu ja vaikuta –ohjelma 2022-2025
- Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvosuunnitelma
- Ympäristöohjelma
- Imatran liikenneturvallisuussuunnitelma (2019)
- Etelä-Karjalan liikennestrategia
- Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelma
- Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma
- ENI CBC-Cycling -hanke

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen osana toimintaympäristön muutosta

Pitkän henkilöautoistumisen kauden jälkeen kävely ja pyöräliikenne ovat uudelleen vakiintumassa merkittäväksi osaksi liikennejärjestelmää. Erityisesti parin viimeisen vuosikymmenen aikana kävelyn ja pyöräilyn merkitys on kasvanut. Ilmastonmuutos, luonnon monimuotoisuuden heikentyminen, terveydenhuollon kustannusten kasvaminen ja väestön ikääntyminen pakottavat muuttamaan liikennejärjestelmiä kaikkialla kestävämpään suuntaan. Aivan viime aikojen ja nykyhetken kriisit voimistanevat muutosnopeutta entisestään. Koronapandemian myötä yleistynyt monipaikkaisuus ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen seurauksena kasvanut tarve irrottautua fossiilitaloudesta voimistavat monia jo aikaisemmin vaikuttaneita megatrendejä ja vahvistavat kävelyn ja pyöräilyn merkitystä.

Liikkumisvälineiden määrä moninaistuu ja sähköistyy, mikä luo uusia haasteita nykyiselle infrastruktuurille. Pyörämatkailun suosio lisääntyy.

Toimintaympäristön muutos luo tarpeen kuntatasoisten toimenpiteiden toteuttamiselle.

Kävelyä ja pyöräilyä, kuten muutakin kestävää liikkumista, tulee suunnitella ihmisten ja yritysten arjen näkökulmasta. On tärkeää ymmärtää heidän liikkumistarpeitaan ja vastata niihin sekä maankäytön, liikenneympäristön että erilaisten palveluiden avulla.

Tämä työ pohjautuu laajaan sidosryhmäyhteistyöhön, jolla on pyritty varmistamaan liikkujan ja toimenpiteen toteuttajan näkökulmien huomioiminen ehdotetuissa toimenpiteissä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt

Sivu 1/3



SOSIAALINEN KESTÄVYYS

- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen lisää sosiaalista yhdenvertaisuutta ja mahdollistaa liikkumisen kaikille.
- Laadukkaat liikennejärjestelyt lisäävät kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta, houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä
- Kävely ja pyöräily mahdollistavat vapaan liikkumisen iästä ja sosioekonomisesta taustasta riippumatta.



EKOLOGINEN KESTÄVYYS

- Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä liikkumismuotoja. Valitsemalla kävelyn tai pyöräilyn henkilöautoilun sijaan voi vähentää liikenteen päästöjä.
- Kävely ja pyöräily mahdollistavat tehokkaamman tilankäytön, mikä jättää enemmän tilaa muun muassa luonnonympäristölle. Tilatehokkuuden lisäksi liikkumisympäristöstä saadaan rauhallisempaa, ilmanlaadusta parempaa lisäämällä kestävien kulkumuotojen osuutta liikenteestä.



ARKIAKTIIVISUUS

- Liikkumattomuus on yksi terveyshaittojen merkittävimmistä riskitekijöistä. Asiointi- ja vapaa-ajan matkojen kävelemisellä tai pyöräilemisellä voidaan täyttää viikoittainen liikuntasuositus.
- Liikkuminen omin voimin liikenteessä opettaa lasta hahmottamaan liikennettä ja toimii ponnahduslautana liikkumaan aktiivisesti myös aikuisiällä.
- Aikuisväestön suosituin ja suurin lähiliikuntapaikka ovat jalankulun ja pyöräilyn väylät.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt

Sivu 2/3

Kävely- ja pyöräily arkiliikkumismuotona lisää ihmisten yleistä aktiivisuustasoa. Säännöllisellä liikunnalla on monia terveyshyötyjä, mutta vain noin viidesosa suomalaisista täyttää valtakunnalliset kestävyysliikuntasuositukset. Fyysinen aktiivisuus lisää hyvinvointia, ennaltaehkäisee kansansairauksia ja masennusta sekä auttaa painonhallinnassa. Pyöräilyn ja kävelyn lisääminen arkisen hyötyliikunnan muodossa auttaa saavuttamaan liikuntasuositukset. Koulumatkat kävelen ja pyörällä ovat tärkeä osa lasten arkiliikkumista, ja myös linja-autopysäkillä kuljetut matkat voivat tuoda keskimäärin kilometrin verran kävelyä tai pyöräilyä. Lisäksi iäkkäämmillä ihmisillä liikunta parantaa muistia ja auttaa säilyttämään toiminta- ja liikkumiskykyä.

Laadukkaat jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt lisäävät kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta, houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä. Turvalliseksi koettu liikennenympäristö laajentaa erityisesti lasten ja ikäihmisten elinympäristöä.

Kävely tai pyöräily ovat osa joukkoliikenteen matkaketjua, ja niiden edistäminen esimerkiksi turvallisilla yhteyksillä tai pyöräpysäköinnillä laajentaa linja-autopysäkkien saavutettavuutta sekä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Turvallinen ja esteetön kävely-ympäristö lisää tasa-arvoisuutta mahdollistaen omatoimisen liikkumisen myös lapsille, iäkkäille ja liikuntaesteisille. Kävely ja pyöräily ovat lisäksi taloudellisia kulkumuotoja.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt

Sivu 3/3

Käveleminen ja pyöräileminen on ekologisesti kestävä: se vähentää päästöjä ja muita ympäristöhaittoja kuten melua ja tilantarvetta. Kotimaan kasvihuonepäästöistä noin 20 % tulee liikenteestä, josta edelleen yli puolet yksityisautoilusta. Lisäämällä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta voidaan vähentää yksityisautoilua ja sen aiheuttamia haittavaikutuksia varsinkin lyhyillä matkoilla. Kestävän lähimatkailun kysyntä on kasvanut ja sen myötä pyörämatkailun ja –retkeilyn suosio on lisääntynyt.

Kävelyllä ja pyöräilyllä voidaan saavuttaa jopa monien miljardien edestä terveyshyötyjä, mikä tekee juuri näiden kulkutapojen edistämisestä yhteiskunnalle taloudellisesti kannattavaa. Vähäinen liikkuvuus ja sen kerrannaisvaikutukset lisäävät sairauspoissaoloja, mikä tuottaa tappioita työnantajille. Liikunnan lisääminen tuo siis mittavia säästöjä koko yhteiskunnalle.

Rajapinnat YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin

YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestävään kehitykseen, jossa huomioidaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti. Kestävä kehitys tarkoittaa sellaista kehitystä, jolla turvataan nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet.

Imatran kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma edistää omalta osaltaan kestävä kehityksen tavoitteiden toteutumista. Suurin rooli edistämishjelmalla ja siinä määriteltyjen toimenpiteiden toteuttamisella on seuraavissa kolmessa tavoitteessa:

- taata terveellinen elämä ja hyvinvointi kaiken ikäisille,
- taata turvalliset ja kestävät kaupungit sekä asuinyhdyskunnat ja
- toimia kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan.



2. Nykytila

Liikkumisen nykytila

Vuonna 2021 Imatralla toteutettiin Etelä-Karjalan kevennetty liikkumistutkimus. Kysely toteutettiin aluekohtaisella satunnaisotannalla (2000 hlö) iän ja sukupuolen mukaan posti- ja internetkyselyn yhdistelmänä. Vastauksia kyselyyn saatiin 375 kpl. Suurin osa vastaajista asui kunnan keskusta-alueella (69 %). Tutkimuksen mukaan Imatralla liikutaan muita seutukunnan kuntia kestävämmän (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) ja kestävä liikumisen kehittämistä pidetään tärkeämpänä kuin muissa seutukunnissa.

Liikkumistutkimuksessa selvisi, että 33 % Imatralla tehtävistä matkoista tehdään kestäväillä kulkumuodoilla (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne). Autolla tehtyjen matkojen osuus oli 62 %. Kestävien kulkutapojen osuus tehdyistä matkoista on seutukunnan keskiarvoon verrattuna korkeampi, mutta maakuntatasoon verrattuna matalampi (Etelä-Karjala 38 %). Tutkimuksen mukaan 57 % Imatralla tehtävistä matkoista on alle viiden kilometrin pituisia. Lyhyissä matkoissa piilee suurin potentiaali kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen.

Valtakunnallisella tasolla jalankulun osuus matkoista on 23 % ja keskimääräinen jalankulkumatkan pituus kaksi kilometriä. Vastaava pyöräliikenteen osuus kaikista matkoista on 7 % ja keskimääräinen matkapituus 4 kilometriä (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021). Jalan ei kuljeta kovin pitkiä matkoja, mutta jalankulkumatkat muodostavat keskeisen osan arjen liikkumisesta omassa asuinympäristössä; henkilöliikennetutkimuksen mukaan alle kilometrin pituisista matkoista 67 % on jalankulkumatkoja. Pyöräillä kuljetaan eniten 1-3 kilometrin pituisia matkoja. (HLT, 2021).

Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin

Etelä-Karjalan kevennetyn liikkumistutkimuksen perusteella Imatralla ollaan Etelä-Karjalan keskiarvoa tyytyväisempiä jokaisen vertaillun kulkutavan olosuhteisiin. Jalankulun ja pyöräliikenteen osalta tyytyväisimpiä vastaajat olivat pyörä- ja jalankulkuväylien määrään.

Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä piti Imatralla erittäin tärkeänä tai tärkeänä 48 %, mikä on suurempi osuus kuin Lappeenrannassa (46 %) tai muilla seuduilla ja maakunnassa keskimäärin (44 %). Tutkimuksen mukaan jalankulun ja pyöräilyn osalta suurimmaksi epäkohdaksi Imatralla koettiin talvikunnossapidon heikkous. Myös pyörien pysäköintimahdollisuuksissa koettiin olevan puutteita.



Pyöräliikenteen kehittämisen suunnat Imatralla

Imatralla toteutettiin vuonna 2018 hanke, jossa laadittiin Imatralle pyöräliikenteen kehittämisen suunnat. Selvitykseen sisältyi nykytila-analyysi, asukaskysely sekä toimenpideohjelma. Selvityksessä tarkasteltiin myös pyöräpysäköinnin kehittämistä sekä määriteltiin pyöräliikenteen tavoiteverkko. Samalla Imatralla laadittiin pyöräliikenteen suunnittelun periaatteet.

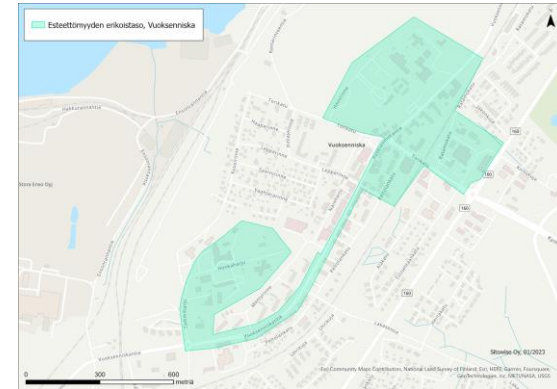
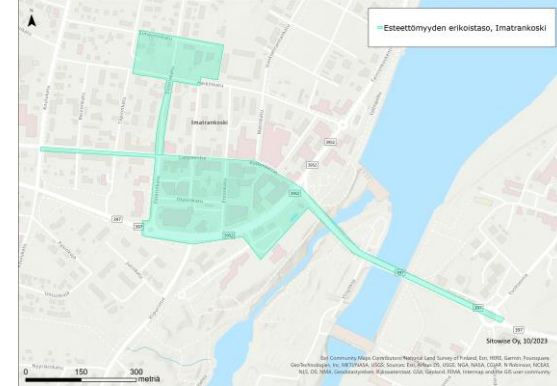
Selvityksessä toteutetun asukaskyselyn tulosten perusteella lähes jokainen imatralainen pyöräilee, mutta alle puolet ympärivuotisesti. Talvikunnossapidon taso ja reittien kunto nousivat myös kyselyssä suurimmiksi pyöräverkon laatuun ja pyöräilyn infraan liittyviksi puutteiksi. Kyselyn vastauksista kävi myös ilmi, että epäselvät pyöräliikenteen järjestelyt ja merkinnät koettiin ongelmallisiksi. Lisäksi toivottiin laadukkaampia pyöräpysäköintimahdollisuuksia (erityisesti keskustassa) sekä parempaa tiedottamista reiteistä ja pysäköintimahdollisuuksista (esim. pyöräpysäköinti liityntäpyöräilymatkoilla). Pyöräpysäköinnin kehittämisen kannalta runkolukittavan pyöräpysäköinnin mahdollistamista pidettiin tärkeänä.

Selvityksessä pyöräliikenteen nykyverkon kehittämistarpeiksi on tunnistettu erityisesti verkon eheyttäminen ja täydentäminen (verkossa on epäjatkuvuuskohtia, jotka heikentävät sekä pyöräilyn sujuvuutta että turvallisuutta), pyöräliikennejärjestelyiden ja –merkintöjen selkeyttäminen sekä väylien kuntoon ja talvikunnossapidon laatuun (esim. auras, talvikunnossapidon yhtenäisyys eri vastualueiden kesken) liittyvät asiat.

Esteettömyyden erikoistason alueet

Imatralla on määritelty esteettömyyden erikoistason alueet kolmeen aluekeskukseen: Imatrankoskelle, Mansikkalaan ja Vuoksenniskalle. Alueiden ja esteettömyyden parantamistoimenpiteiden määrittely on tehty vuonna 2022. Imatrankosken erikoistason aluerajaus päivitettiin kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman yhteydessä. Liikenneympäristön esteettömyyttä parannetaan vähitellen.

Kuvat: Imatran esteettömyyden erikoistason alueet Imatrankoskella, Vuoksenniskalla ja Mansikkalassa. Lähde: Esteetön ja turvallinen Imatra. Iäkkäiden ja liikuntaesteisten liikkumismahdollisuuksien kehittäminen. (Imatran kaupunki / Sitowise Oy 2022)



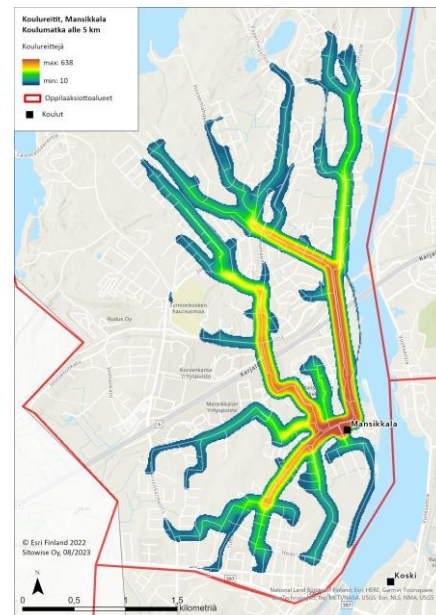
Imatran merkittävimmät koulureitit

Imatralla on aiempina vuosina toteutettu useita koulumatkaselvityksiä, joissa on paikkatietanalyysin avulla määritelty merkittävimpiä koulureittejä. Kaupungin kouluverkko muutoksen myötä koulureittitarkasteluja oli tarpeen päivittää edistämishajonnan laatimisen yhteydessä. Koulureittitarkasteluja hyödynnettiin kävelypainotteisten alueiden määrittelyssä.

Työssä laadittujen koulureittitarkastelujen avulla määritettiin koulureittien ja -matkojen kuljetuimpia osuuksia. Päivitetyt reittitarkastelut on toteutettu paikkatietopohjaisella verkostanalyysillä. Analyysillä on muodostettu tie- ja katuverkkoa pitkin kustannustehokkaimmat eli optimaalisimmat reitit (matkaetäisyys minimoitu) oppilaiden kotiosoitteista omaan lähikouluun. Tarkasteluiden avulla on siis selvitetty teoreettisesti eniten käytetyimmät reittiosuudet koulumatkoilla.

