



Kirkkonummen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Tiivistelmä
1.6.2026

Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt



Edullisuus



Ekologisuus



Terveellisyys



Turvallisuus



Taajamaympäristön viihtyisyys



Kävely ja pyöräily – kaksi erilaista kulkutapaa

Ominaista kävelylle



- Ihmiselle luonnollisin nopeus.
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä.
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla hyvinkin spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia.
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista.
- Hyötty viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä.
- Tarvitaan turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja.
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja.
- Kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen.

Ominaista pyöräilylle



- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa.
- Matkat voivat olla melko pitkiä.
- Suoraviivainen liike (kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B).
- Tarve pyörän pysäköinnille.
- Hyötty tasaisuudesta ja suorista reiteistä, pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä ei suosita.
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo, joka rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin pysähtelyyn ja sosiaalisuuteen.
- Useissa tapauksissa väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa.
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat.

Yhdyskuntarakenne ja liikkumistottumukset

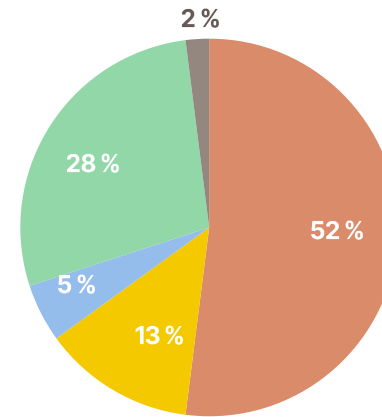
Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa



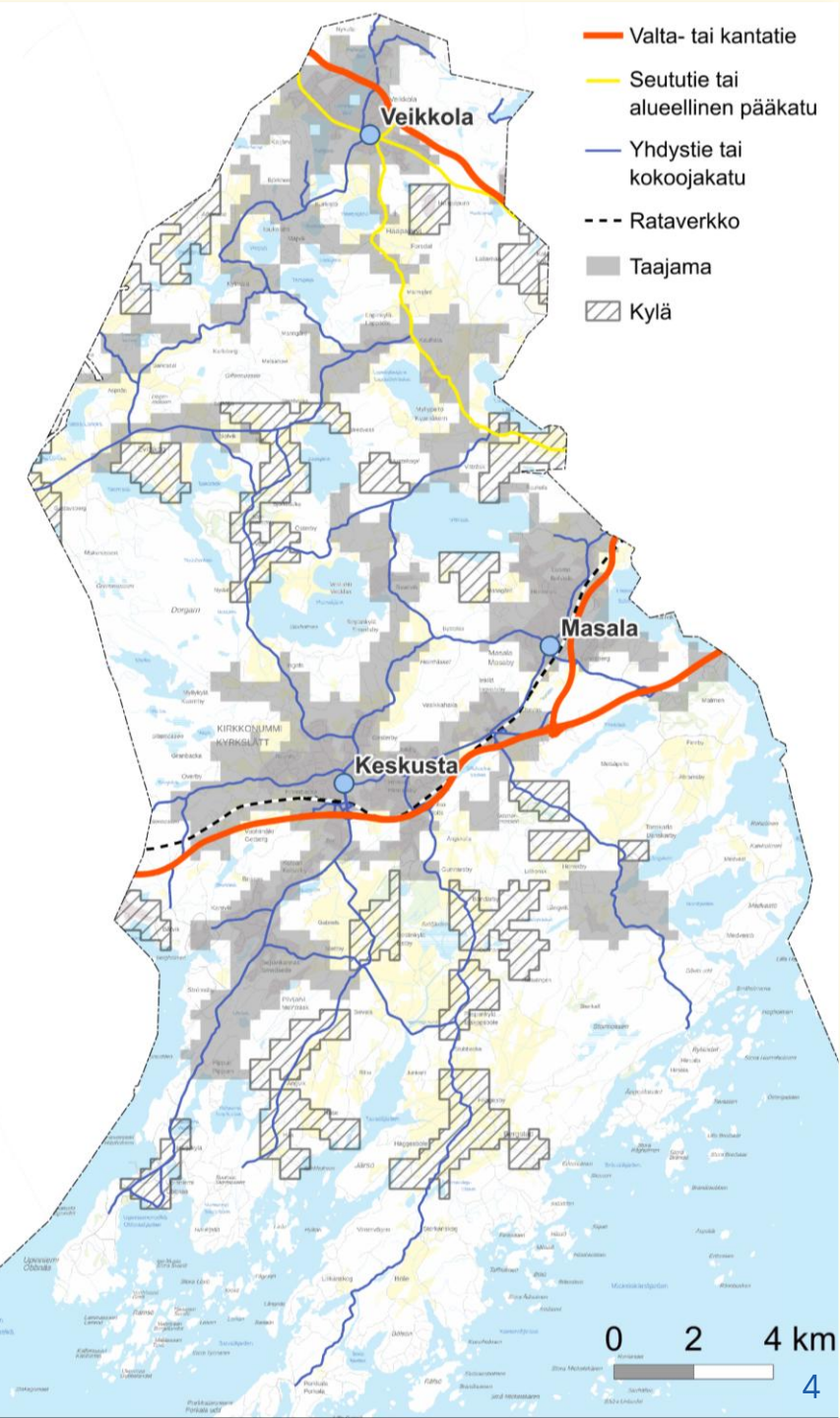
UKK-instituutti

Kolu P, Kari J, Raitanen J, et al. J Epidemiol Community Health 2022

Kulikutapaosuudet Kirkkonummella (HSL 2023)



- Henkilöauto
- Joukkoliikenne
- Pyöräily
- Kävely
- Muu



Yleinen suhtautuminen jalankulkuun ja pyöräilyyn Kirkkonummella

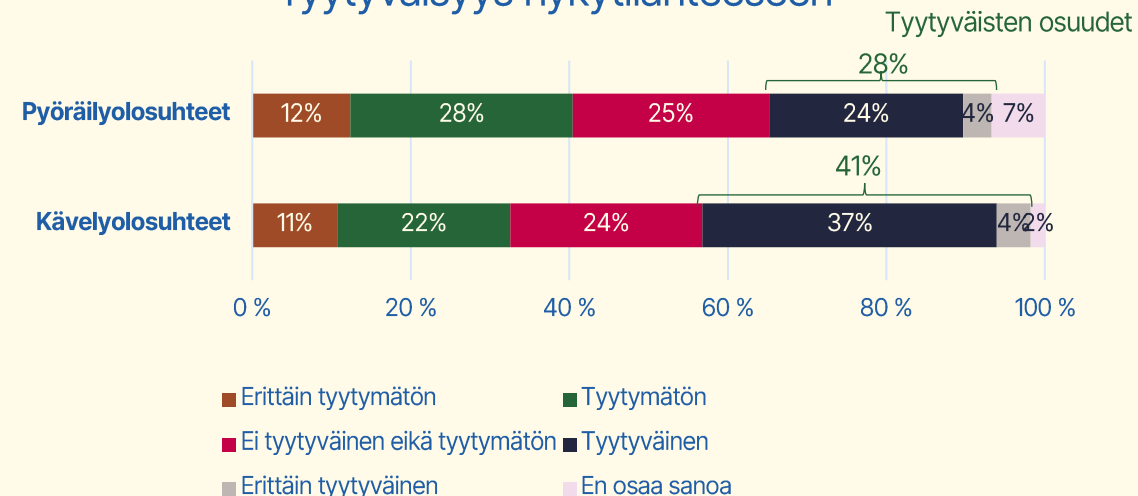
TOP 5 asiat, joiden takia käveltäisiin enemmän:

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

Tyytyväisyys nykytilanteeseen



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



3,02
= Neutraali



2,77
= Tyytymätön

Kirkkonummen kävelyn ja pyöräliikenteen visio 2040

Kävelyalueilla luodaan elinvoimaa ja houkuttelevaa ympäristöä.

