



# Pyöräilyn kehittämissuunnitelma vuosille 2021-2030

[KANSIKUVA]

**KARKKILAN KAUPUNKI**

Luonnos 10.12.2020

## Sisällysluettelo

1	Johdanto .....	3
2	Pyöräilyn nykytila .....	5
3	Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma .....	8
4	Jalankulku- ja pyöräilyväylien tarveselvitys 2020 .....	8
5	Pyöräilyn edistämisen kysely .....	8
6	Pyöräilyyn kohdistuneet investoinnit Karkkilassa .....	9
7	Valtion tuki pyöräilyn edistämiseksi .....	9
8	Pyöräily maankäytön suunnittelussa .....	10
9	Liikkumisen suositukset ja hyödyt .....	12
10	Pyöräilykuntien verkosto .....	13
11	Suunnitelman tavoitteet ja seuranta .....	13
12	Toimenpiteet .....	14
13	Liitteet .....	17
14	Lisätietoa muualta .....	17

## 1 Johdanto

Päättäjien aktiivisuus liikenteen ja pyöräilyn kehittämisen saralla on kasvattanut rooliaan viime vuosina. Vuonna 2019 suoritetun asukaskyselyn mukaan polkupyöräilyn kasvava merkitys korostuu kaupunkilaisten toiveissa. Karkkilan kaupunki on liittynyt myös valtakunnalliseen Pyöräilykuntien verkostoon. Verkostoon liittymisen toivotaan tuovan meille uusia ideoita ja yhteistyömahdollisuuksia pyöräilyn kehittämisen saralla niin kuin itse asiassa on jo tapahtunutkin tämän suunnitelman laatimisen käynnistämisen yhteydessä.

Pyöräily lisää kaupunkilaisten hyvinvointia ja siksi se on oltava kaikkien ikäryhmien saavutettavissa. Karkkilassa on nykyisellään kohtuullisen hyvät pyöräilymahdollisuudet ja pyöräily on liikkumismuotona ympäristöystävällinen ja saasteeton tapa liikkua kaupunkikeskustassa ja taajaman ulkopuolella. Arkisessa liikkumisessa lyhyillä matkoilla se on myös nopea tapa liikkua paikasta toiseen. Pyöräily kannattaa tuoda Karkkilassakin mukaan kaikkiin toimintamuotoihin ja elämänalueisiin hyödyllisenä liikkumismuotona ja harrasteena.

Säännöllisellä pyöräilyllä ennaltaehkäistään sairauksia ja se tuo uutta puhtia arkiseen elämään. Hyvä fyysinen aktiivisuus useita kertoja viikossa on helppo toteuttaa juuri pyöräilemällä. Sähköistyminen tuo kevytliikenteeseen uusia liikkumistapoja ja tämä tulee huomioida jatkossa myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Valtakunnallisissa tutkimuksissa on selvitetty, että vain neljännes suomalaisista aikuisista saa riittävästi liikuntaa. Se on melko vähän ja parannettavaa on muissakin ikäryhmissä.

Pyöräilyharrastuksen myötä myös ikääntyneiden sairastelut pienenevät ja syrjäytyminen vähenee. Lasten ja nuorten liikkuminen pyöräillen tuo terveyttä ja aktiivisuutta elämään sekä parantaa jaksamista. Terveystään voi työssä käyvä ihminen edistää käytännössä hyvin helposti esimerkiksi yhdistämällä kuntopyöräilyn työmatkapyöräilyn kanssa, mikäli työmatka ei ole kohtuuttoman pitkä.

Suunnitelman lopussa on esitetty erilaisia toimenpiteitä pyöräilyn kehittämiseen. Toimenpiteiden saavuttamisen kynnyksestä on lähestytty mahdollisimman realistisesti ja tavoitetilaa ylipäättään pyritty lähestymään sekä lyhyellä että pitkällä tähtäimellä. Osa toimenpiteistä on suhteellisen helppo saavuttaa, mikäli yleinen tahtotila tukee niitä. Raportoinnin merkitystä ei voi vähätellä ja se onkin esitetty ensimmäisenä toimenpiteenä, mutta toimenpiteet eivät ole missään tärkeys- tai paremmuusjärjestyksessä.

Tämä pyöräilyn kehittämissuunnitelma on laadittu Karkkilan kaupungin toimesta kaupunkikehitystoimialalla. Suunnitelman valmistelussa ja laatimisen yhteydessä on käyty keskusteluja ja kommentointeja alla olevien tahojen kanssa. Tällä suunnitelmalla halutaan tuoda pyöräilyn eri mahdollisuuksia entistä enemmän näkyviksi Karkkilassa ja samalla halutaan lisätä pyöräilyn mahdollisuuksia terveellisenä ja ympäristöystävällisenä liikkumismuotona.

Karkkilassa 20.11.2020

Kari Setälä	Karkkilan kaupunki, kaupunkikehitysjohtaja
Mariitta Vuorenpää	Karkkilan kaupunki, kaavoituspäällikkö
Esko Vuolukka	Karkkilan kaupunki, Yhdyskuntatekniikan päällikkö
Anna Koivu	Karkkilan kaupunki, liikunta- ja nuorisopäällikkö
Arto Jormalainen	Karkkilan kaupunki, sivistysjohtaja
Jaska Halttunen	Pyöräilyn aktiivinen harrastaja, fillaripäiväkirja-blogi
Matti Hirvonen	Pyöräilykuntien verkosto ry

## 2 Pyöräilyn nykytila

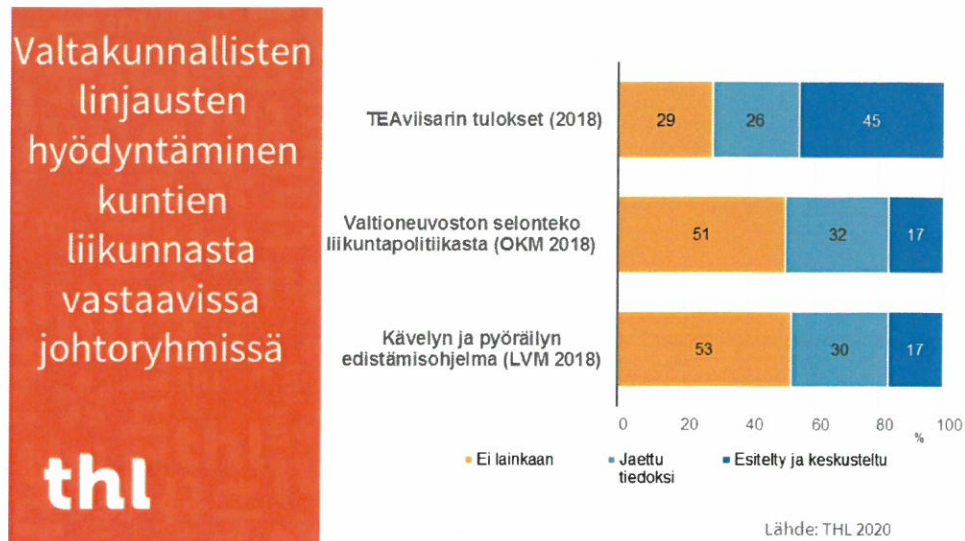
Kotimaan liikenne kasvaa ennusteiden mukaan lähivuosina maltillisesti. Kaupunkitaajamissa kasvu on keskimäärin suurempaa mutta toisaalta maaseudulla liikenne voi jopa vähentyä. Toisaalta muuttotappiollisissa kunnissa valmiiksi rakennettu infrastruktuuri jää vajaakäyttöön ja palveluiden laatu ja tarjonta heikkenee samalla, kun kasvukeskuksissa ilmenee infran kapasiteettiin liittyviä ongelmia. Kevyen ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittäminen ja kulkumuoto-osuuden nostaminen luo pitkällä aikavälillä edellytyksiä myös päästöjen vähentymiselle sekä liikenneturvallisuuden myönteiselle kehitykselle.