Tarkastelusta on poistettu koulukuljetusetuuden piirissä olevat oppilaat sekä yli 5 kilometrin mittaiset koulumatkat (oikeus lakisääteiseen kuljetukseen). Näin ollen reittitarkastelut koskevat etupäässä kävelen tai pyöräillen liikkuvia oppilaita.

Tarkastelut toteutettiin oppilaiden yksilöimättömän kotiosoitteiden avulla Mansikkalan, Vuoksenniskan ja Imatrankosken kouluille. Koulureittitarkastelut on koottu kokonaisuudessaan raportin liitteeseen 1.



Kuva: Esimerkki koulureitti-analyysistä Mansikkalan koulukeskukseen.

Tyytyväisyys talvikunnossapitoon

Sivu 1/2

Osana kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa imatralaiset pääsivät kertomaan näkemyksiään jalankulku- ja pyöräilyliikkeen talvikunnossapidosta asukaskyselyn ja agenttitoiminnan kautta. Asukaskysely sekä vapaaehtoisille kävely- ja pyöräilyagenteille suunnattu karttapohjainen agenttikysely toteutettiin keväällä 2023.

Asukaskyselyllä kartoitettiin yleisesti asukkaiden ja Imatralla asioivien näkemyksiä jalankulku- ja pyöräilyreittien talvikunnossapidon laadusta Imatralla. Kyselyllä muun muassa selvitettiin vastaajien liikkumistottumuksia, kävelyn ja pyöräilyn potentiaalia sekä näkemyksiä kunnossapidon tasosta jalankulku- ja pyöräilyreiteillä. Lisäksi pilotoidulla **agenttitoiminnalla** vapaaehtoisiksi agenteiksi ilmoittautuneilla aktiivisesti jalan ja/tai pyörällä liikkuvilla oli mahdollisuus arvioida talvikunnossapidon laatua kunkin pyörällä ja/tai kävellessä liikkumansa päivän osalta.

Kävely- ja pyöräilyagenttikyselyyn antoi vastauksensa 11 agenttia (agenttitoimintaan mukaan ilmoittautuneita alun perin 18). Vastausten perusteella voidaan suuntaa-antavasti arvioida, että viikonlopun kunnossapidon tasoon ollaan arkipäivään nähden tyytyväisempiä. Aamun kunnossapidon tasoon ollaan taas hieman tyytymättömämpiä kuin iltapäivällä. Vastauksissa korostuu lisäksi, että kaikkein tyytymättömmimpiä oltiin yleisesti väylien siisteyden tasoon kevätaikana. Tulosten osalta tulee kuitenkin huomioida, että myöhäisempään kevääseen painottuvan kyselyn aukiolon ajankohdan vuoksi vastauksissa korostuvat sulamisajan haasteet (pöly, hiekka). Väylien siisteyteen liittyvään palautteeseen lienee siis suuresti vaikuttanut hiekanpoiston vallitseva tilanne kyselyn aukioloaikana.

Tyytyväisyys talvikunnossapitoon

Sivu 2/2

Asukkaille suunnattu kysely oli avoinna 13.3. – 2.4.2023 välisenä aikana, ja siihen vastasi yhteensä 67 imatralaista. Tulosten perusteella eniten tyytymättömyyttä talvikaudella jalankulku- ja pyöräilyväyliin liittyen herättivät väylien koetut turvallisuuspuutteet. Tärkeimmiksi tekijöiksi talvella kävellen tai pyörällä tehtyjen matkojen lisäämiseksi omalla kohdalla vastaajat ilmoittivat aurauksen, lumenpoiston sekä hiekoittamisen parantamisen. Vuoden 2021 liikkumistutkimuksen tulosten tapaan jalankulun ja pyöräilyn kehittämistarpeet talvikaudella koskivat myös yleisesti jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnon parantamista.



Kuvaaja: Asiat, jotka saisivat vastaajan lisäämään kävellen ja/tai pyöräillen tehtyjä matkoja talvella asukaskyselyn mukaan (N = 66)

3 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen visio ja tavoitteet

Vision ja tavoitteiden laatiminen

Imatran kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatimisen yhteydessä asetettiin tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Tavoitteet laadittiin noudattamaan Imatran kaupungin strategisia linjauksia. Lisäksi tavoitteiden laatimisessa huomioitiin seudulliset tavoitteet, Imatran kaupungin erilaiset ohjelmat sekä aiempien Imatran kaupungille tehtyjen selvitysten myötä saadut tulokset.

Vision ja tavoitteiden laatimisprosessi

Kävelyn ja pyöräilyn visiota työstettiin yhdessä kaupungin ja sidosryhmien edustajien kanssa visiotyöpajassa, joka järjestettiin 9.5.2023 Teamsin välityksellä. Visiotyöpajaan osallistui yhteensä 10 henkilöä mm. kaupungin eri palvelualueilta ja Liikenneturvasta.

Visiotyöpajassa ideoitiin vaihtoehtoja Imatran kävelyn ja pyöräilyn visiolle sekä kerättiin osallistujilta ajatuksia siitä, millaisia teemoja tavoitteiden laatimisessa olisi hyvä ottaa huomioon. Visio viimeisteltiin ja tavoitteet määriteltiin työpajan tulosten pohjalta hankkeen ohjausryhmässä.

Näiden pohjalta tavoitteet on koottu neljän pääteeman alle. Tavoitteiden edistämiseksi on määriteltä seurantamittarit, joiden avulla tavoitteiden toteutumista seurataan säännöllisesti. Seuranta on kuvattu tarkemmin luvussa 5.

Imatran kävelyn ja pyöräilyn visio

Imatran kävelyn ja pyöräilyn visioksi valittiin ”Energinen ja liikkuvainen Imatra”. Se pohjautuu Imatran kaupunkistrategiaan (”Energinen Imatra 2030”) ja luo kuvan aktiivisesti liikkuvasta Imatrasta ja hyvinvoinnista.

Energinen ja liikkuvainen Imatra

Imatran kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet

Sivu 1/2

Infrastrukturi

1. Laadukas pyöräpysäköinti houkuttelee pyöräilyyn erityyppisillä matkoilla.
2. Kävely ja pyöräily linkittyvät joukkoliikenteen kanssa sujuviksi matkaketjuiksi.
3. Asukkaat kokevat Imatran jalankulun ja pyöräliikenteen väylät houkutteleviksi ja viihtyisiksi. Väylien suunnittelussa ja kunnossapidossa otetaan huomioon erityyppiset liikkujat ja erilaiset tarpeet.
4. Pyöräliikenteen tavoiteverkko on toteutettu laatuvaatimusten mukaisesti.
5. Kävelyn ja pyöräilyn teemareitit houkuttelevat eri ikäisiä kaupunkilaisia liikkumaan. Reiteistä viestitään, niillä on opasteet ja ne tarjoavat erilaisia teemaan sopivia virikkeitä ja levähdyspaikkoja.
6. Yhdenkään jalankulkijan tai pyöräilijän ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota risteysturvallisuuteen, jalankulun ja pyöräilyn erottelun tarpeeseen sekä esteettömyyteen.

Imatran kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet

Sivu 2/2

Viestintä

1. Kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja ilmastovaikutusten tietoisuuden lisäämisellä kannustetaan ihmisiä pitämään huolta itsestään ja ympäristöstään.
2. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja niiden eteen tehdyt toimenpiteet ovat näkyvä osa kaupungin viestintää.

Palvelut

1. Pyöräilyteemaiset palvelut kannustavat kaupunkilaisia ja matkailijoita pyöräilemään.

Yhteistyö ja edistäminen

1. Aukkaiden toiveita kuunnellaan ja heille annetaan jatkossakin mahdollisuus vaikuttaa päätöksentekoon muun muassa kaavakävelysten, kyselyjen ja äänestysten muodossa.
2. Yhteistyö on tiivistä eri sidosryhmien kesken (mm. vanhusneuvosto, vammaisneuvosto, nuorisovaltuusto, Lasten Parlamentti, Imatran ilmastotyöryhmä, Etelä-Karjalan liitto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Kaakkois-Suomen kunnat, GoSaimaa).
3. Hankerahoituksia hyödynnetään aktiivisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

4 Toimenpideohjelman

4.1 Johdanto kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelmaan

Kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelman laatiminen ja tarkoitus

Kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelma toimii Imatran kaupungin työkaluna tulevana vuosina.

Tavoitetilan verkko- ja aluemäärittelyt laatukriteereineen ohjaavat infrastruktuurin suunnittelua ja suunnitteluratkaisujen valintaa. Liikkumisen ohjauksen toimenpideohjelma toimii eri hallintokuntien ja sidosryhmien toiminnan suunnittelun tukena.

Toimenpideohjelmaan on koottu erilaisia toimenpiteitä, joiden avulla kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteita pyritään saavuttamaan. Toimenpideohjelma sisältää kävelypainotteisten alueiden ja aiemmin laaditun pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittelyt sekä liikkumisen ohjauksen ja infrastruktuurin kehittämisen toimenpidesuunnitelmat. Infrastruktuurin suunnittelussa ja toteutuksessa tulee hyödyntää edistämishjelmassa esitetyn ohjeistuksen lisäksi erityisesti jalankulun, esteettömyyden ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeita. Linkit ohjeisiin on koottu liitteeseen 7.

Toimenpiteiden toteutukselle on laadittu kiireellisyysluokitus (kuva yllä), jonka perusteella toimenpiteiden toteutus on priorisoitu ja aikataulutettu.

Kevyestä liikenteestä kävelyyn ja pyöräliikenteeseen

Kävely ja pyöräliikenne ovat kaksi erilaista ja toisistaan erillistä liikkumismuotoa, mikä on hyvä huomioida myös sanavalinnoissa. Aiemmin käytetyt termit "kevyt liikenne" ja "kevyen liikenteen väylä" niputtivat yhteen kolme hyvin erityyppistä kulkumuotoa: hitaan ja spontaanin kävelyn, nopean pyöräliikenteen ja vielä sitäkin vauhdikkaamman mopoilun. Nykyisin eri kulkumuotojen tarpeet ja vaatimukset tunnistetaan aiempaa paremmin ja eroavaisuudet otetaan huomioon myös liikkumismuodoista puhuttaessa. "Kevyt liikenne" ja sen johdannaiset ovat jääneet historiaan. Nykyisin puhutaan kävelystä tai jalankulusta, pyöräilystä tai pyöräliikenteestä sekä mopoilusta omina liikkumismuotoinaan.



Infrastruktuurin tasolla kävelyn ja pyöräilyn käsittäminen omiksi kulkumuodoikseen ja niiden erillisten tarpeiden ja ominaisuuksien tunnistaminen on johtanut siihen, että aiemmin perusratkaisuna käytettyjen yhdistettyjen "kevyen liikenteen väylien" sijaan kävely ja pyöräliikenne erotetaan nykyisin lähtökohtaisesti toisistaan. Tämä parantaa molempien turvallisuutta ja lisää liikkumisen sujuvuutta. Erottelulla on myös mahdollista saavuttaa molemmille kulkumuodoille parempi palvelutaso sekä selkeämmät risteysjärjestelyt.

Kävely- ja pyöräliikenteen erottelu

Imatralla on nykyisin paljon yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöriteitä. Osa niistä tulisi parantamishankkeiden myötä muuttaa ratkaisuiksi, jossa kävelyn ja pyöräliikenteen väylät ja reitit ovat toisistaan erillisiä.

Osa väylistä voi edelleenkin olla perusteltua säilyttää yhdistettyinä pyöriteinä ja jalkakäytävinä. Erottelun tarve riippuu paitsi liikkumisympäristöstä (mm. esteettömyyden erikoistason alue, tiiviisti rakennettu ympäristö), myös jalankulun ja pyöräliikenteen määrästä.

Erottelu toteutetaan esteettömyyden erikoistason alueilla sekä tärkeimmillä pyöräilyn pääreiteillä ja laatukäytävillä. Poikkeuksen taajama-alueella voivat muodostaa yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät silloin, kun väylän rakenne eroaa selkeästi tavanomaisesta tai kyseessä on alemman reittihierarkian puistoväylä.

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (2020) mukaan pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistäminen samaan tilaa voidaan **tiiviisti rakennetun alueen ulkopuolella** toteuttaa harkitusti silloin, kun poikkileikkauksessa on huipputunnin aikana:

- alle 200 pyöräilijää ja alle 200 jalankulkijaa
- alle 300 pyöräilijää ja alle 50 jalankulkijaa tai
- alle 50 pyöräilijää ja alle 300 jalankulkijaa

4.2 Kävelyn toimenpideohjelma

Kävelypainotteisten alueiden merkitys

Sujuvan arkiliikkumisen mahdollistaminen edistää kaikkien liikkujien sosiaalista tasa-arvoa. Käveltävyyden tärkein tekijä on kaikille liikkujille soveltuva esteetön ympäristö. Viihtyisät ja houkuttelevat keskustat ja taajama-alueet edistävät paitsi liikkumishalukkuutta, myös kaupungin elinvoimaista julkikuvaa. Kaupunkikeskus on alueen käyntikortti, ja elinvoimaisessa keskuksessa ihmiset viihtyvät ja viettävät vapaa-aikaansa.

Kävely eroaa muista liikkumismuodoista sen monipuolisen luonteen vuoksi. Sen lisäksi, että kävelijän tarkoituksena on päästä paikasta toiseen, kävely on myös osa lähes kaikkia matkaketjuja. Kävely voi olla myös oleilua ja ajanviettoa: kävelylle on ominaista oleskelu ja pysähtely sekä ympäristön havainnointi. Kävely on kaikista hitain kulkumuoto, joten ympäristön pitää olla kiinnostava ja miellyttävä. Kävely-ympäristön suunnittelussa on myös hyvä tiedostaa, että kävelijä kulkee usein sieltä, mistä reitti on lyhin ja tekee helposti spontaaneja suunnanmuutoksia.

Seuraavilla sivuilla on kuvattu tarkemmin, millaisiin asioihin kävelyalueiden suunnittelussa on hyvä panostaa.

Huomioitavaa kävely-ympäristön suunnittelussa

Kävely-ympäristön suunnittelussa on hyvä kiinnittää huomiota erityyppisiin tekijöihin, jotka tekevät ympäristöstä nimenomaan kävelijälle miellyttävän ja turvallisen. Näitä on kuvattu tarkemmin liitteessä 2.

Kävelijän nopeus jo yksistään aiheuttaa merkittävän eron jalankulkijan ja autoliikenteen ympäristön suunnittelussa. 50 km/h ajava autoilija hahmottaa ympäristöstä kokonaisuuksia, kun taas jalankulkija ehtii kiinnittää huomiota yksityiskohtiin ja voi helposti pysähtyä tarkastelemaan ympäristöään.

Kävelijälle ns. ihmisen kokoinen ympäristö, vaihtelevuus ja erilaisten tilojen yhdistelmä luo kiinnostavuutta. Kävelyalueille on hyvä luoda erilaisia tiloja intiimistä (30-40 m) laajaan (60-100 m), jolloin ihmiset voivat hakeutua itsellensä sopivaan ympäristöön. Erilaisten tilojen välille voidaan luoda ns. portteja esimerkiksi rakennusten ja kasvillisuuden avulla.

Väylien hierarkia auttaa suunnistamisessa: ero pääväylien ja pienempien väylien välillä auttaa hahmottamaan erityisesti vieraamman ympäristön rakennetta. Myös maamerkit auttavat hahmottamaan sijaintia, mikä voi luoda turvallisuuden tunnetta. Erilaiset maamerkit myös tarjoavat vaihtelua. Suunnittelussa on hyvä huomioida, millaisia maamerkkejä eri ikäiset kaipaavat ja huomaavat: leikkikentät, levähdyspenkit, suuret puut tai paikat muiden tapaamiselle.

Visuaalisuuden lisäksi kävelyalueilla on tärkeää ottaa huomioon myös ihmisen muut aistit: mitä ihminen alueella kuulee, tuntee ja haistaa. Onko kävelyalueella linnunlaulua vai ohi ajavien autojen meteliä, tuoksuvatko puut ja kukat vai teollisuuslaitosten päästöt, onko kulkupinta jalan alla kova vai pehmeä.