Pyöräliikenne on sujuvaa ja turvallista keskuksissa ja niiden välillä.

Luonto on vain kävelymatkan päässä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitteet



Tavoite 1
Asuminen ja palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan



Tavoite 2
Kävelyn ja pyöräliikenteen yhteydet ovat fyysisesti ja visuaalisesti yhtenäisiä, sujuvia ja turvallisia



Tavoite 3
Liikkumisympäristö ja palvelut ovat käytettävissä kävellen ja pyörällä ympäri vuorokauden – ei vain kesällä

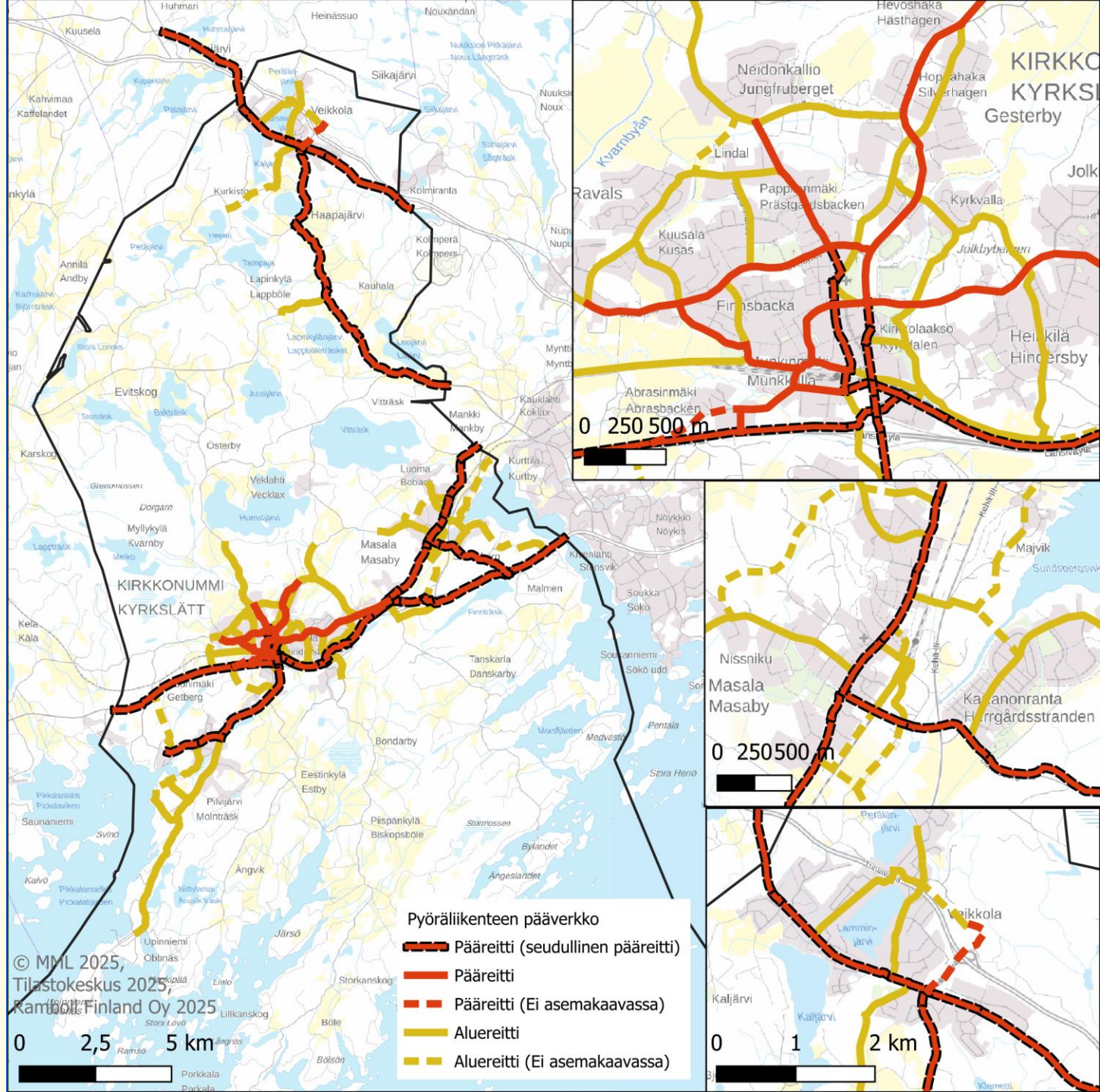


Tavoite 4
Kirkkonummella on monipuolinen, yhteistyöhön pohjautuva kävely- ja pyöräilykulttuuri