Valtakunnallisesti lasten ja nuorten aktivoiminen liikunnan pariin on keskeistä, koska vain vähemmistö liikkumattomista lapsista löytää kuntoilun edes aikuisiällä. LIITU-tutkimuksen mukaan 9–15-vuotiaista lapsista ja nuorista vain kolmannes liikkuu suosituksen mukaisesti tunnin päivässä. Tutkimuksen tavoitteena on luoda Suomeen koko maan kattava 7–19-vuotiaiden lasten ja nuorten liikuntakäyttäytymisen tietojärjestelmä. Syksyllä 2020 LIITU-tutkimusta on ryhdytty toteuttamaan ensimmäistä kertaa toisella asteella, sekä lukioissa että ammattioppilaitoksissa. Tavoitteena on mitata liikemittareilla yhteensä 3000 nuoren liikkumista ja paikallaanoloa.

THL:n mukaan Suomen kunnissa on viimeisten kahden vuoden aikana edistetty kuntalaisten liikuntaa aiempaa aktiivisemmin. Kunnissa valtakunnallisia liikuntapoliittisia linjauksia oli käsitelty vain joka viidennessä kunnassa. *”Näitä linjausasiakirjoja, kuten Liikuntapoliittinen selonteko tai Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, on tehnyt laaja joukko alan asiantuntijoita kuntien työn tueksi. Niitä kannattaisi käyttää hyödyksi niin vuosittaisessa kuin valtuustokausittaisessakin liikuntatoiminnan johtamisessa”*, kannustaa opetus- ja kulttuuriministeriön liikunnan vastuualueen johtaja Tiina Kivisaari.

THL:n vuoden 2019 tutkimuksen mukaan viidenneksellä 18–29-vuotiaista miehistä on kehnot elämäntavat. He syövät ja juovat epäterveellisesti, käyttävät tupakkatuotteita ja liikkuvat liian vähän. Lähes puolet nuorista miehistä on ylipainoisia tai selvästi lihavia. Vaarallisin lihavuuden laatu on vyötärölihavuus. Ympärysmitaltaan yli metrin vyötärö on viidenneksellä nuorista miehistä ja naisilla tilanne on samantyyppinen ja THL:n arvion mukaan neljännes nuorista aikuisista ei harrasta riittävästi liikuntaa.

THL:n ylläpitämä seuranta TEAviisari näyttää terveydenedistämistyön suunnan kuntatasolla. Sen mukaan Karkkilassakin riittää parannettavaa erityisesti liikunnan edistämistyön osalta. Tiedot perustuvat joka toinen vuosi toteutettavaan tiedonkeruuseen, joka lähetetään kaikkiin Manner-Suomen kuntiin liikunnasta vastaaville viranhaltijoille. Vuonna 2020 tiedot toimitti 97 prosenttia kunnista. Liikunnan edistämisen ja poikkihallinnollisen työ tueksi on julkaistu kuntakohtaiset valmiit yhteenvedot kaikkien vastanneiden kuntien tilanteesta. Karkkilan tietoihin voi tutustua osoitteessa [www.teaviisari.fi](http://www.teaviisari.fi). Kuvasta 1 ilmenee TEAviisarin tulosten, Valtioneuvoston liikuntapoliittisen selonteon sekä Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman hyödyntäminen kuntien liikunnasta vastaavissa johtoryhmissä 2017–2021.



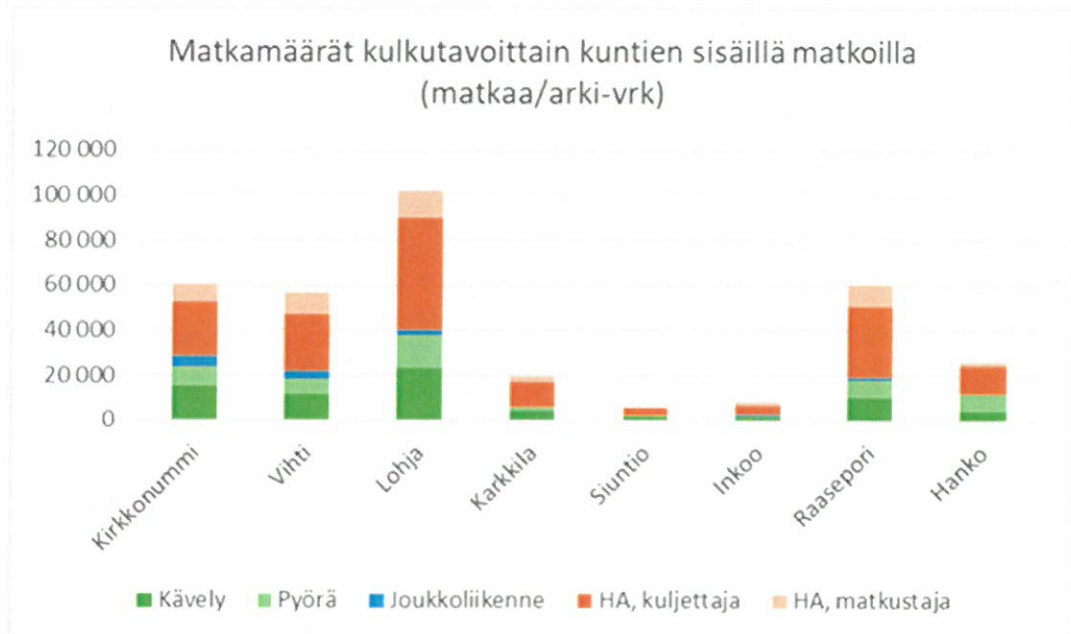
Kuva1: Valtakunnallisten linjausten hyödyntäminen kuntien liikunnasta vastaavissa johtoryhmissä 2017–2021 (lähde: THL).

THL:n Tilastoraportti 42/2020 mukaan monissa kunnissa lähellä kuntalaisten arkea olevia matalan kynnyksen liikkumismahdollisuuksia on lisätty. Esimerkkinä näistä ovat mm. koulupihojen kehittäminen ja hyödyntäminen koulupäivän ulkopuolella sekä lähiliikuntapaikkojen rakentaminen. Tätä kehitystä kannattaa jatkaa Karkkilassakin.

Kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista tehdyistä matkoista on pitemmällä aikavälillä vähentynyt koko maassa. Vuosina 1998-1999 kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista matkoista oli 34 prosenttia ja vuosina 2004-2005 se oli 31 prosenttia. Vuosina 2010 – 2017 osuus oli enää 30 prosenttia, josta kävelyn osuus 22 ja pyöräilyn osuus vain 8 prosenttia. Karkkilassa pyöräilyn nykytila on valtakunnallisesti vastaavan kokoiisiin paikkakuntiin verrattuna hyvää keskitasoa, mutta varmasti parannettavaa löytyy paljonkin. Henkilöautojen määrä suhteessa asukasluukuun on suhteellisen korkea varsinkin yli 5 km työ- ja opiskelumatkoissa. Tämä ilmeni vuoden 2012 suunnitelman yhteydessä toteutetussa kyselyssä. Vastaavissa alle 5 km matkoissa kävelyn ja pyöräilyn osuus kasvoi niin, että autojen osuus oli enää 40-50 prosentin tasolla.

