



# Kirkkonummen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Ehdotus 9.4.2026

# Esipuhe

Kirkkonummen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on strateginen asiakirja, joka ohjaa kunnan ja muiden toimijoiden yksityiskohtaisempaa toiminnan suunnittelua. Edistämishjelma määrittelee selkeät tavoitteet, keinot ja toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Kirkkonummella.

Kirkkonummella on laadittu ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma vuonna 2017, ja se toimi nyt laaditun uuden ohjelman lähtötietona. Aiempi ohjelma on vanhentunut ja sisällöltään suppea. Lisäksi valtakunnalliset kävelyn ja pyöräilyn ohjeet päivitettiin 2020-luvun alussa, minkä takia oli tarpeellista laatia uusi edistämishjelma. Uuden edistämishjelman tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta sekä lisätä kävelyn ja erityisesti pyöräilyn osuutta Kirkkonummella. Lisäksi tavoitteena on parantaa kävely- ja pyöräilyolosuhteita sekä luoda pyöräilyyn ja kävelyyn kannustavaa uutta kulttuuria.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myönsi edistämishjelman laatimiselle valtionavustusta. Edistämishjelman laatiminen aloitettiin kesäkuussa 2025 ja se valmistui helmikuussa 2026. Edistämishjelman ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat Kirkkonummen kunnasta Marko Suni, Hannu Ruhanen, Tero Luomajärvi, Toni Keski-Lusa, Päivi Sorvari, Tiina Koivisto, Aino-Maija Kupias, Teemu Helasharju ja Ville Saikko, sekä kunnan ulkopuolelta seuraavat henkilöt: Herkko Jokela (Uudenmaan ELY-keskus, myöhemmin elinvoimakeskus), Hanna Strömmer (Traficom), Mette Granberg ja Timo Huomo (HSL) sekä Pasi Pohjonen (Liikenneturva). Edistämishjelmaa edistettiin myös tiheämmin kokoontuvassa projektiryhmässä, johon osallistui kunnan ja konsultin edustajia. Marko Suni toimi ohjausryhmän puheenjohtajana ja vastasi ensisijaisesti edistämishjelman laadinnasta kunnassa. Konsulttina työtä laati Ramboll Finland Oy, jossa työstä vastasivat projektipäällikkö Tapio Kinnunen sekä Vili Ampuja, Aku Staff, Elisa Heimo, Johanna Tiilikainen, Deniss Nazarov, Maria Pirttikoski ja Miika Hyyrynen.



# Sisällys

1. Johdanto
2. Visio ja tavoitteet
3. Pyöräliikenteen tavoiteverkko
4. Kävelyalueet
5. Toimenpideohjelma
6. Edistämishojelman seuranta

## Liitteet:

Liite 1. Kävelyn ja pyöräilyn lähtökohdat ja nykytila

Liite 2. Pyöräliikenteen tavoiteverkon ja kävelyalueiden tarkennukset

Liite 3. Toimenpiteiden tavoitteet ja tarkennettu toimenpidepaletti

Liite 4. Infrasuunnittelukohteiden listaus

# 1. Johdanto

# Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää?

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vahvistaa kuntalaisten arjen sujuvuutta, terveyttä ja turvallisuutta. Kun liikkuminen on helppoa ja miellyttävää, yhä useampi valitsee aktiivisen kulkutavan osaksi päivittäisiä matkojaan. Säännöllinen arkiliikunta, kuten kävely koulumatkalla tai työmatkan pyöräily, tukee hyvinvointia, vähentää liikkumattomuuden aiheuttamia terveysriskejä ja edistää elinvoimaista ympäristöä.

Kestävään liikkumiseen perustuvat alueet koetaan viihtyisiksi ja turvallisiksi, ja alueiden tai kohteiden hyvä saavutettavuus kävellen tai pyörällä lisää liikkumisen tasa-arvoisuutta. Lisäksi aktiivisten liikkumismuotojen vahvistaminen tukee paikallista liiketoimintaa ja kirkastaa kunnan vetovoimaista imagoa. Houkutteleva kävely- ja pyöräily-ympäristö sekä hyvin palveleva joukkoliikennejärjestelmä helpottavat ihmisten mahdollisuutta liikkua muutenkin kuin autolla. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen perustuu myös kansallisiin ja EU:n ilmastotavoitteisiin, jotka pyrkivät vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä merkittävästi. Kirkkonummi on lisäksi *Kohti hiilineutraalia kuntaa (HINKU)* -verkoston jäsen ja sitoutunut vähentämään päästöjä 80 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 päästötasoon verrattuna.

Säännöllinen liikunta tuo merkittäviä etuja niin yksilöille kuin yhteiskunnalle. Liikkumattomuus on merkittävä haaste taloudellisesti ja yksilöiden hyvinvoinnin kannalta. Vähäinen liikunta lisää kansansairauksien riskiä suomalaisessa väestössä 18–32 %. Helpoin tapa saada riittävä määrä liikuntaa terveyden kannalta on yhdistää se arjen rutiineihin. Niin sanotun HIAP-periaatteen (Health in All Policies) mukaan vaikutukset ihmisten terveyteen pitäisi ottaa huomioon kaikissa päätöksissä sektorirajoista riippumatta, sillä varsinaisen terveydenhuollon vaikutusmahdollisuudet ovat melko rajalliset. Siksi myös maankäytön ja liikenteen keinoin aktiiviseen liikkumiseen kannustaminen on hyödyllistä, sillä se paitsi lisää positiivisia terveysvaikutuksia myös vähentää autoliikenteen terveyshaittoja.



# 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.
- Hyötyy 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.
- Hyötyy 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.

# Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Lihaskoivoin tehtävällä aktiivisella liikkumisella on merkittäviä hyötyjä yksilölle ja yhteiskunnalle:



## Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa ja tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa.



## Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja. Kävelyn ja pyöräilyliikenteen suosiminen keskustoissa tuo merkittäviä positiivisia vaikutuksia liike-elämälle ja koko kaupungin imagoille.



## Terveellisyys

Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin myös työnantajille.



## Turvallisuus

Kestävään liikkumisen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi ja viihtyisämmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat. Kävelyn ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat huomioida suojojattomat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräilyliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.



## Taajamaympäristön viihtyisyys

Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita, ja ne tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön.



# Liikkumattomuuden kustannukset

Liikkumattomuudella tarkoitetaan liikkumisen suositusta vähäisempää reippaan ja rasittavan liikkumisen määrää viikossa liikemittarilla mitattuna. Liikkumattomuudella on korkea hinta. UKK-instituutin mukaan liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset aiheuttavat Suomessa yli kolmen miljardin euron kustannukset. Paikallaan ololla taas tarkoitetaan valveilla ollessa toteutuvaa makuulla oloa, loikoilua, istumista ja seisomista, johon ei sisälly liikettä tai liikkumista. Viikoittaisen liikkumisen suosituksen toteutumisesta huolimatta on liiallinen paikallaanolo itsenäinen riskitekijä useille kansansairauksille, kuten tyypin 2 diabetekselle ja sepelvaltimotaudille.

Vähäisellä fyysisellä aktiivisuudella, huonolla kunnolla ja runsaalla paikallaan ololla on yhteys kroonisiin kansansairauksiin. Valtioneuvoston kanslian (2018) selvityksen mukaan kansansairauksien kustannuksista 80–90 prosenttia muodostuu työikäisen väestön tuottavuuden menetyksestä, jotka ovat joko väliaikaisia (sairauspoissaolot) tai pysyviä (työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat). Noin 10–20 prosenttia kustannuksista aiheutuu kansansairauksien perus- ja erikoissairaanhoidosta ja lääkityksestä.



Kirkkonummella asukkaiden liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat yhteiskunnalle vuosittain laskennallisesti noin 13,7 miljoonan euron kustannukset, kun nykytilanteessa keskimäärin 76 prosenttia väestöstä liikkuu liian vähän ja 83 prosenttia on liikaa paikallaan.



Mikäli kävelyn ja pyöräilyn määrän lisääntyminen johtaisi siihen, että yllä esitettyjen osuuksien sijaan 50 prosenttia väestöstä liikkuisi liian vähän tai viettäisi liikaa aikaa paikallaan ollen, potentiaalinen kustannussäästö olisi yhteensä noin 6,6 miljoonaa euroa nykyhetken verrattuna.

Lähde: [UKK-instituutin Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannuslaskuri](#)

## Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa



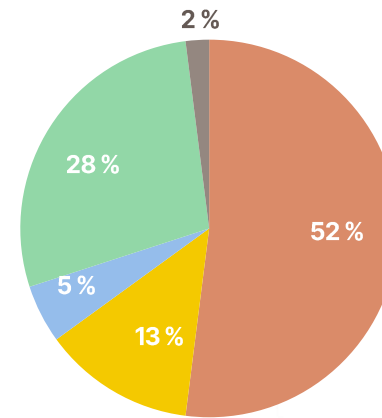
Kuva: Liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset Suomessa (UKK-instituutti 2025).

# Yhdyskuntarakenne ja liikkumistottumukset

Asukkaiden, työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen toisiinsa nähden yhdyskuntarakenteessa määrittävät pitkälti liikkumistarpeita ja -tottumuksia. Kirkkonummella suurin osa asutuksesta, työpaikoista ja palveluista sijaitsee taajamissa, mutta vain 36 prosenttia väestöstä ja 60 prosenttia työpaikoista sijaitsee kilometrin säteellä rantaradan rautatieasemista. Vaikka ratayhteys mahdollistaa joukkoliikenteen käytön etenkin pääkaupunkiseudulle, hajautunut rakenne tekee autoilusta ylivertaisen kulkutavan kunnan sisällä. Kirkkonummella on kattavasti jalkakäytäviä ja pyöräteitä, mutta pientaloalueita sijaitsee etäällä palveluista sekä joukkoliikenteen asemista, ja Kirkkonummen työväestöstä lähes 70 prosenttia käy muissa kunnissa töissä.

