

Liitteet

Liite 1. Kävelyn ja pyöräilyn lähtökohdat ja nykytila

Väestö

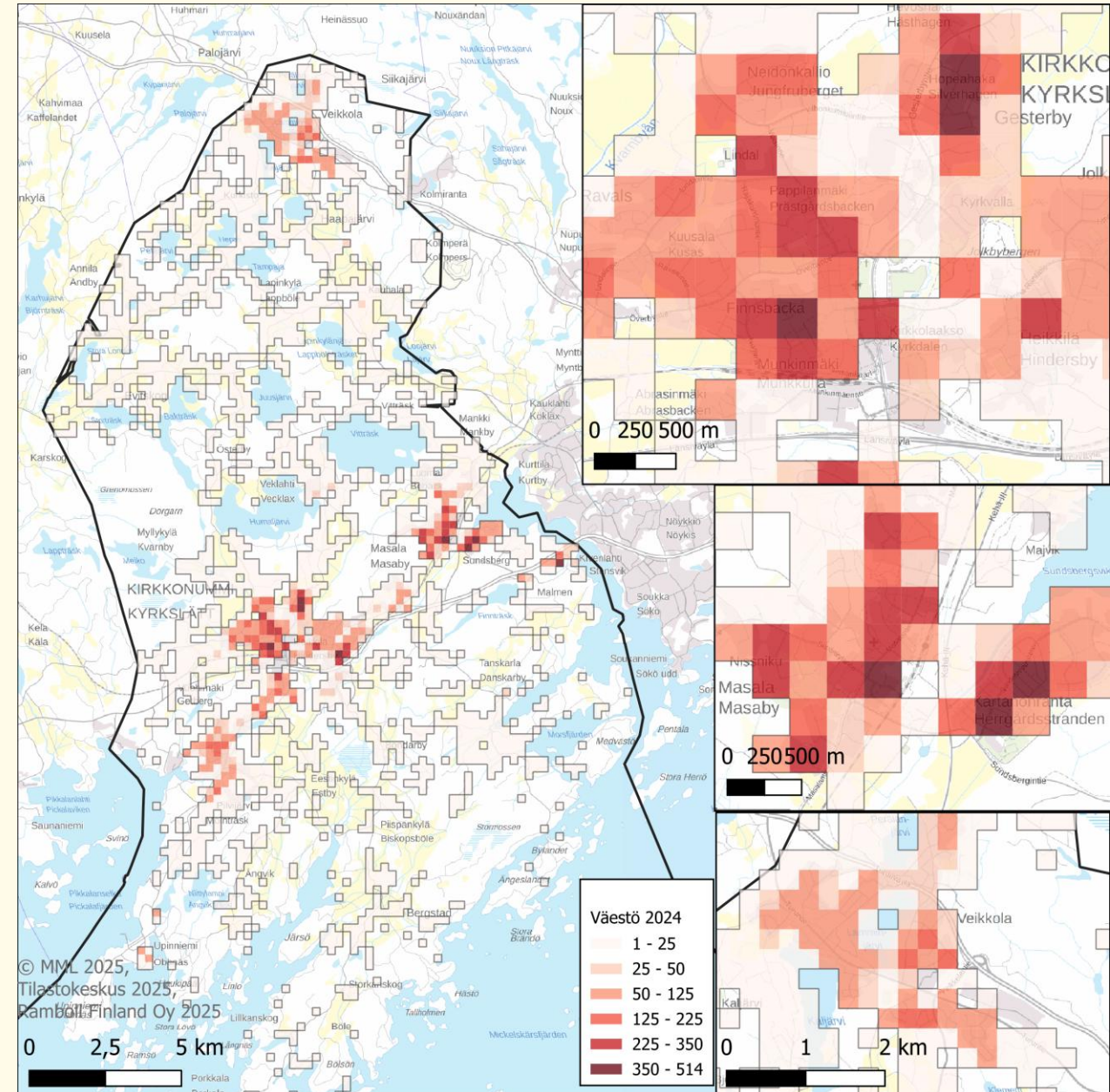
Kirkkonummen väkiluku oli 41 635 vuonna 2024. Taajamissa asuvien osuus väestöstä oli noin 92 prosenttia vuonna 2023.

Kirkkonummella virallisesti taajamaksi luokiteltuja alueita ovat Kirkkonummen kirkonkylä (kunnan keskusta), Masala, Lapinkylä, Evitskog, Veikkola ja Långvik. Väestötiheydeltään sekä kävelyn ja pyöräilyn kannalta keskeisimmät aluekeskukset ovat Kirkkonummen keskusta ja Masala. Taajamaluokittelu perustuu Suomen ympäristökeskuksen tuottamaan luokitteluun, jota myös Tilastokeskus käyttää virallisessa tilastoinnissaan. Taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta. Rajausta perustuu 250 m x 250 m ruudukkoon, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys.

Kirkkonummi sijaitsee pääkaupunkiseudun kupeessa ja tilastollisesti Helsingin keskustaajama ulottuu kunnan itäosaan Masalan alueelle. Kirkkonummella keskusta muodostaa oman erillisen taajamansa.

Matkaa Helsinkiin on Kirkkonummen keskustasta noin 30 km. Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston (2018) mukaan pääkaupunkiseudulle pendelöivien osuus oli 61 prosenttia Kirkkonummen kunnan työllisistä, mutta HSL:n vuoden 2022 tietojen mukaan pendelöintiosuus on 69 prosenttia, mikä on suurempi kuin muissa pääkaupunkiseudun kehyskunnissa.

Lähde: Tilastokeskus 2025 ja SYKE 2022.

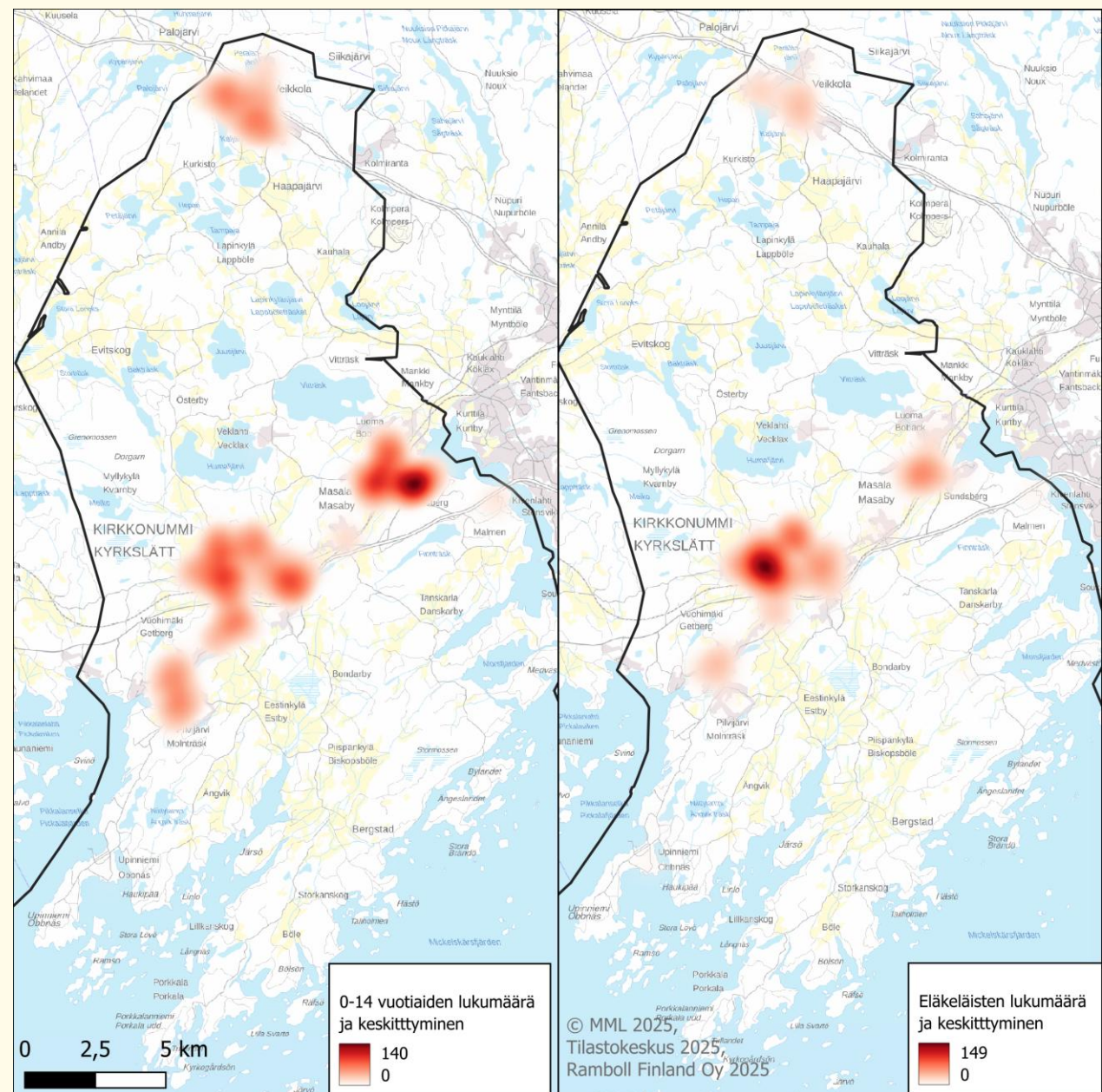


Väestön jakautuminen ikäryhmiin

Kirkkonummen väestön ikärakenne on seuraavanlainen. Suluissa on esitetty koko maan keskimääräinen ikärakenne.

- Alle 15-vuotiaita 17 prosenttia (koko maassa 15 prosenttia)
- 15–64-vuotiaita 65 prosenttia (koko maassa 62 prosenttia)
- Yli 64-vuotiaita 18 prosenttia (koko maassa 23 prosenttia)

Tilastokeskuksen ruututietokannan tilastojen perusteella eläkeikäisen väestön tiivein keskittymä on Kirkkonummen keskustassa. Lapsia ja nuoria asuu tasaisemmin ympäri kuntaa. Suurin alle 15-vuotiaiden henkilöiden keskittymä on Masalan Kartanonrannan alueella.



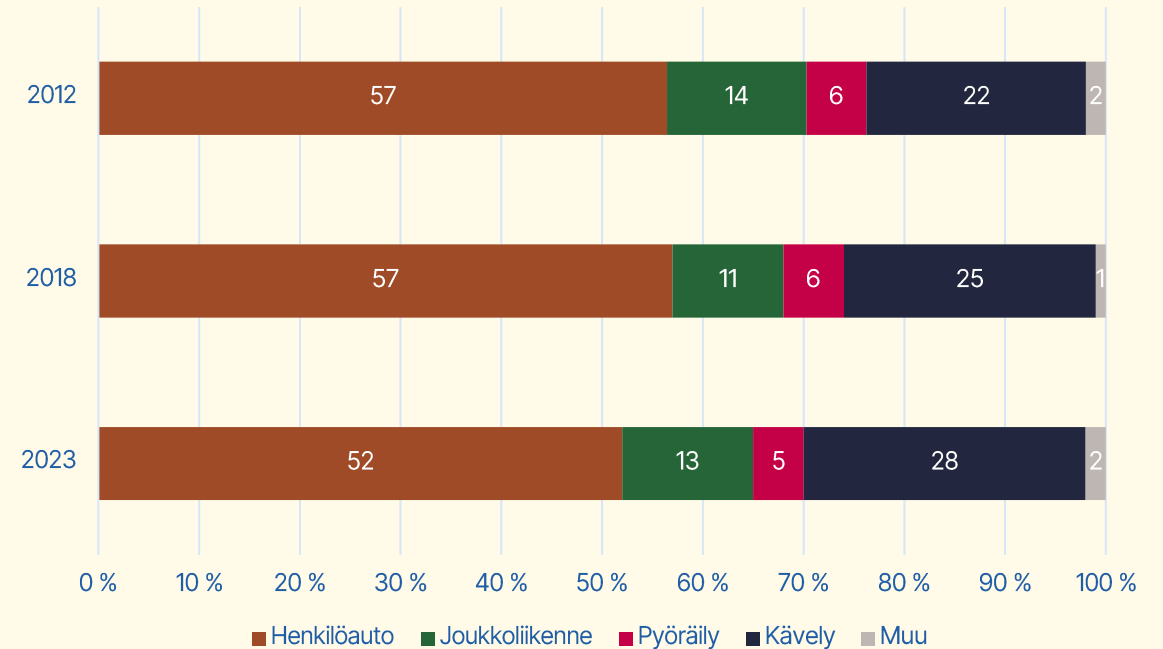
Kulcutapaosuudet

HSL ja Helsingin seudun kunnat ovat selvittäneet asukkaiden liikkumistottumuksia kyselytutkimuksilla. Kaikista Kirkkonummen asukkaiden tekemistä matkoista kuljettiin vuonna 2023 kävellen 28 prosenttia ja pyöräillen viisi prosenttia. Viimeisimmässä tutkimuksessa erityisesti jalankulun kulkutapaosuus oli kasvanut vuosina 2012 ja 2018 tehtyihin tutkimuksiin verrattuna.

Henkilöautoliikenteen kulkutapaosuus (52 prosenttia) oli Kirkkonummella vuonna 2023 selvästi suurempi muihin kulkutapoihin verrattuna. Yleensä henkilöautoilun osuus kasvaa olennaisesti matkan keskimääräisen pituuden kasvaessa. Toisaalta valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa on havaittu, että myös varsin lyhyitä matkoja tehdään Suomessa paljon autolla.

Kirkkonummella lähijunien palvelutaso on hyvä, ja lähijunaliikenteen asemia on kunnassa yhteensä neljä Kirkkonummi-Masala-akselilla. Länsiväylää pitkin kulkee lisäksi nopeita bussiyhteyksiä Espooseen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus onkin korkea verrokkikuntiin nähden. Keski-Uudenmaan niin sanotuista KUUMA-kunnista vain Keravalla on Kirkkonummea korkeampi joukkoliikenteen kulkutapaosuus.

Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet (HSL)



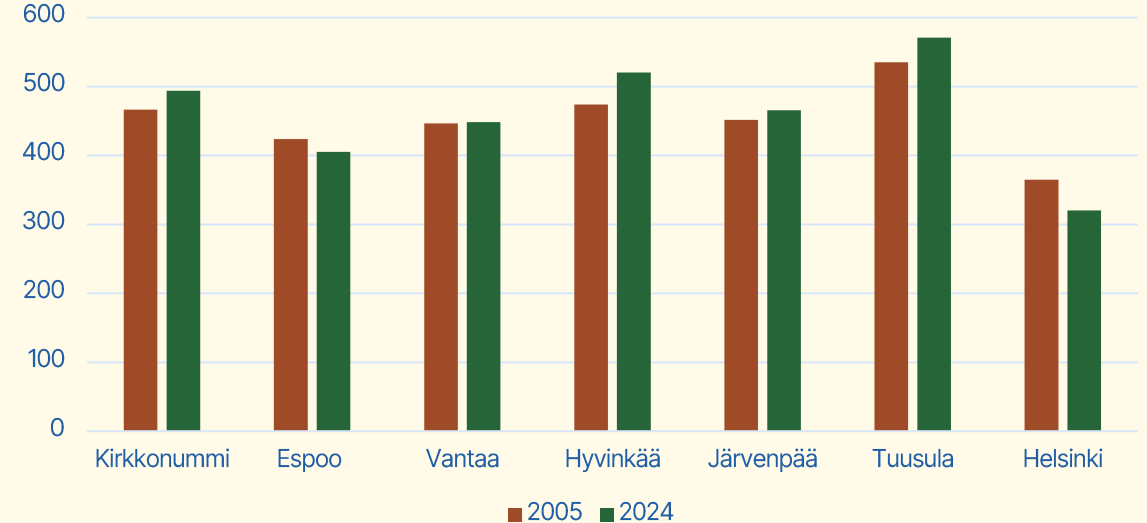
Auton omistus

Henkilöauton omistus tai sen käyttömahdollisuus vaikuttaa huomattavasti päivittäisiin liikkumistottumuksiin. Tilastollisten tutkimusten mukaan kotitalouden tulot ovat selkeästi yhteydessä auton omistamisen kanssa. Lisäksi kotitalouteen kuuluvien ihmisten määrä ja ikä sekä asuinalueen yhdyskuntarakenne vaikuttavat auton omistamiseen.

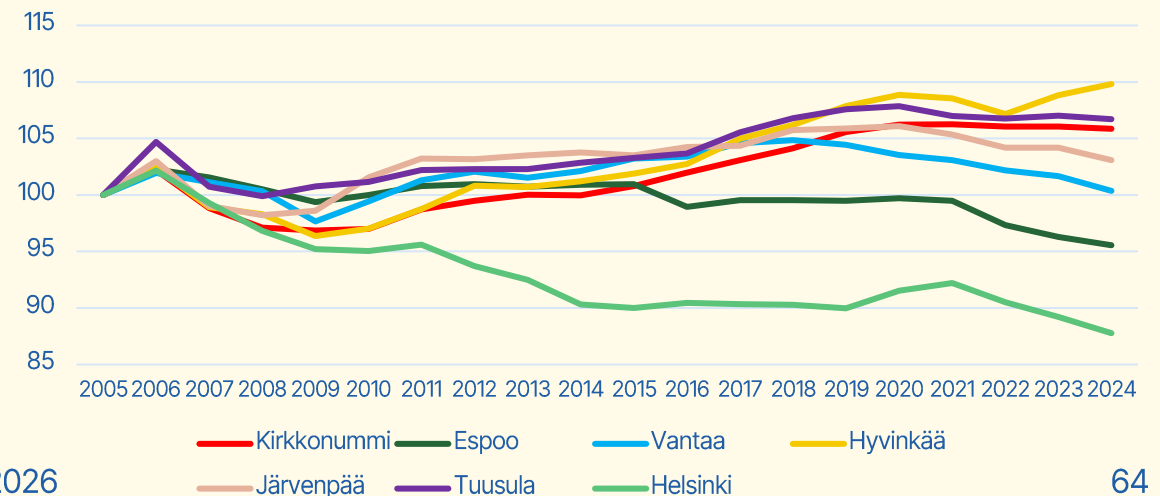
Liikennekäytössä olevien ajoneuvojen lukumäärä asukaslukuun suhteutettuna on Kirkkonummella suurempi kuin pääkaupunkiseudun kunnissa, mutta autoja on väkilukuun suhteutettuna vähemmän kuin esimerkiksi Hyvinkäällä ja Tuusulassa, joista jäljempi on myös yhdyskuntarakenteeltaan samantyyppinen kehyskunta. Vuodesta 2010 alkaen liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä asukaslukuun suhteutettuna on kasvanut Kirkkonummella, kun taas pääkaupunkiseudulla auton omistuksessa on viime vuosina ollut laskeva kehityssuunta.

Lähde: Tilastokeskus

Liikennekäytössä olevat ajoneuvot per 1000 asukasta



Liikennekäytössä olevat ajoneuvot per 1000 asukasta indeksi (2005 = 100)



Työpaikat

Tilastokeskuksen mukaan Kirkkonummella oli 10 713 työpaikkaa vuonna 2023. Työpaikkaomavaraisuus oli noin 54 prosenttia. Kirkkonummella asui 19 771 työtä tekevää henkilöä, joista noin 70 prosenttia kävi töissä kunnan ulkopuolella.

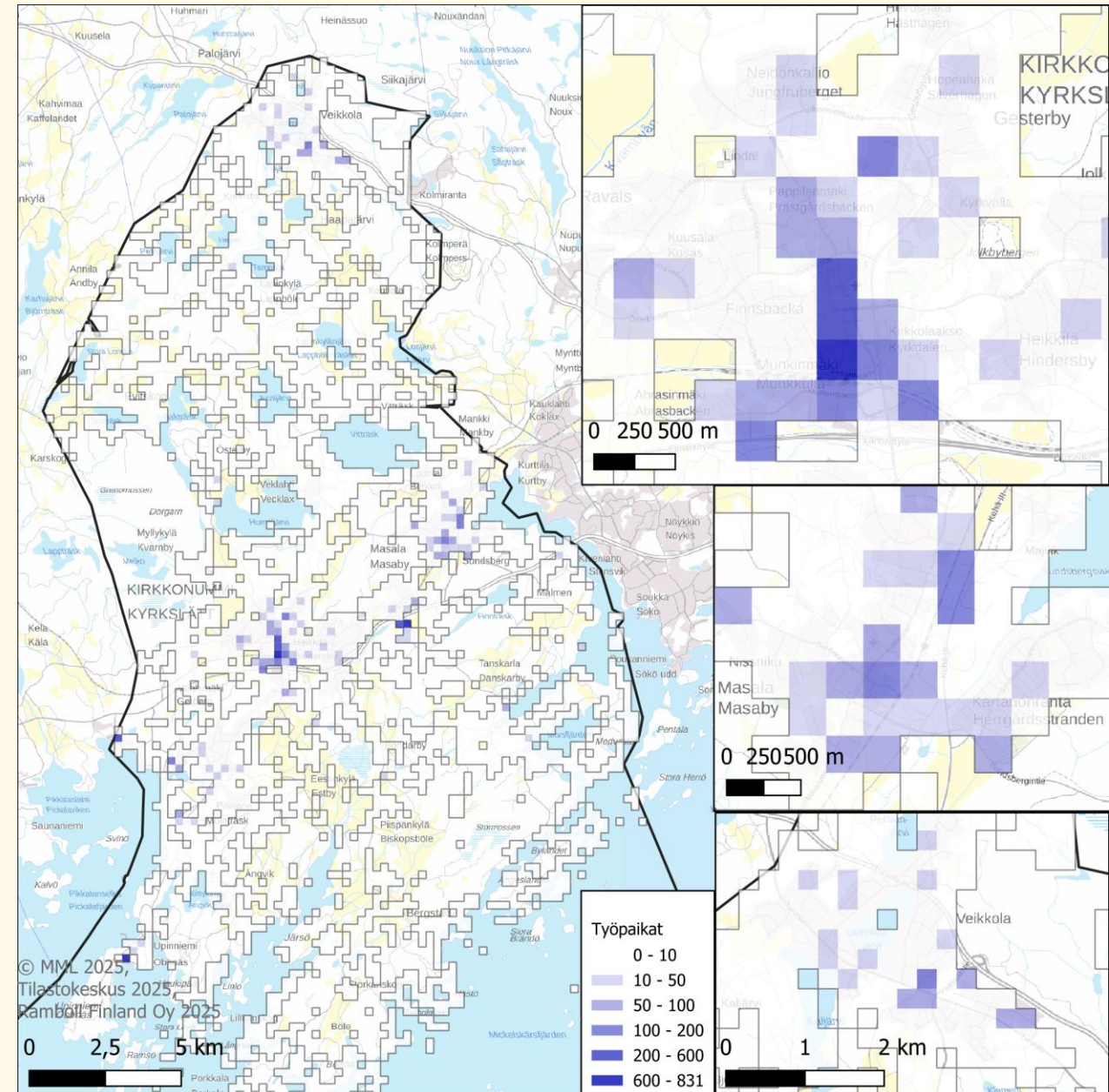
Toimialoittain Kirkkonummen työpaikat jakautuvat seuraavasti:

- palvelujen työpaikkojen osuus 77 prosenttia
- jalostuksen työpaikkojen osuus 20 prosenttia
- alkutuotannon työpaikkojen osuus alle yksi prosentti.

Suurin osa Kirkkonummella sijaitsevista työpaikoista on taajamissa. Tiheimmin työpaikkoja on Kirkkonummen keskustassa. Muita työpaikkakeskittymiä on muun muassa Masalassa, Upinniemiellä, Kantvikissa ja Jorvaksella.

Työntekijämäärältään suurimpia työnantajia Kirkkonummella ovat Kirkkonummen kunta, Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue, Puolustusvoimat, Ericsson ja Prysmian.

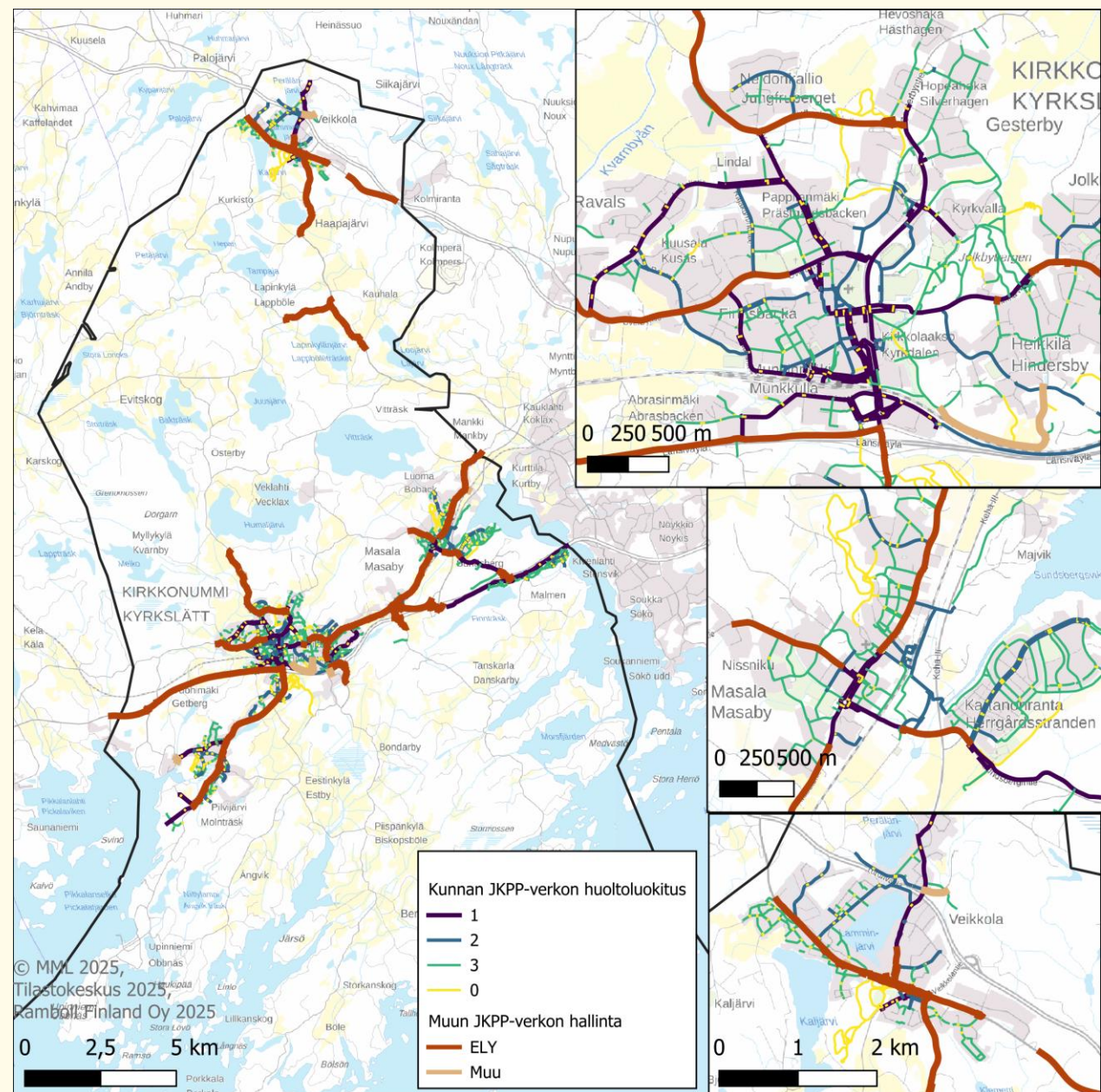
Kirkkonummelta pendelöidään eli tehdään työmatkoja paljon muihin kuntiin. Kokonaispendelöintiaste on Kirkkonummella vuonna 2023 ollut 70 prosenttia ja pääkaupunkiseudulle 61 prosenttia. Kaksi kolmasosaa Kirkkonummen työllisistä käy siis toisen kunnan puolella töissä.



Jalankulun ja pyöräilyn väylät

Kirkkonummen kunnan hallinnoimia jalkakäytäviä ja pyöräteitä on katuverkolla Kirkkonummen keskustassa ja sen lähialueilla sekä Kantvikissä, Masalassa, Sarvvikissä ja Veikkolassa. Ne on pääosin toteutettu yhdistettyinä jalkakäytävinä ja pyöräteinä tai puistoreitteinä.

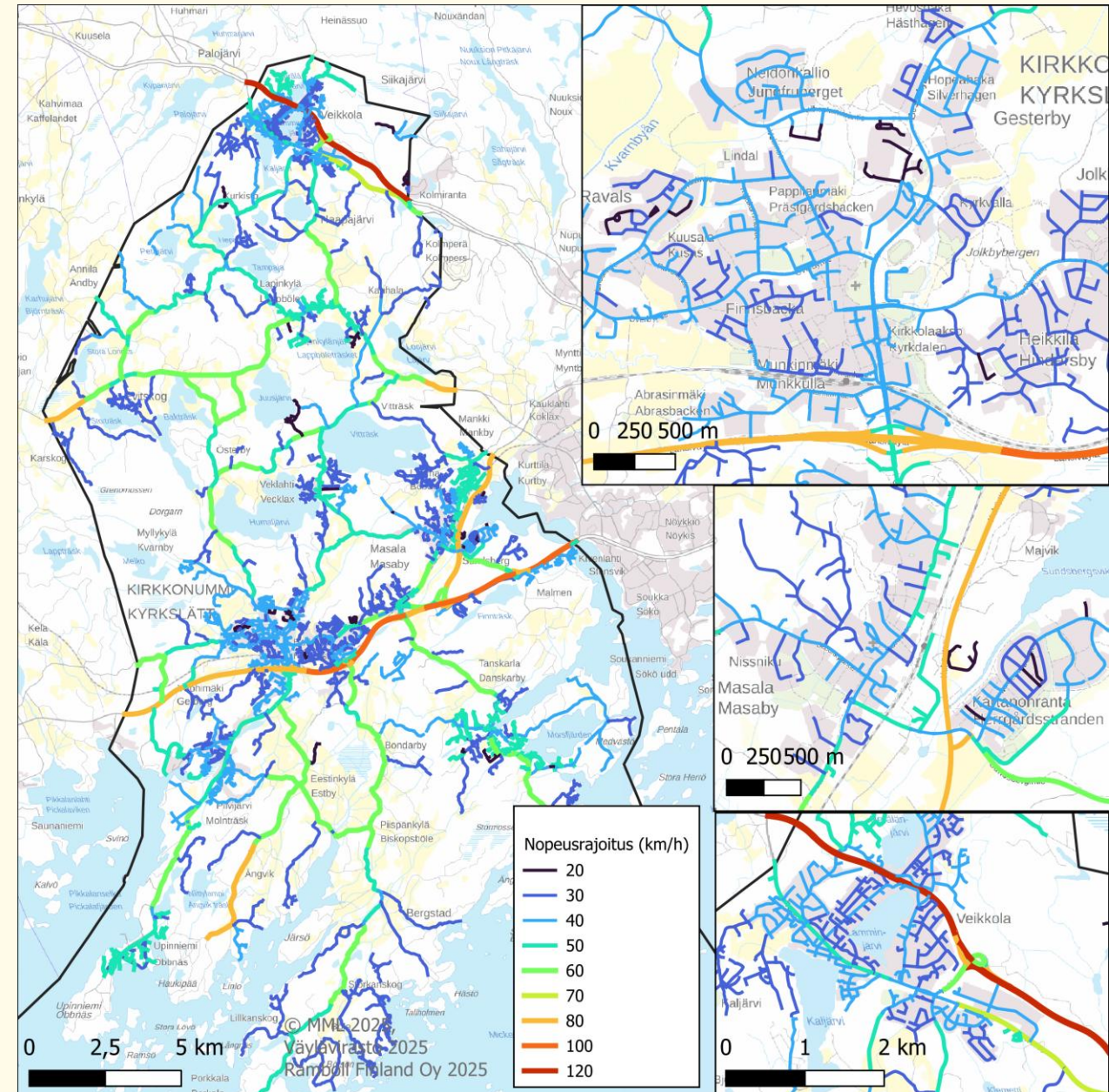
Lisäksi Uudenmaan elinvoimakeskusten hallinnoimia jalkakäytäviä ja pyöräteitä on keskeisimpien maanteiden varsilla, muun muassa Länsiväylällä (Kt 51), Upinniementiellä (Mt 1191), Vanhalla rantatiellä (Mt 11253), Masalantiellä (Mt 11311) sekä Kirkkonummen keskustassa Överbyntiellä (Mt 11227) ja Vilhonkummunttiellä (Mt 11255), Lapinkylässä Evitskogintiellä (Mt 1130) ja Lapinkyläntiellä (Mt 1131) sekä Veikkolassa Turuntiellä (Mt 110), Lapinkyläntiellä (Mt 1131) ja Lamminpääntiellä (Mt 11287).