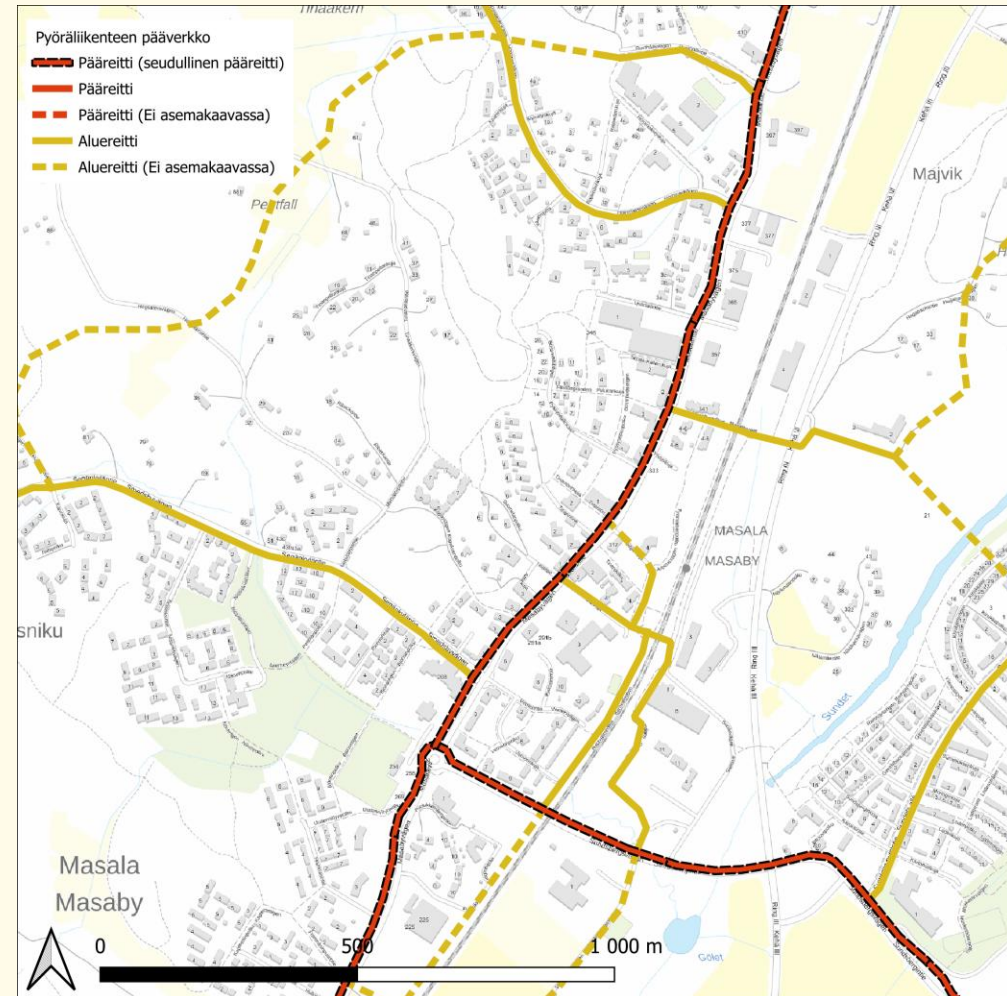
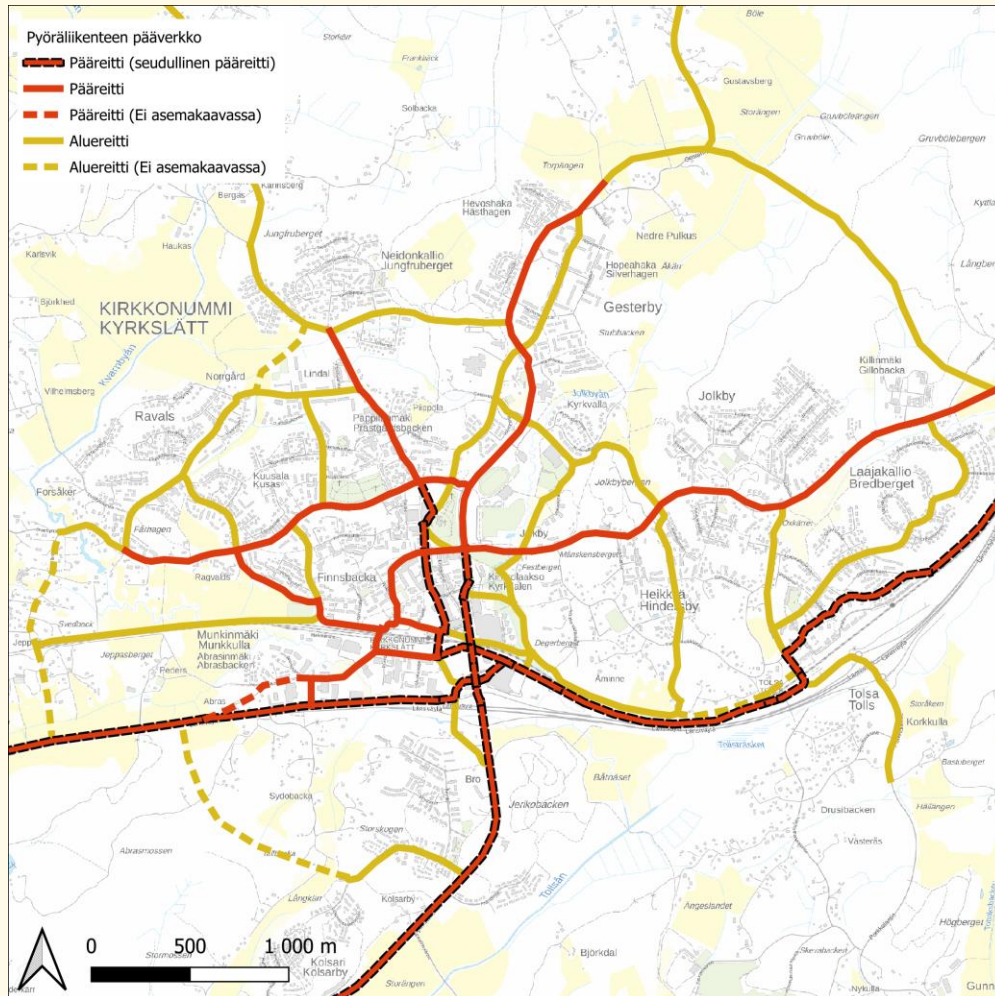


Tavoite 5
Lapset ja nuoret kävelevät, pyöräilevät ja käyttävät joukkoliikennettä sujuvasti erilaisilla matkoillaan