Kävelypainotteisten alueiden kehittäminen

Edistämishjelmassa on määritelty kolmentyyppisiä kävelypainotteisia alueita:

- **asiointimatkojen** eli työ-, koulu- ja ostosmatkojen alueet,
- **oleskelun ja matkailun** alueet ja
- **ulkoilun ja vapaa-ajan** alueet.

Henkilöliikennetutkimuksen 2021 mukaan jalankulkumatkoja tehdään näillä kolmentyyppisillä alueilla seuraavasti:

- Asiointimatkat: ostos- ja asiointimatkat 27 % jalankulkumatkoista, työhön ja koulutukseen liittyvät matkat 14 % jalankulkumatkoista
- Oleskelu ja matkailu: muut vapaa-ajan matkat 11 % jalankulkumatkoista
- Vapaa-ajan matkat: ulkoiluun ja liikuntaan liittyvät matkat 35 % jalankulkumatkoista

Työssä määritellyt kävelypainotteiset alueet kertovat, millä alueilla kävelyn viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja sujuvuuteen tulisi kiinnittää erityistä huomiota. Kävelypainotteista aluetta suunniteltaessa on hyvä ottaa huomioon tässä ohjelmassa määritellyt suositukset ja ohjeet, Jalankulun suunnittelu –ohjeen (Väylä 2022) sisältö sekä esteettömän rakentamisen, suunnittelun ja kunnossapidon SuRaKu-ohjeet. Erityyppisten alueiden piirteet ja suunnittelussa huomioon otettavat asiat on estetty seuravilla sivuilla.

Erityyppisten kävely-ympäristöjen piirteet

Asiointi: työ-, koulu- ja ostomatkat

- Tarve liikkumiselle lähtöpisteen ja määränpään välillä
- Nopeat ja sujuvat matkat
- Asiointikohteiden helppo ja nopea saavutettavuus
- Yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille
- Tarve liikkumiselle säästä riippumatta

Matkailu ja oleskelu

- Tarve viettää aikaa, tarkkailla ympäristöä
- Kävelijällä on aikaa: liikkuminen hidasta ja tarkkailevaa
- Liikkuminen intuitiivista ja spontaania, yllättäviä suunnanmuutoksia, pysähdyksiä ja kadunylityksiä
- Vieraassa ympäristössä epävarmuus oikeasta suunnasta

Ulkoilu ja vapaa-aika

- Tarve rentoutua ja kohottaa kuntoa
- Hakeudutaan miellyttäviin ympäristöihin, jotka tarjoavat sopivanlaisia reittejä
- Vieraassa ympäristössä kaivataan vahvistusta oikealle reitinvalinnalle
- Reittien monipuolisuus ja vaihtelu
- Tarve liikkumistavasta riippuen pehmeälle tai kovalle alustalle
- Liikkumisen luonne jossain määrin intuitiivista ja spontaania, pidempimatkaisen liikkumisen yhteydet tärkeitä
- Reittien polkumaisuus houkuttelee kävelemään enemmän kuin tiemäisyys

Mitä eri tyyppisissä kävely-ympäristöissä pitäisi erityisesti ottaa huomioon

Asiointi: työ-, koulu- ja ostomatkat

- Liikkumisen sujuvuus: lyhyet matkat, vähän pysähdyksiä
- Esteettömyys (myös levähdyspenkit)
- Reitin kuten jalkakäytävän jatkuvuus
- Liikkumisympäristön liikenneturvallisuus ja sosiaalinen turvallisuus
- Valaistus
- Suoja säältä (tuuli, sade)
- Ympäri vuotinen kunnossapito ja sen oikea-aikainen ajoittaminen

Matkailu ja oleskelu

- Mahdollisuus pysähtymiselle
- Mahdollisuus viettää aikaa (penkkiryhmät, oleskelutilat)
- Audiovisuaalisen ympäristön kokemukset ja miellyttävyys
- Kulttuurikokemukset: tapahtumat ja maamerkit
- Ympäristön tunnistettavuus ja tilallisen orientoitumisen helppous
- Opastus ja viitoitus
- Mielenkiintoinen ja virikkeitä tarjoava sekä sosiaalisuuteen kannustava ympäristö

Ulkoilu ja vapaa-aika

- Kokonaisvaltaiset vaikutukset terveyteen ja hyvinvointiin: mahdollistetaan rentoutuminen ja luontokokemus sekä kuntoliikunta
- Luonnonympäristön hyödyntäminen
- Erityyppisiä reittejä (pituus, haastavuus, ympäristön tyyppi ja teema)
- Opastus ja viitoitus
- Reitistön jatkuvuus
- Valaistus
- Monipuolisuus ja vaihtelevuus, ympäristön virikkeellisyys
- Alustojen monipuolisuus ja pehmeys

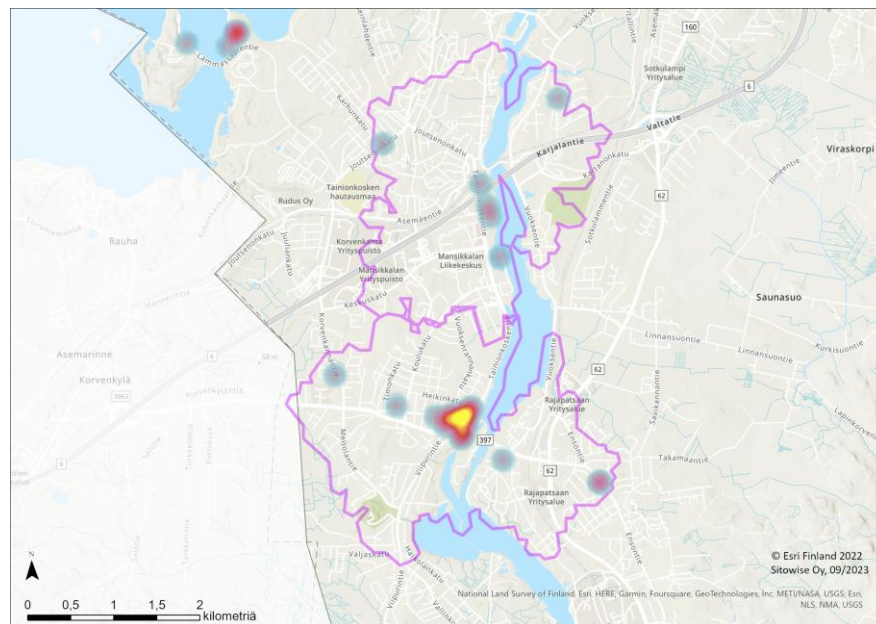
Kävelypainotteisten alueiden muodostamisen lähtökohdat

Edistämishjelman yhteydessä laadittiin kävelypainotteisten alueiden rajaukset Imatrankoskelle, Mansikkalaan ja Vuoksenniskalle. Lisäksi ulkoilun ja vapaa-ajan alueet määriteltiin Ukonniemeen ja nykyisiä reittejä mukaillen Vuoksen ranta-alueille.

Tausta-aineistona kävelypainotteisten alueiden muodostamisessa on hyödynnetty joukkoliikenteen keskeisiä pysäkkejä, koulureittitarkasteluita, teemoiteltua palveluverkkoa, väestötietoja sekä esteettömyyden erikoistason alueita.

Aluemäärittelyjen pohjaksi laadittiin myös saavutettavuusanalyysit sekä paikkatietoanalyysit merkittävimmistä koulureiteistä.

Aluemäärittelyt on esitetty liitteessä 3.



Kuva: Esimerkki, matkailun ja oleskelun jalankulkualueiden taustalle muodostetut saavutettavuusalueet sekä tärkeiden palveluiden kasaumat- Asiointimatkoilla käytettiin 20 minuutin saavutettavuus-vyöhykettä, muilla matkoilla 30 minuutin saavutettavuusvyöhykettä.

Esteettömyyden erikoistason alueiden merkitys

Kävelyn edistämisessä ja liikenneympäristön suunnittelussa tulee kävelypainotteisten alueiden lisäksi ottaa huomioon myös esteettömyyden erikoistason alueet. Ne tarkentavat, millä alueilla liikkumisympäristön esteettömyys tulee ottaa huomioon erityisen voimakkaasti. Esteettömyyden erikoistason alueet määriteltiin Imatralla ”Esteetön ja turvallinen Imatra” –hankkeessa vuonna 2022.

Kaikki esteettömyyden erikoistason alueiden ulkopuolelle jäävät alueet kuuluvat esteettömyyden perustasolle. Myös esteettömyyden perustasolla tuotetaan esteetöntä, laadukasta ja turvallista ympäristöä niin suunnittelussa kuin kunnossapidossa, mutta kriteerit ovat erikoistason alhaisemmat.

Esteettömyyden erikoistason alueen ratkaisuihin hyödynnetään esteettömän rakentamisen SuRaKu-ohjeissa määriteltyjä esteettömyyden erikoistason kriteerejä ja ohjekortteja. Myös perustason alueilla erityisesti taajamissa on hyvä hyödyntää SuRaKu:ssa määriteltyjä esteettömyyden perustason kriteerejä.

Esteettömyyden erikoistason alueelle sijoittuvaa kohdetta suunniteltaessa on suotavaa osallistaa kaupungin vanhus- ja vammaisneuvosto suunnitelman kommentointiin tai itse suunnitteluun.

4.3 Pyöräliikenteen toimenpideohjelma

Pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittäminen

Pyöräliikenteen kehittämisen yleisenä tavoitteena on edistää pyöräilyn houkuttelevuutta erityisesti taajaman sisäisillä matkoilla. Pyöräliikenteestä saadaan houkutteleva liikkumismuoto, kun pyöräliikenteen reitit ovat selkeitä, turvallisia, sujuvia, vaivattomia ja viihtyisiä. Sujuvat yhteydet voivat olla autoliikennettä nopeampia ja tehdä pyöräilystä henkilöautoa kilpailukykyisemmän liikkumismuodon.

Pyörällä liikkeessa ollaan vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa, minkä vuoksi pyöräreittejä suunniteltaessa tulee edistää myös viihtyisien ja meluttomien ympäristöjen toteutumista. Pyöräilyn vaivattomuutta tukee mahdollisimman pienet tasoerot, helposti ennakoitavat geometriset linjat ja

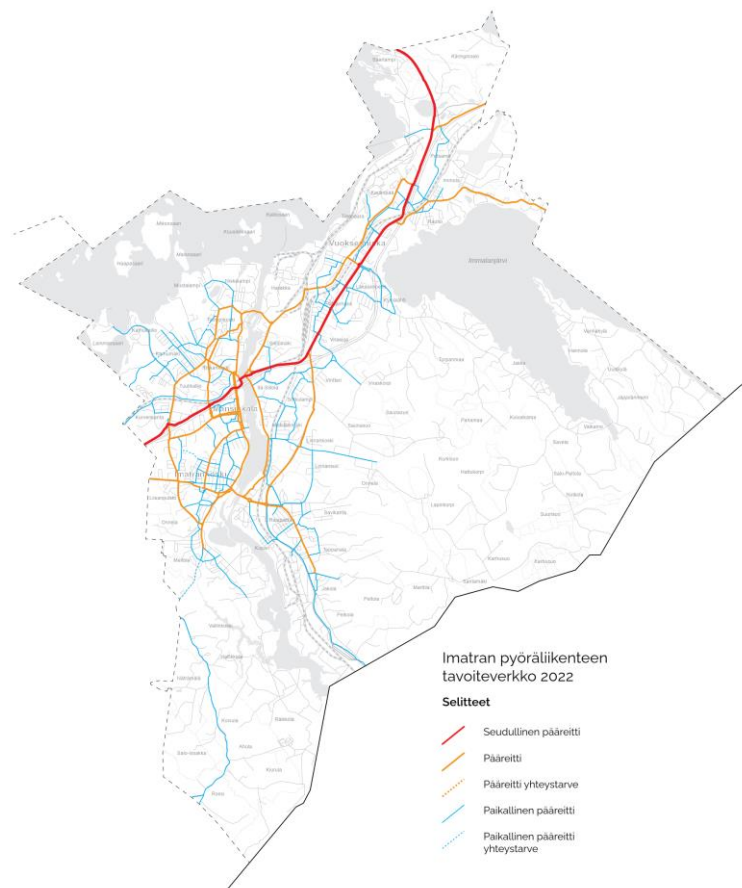
kaikille tielläliikkujille selkeät väistämismellvollisuusjärjestelyt. Taajamissa on erityisen tärkeää, että pyöräilijät ja muut tielläliikkujat hahmottavat selkeästi pyöräilijöiden oikean paikan liikenneympäristössä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Pyöräliikenteen tavoiteverkko on suunnitelma, joka ohjaa erityisesti kuntien pyöräilyväylien suunnittelua. Hierarkinen tavoiteverkko koostuu toiminnallisesti erilaisista väylistä. Jaottelu näiden välillä perustuu odotettuun liikennemäärään sekä liikkumistarpeen tyyppiin. Eri hierarkian mukaisille väylille on määritelty väylän fyysisten ominaisuuksien minimitavoite- tai laatutaso. Korkeimman laatustandardin reitit palvelevat ensisijaisesti suuria liikkujamääriä sekä pitkämatkaista liikennettä.

Väylätyypin valinnassa tulee varmistua, että kyseinen väylätyyppi on luonteeltaan sopiva tavoiteltuun liikennemäärään ja ympäristöön suhteutettuna (liite 4). Lisäksi tulee varmistaa pyöräliikenteen väylien jatkuvuus myös silloin, kun toteutetaan vain tiettyä osaa tavoiteverkosta.

Infrastruktuuria suunniteltaessa on hyvä hyödyntää tavoiteverkon karttamäärittelyä ja muun muassa Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjetta (Väylä 2020).



Kuva: Imatran pyöräliikenteen tavoiteverkko

4.4 Liikkumisen ohjauksen toimenpideohjelma

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen liikkumisen ohjauksen keinoin

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ideoitiin 23.8.2023 järjestetyssä Teams-työpajassa, johon osallistui kaupungin eri palvelualueiden ja sidosryhmien edustajia. Työpajojen ensimmäisessä vaiheessa ideoitiin aiemmin työssä määritettyjä tavoitteita tukevia toimia. Työpajojen toisessa vaiheessa täsmennettiin toimenpiteet tuleville vuosille. Toimenpideohjelmaa täydennettiin lisäksi ohjausryhmän sisäisellä työskentelyllä.

Toimenpideoideiden pohjalta laadittiin toimenpideohjelma, jonka avulla on tarkoitus edistää kävelyä ja pyöräilyä esimerkiksi palveluiden kehittämisen, kampanjoiden ja viestinnän keinoin.

Toimenpiteiden laatimisessa yhtenä tärkeänä vaiheena oli määritellä toimenpiteille vastuutahot sekä aikataulu. Vastuutahojen nimeämisellä sekä aikataulutuksella tavoitellaan toimenpiteiden konkreettisuutta, vastuunjakoa ja toimenpiteiden toteuttamisen helppoutta.

Seuraavilla sivuilla on esitetty toimenpideohjelma sekä toimenpiteiden linkittyminen edistämishjelman eri tavoitteisiin.