Helsingin seudun liikkumistutkimuksen mukaan kävelen tehtyjen matkojen osuus vuonna 2023 kaikista Kirkkonummella tehdyistä matkoista oli 28 prosenttia ja pyörällä viisi prosenttia. Helpon muutoksen tehtävissä edistämällä siirtymää alle viiden kilometrin automatkoista kävely- tai pyörämatkoiksi. Auton omistus ja käyttömahdollisuus ovat keskeisiä tekijöitä, jotka määrittävät päivittäisiä liikkumistottumuksia. Liikennekäytössä olevia ajoneuvoja on Kirkkonummella asukasluvuun suhteutettuna enemmän kuin keskimäärin pääkaupunkiseudun kunnissa ja määrä on vain kasvanut, mutta muihin kehyskuntiin verrattuna Kirkkonummella liikutaan kestävämmän. Vain Hyvinkään, Järvenpään ja Keravan kulkutapajakaumat ovat kestävämpiä, mutta niissä on erittäin tiivis yhdyskuntarakenne.

### Kulkutapaosuudet Kirkkonummella (HSL 2023)



- Henkilöauto
- Joukkoliikenne
- Pyöräily
- Kävely
- Muu



# Asukaskyselyn yhteenveto

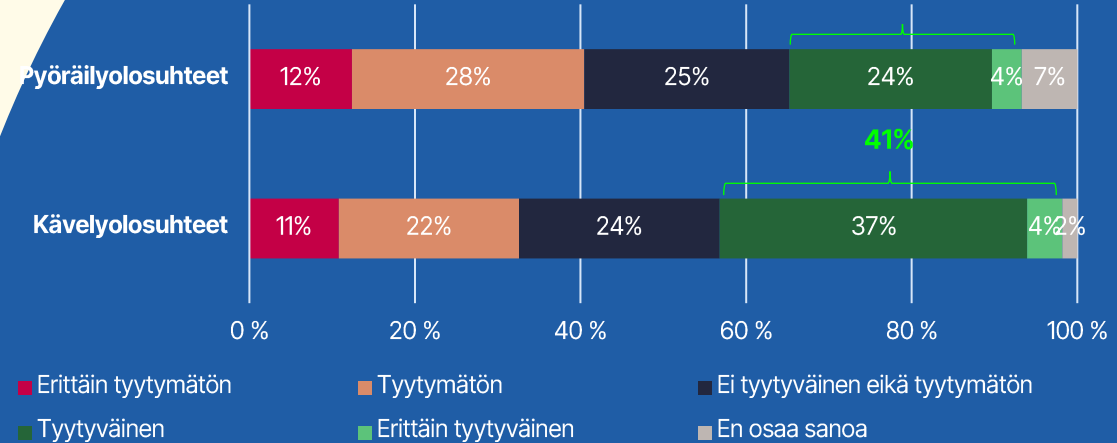
Osana edistämishjelmaa toteutettiin asukaskysely, jonka avulla selvitettiin asukkaiden nykyisiä liikumistottumuksia ja asenteita, kunnan infrastruktuurin koettua nykytilaa ja haasteita sekä asukkaiden halukkuutta kävellä tai pyöräillä nykyistä enemmän. Vastauksia saatiin 1 100 henkilöltä, ja karttaosioon saatiin yhteensä lähes 4 000 karttavastausta.

Kyselyyn vastanneista noin puolet pyöräilee sulan maan aikaan, kun vastaava luku vuoden 2024 Helsingin pyöräilybarometrissa on 73 prosenttia. Yli 70 prosenttia vastaajista kulkee matkoja kävelen viikoittain. Huomattavaa on, että talvisin kävelyn osuus pysyy samana, mutta pyöräilyn osuus putoaa reiluun 10 prosenttiin.

Kirkkonummella ollaan keskimäärin tyytyväisempiä kävelyn kuin pyöräilyn olosuhteisiin. Asteikolla 1–5 (missä 1 on erittäin tyytymätön ja 5 erittäin tyytyväinen) vastaajat antoivat arvosanaksi kävelyolosuhteille keskimäärin 3,0 ja pyöräilyolosuhteille keskimäärin 2,8. Vastaajat kävelisivät ja pyöräilisivät nykyistä enemmän, mikäli reitit olisivat turvallisia ja reittien kunto ja talvikunnossapito olisivat parempia. Lisäksi kävelyssä keskeisiksi nousivat viihtyisyys ja lyhyet etäisyydet. Pyöräilyssä taas tärkeiksi koettiin suorat ja sujuvat reitit sekä jalankulun ja pyöräilyn erottelu omille väylilleen.

Lisätietoja kyselyn tuloksista raportin liitteessä 1: *Kävelyn ja pyöräilyn lähtökohdat ja nykytila.*

## Tyytyväisyys nykytilanteeseen



### 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 suuremmat reitit
4. Parempi talvikunnossapito
5. Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen omille väylille



# 3. Visio ja tavoitteet

# Strategiset lähtökohdat

## Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu valtakunnallisiin ja alueellisiin tavoitteisiin.

Ekologisen kestävyys lisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan sosiaalista, kaikkia huomioivaa, tasa-arvoista ja turvallista kestävyttä sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta kestävyttä. Henkilöautoliikenteen matkojen siirtymää kestäviin kulkutapoihin tavoitellaan erilaisilla ohjaustoimilla.

Kunnat toimivat valtioon verrattuna läheisemmässä vuorovaikutuksessa asukkaidensa kanssa. Tärkeimpiä toimia kestävien kulkutapojen suosion lisäämiseksi ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen ja liikkumisen ohjauksen keinoin.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia

Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia

Kansainväliset ilmastopöytäkirjat

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistäminen

Uudenmaan liikennestrategia 2025

Uudenmaan maakuntaohjelma ja -kaava

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Helsingin seudun MAL-sopimus

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueen strategia

Hiilineutraali Uusimaa 2030 -tiekartta

## Kuntastrategia

Hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelmat

Turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelma

Elinkeinostrategia

Kunnan muut ohjelmat, strategiat, tavoitteet ja visiot

Palvelustrategia

## Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Tavoitteita tukevat, aikataulutetut ja toimialoittain jaetut toimenpiteet



# Poimintoja muista ohjelmista

## Kuntastrategia 2024-2030

- Huomioimme kestävyden eri ulottuvuudet kaikessa toiminnassamme ja suunnittelussamme. Tuemme ja kannustamme kuntalaisia vastuulliseen elämäntapaan.
- Kirkkonummella on helppo liikkua eri kulkumuodoin. Kehitämme julkisen liikenteen yhteyksiä ja kevyen liikenteen verkostoa aktiivisessa yhteistyössä liikenteen toimijoiden ja käyttäjien kanssa kiinnittäen erityistä huomiota esteettömyyteen
- Mittarit strategian toteutumiseen: joukkoliikenteen käytön määrän kasvu ja kävelyn ja pyöräilyn yhteydet (km, kehitys)

## Kirkkonummen turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelma (2018)

- Edistetään lihasvoimin liikkumista, joukkoliikenteen käyttöä ja kimpapakyytejä erilaisin kampanjoin ja kannustimin, kohdistetaan toimintaa kaikkiin ikäryhmiin.
- Panostetaan turvallisiin ja sujuviin kävely- ja pyöräilyreitteihin.
- Hyödynnetään liikumisen ohjauksen valtionavustusta ideoimalla vuosittain erillishankkeita.
- Hyödynnetään kolmannen sektorin toimijoita.
- Hyödynnetään valtakunnallisia teemaviikkoja kuten pyöräilyviikko, liikkujan viikko.
- Haastetaan päättäjiä mukaan erilaisiin viisaan liikkumisen tempauksiin.

## Helsingin seudun kävelyn edistämishjelma (2023)

- Helsingin seudulla kävely yhdistää ihmiset, paikat ja elämykset ympäri vuoden
- Tavoite: Kutsuvat kävely-ympäristöt, kukoistava kävelykulttuuri ja saumattomat yhteydet joukkoliikenteeseen

## Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2023)

- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan kävelyä merkittävästi.
- Kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laatuksen ja talvikunnossapidon.
- Edistetään kestävien matkaketjujen toteutumista kehittämällä liityntäpysäköintiä erityisesti seudun kehysalueella

## Kuntakeskuksen kehityskuva 2040 (2016)

- Liikennehankkeiden priorisointi on tärkeää ja niitä toteutetaan taloustilanteesta riippuen usean vuosikymmenen aikana. Niin ikään kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen tulee olla jatkuva hanke.
- Liikennejärjestelmän tavoitteena on edistää joukkoliikennettä sekä pyöräilyä ja kävelyä maankäyttöratkaisujen kautta.
- Liikenneturvallisuus on keskeinen tekijä liikennesuunnittelussa, etenkin taajama-alueiden sekä kävelyä ja pyöräilyä edistävissä hankkeissa. Ilmastonmuutoksen vaikutukset tulee ennakoida, sillä kävely ja pyöräily muuttuvat ympärivuotisiksi.

## Kirkkonummen liikennejärjestelmäsuunnitelma (2017)

- Ensisijaisena pyöräilyverkon kehitystoimenpiteenä tulisi nostaa pääreittien tasoa. Pääreittien palvelutason tulee olla hyvä myös talvella, mikä edellyttää yhteyksien korkealuokkaista talvikunnossapitoa. Verkon tasoa voidaan kehittää selkeyttämällä risteämisiä, poistamalla pinnan epätasaisuuksia kuten tasoittamalla pintoja ja poistamalla yliajettavia reunatukia sekä parantamalla valaistusta ja opastusta.
- Nykyisellä kävely- ja pyöräilyverkolla ei ole kohdeviitoitusta ja sen toteuttaminen on yksi kevyt toimenpide pääpyöräverkon laadullisessa kehittämisessä.
- Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet tulisi onnettomuusanalyysin perusteella keskittää Kirkkonummen eritasoliittymän suojateiden, keskustan pohjoispuolen suojateiden sekä Masalan alueen suojateiden turvallisuuteen.