Nopeusrajoitukset

Kirkkonummella taajamien kokooja- ja liityntäkaduilla nopeusrajoitukset ovat pääosin 30–40 km/h riippuen väylän luonteesta. Nopeusrajoitukset alimmalla katuverkolla ovat melko vaihtelevia. Suurin osa nopeusrajoituksista pienillä asuinkaduilla on 30 km/h, mutta seassa on myös 20 ja 40 km/h rajoituksia. Nopeusrajoituksia on asetettu kunnassa vuosikymmenten aikoina, eivätkä rajoitukset ole aina kovin systemaattisia. Osalla pääkaduista nopeusrajoitus on 50 km/h. Tällaisia löytyy mm. Masalasta ja Veikkolasta.

Taajamien ulkopuolella alemmalla maantieverkolla nopeusrajoitukset ovat 50–60 km/h. Tätä korkeampia nopeusrajoituksia on vain pääteillä kuten Kehä III:lla (Kt 50), Länsiväylällä (Kt 51) ja Turunväylällä (Vt 1). Myös maantiellä 1131 on lyhyet 80 km/h nopeusrajoitukset kunnan itärajalla (Lapinkyläntie) ja länsirajalla (Evitskogintie). Lisäksi Etelä-Kirkkonummella sijaitsevalla Hilantiellä (Mt 11243) ja Turuntiellä (Mt 110) Veikkolan itäpuolella on korkeampia nopeusrajoituksia.



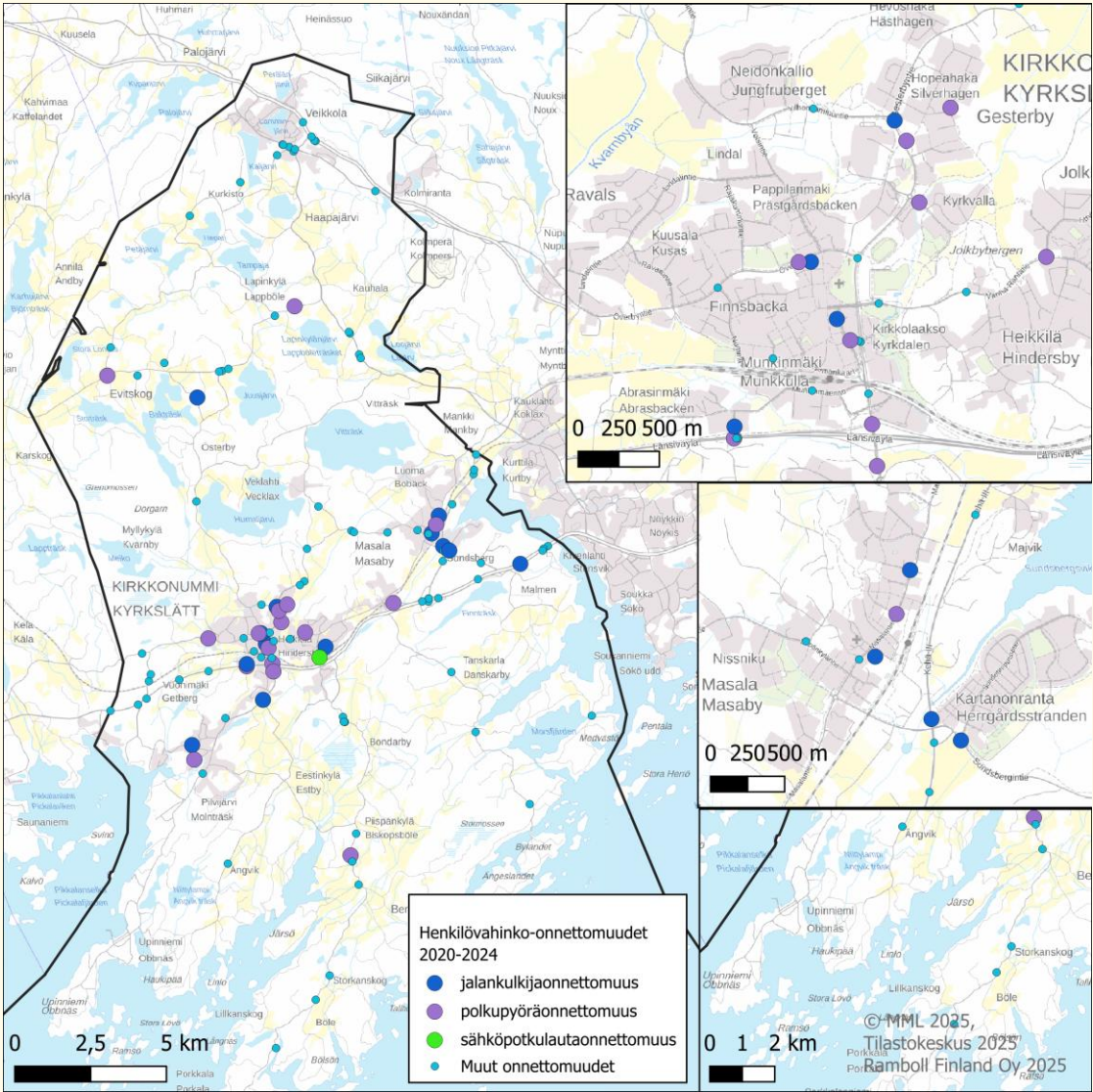
Tieliikenneonnettomuudet

Kirkkonummella on tapahtunut vuosien 2020–2024 aikana yhteensä 120 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Niissä on loukkaantunut yhteensä 30 jalankulkijaa tai pyöräilijää, ja yksi pyörällä liikkuja on kuollut vuonna 2022. Liikenneonnettomuuksia tarkastellessa on huomioitava, että useimmat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Jalankulkijoiden yksittäisonnettomuuksia (esimerkiksi kaatumiset tai liukastumiset) ei raportoida lainkaan liikenneonnettomuuksina, vaan tapaturmina, eivätkä ne siten näy näissä tilastoissa.

Tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat merkittäviä yhteiskuntataloudellisia kustannuksia. Kirkkonummella tilastoidut henkilövahinkoon johtaneet kävely-, pyöräily- ja sähköavusteisten kulkuvälineiden onnettomuudet ovat johtaneet laskennallisesti 13,7 miljoonan euron yhteiskuntataloudellisiin tappioihin.

	Kuolleet	Loukkaantuneet (vakava)	Loukkaantuneet (lievä)	Uhrit yhteensä
2020	0	0	6	6
2021	0	1	10	11
2022	1	2	3	6
2023	0	2	1	3
2024*	0	0	5	5
Yhteensä	1	5	25	31
Yksikkökustannus (milj. €)	3,39	1,52	0,11	
Kustannukset 2020-2024 (milj. €)	3,39	7,6	2,75	13,74

*Vuoden 2024 ennakkotiedot.

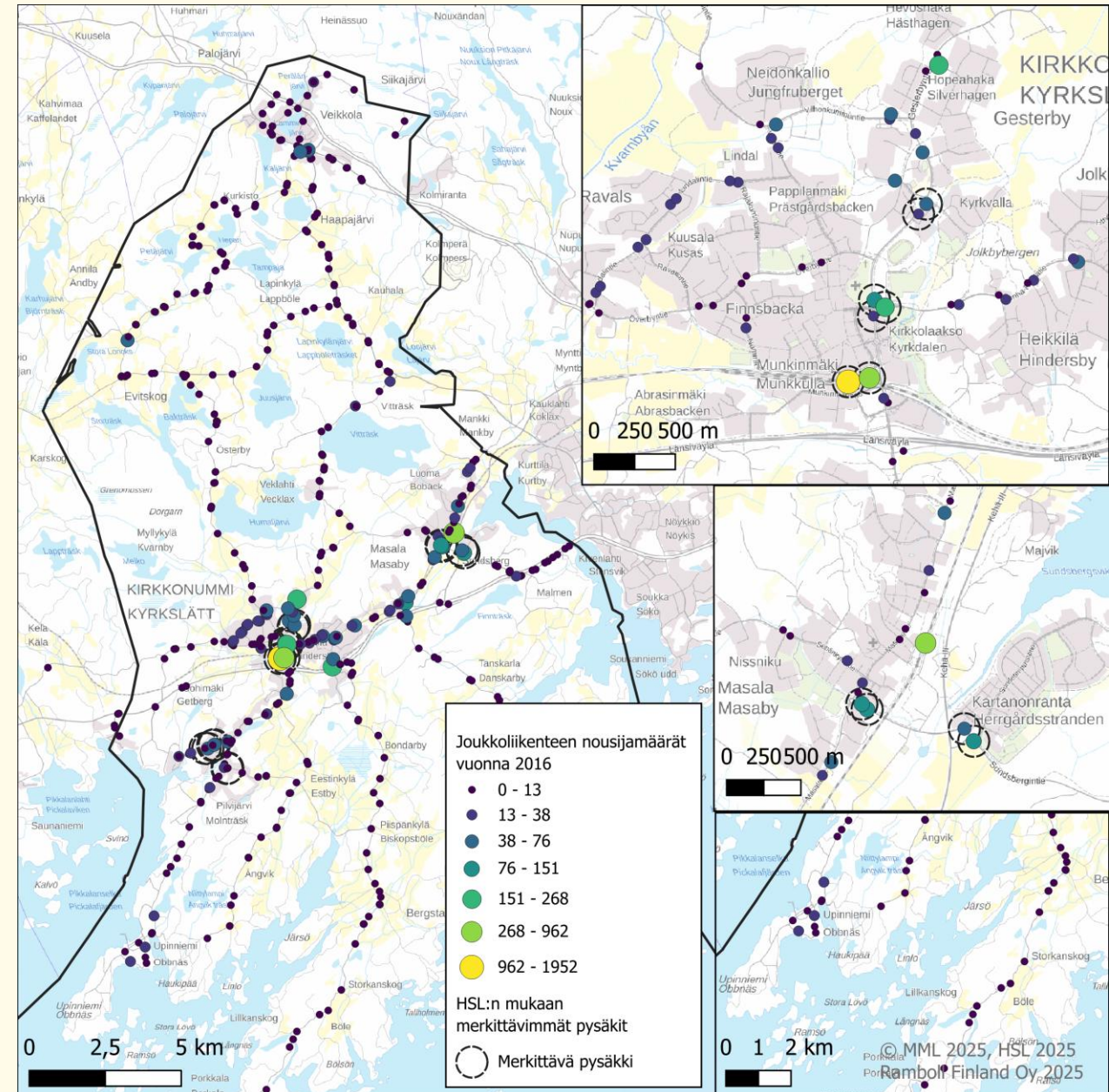


Joukkoliikenteen nousijamäärät

Merkittävin joukkoliikenteen runkoyhteys Kirkkonummella on rantaradan lähijunaliikenne, jota vilkas liityntäliikenne palvelee erityisesti Kirkkonummen asemalla. Kirkkonummella on neljä rautatieasemaa (Kirkkonummi, Tolsa, Jorvaksen seisake sekä Masala). Bussilinjat välittävät Etelä-Kirkkonummella liityntäliikennettä Länsiväylää pitkin Espooseen länsimetron asemille. Veikkolaan liikennöi Turun moottoritietä busseja, joilla voidaan matkustaa suoraan Helsingin keskustaan, Espoon keskukseen tai Leppävaaraan.

Kirkkonummen asukkaista noin 36 prosenttia asukkaista asuu alle kilometrin säteellä rautatieasemasta. Työpaikoista 60 prosenttia sijaitsee alle kilometrin etäisyydellä asemasta. Potentiaalisia julkisen liikenteen käyttäjiä on siis paljon, mutta asutusta on hajautunut myös asemanseutujen ulkopuolelle, minkä takia Kirkkonummella auton käyttö on yleistä.

Kartassa on esitetty joukkoliikenteen arkipäivän keskimääräiset nousijamäärät Kirkkonummella marraskuussa 2016. Uudempaa aineistoa ei ollut saatavilla, sillä kattavaa nousijamäärätietoa ei ole busseista saatavilla matkakorttien kirjaamiseen perustuvan laskennan alettua väistyä mobiililippujen yleistyessä. HSL:n arvion mukaan tärkeimpiä kohteita ovat etenkin rautatieasemat ja niiden läheisyydessä olevat linja-autopysäkit. HSL:ltä pyydetty asiantuntija-arvio ajantasaisesta käyttäjätiedosta korostaa etenkin koululaisten suosimia pysäkkejä, joista nousee keskustaan suuntautuville matkoille, sekä liityntälinjojen pysäkkejä, joilla kuljetaan Espooseen metrolle.



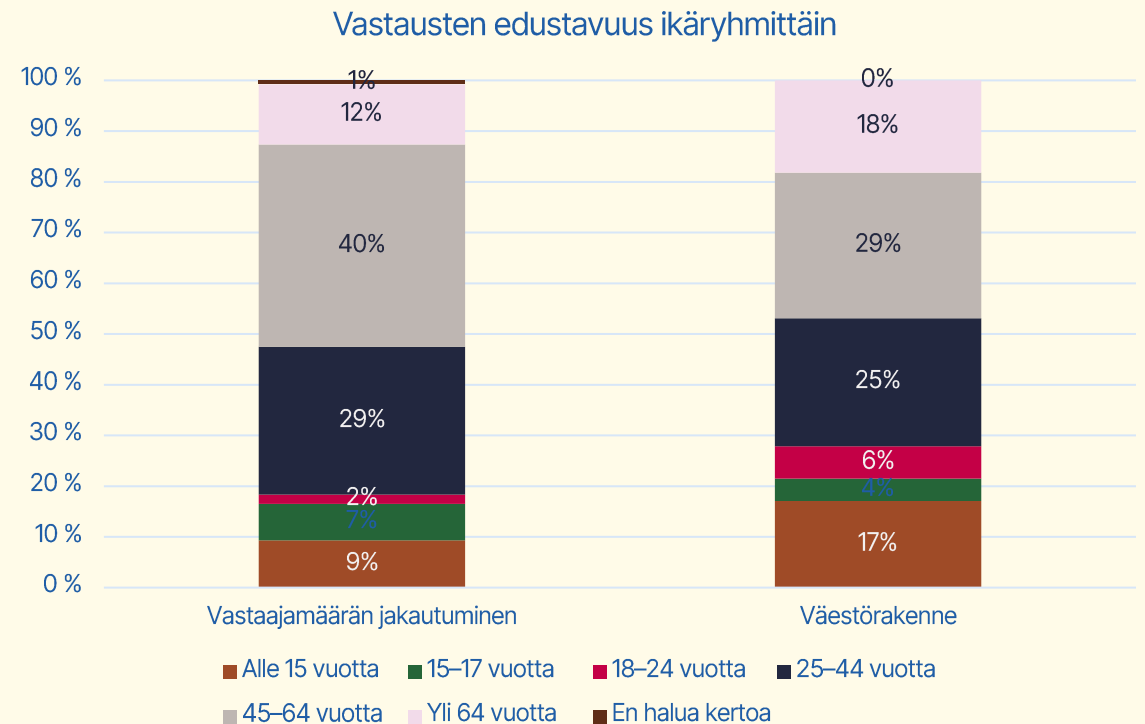
Asukaskysely

Osana projektia toteutettiin asukaskysely, joka oli avoinna vastaajille 1.-21.9.2025 keräten vastauksia noin 1100 henkilöltä. Lisäksi kyselyssä saatiin lähes 4000 karttavastausta. Kyselyn avulla selvitettiin asukkaiden nykyisiä liikkumistottumuksia ja asenteita, Kirkkonummen infrastruktuurin koettuja haasteita nykyisin sekä asukkaiden halukkuutta alkaa kävellä tai pyöräillä nykyistä enemmän.

Kysely oli laajasti esillä kunnan viestintäkanavissa ja paikallisissa lehdissä, mutta vastaukset eivät ole täysin edustavia Kirkkonummen väestöön nähden. Ikäjakauma eroaa merkittävästi Kirkkonummen todellisesta väestörakenteesta korostaen yli 45-vuotiaita ja alle 15-vuotiaita. Ikäihmiset ja nuoret ovat toisaalta aliedustettuina. Maantieteellistä ja sosioekonomista edustavuutta ei kyselyssä selvitetty.

Sulan maan aikaan vastaajista liki puolet pyöräilee ja yli 70 prosenttia tekee matkoja kävellen viikoittain. Talviaikaan kävelyn osuus pysyy samana kesään verrattuna, mutta aktiivisesti pyöräilevien vastaajien osuus putoaa reiluun 10 prosenttiin talvella. Kirkkonummelaiset käyttävät autoa hyvin paljon. Vaikka tilastojen valossa joukkoliikennettä käytetään kohtalaisesti, vastaajista viikoittain käyttävien osuus jää alle 30 prosenttiin.

Tyypillinen kirkkonummelainen ajaa kyselyn perusteella pääosin autolla päästäkseen keskustaan, jossa jalkautuu usein kävelemään. Kuntalainen käyttää pyörää silloin tällöin kesäisin, mutta talveksi pyörä jää talliin. Joukkoliikennettä käytetään pääasiassa liikkumaan pääkaupunkiseudun muihin keskuksiin, ja osa vastaajista käyttää sitä myös arjen koulu- ja työmatkoihin.



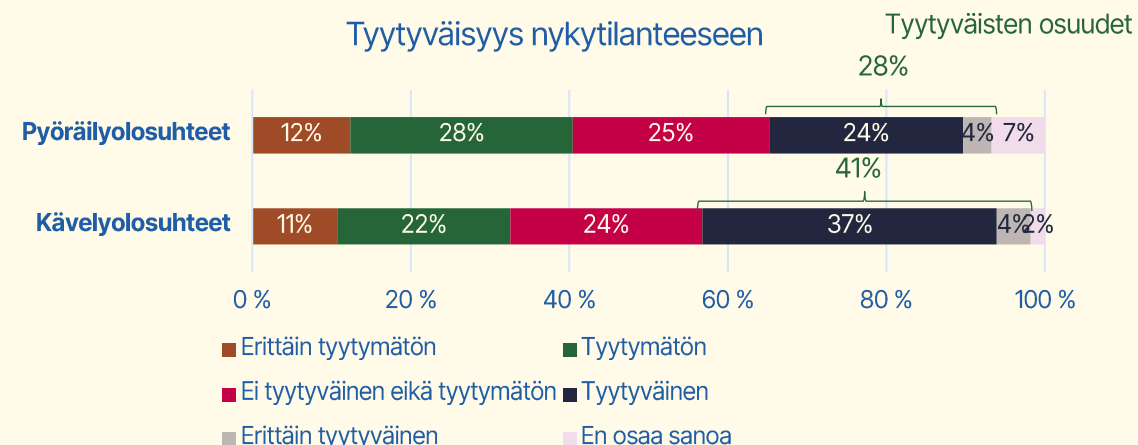
Yleinen suhtautuminen jalankulkuun ja pyöräilyyn Kirkkonummella

TOP 5 asiat, joiden takia käveltäisiin enemmän:

1. Turvallisemmat reitit
2. Parempi talvikunnossapito
3. Parempi valaistus
4. Viihtyisyys
5. Lyhyemmät etäisyydet

TOP 5 asiat, joiden takia pyöräiltäisiin enemmän:

1. Turvallisemmat reitit
2. Parempi reittien kunto
3. Sujuvammat ja suoremmat reitit
4. Parempi talvikunnossapito
5. Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen omille väylille



Keskimääräiset arvosanat kävelyn
ja pyöräilyn olosuhteille
Kirkkonummella
(asteikko 1-5)



3,02
= Neutraali



2,77
= Tyytymätön

Yleinen suhtautuminen jalankulkuun ja pyöräilyyn Kirkkonummella

TOP 5 asiat, miksi Kirkkonummella kävellään:

1. Ulkoilu ja virkistys
2. Myönteiset vaikutukset terveyteen ja kuntoon
3. Kätevä tapa liikkua
4. Edullinen tapa liikkua
5. Matkat ovat lyhyitä

TOP 5 asiat, miksi Kirkkonummella pyöräillään:

1. Ulkoilu ja virkistys
2. Myönteiset vaikutukset terveyteen ja kuntoon
3. Kätevä tapa liikkua
4. Edullinen tapa liikkua
5. Hoidan pyörällä asioita

TOP 5 miellyttävät kokemukset kategoriat:

1. Kaunis
2. Turvallinen
3. Siisti
4. Mukava
5. Rentouttava

TOP 5 epämiellyttävät kokemukset kategoriat:

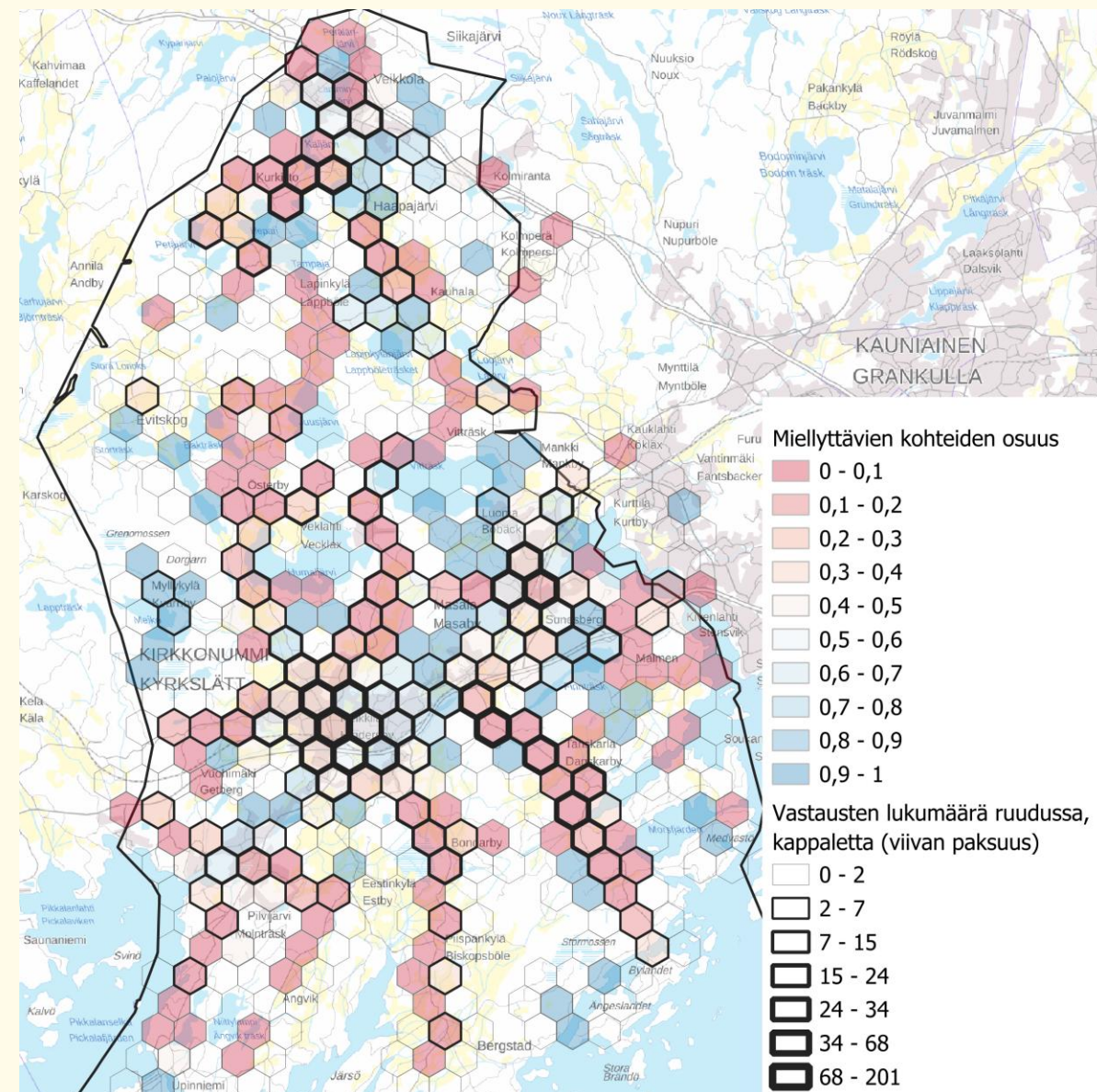
1. Stressaava
2. Ahdas
3. Epämukava
4. Pimeä
5. Sekava

Asukaskysely: Miellyttävät ja epämiellyttävät merkinnät

Kyselyllä kerättiin näkemyksiä vastaajien mielestä epämiellyttävistä ja miellyttävistä kohteista ja kokemuksista, minkä lisäksi kerättiin myös tarkemmin luokiteltuja näkemyksiä puutteista ja vaaranpaikoista. Kaikista karttamerkinnoistä eniten saatiin epämiellyttäviä kohteita. Vastauksissa korostui etenkin reittien vaarallisuus, joka johtui teiden kapeudesta, pientareiden puutteesta, huonosta näkyvyydestä ja ajoneuvojen suurista nopeuksista. Myös huonot päällysteet ja talvikunnossapidon puutteet mainittiin. Erityisesti Hirsalantie, Eerikinkartanontie ja Gesterbyntie korostuivat merkinnöissä. Osittain kohteet korostuvat myös sen takia, että yksittäiset vastaajat ovat merkinneet samoja kohteita useaan kertaan.

Miellyttäviksi kohteiksi koettiin erityisesti seudullisen pääverkon pyörätieosuudet. Etenkin uudet väylät Prisman ja Tolsan, Jorvaksen ja Kirkkonummen sekä Masalan ja Kaukalahden välillä saivat kiitosta. Positiivisina koettiin myös luonnonläheiset kohteet ja metsäpolut eri puolilla kuntaa, etenkin asutuskeskusten läheisyydessä. Keskuksia koskevissa vastauksissa nousivat esiin myös sosiaaliset ongelmat tai häiriökäytös sekä niiden kautta aiheutuvat pelot. Näitä pelkoja lisäsivät paikoin valaistuksen puute ja alikulkujen ahtaus.

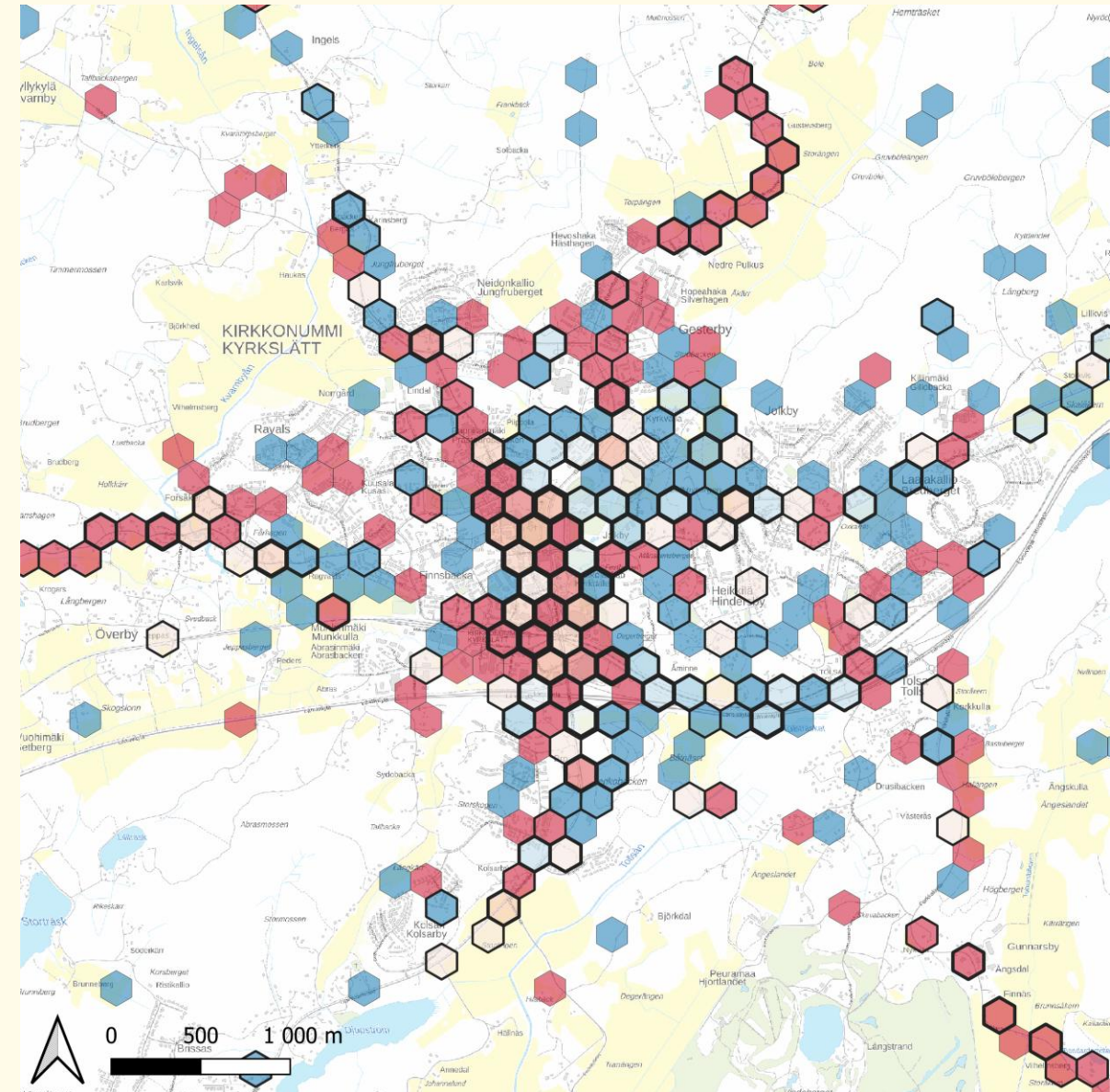
Oikealla kuvatulla kartalla vastaukset on laajennettu kartalla näkyviin heksagoniruutuihin siten, että ruudun väri kertoo miellyttäväksi koettujen kohteiden osuutta kaikista merkinnöistä. Mitä alhaisempi osuus on, sitä punaisempi ruutu on, ja mitä korkeampi osuus on, sitä sinisempi ruutu on. Yksittäiseen ruutuun osuvien vastausten määrää taas kuvaa ruudun reunan paksuus: paksu ympärysviiva tarkoittaa, että ruutuun on tullut paljon vastauksia.