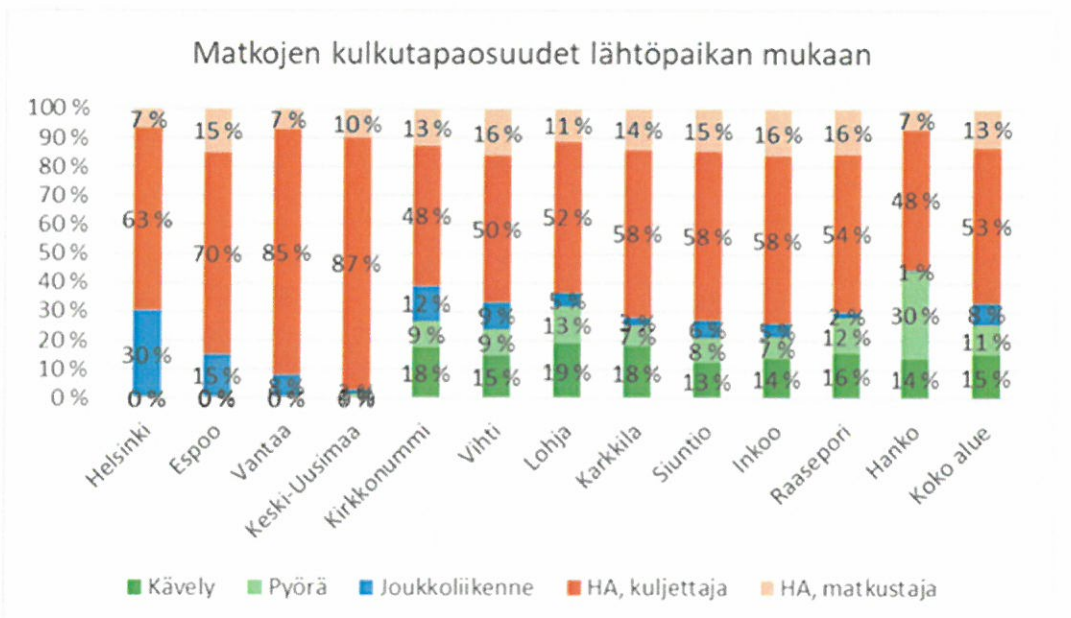
Valtakunnallisella henkilöliikennetutkimuksella kerätään tietoa suomalaisten liikkumisesta. Sitä käytetään apuna parannettaessa liikkumismahdollisuuksia ja liikenneturvallisuutta sekä pyrkimyksissä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Tutkimustulokset antavat liikennesuunnittelun tarvitsemää tietoa eri kulkutavoista ja liikkumiseen vaikuttavista syistä.

Kuvassa 2 on esitetty matkamäärät kulkutavoittain kuntien sisäisillä matkoilla läntisellä Uudellamaalla. Kuvassa korostuu HA, kuljettajan merkittävät osuudet jokaisessa Länsi-Uudenmaan kunnassa ja arkiliikenteen osalta pyöräilyn kehittämisessä riittää varmasti puuhaa jokaisella.



Kuva 2: Automatkojen matkamäärät kulkutavoittain kuntien sisäisillä matkoilla läntisellä Uudellamaalla (kuvan lähde: Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020, ELY).

Alla olevasta kuvan 3 kulutapaosuuksista ilmenee, että Karkkilassa pyöräillään vain 7 prosentin tasolla, mikä on alle Länsi-Uudenmaan keskiarvon (11,5 prosenttia).



Kuva 3: Matkojen kulkutapaosuus asuinkunnittain keskisellä ja läntisellä Uudellamaalla (lähde: Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020, ELY).

Työnantajana Karkkilan kaupunki kannustaa työntekijöitään työssä viihtymiseen ja jaksamiseen. Viimeisimmässä Karkkilan kaupungin omassa henkilöstöstrategiassa vuosille 2016-2019 henkilöstö on henkilöstövision mukaan ammattitaitoista, hyvinvoivaa ja työkykyistä

ja kaupungin omassa henkilöstöstrategiassa kaiken keskiössä on työhyvinvointi. Kaupungin henkilöstöstrategiassa ei oteta suoraan kantaa eikä erikseen kannusteta henkilöstöä kulkemaan työmatkoja esimerkiksi juuri pyöräillen tai kävellen. Osalle henkilöstön auton käytössä työssä ja arjessa on saattanut kuitenkin olla lähes välttämätöntä kuten yleisesti ottaen tilanne on muuallakin Suomessa, mutta todettakoon samalla, että osa Karkkilan kaupungin työntekijöistä aidosti käyttää polkupyörää työmatkoihinsa.

### 3 Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Tuoreessa Uudenmaan Liiton Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (luonnos 16.11.2020) pyöräliikenteen tärkeimmäksi ja vaikuttavimmaksi edistämiskeinoksi on kirjattu infrastruktuurin ja olosuhteiden kehittäminen. Lisäksi suunnitelmassa todetaan, että toimivan pyöräily-ympäristön suunnittelu lähtee pyöräliikenneverkon määrittämisestä.

Suunnitelmassa todetaan kuntarahoituksen rajallisuudet, mutta silti kuntakohtaisten jalankulun ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmien laadintaa on kirjattu suunnitelman toimenpideohjelmiin vuosille 2021-2024. parhaimmiksi edellytyksiksi yhteistyölle valtion ja kuntien välillä nähdään pienehköt hankkeet.

### 4 Jalankulku- ja pyöräilyväylien tarveselvitys 2020

Uudenmaan ELY-keskukselta on julkaistu hiljattain tuore *JALANKULKU- JA PYÖRÄILYVÄYLIEN TARVESELVITYS 2020*. Edellinen kevyen liikenteen tarveselvitys valmistui vuonna 2016. Nyt työn tavoitteena on väylä/alikulkutarpeiden asettaminen keskinäiseen kiireellisyysjärjestykseen yhtenäisin perustein ja merkittävimpien tarpeiden tunnistaminen. Priorisointi kiireellisyysluokittain on esitetty alla olevan luettelon mukaisesti:

- A-luokka: 23 kiireellisintä tarvetta, Pääsääntöisesti Uudenmaan ELY-keskuksen ja kunnan yhteisrahoituksella
- K-luokka: 13 kiireellisintä asemakaavoitetulla alueella sijaitsevaa tarvetta, ELY osallistuu vain, jos maantie muutetaan kaduksi
- B-luokka, Loput tarpeet, ELY ei pääsääntöisesti osallistu hankkeiden rahoittamiseen
- TLS: Uudenmaan ELY-keskuksen Tienpidon ja liikenteen suunnitelmaan kuuluvat hankkeet

Väylien ylläpitotarvetta on arvioitu nykyisen kunnan ja käyttäjäpotentiaalin pohjalta.