# Kirkkonummen kävelyn ja pyöräliikenteen visio 2040

## KIRKKONUMMEN KUNTASTRATEGIAN VISIO

**Kirkkonummi,**  
**lähellä ihmistä ja luontoa Porkkalasta Nuuksioon.**

**Kirkkonummi,**  
**metropolialueen halutuin ja elinvoimaisin kunta.**

**Kirkkonummi,**  
**kestävä, kaksikielinen ja kansainvälinen sivistyskunta 700 vuotta.**

Kuntastrategian vision, muiden kunnassa laadittujen ohjelmien sekä työn aikana pidetyn tavoitetyöpajan pohjalta edistämishjelman ohjausryhmä asetti Kirkkonummen kävelyn ja pyöräliikenteen vision vuodelle 2040 kuntastrategiaa mukaillen. Ohessa on kuvattu visiolauseet ja avattu niiden pääkohdat.

Seuraavilla sivuilla on avattu visiosta johdetut tavoitteet.

## KIRKKONUMMEN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN VISIO 2040

**Kävelyalueilla luodaan elinvoimaa ja houkuttelevaa ympäristöä.**

Kirkkonummella kävelyalueet ovat vuonna 2040 houkuttelevia keskuksia. Kävelyalueilla sijaitsee suurin osa palveluista, asukkaista, työpaikoista ja tapahtumista. Ne houkuttelevat sekä kuntalaisia että vierailijoita viihtymään, viettämään aikaa ja ostostelevaan. Kävelyalueilla kävelijä on aina ykkönen.

**Pyöräliikenne on sujuvaa ja turvallista keskuksissa ja niiden välillä.**

Pyörällä kuljetaan paljon erityisesti Kirkkonummen keskusten välillä mutta myös naapurikuntien keskuksiin. Yhteydet ovat sujuvia ja turvallisia niin jalankulkijan kuin pyöräilijän kannalta, mitä tukevat hyvät risteysjärjestelyt, kulkumuotojen erottelu ja maltilliset nopeusrajoitukset. Virkistys- ja arkipyöräily on yleistä myös haja-asutusalueella.

**Luonto on vain kävelymatkan päässä.**

Kirkkonummi on erinomaisen vehreä kunta ja viherympäristöä on käytännössä kaikkialla. Joka kodista on mahdollista päästä lähiluonnon pariin lyhyen kävelymatkan päähän. Luontoyhteys on kirkkonummelaiselle äärimmäisen tärkeää asuinpaikasta riippumatta, mutta kunta on myös kansallisesti ja kansainvälisesti tunnettu luonto- ja pyörämatkailukohde.

# 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 ympärivuotisesti - 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

# Tavoite 1: Asuminen ja palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan

**Lähekkäin sijaitsevat palvelut houkuttelevat kävelemään alueiden sisällä, vaikka sinne saavuttaisiinkin pyörällä, joukkoliikenteellä tai autolla. Parhaimmillaan tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa monenlaisiin tarpeisiin vastaavat matkat sekä kävellen että pyörällä.**

Kävelyn suosion ja houkuttelevuuden tärkein edellytys on, että ihmisillä on syy kävellä. Arkiliikkumista edesauttaa, jos erilaiset palvelut sijaitsevat jalankulkumatkan päässä kodeista ja työpaikoilta. Kävelymatkoihin voidaan silloin yhdistää erilaisia kohteita ja asiointia. Asiointipaikkoihin lukeutuvat niin julkiset palvelut kuten koulut, päiväkodit, terveysasemat, liikuntapaikat ja puistot sekä joukkoliikennepalvelut, kuin yksityiset palvelut kuten kaupat, apteekit, ravintolat tai kuntosalit.

Elävät keskukset houkuttelevat viipyilemään ja tarjoavat niin asukkaille kuin matkailijoille mahdollisuuksia hyödyntää palveluita kävelyetäisyydellä. Nämä ovat yleensä paikkoja, joissa on jo nykyisin parhaat joukkoliikenteen yhteydet. Kävelyn ja pyöräilyn kannalta paras yhdyskuntarakenne onkin riittävän tiivis. Hajanaisessa rakenteessa puolestaan auton omistaminen ja käyttäminen on yleisempää.

Toimintojen keskittäminen parantaa myös pyöräilyn edellytyksiä ja kunnallisteknisten investointien kustannustehokkuutta. Houkuttelevat keskukset ohjaavat pyörämatkoja tavoiteverkon pääreiteille. Hajanainen yhdyskuntarakenne taas saattaa tarkoittaa lisääntyvän autoilun ohella myös pyöräilyn reittien pidentymistä ja kasvavia infrakustannuksia.



Ramboll

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

**Selkeä ja ymmärrettävä infra on itsessään kutsu kävelemään ja pyöräilemään. Hyvin sijoitellut, laadukkaat ratkaisut houkuttelevat käyttäjiä ja parantavat turvallisuutta.**

Kirkkonummen nykyistä kävelyn ja pyöräliikenteen verkostoa kuvaa monin paikoin epäjohtonukaisuus. Reitistö ei monissa kohdin kulje siellä, missä sillä olisi eniten tarpeita vaan siellä, mihin se on saatu mahtumaan. Kirkkonummella on lähes kaikkialla käytetty yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä, vaikka sekä kulkutapojen että kulkusuuntien erottelu voisi olla monin paikoin tarpeen. Osa yhteyksistä on myös tarpeettoman kiertäviä, minkä vuoksi kävelen tai pyörällä tehtävät matkat pitenevät entisestään. Sen sijaan autolla tehtävät matkat ovat Kirkkonummella lähes aina hyvin suoraviivaisia.

Kävelyn ja pyöräliikenteen suunnittelua tulee ohjata siten, että väylien sijoittelu ja toteutustapa sekä toimintojen ja niiden kulkuyhteyksien sijoittelu ottavat lähtökohdakseen kävelyn ja pyöräliikenteen saavutettavuuden, suoraviivaisuuden ja helppokäyttöisyyden. Ihminen valitsee kulkutavan usein helppoutteen tai nopeuteen perustuen, minkä vuoksi kävelyn ja pyöräliikenteen suosion kasvattamiseksi niiden helppoutta ja nopeutta pitää siis myös parantaa.

Pelkkä reitin lyhyys ei kuitenkaan riitä, vaan väylän pitää myös tuntua suoraviivaiselta. Reittien suunnittelussa ja parantamisessa pitää panostaa myös visuaaliseen ilmeeseen ja opastavuuteen. Käyttäjälle pitää ilman opasteitakin olla selvää, mistä pääsee kadun toisella puolella olevaan kohteeseen. Esimerkiksi kasvillisuudella, pintamateriaaleilla, katukalusteilla tai muulla reittien visuaalisella johdattelevuudella voidaan ilmaista liikkujalle reittien yhtenäisyydestä. Turhat puolenvaihdot tai kankeat kiertelyt ovat epäluonteivia ja aiheuttavat turhautumista.



Outi Jokela / Ramboll

# Tavoite 3: Liikkumisympäristö ja palvelut ovat käytettävissä kävellen ja pyörällä ympärivuotisesti – ei vain kesällä

**Tarve turvallisille kulkuyhteyksille ei katoa mihinkään talveksi. Monille asukkaille lumi tai liukkaus voivat aiheuttaa vakavan esteen liikkumiselle, minkä vuoksi ennakoitava ja selkeä talvihoito on erityisen tärkeää. Etenkin keskeiset reitit tulee pitää ympärivuotisesti sujuvina, jotta palveluiden käyttö on mahdollista kaikille.**

Etenkin pyöräliikenteen matkamäärissä tapahtuu talvisin selvä notkahdus. Kävelyssä muutos ei ole yhtä selvä, mutta myös kävelyyhin liittyy enemmän riskejä talviaikaan. Kävelyn ja pyöräliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi pitää mahdollistaa kävellen ja pyörällä liikkuminen ympärivuotisesti. Kesäolosuhteita ei saada aikaan talvella kuin harvoin, mutta hyvin ajoitetulla ja suunnitellulla kunnossapidolla, käytetyimpien väylien priorisoinnilla sekä toimivalla väyläsuunnittelulla voidaan luoda olosuhteet, joissa kävely ja myös pyöräliikenne ovat houkuttelevia vaihtoehtoja myös talviaikaan.

Kunnossapidon laatua ja olosuhteiden ennakoitavuutta tulee parantaa erityisesti tärkeimmillä yhteyksillä, jolloin ihmiset voivat luottaa väylän käytettävyyteen ja turvallisuuteen. Pyöräilijälle muutaman sentin lumimäärä tekee matkanteosta raskasta, mutta liukkaus tai jäätyneet polanteet tekevät siitä vaarallista. Pienet lumivallit suojateiden edessä ovat monille pieni kiusa, mutta pyörätuolin tai rollaattorin käyttäjälle ne voivat olla este. Tehokas tapa parantaa kunnossapitoa on huomioida lumitila jo kaavoitus- ja suunnitteluvaiheessa.

Ympärivuotisuuden vahvistaminen vaatii kävely- ja pyöräilyreittien auraamista ja hiekoitusta ennen liikenteen huipputunteja, mutta samalla ajoradan lumen poisto ei saa aiheuttaa uusia esteitä. Tarvitaan kunnossapidon yhteen sovittelua urakka-alueiden, tienpitäjien tai yksityisten tonttien rajoilla sekä oikean kaluston käyttöä oikeissa paikoissa. Etenkin polanteiden poistoon ja liukkauden torjuntaan pitää panostaa, eikä lumen kasaamisesta saa muodostua vaarallisia näkemäesteitä.



Mikael Colville-Andersen / Copenhagenize Design Co.

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

**Infran rakentaminen ja maankäytön tiivistäminen ovat parhaita tapoja lisätä kävelyn ja pyöräliikenteen houkuttelevuutta, mutta sitä voidaan tukea myös yhteisöllisyyden, viestinnän ja innostamisen keinoin. Kävely- ja pyöräilykulttuurin muodostuminen vaatii panostusta kunnan viranhaltijoilta, luottamushenkilöiltä, yhdistyksiltä ja asukkailta.**

Kuten monissa kehyskunnissa, myös Kirkkonummella autoillaan paljon. Auton omistus on ollut nousussa vuosikymmeniä ja vasta viimeisten muutaman vuoden ajan kehitys on tasoittunut. Yhden tai useamman auton omistaminen taloudessa helposti johtaa niiden käyttöön myös matkoilla, jotka olisi tehtävissä kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Kunnan verkostomainen yhdyskuntarakenne on haaste, joka ei lisää kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta. Maankäytön, palveluiden ja infrastruktuurin kehittäminen ovat avainasemassa muutoksen saamiseksi aikaan, mutta tarvitaan myös positiivista ja kannustavaa viestintää.