Asukaskysely: Miellyttävät ja epämiellyttävät merkinnät, Kirkkonummen keskusta

Kirkkonummen keskustassa korostuivat etenkin liikekeskustan erittäin negatiiviset vastaukset sekä Kirkkonummentien itäpuolen puisto- ja virkistysalueiden ja radanvarren uusien jalankulun ja pyöräilyn väylien positiiviset vastaukset. Keskustassa ja asemanseudulla epämiellyttäväksi koettiin ympäristö yleisesti, vaaran tunne liikennealueilla ja sosiaaliset ongelmat. Toisaalta keskustan Ervastintien ja torialueen kohteet saivat myös kiitosta.

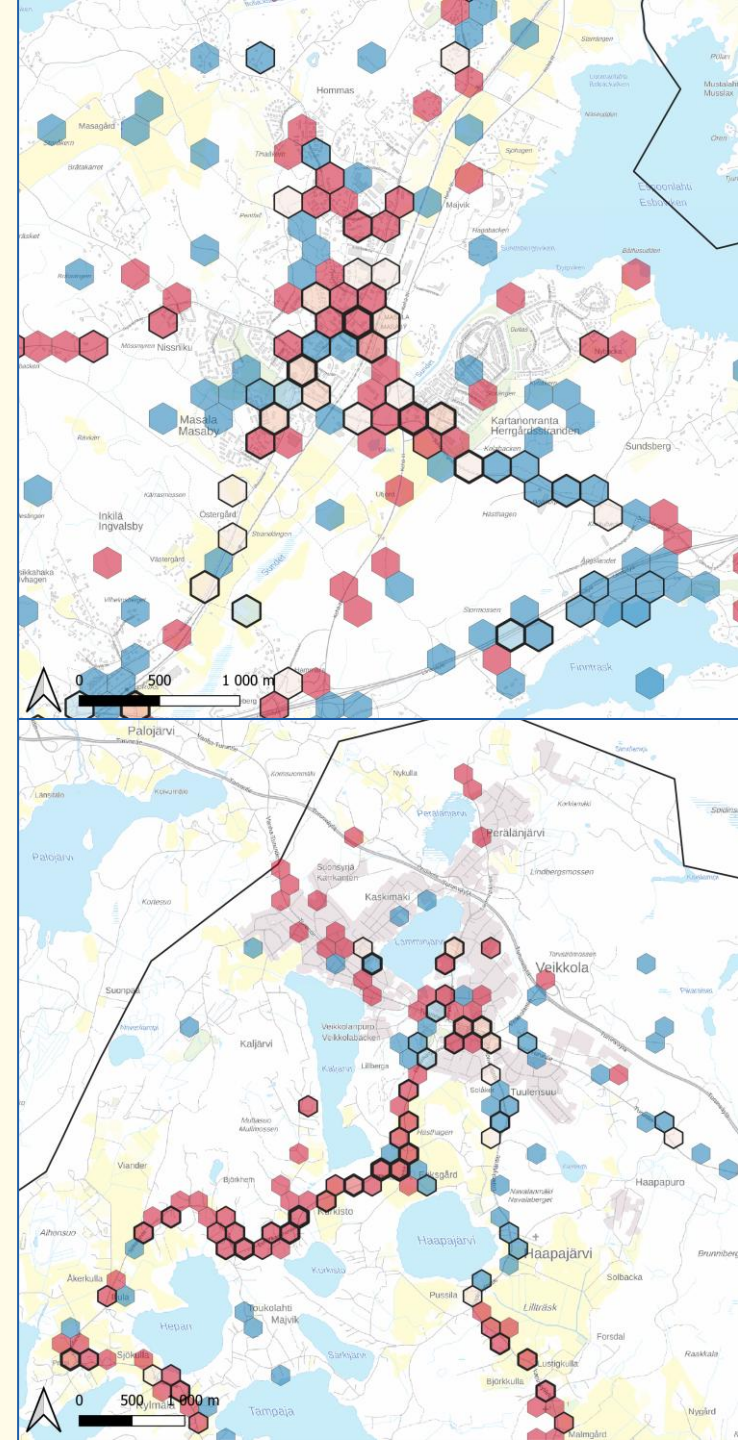
Kirkkonummen keskustaan johtavia maanteita koskeva palaute oli pääosin negatiivista. Yleiskuva vastaajien palautteista oli, että maantiet ovat kapeita, mikä koetaan vaarallisena ja epämiellyttävänä. Kirkkonummea ja Masalaa yhdistävä Vanha rantatie on yksi kunnan seudullisista pääväylistä. Korkeasta verkollisesta statuksesta huolimatta etenkin keskustan läheisyydessä on useampi kohde, joita vastaajat merkitsivät epämiellyttäväksi.



Asukaskysely: Miellyttävät ja epämiellyttävät merkinnät, Masala ja Veikkola

Vastaajat merkitsivät miellyttäviksi kohteiksi Masalan alueelta hiljattain uusitun Sundsbergintien, Finnträskinreunan ja Kurkirannan. Epämiellyttäväksi merkittyjä kohteita Masalassa oli kuitenkin paljon. Yhteys Kartanonrannasta Masalan keskusta koettiin huonoksi useasta kohtaa. Sundsbergintien Kehä III:n ylikulkukäytävä koettiin liian kapeaksi ja talvisin auraslumen tiedettiin kaventavan väylää entisestään. Eniten vastauksia saatiin Masalantielle keskuksen tuntumaan, asemaseudulle sekä Tinanrinteen ja Tinanpolun palvelukeskittymiin. Alueella korostuivat sosiaalisista ongelmista johtuvien epämiellyttävien kokemusten lisäksi asemanseudun huono viihtyisyys sekä Masalantien järjestelyt. Masalantien ylityspaikat koettiin huonoiksi ja yhdistetyt jalankulun ja pyöräilyn väylät vaarallisiksi.

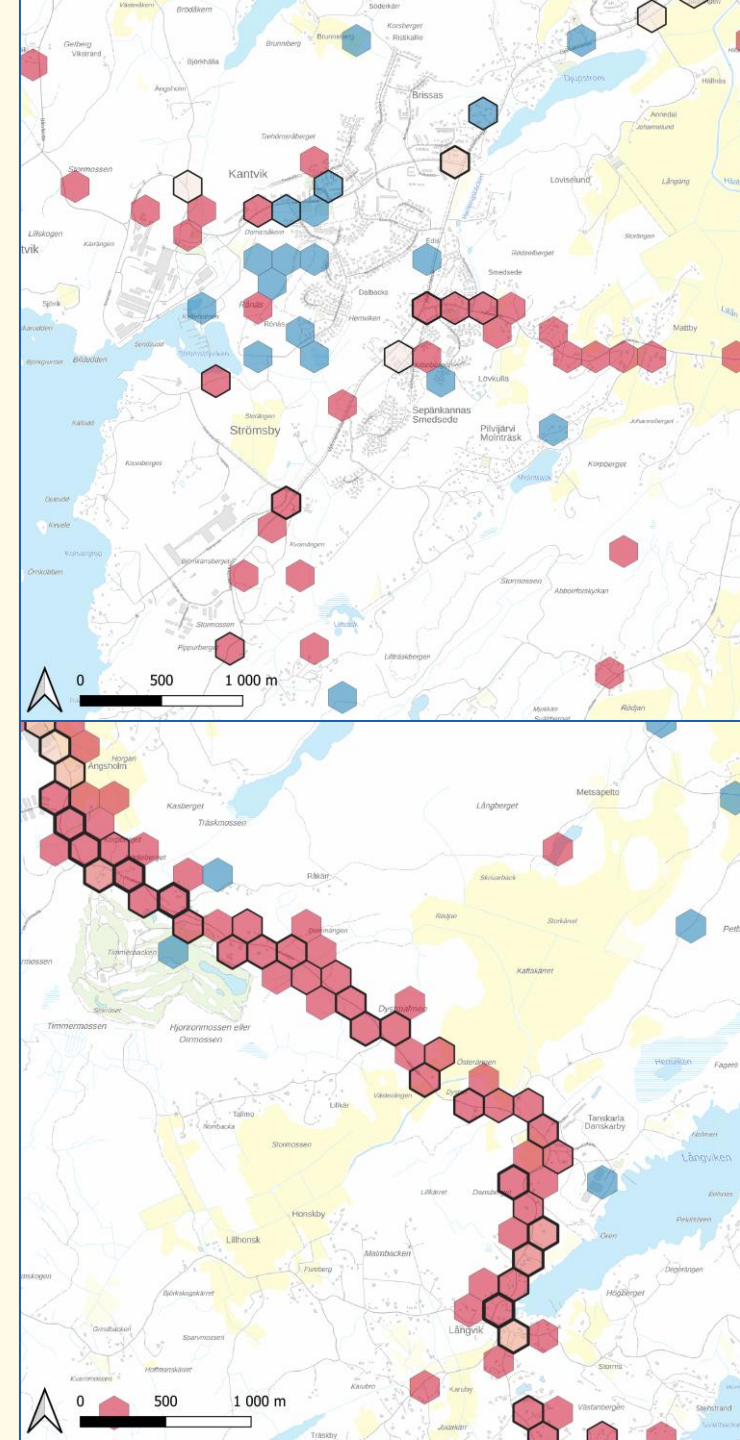
Veikkolassa karttapalautteita merkittiin eniten Eerikinkartanontien ja Sjöskullantien varsille, joiden kapeus ja korkeat ajonopeudet koettiin epämiellyttäviksi. Myös koulun ja liikekeskittymän alue koettiin epämiellyttäväksi Veikkolan keskustassa. Lapinkyläntien ja Turuntien pyöräväylät sekä Lammaskallion alue sen sijaan koettiin miellyttäviksi.



Asukaskysely: Miellyttävät ja epämiellyttävät merkinnät, muut alueet

Långvikin alueelle merkittiin paikan asukasmäärään nähden huomattava määrä karttamerkintöjä, mutta niistä vastasi pienehkö vastaajajoukko. Vastauksissa korostuivat Hirsalantien mutkaisuus ja vaarallisuuden tunne jalankulkijalle ja pyöräilijälle. Vastauksissa toivottiin uutta erillistä jalankulun ja pyöräilyn väylää seudulle.

Kantvikissa kiitettiin nykyisiä kulkuyhteyksiä ja laajoja viheralueita. Sen sijaan eteläisen Kabanovintien ja Upinniementien kohdalla palautteessa korostuivat vaikeus ylittää Upinniementie turvallisesti, jalankulku- ja pyöräilyväylän puuttuminen Kabanovintiellä sekä yleinen turvattomuuden tunne alueella.

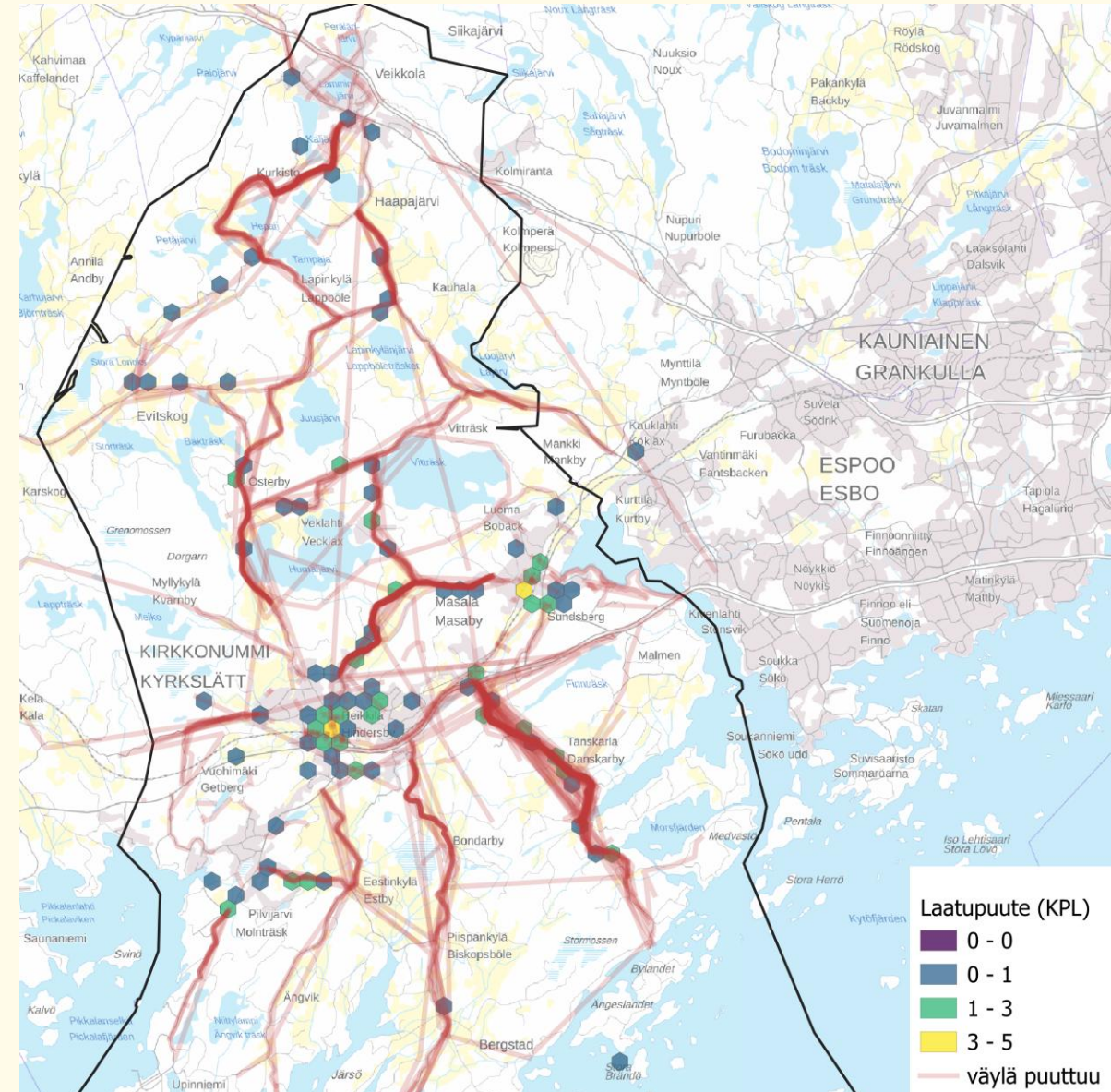


Asukaskysely: Puutteet

Väylä- ja laatupuutteita kirjattiin yhteensä lähes 600 kappaletta, joista noin 450 oli viivatyökalulla merkittyjä väyläpuutteita. Suurin osa väyläpuutteista liittyi maantieverkkoon, erityisesti reitteihin, joiden määränpäänä on Veikkola, Kirkkonummen keskusta tai Tolsa. Avovastauksissa korostui reittien koettu vaarallisuus, joka rajoittaa vastaajien mahdollisuuksia liikkua jalkaisin tai pyörällä omassa lähiympäristössään.

Laatupuutteet painottuivat puolestaan Kirkkonummen keskusta ja Masalaan. Yleisin moite koski päällysteen huonoa kuntoa. Myös valaistuksen puute risteyksissä ja väylillä mainittiin toistuvasti. Lisäksi kuivatuksen ongelmat nousivat esiin, esimerkiksi Masalan keskustan kiertoliittymässä. Muualla vastauksissa kritisoitiin vesilammikoiden aiheuttamia roiskeita ja tiepinnan kulumista.

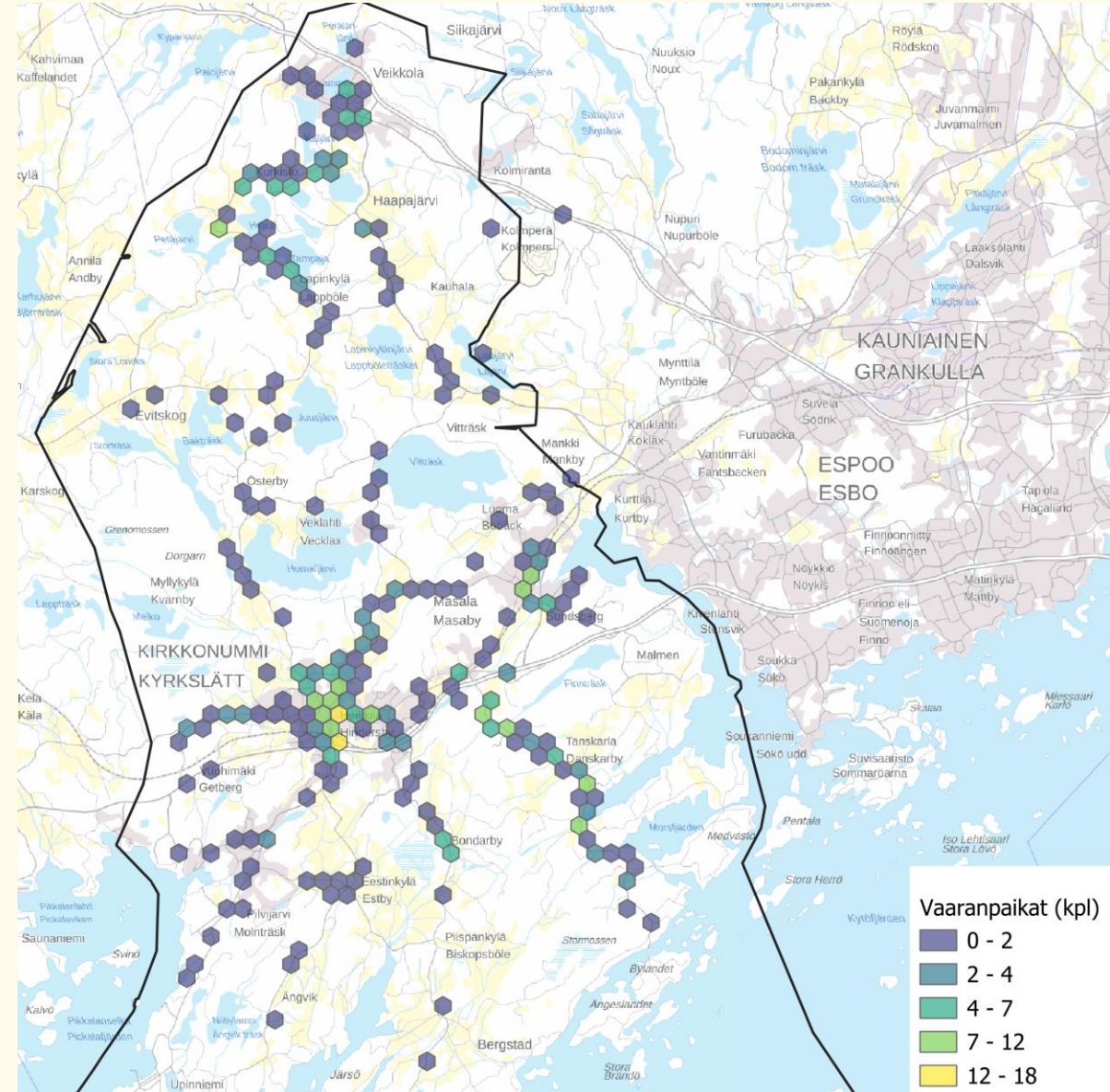
Oikealla kuvatulla kartalla näkyy vastaavasti heksagoniruutuihin vietyinä sellaiset alueet, joilla on merkitty laatupuutteita. Suurin osa laatupuutteista merkittiin kuitenkin viivatyökalulla, jolla vastaajat ovat merkinneet, missä heidän mielestään on selkeä väyläpuute. Mitä tummempi viivamerkintä on, sitä enemmän samaan kohtaan on piirretty väyläpuutteita.



Asukaskysely: Vaaranpaikat

Eniten vaaranpaikkoja merkittiin Kirkkonummen keskusta, Masalaan ja maantieverkolle. Kartalla nämä kohdat esitetään ruudukossa merkintöjen lukumäärän mukaan. Lisäksi laadittiin painotettu tulos, jossa avovastausten sanallinen sisältö huomioitiin: riskipisteitä nostivat sanat, jotka kuvaavat vaarallisia olosuhteita (esimerkiksi näkemäeste, puuttuva suojatie) tai riskialttiita ympäristöjä (esimerkiksi koulu). Kunkin merkinnän pisteet summattiin, jolloin muodostui riskillä painotettu kokonaisarvo.

Vastauksista tunnistettiin myös kasaumia eli lähekkäin sijaitsevia ja samaan kohteeseen viittaavia vaaranpaikkamerkintöjä. Kasaumia löytyi yhteensä 20 kappaletta. Kasaumat on avattu seuraavilla sivuilla tarkemmin.



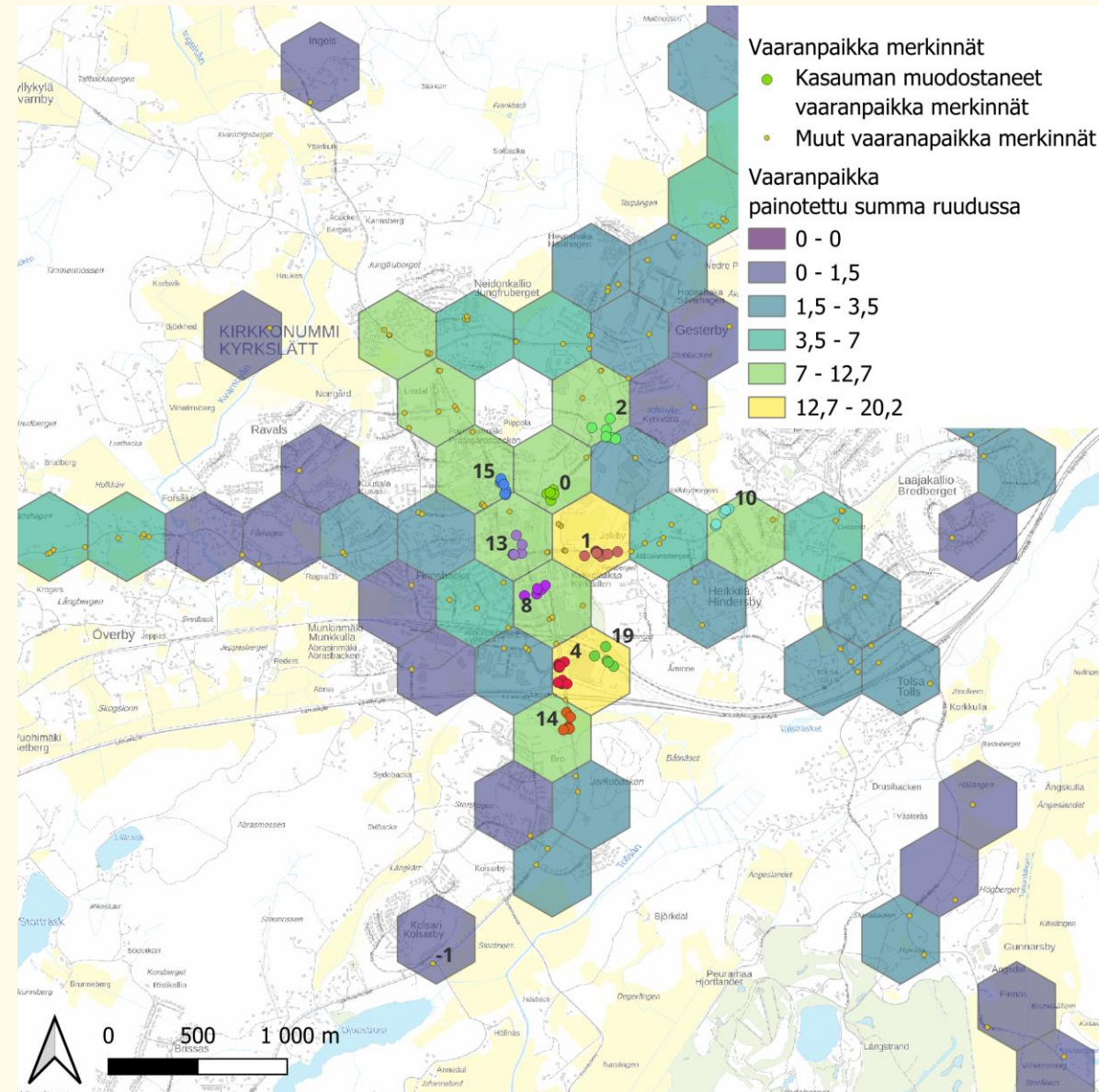
Asukaskysely: Vaaranpaikat, Kirkkonummen keskusta

Kirkkonummen keskusta on merkitty kymmenen vaaranpaikkakasaumaan, ja alueelta löytyivät myös kyselyn riskialteimmat ruudut. Vanhalla rantatiellä sijaitsevat kasaumat havainnollistavat pyöräilijöiden kokemia ongelmia. Kasaumassa 1 Kirkkonummen keskusta laskevan alamäen jälkeen seuraa jyrkkä mutka, jonka molemmiin puoliin olevat kaiteet lisäävät törmäysriskiä. Kasaumassa 10 alikulkuun johtava sorapintainen ramppi on pahoin kulunut ja urautunut, mikä tekee siitä liukkaalla erityisen vaarallisen.

Kasaumat 4 ja 14 liittyvät Kirkkonummentien ja Upinniementien risteyskseen Länsiväylän tuntumassa. Reitti on keskeinen yhteys Länsiväylän eteläpuolelta Kirkkonummen keskusta sekä edelleen Masalaan ja Espooseen, mutta vastaajat nostavat esiin kovat ajonopeudet, heikon näkyvyyden sekä autoilijat, jotka eivät huomioi pyöräilijöitä, vaikka heillä on väistämisvelvollisuus. Gesterbyntiellä (kasauma 0), suojatie koetaan hämäräksi ja suojaamattomaksi, minkä vuoksi sekä kävelijät että pyöräilijät pitävät tien ylitystä vaarallisena. Kirkkotallintien ja Asemakujan risteyksessä sekä torin alueella (kasauma 13) liikennejärjestelyt vaikuttavat vastaajien mielestä sekavilta ja risteys itsessään tuntuu turvattomalta.

Kirkkonummentien alitus ja Ervastintien kulma (kasauma 8) aiheuttavat huolta: Haagantieltä saavuttaessa näkyvyys on heikko ja autoilijoiden käyttäytyminen koetaan riskialttiiksi. Myös Gesterbyntien koulun viereisessä kiertoliittymässä (kasauma 2) ja Volsintien alkuosan risteyksissä (kasauma 15) nostetaan esiin risteysjärjestelyjen puutteita ja näkemäesteitä. Prismän edustalla (kasauma 19) kaupan pysäköintialueen vilkas liikenne näyttäytyy erityisen vaarallisena pyöräilijöille, jotka kulkevat Tolsan ja Kirkkonummen keskustan välillä.

Kokonaisuutena tarkastellen suurin osa vaaranpaikoista liittyy risteysalueiden puutteelliseen näkyvyyteen, korkeisiin ajonopeuksiin sekä siihen, että autoilijat eivät huomioi riittävästi jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

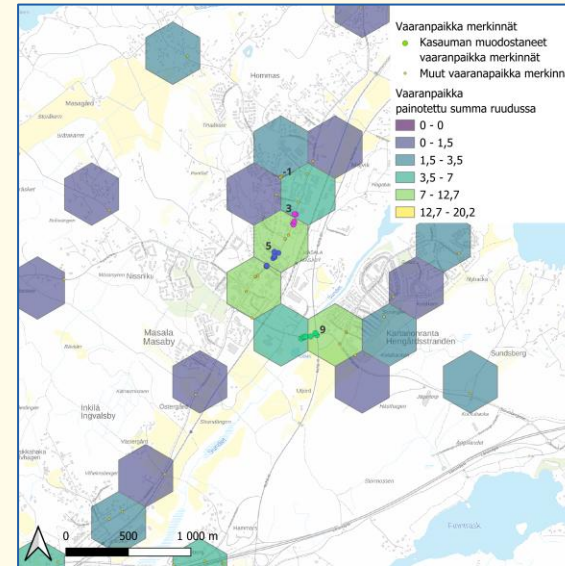


Asukaskysely: Vaaranpaikat, Veikkola, Långvik ja Masala

Veikkolan kohdalla vaaranpaikkakasaumat 7, 17 ja 18 keskittyvät Sjökullantien ja Eerikinkartanontien (molemmat Mt 11233) varrelle. Näihin vastaajat ovat merkinneet maantien kapeita ja turvattomiksi koettuja osuuksia. Vastaavasti Långvikissa on merkitty kasaumat 11, 12 ja 16 Hirsalantielle (Mt 11277) kohtiin, joissa jalankulku- ja pyöräilyväylien puuttuminen on herättänyt vastaajissa huolta. Mutkaiset ja ahtaat maantiet kuvaavat hyvin Kirkkonummen taajama-alueiden ulkopuolista, etenkin kylien kävely- ja pyöräily-ympäristöä.

Masalassa kasauma 9 sijaitsee Sundsbergintiellä (Mt 11281), Kehä III:n ylittävän sillan kohdalla, jota vastaajat pitävät liian kapeana sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille. Talvella tila kapenee entisestään riittämättömän lumitilan vuoksi. Sillan merkitys on kuitenkin suuri, sillä se yhdistää Kartanonrannan asuinalueen Masalaan ja tarjoaa yhteyden Kirkkonummelta Kivenlahden ja muun Etelä-Espoon suuntaan.