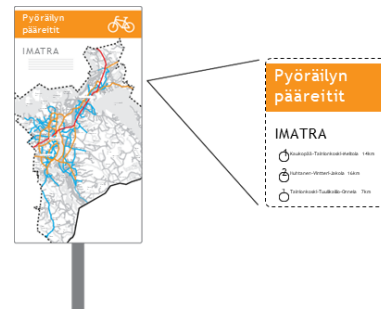
Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Kävelyn ja pyöräilyn teemareitit houkuttelevat eri ikäisiä kaupunkilaisia liikkumaan

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Erilaisten teemareittien toteutus. Esim. penkkijumppareitti Imatran historiaan liittyvä teemareitti, eri ikäisille ja taitotasoille suunnatut pyöräilyreitit, kävelijöiden reitit maastossa, talvisin maastoon ajetut kävelyreitit (vrt. ladut). Reitti, joka kokoaisi leikkipaikkoja yhteen. Monikäyttöreitistön ja muiden nykyisten reittien kehittäminen. Imatra-seikkailu, jossa etsitään kohteita jalan tai pyörällä. Pysyvät rastit, mutta toteutetaan myös tapahtuma esim. keväisin n. toukokuussa.	Kaupunkiorganisaatio, yhteistyössä hyvinvointipalvelut, 3. sektori, GoSaimaa ja matkailu. Toteutus myös alueellisesti.	1, jatkuva Imatra-seikkailu keväisin esim. toukokuussa. Pilotointi 05/2024.	Alueiden ja reittien määrittely myös sen mukaan, millainen teema tai kohderyhmä sopii millekin alueelle. Tavoitteena hyödyntää hankerahoituksia ja yhteistyötä 3. sektorin kanssa. Imatra-seikkailun toteutus esim. kaupunginosittain. Otetaan huomioon sekä kävelijät että pyöräilijät. Voidaan hyödyntää myös matkailussa.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ovat näkyvä osa kaupungin viestintää, sivu 1/3



Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Verkkosivuille ”kävele ja pyöräile Imatralla” –sivu, johon olisi koottu kaikki tiedot luontopoluista, puistoista, Imatran kulttuurireitistä ym. reiteistä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Sivuston linkittäminen myös matkailijoille näkyväksi. Reitit omaksi koonnikseen Etelä-Karjalan alueella (esim. Outdooractive).	Tiedon kokoaminen: kaupunki-infra ja viestintä Toteuttaminen: viestintä/markkinointi Alueellisessa yhteistyössä GoSaimaa, Ekväs, Saimaa Geopark, IBC, jne.	1	
Kävelyn ja pyöräilyn vuosikellon toteuttaminen. Kävely- ja pyöräilyreiteistä viestiminen: Reittikarttojen toteuttaminen. Viestintä mm. matkailuorganisaatioille.	Tietojen kokoaminen: Kaupunkiorganisaatio, yhteistyössä esim. Imatra Basecamp, liikuntapuoli Viestintävastuu: kaupungin viestintä	1	

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ovat näkyvä osa kaupungin viestintää, sivu 2/3

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Osallistutaan pyöräilyviikkoon ja kaupunkipyöräpäivään (kaupunkipyörätoimija), pyöräilyviikon tapahtumat kouluissa, Kyläpyöräilypäivä Viestintä tapahtumista.	Etelä-Karjalan liikunta ja urheilu Kaupunkipyörätoimija Koulutuspalvelut Viestintä	Jatkuva, pyöräilyviikolla toukokuussa	
Kaupungin verkkosivuille lisätään tietoa jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnossapitoluokista ja – kriteereistä.	Kaupunki-infra	1	Tiedot esim. kävelyn ja pyöräilyn sivulle sekä kunnossapitosivulle.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ovat näkyvä osa kaupungin viestintää, sivu 3/3

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin muutoksista ja niiden vaikutuksista viestitään kaupunkilaisille.	Kaupunki-infra, viestintä, rakennuttaja ja urakoitsija	Jatkuva	Viestitään myös muutettavan kohdan liikennesäännöistä: miten kohdassa liikutaan.
Työmaa-aikaisista kävelyn ja pyöräliikenteen muutoksista viestitään.	Kaupunki-infra	Jatkuva	

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja ilmastovaikutusten tietoisuuden lisäämisellä kannustetaan ihmisiä pitämään huolta itsestään ja ympäristöstään.

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Viestintäkampanjat kävelyn ja pyöräilyn hyvinvointi- ja ilmastovaikutuksista. Kannustetaan arjen matkojen kävelemiseen ja pyöräilemiseen (koulu-, työ- ja asiointimatkat).	Viestintä, yhteistyössä hyvinvointi- /liikuntapalvelut ja ilmastokoordinaattori	1, jatkuva	Tarkennetaan viestintäkampanjan suunnitelmaa ja täydennetään sen pohjalta kävelyn ja pyöräilyn vuosikelloa.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Pyöräilyteemaiset palvelut kannustavat kaupunkilaisia ja matkailijoita pyöräilemään

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Polkupyöränhuoltokurssi keväällä	Kansalaisopisto, pyöräliikkeit?, kaupunkiorganisaatio tukee ja mahdollistaa toimintaa	Jatkuva, keväisin esim. pyöräilyviikolla	
Polkupyörien kuljetuksen salliminen paikallisliikenteessä	Kaupunki-infra	1	Periaatteet ja ohjeistus pyörien kuljettamiselle
Mahdollistetaan kaupunkipyörät kaupunkilaisten käyttöön vuosittain.	Kaupunki-infra, kaupunkikehityslauta- kunta	Jatkuva	

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Yhteistyö on tiivistä eri sidosryhmien kesken

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä huomioidaan eri sidosryhmät (mm. vanhusneuvosto, vammaisneuvosto, nuorisovaltuusto, Lasten Parlamentti, Imatran ilmastotyöryhmä, Etelä-karjalan liitto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Imatran naapurikunnat sekä lapset ja nuoret).	Edistämistyötä tekevät + osallisuuskoordinaattori	Jatkuva	Suunnitelmiin pyydetään kommentit soveltuvilta sidosryhmiltä.
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen osana osallisuustoimintaa	Osallisuuskoordinaattori	Jatkuva	

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Hankerahoituksia hyödynnetään aktiivisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Hyödynnetään erilaisia rahoituksia aktiivisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Selvitetään erilaiset rahoitusmahdollisuudet. Ylläpidetään hankeideapankkia.	Strategiset kehittämispalvelut	Jatkuva	

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Sivu 1/2

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Kestävän liikkumisen edistäminen kouluissa ja päiväkodeissa - Koulumatkahaasteen uusiminen. Kokemusten tuominen esiin viestinnällä. - Pyöräilyviikon tapahtumat - Koulumatkoihin liittyvä viestintä	Koulutuspalvelut	Jatkuva, toteutetaan vuosittain	Liite 6
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen huomioidaan kaupungin tapahtumissa.	(Tapahtumatuottaja / viestintä / kaupunki-infra)	Jatkuva	Varmistetaan hyvät jalankulku- ja pyöräilymahdollisuudet tapahtumiin (mm. pyöräpysäköinti). Nostetaan kävelen ja pyörällä saapuminen esiin tapahtumien viestinnässä.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Sivu 2/2

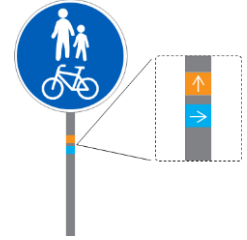
Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma päivitetään valtuustokausittain.	Kaupunki-infra	Valtuustokausittain	Toimenpideohjelma päivitetään valtuustokausittain, muilta osin päivitys tarvittaessa.

4.5 Infrastruktuurin toimenpideohjelma

Infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteet

Sivu 1/6

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Muutetaan suojateiden kohdalla reunakiveykset esteettömyysvaatimusten (SuRaKu) mukaisiksi.	Kaupunki-infra	Jatkuva	Priorisoidaan esteettömyyden erikoistason alueet
Vuoksenniskan keskustan katutilan uudelleenjäsentely: erotellut kaistat sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.	Kaupunki-infra	2	Välillä Torikatu-Lakasentie
Joutsenonkadun pyöräily- ja kävelyolosuhteiden parantaminen sekä liikennejärjestelyjen selkeytys.	Kaupunki-infra	1	Välillä Karhumäenkatu-Tainionkoskentie



Infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteet

Sivu 2/6

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Pyöräliikenteen tavoiteverkkosuunnitelman päivittäminen	Kaupunki-infra	1	
Pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttaminen	Kaupunki-infra	Jatkuva	Hyödynnetään Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjetta (Väylä 2020)
Imatrankoski-Mansikkala-Vuoksenniska välisen raitin laatutason nosto, viitoituksen uusiminen	Kaupunki-infra	Jatkuva	Pyritään hyödyntämään hankerahoituksia.
Pyöräliikenteen opastuksen suunnittelu ja toteuttaminen tavoiteverkolle	Kaupunki-infra	2	

Infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteet

Sivu 3/6

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Laadukkaan pyöräpysäköinnin toteuttaminen	Kaupunki-infra, tilahallintohankkeet	Jatkuva	Liite 5. Tarvittaessa pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelman laatiminen
Lappeentiellä katuverkon jäsentely kävelyä ja pyöräilyä suosivaksi	Kaupunki-infra	3	Toteutus Lappeentien saneerauksen yhteydessä
Liikennemerkkien puhdistus ja uusiminen erillisen ohjelman mukaisesti	Kaupunki-infra	Jatkuva	

Infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteet

Sivu 4/6

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
30 km/h nopeusrajoitus kaupalliselle alueelle	Kaupunki-infra	1	Toteutus Lappeentien saneerauksen yhteydessä
Levähdyspenkkien lisääminen/uudelleen sijoittelu	Kaupunki-infra	1	Koko Imatra, huomioidaan SuRaKu-ohjeet penkkimallien valinnassa ja sijoittelussa, huomioidaan esteettömyyden erikoistason alueiden määrittelyt

Infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteet

Sivu 5/6

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Koulukadun parantaminen (kavennus + keskisaarekkeelliset suojatiet nykyisten tilalle)	Kaupunki-infra	3	Koulukatu välillä Helsingintie-Martinpolku. Toteutus saneerauksen yhteydessä
Jalankulun ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantaminen Viipurintiellä välillä Meltola- Perämeltola	Kaupunki-infra	1	

Infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteet

Sivu 6/6

Toimenpide	Vastuutaho	Ajankohta	Muuta
Liikennemittaukset: kerätään tietoa jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja ajoneuvoliikenteen määrästä eri väylillä. Reaaliaikaisen käyttäjälaskurinäytön asennus keskeiselle paikalle Imatrankosken keskusta-alueelle, esim. Eco-Counter	Kaupunki-infra	2	Joutsenonkatu, Koulukatu, Karhumäenkatu, Tainionkoskentie, Lappeentie, Paperharjuntie, Vuoksenniskan keskusta-alue, Vuoksenniskantie
Alikulkujen viihtyisyyden parantaminen	Kaupunki-infra	2, jatkuva	1-2 alikulkua /vuosi

5 Seuranta

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön seuranta

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteutumista seurataan vuosittain Imatran liikenneturvallisuustyöryhmässä. Seurannan toteuttamisesta vastaa kaupunki-infra.

Seurantaraportti viedään tiedonantona kaupunkikehityslautakunnalle.

Seuraavilla sivuilla on kuvattu tarkemmin seurannassa hyödynnettävät tavoitekohtaiset seurantamittarit.



Tavoitteiden seuranta

Sivu 1/6

Kullekin Imatran kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteelle on määritelty seurantamittarit, joiden avulla seuranta toteutetaan säännöllisesti. Seuraavassa on esitetty tavoitteet ja niihin liittyvät seurantamittarit.

Infrastrukturi

1. Laadukas pyöräpysäköinti houkuttelee pyöräilyyn erityyppisillä matkoilla (liite 5).
 - ➔ Kuinka monessa kaupungin kiinteistössä/palvelussa on pyöräpysäköintimahdollisuus (lukumäärä)
 - ➔ Katu- ja yleisten alueiden laadukkaita pyöräpysäköintejä toteutettu kehittämissuunnitelman mukaisesti (lukumäärä/vuosi)
 - ➔ Onko pyöräpysäköintipaikkoja koskevat määräykset otettu huomioon uusissa asemakaavoissa (% uusista asemakaavoista/vuosi)
2. Kävely ja pyöräily linkittyvät joukkoliikenteen kanssa sujuviksi matkaketjuiksi.
 - ➔ Kuinka monella pysäkillä on pyöräpysäköintimahdollisuus (lukumäärä)
 - ➔ Pysäkkien saavutettavuutta parantavien toimenpiteiden määrä (lukumäärä/vuosi)

Tavoitteiden seuranta

Sivu 2/6

3. Asukkaat kokevat Imatran jalankulun ja pyöräliikenteen väylät houkutteleviksi ja viihtyisiksi. Väylien suunnittelussa ja kunnossapidossa otetaan huomioon erityyppiset liikkujat ja erilaiset tarpeet.
 - ➔ Asukkaiden kokemusta reiteistä: arvosana. Kuntalaiskysely viiden vuoden välein.
 - ➔ Liikkumistutkimukseen osallistuminen (kyllä/ei)
4. Pyöräliikenteen tavoiteverkko on toteutettu laatuvaatimusten mukaisesti.
 - ➔ Laatuvaatimusten mukaisesti toteutettujen pyöräliikenteen väylien määrä tavoiteverkolla vuodessa (km)
5. Kävelyn ja pyöräilyn teemareitit houkuttelevat eri ikäisiä kaupunkilaisia liikkumaan. Reiteistä viestitään, niillä on opasteet ja ne tarjoavat erilaisia teemaan sopivia virikkeitä ja levähdyspaikkoja.
 - ➔ Uusien teemareittien lukumäärä, niihin liittyvän viestintä (lukumäärä/vuosi ja kanavat)

Tavoitteiden seuranta

Sivu 3/6

6. Yhdenkään jalankulkijan tai pyöräilijän ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota risteysturvallisuuteen, jalankulun ja pyöräilyn erottelun tarpeeseen sekä esteettömyyteen.
 - ➔ Vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien lukumäärä.
 - ➔ Liikennealueille suuntautuneet toimenpiteet, joilla on parannettu kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita (lukumäärä/vuosi).

Tavoitteiden seuranta

Sivu 4/6

Viestintä

1. Kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja ilmastovaikutusten tietoisuuden lisäämisellä kannustetaan ihmisiä pitämään huolta itsestään ja ympäristöstään.
 - ➔ Terveys- ja ilmastovaikutuksiin liittyvän viestinnän määrä (lukumäärä/vuosi)
 - ➔ Sellaisten tapahtumien määrä, joissa terveys- ja ilmastovaikutukset näkyvät ja joihin Imatran kaupunki osallistuu (lukumäärä/vuosi)
2. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja niiden eteen tehdyt toimenpiteet ovat näkyvä osa kaupungin viestintää.
 - ➔ Kävelyn ja pyöräilyn viestinnän vuosikellon mukaisesti toteutetut toimenpiteet (lukumäärä/vuosi).
 - ➔ Kaupungin kävelyn ja pyöräilyn verkkosivut on käyty läpi, verkkosivut päivitetty ja tiedot ajantasaistettu koordinoitusti muiden reitistötietoja ylläpitävien tahojen kanssa (kyllä/ei).

Tavoitteiden seuranta

Sivu 5/6

Palvelut

1. Pyöräilyteemaiset palvelut kannustavat kaupunkilaisia ja matkailijoita pyöräilemään.
 - ➔ Pyöräilyteemaisten palveluiden lukumäärä / vuosi (pyöräpysäköinti ja pyöränsäilytysmahdollisuudet, pyörähuoltopiste, vuokrapyörät).
 - ➔ Imatralla on kaupunkipyöräjärjestelmä (kyllä/ei).