Kävelyn ja pyöräliikenteeseen perustuva kulttuuri on monimuotoinen ilmiö, jota kunta ei pysty rakentamaan yksin, mutta kunta voi maankäytön, rahoituksen ja resursoinnin keinoin sekä suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon periaatteilla edistää kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta. Kunnan sisäisellä toimintakulttuurilla saadaan päätöksentekijöille, johtaville virkahenkilöille ja muille työntekijöille yhteinen tahtotila kävelyn ja pyöräliikenteen huomioimiseksi kaikessa tekemisessä.

Asukkaiden liikkumistavat ja -tottumukset muuttuvat hiljalleen, mutta muutosta voidaan kiria positiivisen viestinnän, kannustavan liikennekasvatuksen sekä eri tahojen tiedonjaon ja yhteistyön avulla. Keskeistä on, että kävely ja pyöräily otetaan suunnittelussa, toteutuksessa ja kaikessa päätöksenteossa vakavasti, ja niihin suhtaudutaan yhtä vakavasti kuin autoiluun.



Aku Mattila / Liikenneturva

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

**Lapset ja nuoret huomioiva kunta on toimiva myös kaikille muille ikäryhmille. Siksi erityisesti lasten ja nuorten liikkumiseen vaikuttaminen monialaisesti on tärkeä tapa vahvistaa lasten ja nuorten omaehtoista liikkumista ja liikennetaitoja.**

Lapset ja nuoret ovat tulevaisuuden toivo. Panostamalla ympäristöön, jossa lapset ja nuoret voivat omaehtoisesti ja itsenäisesti liikkua kävellen ja pyörällä kouluun, kauppaan tai vapaa-ajan harrastuksiin, luodaan samalla pohja tulevaisuuden liikkumisasenteille ja -taidoille. Mikä opitaan lapsena ja koetaan edelleen toimivana ja miellyttävänä nuorena, kantaa todennäköisemmin myös aikuisena. Kokemukseen vaikuttavat kuitenkin merkittävästi liikkumisympäristö sekä palveluiden saavutettavuus.

Lasten ja nuorten käyttämien palveluiden ja niiden lähiympäristön turvallisuutta, miellyttävyyttä ja houkuttelevuutta tulee parantaa erityisesti kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen näkökulmasta. Samalla kannustetaan huoltajia päästämään lapsensa kulkemaan itsenäisesti ja omatoimisesti kouluun tai harrastuksiin silloin, kun se on mahdollista. Saattoliikenne passivoi lapsia ja aiheuttaa vaaratilanteita erityisesti siellä, missä lapsia on paljon. Siksi tarvitaan sekä infrastruktuuriin että asenteisiin vaikuttavia toimenpiteitä niin lapsille ja nuorille kuin heidän huoltajilleen.

Palveluverkon suunnittelulla on merkittävä rooli palveluiden saavutettavuuden kannalta. Keskittämisellä on usein välittömiä kustannushyötyjä, mutta lähipalveluiden saatavuus mahdollistaa kävellen ja pyörällä liikkumisen, mikä taas vähentää liikkumattomuuden haittoja. Kaupunki- ja liikennesuunnittelulla voidaan parantaa yleisiä alueita, kun taas tilatoimi voi turvata pyöräpysäköintiä, turvallisia kulkuyhteyksiä sekä kunnossapitoa pihilla. Eri toimialojen yhteistyötä tarvitaan etenkin viestintään ja liikennekasvatukseen, mutta tärkeitä ovat myös sidosryhmät kuten asukas- ja vanhempainyhdistykset sekä erilaiset harrastus- ja vapaa-ajan toimijat.



Nina Mönkkönen / Liikenneturva

# 4. Pyöräliikenteen tavoiteverkko

# Pyöräliikenteen tarpeet

Pyörällä liikkumisen ei tule olla vaihtoehto vain ”himopyöräilijöille”, vaan aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautoliikenteelle. Lähtökohtaisesti jokaisen osoitteen pitää olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä pitää voida saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut turvallisesti ja sujuvasti.

Kun pyöräilijöiltä kysytään, miksi he valitsevat pyörän kulkumuodoksi, yleisimmät syyt ovat helppous, kätevyys, kuntoilu ja terveys. Edelläkävijämaissa kuten Hollannissa ja Tanskassa pyöräily on ensisijainen kulkumuoto, koska se on helppoa ja itsestään selvää. Suomessa tutkimukset korostavat helppouden lisäksi kuntoilua ja terveyttä.

Ensisijainen tavoite on kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovitaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko verkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (esimerkiksi liikenteen rauhoittaminen).

Infrastruktuurin parantaminen on tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino. Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä puistokäytävät ja vastaavat yhteydet. Pyöräliikenteen verkon tulee olla looginen, jatkuva ja ymmärrettävä myös sellaisille käyttäjille, jotka eivät ole suorittaneet ajokorttia. Pyöräilijän tulee saavuttaa kaikki olennaiset määränpäättelyt helposti, turvallisesti ja nopeasti. Parhaimmillaan pyöräliikenteen yhteys on autoliikenteen yhteyttä lyhyempi.

Mitä aikaisemmin pyöräliikenne otetaan mukaan suunnitteluun, sitä helpompi on päästä hyvään lopputulokseen, esimerkiksi yleiskaavasta asemakaavaan ja siitä edelleen liikennesuunnitteluun.

## TURVALLISUUS

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Liikenneympäristö on turvallinen liikkua läpi vuoden.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).
- Näkemät sekä pyörätien pysty- ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen erityisesti risteysalueilla
- Pääreitit ovat esteettömiä. Käytetään anteeksiantavia rakenteita, kuten viistetyt ja madalletut reunakivet.

## SUORUUS

- Pyöräilijän tulee voida päästä määränpäähensä mahdollisimman suoraan (suoruus matkassa ja ajassa).

## YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

- Reitinvalinta on helppoa. Pääreitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.
- Laadukkaat ja yhdenmukaiset järjestelyt, kuten leveys, tiemerkinnot tai risteysjärjestelyt parantavat seurattavuutta.

## VAIVATTOMUUS

- Ajokokemuksen häiriöttömyys ja laatu: päällysteen laatu, reunakivet ja muut epätasaisuudet on eliminoitu, ja kaarresäteet ja pystygeometria ovat kunnossa.

## MIELLYTTÄVYYS

- Liikkumisympäristö on sosiaalisesti turvallista ja luonnonläheistä.

# Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet



Pyöräliikenteelle käytössä olevissa suunnitteluperiaatteissa annetaan mm. seuraavia suosituksia pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi:

- Pyörän käytön lisääminen onnistuu ainoastaan, jos pyöräilystä tehdään **käytännöllinen, nopea ja mukava kulkutapa**.
- Ihmisten tulee huomata **pyöräliikenteen olosuhteiden aktiivinen parantaminen ja tehdyt parannukset**.
- **Matka-ajan minimointi** lähtö- ja määränpääpaikkojen välillä on olennaista pyöräliikenteen infrastruktuurin suunnittelussa.
- **Risteysten hyvä suunnittelu** on olennaista, sillä risteyksissä aiheutuu eniten viivettä pyöräliikenteelle sekä suurin osa onnettomuuksista.
- **Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on toiminnaltaan ensisijaisesti pyörätie**. Kulkumuotojen erottelu on nykyisin lähtökohtana – liikennemuodot voidaan yhdistää, jos olosuhteet ovat oikeat.



# Pyöräliikenneverkon hierarkia

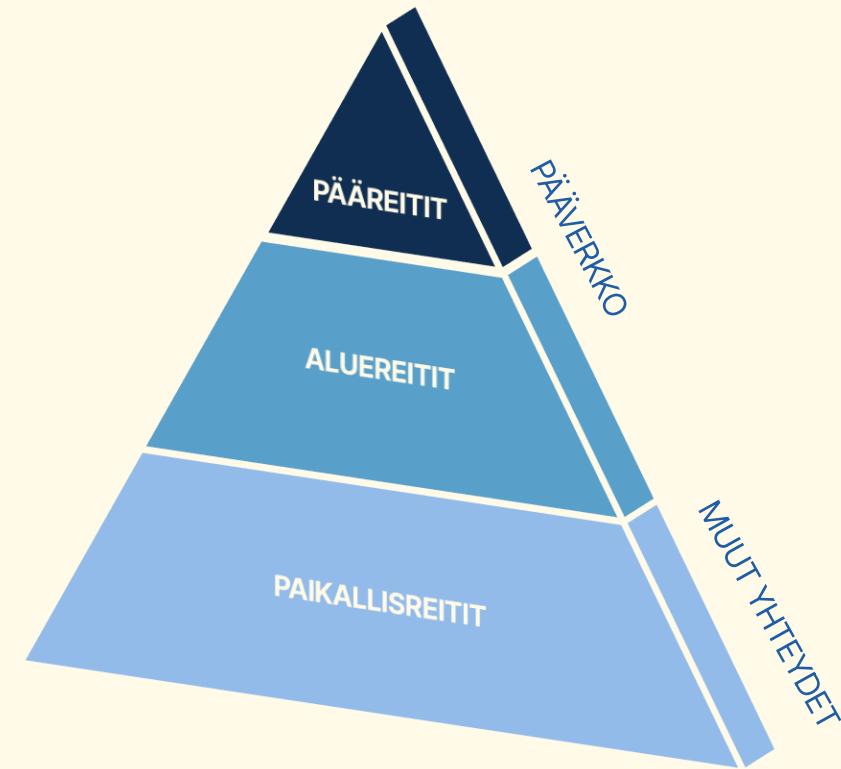
Toimivan pyöräily-ympäristön suunnittelu lähtee pyöräliikenneverkon määrittämisestä. Verkko suunnittelun lähtökohdaksi on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä.

**Pyöräliikenteen verkko**on kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat. Hierarkkisessa pyöräliikenteen verkossa loogisuus, jatkuvuus, nopeus, saavutettavuus ja turvallisuus toteutuvat parhaiten.