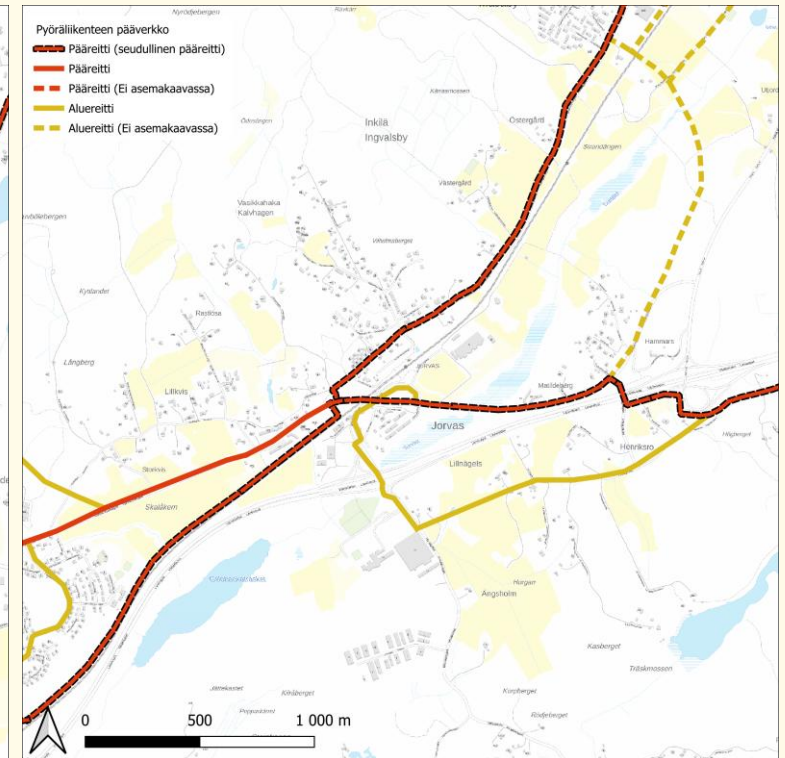
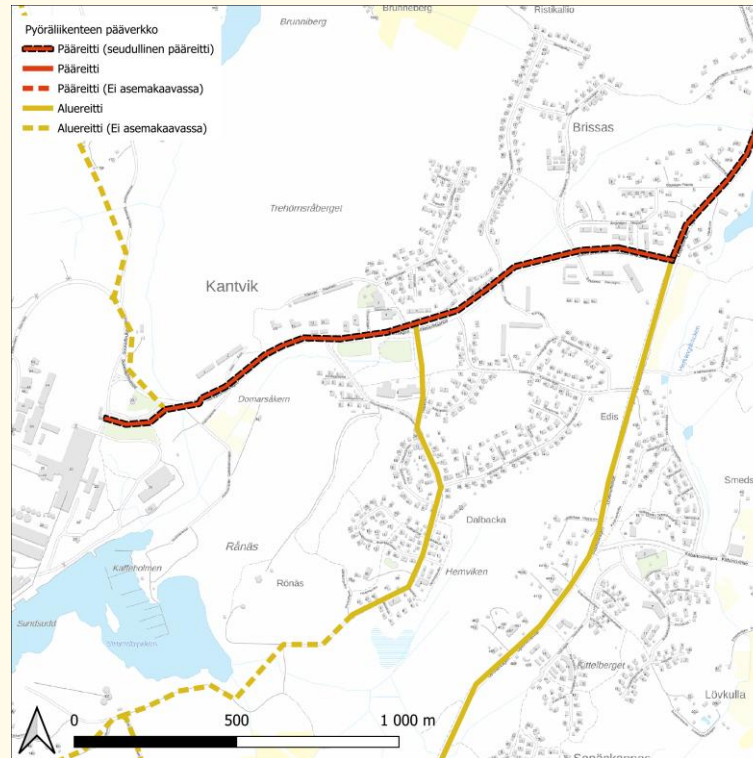
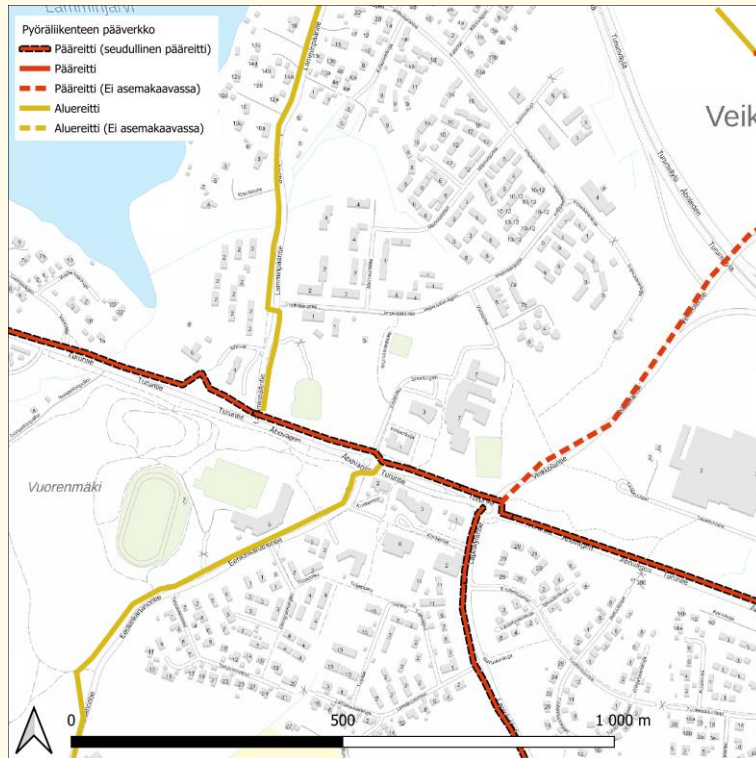
Kirkkonummen pyöräliikenteen pääverkko 2040



Kirkkonummen keskusta ja Masala 2040



Veikkola, Kantvik ja Jorvas 2040



Kävelyn perustaso

- Täytetään kävelyn perusedellytykset, jotta kävely asuinalueiden, työpaikkojen, palveluiden ja esimerkiksi joukkoliikenteen pysäkkien välillä on turvallista.
- Reitit ovat selkeitä ja mahdollisimman esteettömiä.
- Lisäksi keskitytään laadukkaisiin virkistys- ja ulkoilureitteihin.



Keskeiset kävelyalueet

- Mahdollistetaan kävely ympäri vuoden niin, että kävely on turvallisen lisäksi sujuvaa ja esteetöntä.
- Kävelylle on varattu riittävästi tilaa, ja se on usein eroteltu omille reiteilleen.
- Tavoitellaan suoria, turvallisia ja loogisia yhteyksiä, jotka houkuttelevat kävelemään arjen matkoja asuin- ja työpaikka-alueiden sekä palvelujen välillä kävellessä.
- Ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat riittävän alhaisia ja ylitysjärjestelyt ovat selkeitä, jotta jalankulkijan turvallisuus ja turvallisuudentunne voidaan varmistaa.



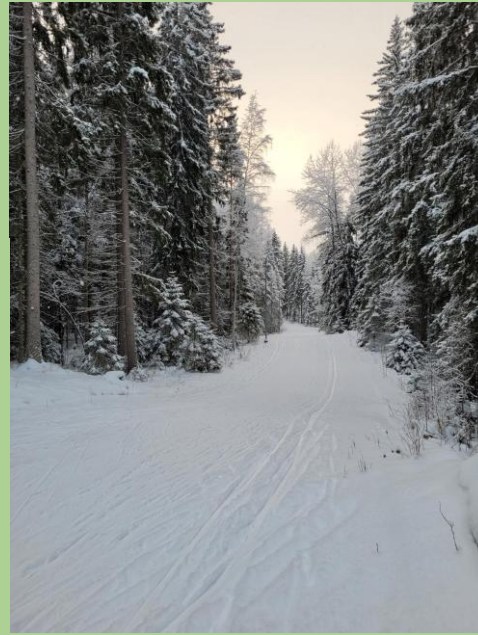
Kävelyn huipputaso

- Kävely on ympäri vuoden turvallista, sujuvaa, ja lisäksi viihtyisää ja kiinnostavaa. Kohteessa viihdytään myös muuten kuin läpikulun vuoksi.
- Kävely on priorisoitu kulkutapa, ja reittien esteettömyyteen ja esteettisyyteen kiinnitetään erityistä huomiota.
- Kävely-ympäristöllä tavoitellaan lisäarvoa kävelijälle. Ympäristö houkuttelee kiinnostavuudellaan pysähtymään ja viettämään aikaa niin asukkaita kuin vierailijoita.