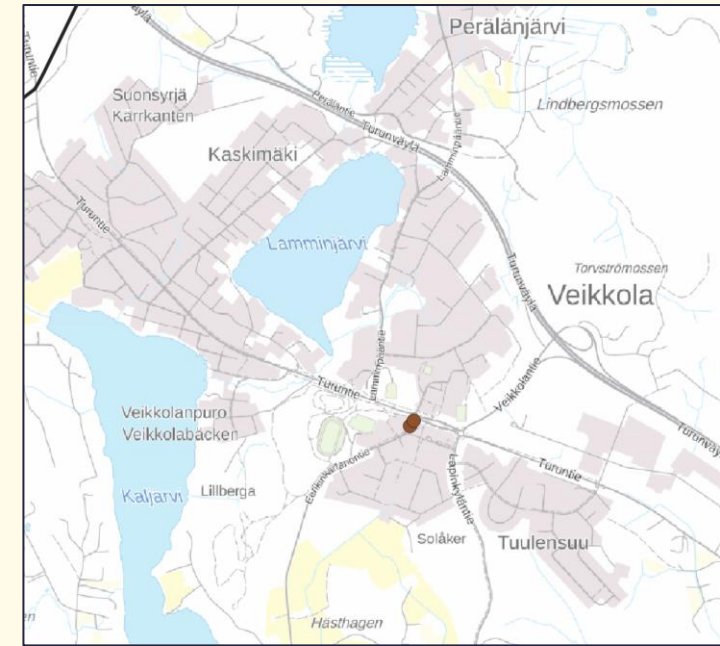
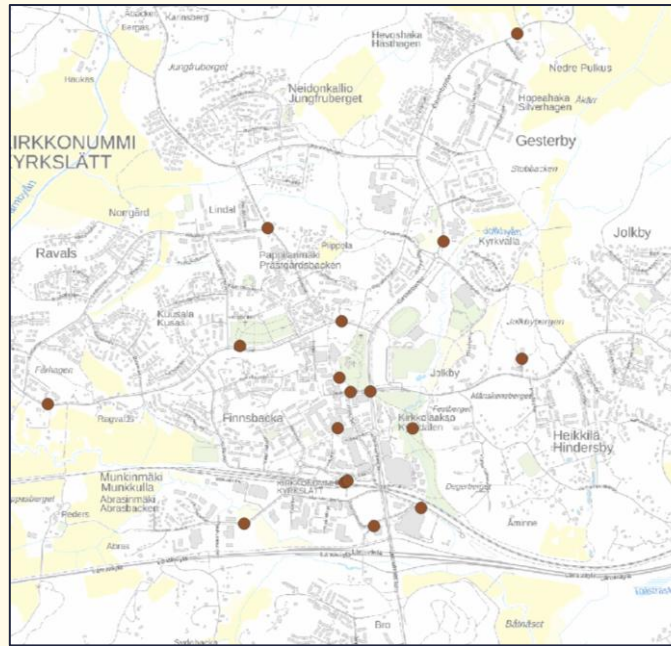
Kasaumat 3 ja 5 sijaitsevat Masalantiellä. Niissä kritisoidaan Masalan kävelyreittejä ja erityisesti Masalantien suojatiejärjestelyjä sekä nostetaan esiin heikot näkemäolosuhteet, joka johtuu muun muassa kasvillisuudesta. Huonojen näkemien vuoksi etenkin pyöräily koetaan vaaralliseksi.



Asukaskysely: Esteettömyys

Esteettömyyteen liittyviä huomioita asukaskyselyssä kertyi kaikkiaan 27 kappaletta, joista valtaosa kohdistui Kirkkonummen keskusta. Eniten palautetta saivat suojatiet, joiden korkeat reunatuet vaikeuttavat kulkua sekä pyöräilijöille että pyörätuolin käyttäjille. Lisäksi esteettömyysongelmiksi merkittiin havaintoja huonosti näkyvistä suojateistä sekä esimerkiksi Veikkolan apteekille ja liikekeskuksiin Turuntieltä johtavista portaista, joita kaikki liikkujat eivät voi käyttää.

Vastaajat nostivat esiin myös muita esteettömyysteemoja, kuten puutteet talvikunnossapidossa ja heikot yhteydet muutamilta kaduilta jalkakäytävälle tai pyöräteille. Esimerkiksi Finnsbackassa sijaitsevalta Puropellontieltä on vaikea päästä Överbyntien varren pyörätielle, koska pyörätie sijaitsee Överbyntien toisella laidalla, ja pyörätien ja ajoradan välissä on oja ja luiska ilman kävely-yhteyttä.



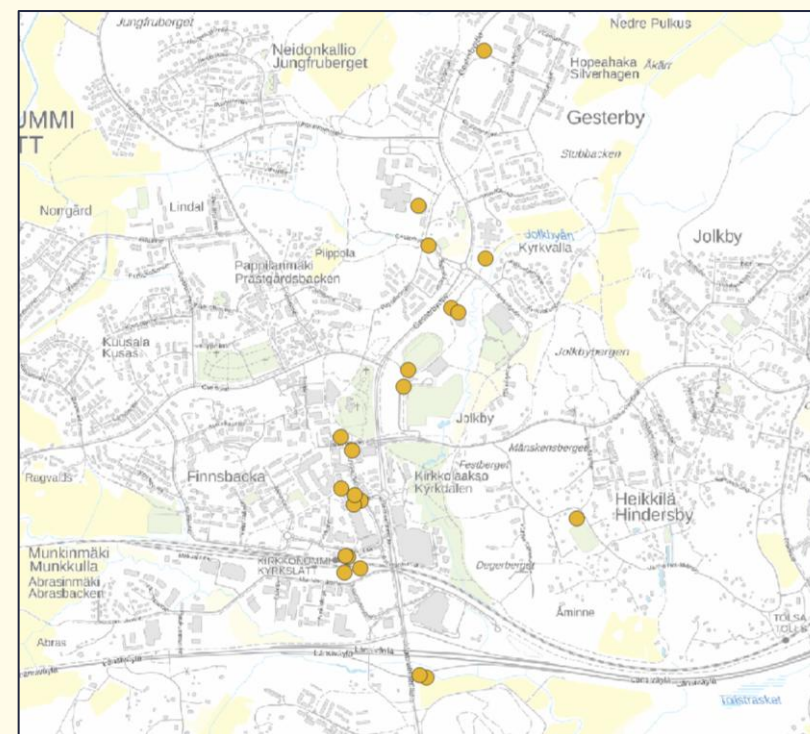
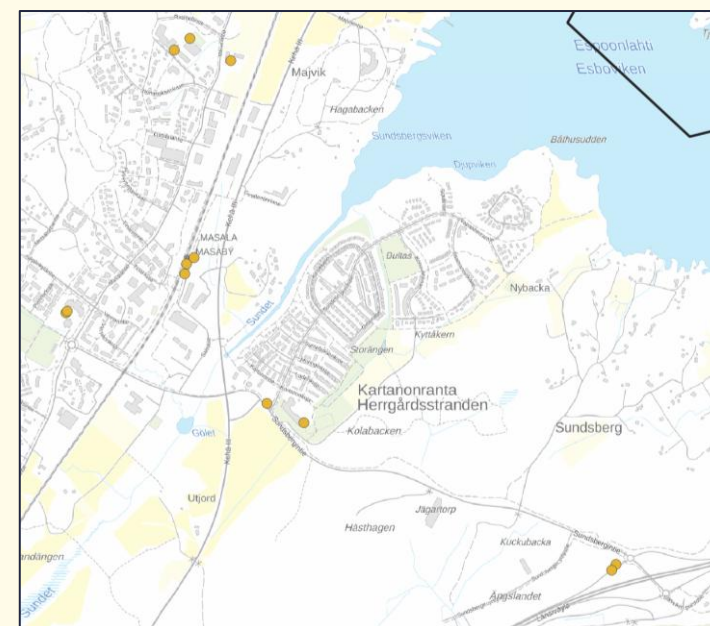
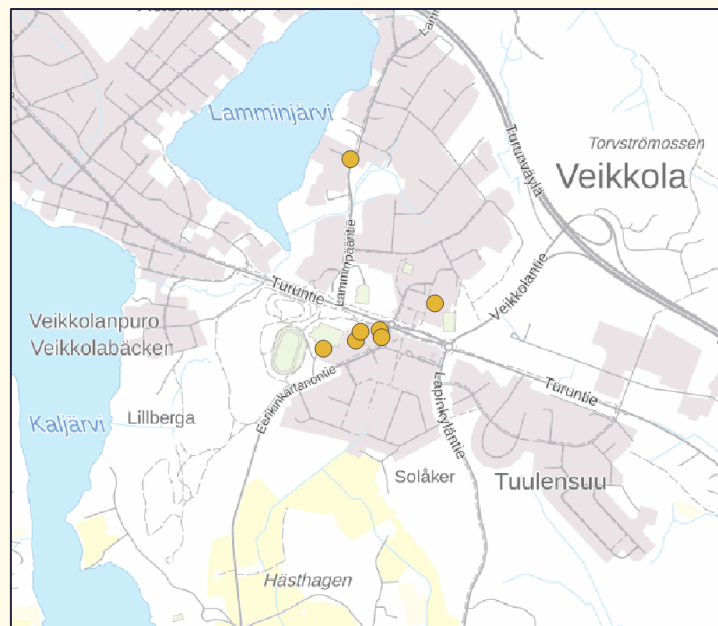
Asukaskysely: Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinnistä tehtiin 45 karttamerkintää, joita laitettiin eniten Kirkkonummen keskustaan ja aseman ympäristöön, Veikkolaan ja Masalan aseman läheisyyteen. Eniten toistunut teema merkinnöissä oli pyörätelineiden riittämättömyys ja heikko laatu, kuten runkolukittavien telineiden puute. Myös polkupyörien turvallisuudesta oltiin huolissaan.

Muita esiin nousseita pyöräpysäköinnin kannalta puutteellisia sijainteja olivat bussipysäkit Länsiväylän varressa, koulut, urheilukentät, kirjasto ja Citymarketin ympäristö.

Saatuja kommentteja ovat muun muassa:

- "Liian vähän kunnollisia pyörätelineitä"
- "Nykyiset tolpat aivan riittämättömät"
- "Pyörät joutuvat usein ilkeivällisen kohteeksi"

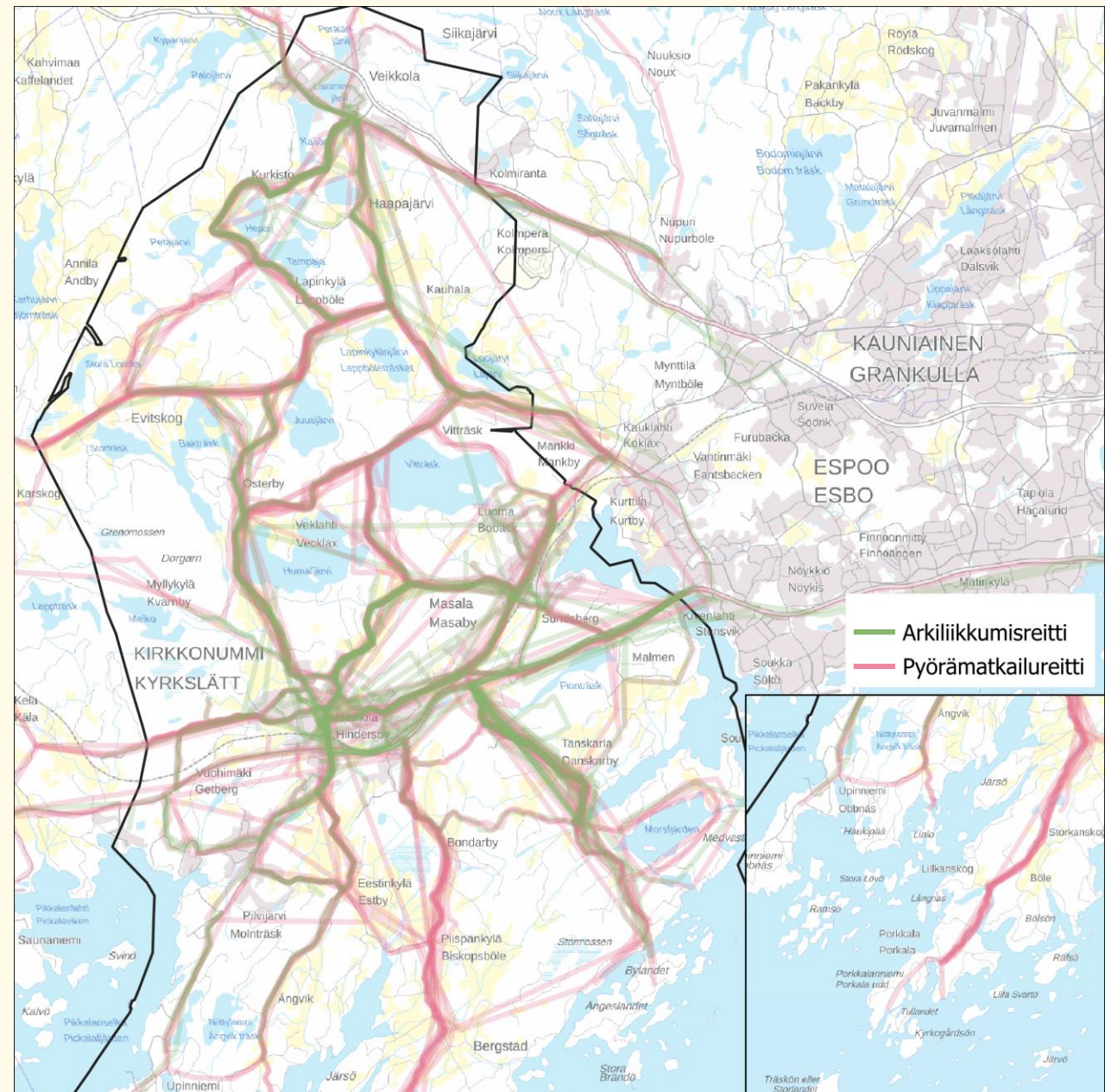


Asukaskysely: Arkiliikkumisreitit ja pyörämatkailu

Vastaajat merkitsivät yhteensä 229 omaa arkiliikkumisreittiään käyttämällä viivatyökalkua. Vastauksista välittyy vahva tarve erillisille pyöriteille ja jalkakäytävälle. Etenkin keskusten ulkopuoliset maantiet ovat kapeita ja mutkaisia, ja niillä ajetaan vastaajien mukaan yleisesti ylinopeutta, mikä lisää turvallisuuden tunnetta. Teiden huono kunto ja puutteellinen talvikunnossapito pahentavat tilannetta. Lasten koulumatkojen turvallisuus huolestutti myös monia.

Vastaajien esittämät reitit painottuivat Etelä-Kirkkonummelle: Kirkkonummentie ja keskustan pääyhteydet mainittiin usein, samoin Kirkkonummen, Espoon ja Masalan väliset yhteydet. Långvikiin johtava Hirsalantie (Mt 11277), Kirkkonummen, Sepänkylän ja Masalan välinen Gesterbyntie (Mt 11271) sekä Veikkolan Lapinkyläntie (Mt 1131) ja Eerikinkartanontie (Mt 11233) keräsivät runsaasti mainintoja.

Kirkkonummella on runsaasti näyttäviä pyörämatkailureittejä, mutta monilla niistä päällyste on kulunut, valaistus puutteellista ja pientareet ahtaita. Erityisen kiinnostavaksi koettiin Porkkalanniemen johtava "Porkkalan kierros", jonka viitoitusta ja opastusta toivottiin selkeytettävän ja väylää kunnostettavan. Myös Humaljärven, Vitträskin sekä Lapinkylän ja Veikkolan välisten maanteiden matkailuarvo korostui vastauksissa. Reittien turvallisuus, puuttuvat pyörätiet ja heikko kunto nousivat toistuviksi teemoiksi. Suuret ajonopeudet kapeilla teillä lisäävät riskejä erityisesti ohitustilanteissa. Pidemmällä pyörämatkoilla koettiin tarvetta selkeämmille ja turvallisemmille yhteyksille muun muassa Espooseen, Nummelaan, Veikkolaan sekä Siuntion Pikkalaan.



Liite 2. Pyöräliikenteen tavoiteverkon ja kävelyalueiden tarkennukset

Väylätyypin määrittää liikenneympäristö

Oikea ratkaisu oikeaan paikkaan -periaatteella rakennetussa liikenneympäristössä päästään niin turvallisuuden ja käytettävyyden kannalta tasapainoiseen olosuhteisiin. Tämä toteutuu silloin, kun väylän tehtävä, sen käyttö ja liikennejärjestelyt tukevat toisiaan ja ovat keskenään tasapainossa. Liikenneympäristö ja autoliikenteen vilkkaus ovat keskeisimmät pyöräväylätyypin valintaan vaikuttavat tekijät.

Pyöräliikenteen ratkaisu on riippuvainen liikenneympäristöstä ja erilainen eri liikenneympäristössä. Tavoitteena on, että samantyyppisessä liikenneympäristössä käytetään yhtenäisiä pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita- ja ratkaisuja, ja että ratkaisut ovat valtakunnallisesti yhdenmukaisia mm. yksisuuntaisten ja kaksisuuntaisten pyöräteiden suhteen. Esimerkiksi maanteiden varsille sopiva toispuoleinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ei ole toimiva ratkaisu etenkin tiiviisti rakennetussa ympäristössä.

Rakennettu alue jaotellaan Väyläviraston suunnitteluohjeessa kolmeen luokkaan: tiivisti rakennettu, väljästi rakennettu ja rauhallinen liikenneympäristö.

Neljäntenä luokkana on **rakentamaton ympäristö**, johon kuuluvat taajaman ulkopuoliset maantien varret ja yksityistiet. Maanteiden varsien kylät voivat olla väljästi rakennettua ympäristöä. Seudullisten pääreittien tyypillisimmät liikenneympäristöt ovat tiiviisti ja väljästi rakennettu ympäristö sekä rakentamaton ympäristö. Pieni osa seudullisista pääreiteistä sijoittuu rauhalliseen liikkumisympäristöön.

Seudullisilla ja alueellisilla pääreiteillä pyöräliikenteen järjestelyn valinnassa tulisi nojautua viereisen, Väyläviraston suunnitteluohjeen mukaisiin ratkaisuihin.

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4
Käytetään	5			
Käytetään yleensä	4			
Voidaan käyttää	3			
Ei yleensä käytetä	2			
Ei käytetä	1			

Liikenneympäristöt

Tiivistä rakennettu

- Sijaitsee keskusta-alueella
- Rakennukset ja pysäköintialueet rajaavat merkittävästi katutilaa, joka on rajallinen, eikä esimerkiksi viherkaistoja ole pyöräväylän ja tontin välissä.
- Risteystiheys on suuri ja kohteita sekä palveluita on paljon



Väljästi rakennettu

- Sijaitsee keskustan ulkopuolella tai pienemmissä keskustoissa myös keskusta-alueella.
- Myös asemakaava-alueen liikennealueet sekä kylät ja nauha-asutus kuuluvat tähän.
- Muodostuu yleensä päätien tai kokoojakadun varteen.
- Rakennukset ja pysäköintialueet eivät ole kiinni kadussa tai tiessä.
- Risteystiheys on pienehkö ja tilaa on enemmän kuin tiiviissä.



Rauhallinen

- Sisältää kaikki muut asemakaavoitetun alueen kadut ja tiet, kuten tonttikadut ja muut vähäliikenteiset tiet.
- Muodostavat laajempia kapeiden paikallisen liikenteen teiden kokonaisuuksia, joilla pyöräliikenne on järjestetty sekaliikenteenä.
- Auto- ja pyöräliikenteen nopeudet ovat lähellä toisiaan



Rakentamaton alue

- Taajaman ulkopuoliset tienvarret sekä yksityistiet.
- Jalankulku ja pyöräily on yleensä samalla väylällä.
- Liikennemäärä, nopeusrajoitus ja tien toiminnallinen luokka määräävät erottelun.



Erottelun tarve perustuu liikennemäärään ja tien luokitukseen

Pyörä- ja autoliikenteen erottelun tarve muodostuu yleensä autoliikenteen aiheuttamasta turvallisuusriskistä pyöräliikenteelle. Erottelun tarve määräytyy yleensä tien tai kadun nopeusrajoituksen, autoliikenteen määrän, toiminnallisen luokan ja pyöräliikenteen määrän perusteella. Rakennetun ja rakentamattoman alueen erottelutarvetta käsitellään eri kriteeristöillä. Rakennetulla alueella luokitus perustuu kuvan ylemmän taulukon mukaan katuluokan, nopeusrajoituksen ja ajoneuvojen liikennemäärän mukaan. Rakentamattomalla alueella katuluokan sijaan tarkastellaan tien toiminnallista luokkaa sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen määriä.

Perusperiaatteena on, että alemman luokan ja pienemmän liikennemäärän väylillä käytettävien ratkaisuiden määrä on laajempi kuin korkeasti liikennöidyillä ylemmän toiminnallisen luokan teillä. Erottelun tarpeeseen voidaan vaikuttaa aiemmin mainituilla muuttujilla. Pyöräliikenteen järjestelyitä ei esimerkiksi tarvitse muuttaa järeämmiksi, jos väylän liikennettä rauhoitetaan ohjaamalla autoliikennettä toiselle väylälle tai nopeusrajoitusta laskemalla.

Erottelun tarve voidaan nähdä myös kasvaneeksi, jos väylää käytetään esimerkiksi koulumatkoihin tai työpaikkaliikenteeseen, jolloin tarkastellaan seuraavaksi suurinta liikennemäärää.

Taulukko 4 Pyöräliikenteen erottelun tarve autoliikenteestä rakennetulla alueella.

Liikenne- määrä ajon./vrk	Tonttikatu		Kokoojakatu			Pääkatu tai -tie			
	≤ 30 km/h	≥ 40 km/h	≤ 30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h	≤ 40 km/h	50 km/h	60 km/h	≥ 70 km/h
< 1 000	ABEFH	ABEH	ABEFH	ABDEG	DEG *	ABDG	ADG	DG	G
1 000–3 000	ABEFH	ABDH	ABDEFGH	ADG	DG *	ADG	DG	DG	G
3 000–6 000	H, (kuten kokoo- jakatu)		DG	DG	DG *	DG	DG	DG	G
6 000–10 000	H, (kuten pää- katu tai -tie)		DG	DG	G	DG	G	G	G
> 10 000			DG	G	G	G	G	G	G

* Kylätietä ei yli 50 km/h nopeuteen. Pyöräkaistan käyttö mahdollinen 60 km/h.

Taulukko 5 Pyöräliikenteen erottelun tarve rakentamattomalla alueella.

Liikenne- määrä ajon./vrk	JK + PP / vrk	Valta- tai kantatie			Seututie			Yhdystiet ja yksityis- tiet		
		≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 70 km/h	≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 70 km/h	≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 70 km/h
< 1 500	< 100	CDG	CDG	CG	CDGH	CDGH	CG	ACDEGH	CDGH	CG
	≥ 100	CDG	CDG	CG	CDGH	CDGH	CG	ACDEGH	CDGH	CG
1 500–3 000	< 100	CDG	CDG	CG	CDG	CDG	CG	CDEGH	CDGH	CG
	≥ 100	CDG	CDG	CG	CDG	CDG	CG	CDEG	CDG	CG
3 000–6 000	< 100	CDG	CDG	CG	CDG	CDG	CG	CDG	CDG	CG
	≥ 100	G	G	G	G	G	G	G	G	G
5 000–10 000	< 100	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG
	≥ 100	G	G	G	G	G	G	G	G	G
> 10 000	< 100	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG
	≥ 100	G	G	G	G	G	G	G	G	G

Jos raskaan liikenteen osuus on yli 10 % KVL:stä, niin erottelutapa katsotaan seuraavaksi korkeammasta liikennemääräkategoriasta.

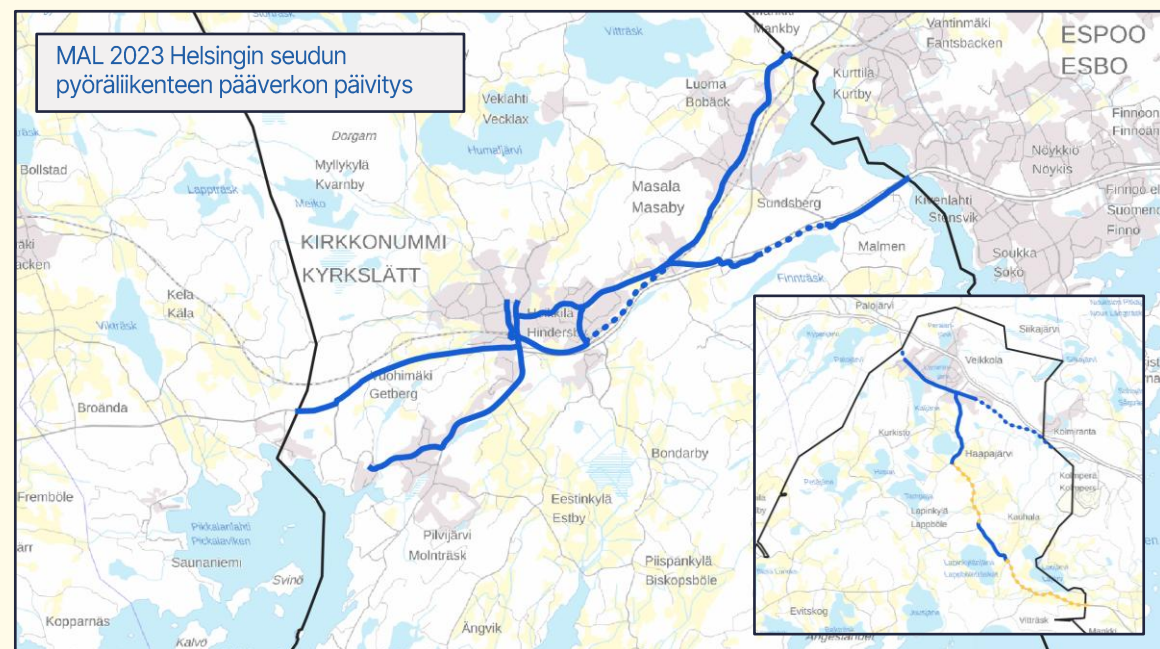
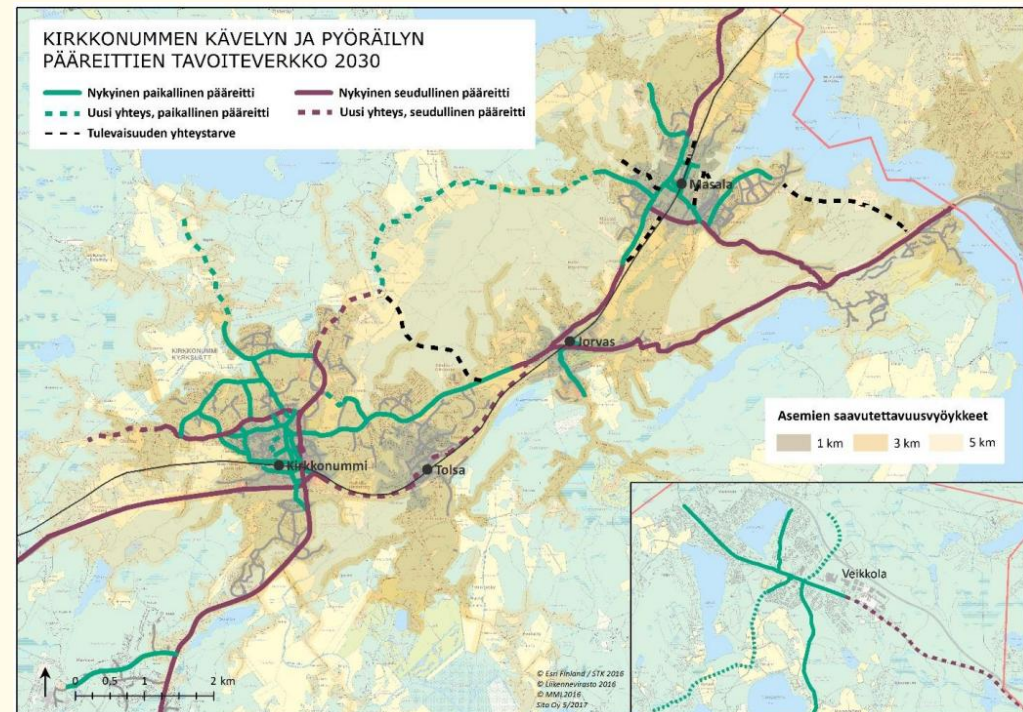
Taulukoissa 4 ja 5 on käytetty seuraavia kirjaimia kuvaamaan väylätyyppejä:

- A Sekaliikenne
- B 2-suuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä
- C Piennar
- D Pyöräkaista
- E Kylätie tai 2-1 -tie
- F Pyöräkatu
- G Pyörätie
- H Liikenteen rauhoittaminen

Aiemmat pyörä- liikenteen tavoite- verkkosuunnitelmat

Kirkkonummelle on tehty kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma vuonna 2017 ja tällöin laadittiin ensimmäistä kertaa kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko. Tavoiteverkko koostui paikallisista pääreiteistä ja seudullisista pääreiteistä. Tavoiteverkko toimi Kirkkonummen pyöräliikenteen kehityksen ohjenuorana kahdeksan vuotta. Nyt laaditussa työssä tehdyn uuden pyöräliikenteen tavoiteverkon pohjana käytettiin vuonna 2017 määritettyä tavoiteverkkoa.

MAL-suunnitelman 2023 yhteydessä päivitettiin Helsingin seudun pyöräilyn pääverkko myös Kirkkonummella. Oikealla esitettyssä alemmassa kartassa on sinisellä kuvattu seudullinen pääverkko, sinisellä katkoviivalla rakennettava verkko ja keltaisella mahdolliset tulevaisuuden yhteystarpeet. Kirkkonummelle muodostuu vahva itä-länsisuuntainen seudullinen käytävä Espoosta Masalan ja kuntakeskuksen kautta Siuntion ja Kantvikin suuntaan sekä tavoitteellisesti Espoosta Veikkolan läpi Vihdin Nummelaan.



Jalankulun suunnitteluohje

Väyläviraston vuonna 2022 laatima jalankulun suunnitteluohje (Väyläviraston ohjeita 34/2022) ottaa kantaa jalankulkuympäristöihin, jalankulun verkkoon, erilaisiin väylätyyppeihin ja muihin jalankulun alueisiin kuten toreihin tai puistoihin, tien tai kadun ylitysjärjestelyihin, matkaketjuihin, liikenteen ohjaukseen, kunnossapitoon ja esteettömyyteen. Ohjeessa on esitetty suositeltuja toteutustapoja erilaisiin ympäristöihin. Se on tarkoitettu käytettäväksi maanteilla, mutta soveltuu myös kaupunkien ja kuntien jalankulun suunnitteluun taajamissa ja niiden ulkopuolella.

Kirkkonummella lähes kaikki jalankulun ja pyöräliikenteen väylät on toteutettu yhdistettyinä väylinä. Jalankulun suunnitteluohjeen mukaan kyseessä on hyvin harvoin suositeltu ratkaisu. Jalankululle varattu tila tulisi suurimmassa osassa rakennettua taajama-alueella olla erillinen muista kulkumuodoista. Jalkakäytävät, kävelykadut ja pyöräkadut ovat rakennetuilla taajama-alueilla suositeltuja ratkaisuja. Yhdistetyt väylät soveltuvat lähinnä rauhallisille viheralueille ja taajaman ulkopuolisille alueille.