Tavoitteiden seuranta

Sivu 6/6

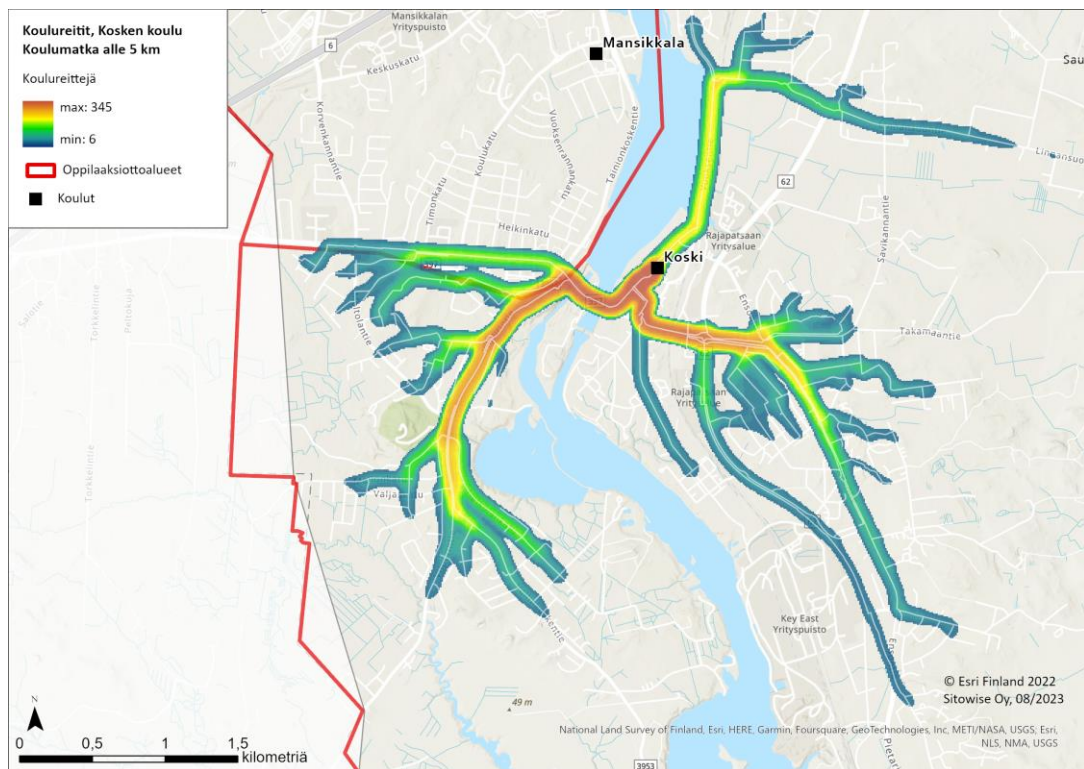
Yhteistyö ja edistäminen

1. Asukkaiden toiveita kuunnellaan ja heille annetaan jatkossakin mahdollisuus vaikuttaa päätöksentekoon muun muassa kaavakävelyjen, kyselyjen ja äänestysten muodossa.
 - ➔ Vuoden aikana toteutettujen kaavakävelyiden, kyselyiden, äänestysten ym. lukumäärä.
2. Yhteistyö on tiivistä eri sidosryhmien kesken (mm. vanhusneuvosto, vammaisneuvosto, nuorisovaltuusto, Lasten Parlamentti, Imatran ilmastotyöryhmä, Etelä-karjalan liitto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Kaakkois-Suomen kunnat, GoSaimaa).
 - ➔ Edellä mainittujen tahojen osallistuminen liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin (tahojen lukumäärä/vuosi), tahoilta pyydettyjen lausuntojen lukumäärä/vuosi ja kokouksiin vietyjen asioiden lukumäärä/vuosi.
3. Hankerahoituksia hyödynnetään aktiivisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.
 - ➔ Haettujen ja saatujen hankerahoitusten lukumäärä/vuosi

Liitteet

Liite 1. Koulureittianalyysit:

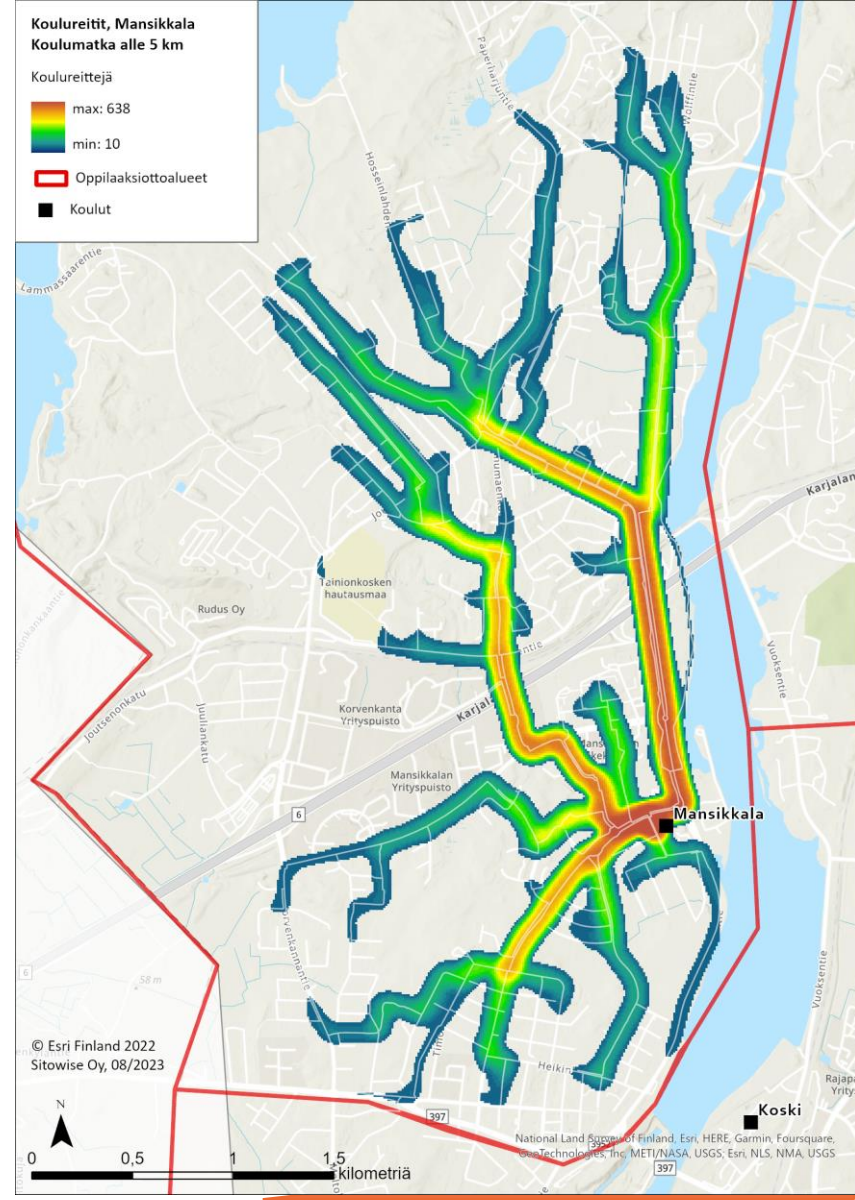
Kosken koulu





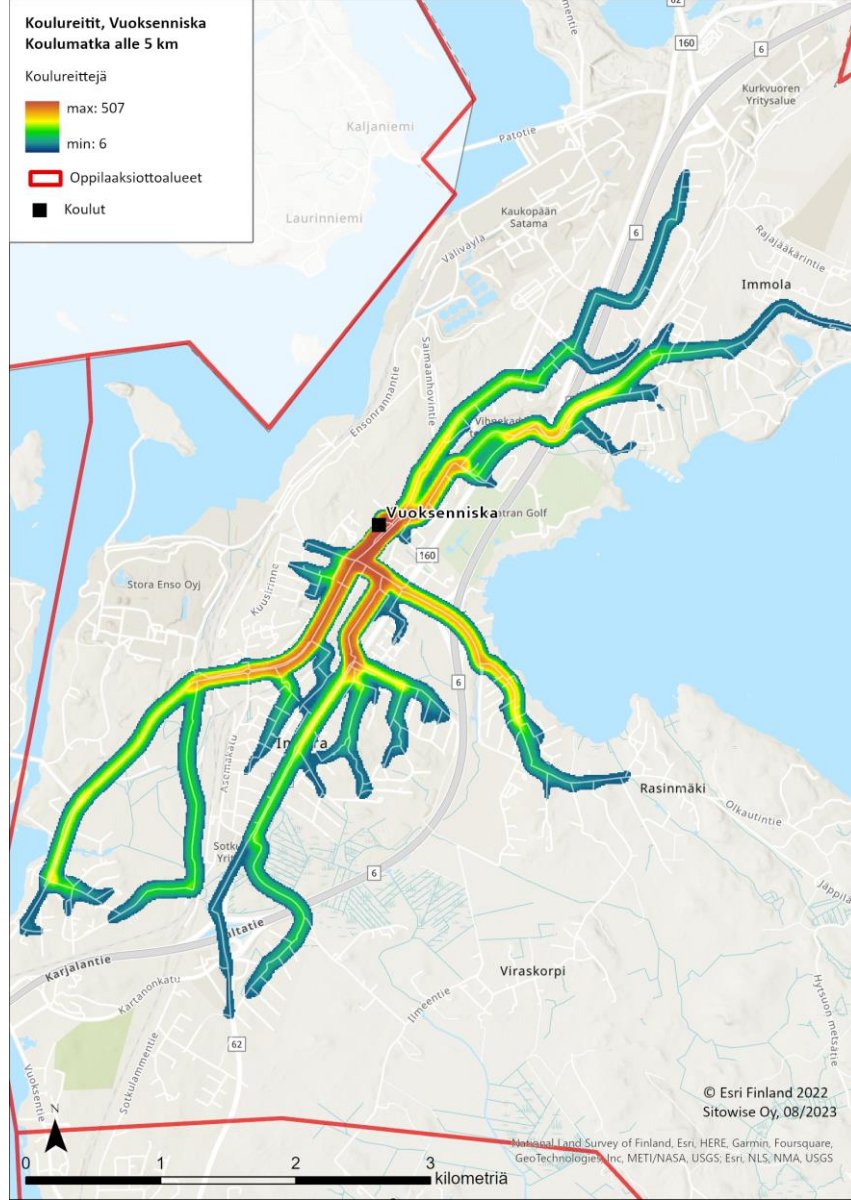
Koulureittianalyysi

Mansikkalan koulu



Koulureittianalyysi

Vuoksenniskan koulu



Liite 2. Laadukkaan kävely-ympäristön elementtejä

Hyvän kävely-ympäristön keskiössä on monimuotoisuus. Kävelyn edistämiseksi on kyse turvallisen, esteettömän ja viihtyisän kokonaisuuden luomisesta, eikä ainoastaan jalankulkuun tarkoitettavien väylien lisäämisestä. Hyvää kävely-ympäristöä voidaan kuvata mielenkiintoisten paikkojen verkostoksi, joka kannustaa kävelijää jatkamaan kulkemista. Lisäksi sen tulee vastata hyvin erilaisten liikkujien muuttuviin tarpeisiin.

Käveltävyyden tärkein tekijä on kaikille liikkujille soveltuva esteetön ympäristö. Tämän varmistamiseksi erilaisten liikkujaryhmien osallistaminen osana suunnittelua on erityisen tärkeää. Yhdessä ideoitu ympäristö voi parhaassa tapauksessa johtaa laadukkaan kävely-ympäristön lisäksi kasvaneeseen yhteisöllisyyden tunteeseen ja omasta ympäristöstä huolehtimiseen.



Kaikki käyttäjät huomioiva, esteetön ja turvallinen jalankulun ympäristö



Julkisia pysähtymisen ja oleskelun paikkoja



Eri ikäisille kohdennettuja yksilöä aktivoivia elementtejä



Reittien ja ympäristön ympärivuorokautinen ja –vuotinen ylläpito



Rauhoittavia ja elvyttäviä elementtejä ja ympäristöjä



Sujuvat ja turvalliset reitit sekä selkeä opastus



Kulttuuri, julkiset ja kaupalliset kohtaamispaikat



Mielenkiintoiset ja kauniit yksityiskohdat ympäristössä

Tarkempi katsaus laadukkaan kävely-ympäristön elementteihin

Sivu 1/2



Kaikki käyttäjät huomioivaa, esteetöntä ja turvallista jalankulun ympäristöä luodaan ottamalla erilaisten kävelijöiden, mutta erityisesti haavoittuvaisimmassa asemassa olevien tarpeet suunnittelun lähtökohdiksi. Sellaisten ympäristöjen, joissa kaikki voivat liikkua ja kokea itsensä tervetulleiksi, luominen edistää sosiaalista kestävyyttä.



Reittien ja ympäristön ympärivuorokautisella ja –vuotisella ylläpidolla varmistetaan määränpäiden laadukas ja turvallinen saavutettavuus kävellessä. Hyvällä talvikunnossapidolla ja reittien valaistuksella lisätään sekä turvallisuutta että turvallisuuden tunnetta. Ympäristön siistinä pitäminen ja roska-astioiden lisääminen kannustavat ihmisiä ylläpitämään sitä siistinä jatkossakin.



Rauhoittavat ja elvyttävät elementit ja ympäristöt saavat mielen ja kehon rentoutumaan ja palautumaan kiireisenkin arjen keskellä. Puut, kasvillisuus ja erilaiset vesielementit rakennetun ympäristön keskellä lisäävät kävely-ympäristön laatua ja viihtyisyyttä. Luonnonvesien rannat ja metsät toimivat itsessään elvyttävinä ympäristöinä, joissa polkumainen reitistö kannustaa kävelemään pidempiäkin matkoja.



Julkiset pysähtymis- ja oleskelupaikat mahdollistavat kaikille ihmisille, tulotasosta ja elämäntilanteesta riippumatta, paikan levähtää, oleskella ja ilmaista itseään yksin tai yhdessä. Reittien varrella olevat levähdyspaikat edistävät myös esteettömyyden toteutumista.

Tarkempi katsaus laadukkaan kävely-ympäristön elementteihin

Sivu 2/2



Sujuvat ja turvalliset reitit viimeistellään selkeillä opasteilla ja liikennejärjestelyillä.

Laadukkaassa kävely-ympäristössä reitit ovat jatkuvia ja helposti hahmotettavissa myös alueella ensimmäistä kertaa vieraileville.

Onnettomuustilanteissa jalankulkija on usein alakynnessä, minkä vuoksi laadukas kävely-ympäristö on suunniteltu kävelijän ehdoilla.



Mielenkiintoiset ja kauniit yksityiskohdat ympäristössä lisäävät

rakennetun ympäristön laatua ja kannustavat kävelijää tutkimaan ympäristöään pidempään. Esteetön arkkitehtuuri, säilytetyt tai sijoitetut luonnonelementit ja julkinen taide auttavat paikallisidentiteetin luomisessa ja edistävät positiivisten mielikuvien syntymistä alueesta.



Eri ikäisille kohdennetut rakennetun ympäristön yksilöä aktivoivat elementit,

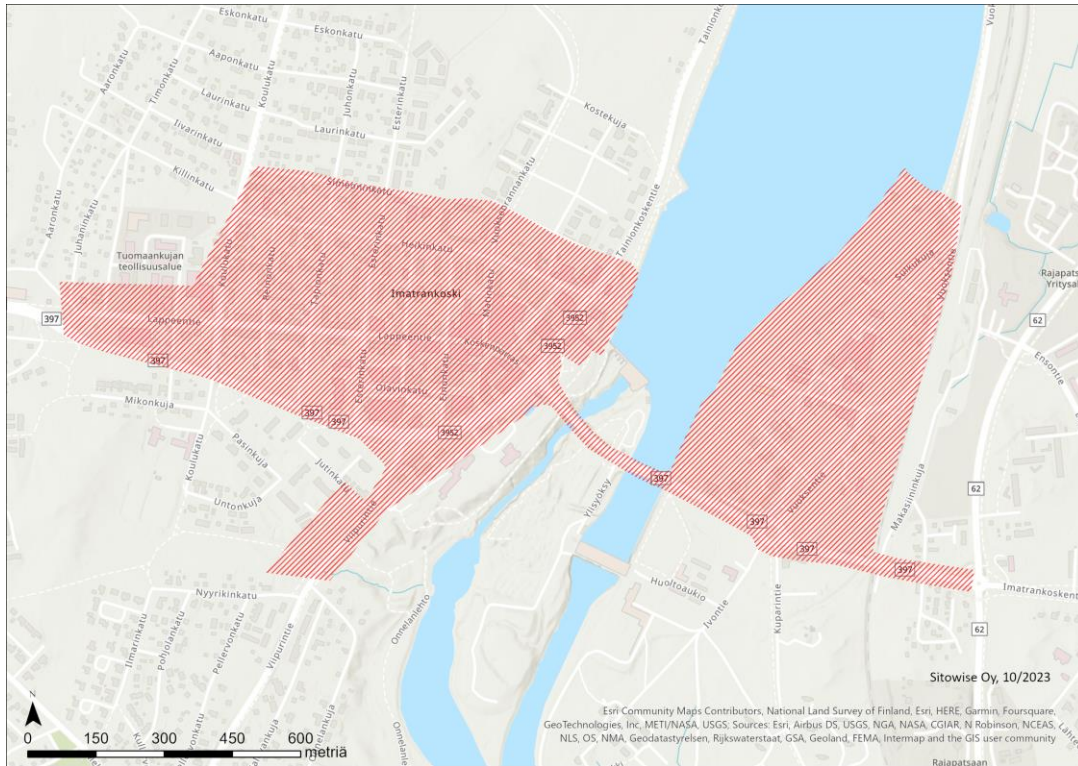
kuten julkiset ulkokuntosalit, leikki-, koira- ja skeittipuistot voivat toimia kävelylle lähtemisen syynä tai reitin spontaanina pysähdyspaikkana. Tällaiset paikat toimivat fyysisen aktiivisuuden lisäämisen lisäksi myös yhteisöllisinä kohtaamispaikkoina.