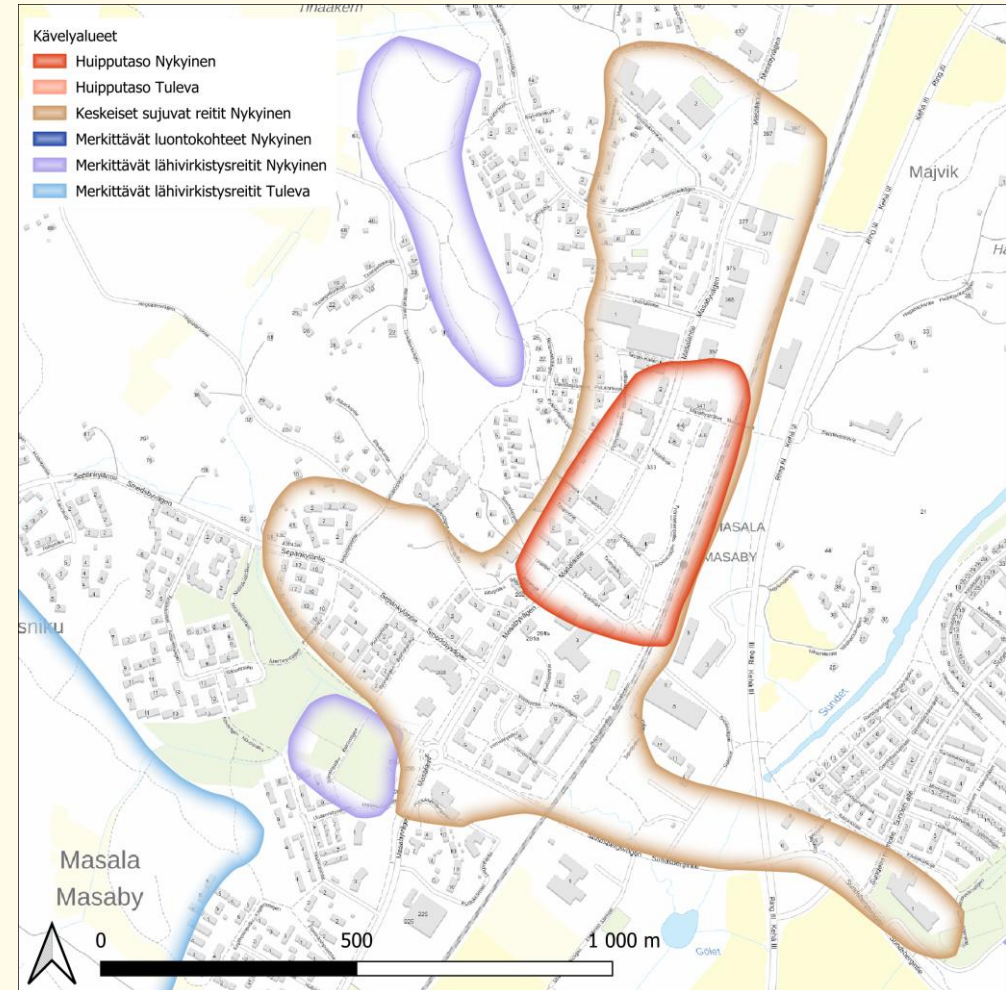
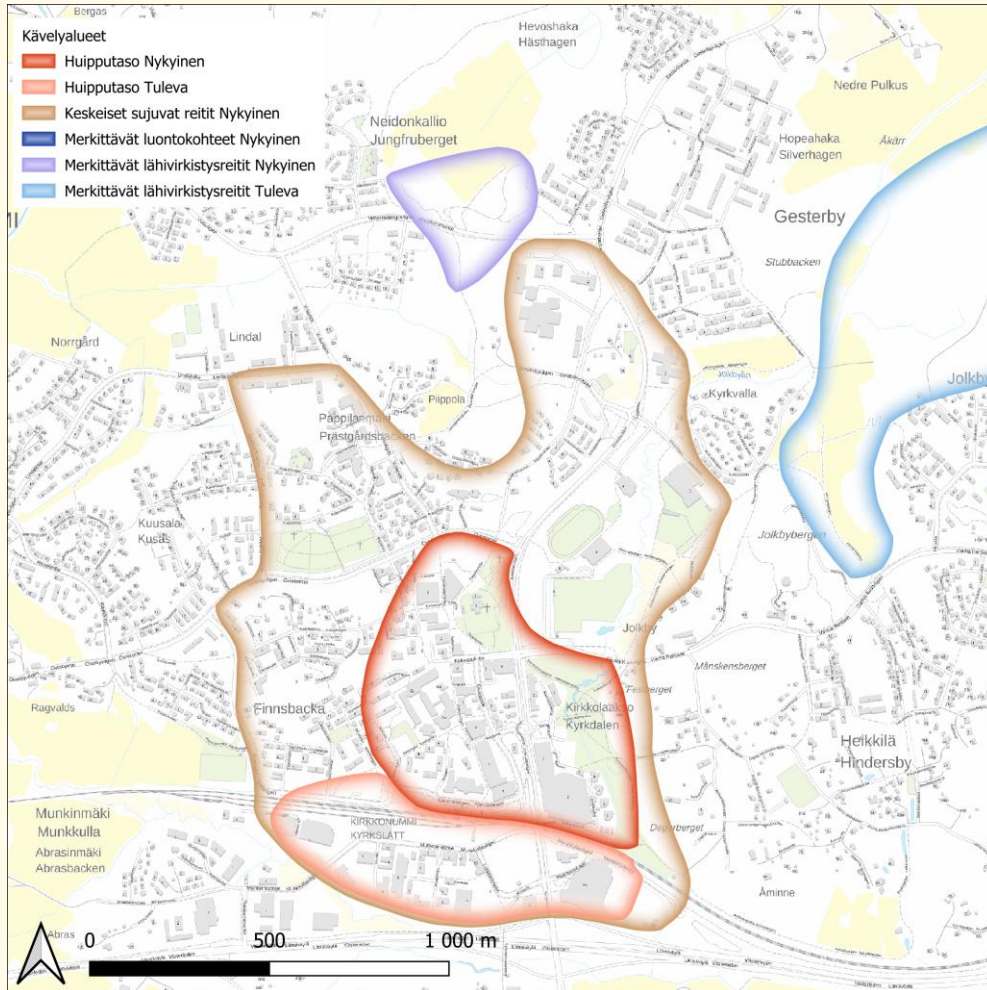