Kuntatasolla väylätarpeet ovat nousseet esiin asiantuntija-arvioiden ja kuntakyselyiden kautta. Karkkilan osalta on todettavissa, että varsinaisia ELY-vetoisia hankkeita ei olisi näköpiirissä lähiaikoina.

### 5 Pyöräilyn edistämisen kysely

Pyöräilyn edistämisen kysely toteutettiin Karkkilassa vuoden 2019 toukokuussa ja siihen saatiin vastauksia 88 kpl. Yli puolet vastanneista oli ikäryhmässä 31-50 ja siitä yli vastanneita oli noin 42 prosenttia. Loput vastanneista oli ikäryhmiin 13-30 kuuluvia. Vastaajista 96 prosenttia koki pyöräilyn edistämisen sekä reittien kehittämisen tärkeäksi. Vastanneista vajaa kolmannes



käyttää pyörää ympärivuotisesti ja sen perusteella voidaan todeta, että Karkkilassa tapahtuva nykyinen pyöräily on liikkumismuotona kohtuullisen aktiivinen vuodenajoista riippumatta. Kolmannes vastanneista oli sitä mieltä, että pyörien pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi. Vastauksista heijastuu myös, että valtion maantiesuoksia, joissa ei ole erillistä pyörätietä, pidetään erityisesti lasten pyöräilylle vaarallisina. Vastauksien mukaan taajama-alueen kevyenliikenteenväylien kunnossapidossa olisi parannettavaa.

## 6 Pyöräilyyn kohdistuneet investoinnit Karkkilassa

Erityisesti pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita parantaneita investointikohteita viime vuosilta (2013-2020) Karkkilassa ovat olleet:

- Hongistontien kevyen liikenteen reitti 140 000 euroa (2019-2020)
- Tuorilan kevyen liikenteen reitti Kauppatie – Tuorilan koulu 80 000 euroa (2016)
- Lemmointien kevyen liikenteen reitti 116 000 euroa (2013-2014)
- Tuorilan kevyen liikenteen reitti Märsyntie – Kauppatie 40 000 euroa (2013)

Lisäksi viime vuosin on toteutettu pieni joukko katujen saneerauskohteita, joissa on pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita parannettu erottamalla kevytliikennettä moottoriajoneuvoliikenteestä kuten esimerkiksi Kirjurinkadulla, Puutarhakadulla ja Aurinkorinteen pääkadulla. Lisäksi moottoriajoneuvoliikennettä hidastavia rakenteellisia hidasteita on rakennettu melko paljon viimeisen viiden vuoden sisällä. Niiden merkitys on juuri liikenneturvallisuuden parantamisessa, jossa siinäkin riittää vielä parannettavaa.

## 7 Valtion tuki pyöräilyn edistämiseksi

ELY-keskusten hallinnoimista väylistä on kerätty tietoa pyöräilyn ongelmakohdista ja tärkeimmistä parannuskohteista. Tätä työtä on tehty yhteistyössä Pyöräilykuntien verkoston ja Pyöräiliiton kanssa. Väylänpidon tavoitteena on mahdollistaa Suomen hyvinvointi, kilpailukyky ja kestävä kasvu. Palaute on julkaistu kartalla [www.vayla.fi](http://www.vayla.fi) -sivustolla kesäkuussa 2019. Tietoja hyödynnetään edelleen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtötietona sekä perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa. Tällä tavoin valtion taholta näytetään kunnille hyvää esimerkkiä, miten liikenneväyliä kehitetään yhteistyössä pyöräilyn edistämiseksi.

Valtion taholta halutaan antaa taloudellista tukea sekä parantaa erityisesti pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä. Valtakunnallisen edistämishjelman 2018 tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää. Kulutapaosuuksien määrää halutaan nostaa nykyisestä 30 prosentista jopa 38 prosenttiin. Kuvassa 3 esitetyt vuoden 2016 suhteelliset osuudet läntisellä Uudellamaalla kuvaavat sitä karua todellisuutta, jossa olemme. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on hyväksytty tavoitteena vähentää henkilöautomatkojen määrää puolella nykyisestä. Sen kansanterveydellisen hyödyn on arvioitu olevan jopa yli 4 miljardin euron suuruinen.

Vuonna 2018 julkaistiin ensimmäinen valtion kävelyn ja pyöräilyn investointituki, jota kohdistettiin kävelyn ja pyöräilyn katuverkon investointeihin. Sen edellytyksenä nähtiin, että kunnalla tulee olla strategisia päätöksiä kävelyn tai pyöräilyn edistämiseksi sekä selkeitä hankkeita niiden edistämiseksi. Avustusta on ryhdytty jakamaan hanke pohjaisesti siten, että

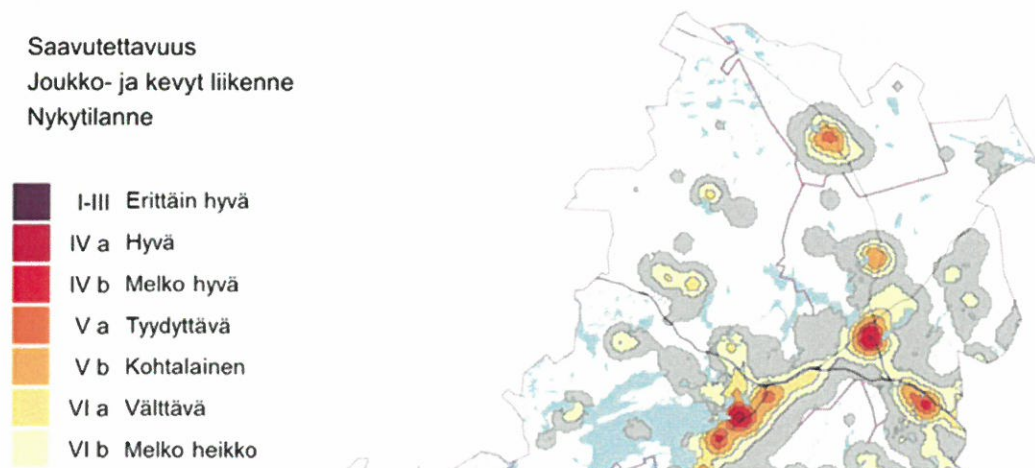
valtion rahoitusosuus on puolet hankkeen arvosta. Valtion tukihakemus liittyi kävelyn ja pyöräilyn edistämisen investointiohjelmaan 2020 ja se jätettiin määräaikaan 30.9.2020 mennessä. Hakemus sisälsi pyöräilykatosten ja kiinteiden pyörätelineiden hankintaa eri puolille kaupunkia. Tätä kirjoittaessa ei ole vielä Karkkilan omaa 40 000 euron osuutta hankkeeseen lyöty lukkoon päätöksenteossa ja koko asian ratkaisu menee vuodenvaihteen yli. Mahdollisuuksien luominen pyöräilylle luo myös mahdollisuuksia motivoimaan yhä enemmän käyttäjiä pyöräilyn liikkumismuodon pariin. Tämä edellyttää myös hyvää yhteistyötä eri toimijoiden kanssa. Karkkilan niukkenevia resursseja pitää pystyä kohdentamaan niin, että pyöräilyn liikkumismuoto on saavutettavissa mahdollisimman suurelle joukolle.