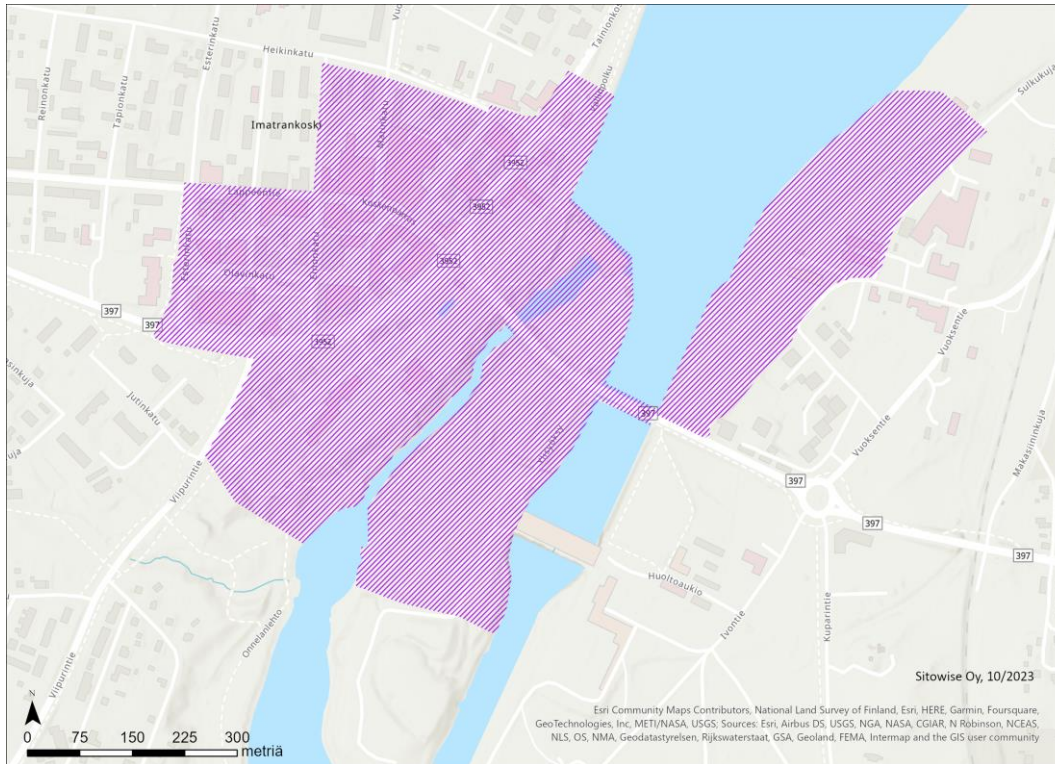
Kulttuuri, julkiset ja kaupalliset kohtaamispaikat osana rakennettua

ympäristöä lisäävät kävely-ympäristön yllätyksellisyyttä. Tapahtumat houkuttelevat eri ikäisiä liikkeelle, ja julkiset ja kaupalliset palvelut, kuten kirjastot, ravintolat ja kahvilat, monipuolistavat pysähtymispaikkojen tarjontaa ja lisäävät kävelylle lähtemisen syitä. Kävelijät vastaavasti lisäävät alueen elinvoimaisuutta, virkeyttä ja aktiivista imagoa.

Liite 3. Kävelypainotteisten alueiden rajaukset: *Imatrankosken asiointiliikkumisen alue*

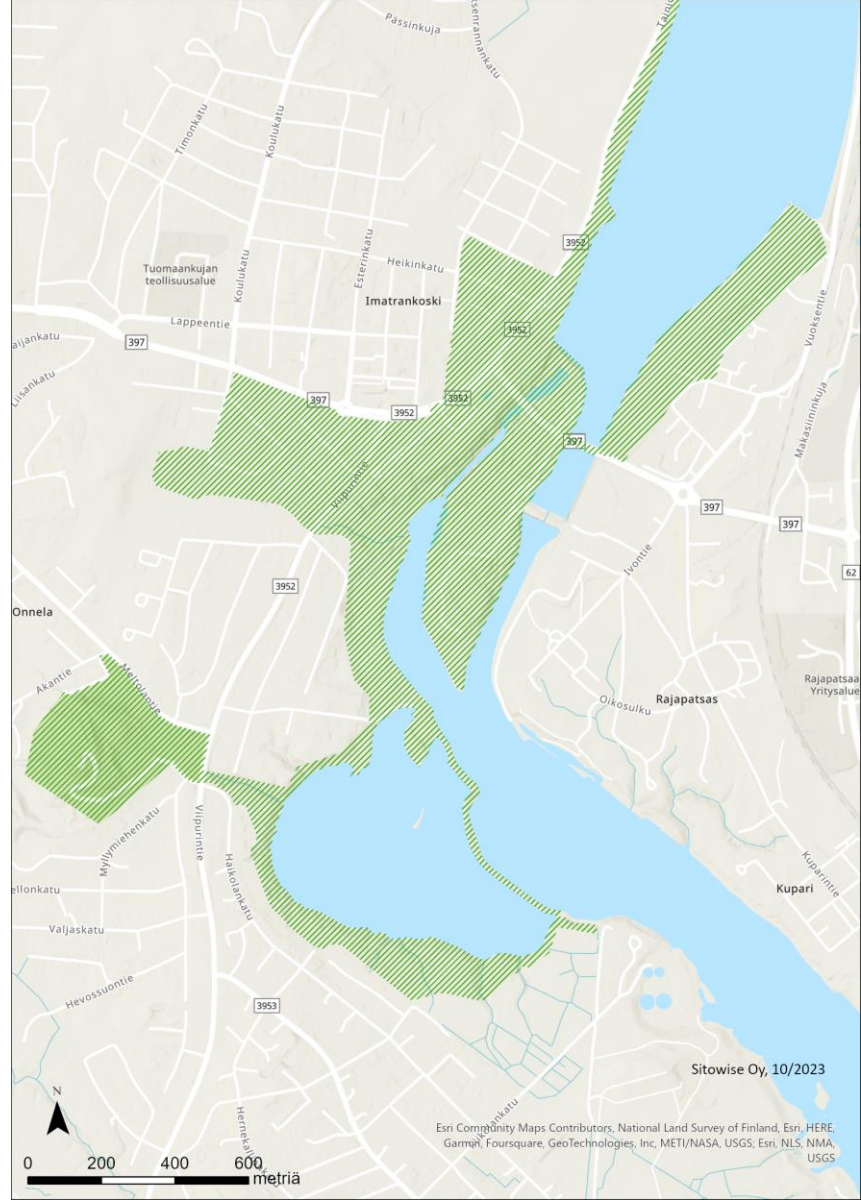


Kävelypainotteisten alueiden rajaukset: *Imatrankosken matkailuliikkumisen ja oleskelun alue*



Kävelypainotteisten alueiden rajaukset:

Imatrankosken ulkoilun ja vapaa-ajan liikkumisen alue.

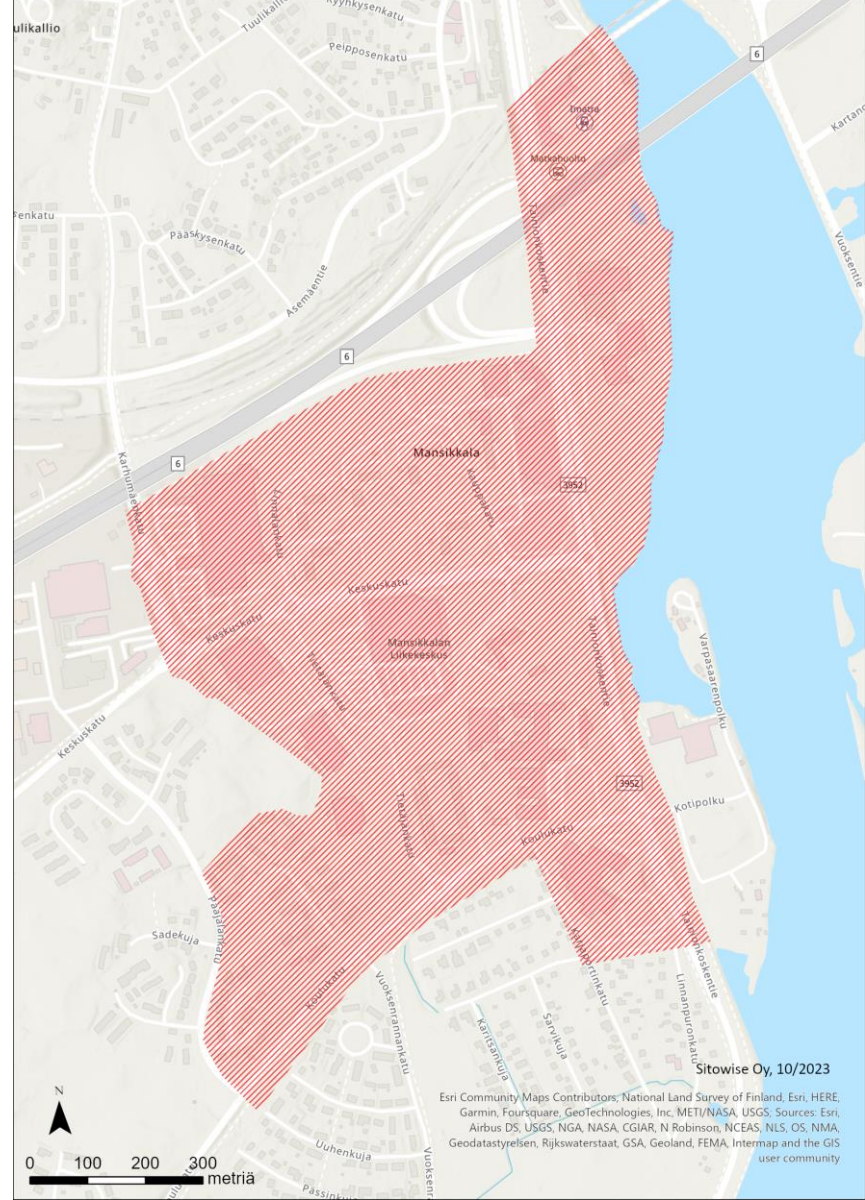




Kävelypainotteisten alueiden rajaukset:

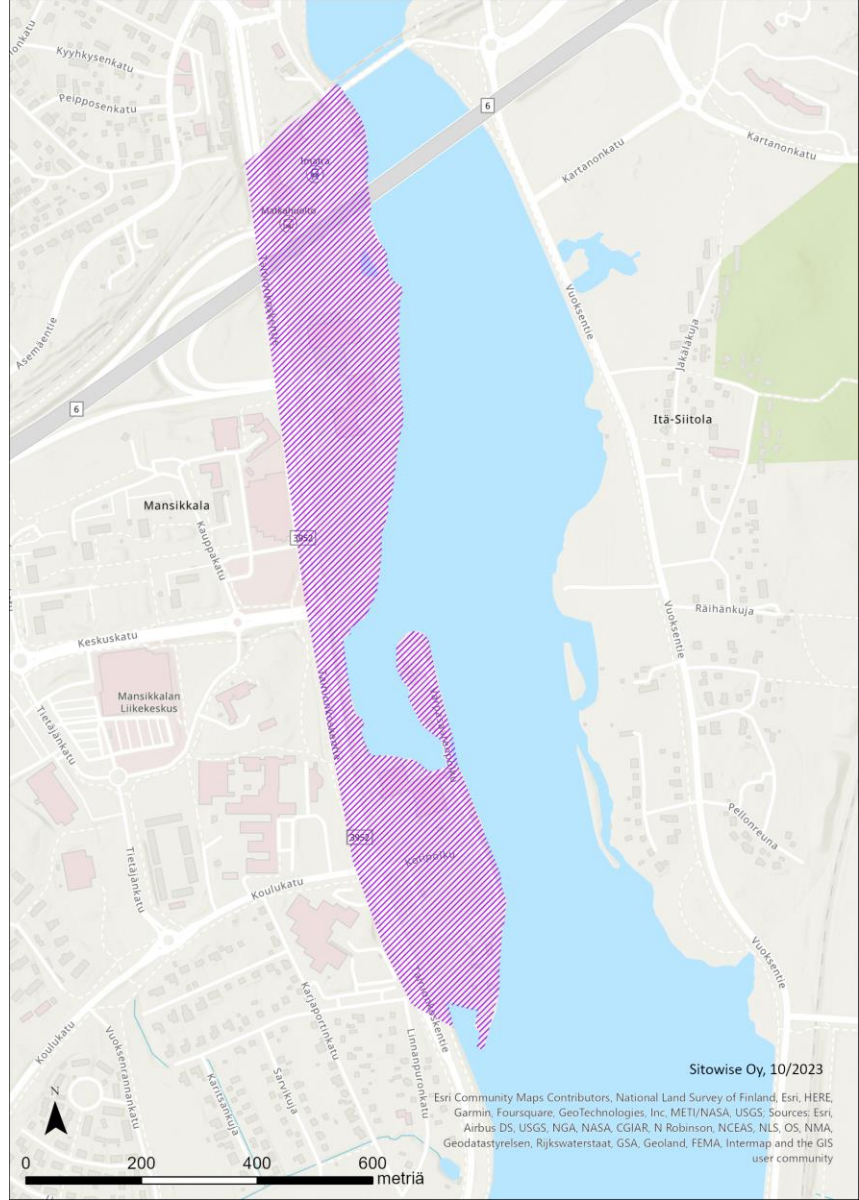
Mansikkalan asiointiliikkumisen alue

Sienimäen asuinalue: huomioidaan laadukkaat ja turvalliset jalankulun yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille, joilla runsaammin nousijoita. Myös esteettömät pysäkkiympäristöt tulee varmistaa.