Jalankulun suunnitteluohjeen noudattamista mahdollisuuksien mukaan usein edellytetään esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman valtionavustushankkeissa, jotta suunnitteluratkaisuille voidaan myöntää valtionavustusta. Myös Kirkkonummen kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeissa suositellaan Väyläviraston suunnitteluohjeen hyödyntämistä uusissa hankkeissa aina, kun se on vain mahdollista. Aiemmin tehdyt valinnat, tonttien rajat, kiinteät esteet tai kaavarajat voivat kuitenkin joskus estää toivottavien toteutustapojen käyttöä. Tällöin pitäisi kuitenkin tähdätä sellaiseen toteutustapaan, joka mahdollisimman hyvin vastaa suunnitteluohjeen henkeä.

		Jalkakäytävä	Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	Pihakatu	Kävelykatu	Sekaliikenneväylä	Piennar	Kylätie	2-1 -tie	Pyöräkatu	
Rakennettu alue taajamassa	Erittäin tiivis alue		1	4	2	1	3	4	4	2	1
	Tiivis alue	Kaupunkikeskustan reuna-alue	1	4	2	1	3	4	4	2	1
		Alue- tai paikalliskeskus	1	3	2	1	3	4	4	2	1
		Muu keskittymä	1	3	2	1	3	4	4	2	1
	Väljä alue		1	2	2	3	3	2	4	1	2
	Rauhallinen alue	Asuin- tai työpaikka-alue	2	3	1	3	2	4	2	2	1
		Viheralue	2	1	4	4	4	4	4	4	4
Rakennettu alue taajaman ulkopuolella		2	1	3	4	1	1	1	2	3	
Rakentamaton alue		3	2	4	4	1	1	3	3	3	
Käytetään yleensä											1
Ohjeen mukainen ratkaisu, mutta voidaan erityisestä syystä tehdä toisinkin.											
Voidaan käyttää											2
Harkinnan varainen ratkaisu.											
Ei yleensä käytetä											3
Tavanomaisen ratkaisun vastakkainen ratkaisu, jota ei yleensä käytetä, mutta käyttöä ei ole kielletty. Edellyttää erityistä perusteltua syytä.											
Ei käytetä											4
Ohjeessa kielletty ratkaisu, jota ei saa käyttää.											

Kävelyn perustaso

Perustasolla on elävää arkiympäristöä, ei vain teknisiä ratkaisuja.

Kävelyn perustaso muodostaa kävelyverkoston laajimman osan eli alueet, joilla varmistetaan kävelyn kohtuullinen laatu ja sujuvuus arjen tarpeisiin. Tavoitteena ei ole tehdä laajoja muutoksia perustason kävelyolosuhteisiin, vaan turvata liikkumisen mahdollisuudet ja kohdentaa toimenpiteitä sinne, missä ne parhaiten tukevat turvallista ja saavutettavaa arkiympäristöä.

Oikealla esitetty lista on suuntaa-antava esimerkki siitä, miten alueen olosuhteita voidaan parantaa. Perustaso on laaja ja monimuotoinen aluetyyppi, jossa ratkaisujen taso vaihtelee alueen sisällä. Kaikkialla ei tarvita samoja toimia, ja tärkeintä on tunnistaa paikat, joissa kävelyn perusedellytyksiä on vahvistettava.

Käytetyimmillä yhteyksillä ja liikenteen solmukohdissa (esim. koulureitit, joukkoliikenteen pysäkit, paikalliset palvelut) voidaan tavoitella korkeampaa laatua, kun taas hiljaisemmillä asuinkaduilla riittää toimiva ja turvallinen perusratkaisu.

Katu ympäristön rakenne ja maankäyttö:

- Jalankulun yhteyskatkojen kartoitus ja poistaminen.
- Asemakaavoihin pihakatu- ja jalankulkuvyöhykemerkinnät uusille asuinalueille.
- Koulu- ja työmatkareitit kaavoituksen ja liikennesuunnittelun yhteinen prioriteetti.
- Sijoitetaan kalusteet ja liikennealueet siten, etteivät ne estä kävelyvirtoja.

Katuelämä ja viihtyisyys

- Penkit ja roska-astiat tasaisin välein; yhtenäinen kalustemalli.
- Riittävä valaistus yhtenäisellä pylväs- ja valaisinsarjalla.
- Katuvihreä: puut tai pensasistutukset, suojaavat myös kadun meteliä.

Hallinta ja ylläpito

- Kävelyreittien kunnossapitokartta: prioriteettialueet ja vastuutahot.
- Säännölliset esteettömyyskartoitukset.
- Talvikunnossapidon laadun seuranta.

Katutekniset ratkaisut

- Käytetään yksinkertaista, yhtenäistä pinnoitemateriaalia ja reunaratkaisua koko reitillä.
- Lisätään yhtenäiset reunakivet ja madalletut suojatiet esteettömyyden periaatteiden mukaisesti.
- Valaistut pääreitit
- Hulevesien hallinta ja läpäisevät pintaratkaisut uusilla kaduilla.
- Liikenteen rauhoittaminen: hidasteet, kavennukset, selkeät ylitykset, läpiajon hillintä.
- Huolehditaan lumenpoiston ja liukkaudentorjunnan yhtenäisistä standardeista.

Keskeiset kävelyalueet

Ihmiset kävelevät siellä, missä on elämää. Reitit eivät vain yhdistä paikkoja – ne synnyttävät niitä.

Keskeiset kävelyalueet muodostavat kunnan kävelyverkon avainalueet ja -reitit, jotka yhdistävät tärkeimmät palvelut, joukkoliikenteen solmukohdat ja keskeiset julkiset tilat. Tällä tasolla painopiste on kävelyn sujuvuudessa, laadussa ja viihtyisyydessä.

Tavoitteena on, että kävely on paitsi turvallista ja esteetöntä myös selkeää, houkuttelevaa ja loogista. Keskeisillä alueilla muotoilun merkitys kasvaa: materiaalit, valaistus ja kalusteet voivat toimia identiteettiä vahvistavina elementteinä. Näillä alueilla ihmisvirrat ovat suurempia, ja ratkaisuissa huomioidaan eri käyttäjäryhmien tarpeet samanaikaisesti. Lasten, iäkkäiden, työmatkalaisten ja pyöräilijöiden rytmit limittyvät toisiinsa.

Katu ympäristön rakenne ja maankäyttö:

- Määritellään pääkulkureittien runkoverkko (keskustasta palveluihin ja joukkoliikenteeseen). Yhteysverkko linkittää koulut, kaupat, terveyspalvelut ja pysäkit, joiden saavutettavuutta priorisoidaan tällä tasolla.
- Reittien solmukohtiin varataan aukio- ja levähdystiloja kaavoissa.
- Täydennysrakentamista ohjataan reittien varteen: aktiivinen katutaso.
- Uusissa kaavoissa kadut ja korttelit rakennetaan kävelijän rytmin mukaan, näkymät vaihtelevat nopeasti, reiteillä jotain ”kiinnostavaa” tasaisin väliajoin.

Katuelämä ja viihtyisyys

- Valaistuksen, kalusteiden ja istutusten sarja yhtenäinen reitin varrella. Kunnan tai alueen näköiset kalusteet.
- Liikenteen solmukohtien aukio- ja levähdystiloissa suojat sateelta ja auringolta, penkit, valaistus, katuvihreää.
- Paikallista identiteettiä: historiaa, taide-elementtejä, kylätunnuksia.
- Reittien varrella pienet taskuaukiot tai kohtaamispaikat.
- Koulureiteillä pienet taide- ja leikkielementit, maalaukset, väriraidat.
- Melutasot huomioidaan suunnittelussa.

Hallinta ja ylläpito

- Keskeisten reittien kunnossapito parasta luokkaa.
- Vuotuinen kuntokierros ja huoltokalenteri. Katujen tarkastelu myös viihtyisyyden ja turvallisuudentunteen perusteella.
- Katuvalaistuksen energiatehokkuuden seuranta.

Katutekniset ratkaisut

- Kävelyväylät ≥ 3 m leveitä, pinnoitteena väribetoni tai sileä asfaltti.
- Reunoihin kontrastikiviraidat ja vedenohjaus.
- Jalankulkuväylät eroteltuna muista kulkumuodoista.
- Liikenteen rauhoittaminen liittymissä (korotukset, materiaalivaihdokset).
- Hulevesiratkaisut näkyväksi osaksi katua (aukko- ja koururakenteet).
- Tasainen valaistusreitti, lämpimän sävyinen valo.

Huipputason kävelyalueet

Huipputason tavoitteena on saada ihmiset viipyilemään – kävelyllä ei tarvitse olla määränpäättä.

Huipputasolla kävely ei ole vain liikkumista, vaan osa urbaanin elämän kokemusta ja identiteettiä. Huipputasolla esteettisyyden ja paikan hengen merkitys korostuvat: tilan mittakaava, materiaalit, valaistus, äänimaisema ja toimet luovat tunnelman, joka houkuttelee viipymään. Toimenpiteet suunnitellaan aina ihmisen mittakaavasta käsin: missä istutaan, mistä katsotaan, miten tila elää eri vuorokauden- ja vuodenaikoina. Huipputason alueet ovat samalla keskusten käyntikortteja, joissa kävely-ympäristön laatu kertoo koko keskuksen identiteetistä ja arvomaailmasta. Huipputasolla on myös sykkivää ja elävää kulttuurielämää, tapahtumia, musiikkia ja festareita.

Huipputason kehittäminen ei kuitenkaan synny pelkästään kunnan omilla toimilla. Sen toteutuminen edellyttää laajempaa yhteistyömallia: alueen yrityksiä, kiinteistönomistajia, tapahtumajärjestäjiä, joukkoliikennetoimijoita ja asukkaita tarvitaan mukaan ylläpitoon, ohjelmointiin ja tilojen elävöittämiseen. Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus voi varmistaa, että tilat pysyvät houkuttelevina ja aktiivisina myös pitkällä aikavälillä.

Katu ympäristön rakenne ja maankäyttö:

- Asemakaavoissa jalankulkualueet ja oleskeluaukioiden varaukset.
- Muutetaan valitut kadut kävelypainotteisiksi, joissa ajoneuvo- tai moottoriajoneuvoliikenne on toissijaista, kävelyllä alisteista tai jopa kokonaan estetty.
- Kadun varrella aktiiviset julkisivut: liiketilat, terassit, kulttuuritoiminnot.
- Yhteys viherrakenteisiin ja virkistysreitteihin jatkuu saumatta.
- Joukkoliikennepysäkkien saavutettavuuden ja laadun priorisointi.
- Keskustan tiiviys luodaan toiminnallisella rytmillä, virikkeitä oltava tiheästi.
- Suunnittelua ohjaa ihmisen mittakaava.

Katuelämä ja viihtyisyys

- Terassialueiden ja jalankulkuvyöhykkeiden yhteensovitus.
- Viherrakenteet: katupuut, perennakaistat, istutusaltaat.
- Ympäri vuotisesti kiinnostava ja viihtyisä tila.
- Valotaide, taideteokset, vesielementit ja kausivalaistus.
- Opastegrafiikka ja brändi-ilme koko keskustaan.
- Tapahtumatilat, pop-up-alueet, esiintymiskorokkeet.

Hallinta ja ylläpito

- Aktiivinen puhtaanapito ja kunnossapito.
- Kalusteiden ja valaistuksen kunnossapitosopimus.
- Tapahtumakalenteri ja lupaprosessien yksinkertaistus.
- Katualueiden hallintamalli.
- Yrittäjien aktivointi ja yhteistyö kadun kehityksessä ja ylläpidossa. Kadun laatu on myös heidän etunsa.
- Yhteistyö joukkoliikennetoimijoiden kanssa: saavutettavuus avainasemassa.

Katutekniset ratkaisut

- Luonnonkivipinnoitteet, laadukas betonilaatta tai kivetyt.
- Kaikki vyöhykkeet samaa tasoa, jalankulkija etusijalla. Kulku sujuvaa erilaisista liikkumis- ja toimintarajoitteista huolimatta.
- Hulevedet osana estetiikkaa (pintaurat, sadepuutarhat).
- Tunnelmaa luova ja persoonallinen valaistus
- Kalusteet, pylvää, roska-astiat ja istutusaltaat samaa muotokieltä.

Merkittävät virkistysreitit

Virkistysreitit ovat kiinteä osa kävelyverkostoa, jossa arjen palvelut ja tarpeet limittyvät luonnonläheisyyden kanssa

Merkittävien virkistysreittien kehittämisessä korostuu kokemus, rytmi ja moniaistisuus. Tavoitteena on mahdollistaa eri-ikäisille asukkaille ja vierailijoille pysähtyminen, katselu ja hiljaisuus. Virkistysreitit voivat olla hyvin erilaisia luonteeltaan. Ne voivat olla puistojen läpi kulkevia promenadeja, rantareittejä, metsäpolkuja tai kuntoratoja, jotka houkuttelevat arjen liikkumiseen ja yhteyteen luonnon kanssa.

Reittien elämyksellisyyttä ja tunnistettavuutta voidaan vahvistaa esimerkiksi kiinnittämällä huomiota reitin valaistukseen, kalusteisiin ja näkymiin. Eri tavoin aukeavat kauniit maisemat ja näkymät tekevät reiteistä helposti tunnistettavia, mikä parantaa käyttäjien kokemusta ja paikan identiteettiä. Reittien suunnittelussa huomioidaan myös ääni- ja tilamaisemat. Tuulen, veden, linnuston ja kasvillisuuden äänet voivat muodostaa vastapainon liikenteen huminalle ja tukea kaupunkiluonnon kokemista.

Virkistyskohteissa edetään yleensä luonnon ja maisemien ehdoilla. Täysin esteettömiä reittejä ei ole usein mahdollista toteuttaa, mutta liikkumis- ja toimintarajoitteisten mahdollisuutta nauttia virkistysreiteistä voidaan helpottaa kuitenkin käsijohteilla, luiskilla, talvihoidolla ja vaihtoehtoisten reittien toteutuksella resurssien puitteissa.

Reittiympäristön rakenne ja maankäyttö:

- Reittien linjaus osaksi viherverkkoa ja ekologisia yhteyksiä.
- Kaavoituksessa esitetään viheryhteyksiä ja rantareittejä.
- Autojen ja pyörien pysäköintipaikat ja joukkoliikennepysäkit tärkeimpien virkistysalueiden sisäänkäyntien tuntumaan.
- Reittien kytkentä muihin pyöräliikenteen pääreitteihin ja kävelyalueisiin.

Viihtyisyys

- Opasteet ja kartat yhtenäistä ja helposti ymmärrettävää tyyliä.
- Levähdyspaikat: penkit, katokset, maisemalliset oleskelutasanteet. Nämä voivat olla myös täysin luonnonmukaisia paikkoja.
- Luontotaide ja tarinallistaminen (lintupolut, kulttuuripolut, lapsille suunnatut reitit).
- Ympäristöön soveltuva valaistus tärkeimmille reiteille. Vältetään kuitenkin valosaastetta!

Hallinta ja ylläpito

- Reittien säännölliset kuntotarkastukset.
- Esteettömien reittien toteutus ja talvikunnossapito tapauskohtaisesti.
- Käyttäjäpalautteen jatkuva keruu (esim. QR-koodit opasteissa tai kalusteissa).
- Vastuunjako ja yhteistyö paikallisten luonto-, metsä- tai retkeily-yhdistysten kanssa.

Reittitekniset ratkaisut

- Luonnonmukaiset pinnoitteet (murske, sora, pitkospuut).
- Valaistus tärkeimmillä osuuksilla; reuna-alueet ilman valaistusta.
- Sillat, portaat ja levähdyspaikat esteettömyys huomioiden.
- Roska-astiat ja levähdysalueet tasaisin välein.
- Hulevesien huomiointi reittien varsilla (ojat, kosteikot).
- Reittien varrella ”hiljaisia vyöhykkeitä” ilman valaistusta ja rakennelmia.
- Esteettömyys huomioitava valikoiduilla reiteillä.

Liite 3. Toimenpiteiden tavoitteet ja tarkennettu alustava toimenpidepalettiehd otus

Resurssit ja yhteistyö

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
1. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön koordinointi ja resurssien osoittaminen Tavoite: Kestävä liikkuminen edellyttää resursointia yhteisten tavoitteiden eteen ja johdonmukaista toimeenpanoa kaikilla toimialoilla. a) Varataan uusi henkilöresurssi ja nimetään kuntaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä vastaava henkilö (koordinaattori), jolle osoitetaan vähintään 0,4 htv työpanos. Koordinaattorin tehtävä on uusi vakanssi, jolla on muitakin liikenneosaamisalueeseen liittyviä tehtäviä. Resurssi on aivan keskeinen koko edistämishjelman toteuttamisessa ja edistämistyön tavoitteiden onnistumisessa. b) Perustetaan kävelyä ja pyöräilyä edistävä poikkihallinnollinen ohjausryhmä, jota vetää nimetty koordinaattori. c) Varataan henkilöstökulujen lisäksi talousarvion käyttötalouspuolelle vähintään 30 000 €/vuosi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Resurssitarpeet arvioidaan ja päivitetään vuosittain talousarvioprosessin yhteydessä. Esitetty resurssi ei sisällä investointitarpeita. d) Koordinaattori viestii aktiivisesti valtion ja EU:n sekä erilaisten hankerahoitusten mahdollistamista rahoituksista ja avustuksista tarvittaville henkilöille. Haetaan yhteisesti avustuksia ja rahoituksia. e) Koordinaattori laatii toimintaa konkretisoivan vuosikellon, jolla ohjataan toimenpiteiden toteutusta, viestintää ja vastuuta. Vuosikellon avulla kävelyn ja pyöräilyn toimia saadaan kohdennettua eri kohderyhmille ympäri vuoden ja suunniteltua tulevia vaiheita ennakoon. Vuosikellossa kuvataan erityisesti liikkumistottumuksia ja -kulttuuria edistäviä toimenpiteitä. Koordinaattori voi toteuttaa myös kuntalaisille suunnattuja kyselyjä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista.	Kuntakehityksen toimiala Yhteiset palvelut
2. Henkilöstön ja luottamushenkilöiden ymmärryksen, osaamisen ja sitoutumisen lisääminen Tavoite: Henkilöstö ymmärtää kävelyn ja pyöräilyn edistämisen merkityksen ja omat vaikutusmahdollisuutensa. Henkilöstö ja luottamushenkilöt ovat sitoutuneita kävelyn ja pyöräilyn tavoitteisiin. a) Koordinaattori esittelee edistämishjelmää eri päätöksentekoeleimille valtuustokausittain, millä varmistetaan luottamushenkilöiden sitoutuminen ohjelman tavoitteisiin. b) Koordinaattori esittelee edistämishjelman eri toimialojen johtoryhmille ja tarvittaessa muille palvelualueille ja tiedottaa sen edistymisestä tarpeen mukaan. c) Koordinaattori tiedottaa henkilöstöä edistämishjelman tavoitteista ja toimenpiteistä sen valmistumisen jälkeen. d) Koordinaattori kartoittaa henkilöstön osaamista, koulutustarpeita ja vaikutusmahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi kohdennetulla kyselyllä. Kysely kohdennetaan erityisesti keskeisille asiantuntijoille: kaavoittajat, suunnittelijat, tilapalvelut, kunnossapitäjät, työmaavalvojat ja luvitushenkilöstö. Toistetaan kysely säännöllisesti, esim. 4 v välein. e) Korjataan mahdollista osaamisvajetta kurseilla tai täydennyskoulutuksilla. Koordinaattori selvittää kurssien ja koulutusten toteuttajatahoja. Kurssien lisäksi voidaan toteuttaa yhteisiä työpajoja, joilla voidaan parantaa eri toimintojen vaikutusta toisiinsa (esim. kaavoituksen vaikutukset kunnossapitoon).	Yhteiset palvelut Kuntakehityksen toimiala Sivistyksen toimiala

Resurssit ja yhteistyö

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
3. Kävelyn ja pyöräiliikenteen integrointi maankäytön ja palveluverkkojen suunnitteluun Tavoite: Kävelyn ja pyöräilyn suosion kannalta ratkaisevaa on, että ihmisillä on syy valita nämä kulkutavat. Nykyistä tiiviimpi ja monipuolisempi maankäyttö ja palveluverkko mahdollistavat arjen matkojen tekemisen kävellen ja pyörällä. Kävelyn ja pyöräilyn vahvistaminen edellyttää, että ne huomioidaan johdonmukaisesti kaikissa maankäytön suunnittelun ja toteutuksen vaiheissa. Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittyy edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia: a) Määritellään kaavamääräykset ja sitovat vähimmäistasot yleis- ja asemakaavoihin kävelyalueille ja pyöräiliikenteen tavoiteverkolle. Otetaan sovitut toimintatavat käyttöön maankäytön suunnittelussa. b) Kaavahankkeissa priorisoidaan kävely ja pyöräily, etenkin kävelyalueiden ja pyöräiliikenteen pääverkon ratkaisut. Priorisoinnissa on huomioitava kulkutapojen turvallisuus, esteettömyys ja suoraviivaisuus. c) Ensisijaisena tavoitteena on uusien palvelujen ja täydennysrakentamisen sijoittaminen huipputasen alueille ja keskeisille kävelyalueille. Muut ratkaisut tulee perustella huolellisesti. d) Edellytetään, että merkittävässä kaava- ja palveluverkkoratkaisuissa arvioidaan vaikutukset kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuuteen ennen päätöksentekoa.	Kuntakehityksen toimiala
4. Kokeilukulttuurin vahvistaminen Tavoite: Kehittämistyön uskottavuus ja vaikuttavuus syntyvät näkyvistä tuloksista. Nopeat kokeilut ja konkreettiset toimenpiteet auttavat havainnollistamaan tavoitetilaa ja luovat positiivista liikehdintää heti alkuvaiheessa. Kokeiluista opitaan ja tehdään tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä. Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittyy edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia: a) Kunta toteuttaa edistämishjelman toimikauden aikana omia kävely- ja pyöräilykokeilujaan (esim. väliaikaiset pyöräkaistat, koulukadut, jalankulkualueiden laajennukset, nopeuskokeilut). Kokeiluita pyritään toteuttamaan säännöllisesti. Koordinaattori on keskeisessä roolissa kokeilumahdollisuuksien kartoittamisessa ja niiden edistämisessä. b) Kehitetään kevyt kokeilumalli, jonka kautta asukkaat, yrittäjät, koulut ja järjestöt voivat ehdottaa ja toteuttaa kävelyn ja pyöräilyyn liittyviä kokeiluja. Kunta tukee kokeiluja lupien, tilapäisten liikennejärjestelyjen, turvallisuusarvioinnin ja asiantuntija-avun kautta. Koordinaattori on keskeisessä roolissa kokeilujen ja niiden palautteiden organisoimisessa. c) Koordinaattori kerää kokeiluista palautetta ja osallistuu niiden vaikutusten arvioimiseen. Toimivat ratkaisut viedään osaksi pysyvää suunnittelua.	Kuntakehityksen toimiala Yhteiset palvelut Sivistyksen toimiala

Olosuhteet ja ympäristö

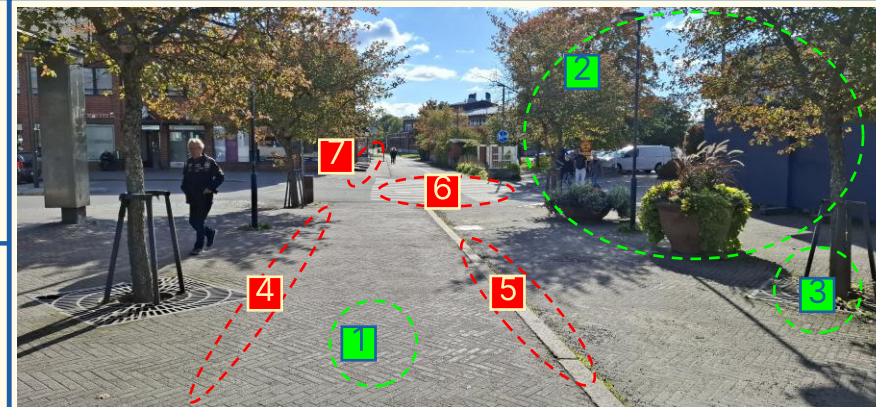
TOIMENPIDE	VASTUUTAHO
5. Kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden päivittäminen ja priorisoinnin menetelmät Tavoite: Mahdollistetaan selkeät, laadukkaat ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn reitit yhtenäisillä toteutustavoilla. Reittien laatutasoa nostetaan ensisijaisesti käytetyimmillä tai tavoitteellisesta laatutasosta kauimpana olevilla yhteyksillä mahdollisimman suuren hyödyn saavuttamiseksi. Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittyy edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia: a) Tarkistetaan ajoittain ohjelmakauden aikana kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin suunnitteluperiaatteet valtakunnallisten ohjeiden mallia noudatellen. Suunnitteluperiaatteissa korostetaan esteettömyyttä, turvallisuutta sekä liikkumisen sujuvuutta ja ympärivuotisuutta. Kävelyn osalta työhön kytkeytyy myös kävelyn ohjeistuskokonaisuus (TP 7 d), jolla tarkennetaan erityisesti houkuttelevuutta lisääviä tekijöitä. b) Priorisoidaan koko pyöräilyn pääverkko yhtenäisillä laatukriteereillä. Alustava priorisointi on esitetty seuraavilla sivuilla. c) Tunnistetaan ja arvioidaan kaikki kriittiset liittymät kävelyn ja pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmasta. Hyödynnetään tunnistamiseen myös mahdollisia koulureittianalyysia (ks. TP 12 c). d) Priorisoidaan kävelyn kannalta keskeiset alueet kuten aukiot, torit, kävelykadut tai vastaavat ympäristöt. Huomioidaan erityisesti lasten, iäkkäiden ja muiden erityisryhmien käyttämät palvelut sekä muut kuin liikennetekniset näkökulmat (elinvoima, viherrakenne, oleskelu, taide jne.). Alustava priorisointi on esitetty jäljempänä.	Kuntakehityksen toimiala
6. Pyöräliikenteen väylien jakaminen hankeosiin ja niiden suunnitelmallinen toteutus Tavoite: Muodostetaan turvallinen ja toimiva pyöräilyväylien verkosto, joka yhdistää keskusten tärkeimmät toiminnot asutuksen kanssa. Varmistetaan, että infrastruktuurin parantaminen tapahtuu suunnitelmallisesti, resursoidusti ja tehokkaasti. Tavoitellaan pitkäaikaisia ja konkreettisia parannuksia pyöräily-ympäristöön, joka hyödyttää myös kävelijöitä. Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittyy edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia: a) Laaditaan esitys pyöräliikenteen tavoiteverkon jakamiseksi hankeosiin, jotka ovat kunnan määrärahojen ja henkilöresurssien puitteissa toteutettavissa investointijakson aikana (esim. vuosittain). Alustava jako hankeosiin on esitetty jäljempänä. b) Laaditaan pyöräliikenteen seurantaohjelma, jossa esitetään keskeiset paikat laskentapisteille sekä laskentojen aikataulu ja toteutustapa. Toteutetaan laskennat säännöllisesti määrävuosina tai tavoitteellisesti vuosittain resurssien puitteissa. c) Määritetään kunnalle kävelyn ja pyöräilyn erillisille investoinneille määräraha osaksi talousarviota. Tämän suuruudeksi esitetään alustavasti 500 000 – 1 milj. € keskimäärin vuodessa. Kyseessä on pidemmän aikavälin keskiarvo, joka voi vaihdella vuosittain tilanteen mukaan. Tämä määräraha on erillinen muista saneeraus- tai uudisrakennuskohteista. d) Laaditaan usean vuoden investointisuunnitelma hankeosien toteuttamiseksi. Investointisuunnitelmassa huomioidaan priorisoitu hankeosalista, mutta myös muut saneeraus- ja uudisrakennuskohteet voivat vaikuttaa toteutusjärjestykseen. e) Laaditaan hankeosille hankelistaukset, joissa esitetään tarkentavat suunnittelutarpeet ja toimenpiteet kullekin hankeosalle. Alustava toimenpidelista on esitetty ohjelman liitteenä. f) Toteutetaan investointisuunnitelmaa vuosittain talousarvioon esitetyn määrärahan puitteissa, mutta myös osana muita saneeraus- ja uudisrakennuskohteita. Tavoitteena on saada 90 prosenttia pääverkosta ja 70 prosenttia alueverkosta määritellyn laatutason puitteisiin ohjelmakauden loppuun mennessä. Haasteena laatukriteereiden saavuttamisessa on asemakaavoissa varatun katutilan rajallisuus ja olemassa olevien kiinteistöjen rajoittama tila. Kaikkia pääreittien kohteita ei pystytä toteuttamaan riittävän laadukkaasti tilan ahtauden vuoksi. g) Varmistetaan, että kaikkien uusien ja peruskorjattavien kävely- ja pyöräilyväylien suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan suunnitteluperiaatteet. Poikkeamat periaatteista pitää aina perustella huolellisesti.	Kuntakehityksen toimiala

7. Kävely-ympäristön esteettömyyden ja houkuttelevuuden systemaattinen parantaminen

Tavoite: Luodaan yhtenäistä, laadukasta ja tunnistettavaa kävely-ympäristöä, joka tukee sujuvaa, turvallista ja miellyttävää liikkumista kaikkina vuodenaikoina. Toteutetaan erilaisia toimenpiteitä, jotka tukevat viihtyisän, houkuttelevan ja esteettömän kävely-ympäristön luomista.

Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittäyty edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia:

- Alennetaan nopeusrajoituksia etenkin asuinalueilla sekä huipputasen ja keskeisillä kävelyalueilla. Nopeusrajoitusten tukemiseksi kartoitetaan tärkeimmät kohteet, joissa voidaan hyödyntää liikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä. Tällaisia ovat mm. korotetut risteysalueet tai suojatiet, muut hidasteet, läpikulun rajoittaminen ja automaattinen kameravalvonta.
- Laaditaan kävely- ja pyöräteiden pääverkon opastus- ja viitoitus suunnitelma, jota aletaan toteuttaa systemaattisesti vuosittain. Opasteilla johdatetaan etenkin joukkoliikenteen, julkisten ja kaupallisten palveluiden sekä virkistys-, luonto- tai matkailukohteiden äärelle.
- Laaditaan rajatuille alueille kävelyalueiden sisällä esteettömyyskartoituksia, joilla tunnistetaan ongelmallisia kohteita. Laaditaan näiden pohjalta parantamissuosituksia mm. luiskien, käsijohteiden, levähdyspaikkojen, reunatukien, esteettömän pysäköinnin, kontrastien, visuaalisen opastavuuden ja muiden asioiden parantamiseksi niin kunnan kuin yksityisten alueille.
- Hyödynnetään ja kehitetään nykyisiä rakentamistapaohjeistuksia kunnassa tai vaihtoehtoisesti laaditaan eri kävelyalueiden toiminnalliset ja visuaaliset periaatteet kokoava muotoilu-ohjeistus. Ohjeessa esitetään periaatteet kasvillisuuden, materiaalien, valaistuksen, katukalusteiden, taiteen, vesielementtien, tapahtumatekniikan ja muiden kävely-ympäristöä elävöittävien toimintojen toteutustavoista kävelyalueiden liikkumisympäristöissä. Ohjeessa hyödynnetään moniammatillisesti liikennesuunnittelun lisäksi maisema- ja vihersuunnittelun asiantuntijoita.
- Suunnitellaan ja toteutetaan toimenpiteessä 5 d) esitettyjä kävelykohteita eri kävelyalueiden sisällä kävelyn kehittämisen ohjeistusta hyödyntäen. Samalla korjataan esteettömyyskartoituksissa havaittuja ongelmia. Toimenpiteellä luodaan elävää ja kiinnostavaa ympäristöä sekä parannetaan liikkujien tasavertaisuutta systemaattisesti vuosittain.