**Verkkohierarkian** lähtökohdaksi ovat maankäytön kohteet ja niiden saavutettavuus. Tyypillisesti keskeiset toiminnot hahmotetaan kaupunki-, alue- ja paikalliskeskusten kautta. Pyöräliikenteen reitit luokitellaan seuraaviin toiminnallisiin luokkiin:

- **Pääreitit** ovat yleensä kuntakeskusten ja alakeskusten välisiä väyliä, joiden tehtävä on välittää alueen suurimmat pyöräilijävirrät. Pyöräliikenteen pääreitit ja aluereitit muodostavat yhdessä pääverkon.
- **Paikallisreitti** – kaikki muut kadut ja tiet, pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä.

Verkkosuunnitelman ydintavoite on parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja teiden suunnittelussa. Pyöräverkkosuunnitelma tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia.



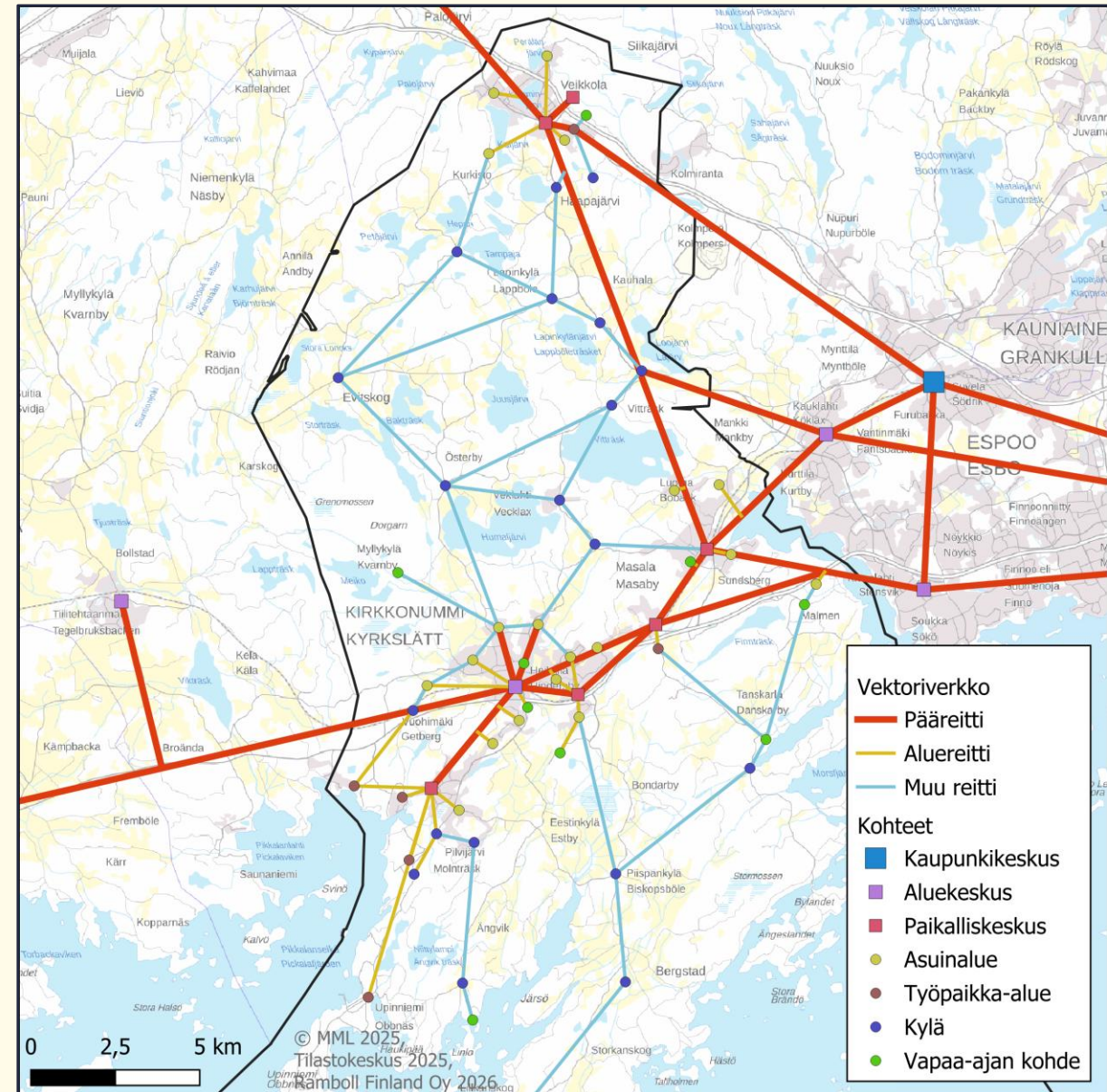
Kuva: Pyöräliikenteen verkkohierarkia

# Vektorimuotoinen verkko

Pääverkon vektorimuotoisen esityksen tarkoituksena on hahmottaa tärkeimmät alueelliset ja paikalliset keskuksat, asuin- ja työpaikka-alueet sekä muut tärkeät matkojen lähtö- ja määräpaikat riippumatta olemassa olevista väylistä. Vektoriverkon avulla määritetään pää-, aluereittien ja muiden reittien tarkemmat linjaukset. Kohteet ja reittien määrittely perustuu edistämishjelman tavoitevuoden 2040 tilanteeseen, ja kaikki myöhemmin esitettävät tavoiteverkkokuvat esittävät vuoden 2040 tilannetta.

Kirkkonummella pääverkon yhteydet suuntautuvat etelässä Kirkkonummen keskustasta itään kohti Espoon läntisiä keskuksia ja niissä sijaitsevia joukkoliikenteen solmukohtia yhdistäen paikalliskeskuksia toisiinsa matkan varrella. Lännessä pääverkon yhteys kulkee Siuntioon ja edelleen länneemmäs. Pohjoisessa kulkeva pääreitti yhdistää Veikkolan Nummelaan ja Espoon pohjoisempiin keskuksiin.

Aluereiteillä on yhdistetty suurimpia asuin- ja työpaikka-alueita keskuksiin sekä tärkeimpiä muita kohteita toisiinsa. Muut reitit yhdistävät pienempiä keskuksia ja kyliä toisiinsa kulkien usein pidempiä yhteyksiä. Tässä kartassa muut reitit ovat esitettynä, mutta muissa esityksissä

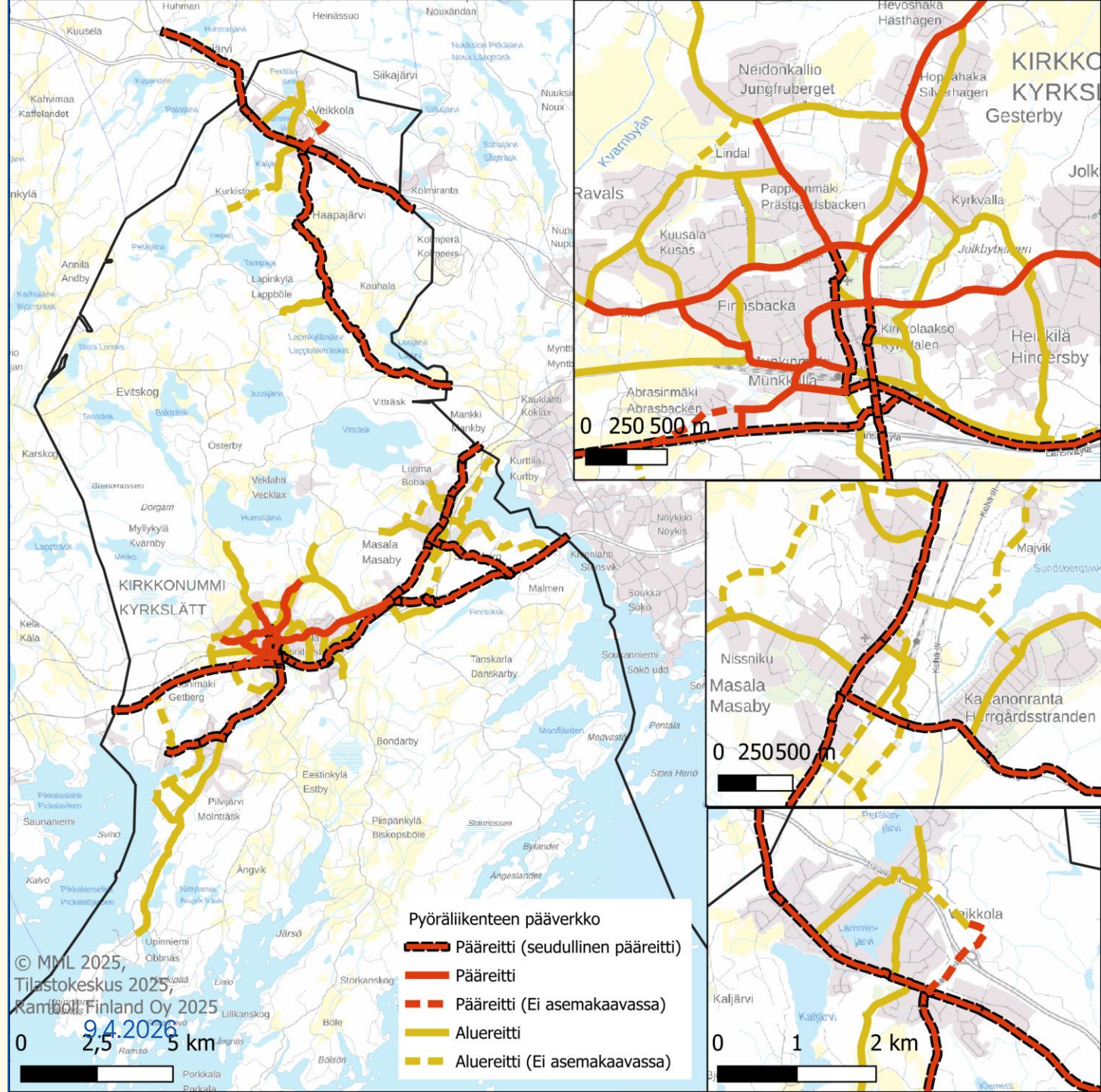


# Kirkkonummen pyöräliikenteen pääverkko 2040

Vektorikartan pohjalta on muodostettu Kirkkonummen pyöräliikenteen pääverkko, joka esittää vuoden 2040 tavoitetilannetta. Seudulliset pääreitit kulkevat Länsiväylää (Kt 51), Turuntietä (Mt 110) ja Lapinkyläntietä (Mt 1131) pitkin ja yhdistävät Kirkkonummen keskustan Siuntioon, Nummelaan ja Espooseen Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon mukaisesti. Lisäksi pääteitit yhdistävät keskustan Kantvikin, Tolsan, Jorvaksen ja Masalan keskuksiin. Pääverkossa on otettu huomioon Kirkkonummen kehittyvät keskustat sekä asuinalueet ja niiden tarpeet.