Kävelypainotteisten alueiden rajaukset:

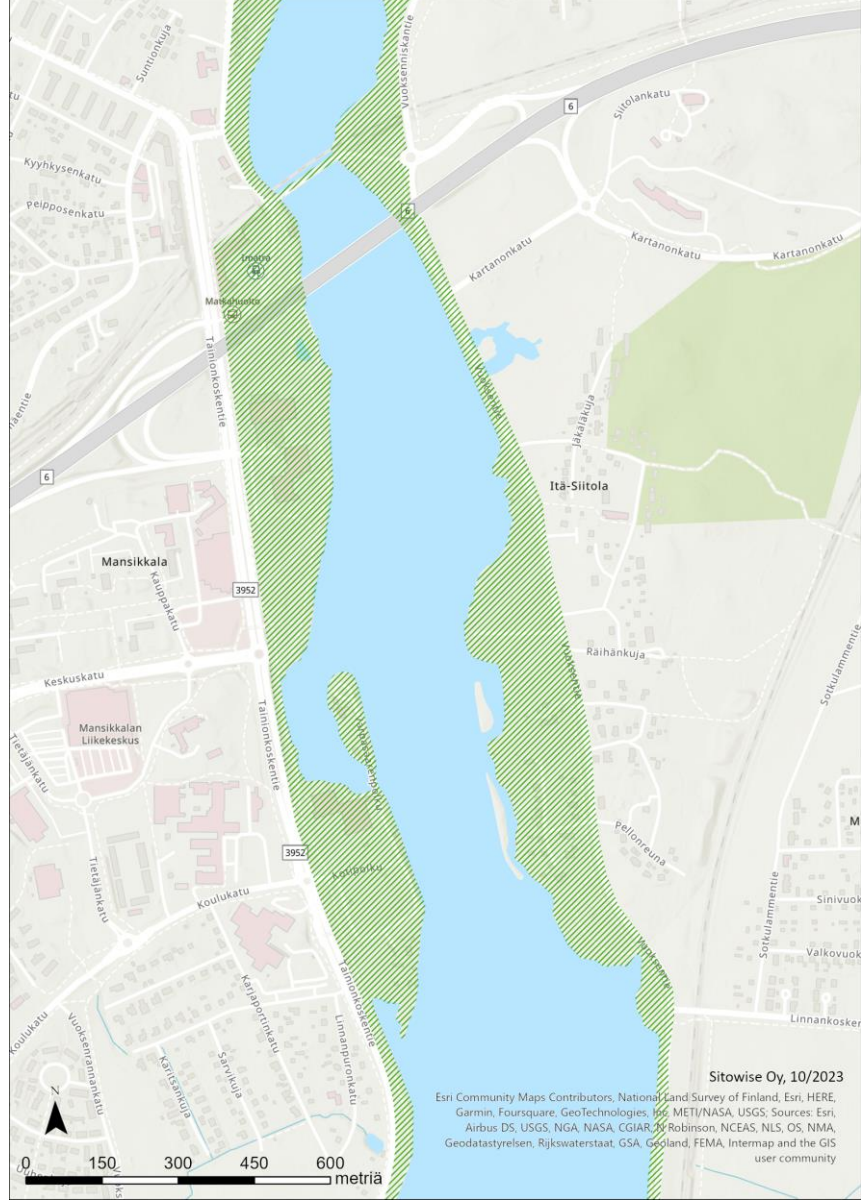
Mansikkalan matkailuliikkumisen ja oleskelun alue



Kävelypainotteisten alueiden rajaukset:

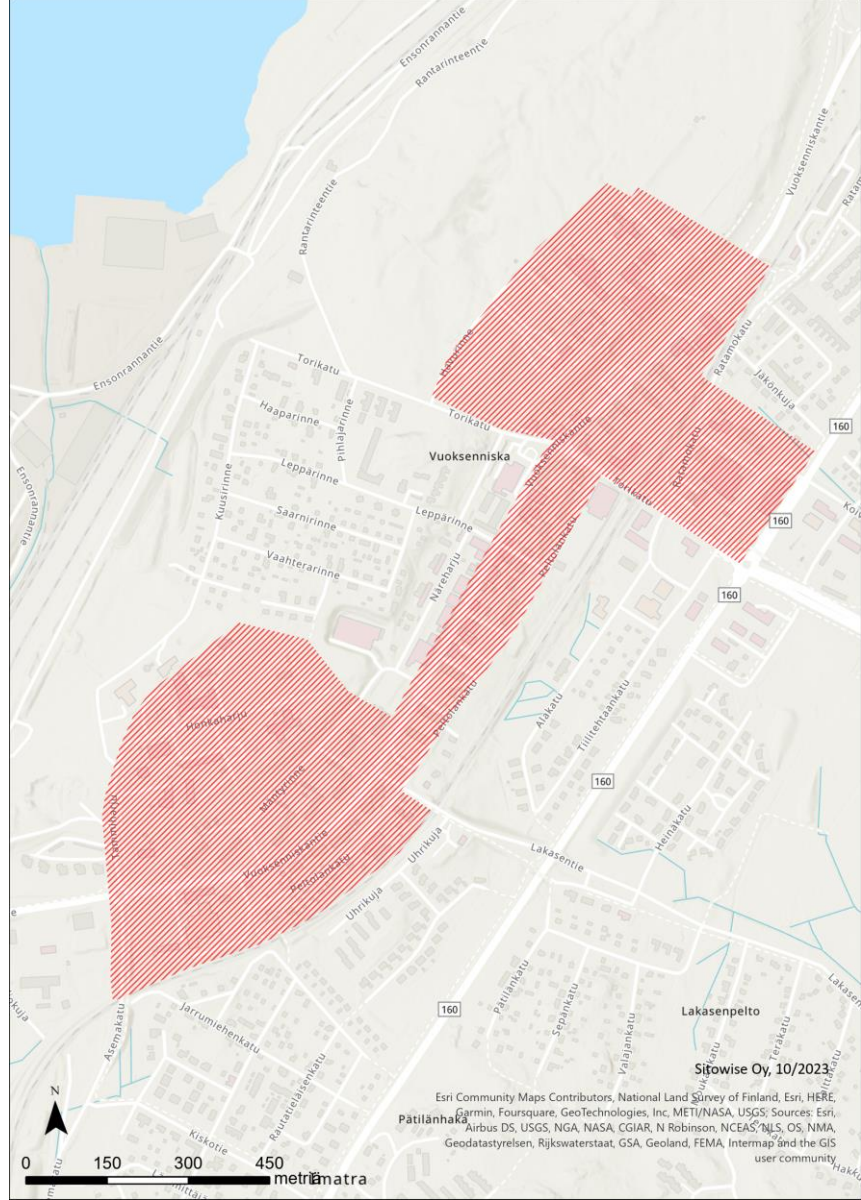
Mansikkalan ulkoilun ja vapaa-ajan liikkumisen alue.

**Yhteydet Ukonniemen ulkoilu- ja
virkistysalueelle:** varmistetaan korkealuokkaiset,
viihtyisät ja yhtenäiset jalankulun reitit Mansikkalan
ja Ukonniemen ulkoilualueen välillä, jossa kattava
lähivirkistyspalveluiden ja –reittien verkko.



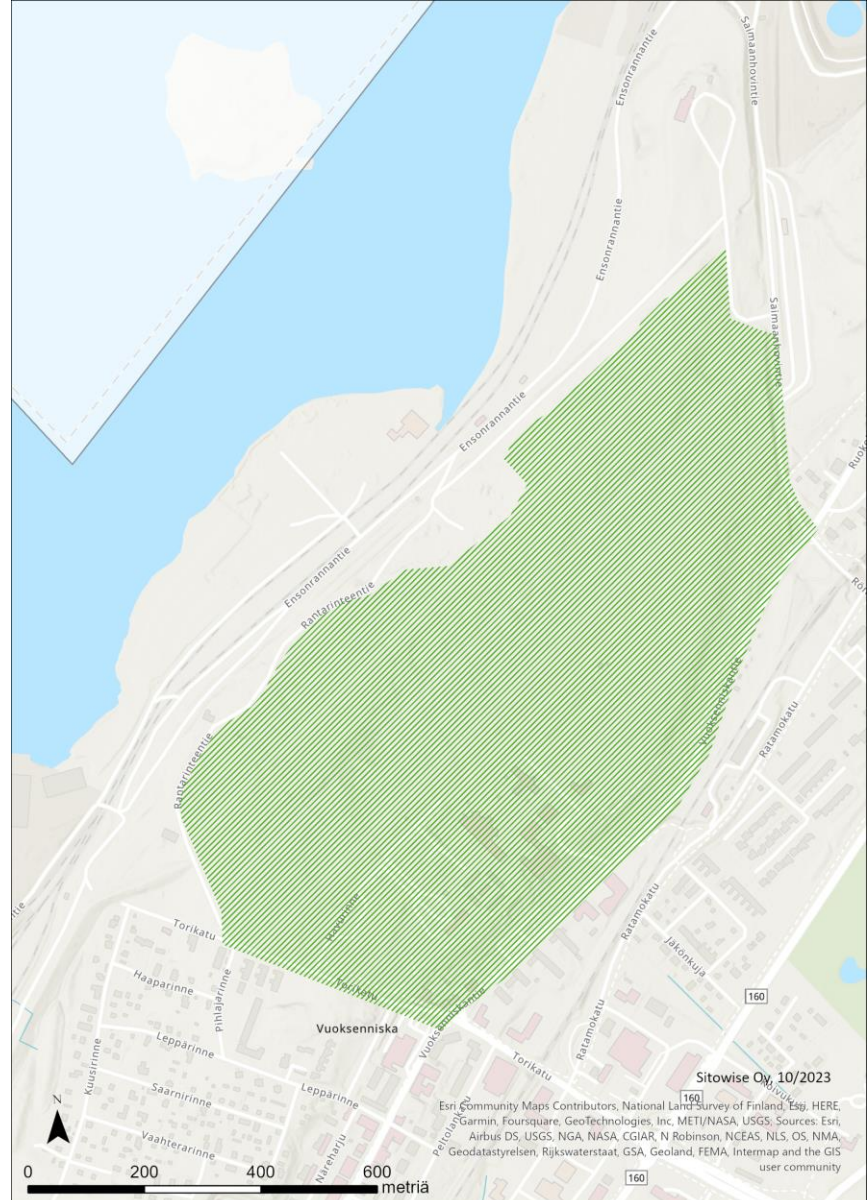
Kävelypainotteisten alueiden rajaukset:

Vuoksenniskan asiointiliikkumisen alue



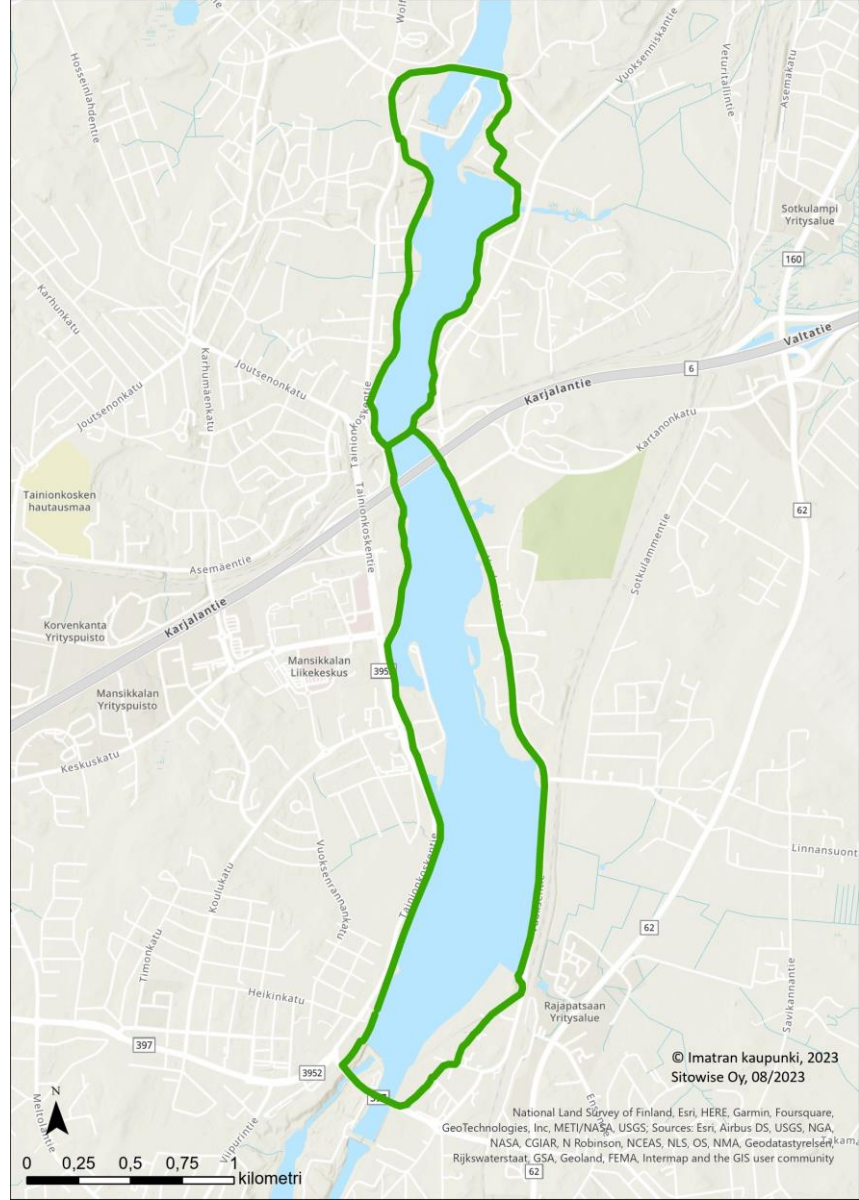
Kävelypainotteisten alueiden rajaukset:

Vuoksenniskan ulkoilun ja vapaa-ajan liikkumisen alue.



Kävelypainotteisten alueiden rajaukset:

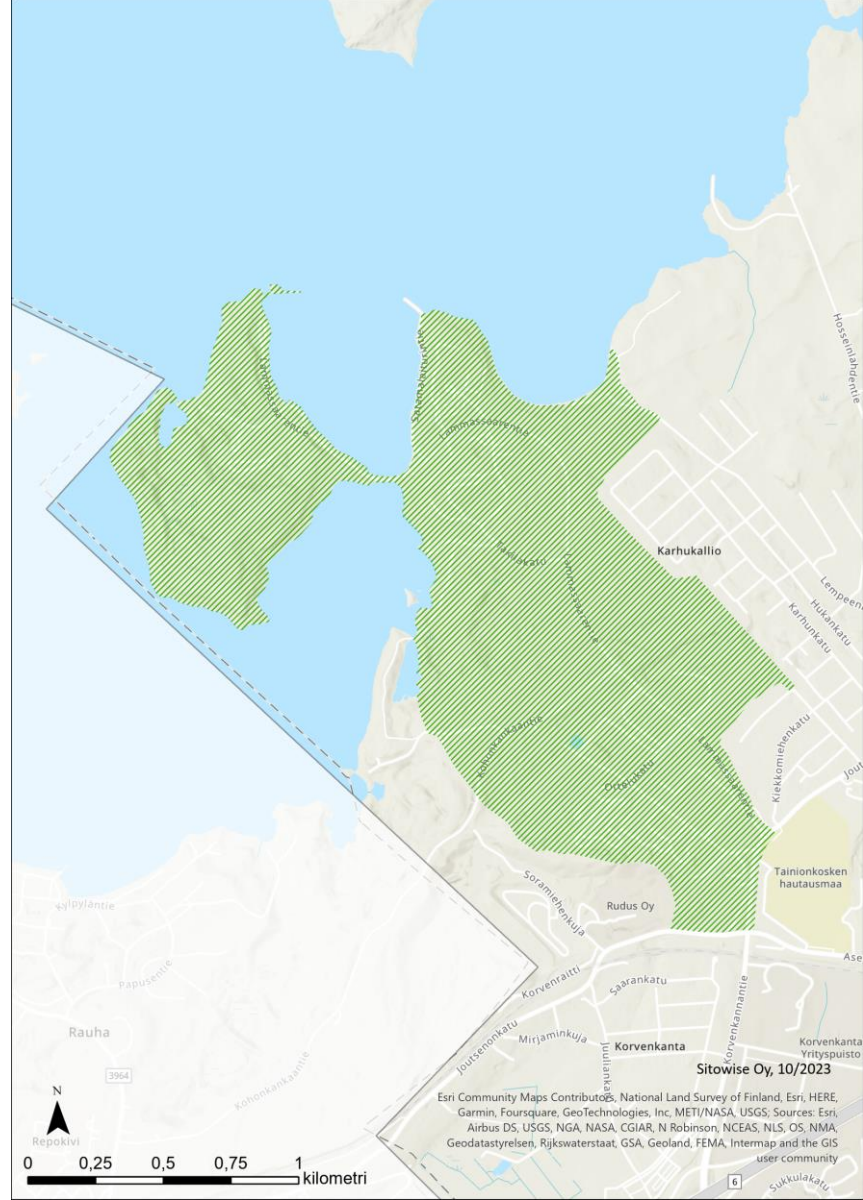
Vuoksen rantojen ulkoilun ja vapaa-ajan liikkumisen alue.