Hyvin toteutettuja ratkaisuja

- Pintamateriaali erottaa kävelyalueen selkeästi muusta ympäristöstä.
- Yhtenäinen visuaalinen ilme syntyy toistuvista elementeistä kuten valaisimista, istutuksista ja yhtenäisestä ilmeestä.
- Hulevesiratkaisut on integroitu luontevasti katuvihreään ja reunan rakenteisiin.

Puutteellisia ratkaisuja ja kehittämistarpeita

- Roskakorien ja penkkien vähäinen määrä heikentää viihtyisyyttä ja rajaa alueen pelkäsi läpikulkureitiksi.
- Keskellä väylää kulkeva reunatuki katkaisee tilan ja reitin jatkuvuuden, heikentää esteettömyyttä sekä vaikeuttaa kunnossapitoa.
- Jatkuvuus on katkonainen – korotettujen suojateiden ja yhtenäisten ratkaisujen puute heikentää kävelijän asemaa.
- Julkisen tilan vähäinen aktiivinen käyttö ja palveluiden puuttuminen kadulta tekevät ympäristöstä yksitoikkoisen ja epäkiinnostavan.

8. Kunnossapidon resursointi ja menetelmien kehitys

Tavoite: Varmistetaan että kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri pysyy turvallisena, toimivana ja houkuttelevana käyttäjille keliolosuhteista riippumatta. Panostetaan keskeisten reittien talvihoitoon (mm. lumenpoisto, liukkaudentorjunta, polanteenpoisto) sekä väylien kunnan systemaattiseen parantamiseen.

Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittänyt edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia:

- Kartoitetaan kunnossapidon nykyiset resurssit, toimintamallit, urakkasopimukset ja henkilöstön koulutustarpeet sekä palautteen perusteella keskeiset kipupisteet, jotta voidaan tunnistaa mahdollisimman selkeästi kehityskohteet ja parantamistarpeet.
- Päivitetään kävelyalueiden ja pyöräiliikenteen tavoiteverkon kunnossapidon laatukriteerit ja vasteajat siten, että palvelutaso on suoraan sidottu alueen tai väylän merkitykseen. Esimerkiksi pyöräiliikenteen pääreiteillä kunnossapidon vaatimusten tulee olla tiukemmat kuin paikallisreiteillä.
- Päivitetään urakkasopimuksia kävely- ja pyöräilyn uusien laatukriteereiden mukaisiksi urakkakauden vaihtuessa. Huomioidaan sopimuksissa myös bonus- tai sanktiokäytännöt sekä käytettävä kalusto. Varaudutaan urakkasopimuksissa monimuotoisiin talviin.
- Päivitetään kunnossapidon resurssit riittävälle tasolle siten, että pyöräiliikenteen tavoiteverkon ja kävelyalueiden ylläpitäminen sekä käsityötä vaativien erityiskohteiden kuten pyöräpysäköinnin ja pysäkkien parantaminen on kriteerien mukaista. Huomioidaan määrärahoissa myös väylien kunnan parantaminen systemaattisesti sekä erityisesti pyöräteiden ja kävelyalueiden korjaustarpeet vaarallisiksi todettavissa kuntopuutteissa (reiät, railot tai sortumat).
- Ohjataan riittävästi henkilöresursseja myös urakoiden valvontaan ja yhteistyöhön eri viranomaisten kesken. Tunnistetaan erityisesti sellaisia toimenpiteitä, joilla voidaan vähentää kallista käsityötä. Käsityötä voivat aiheuttaa mm. pysäkit tai pyörätelineet, erilaiset pylväät, puut tai rakenteet, jotka vaikeuttavat hoitoa, tai lumen alle piiloon jäävät rakenteet.
- Toteutetaan kunnossapidon pilottijaksoja, joissa voidaan testata erilaisia toimintamenetelmiä. Näiden vaikutuksia seurataan tiiviisti ja hyvät kokemukset viedään käytäntöihin.

Hyviä esimerkkejä:

- Pyöräilyn pääreitit ja kävelyn huippualueet hoidetaan aina ensimmäiseksi ja niitä hoidetaan myös tiheimmin. Hoidossa käytettävä kalusto on tarkoitukseen erityisen sopivaa.
- Hoidettaessa varmistetaan aina suojateiden ja muiden kulkuyhteyksien esteettömyys myös urakka-alueiden tai toimivalta-alueiden reunoilla.
- Lumen tilapäisessä läjityksessä huomioidaan näkemäesteiden muodostuminen. Lumenpoistoa ei tehdä esimerkiksi koulujen tai päiväkotien pihilla niiden aukioloaikoina.
- Minimikriteerit ylittävästä työstä palkitaan urakoitsijoita, ja kriteereistä jättäessä urakoitsijoille kertyy sanktioita.
- Erityisesti liukkaudentorjuntaan panostetaan.

Huonoja esimerkkejä:

- Pyörätie aurataan asianmukaisesti, mutta myöhemmin ajoradalta aurataan lumet pyörätielle tai ylityspaikan kuten suojatien eteen.
- Reitit hoidetaan silloin, kun niillä on eniten käyttäjiä tai aamuhuipputunnin jälkeen, jolloin aiheutuu joko vaaratilanteita tai hyöty jää saamatta.
- Kunnossapidossa hajonneita pyörätelineitä tai muuta kalustoa ei korjata asianmukaisesti.
- Tietoa ei kerätä riittävästi tai kerättyyn tietoon ei reagoida tarpeeksi.

9. Tilapäisten liikennejärjestelyiden kokonaisvaltainen parantaminen

Tavoite: Varmistetaan tilapäisten järjestelyjen aikana toteutettavien kävely- ja pyöräily-yhteyksien taso, esteettömyys ja riittävä liikenteenohjaus. Tilapäiset liikennejärjestelyt ovat usein lyhytaikaisia, mutta niiden vaikutus erityisesti esteettömyyteen tai lasten ja iäkkäiden liikkumisen koettuun turvallisuuteen on merkittävä. Ohjeistuksella, lupakäytännöllä, valvonnalla sekä bonus- ja sanktiojärjestelyillä voidaan ohjata tavoitteenmukaisiin toteutuksiin.

Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittäyty edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia:

- Tarkennetaan tilapäisten liikennejärjestelyjen ohjeistusta Kirkkonummella tai hyödynnetään pääkaupunkiseudun muiden kuntien ohjeistusta. Ohjeistuksessa huomioidaan työmaan kesto, laajuus, reittien muutokset, mahdolliset erityisryhmät jne. Ohjeistuksessa otetaan kantaa turvallisuuteen, esteettömyyteen, tiedotukseen ja liikenteenohjaukseen. Huomioidaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaihteleva osaamis- tai havainnointitaso (mm. näkövammaiset, kielivähemmistöt). Järjestelyiden edellytetään olevan intuitiivisia käyttäjille. Vaaditaan urakoitsijalta työmaan vaiheistussuunnitelma, jossa on osoitettu suunnitelmallisesti jalankulun ja pyöräilyn poikkeusliikennejärjestelyt työmaan eri vaiheissa.
- Otetaan tarkennettu ohjeistus käyttöön kunnan kaikilla omilla työmailla ja tapahtumien järjestämisessä, mutta edellytetään ohjeen hyväksymistä myös muiden toimijoiden työmailla ja tapahtumissa, mikäli ne kohdistuvat kunnan hallinnoimille yleisille alueille. Tapahtumia voivat olla esimerkiksi paraatit, festivaalit, toritoiminnot, konsertit tai muut tapahtumat, jotka aiheuttavat merkittävää häiriötä liikumiselle.
- Tarkennetaan työmaiden valvontakäytäntöjä ja osoitetaan riittävät resurssit työmaavalvontakäynteihin. Tehdään entistä tiiviimpää yhteistyötä mm. poliisin kanssa.
- Kerätään poikkeusjärjestelyjen kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä käyttäjäpalautteita systemaattisesti ja arvioidaan vuosittain mahdollisuudet korjata ongelmakohtia.

Hyviä esimerkkejä:

- Työmaa-alueella on selkeät opastetut ja esteettömät kulkuväylät jalankulkijoille ja pyöräilijöille koko työmaan ajan, opasteet ja suojaukset päivitetään tarvittaessa.
- Työmaista tiedotetaan riittävästi käyttäjille sen jokaisessa vaiheessa.
- Työnaikainen liikennejärjestely on hyväksytty etukäteen laadittujen ohjeiden mukaisesti, ja valvonta varmistaa, että puutteet korjataan sovittuun määräajan sisällä.
- Pääreiteillä on aina vähimmäisvaatimusten mukainen liikennöitävyys ja esteettömyys, myös lasten ja iäkkäiden turvallisuus huomioiden.

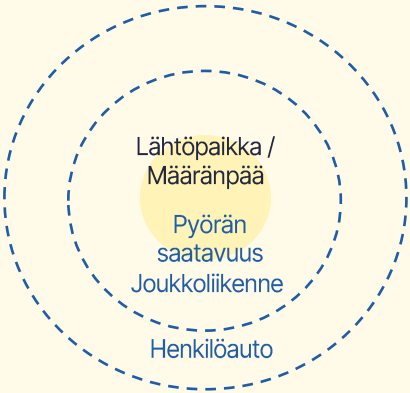
Huonoja esimerkkejä:

- Työmaa estää kokonaan jalankulun tai pyöräilyn reitillä ilman opasteita tai vaihtoehtoisia järjestelyjä, tai se estää esimerkiksi pyörätuolin käytön.
- Hyväksyttyä suunnitelmaa ei ole laadittu, ja valvonta on satunnaista, jolloin puutteet jäävät korjaamatta.
- Työnaikaiset järjestelyt muuttuvat päivittäin ilman tiedotusta, mikä lisää riskin sattumille erityisesti heikosti liikkuville ryhmille.

10. Sujuvien ja turvallisten matkaketjujen varmistaminen keskeisissä kohteissa

Tavoite: Mahdollistetaan kestävien matkaketjujen tekeminen sekä kävelijöiden ja pyöräilijöiden sujuva ja turvallinen liikkuminen erityisesti joukkoliikenteen solmukohdissa sekä keskeisten palvelukohteiden ympäristössä. Keskeisiä asioita ovat pyöräpysäköinnin kehittäminen sekä sujuva yhteys joukkoliikenteeseen (mm. esteettömät ja turvalliset pysäkkiyhteydet).

- Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittäyty edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia:**
- a) Laaditaan pyöräpysäköinnin mitoitusohje, jossa esitetään pyöräpysäköinnin minimimitoteutusmäärät ja laatuvaatimukset erilaisissa toiminnoissa asemakaavoituksessa ja rakennusjärjestyksessä. Mitoitusohjeen avulla rakennuttajat veloitetaan tuottamaan riittävästi pyöräpysäköintiä, joka on myös käytettävissä ja laajennettavissa. Vaihtoehtoisesti voidaan hyödyntää myös muiden kuntien vastaavia ohjeistuksia.
 - b) Parannetaan mm. Kirkkonummen ja Masalan asemien liityntäpysäköinnin turvallisuutta ja käytettävyyttä pyörätalli- tai vastaavilla ratkaisulla. Laajennetaan keskeisten bussipysäkkien pyöräpysäköintiä asemakaavoituksen, katusuunnittelun ja muun suunnittelun yhteydessä. Huomioidaan Uudenmaan ELY-keskuksen (nykyisin Uudenmaan elinvoimakeskus) Kestävät matkaketjut -hankkeen toimenpide-esitykset suunnittelussa ja toteutuksessa.
 - c) Arvioidaan yleisten alueiden pyöräpysäköinnin ja pysäkkikohteiden kehittämistarpeita. Yleisillä alueilla tarkoitetaan muita kuin liityntäpysäköintikohteita, jotka sijaitsevat esimerkiksi keskuksissa, työpaikka-alueilla tai lähellä merkittäviä palveluita. Yleisten alueiden pyöräpysäköinnin osalta huomioidaan pyöräpysäköinnin saavutettavuus pyöräilyn yhteyksiltä sekä turvalliset jatkoyhteydet kävelen. Arvioidaan myös sähköpotkulautojen pysäköinnin kehittämistarpeet.
 - d) Arvioidaan kunnan kiinteistöjen pyöräpysäköinnin, sosiaali-tilojen ja läheisten pysäkkikohteiden kehittämistarpeita vastaavasti kuin yllä. Huomioidaan erityisesti lasten ja nuorten käyttämien palveluiden osalta kävelyn ja pyöräilyn erottelu auto- ja huoltoliikenteestä sekä turvalliset ylityspaikat pysäkeiltä. Sosiaali-tilojen kehittämistarpeissa arvioidaan erityisesti, onko mahdollisuutta peseytyä sekä vaihtaa ja kuivata vaatteita tai löytyykö lukittava kaappi ja tila säilyttää varusteita kuten pyöräilykypärää.
 - e) Laaditaan lista kehitettävistä pyöräpysäköinti- ja pysäkkikohteista, jota päivitetään säännöllisesti. Toteutetaan listan kohteita säännöllisesti.



Mukaillen Helsingin kaupungin pyöräpysäköinnin ohjetta:

YLEISET PERIAATTEET:

Sijainti lähellä kohdetta

- Pyöräpysäköinti sijoitetaan mahdollisimman lähelle kohdetta, jotta pyörällä pääsee määränpäähän helpommin kuin autolla tai joukkoliikenteellä. Poikkeuksena pitkäaikainen pysäköinti tai säilytys, mikäli pysäköintiratkaisu on korkealaatuinen ja houkutteleva.

Optimaalinen sijoittuminen

Pysäköinti sijoitetaan tulosuunnasta katsottuna ennen kohdetta, jolloin pyöräilijän ei tarvitse ohittaa kohdetta ja kävellä takaisin. Pysäköintialueen tulee olla luonnollinen osa reittiä kohteeseen ja helposti havaittavissa matkalla.

Helppokäyttöisyys ja turvallisuus

- Pyöräpysäköintikalusteiden tulee tukea pyörää asianmukaisesti ilman vaurioitumisriskiä. Pysäköinti ehkäisee varkauksia ja mahdollistaa turvallisen pysäköinnin eri vuorokaudenaikoina.

Liikkumistottumukset ja -kulttuuri

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
11. Kävelyn ja pyöräilyn kulttuurin edistäminen viestinnällisin keinoin Tavoite: Edistetään kävelyn ja pyöräilyn kulttuuria lisäämällä tietoisuutta kertomalla kuntalaisille kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista ja helppoudesta sekä konkretisoimalla hyötyjä.	Yhteiset palvelut Sivistyksen toimiala Kuntakehityksen toimiala
12. Lasten ja nuorten kävelyn ja pyöräiliikenteen edistäminen poikkihallinnollisesti Tavoite: Kannustetaan ja tuetaan lapsia ja nuoria valitsemaan kävely ja pyöräily arjen liikkumismuotona. Toimenpiteet toteutetaan poikkihallinnollisesti yhteistyössä toimialojen, paikallisten toimijoiden, lasten ja nuorten sekä huoltajien kanssa.	Sivistyksen toimiala Kuntakehityksen toimiala Yhteiset palvelut
13. Osallisuuden ja yhteistyön vahvistaminen yritysten ja kolmannen sektorin kanssa Tavoite: Vahvistetaan yhteistyötä yritysten, yhteisöjen ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa siten, että liikkumisen edistämistoimet tukevat arjen kävelyä ja pyöräilyä. Antamalla eri toimijoille mahdollisuus osallistua kehittämiseen varmistetaan, että toimenpiteet ovat käyttäjälähtöisiä, vaikuttavia ja tukevat kunnan vetovoimaa sekä elinvoimaisuutta.	Kuntakehityksen toimiala Sivistyksen toimiala Yhteiset palvelut
14. Pyörämatkailun edellytysten parantaminen Tavoite: Kehitetään pyörämatkailuun soveltuvia reittejä, verkostoja ja markkinointia, jotta pyörämatkailu olisi houkutteleva vaihtoehto niin kauempaa tuleville matkailijoille kuin lähialueen matkailukohteena. Pyörämatkailun edellytysten parantaminen lisää myös kunnan asukkaiden virkistysmahdollisuuksia.	Kuntakehityksen lautakunta Sivistyksen toimiala

Liikkumistottumukset ja -kulttuuri

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
11. Kävelyn ja pyöräilyn kulttuurin edistäminen viestinnällisin keinoin Tavoite: Edistetään kävelyn ja pyöräilyn kulttuuria lisäämällä tietoisuutta kertomalla kuntalaisille kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista ja helppoudesta sekä konkretisoimalla hyötyjä. Toimenpidekokonaisuuden tarkempi sisältö määrittyy edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia: a) Toteutetaan kunnan verkkosivuille kävelyn ja pyöräilyn teemasivut, joilla voidaan esitellä Kirkkonummella kävelyyn ja pyöräilyyn vaikuttavia infrahankkeita ja olemassa olevien reittien kunnossapitoa. Lisäksi sivuille voidaan koota edistämishjelma, tyytyväisyyskyselyt, barometrit ym. aineisto. Sivuille voidaan lisätä myös koordinaattorin ylläpitämä palautekanava (esim. sähköpostiosoite), jonka kautta asukkaat voivat lähettää palautetta eri aiheista tai toivoa tapahtumia tai aineistoja. b) Laaditaan pyöräilykartta, jossa on esitetty kunnan pyörätiet ja muut pyöräily-yhteydet. Tehdään kartasta myös kunnanosakohtaisia "tutustu kotikuntaasi"-karttoja, joilla voidaan houkutella ihmisiä pyöräilemään. Jaetaan pyöräilykarttoja kunnan toimipaikoilla ja erilaisissa tapahtumissa. c) Laaditaan digitaalisia viestintämateriaaleja, joissa kerrotaan kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista ja helppoudesta sekä konkretisoidaan hyötyjä. Aineistoissa voidaan hyödyntää esimerkiksi Liikenneturvan tai muiden toimijoiden tuottamia materiaaleja. Viestintämateriaalia voidaan jakaa vuosittain sähköisesti päiväkodin tai koulun aloittaneille, uusille kuntalaisille ja kunnan uusille työntekijöille ja luottamushenkilöille. Aineistossa esitellään kävelyn ja pyöräilyn terveyshyötyjä, palveluiden saavutettavuutta kävellessä tai pyörällä sekä kunnan kävely- ja pyöräilyreittejä. Hyödynnetään viestintämateriaalien jakelussa ja jakelukanavissa vuosikelloa (TP 1 e). d) Huomioidaan kävelyn ja pyöräilyn teemat erityisesti osallistuvan budjetoinnin ideoiden arvioinnissa.	Yhteiset palvelut Kuntakehityksen toimiala Sivistyksen toimiala
12. Lasten ja nuorten kävelyn ja pyöräiliikenteen edistäminen poikkihallinnollisesti Tavoite: Kannustetaan ja tuetaan lapsia ja nuoria valitsemaan kävely ja pyöräily arjen liikkumismuotona. Toimenpiteet toteutetaan poikkihallinnollisesti yhteistyössä toimialojen, paikallisten toimijoiden, lasten ja nuorten sekä huoltajien kanssa. Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittyy edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia: a) Lisätään lasten ja nuorten kävely- ja pyöräilyosaamista sekä motivaatiota hyödyntämällä kasvatuksellisia, osallistavia ja innostavia toimintamalleja. Kävelystä ja pyöräilystä tehdään näkyvä, yhteisöllinen ja myönteinen osa lasten ja nuorten arkea. b) Vahvistetaan huoltajien ja perheiden roolia lasten omaehtoisen liikkumisen tukemisessa tarjoamalla selkeää ja ajantasaista tietoa turvallisista liikkumiskäytännöistä, reiteistä ja toimintatavoista sekä mahdollistamalla vuorovaikutus ja palaute eri kanavissa. c) Hyödynnetään Uudenmaan ELY-keskuksen kouluselvityksen (nykyisin Uudenmaan elinvoimakeskus) tuloksia ja toteutetaan niitä. Vaihtoehtoisesti voidaan resurssien puitteissa laatia koulujen kanssa yhteistyössä kyselyitä tai koulumatka-analyysejä, joilla tunnistetaan lasten ja nuorten koulureittien ongelmakohtia, liikenneturvallisuushaasteita ja muita parannustarpeita.	Sivistyksen toimiala Kuntakehityksen toimiala Yhteiset palvelut

Liikkumistottumukset ja -kulttuuri

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
13. Osallisuuden ja yhteistyön vahvistaminen yritysten ja kolmannen sektorin kanssa Tavoite: Aktivoidaan yrityksiä, yhteisöjä ja kolmannen sektorin toimijoita edistämään kävelyä ja pyöräilyä osana arkea, työmatkoja, harrastuksia ja paikallista elinympäristöä. Antamalla näille toimijoille vastuuta ja mahdollisuuksia osallistua kehittämiseen varmistetaan, että toimenpiteet ovat käyttäjälähtöisiä, vaikuttavia ja tukevat kaupungin vetovoimaa sekä elinvoimaisuutta. <i>Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittyy edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia:</i> a) Opastetaan kunnan henkilöstöä, joka toimii paljon yritysten kanssa, nostamaan esiin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen mahdollisuudet ja edellytykset yritysten sijoittumiseen liittyvissä keskusteluissa. b) Hyödynnetään olemassa olevia yritysverkostoja yritysten henkilökunnan kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi. Verkostossa voidaan jakaa aineistoa ja viestintämateriaalia, jolla kannustetaan yrityksiä parantamaan omia pyöräpysäköintipaikkojaan, sosiaalilojaan ja kestävästä liikkumisesta edistäviä käytäntöjään. Tällaisia ovat esimerkiksi työmatkasuhdelippu, lainattavat polkupyörät, erilaiset liikuntaetuisuudet, työajan käyttäminen lihasvoimin tehtyihin työmatkoihin tai erilaiset kampanjat tai tempaukset (mm. pyöräilyaamiainen, nastarengaspäivä, pyöränhuoltopäivä). Yritysverkoston kautta voidaan myös jakaa henkilöstölle kävelyn ja pyöräilyyn kannustavaa aineistoa tai innostaa työpaikkoja osallistumaan yhteisiin kilpailuihin kuten Kilometrikisaan. c) Kehitetään yhteistyötä kolmannen sektorin toimijoiden sekä urheilu- ja liikuntaseurojen kanssa kävelyn ja pyöräilyn esiin nostamiseksi ja mahdollisuuksista edistää sitä tahoillaan. d) Luodaan edellytyksiä pyöräily- ja kävelykulttuurin kehittämiseksi kannustamalla ja tekemällä yhteistyötä alueen nykyisten pyöräily- ja kävelyn liittyvien järjestöjen/seurojen kanssa. Esimerkiksi aktiivinen pyöräilyjärjestö voi olla keskeinen kumppani pyöräilykulttuurin kehittämisessä ja erilaisten tapahtumien/toiminnan kehittämisessä sekä pyöräilyyn liittyvien kysymysten esiin nostamisessa kunnassa. Yhteistyö voi olla hyvin erimuotoista, joka määrittyy myöhemmin. Toiminta linkittyy myös liikenneturvallisuus- ja kestävästä liikkumisen edistämistyöhön, jota tehdään myös eri toimijoiden ja kolmannen sektorin kanssa.	Kuntakehityksen toimiala Yhteiset palvelut
14. Pyörämatkailun edellytysten parantaminen Tavoite: Kehitetään pyöräilyreittejä, verkostoja ja markkinointia, jotta pyörämatkailu olisi houkutteleva vaihtoehto niin kauempaa tuleville matkailijoille kuin lähialueen matkailu- tai virkistyskohteena. Pyörämatkailun edellytysten parantaminen lisää myös kunnan asukkaiden virkistysmahdollisuuksia. <i>Toimenpiteen tarkempi sisältö määrittyy edistämiskauden aikana. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia:</i> a) Kehitetään nykyisiä pyörämatkailureittejä ja etsitään mahdollisuuksien mukaan uusia pyörämatkailureittejä yhteistyössä lähikuntien ja muiden toimijoiden kanssa. b) Nostetaan pyörämatkailu vahvemmin esiin kunnan matkailumarkkinoinnissa siten, että pyörämatkailu on näkyvästi esillä kunnan viestinnässä ja matkailukanavissa. c) Kannustetaan nykyisiä yrityksiä tarjoamaan palveluita, jotka tukevat luonto-, lähi- ja pyörämatkailua kunnan alueella.	Kuntakehityksen toimiala

Toimenpiteet ja pisteytys

Pyöräliikenteen reittikohtaisille toimenpiteille luotiin priorisointimenetelmä, jonka avulla jokaiselle ehdotetulle kohteelle annettiin arvosana kahdeksasta eri näkökulmasta. Mitä merkittävämpi kriteeri täyttyy, sitä korkeampi pistemäärä annetaan. Kun kaikkien kahdeksan kriteerin pisteet lasketaan yhteen, saadaan kunkin toimenpiteen kokonaispistemäärä, eli sen prioriteetti muiden hankkeiden joukossa. Maksimipistemäärä hankkeelle on 17 pistettä.

Pisteitä annettiin kohteen sijainnista tavoiteverkolla tai kävelyalueella perustuen verkon tai alueen hierarkiaan. Hierarkiassa keskeisemmin sijoittuneet kohteet saavat enintään kolme pistettä. Mikäli kohde on lähellä erityisryhmien palveluita (mm. terveysasema) tai koulua tai päiväkotia, kohde sai enintään kaksi pistettä kummastakin teemasta. Hankkeiden toteuttamisen aikaikkunaa arvioitiin myös hyvin karkealla tasolla: lähivuosina toteuttamiskelpoiseksi arvioitu kohde sai yhden pisteen. Virkistysalueiden ja julkisen liikenteen solmukohtien läheisyyttä arvostettiin enintään kolmella pisteellä per teema. Kunnan koulumatkojen turvallisuutta arvioivasta erillisestä paikkatietoaineistosta (nk. Koululiitu) huomioitiin risteysten riskiluvut. Kohteet, joiden varrella oli koulumatkaliikkumisen kannalta ison riskin risteys, saivat enintään kaksi pistettä.

Priorisointi tehtiin paikkatietotarkasteluna, jossa pistemäisten kohteiden ympärille tehtiin 400 metrin puskurivyöhyke. Tämän sisäpuolelle osuvat hankkeille annettiin taulukon mukaisesti pisteitä. Pisteet koko hankkeen varrelta laskettiin lopulta yhteen. Pisteitä ei kuitenkaan voinut saada moninkertaisesti. Kaksi koulua ei tuo enempää pisteitä kuin yksi.