Pääverkko yhdistää pääosin tärkeitä keskuksia toisiinsa sekä toimii pitkämatkaisen ja kunnan sisäisen liikenteen runkoyhteyksinä. Laatu- ja laatutaso pääverkolla on korkein mahdollinen, ja pääverkolla pyöräliikenne on lähtökohtaisesti eroteltu jalankulku- ja moottoriajoneuvoliikenteestä. Pyöräliikenne on pääverkolla parhaimmillaan yksisuuntaista, mikä tarkoittaa sitä, että tien tai kadun toisella puolella olevalla pyörätiellä ajetaan vain yhteen suuntaan, ja vastakkaisella puolella olevalla pyörätiellä toiseen suuntaan. Yksisuuntaiset järjestelyt vähentävät merkittävästi konfliktipisteitä risteyksissä muiden ajoneuvojen kanssa.

Aluereitit täydentävät pääverkkoa syöttäen asuin- ja työpaikka-alueilta liikennettä pääverkolle tai toimivat korkeatasoisina vaihtoehtoisina reitteinä. Muita reittejä ovat kaikki muut pyöräilylle soveltuvat reitit. Muut reitit yhdistävät asuinalueita, kortteleita tai yksittäisiä asuntoja toisiinsa ja antavat lisää vaihtoehtoja pää- ja aluereiteille.

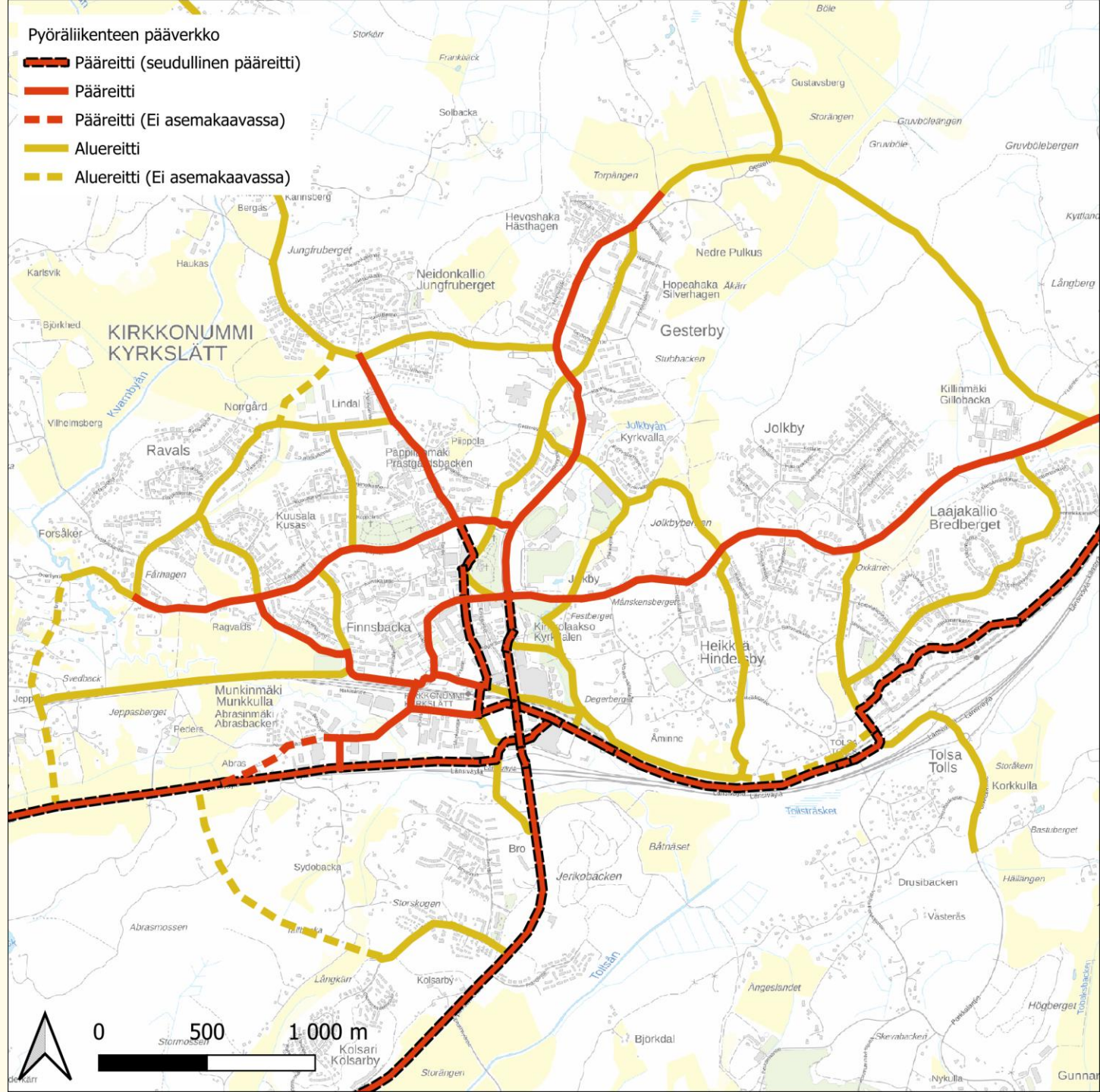


# Kirkkonummen keskusta 2040

Kirkkonummen keskusta saapuu useampi seudullinen pääreitti idästä rantaradan vartta pitkin, etelästä Upinniementietä ja lännestä Länsiväylää seurailen. Keskustassa seudulliset pääreitit yhdistyvät radan eteläpuolella sekä rautatieasemalla. Keskustassa radan estevaikutus kierretään etelä-pohjoissuuntaisesti sillan ylityksellä sekä aseman kohdan alikululla, jossa tosin ei ole läpi ajettavaa pyöräliikenteen tunnelia.

Keskustassa kunnan sisäinen pyöräliikenteen pääverkko tukeutuu pitkälti Kirkkonummentiehen, Asematiehen ja tulevan Villa-Hagan alueen väyliin. Pääverkko jatkuu myös keskustasta pohjoiseen Pappilanmäelle ja Neidonkallioon Volsintietä pitkin sekä Kyrkvallan ja Gesterbyn alueille Gesterbyntietä pitkin. Länteen pääverkko jatkuu Finnsbackan ja Överbysn alueille Nummitietä ja Överbysntietä pitkin. Rautatieaseman eteläpuolinen Munkinmäen alue on kaavoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C-merkintä), mutta alue on nykyisin hyvin autoliikennevaltainen ja siellä on muun muassa suuria kaupan ja erikoiskaupan yksiköitä ja paljon pysäköintialueita. Munkinmäentien pääreitimerkinnällä kuitenkin varaudutaan alueen kehitykseen tulevaisuudessa.

Alueritit yhdistävät pienempiä keskuksia kuten Ravalsin, Lindalin ja Jolkbyn alueet pääreitteihin.