Merkittävät virkistysreitit

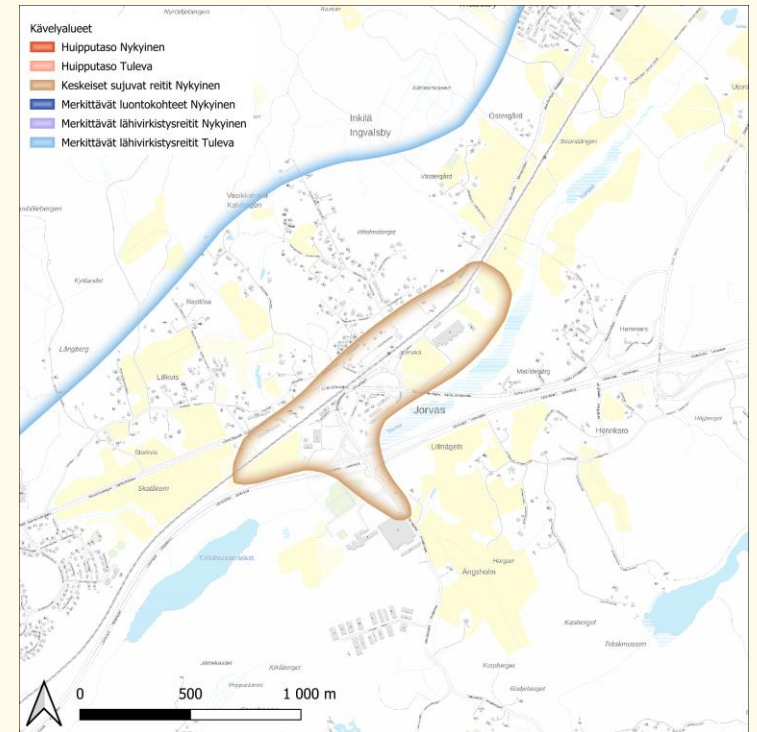
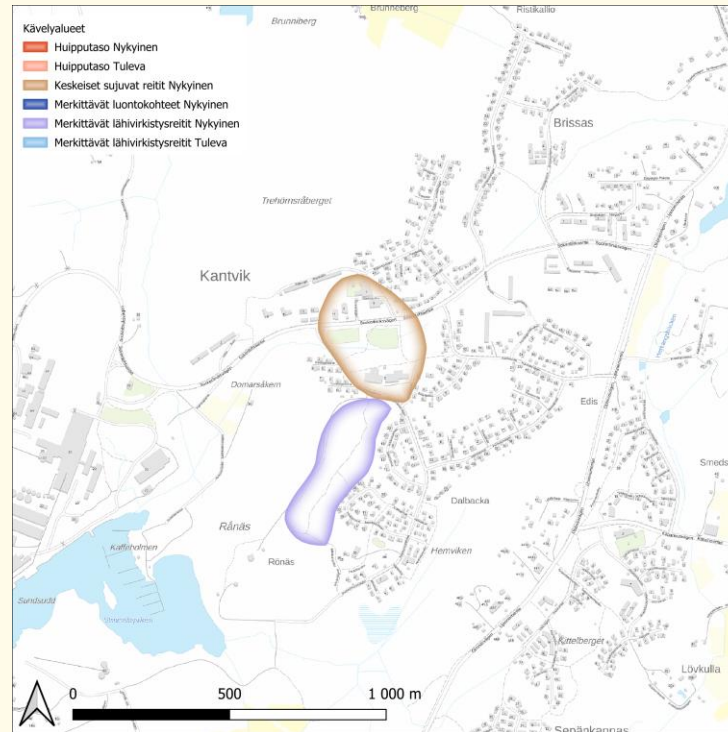
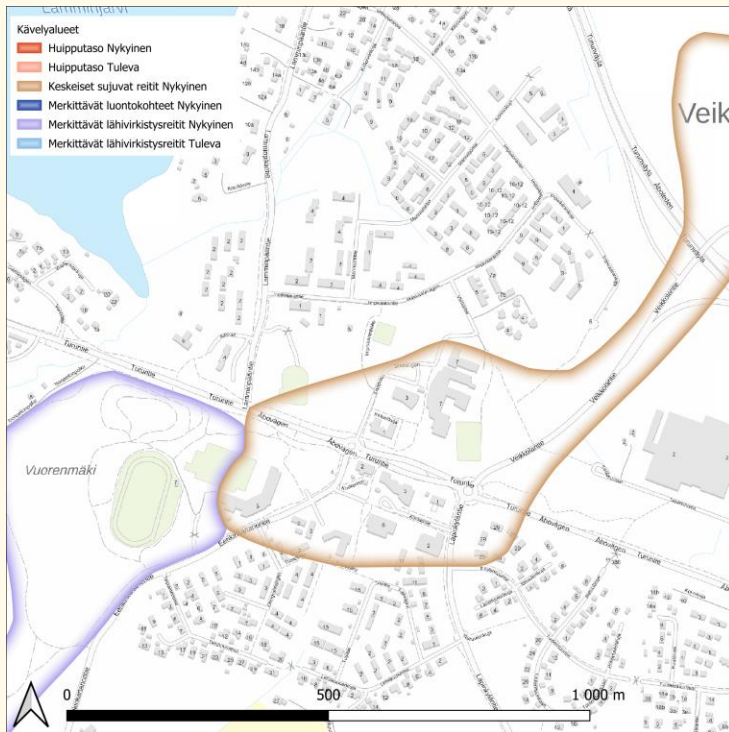
- Muiden kävelyalueiden sisällä tai yhteydessä sijaitsevat virkistysreitit ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.
- Virkistysreitit on suunniteltu palvelemaan eri käyttäjäryhmiä ja edistämään asukkaiden hyvinvointia. Niissä huomioidaan erilaiset toiminta- ja liikkumisrajoitteet sekä mahdollisuudet ympärivuotiseen käyttöön.
- Reitit ovat helposti seurattavia ja monet niistä ovat eri tavoin ympärivuotisesti käytettävissä. Kaikki luontoreitit eivät ole esteettömiä, mutta esteettömiä reittejä toteutetaan mahdollisuuksien mukaan.
- Reittien yhteydessä on taukopaikkoja ja palveluja, kuten penkkejä, valaistusta ja roskiksia. Merkittävimmillä reiteillä tai ulkoilualueilla on myös kaupallisia palveluita.