Pisteet	1. Pääverkko	2. Kävelyalueet	3. Erityisryhmien palveluita	4. Koulu tai päiväkoti
3	Seudullinen pääreitti	Huipputaso		
2	Pääreitti	Keskeinen	Useita erityisryhmien palveluita	Koulu tai päiväkoti
1	Alureitti	Virkistysalue	Erityisryhmien palvelu	
0	Muu reitti	Muu alue	Ei erityisryhmien palveluita	Ei koulua

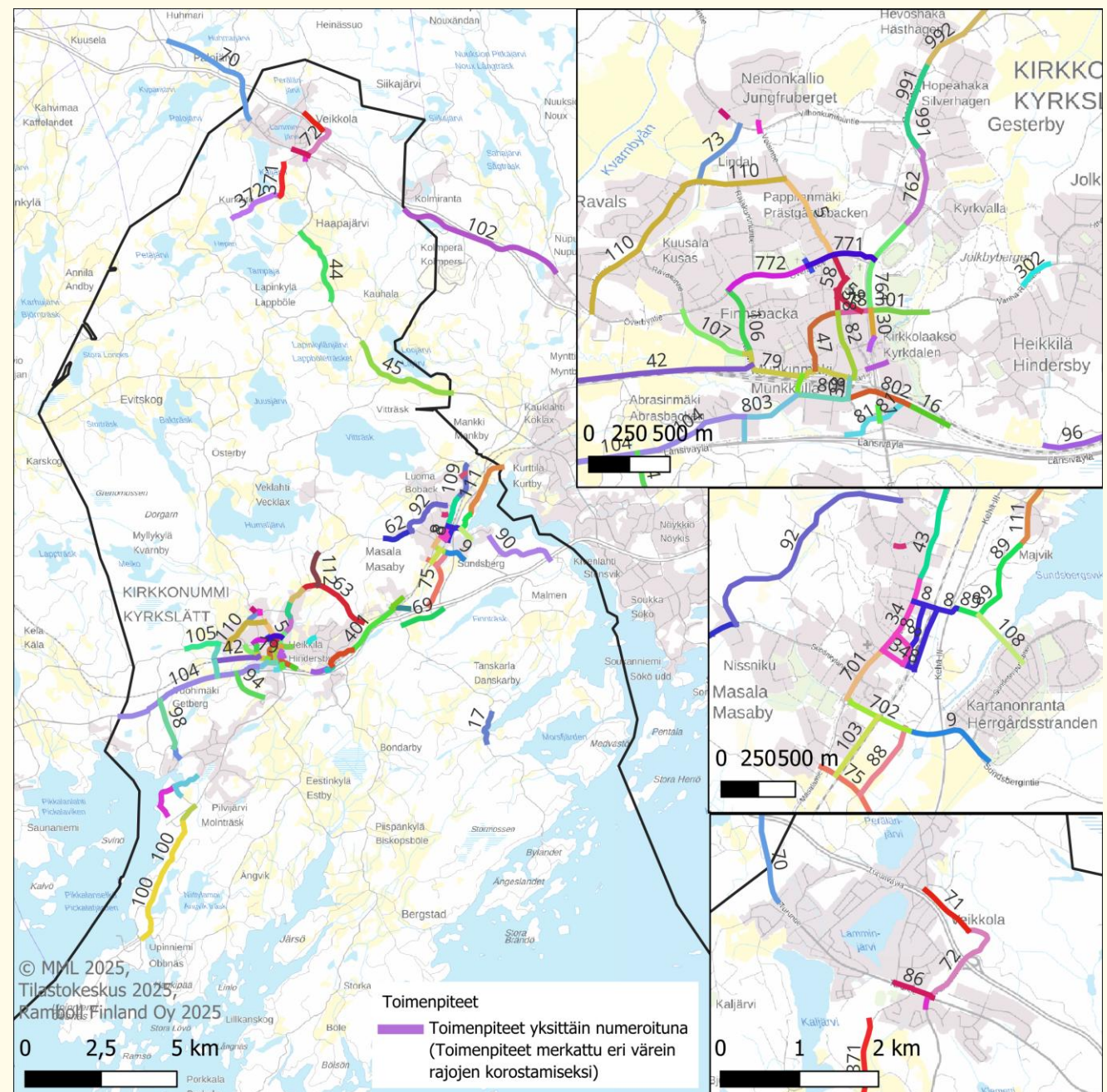
Pisteet	5. Hankkeen aikaikkuna	6. Virkistysvaikutus	7. Julkinen liikenne	8. Koululiitu
3				
2		Keskeinen virkistysalue	Juna-asema	Iso riski, yli 5
1	Hankkeen voi toteuttaa lähivuosina	Lähivirkistysalue	Merkittävä bussipysäkki	Pieni riski, yli 0
0	Projekti kauempana tulevaisuudessa	Ei virkistysaluetta	Ei pysäkkiä tai asemaa	Ei riskiä, 0

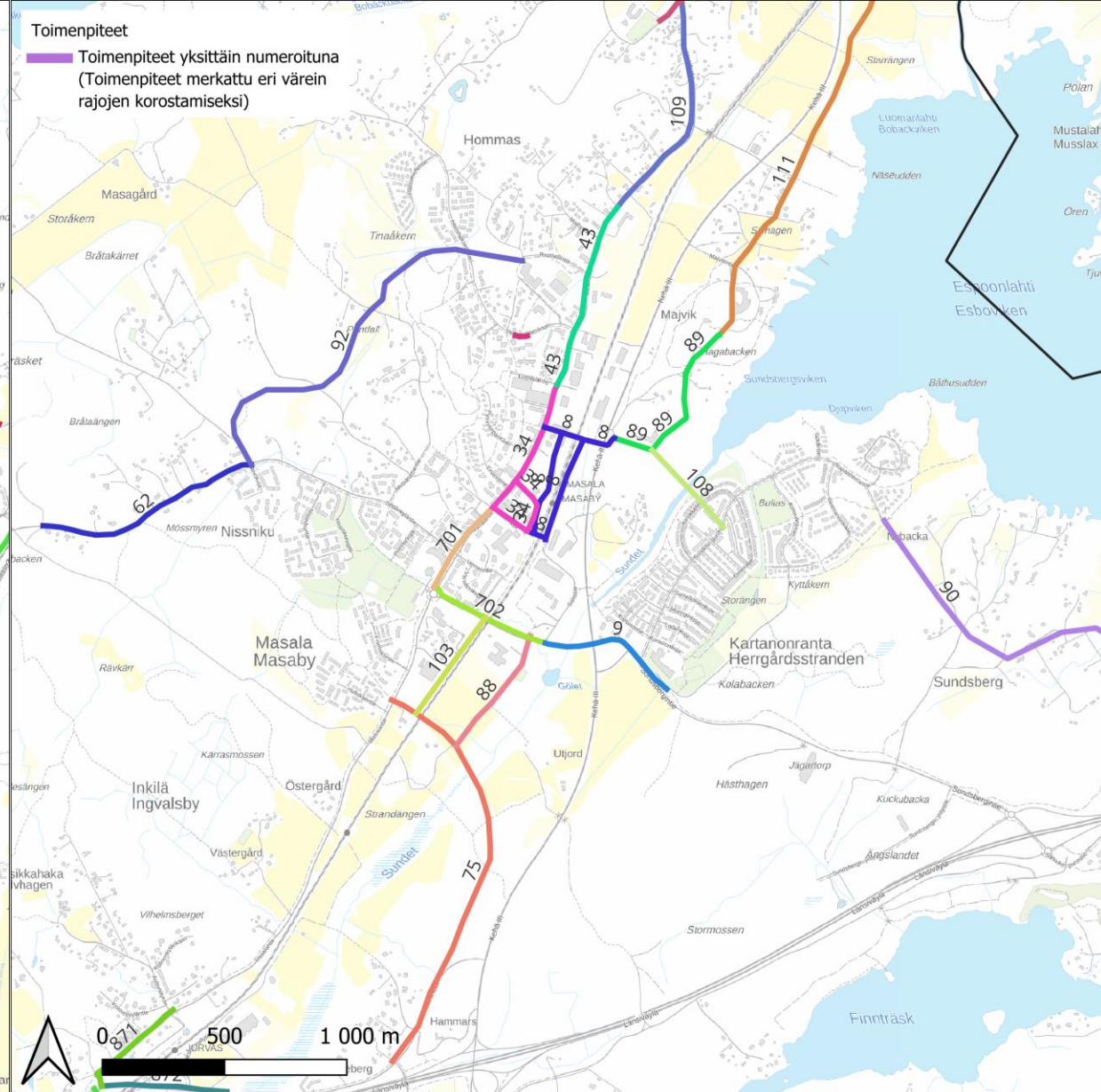
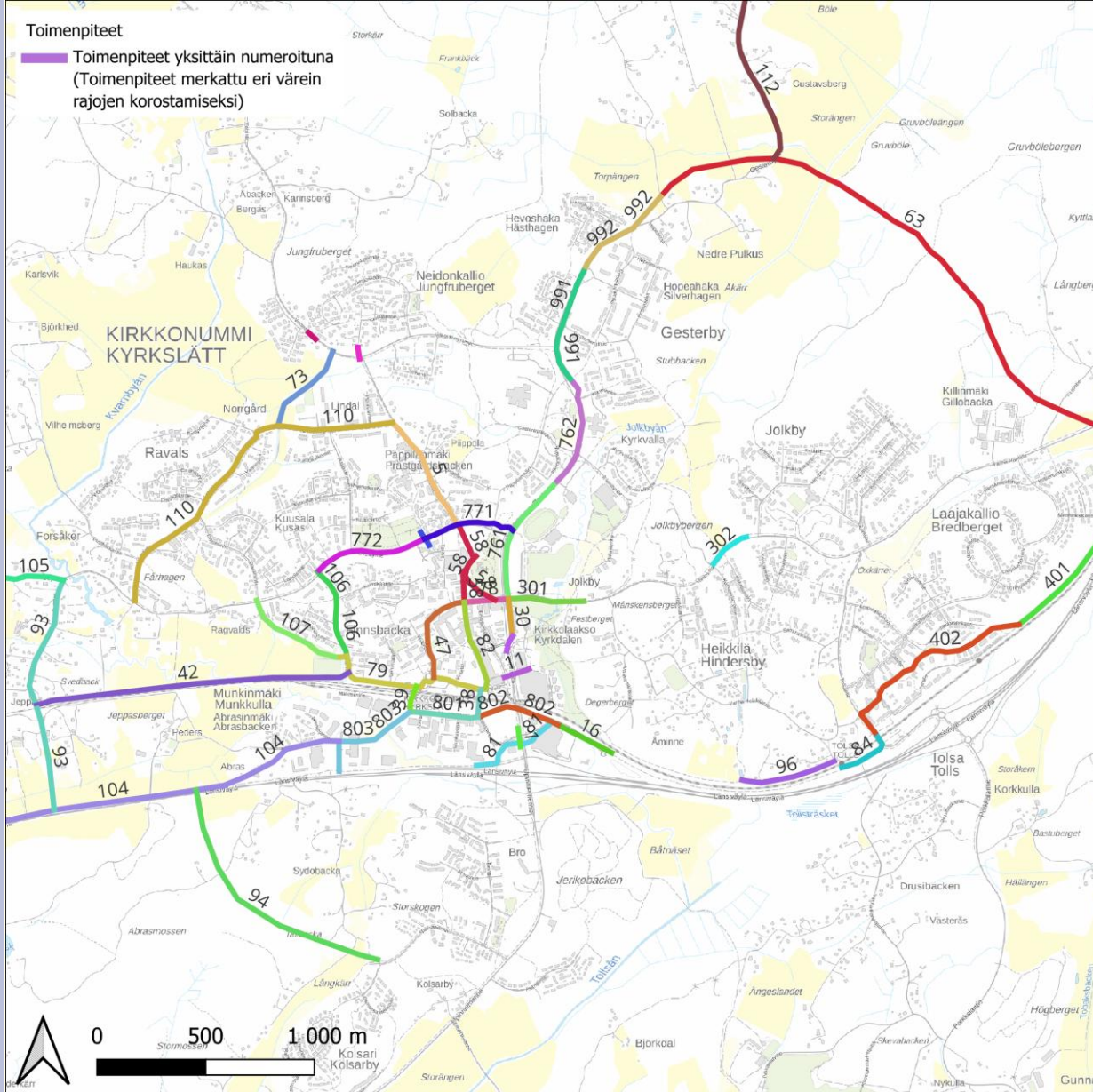
Toimenpiteet ja pisteytys

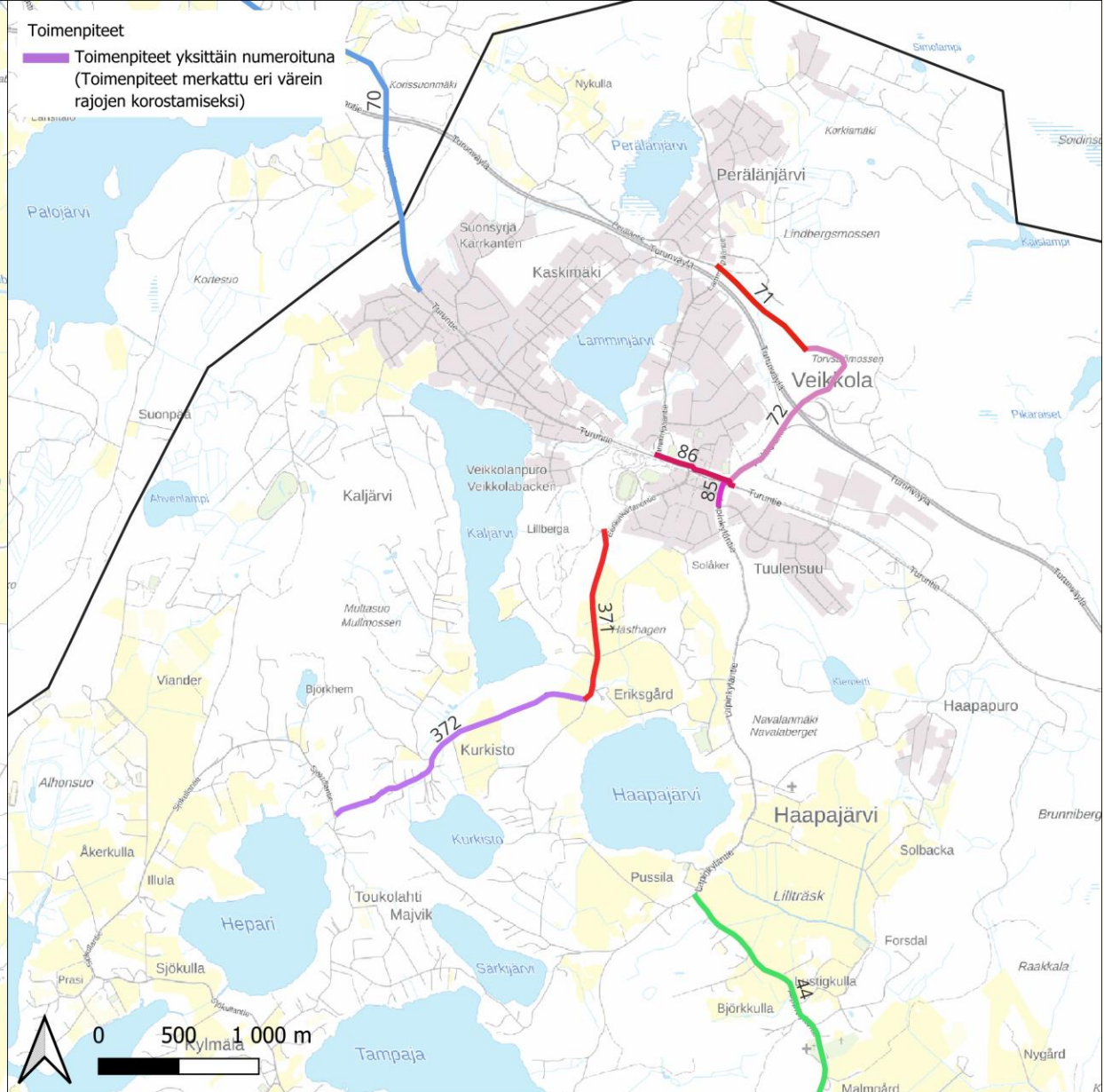
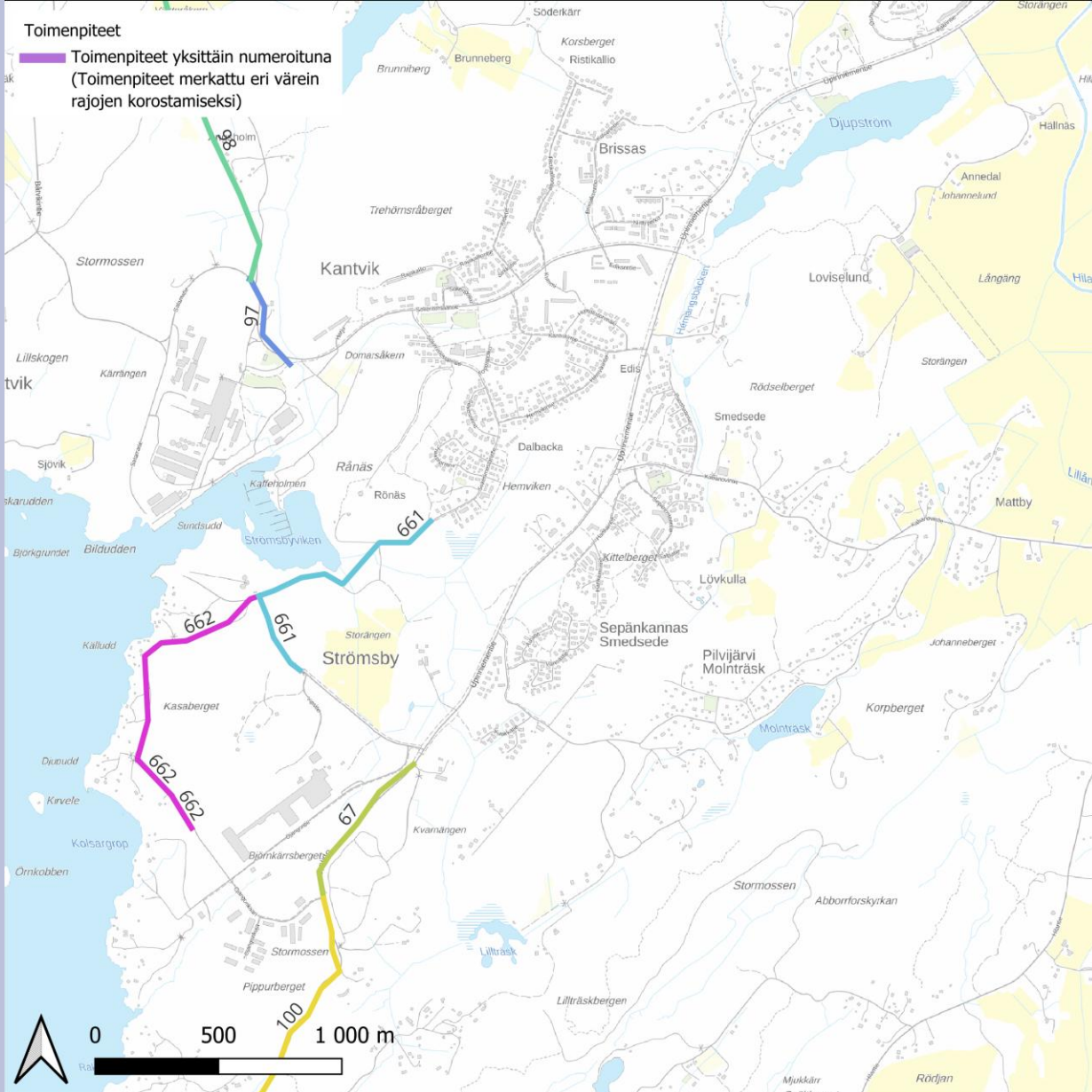
Priorisoinnin tulokset on esitetty oheisessa kartassa ja taulukossa. Priorisoinnissa korostuvat kunnan keskustoihin esitetyt hankkeet, joiden verkollinen hierarkia on korkea. Yhteensä toimenpiteitä muodostui eri kategorioissa yli 76 kilometriä, joista vajaat puolet kohdistuu pääreiteille. Kaikkein eniten pisteitä sai Masalantie.

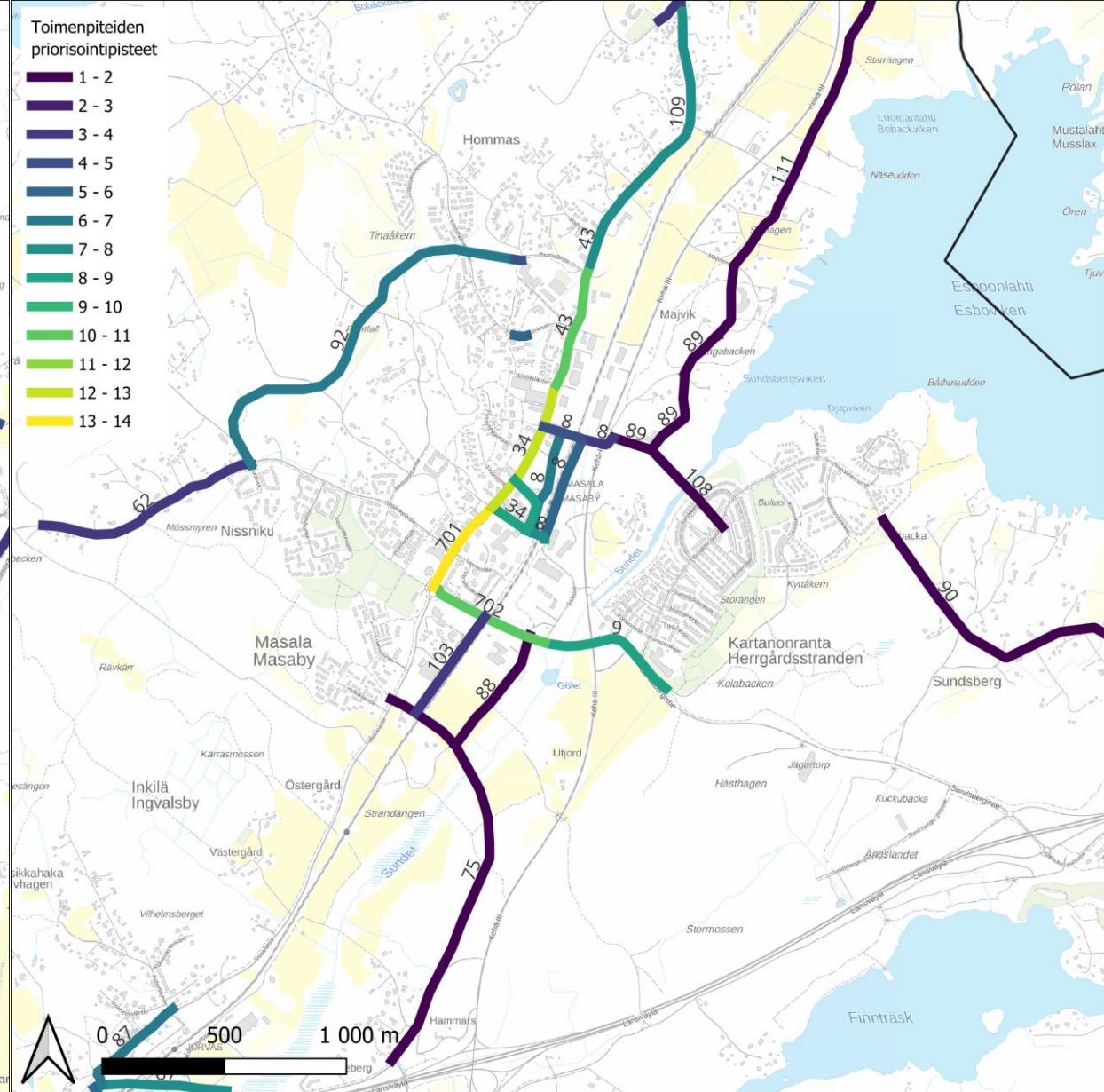
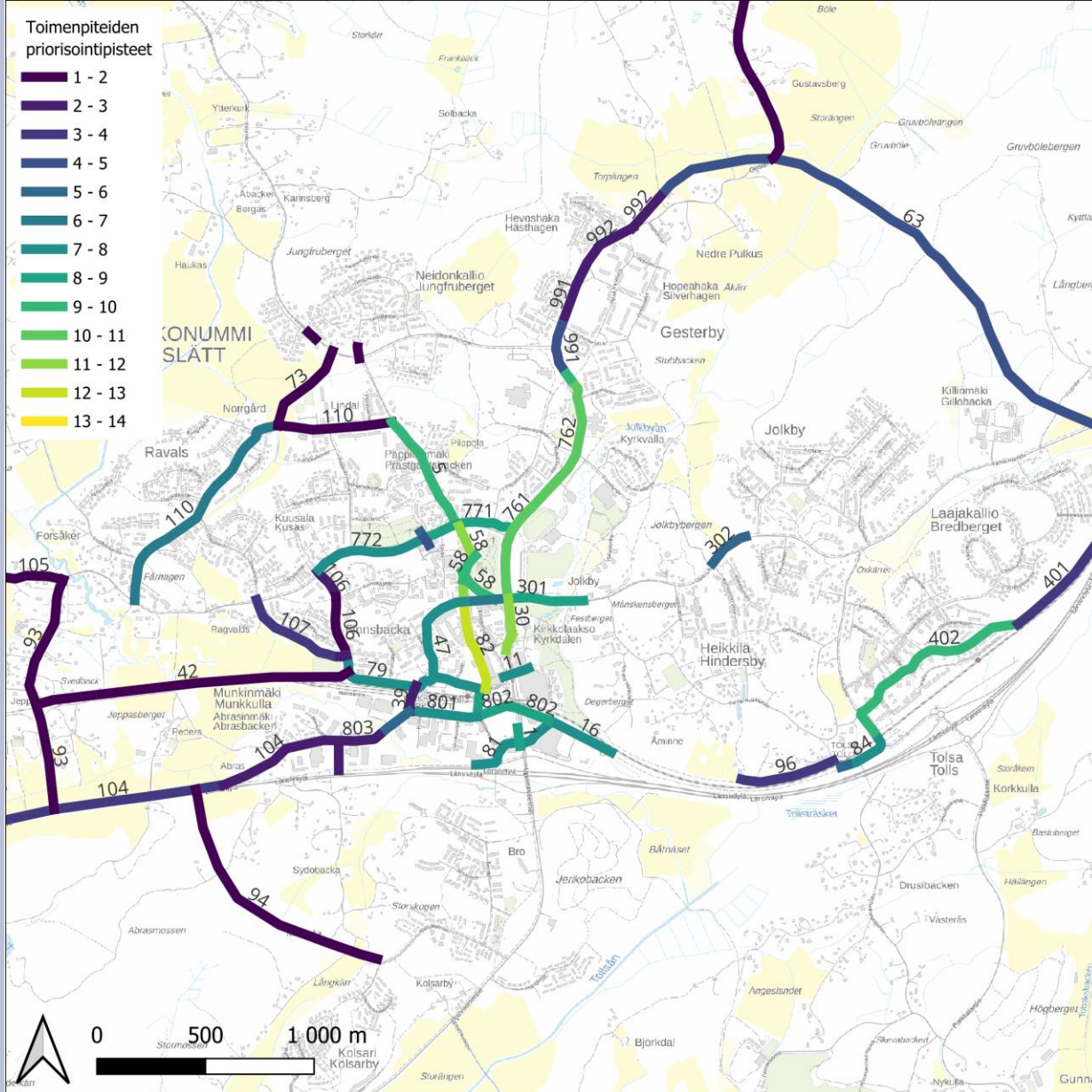
Seuraavilla sivuilla on esitetty karttoina toimenpidetarpeita. Toimenpiteinä on esitetty jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu, uusien jalankulku- ja pyörätieyhteyksien toteutus, kylätien toteutus, ratkaisun toteutus sekaliikenneyhteytenä sekä muita parannuksia.

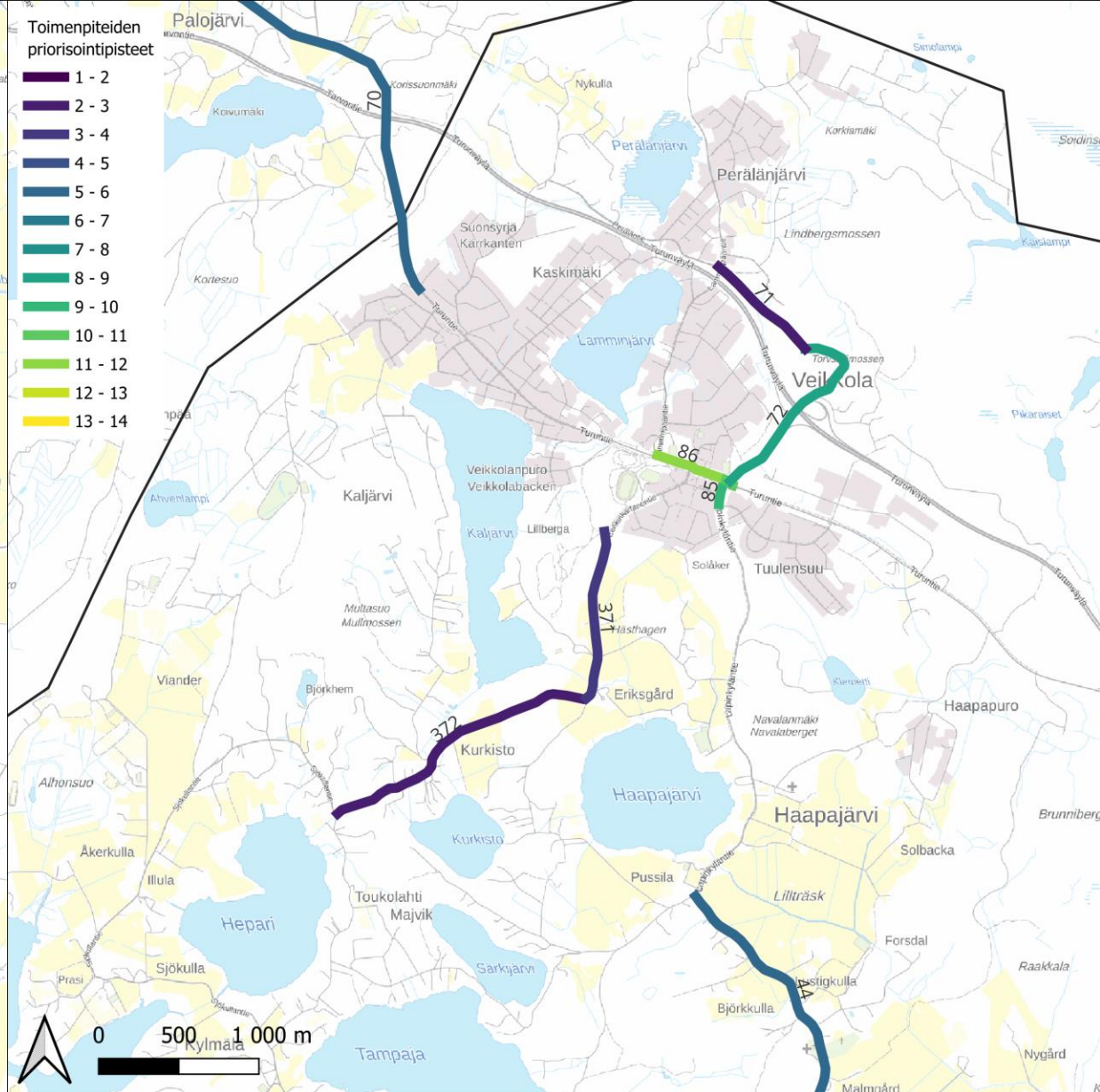
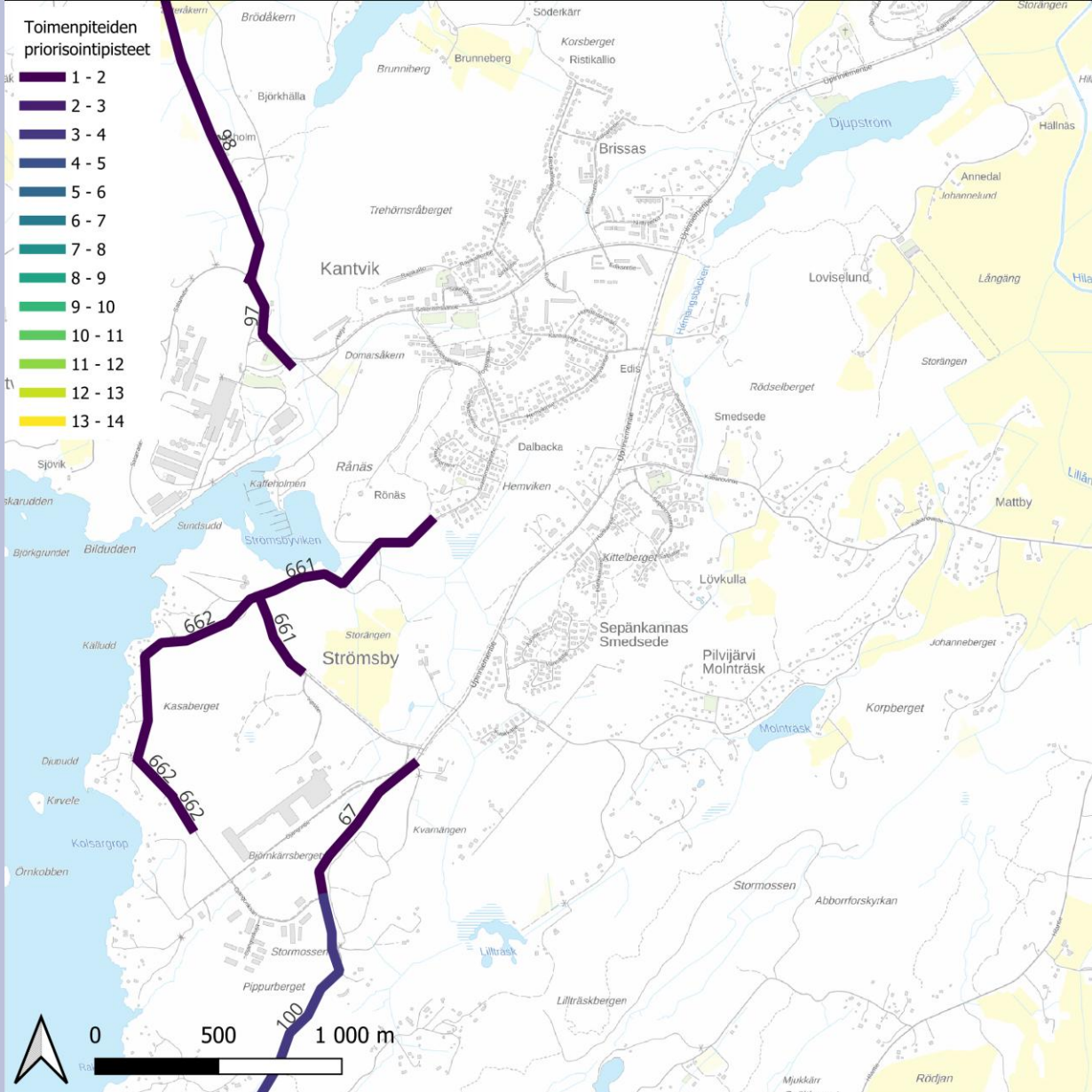
Luvut kilometreinä	Seudullinen pääreitti	Pääreitti	Aluereitti	Muu reitti	Yht
Puuttuva pyörätie	18,0	3	33	1,1	55,1
Puuttuva pyörätie, voidaan korvata kylätiellä	0	0	1,1	1,1	2,2
Parannettava pyörätie	0,8	0,5	2,1	1,2	4,6
Olemassa oleva pyörätie, jossa tarve erottelulle ja parannuksille	13	5,5	1,2	0	19,7
Yhteensä	31,8	9	37,4	3,4	81,6