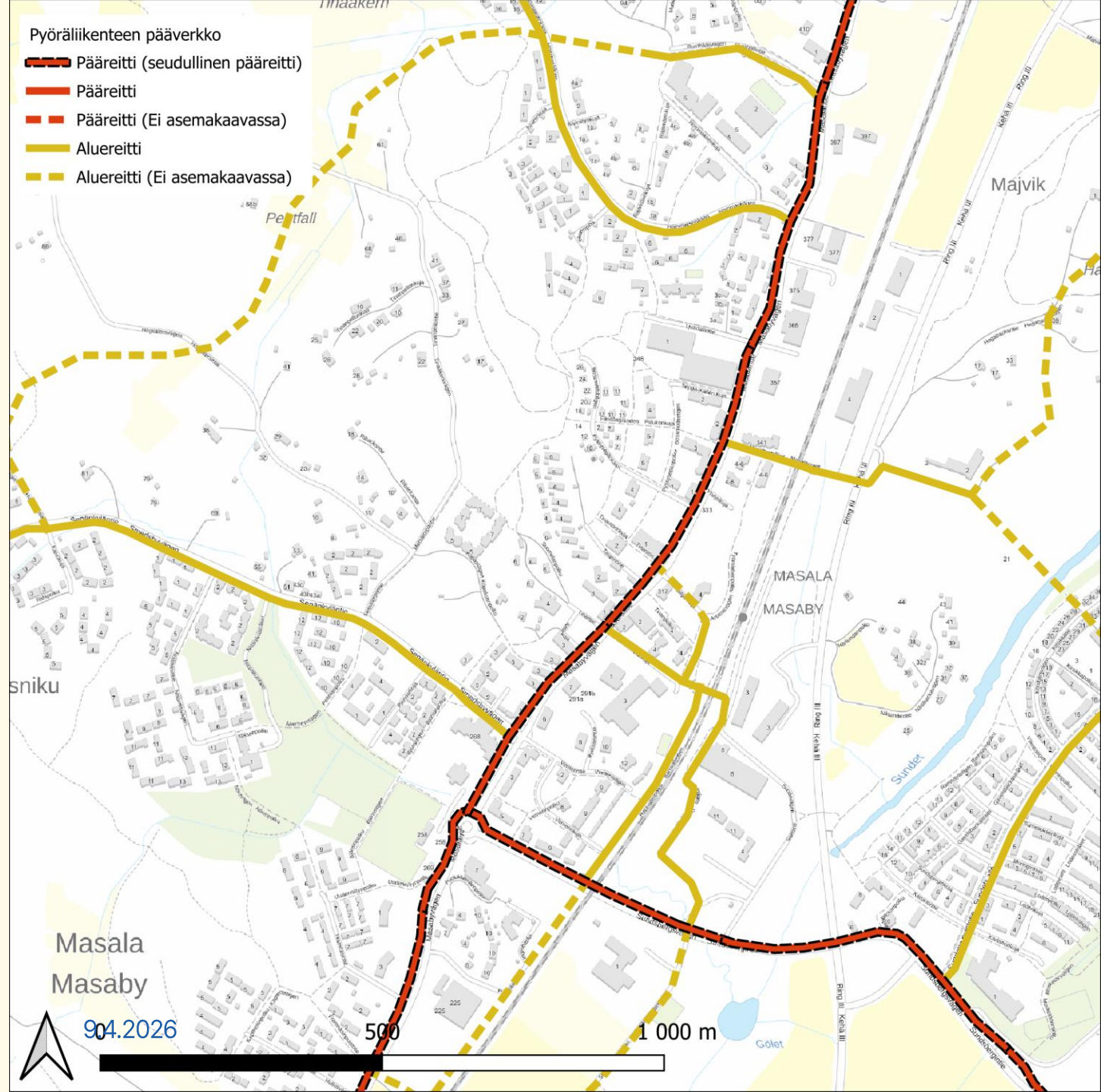


# Masala 2040

Masalaa halkovat pääreitti kulkee Masalantietä pitkin ja yhdistää Kirkkonummen keskuksen Espoon Kauklahteen. Toinen pääreitti kulkee Masalasta Sundsbergintietä Sarvikiin asti ja yhdistää samalla Länsiväylän suuntaisen pääreitin Masalaan. Pääreitit ovat jo pitkälti olemassa, mutta niiden laatu on puutteellinen. Aluereitit luovat asuinalueiden pyöräverkon rungon ja ohjaavat pääreiteille. Aluereittejä on esitetty Sepänkyläntielle kohti Sepänkylän aluetta, Sundetin puistotielle Kartanonrantaan ja Hommaksenkaarelle kohti Hommaksen aluetta.

Muut reitit toimivat asuinalueiden sisäisinä reitteinä sekä tarjoavat vaihtoehtoisia reittejä Masalan ympärillä. Kehittyvän Keskusmetsän poikki on myös esitetty aluereitti Kirkkonummen keskustaan. Se toimii vaihtoehtoisena ja luonnonmukaisempaa yhteytenä suuremmalle Masalantien pääreitille.

Masalan alue myös kehittyä, ja monille alueille on esitetty katkoviivoin merkittyjä aluereittejä, joiden tarkka sijainti päätetään asemakaavoituksen myötä. Kehittyviä alueita ovat muun muassa Majvikin alue sekä Sundsbergin asuinalue, jolle on syytä linjata aluereitti sen kehittyessä.

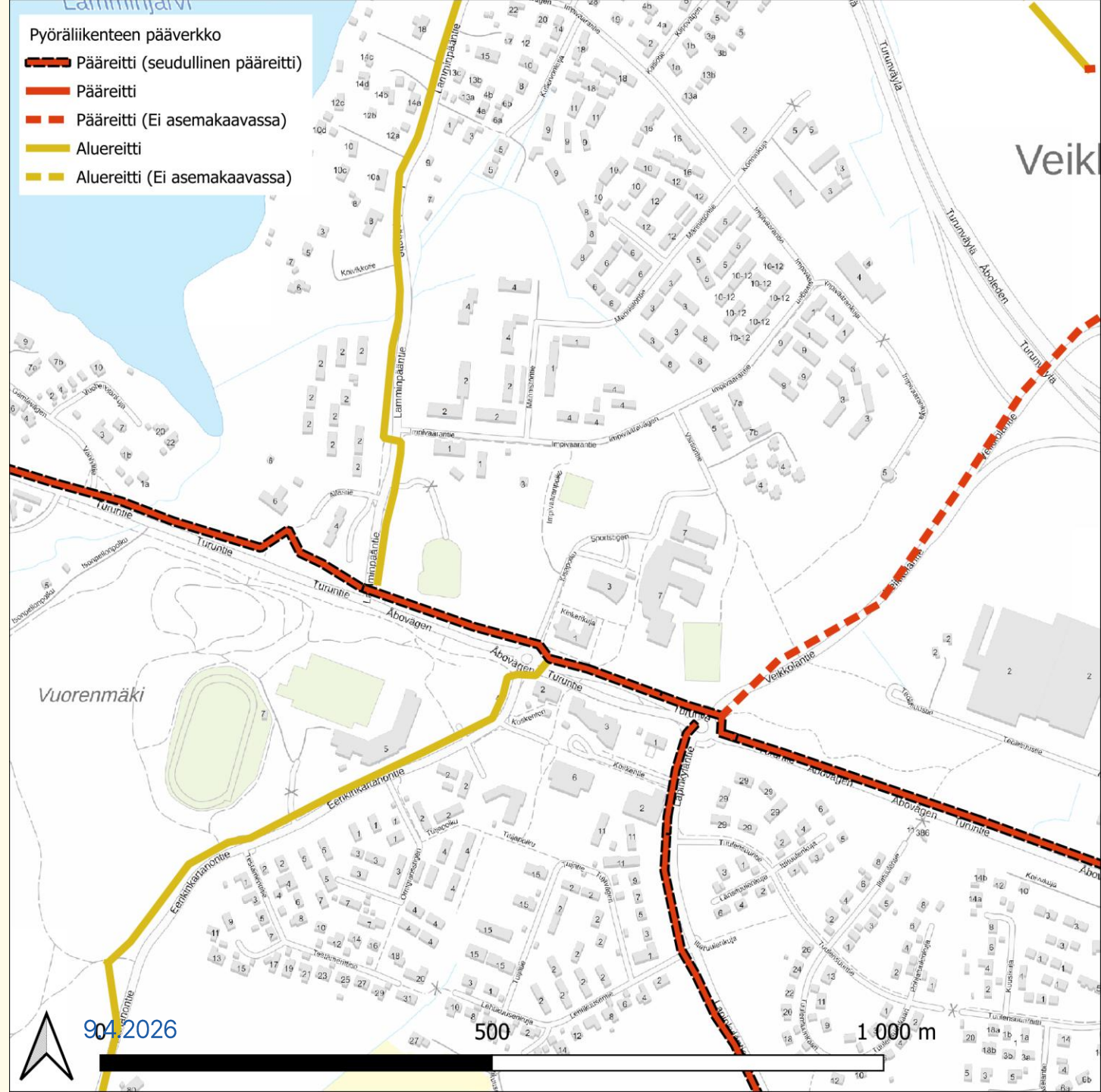


# Veikkola 2040

Veikkola on erillään Kirkkonummen muista keskuksista, ja pitkien välimatkojen vuoksi merkittävimmät yhteydet ovat seudullisia pääreittejä. Ne yhdistävät Veikkolan Nummelan ja Espoon Kolmirannan ja Gumbölen suuntiin. Pääreitien mahdollinen jatke on linjattu Veikkolantielle moottoritien pohjoispuolelle mahdolliselle länsiradan asemalle. Länsirata on ratahanke, joka toteutuessaan nopeuttaisi Helsingin ja Turun välistä raideliikennettä. Kirkkonummen kunnanvaltuusto päätti joulukuussa 2025 olla osallistumatta länsiradan osakassopimukseen, mutta Veikkolan asema on edelleen mahdollinen tulevaisuudessa.

Toinen seudullinen pääreittiyhteys kulkee Lapinkyläntietä (Mt 1131) pitkin yhdistäen Haapajärven, Lapinkylän, Kauhalan ja Oitmäen kyläkeskittymät Espoonkartanon ja Kaukalahden puolelle.

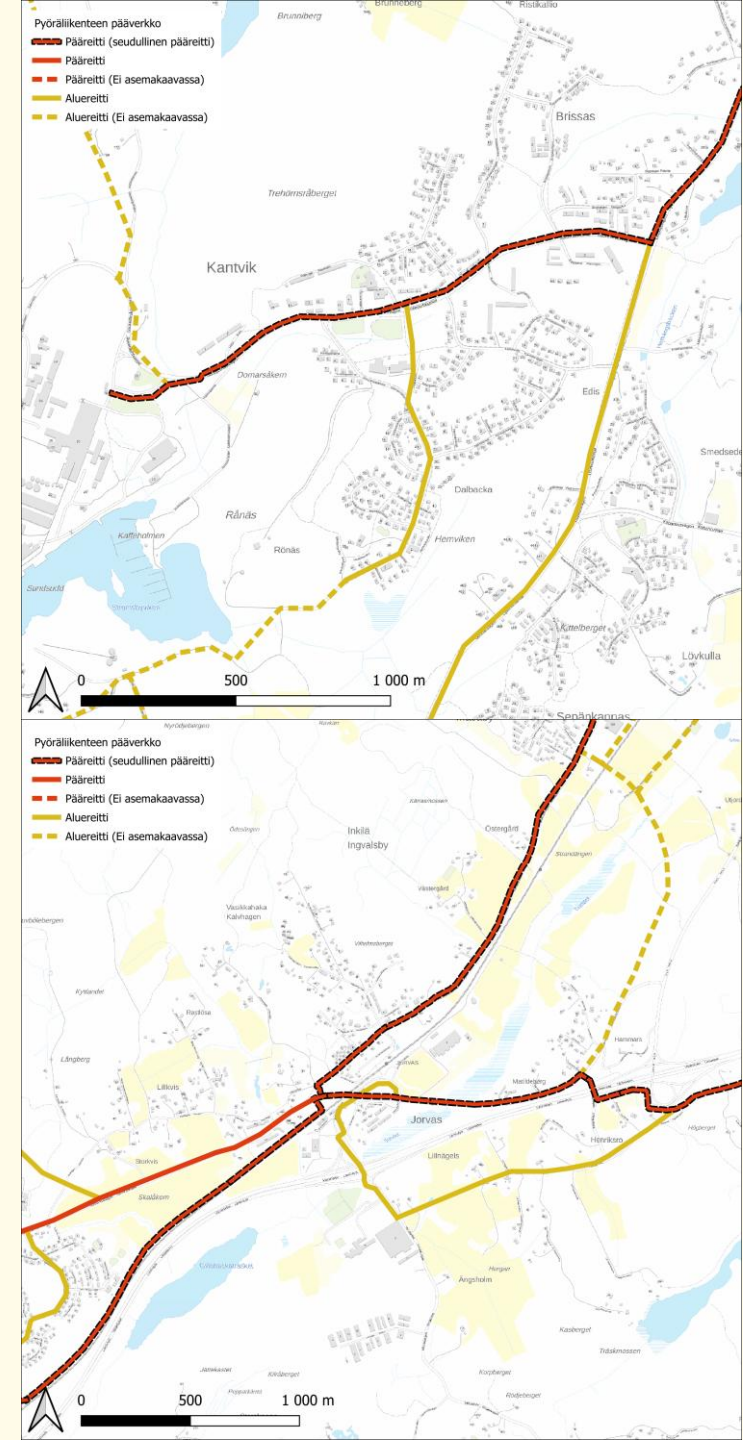
Aluereitit yhdistävät pienemmät asuinalueet kuten Lamminjärven ja Perälänjärven ympäristöt sekä Kurkiston alueen Veikkolan keskusta. Muita reittejä risteilee ympäriinsä Veikkolan aluetta sekä sen ympärillä sijaitsevia kyliä.