## 8 Pyöräily maankäytön suunnittelussa

Karkkilan asuntoalueiden laadun ja asukastyytyväisyyden näkökulmista katkeamattoman, sujuvan ja turvallisen pyöräverkoston tulee johtaa asuntoalueilta keskustaan, kouluihin, kauppaan, linja-autoasemalle, urheilu- ja virkistyskohteisiin sekä keskeisille työpaikka-alueille. Turvallista pyörätietä tulisi päästä myös asuntoalueelta toiselle sekä Karkkilan kyliin.

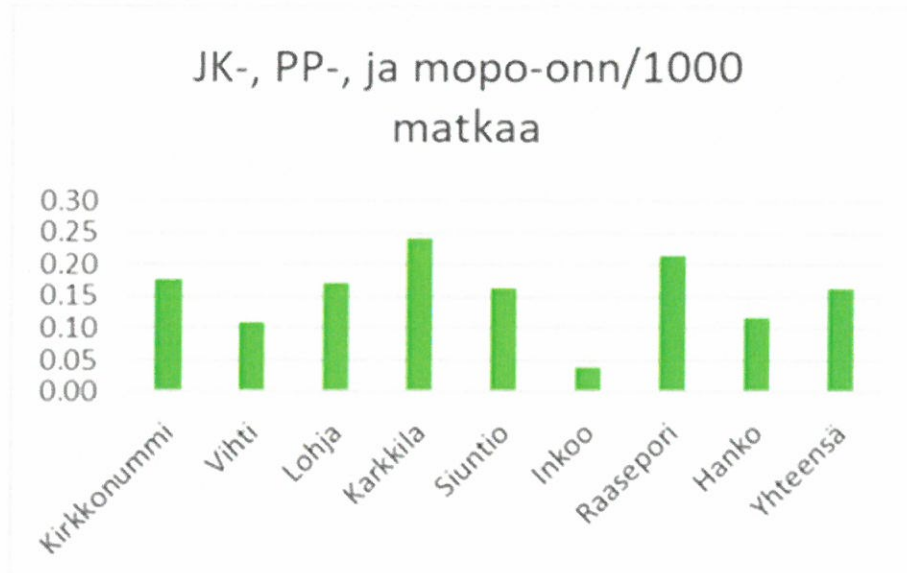
Pyöräilyverkostojen kokonaisvaltainen kehittäminen edellyttää laajaa yhteistyötä. Tässä mielessä pyöräteiden ja pyöräilyreitistöjen suunnittelussa tulee ottaa Karkkilan ympäryskuntia mukaan. Niitä edustavat Karkkilan alueella Bikepark, pyöräilyreitistöt Pikkupässin reitti, Kyliltä kylille, MTB reitistö ja Korpikierros retkipyöräreitistö. Lisäksi mainittakoon Karkkilan lähiympäristöön Vuotinaisen ja Salmen ulkoilualueiden välimaastoon sijoittuva Korpin kierros sekä Pyöräillen kylille-tapahtuma, joka toteutettiin vuonna 2017 (linkki: <https://bit.ly/3gsj7zl>).

Karkkilan tiiviinä säilynyt kaupunkirakenne, jota yhä hallitsee puutarhakaupunki-ihanne, on oivallinen pyörällä liikkumisen ja kaupungilla viihtymisen kannalta. Taajaman pyörätieverkostoa täydentävät alempiasteinen tieverkko ja metsäautotiet. Kokonaisuutena Karkkilassa on siis hyvät pyöräretkeilyn ja matkapyöräilyn kehittämismahdollisuudet aina Vihtiin ja Lohjalle saakka. Myös maastopyöräilyn kehittämiseen on tarjolla laajoja metsäalueita, joten pyöräily on myös yksi kilpailuvatti tonttimarkkinoinnissa ja matkailussa.



Pyörällä liikkuminen Karkkilassa ei kuitenkaan ole turvallista, koska Länsi-Uudenmaan kunnista Karkkilassa tapahtuu eniten kevyen liikenteen onnettomuuksia. Ongelmia ovat verkoston epäjatkuvuus, vaaralliset risteykset ja jalkakäytävien epäselvä rooli pyöräilyverkossa.

**Maankäytön suunnittelun tavoitteena on**, että uusilla alueilla ja kaavamuutoksissa kiinnitetään entistä enemmän huomiota pihaliittymien turvallisuuteen, kevyesti liikkumisen reittien laatuun, pyöräreittien elämyksellisyyteen ja matkaketjujen sujuvuuteen. Tämä edellyttää yleensä kevyen liikenteen verkoston jatkuvuuden tarkastelua kaavarajausta laajemmalla alueella.



Henkilövahinko-onnettomuuksien suhteutettu määrä. Lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäluonnos 16.11.2020

#### Kiireelliset kehittämistavoitteet asumisen näkökulmasta:

1. Pusulantien yhtenäisenä jatkuva kevyenliikenteen väylä Valtatieltä Lemmointielle (yhdeältä keskeisistä asuntoalueista eli Haapalasta ei ole kuin kl-pätkiä keskustaan)
2. Vanhan Vihdintien kevyenliikenteen väylä: kylätiekokeilu
3. Järvenpään kylän kevyen liikenteen väylä: kylätiekokeilu
4. Taka-Vattolan kevyen liikenteen väylä: kylätiekokeilu
5. Keskustan risteysten turvallisuuden parantaminen
6. Teiden ylitys-/alituspaikat (korokkeelliset suojatiet ja alikulut, etuajo-oikeudet)
7. Katokselliset pyöräparkit linja-autoasemalle ja muihin tarpeellisiin paikkoihin
8. Koulujen pyörätelineet

#### Pidemmän aikavälin kehitystavoitteet ulkoilun ja matkailun näkökulmasta:

1. Vihdin, Lohjan ja Karkkilan seudullisen pyöräverkoston pilottiin osallistuminen
2. Vihdintien kl- jatke Maijalankoskelle asti
3. Pusulantien kl-jatke Ikkalaan asti
4. Pyhäjärven reitti (osa kylätietavoitetta)

Kevyenliikenteen verkoston nykytilanteesta ja kehittämisestä on karttaliite tämän suunnitelman ohessa. Kartalla on kuvattu yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet sekä erilliset pyörätiet ja ne, joissa saa ajaa mopolla. Lisäksi kartalla on esitetty liikenneturvallisuuden

keskeisiä solmukotia. Kartalla on otettu kantaa myös kehittämistarpeisiin, joista mainittakoon pyöräparkit ja kylätiet.



Kylätieratkaisussa liikennetila on jaettu kevyesti liikkuvien ja autojen kesken uudella tavalla niin, että autoliikenteen tulee väistää kevyesti liikkuvia. Kuvan lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäluonnos 16.11.2020.

## 9 Liikkumisen suositukset ja hyödyt

Pyöräily on oivallinen tapa liikkua. Suositusten mukaan meidän tulisi liikkua vähintään noin kolme kertaa viikossa ja noin 10 minuuttia kerrallaan. Pyöräily sopii lähes kaikille ja jokainen voi omalla kohdallaan pohtia kuinka paljon työmatkoihin menee aikaa autossa istuen ja kuinka paljon se muuttuisi, jos ryhtyisi autoilun sijaan pyöräilemään työmatkoja. Pelkästään sellainen muutos on jo isoa askel kohti suositusten mukaista liikkumista ja fyysistä rasittamista.