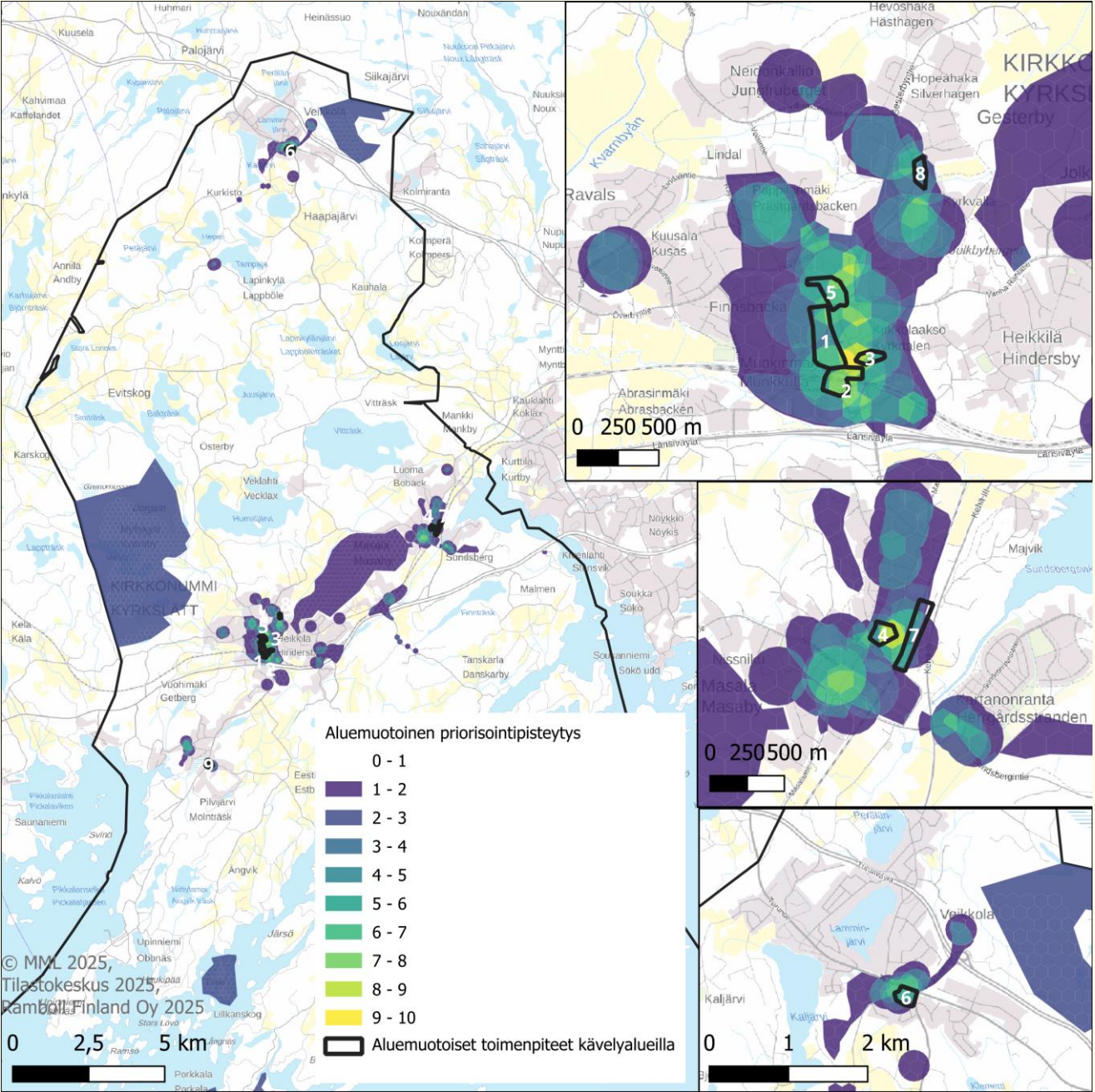


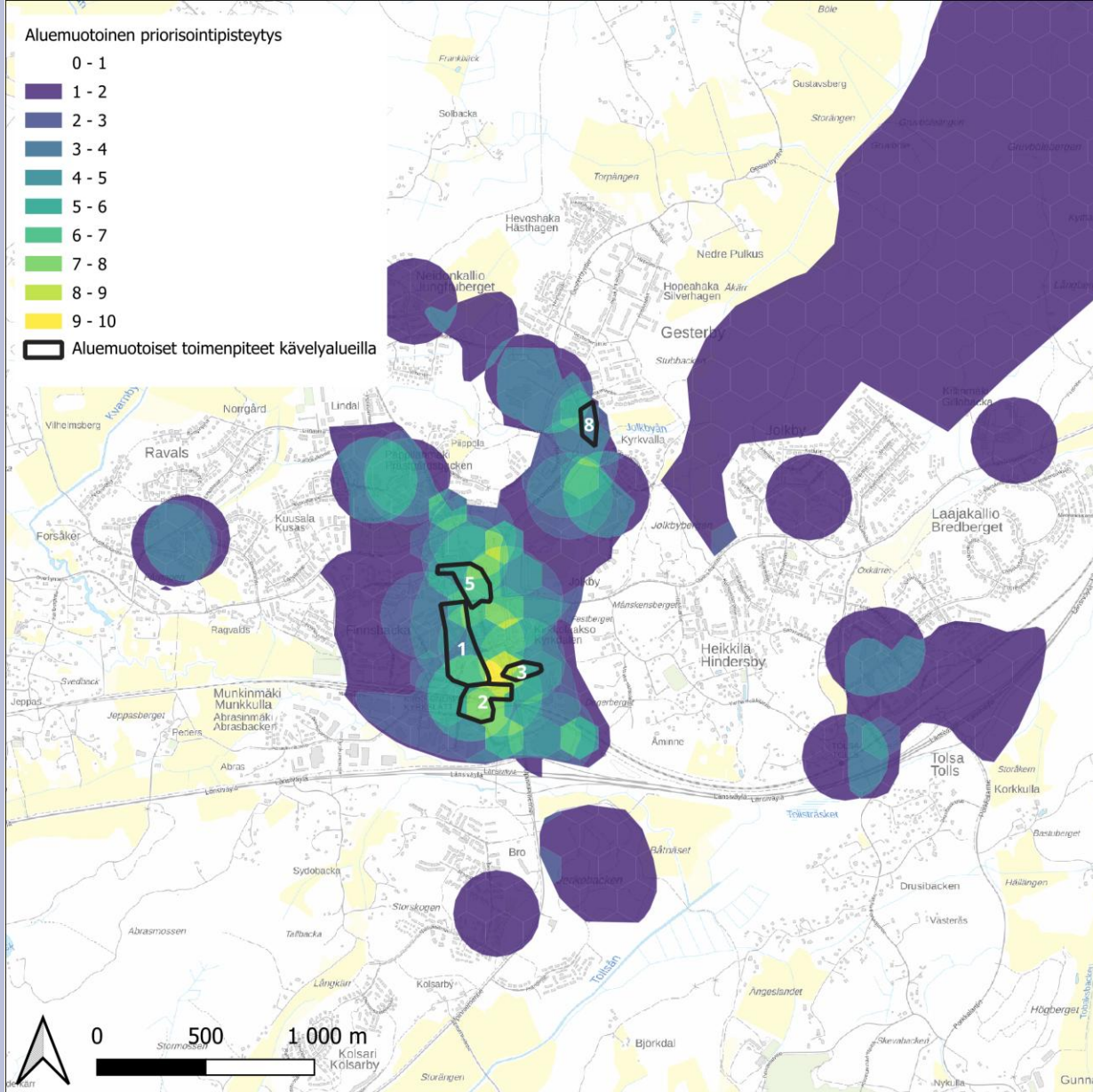
Toimenpiteet ja pisteytys

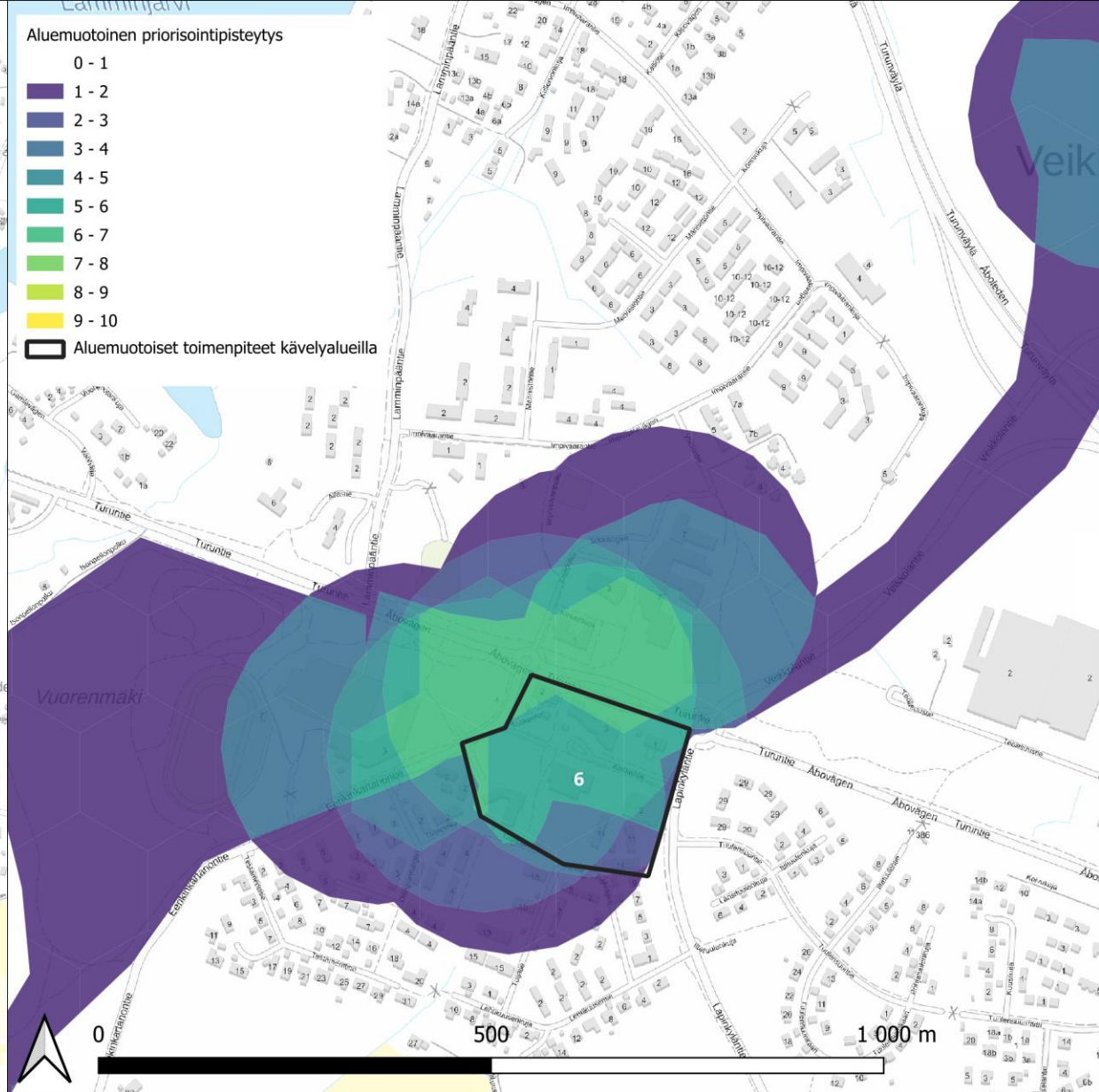
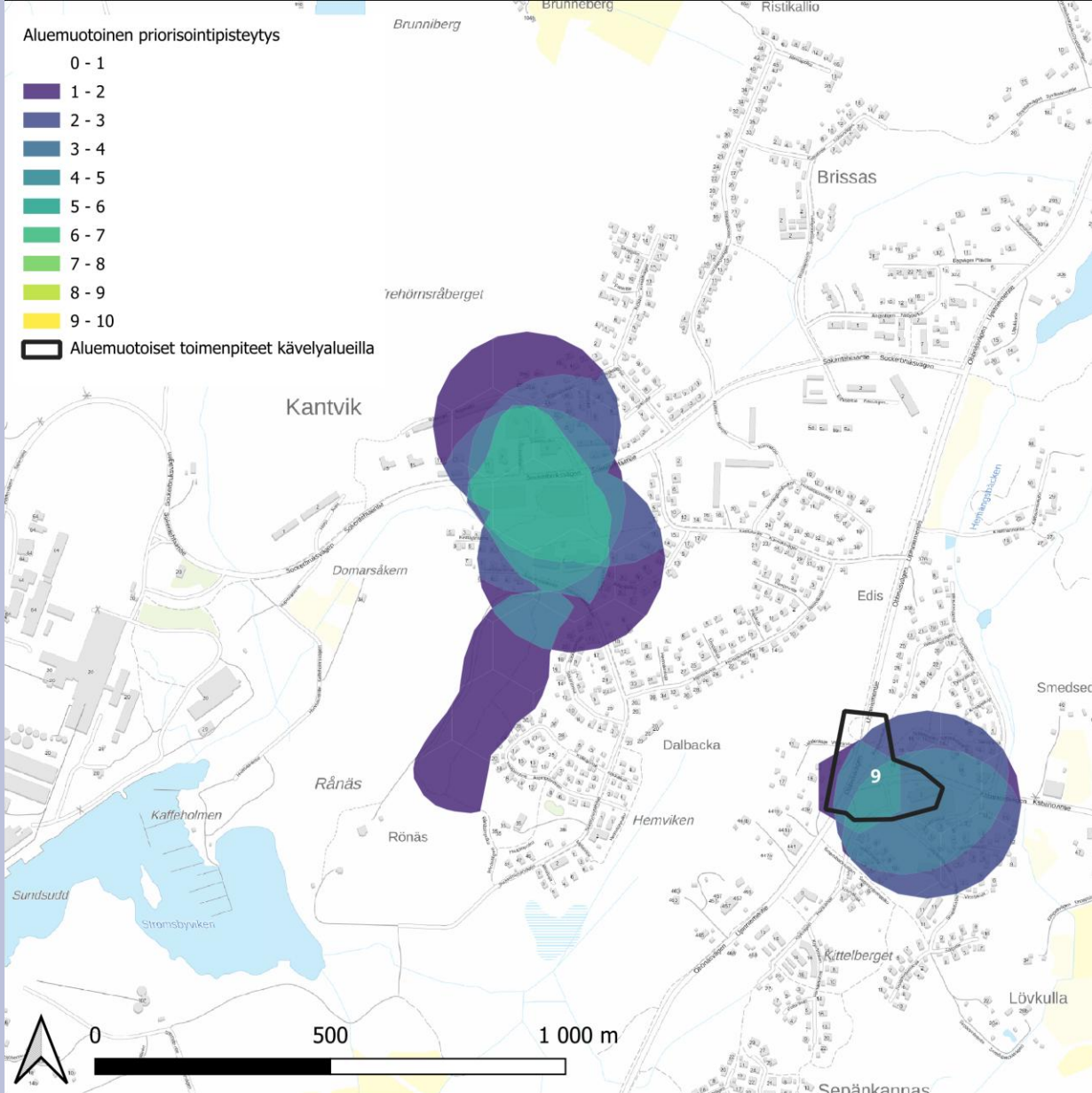
Kävelyalueille tehtiin samanlainen pisteytys kuin pyöräliikenteen toimenpiteille. Samoja muuttujia käytettiin soveltuvissa osin, mutta analyysi perustui alueiden tai puskurivyöhykkeiden ominaisuuksiin, joita laskettiin yhteen. Alueiden arvioinnissa otettiin mukaan myös asukaskyselyn tulokset, erityisesti alueelle merkittyjen puutteiden määrä. Kävelyaluemerkinnästä annettiin enintään kolme pistettä, erityisryhmien palveluiden tai koulujen tai päiväkotien läheisyydestä enintään kaksi pistettä, virkistysalueista ja julkisen liikenteen asemista enintään kaksi pistettä. Asukaskyselyyn merkityistä puutteista priorisointiin annettiin enintään kolme pistettä. Kunkin toimenpidealueen sisältä valittiin suurimmat pisteet antava yhdistelmä. Kartassa on esitetty priorisoinnin tulos toimenpiteiden taustalla.

Pisteet	1. Kävelyalueet	2. Erityisryhmien palveluita	3. Koulu tai päiväkoti
3	Huipputaso		
2	Keskeinen	Useita erityisryhmien palveluita	Koulu tai päiväkoti
1	Virkistysalue	Erityisryhmien palvelu	
0	Muu alue	Ei erityisryhmien palveluita	Ei koulua

Pisteet	4. Virkistysvaikutus	5. Julkinen liikenne	6. Asukaskysely
3			Puutteita yli 15 kpl
2	Keskeinen virkistysalue	Juna-asema	Puutteita yli 7 kpl
1	Lähivirkistysalue	Merkittävä bussipysäkki	Puutteita yli 2 kpl
0	Ei virkistysaluetta	Ei pysäkkiä tai asemaa	Puutteita 0-1 kpl



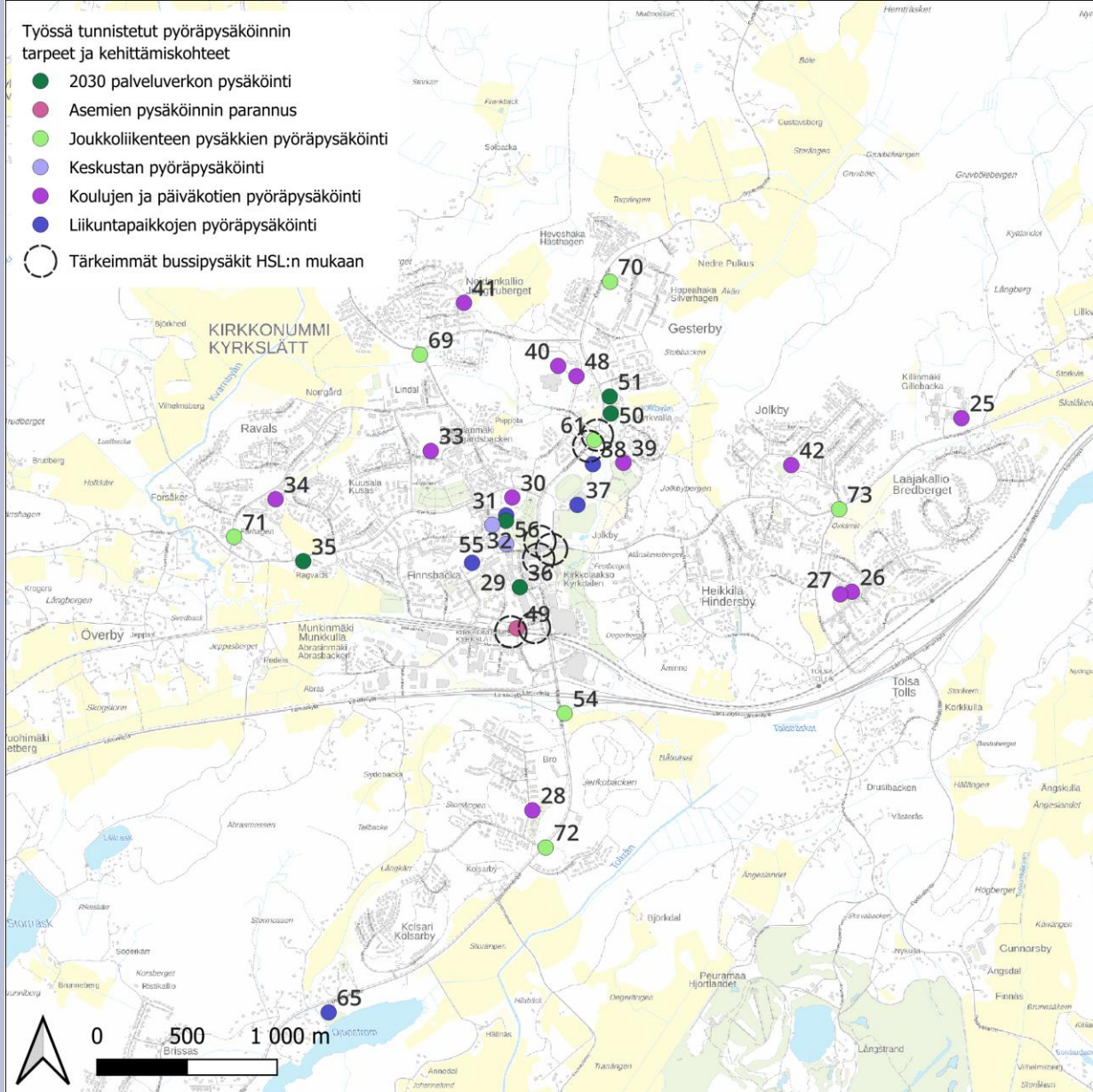




Työssä tunnistetut pyöräpysäköinnin
tarpeet ja kehittämiskohteet

- 2030 palveluverkon pysäköinti
- Asemien pysäköinnin parannus
- Joukkoliikenteen pysäkkien pyöräpysäköinti
- Keskustan pyöräpysäköinti
- Koulujen ja päiväkotien pyöräpysäköinti
- Liikuntapaikkojen pyöräpysäköinti

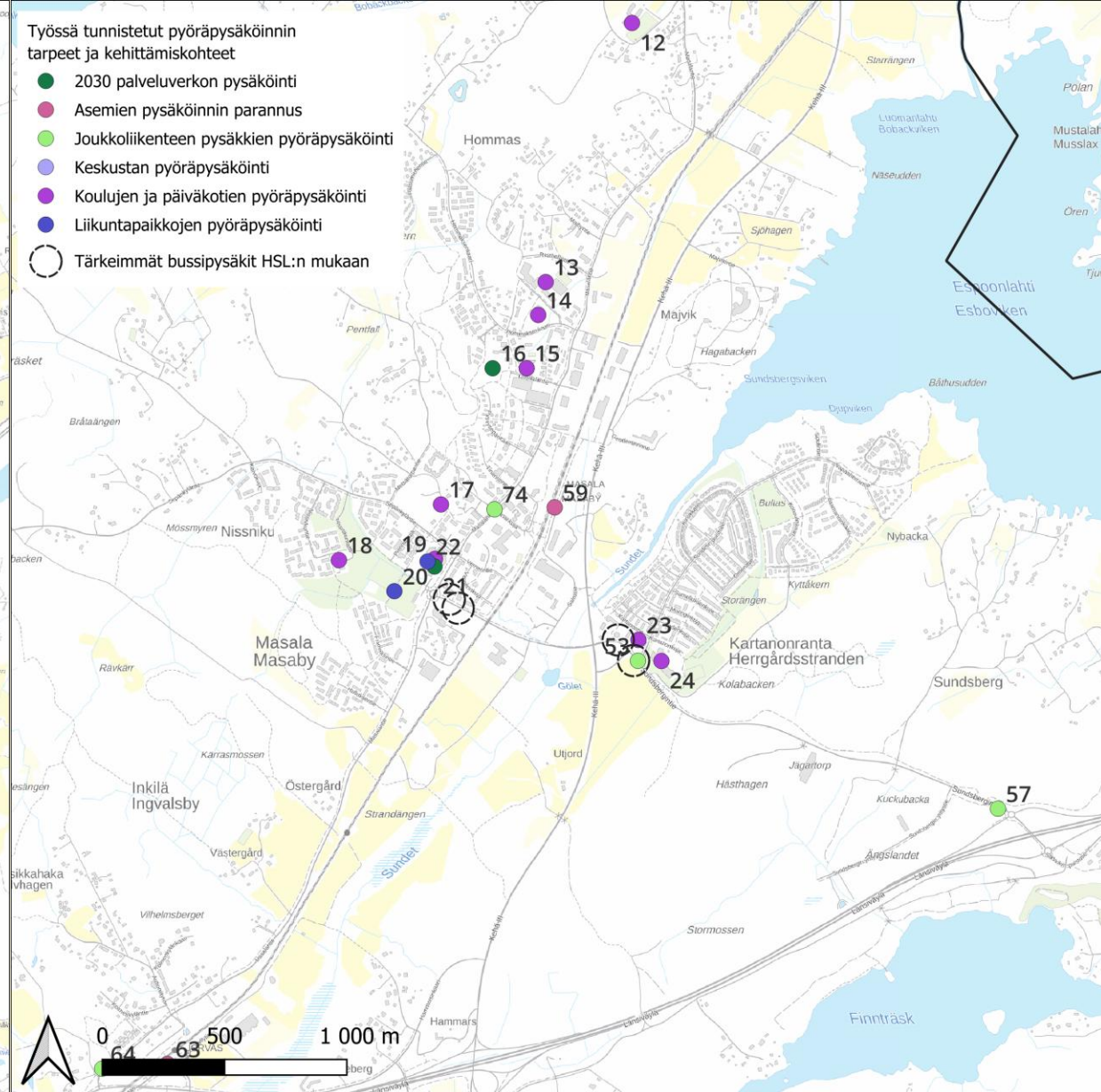
○ Tärkeimmät bussipysäkit HSL:n mukaan



Työssä tunnistetut pyöräpysäköinnin
tarpeet ja kehittämiskohteet

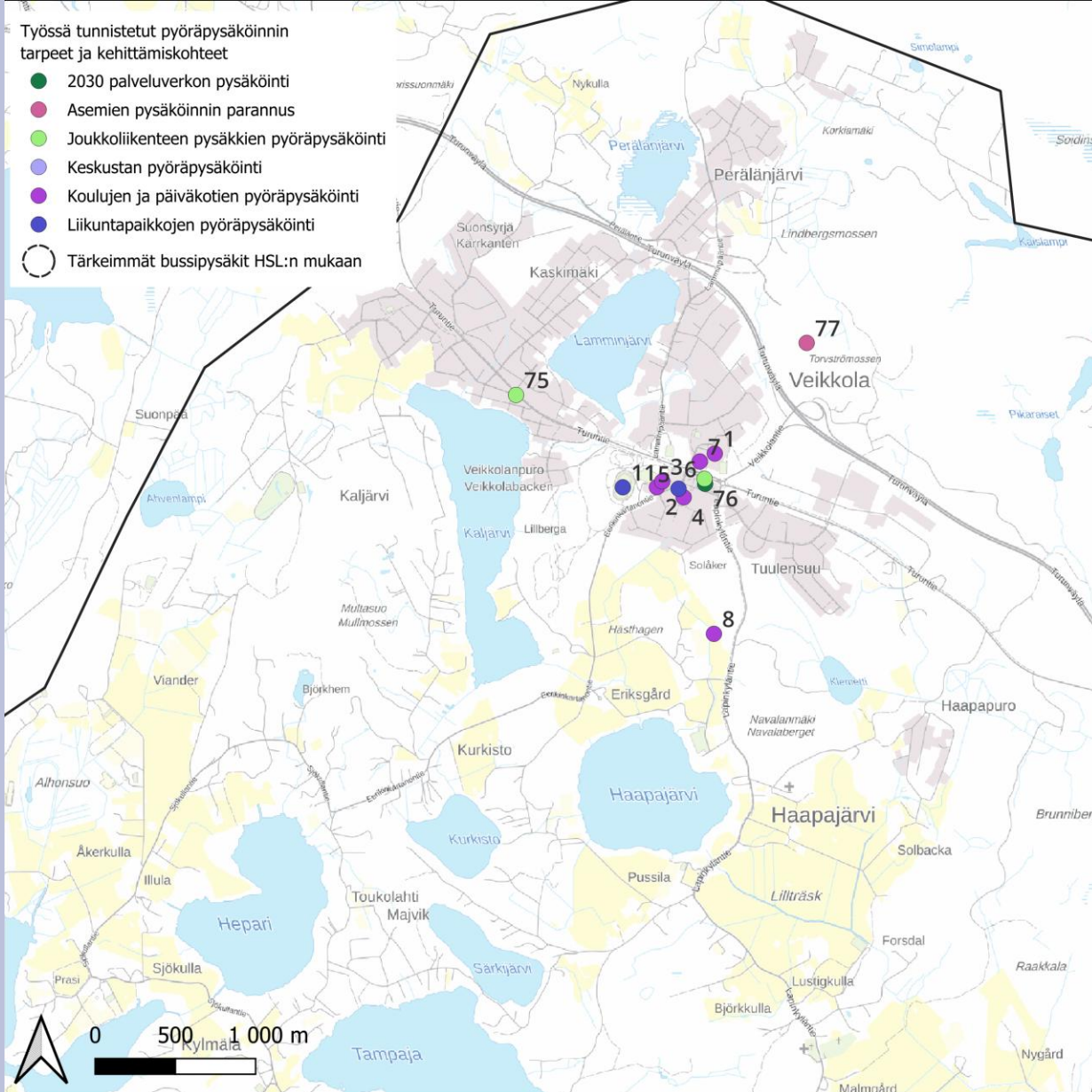
- 2030 palveluverkon pysäköinti
- Asemien pysäköinnin parannus
- Joukkoliikenteen pysäkkien pyöräpysäköinti
- Keskustan pyöräpysäköinti
- Koulujen ja päiväkotien pyöräpysäköinti
- Liikuntapaikkojen pyöräpysäköinti

○ Tärkeimmät bussipysäkit HSL:n mukaan



Työssä tunnistetut pyöräpysäköinnin
tarpeet ja kehittämiskohteet

- 2030 palveluverkon pysäköinti
- Asemien pysäköinnin parannus
- Joukkoliikenteen pysäkkien pyöräpysäköinti
- Keskustan pyöräpysäköinti
- Koulujen ja päiväkotien pyöräpysäköinti
- Liikuntapaikkojen pyöräpysäköinti
- Tärkeimmät bussipysäkit HSL:n mukaan



Työssä tunnistetut pyöräpysäköinnin
tarpeet ja kehittämiskohteet

- 2030 palveluverkon pysäköinti
- Asemien pysäköinnin parannus
- Joukkoliikenteen pysäkkien pyöräpysäköinti
- Keskustan pyöräpysäköinti
- Koulujen ja päiväkotien pyöräpysäköinti
- Liikuntapaikkojen pyöräpysäköinti
- Tärkeimmät bussipysäkit HSL:n mukaan