Kirkkonummen keskusta ja Masala 2040

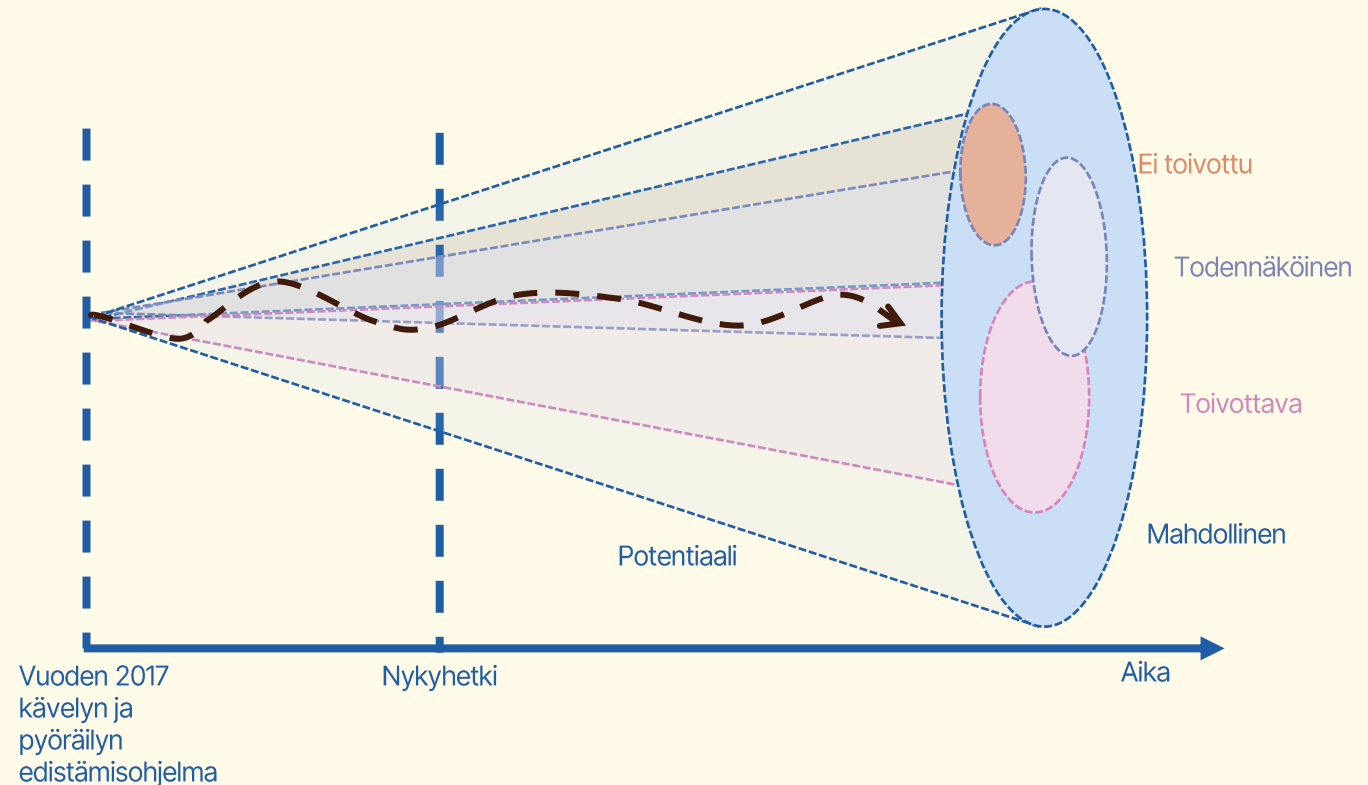


Veikkola, Kantvik ja Jorvas 2040



Kävelyn ja pyöräilyn tulevaisuus Kirkkonummella

- **Todennäköinen** kuvaa niitä tulevaisuuksia, jotka toteutuvat todennäköisimmin.
- **Toivottava** taas edustaa sitä visiota, johon tällä työllä pyritään.
- **Mahdollinen** kuvaa realististen tulevaisuuksien joukkoa: sellaisia tulevaisuuksia, jotka voivat tapahtua nykytiedon valossa.
- **Ei toivottu** tulevaisuus sisältää mahdollisia, mutta negatiiviseksi kääntyviä kehityskulkuja ja vaikutuksia.



Toimenpidekokonaisuudet

Tulevaisuustarkastelun ja työn tavoitteiden pohjalta laadittu toimenpideohjelma rakentuu kolmen toimenpidekokonaisuuden ympärille. Nämä kokonaisuudet suuntaavat kehittämistä ja jäsentävät toimenpiteitä, joilla vahvistetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä rakennetussa ympäristössä että ihmisten arjen valinnoissa. Lisäksi ohjelma huomioi toimeenpanon, yhteistyön ja jatkuvan kehittämisen käytännöt, joiden kautta toimenpiteet muuttuvat pysyviksi toimintatavoiksi.

Toimenpiteet on valittu niiden arvioidun vaikuttavuuden, toteutettavuuden ja kustannustehokkuuden perusteella. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa korostuvat ratkaisut, jotka tuottavat mahdollisimman suuren hyödyn käytettävissä olevilla resursseilla. Samalla ohjelma painottaa innovatiivisia, monialaisia ja yhteisöllisiä toimintamalleja, jotka tukevat pitkäjänteistä muutosta kohti kävelyä ja pyöräilyä suosivaa liikkumiskulttuuria.

Ohjelmassa on tunnistettu toimenpiteiden välisiä vaikutusketjuja, jotka kuvaavat, miten yksittäiset toimet yhdessä rakentavat edellytyksiä kestäväälle muutokselle. Näiden avulla voidaan hahmottaa etenemispolku kohti pitkän aikavälin tavoitteita sekä varmistaa, että toimenpiteiden toteutus tukee toisiaan ja muodostaa yhtenäisen, strategisesti johdonmukaisen kokonaisuuden.

Liitteessä on esitetty esimerkinomaisia tarkennuksia toimenpiteille, joita kunnassa voidaan joko ottaa käyttöön sellaisenaan tai joita voidaan tarkentaa ohjelman valmistumisen jälkeen toteutus- ja seurantavaiheeseen siirryttäessä. Jokainen toimenpide vaatii kunnalta resursseja, minkä vuoksi kunnassa pitää vuosittain tehdä päätöksiä siitä, miten ja millaisia toimenpiteitä edistetään.



Resurssit ja yhteistyö

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja sekä yhteistyötä.



Olosuhteet ja ympäristö

Tiiviillä maankäytöllä ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset kävelylle ja pyöräilylle. Infrastruktuurin laadukkailla kävelyn ja pyöräilyn ratkaisulla varmistetaan turvalliset ja sujuvat yhteydet.



Liikkumistottumukset ja -kulttuuri

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista. Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen ilmapiirin merkitys on suuri ja erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.

Resurssit ja yhteistyö

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
1. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön koordinointi ja resurssien osoittaminen	Yhteiset palvelut Kuntakehityksen toimiala Sivistyksen toimiala
2. Henkilöstön ja luottamushenkilöiden ymmärryksen, osaamisen ja sitoutumisen lisääminen	Yhteiset palvelut Kuntakehityksen toimiala Sivistyksen toimiala
3. Kävelyn ja pyöräiliikenteen integrointi maankäytön ja palveluverkkojen suunnitteluun	Kuntakehityksen toimiala
4. Kokeilukulttuurin vahvistaminen	Kuntakehityksen toimiala Yhteiset palvelut Sivistyksen toimiala

Olosuhteet ja ympäristö

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
5. Kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden päivittäminen ja priorisoinnin menetelmät	Kuntakehityksen toimiala
6. Pyöräliikenteen väylien jakaminen hankeosiin ja niiden suunnitelmallinen toteutus	Kuntakehityksen toimiala
7. Kävely-ympäristön esteettömyyden ja houkuttelevuuden systemaattinen parantaminen	Kuntakehityksen toimiala
8. Kunnossapidon resursointi ja menetelmien kehitys	Kuntakehityksen toimiala
9. Tilapäisten liikennejärjestelyiden kokonaisvaltainen parantaminen	Kuntakehityksen toimiala
10. Sujuvien ja turvallisten matkaketjujen varmistaminen keskeisissä kohteissa	Kuntakehityksen toimiala