UKK-instituutin liikuntasuosituksen mukaan sydämen sykettä kohottavaa liikettä eli reipasta liikkumista suositellaan tehtäväksi yhä 2 tuntia 30 minuuttia viikossa. Samat terveyshyödyt saa myös lisäämällä liikkumisen tehoa rasittavaksi. Tällöin liikkumisen määrä on 1 tunti 15 minuuttia viikossa. Lihaskuntoa ja liikehallintaa tulisi harjoittaa vähintään kaksi kertaa viikossa. Rasittavaa liikkumista kunnon vuoksi suositellaan ainakin 1 tunti ja 15 minuuttia viikossa eli saman terveyshyödyn saa lyhyemmässä ajassa, kun lisää liikkumisen tehoa. Tätä voi toteuttaa parhaiten juoksulla, pyöräilyllä, hiihdolla ja erilaisilla pallopeleillä. Osa meistä kuntoilee ja ylittää kirkkaasti liikuntasuositukset, mutta silti kuilu liikkumattomaan väestön osaan kasvaa vuosi vuodelta. Varusmiesten Cooperin testitulosten keskiarvo on pudonnut 40 vuodessa 2 760 metristä 2 360 metriin. Vuonna 2017 suomalaismiesten ikävakioitu painoindeksi oli keskimäärin 26,4 ja naisten 25,4. Ylipainon raja on 25.

## 10 Pyöräilykuntien verkosto

Karkkilan kaupunki liittyi vuonna 2019 valtakunnalliseen Pyöräilykuntien verkostoon. Karkkilan kaupunki on vuoden 2019 aikana käynnistänyt pyöräilykuntien verkoston ja 3. sektorin edustajien kanssa virkamiesvetoisen työryhmän, joka keskittyy pyöräilyn kehittämiseen ja sen suuntaviivojen määrittelyyn. Pyöräilykuntien verkosto on kuntien, valtionhallinnon, yritysten, järjestöjen ja muiden tahojen välinen yhteistyöverkosto. Sen päätavoite on pyöräilyn ja kävelyn lisääminen kestävinä liikennemuotoina ja arkiliikuntana, jotka tuottavat hyvinvointia yksilölle, yhteiskunnalle ja ympäristölle. Pyöräilykuntien verkostoon kuuluu 152 jäsentahoa, joista 120 on kuntia ja kaupunkeja. Pyöräilykuntien verkosto tarjoaa meille karkkilalaisillekin paljon tietoa ja palveluja pyöräilyn edistämisessä. Verkosto osallistuu erilaisiin pyöräilyä edistäviin ohjelmiin ja kehittämishankkeisiin sekä ja se tekee vaikuttamistyötä pyöräilyn aseman vahvistamiseksi kuntien ja valtion päätöksenteossa.

Kuluvana vuonna vietettiin valtakunnallista Pyöräilyviikkoa, joka oli koronan takia kevätperinteistä poiketen vasta 5.-13.9.2020. Viikon pääteema oli Pyöräilyn ilo, jossa korostettiin pyöräilyn tuottamaa henkistä hyvinvointia. Pyöräilyviikosta on vuosien saatossa kasvanut Suomen suurin, monipuolisin ja innostavin pyöräilyä edistävien tapahtumien ja viestinnän kokonaisuus.

## 11 Suunnitelman tavoitteet ja seuranta

Suunnitelman tavoitteena on erilaisten pyöräilymuotojen suosion kasvattaminen Karkkilassa. Pyöräilyn ohella kevyen liikenteen muotoihin on tullut uusia liikkumismuotoja, joita ei ole syytä sivuuttaa kevyen liikenteen väylillä liikuttaessa. Lisäksi liikkumisvälineet ovat sähköistymässä. Erityisesti sähköpotkulauta on lyönyt itsensä läpi liikkumisvälineenä ja se on herättänyt paljon huomiota julkisessa keskustelussa turvallisuuden kannalta. Jalankulun lisäksi erilaisia liikkumisvälineitä kevyen liikenteen reiteillä ovat polkupyörä, potkulauta, rullaluistimet ja sukset. Liikuntaesteisten liikkumismuotoja ja tarpeita ei ole syytä unohtaa. Kaikille edellä luetelluille liikkumisvälineille ei voida järjestää erillisiä reittejä, joten yhteensovitettavaa riittää ja pyöräily perinteisenä kevyen liikenteen liikkumismuotona sopii hyvin tähän joukkoon.

Eri liikkumismuotojen sähköistyminen on jo tuonut mukanaan uusia haasteita liikenneturvallisuuteen ja -käyttäytymiseen. Erityisesti turvallisuuden näkökulmasta erilaisten liikkumistapojen yhteinen käyttö väylillä haastaa liikennesuunnittelun niin kuin käyttäjätkin toimimaan ennakoivasti niin ettei turhia onnettomuuksia satu. Sähköpyörä on vielä polkupyörä, kun sen nopeus on enintään 25 km/h ja sähkömoottorin teho on enintään 250 W. Sähköpyörää saa avustaa vain poljettaessa. Sähköpyörät luokitellaan tavallisiksi polkupyöriksi liikenteessä. Tehokkaammat sähköpolkupyörät tulee rekisteröidä Suomessa mopoiksi. Vastaavasti esimerkiksi potkulautaan sovelletaan jalankulkijan liikennesääntöjä, kun sen rakenteellinen nopeus on korkeintaan 15 km/h ja teho on enintään 1 kW. Sähköistyminen voi vaikuttaa meidän kaikkien liikkumistarpeisiin ja toiveisiin. Pyöräily perinteisessä muodossa ja sen kehittäminen on kuitenkin tämän suunnitelman keskiössä. Pyöräilyn kasvaneesta suosiosta huolimatta Karkkilan katukuvassa näkyvä perinteinen pyöräily onkin meillä vielä liian vaatimatonta ja Karkkilan katukuvassakaan ei pyöräilijöitä näy tarpeeksi.

Pyöräily tulee jatkossa näkymään Karkkilan katukuvassa niin kaupungin keskustassa kuin taajaman reunamillakin ja sen edellytyksenä on nähty pyöräilyväylien kehittäminen. Erityisenä kehittämiskohteena on pyöräilypysäköinnin mahdollisuuksien parantaminen ja se parantaa pyöräilyn houkuttelevuutta entisestään. Pyöräilyn houkuttelevuus ja pyöräilyn kaikki edut on tuotava lähelle kaikkia ikäryhmiä. Tämä tarkoittaa niukkojen resurssien entistä tarkempaa kohdistamista sekä pitkäjänteistä yhteistyötä kolmannen sektorin kanssa.

Pyöräilyn kehittymistä voidaan edellä mainitun asukaskyselyn lisäksi seurata numeerisin mittarein. Sillä saadaan kerättyä tietoa eri toimenpiteiden vaikutuksista. Toimivien mittareiden tulee olla helposti ymmärrettäviä ja tässä mielessä perinteiset liikennetutkimukset ovat hyviä tapoja. Liikennetutkimuksen tulisi olla paikallista ja kaupungin omista tarpeista johtavaa selvitystyötä. Pyöräilymäärien laskenta on sinänsä hyvä tapa tutkia kehitystä, mutta se tulee tehdä vuosittain samaan ajankohtaan ja samoissa paikoissa. Hyviä paikkoja liikennemäärien laskennalle ovat esimerkiksi Vattolantien, Tuorilantien ja Helsingintien sekä Pusulantien reitit. Lisäksi taajamakeskustan pyöräilyliikennettä olisi hyvä tutkia esimerkiksi keskustorin ympäriltä erikseen. Tavoitteiden seuranta voidaan suorittaa asukaskyselyillä ja muutosten seurannalla sekä toteutuneiden toimenpiteiden seurannan avulla.