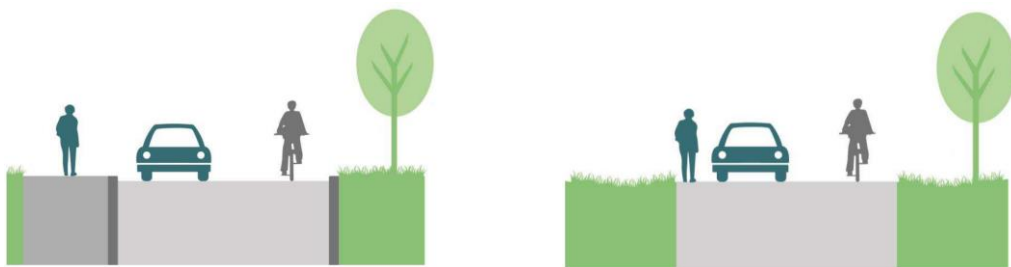
Kävelypainotteisten alueiden rajaukset:

Ukonniemen ulkoilun ja vapaa-ajan liikkumisen alue.

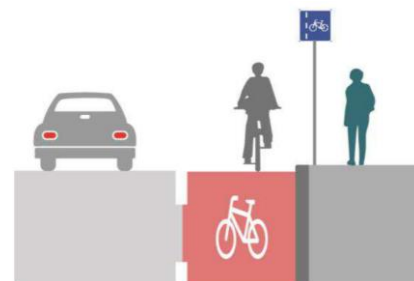


Liite 4. Pyöräliikenteen tavoiteverkolla käytettävät väylätyypit

Esimerkkejä mahdollisista väylätyypeistä | sivu 1/3



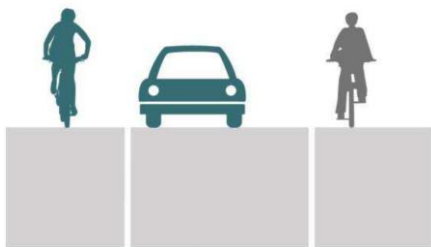
Kuvat: Sekaliikennejärjestelyssä auto- ja pyöräliikenne yhdistetään ajoradalle samaan tilaan. Jalankulkijoille voi olla jalkakäytävät. Esteettömyyden erikoistason alueilla jalkakäytävät toteutetaan aina. Sekaliikenneratkaisua voidaan käyttää erityisesti rauhallisissa tai tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä, jossa nopeusrajoitus on enintään 30 km/h.



Kuva: Pyöräkaista on yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely, ja se merkitään yleensä molempiin ajosuuntiin. Pyöräkaistaa käytetään yleensä rakennetulla alueella.

Pyöräliikenteen tavoiteverkolla käytettävät väylätyypit

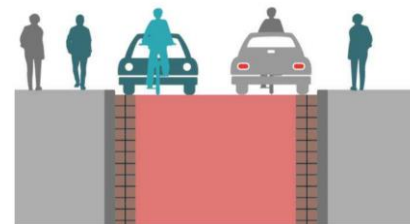
Esimerkkejä mahdollisista väylätyypeistä | sivu 2/3



Kuva: Kylätietä käytetään yleensä rakentamattomalla alueella. Kylätiessä ajorata on normaalia kapeampi. Piennar merkitään normaalia leveämmäksi ajoradan molemmille reunoille.



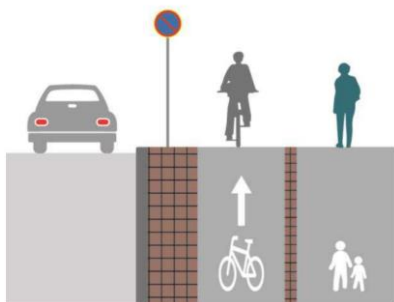
Kuva: 2-1 –tie on kuin rakennetun alueen versio kylätiestä. 2-1 –tiehen merkitään pyöräkaistat, joita autot kohtaamistilanteessa käyttävät tilapäisesti.



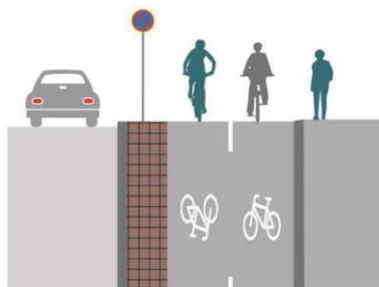
Kuva: Pyöräkadulla on ajorata ja yleensä jalkakäytävä. Autoilijat antavat pyöräilijälle esteettömän kulun. Pyöräkadulla voidaan hyödyntää useita erilaisia poikkileikkauksia, joita on esitetty Pyöräliikenteen suunnittelu – ohjeessa.

Pyöräliikenteen tavoiteverkolla käytettävät väylätyypit

Esimerkkejä mahdollisista väylätyypeistä | sivu 3/3



Kuva: Yksisuuntainen pyörätie soveltuu hyvin rakennettuun ja erityisesti tiiviiseen ympäristöön. Yksisuuntainen pyörätie on turvallinen, koska pyöräliikenne saapuu liittymään samasta suunnasta autoliikenteen kanssa.



Kuva: Kaksisuuntainen pyörätie sopii rakentamattomalle alueelle tai rakennetulla alueella väljästi rakennettuun liikenneympäristöön.



Kuva: Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä soveltuu rakentamattomalle alueelle sekä väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Ratkaisua ei käytetä tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä eikä esteettömyyden erikoistason alueella.

Liite 5. Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pyöräliikenteen lisääntyessä myös pysäköimistarve kasvaa matkojen lähtö- ja päätepisteissä. Laadukkaalla, saavutettavalla ja runkolukituksen mahdollistavalla pysäköinnillä lisätään pyöräilyn houkuttelevuutta, ennaltaehkäistään pyörävarkauksia ja parannetaan pyöräliikenteen kasvun tulevaisuusnäkymiä. Korkeatasoisella pyöräpysäköinnillä mahdollistetaan myös matkaketjujen vaivattomuus, mikä puolestaan lisää kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta.

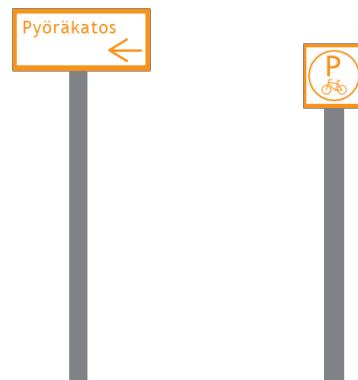
Tarve ja sijoittaminen

Imatralla pysäköimistarpeet korostuvat keskustojen alueilla, missä on työpaikkoja ja palveluita, koulualueilla, virkistys- ja ulkoilualueilla sekä linja-autopysäkeillä ja keskusliikenneaseman seudulla. Pyöräpysäköintipaikat sijoitetaan luonteviin ja loogisiin paikkoihin niin, että ne ovat saavutettavissa eri suunnista ja helposti havaittavissa. Pyöräpysäköinnin lähtökohtana tulisi olla niiden sijoittaminen moottoriajoneuvoliikenteen pysäköintiä lähemmäs palveluita ja sisäänkäyntejä.

Pyöräpysäköintipaikkojen tunnistetut tarpeet

Pyöräpysäköinnille on tunnistettu tarve seuraavissa sijainneissa:

- Koulukeskukset
- Kaupungintalo
- Kulttuuritalo
- Vuoksenniskan kirjasto
- Muut kaupungin toimipisteet
- Keskusliikenneasema
- Imatrankosken keskusta-alue kokonaisuutena
- Ulkoilualueet (Ukonniemen eri kohteet, Lammassaari, Karhumäen urheilukenttä)
- Uimarannat (Lempukka, Ukonlinna, Rautio, Liete)
- Liityntäpysäköinnin kannalta merkittävimmät linja-autopysäkit (esim. Vuoksenniska (Vuoksenniskantie 48 E) ja Rajapatsas (Enson tie 49))



Kuvat: Ehdotus: Pyöräpysäköintipaikkojen opasteet

Pysäköintipaikkojen tulisi olla intuitiivisesti löydettävissä ilman opasteita. Mikäli kyseessä kuitenkin on pysäköintikatos tai pysäköintivarasto, voidaan käyttää erillistä opastetta.

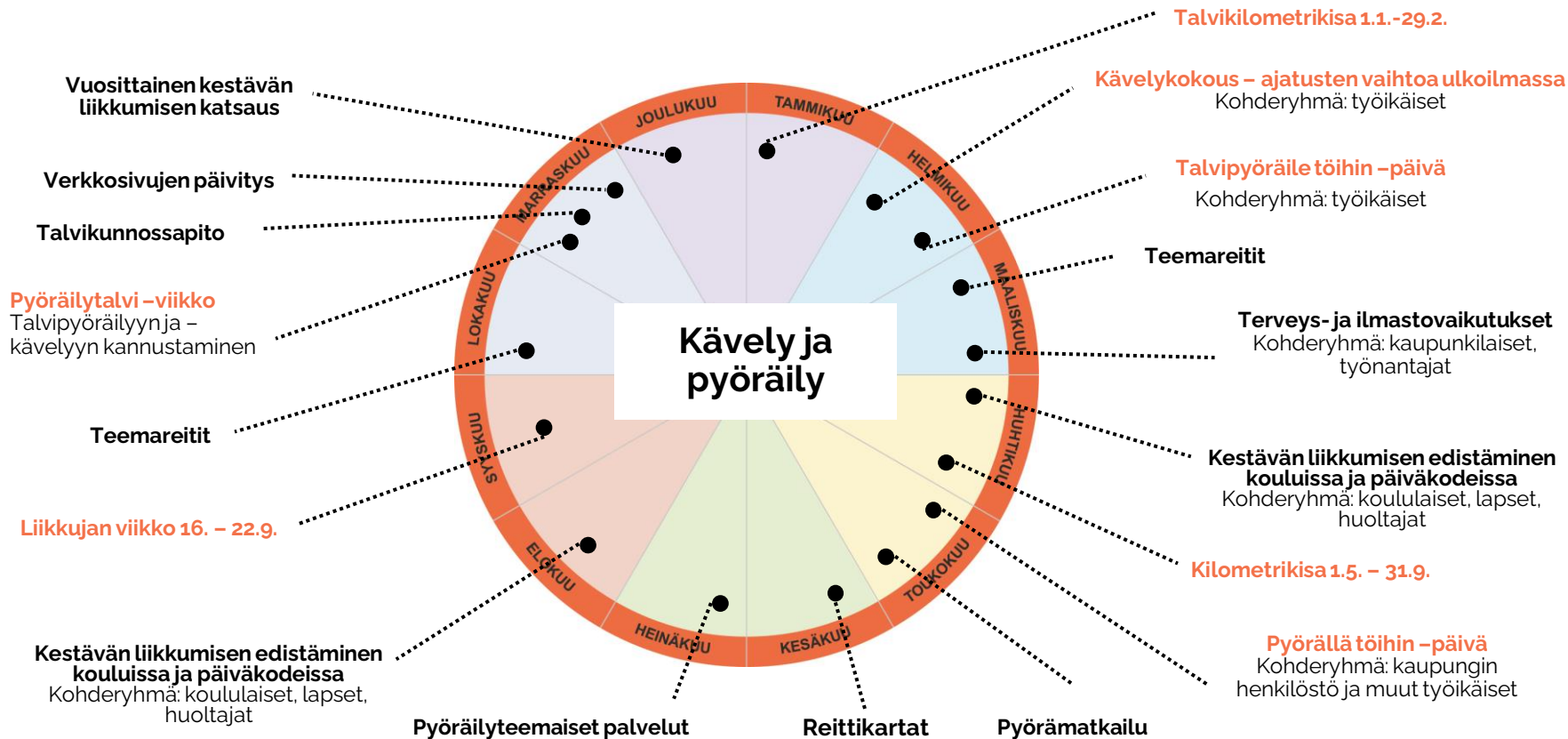
Pyöräpysäköinnin mitoitus ja tavoitteellinen laatutaso

Toiminto	Suosittelava mitoitus
Työpaikat	0,4 kpl/työntekijä
Koulut (peruskoulut ja lukio)	1 kpl/oppilas, 0,4 kpl/työntekijä
Muut oppilaitokset	0,5 kpl / oppilas ja työntekijä
Kirjastot	0,25/istumapaikka, 0,4 kpl/työntekijä
Urheilu- ja liikuntapaikat Virkistysalueet, leikkipuistot	0,6 kpl/päivittäinen kävijä ja 0,4 kpl/katsoja, 2-4 kpl/10 vierailija
Joukkoliikenneterminaalit	20-30 % päivittäisestä matkustajamäärästä, minimi 10 kpl

Eri toimintojen yhteydessä pyöräpysäköinniltä vaaditaan erilaisia ominaisuuksia. Lyhytkestoisen asioinnin ajaksi pyörä voidaan jättää nopeasti pyörätelineeseen, kun taas työ- tai koulupäivän aikana pyörä tulee voida säilyttää turvallisessa paikassa säältä suojassa. Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen (Väylä 2020) perusteella eri toiminnoille voidaan asettaa seuraavat laatuvaatimukset:

Toiminto	Pysäköinnin kesto	Laatuvaatimukset		
Koulut, muut oppilaitokset	Kokopäiväinen	Katettu	Runkolukitus/ rengasteline	Turvallinen, nopea ja helppo
Työpaikat	Kokopäiväinen	Katettu/sisätila	Runkolukitus	Turvallinen
Päiväkoti (saattoliikenne)	Lyhytkestoinen < 30 min	Kattamaton/katettu	Runkolukitus/ rengasteline	Nopea ja helppo
Liikuntapalvelut	Lyhytkestoinen 30min-4h	Lähtökohtaisesti katettu (pl. uimarannat)	Runkolukitus	Nopea ja helppo
Keskusta-alue	Lyhytkestoinen 30min-4h	Katettu	Runkolukitus	Nopea ja helppo
Joukkoliikenteen terminaali	Kokopäiväinen, yön yli pysäköinti	Katettu/sisätila	Runkolukitus	Turvallinen

Liite 6. Viestinnän vuosikello 2024



Viestinnän vuosikellon sisältö 2024

- Valtakunnalliset kampanjat:
 - Talvikilometrikisa (*tammi-helmikuu*)
 - Kansainvälinen talvipyöräile töihin -päivä (*helmikuu*)
 - Kilometrikisa (*touko-syyskuu*)
 - Pyörällä töihin -päivä (*toukokuu*)
 - Liikkujan viikko (16.-22.9) ja auton vapaapäivä (22.9.) (*syyskuu*)
 - Pyöräilytalvi -viikko (13.-17.11) (*marraskuu*)
- Kävelykokous – ajatustenvaihtoa ulkoilmassa (*helmikuu*)
- Kestävän liikkumisen edistäminen kouluissa ja päiväkodeissa (*huhtikuu ja elokuu*)
 - koulumatkaliikkumisen mahdollisuudet
 - koulumatkaliikkumisen hyödyt
 - saattoliikenteen periaatteet, hyödyt, haitat ja ohjeistus
 - koulumatkahaaste
- pyörämatkailu (*toukokuu*)
- vuosittainen kestävän liikkumisen katsaus (*joulukuu*)
 - hankkeiden ja/tai toimenpiteiden tilanne
 - viimeisin kulkutapajakauma
- terveys- ja ilmastovaikutukset (*maaliskuu, ympäri vuoden*)
- pyöräilyteemaiset palvelut (*heinäkuu*)
- teemareitit (*maalis- ja lokakuu*)
 - penkkijumppareitti
 - historiareitti
 - kävelijöiden maastoreitit
 - pyöräilyreitit
 - leikkipaikkareitti
 - Imatra-seikkailu
- reittikartat (*kesäkuu*)
- asukasyhteistyö (*tarvittaessa*)
 - 5v välein asukaskysely
 - kaavakävelyt
 - eri sidosryhmien huomiointi
- Talvikunnossapito (*jatkuva, n. marras-huhtikuu*)
- verkkosivujen ajankohtaisuus ja päivitys (*marraskuu*)

Liite 7. Linkkejä jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeisiin

Jalankulun suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 34/2022:

https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf

SuRaKu, esteettömän rakentamisen ohjeet: <https://www.hel.fi/helsinki/kaikille/fi/ohjeita-suunnitteluun/esteettoman-rakentamisen-ohjeet>

Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020:

https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf

Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluohje: <https://pyoraliikenne.fi/>