Liikkumistottumukset ja -kulttuuri

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
11. Kävelyn ja pyöräilyn kulttuurin edistäminen viestinnällisin keinoin	Yhteiset palvelut Sivistyksen toimiala Kuntakehityksen toimiala
12. Lasten ja nuorten kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen poikkihallinnollisesti	Sivistyksen toimiala Kuntakehityksen toimiala Yhteiset palvelut
13. Osallisuuden ja yhteistyön vahvistaminen yritysten ja kolmannen sektorin kanssa	Kuntakehityksen toimiala Sivistyksen toimiala Yhteiset palvelut
14. Pyörämatkailun edellytysten parantaminen	Kuntakehityksen lautakunta Sivistyksen toimiala

Alustavat seurantamittarit, ehdotus

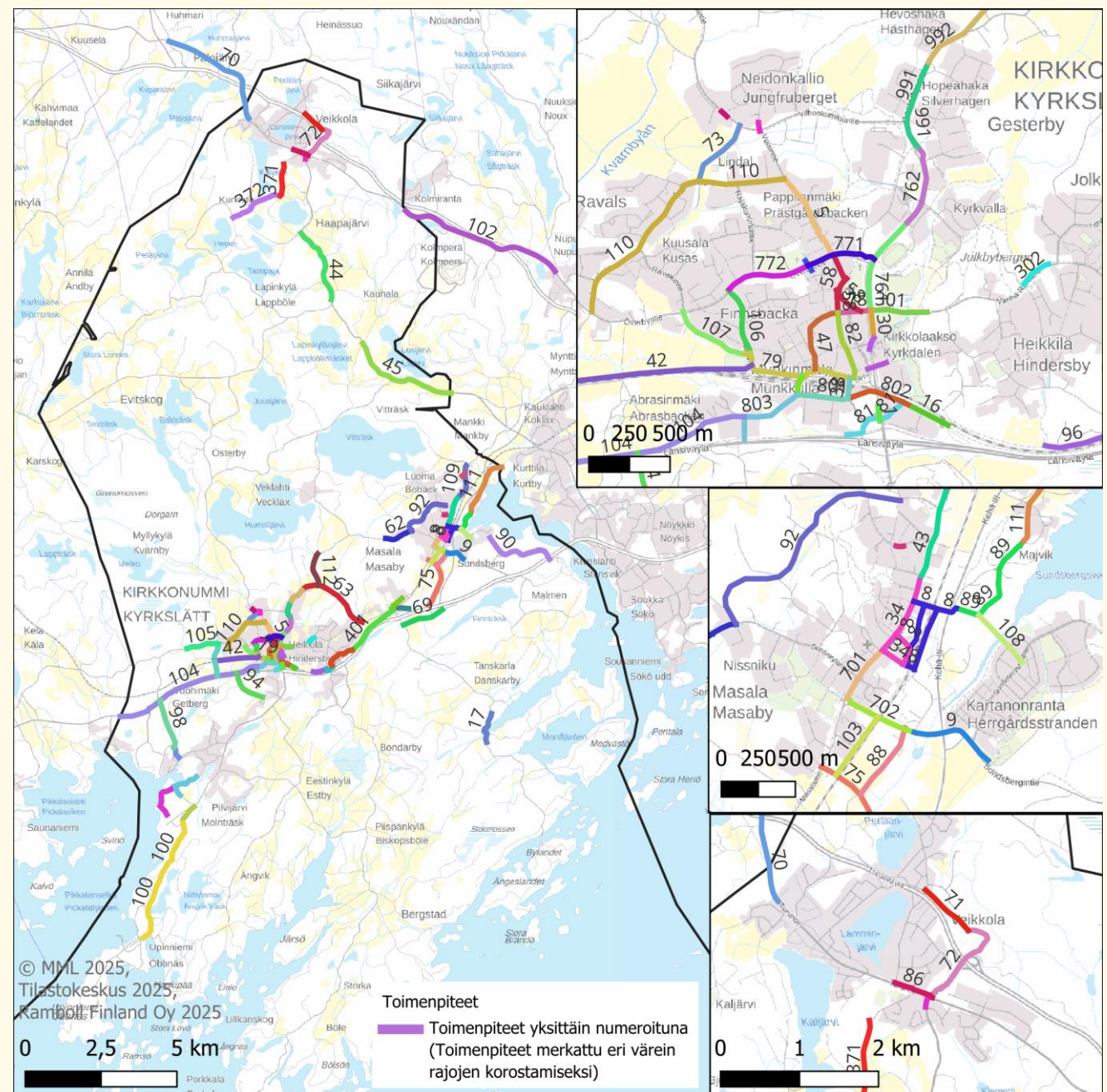
Mittari	Tavoitteet	Lähde	Seurantatiheys	Nykytila	Tavoite 2040
Jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuus Kirkkonummella	1, 2, 3, 4, 5	HSL liikkumistutkimus	Noin viisi vuotta	Pyöräily 5 % Kävely 28 %	Pyöräily 10 % (+100 %) Kävely 32 % (+15 %)
Tavoiteverkon toteutuminen	2, 3, 4, 5	Kunnan talousarvio	Vuosittain	> 0 km	136 km, josta 66 km pääreittejä
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden lukumäärät valikoiduissa laskentapisteissä keskimäärin iltahuipputunnissa	2, 3, 4, 5	Mittaukset valituilla paikoilla	1-3 vuoden välein, myös talvilaskentoja säännöllisesti	X pp/iht X jk/iht	X pp/iht (+30 %) X jk/iht (+10 %)
Tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn väylien talvikunnossapitoon	2, 3	Kysely kuntalaisille	1-3 vuoden välein	-	Arvosana nousee
Kävelen tai pyörällä kouluun liikkuvien lasten ja nuorten osuus	3, 5	Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma, jatkossa laaja hyvinvointisuunnitelma	1-3 vuoden välein	-	Osuus nousee
Enintään kilometrin ja kolmen kilometrin etäisyydellä alakoulusta asuvien oppilaiden osuus (% asukasluvusta)	1, 5	Liiteri-palvelu (YM)	Vuosittain	58,3 % (< 1 km)	64,1 % (+10 %)
Enintään kilometrin etäisyydellä päivittäistavarakaupasta asuvan väestön osuus (% asukasluvusta)	1	Liiteri-palvelu (YM)	Vuosittain	56,2 %	61,6 % (+10 %)
Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden tai vakavasti loukkaantuneiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden lukumäärä (5 v liukuva keskiarvo)	2	Onnettomuustilastot	Vuosittain	5,8 hlö/v	0 hlö/v
Kunnan kävely- ja pyöräilyaiheisten viestintätoimenpiteiden toteutuminen vuodessa	4		Vuosittain	-	4 kpl/v
Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt (kt CO2e)	1	Syke	Vuosittain	48,8 kt CO2e	44,1 kt CO2e (-10 % matkoja, ei arvioitu liikenteen sähköistymisen vaikutuksia)

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.

Pääraportissa 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 soveltuviin osiin, 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