## 12 Toimenpiteet

### Toimenpide 1

#### Työryhmän perustaminen

Keveyen liikenteen liikkumisen kehittämisen kannattaa ottaa osaksi liikenneturvallisuustyötä. Tähän liittyvä liikenneturvallisuustyöryhmä koordinoi pyöräilyn kehittämistä kaikkein parhaiten. Työryhmä raportoi ohjelman etenemisestä kaupunginhallitukselle vuosittain. Erillinen raportointi ja kampanjointi sekä asennekasvatus tulisivat olla osia Karkkilan pyöräilyn edistämistyössä.

Karkkilan kaupungin tulee jatkossa osallistua aktiivisemmin valtakunnallisiin tempauksiin, kuten pyöräilyviikkoon ja liikkujan viikkoon sekä autottomaan päivään. Pyöräilyn edistämiseen liittyviä konkreettisia toimenpiteitä ja taloudellista panostusta on kokonaisuuteen nähden kohtuullisen paljon, mutta lopulta luonnollisesti kaikki toimenpiteet ponnistavat käyttöön saatavista resursseista. Työryhmän tehtävänä on laatia hankeohjelma ja sen aikatauluttaminen. Karkkilan kaupunki käynnistää yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa uuden liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen vuonna 2021.

### Toimenpide 2

#### Pyöräilylle omat reitit

Karkkilassa pyöräilyn verkosta ei ole ollut erikseen mitään suunnitelmaa tai karttaa. Sellaisen laatiminen ja ylläpito olisi hyvä tapa koota pyöräilyyn liittyvä kokonaiskuva pitkällä tähtäimellä. Siitä saatavan informaation ja seurannan säännöllisen mittaamisen avulla tapahtuva pitkäjänteinen työskentely kehittää parhaiten pyöräilyä Karkkilassa. Pyöräilijän paikka liikenteessä ei ole aina välttämättä kovin selvä ja tiedon yhtenäistäminen on paikallaan. Pyöräily tulee erottaa kokonaan jalankulun ja autoilun reiteistä omaksi reittikokonaisuudeksi.

### Toimenpide 3

#### Pyöräily turvallisemmaksi

Turvallisuuden kannalta nykyisessä pyöräilyn reitistössä on parannettavaa. Pyöräily kannattaa käsittää suunnittelussa enemmän hitaaksi autoksi kuin nopeaksi jalankulkijaksi ja pyöräreitin toteutuksessa kannattaa kiinnittää huomiota reittien selkeyteen, tasaisuuteen ja portaattomuuteen. Karkkilassa ei ole yksisuuntaisia pyöräteitä, mutta jatkon tarkasteluissa tämäkin vaihtoehto kannattaa selvittää ja Suomessa se on todettu melko toimivaksi ratkaisuksi keskusta-alueen pääkaduilla. Kaksisuuntaisen pyöräreitin yhtenä haasteena on kuitenkin aina kadun ylittäminen pyörällä kääntyessä reitiltä toisaalle ja se voi aiheuttaa vaaratilanteita.

Risteysalueet ovat valtakunnallisestikin eräs pahimpia onnettomuuksia aiheuttava solmukohta pyöräilylle. Kasvuun tähtäävä pyöräily tuo lisää haasteita kunnossapitoon erityisesti talviaikaan. Kunnossapitoa voidaan kehittää talvipyöräilyn parantamista silmällä pitäen. Käytännössä se onnistuu vain taloudellisilla panostuksilla ja esimerkiksi kunnossapidon lähtökynnyksiä muuttamalla ja olosuhteetkin vaikuttavat paljon resursseihin. Pyöräilyn turvallisuuteen tullaan kiinnittämään huomiota myös Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa vuonna 2021 käynnistyvän liikenneturvallisuuksuunnitelman laatimisen yhteydessä.

### Toimenpide 4

#### Reittien suunnittelu

Liikennevirasto on vuonna 2014 laatinut suunnitteluohjeen jalankululle ja pyöräilylle. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan yli neljännes suomalaisten automatkoista on alle 3 kilometriä ja 43 prosenttia alle 5 kilometriä. Näiden osalta Karkkilassakin on varmasti paljon tehtävissä pyöräilyn edistämiseksi. Erillisiä pyöräilyn reittejä kannattaa sijoittaa sinne missä pyöräillään paljon, mutta toisaalta pitää kyetä näkemään selkeä kokonaiskuva, ettei jalankulku ja pyöräily aiheuta käyttäjissä mitään väärinkäsityksiä tai hahmottamisongelmia. Olemassa olevan reististön sijoittaminen kartalle on tässä yhteydessä hyvä lähtökohta tilanteen selkiyttämiseksi ja se toimii myös apuna liikenneturvallisuuustyössä. Pyöräilyn reittien valinta tulee ponnistaa myös siitä, että ne eivät merkittävästi pidennä matka verrattuna autolla tehtyyn matkaan ja tämä tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

### Toimenpide 5

#### Pyöräilykasvatus osana päiväkotien ja koulujen toimintaa

Pyöräily otetaan osaksi opetussuunnitelmaa ja se huomioidaan opetuksessa mahdollisimman laajasti ja toiminnan yhtenä osana myös pyöräilymerkkien suorittaminen. Nuoret eivät voi ajaa jalkakäytävällä 12 vuotta täytettyään ja liikkuminen lisääntyy ja tämä tulee huomioida myös opetuksessa ja kasvatuksessa. Monipuolinen pyöräilyn mahdollisuuksien esille tuominen pyöräilykasvatuksessa parantaa liikenneturvallisuutta. Sivustolla [www.pyorallakouluun.fi](http://www.pyorallakouluun.fi) on hyviä neuvoja ja vinkkejä esimerkiksi pyöräilymerkin suorittamisen toteuttamiseen.

**Toimenpide 6**

## Pyöräpysäkit ja -katokset

Karkkilan kaupungin kannattaa panostaa alkuvaiheessa niihin järjestelyihin, jotka luovat mahdollisimman helposti mahdollisuuksia pyöräilyharrastuksen aloittamiseen ja eräs tällainen priorisointi kohdistuu pysäköintitarpeiden parantamiseen. Pyörien säilytys paikallaan vaihtelee käyttäjien tarpeista ja kohteesta riippuen. Pyörien säilytys tulisikin toteuttaa mahdollisimman lähellä kohdetta, jonne pyörällä on alun alkaen lähdetty liikkeelle.

Pyörien pitkäaikaiseen säilytykseen liittyy tarve säilyttää pyörä sääsuojassa ja varkailta suojassa ja polkupyöräkatos yhdistettynä runkolukittaviin telineisiin on siihen hyvä ratkaisu. Valvotuissa tai suhteellisen hyvin näkyvällä paikalla sijaitseva runkolukittava teline on nykyaikainen ratkaisu ja se vähentää myös pyöriin kohdistuvaa ilkivaltaa. Pyöräilykatosten tarjonta on lisääntynyt viime vuosina ja mahdollisten hankintojen toteutuessa niiden arkkitehtuuriin ja muihin laadullisiin seikkoihin kannattaa samalla hiukan panostaa.

**Toimenpide 7**

## Seuranta

Liikenneturvallisuustyöryhmän tulee tehdä seurantaa siitä, miten pyöräily kehittyy kaupungissamme. Pyöräilyn olosuhteet tulee ottaa huomioon kaikessa infran pitkäjänteisessä suunnittelussa ja toteutuksessa. Seurannan avulla saadaan pyöräilyn kokonaiskuvaa selkeäksi alusta pitäen ja tässä mielessä se on hyvä työkalu pitkällä tähtäimellä.



## 13 Liitteet

Karkkilan kevyen liikenteen nykytilanne ja kehittämissisio

## 14 Lisätietoa muualta

Karkkilan kaupungin strategia vuosille 2018-2022, Karkkilan kaupunki

Karkkilan liikenneturvallisuussuunnitelma 2012, ELY, Raportteja, 65/2012

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, LVM Julkaisuja, 5/2018

Länsi-Uudenmaan Liikennejärjestelmäsuunnitelma, Uudenmaan liitto 2020, (luonnos 16.11.2020)

Jalankulku ja pyöräilyväylien tarveselvitys 2020, Uudenmaan ELY-keskus (luettu 12.11.2020)

### Internet

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/tieliikennelaki2020>, luettu 23.10.2020

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/tieliikennelaki2020/polkupyorailyn-ja-kevyella-sahkoajoneuvolla-ajelun-tietopaketti>, luettu 26.10.2020

<https://liikuntakaavoitus.fi/kaytannossa/ideakortit/>, luettu 9.11.2020

<https://yle.fi/uutiset/3-10865506>, luettu 5.11.2020

<https://www.poljin.fi>, luettu 9.11.2020

<https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-suositukset/aikuisten-liikkumisen-suositus/>, luettu 6.11.2020

<https://thl.fi/fi/-/kunnat-hyodyntavat-vain-vahan-valtakunnallisia-linjauksia-liikunnan-edistamisen-apuna?redirect=%2Ffi%2Fweb%2Fhyvinvoinnin-ja-terveyden-edistamisen-johtaminen>, luettu 6.11.2020

<https://teaviisari.fi/teaviisari/fi/tulokset?r=KUNTA224>, Karkkilan tiedot, luettu 9.11.2020

<https://minedu.fi/-/valtioneuvosto-antoi-selonteon-liikuntapolitiikasta>, luettu 6.11.2020

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/160720>, luettu 6.11.2020

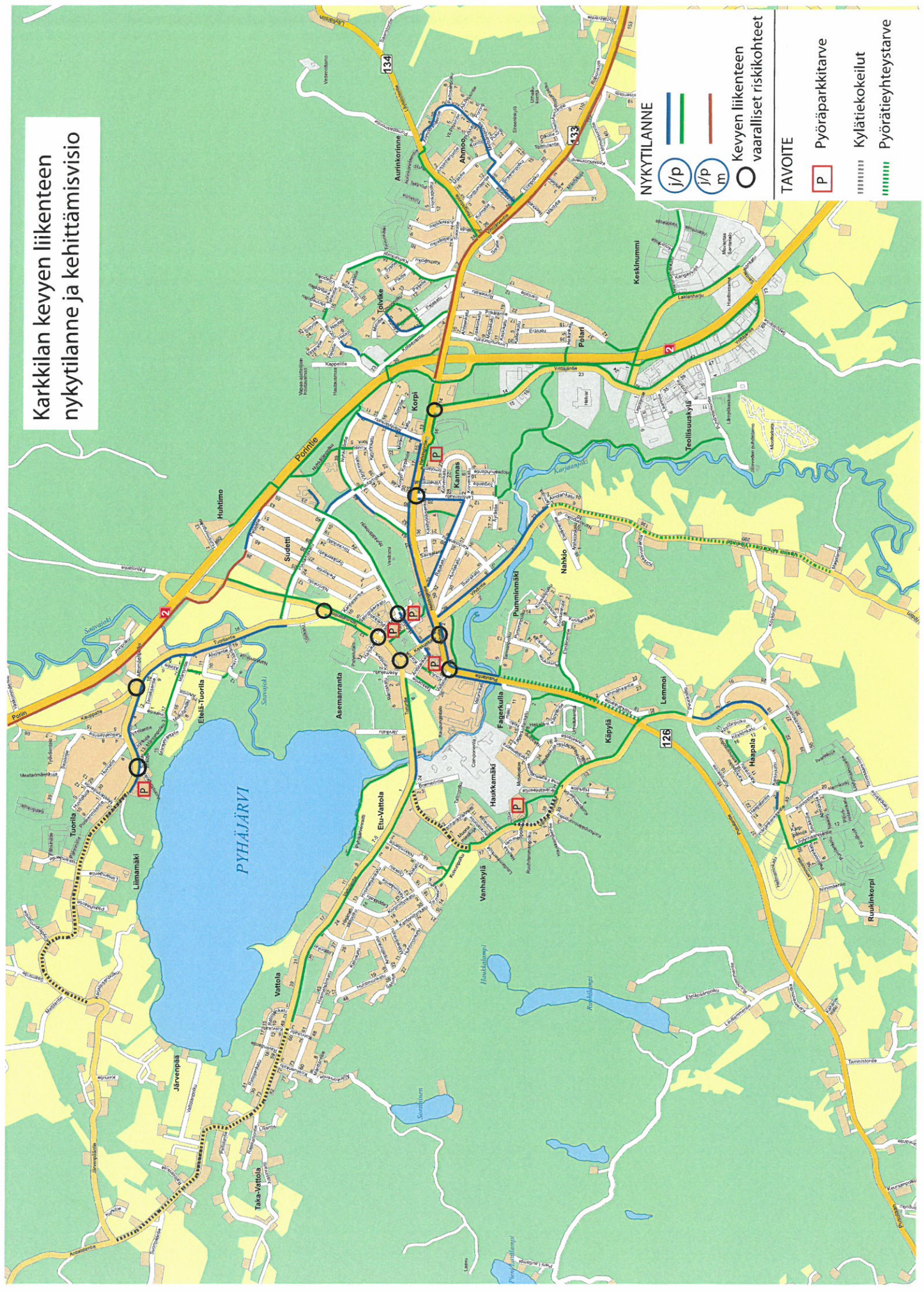
[https://fi-fi.facebook.com/pg/fillaripaivakirja/about/?ref=page\\_internal](https://fi-fi.facebook.com/pg/fillaripaivakirja/about/?ref=page_internal), luettu 9.11.2020

<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/sahkopotkulauta-ei-ole-lelu-kuka-missa-ja-miten-silla-saa-ajaa/7431918#gs.aumwi5>, luettu 9.11.2020

<http://www.pyorallakouluun.fi/>, luettu 20.11.2020

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78459/1\\_31\\_2003.pdf?sequence=1](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78459/1_31_2003.pdf?sequence=1), luettu 27.11.2020

# Karkkilan kevyen liikenteen nykytilanne ja kehittämisisvisio



## NYKYTILANNE

- j/p
- j/p
- m

Kevyen liikenteen vaaralliset riskikohteet

## TAVOITE

- P Pyöräparkkitarve
- ⋯⋯⋯ Kylätiekokeilut
- ⋯⋯⋯ Pyörätieyhdistykset