# Kantvik ja Jorvas 2040

Kantvikin asuinalueelle saapuu pääreitti Kirkkonummelta Upinniementietä (Mt 1191) ja Sokeritehtaan tietä pitkin, joihin alueen muu verkko tukeutuu. Aluereitit palvelevat etenkin koululle suuntautuvaa liikennettä sekä kehittyvää Kantvikin eteläosaa Sokerimestarintien varrella. Upinniementie jatkuu aluereittinä etelään kohti Strömsbyn aluetta ja Upinniemen varuskuntaa. Lisäksi aluereittivarauksia on esitetty Sokerimestarintien jatkeelle kohti Strömsbytä ja Vuohimäentielle Kantvikistä pohjoiseen.

Jorvaksen alueella risteävät seudulliset pääreitit Masalan ja Espoon Kaukalahden suunnasta (Masalantie), Kirkkonummen keskustasta (Vanha rantatie sekä radanvarsi/Länsiväylä) sekä Sarvikin ja Espoon Kivenlahdesta (Vanha Jorvaksentie). Suurin osa pääverkosta on jo toteutettu, mutta uusia yhteyksiä tarvitaan Kirkkonummen ja Masalan välille radan varteen sekä Jorvaksen seudun uusien alueiden kasvun tukemiseen. Aluereittejä on esitetty sekä Inkiläntielle että Hammarsinkaaren jatkeena kohti Nissnikun aluetta.



# 5. Kävelyalueet

# Kävelyn tarpeet

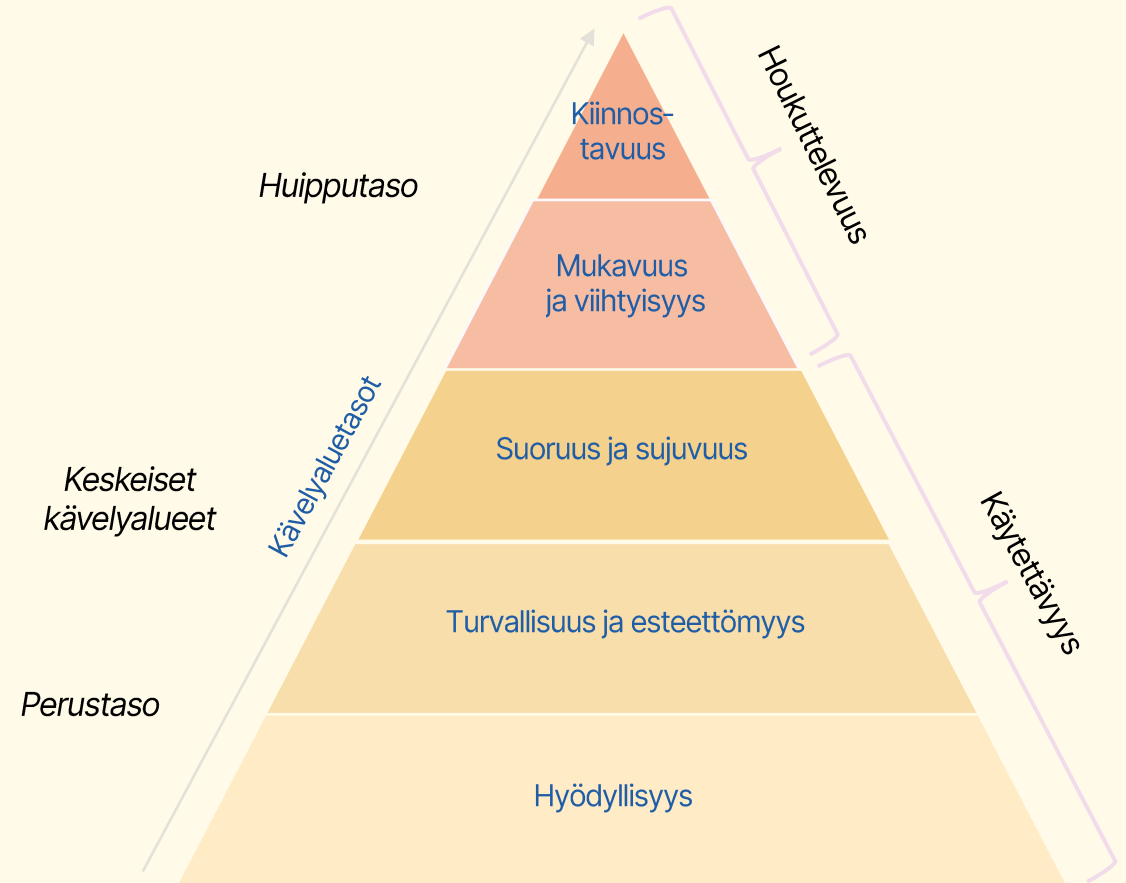
Käveltävä ympäristö tukee kävelyä ja kannustaa liikkumaan kävellen. Ensisijaista on parantaa kävelyn käytettävyyttä liikkumismuotona huomioiden erilaisten jalankulkijoiden tarpeet. Jalankulun tarvehierarkiakolmion alimmat tasot mahdollistavat kävelyn arjen liikkumisessa. Kävely-ympäristön tulee ensisijaisesti olla turvallista ja esteetöntä ja tarjota suoraviivaisia ja sujuvia yhteyksiä, jolloin kävely on aito vaihtoehto.

Arkielämän perustarpeiden tyydyttämisen jälkeen kävely-ympäristön ominaisuuksia ja houkuttelevuutta voidaan parantaa sekä tarjota ympäristössä uniikkeja kohtaamisia ja elämyksiä, jotka saavat liikkujat jäämään ja palaamaan kohteeseen. Mukavuuden, viihtyisyyden ja kiinnostavuuden parantaminen on tärkeä lisäarvo, joka perusedellytysten täytyttyä edistää kävely-ympäristöjen houkuttelevuutta, innostaa kävelemään tai oleskelemaan sekä tukee aktiivista ja elävää toimintaa keskuksissa.

Kävelyn keskeisillä alueilla ympäristön houkuttelevuuteen liittyvät teemat korostuvat entisestään. Mikään alue ei pärjää elinvoimaisena ja vetovoimaisena vain arkielämän tarpeita tyydyttämällä. Parhaimmissa ja toimivimmissa keskuksissa ja kävely-ympäristöissä on huomioitu kaikki jalankulun tarvehierarkian osa-alueet.

Kirkkonummen edistämishjelmassa on määritelty kävelyalueiden lisäksi merkittävimpiä virkistysreittejä, joilla tarvehierarkian mukainen luokittelu on hieman erilaista. Kuvatut tarpeet käytettävyydelle ja houkuttelevuudelle pätevät kuitenkin pääsääntöisesti myös virkistysreitteihin.

## Jalankulun tarvehierarkia



Lisätietoa: Jalankulun suunnitteluohje (Väyläviraston ohjeita 34/2022)  
[https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo\\_2022-34\\_jalankulun\\_suunnittelu.pdf](https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf)

# Kävelyalueetasot

Kävely on yksi jalankulun muoto. Sen kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajemmin jalankulun eri muotojen tarpeet liikkumisympäristön kannalta ja jalankulkuympäristön ominaisuuksien välinen hierarkia. Jalankulkijoita ovat kävelen liikkuvien lisäksi muun muassa lastenvaunujen, potkukelkan, pyörätuolin tai jalankulkua avustavan laitteen kanssa liikkuvat. Jalan myös liikutaan eri syistä.

Seuraavaksi esiteltävät periaatteet kytkeytyvät kuntaan määriteltyihin kävelyalueisiin: mitä keskeisempi kävelyalue, sitä enemmän kehittämisessä siirrytään perusedellytysten täyttämistä kohti houkuttelevuuden tuottamista ja kaikkien liikkujaryhmien tarpeiden huomioimista. Esteettömyyden ja turvallisuuden pitäisi olla kunnossa kaikilla alueilla, missä ylipäättään on kävelytarpeita, mutta houkuttelevuutta, kiinnostavuutta ja palvelutarjontaa pitää olla erityisen paljon keskeisillä keskustamaisilla kävelyalueilla.



**Arkikävely** eli tarve liikkua arkipäivän matkoilla paikasta toiseen, esimerkiksi kotoa kouluun, töihin, harrastuksiin tai kauppaan.



**Oleskelu**, käveleskely tai kävelen kuljeskelu, eli ajanvietto yksin tai seurassa esimerkiksi toreilla, aukioilla ja puistoissa.



**Virkistyskävely** eli mahdollisuus kävellä, juosta tai ulkoilla luonnossa tai kaupunkiympäristössä.

## Kävelyalueetasot

### Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet tai tiiviit kyläympäristöt, joissa on pääasiassa asutusta. Perustasolla kävelyn ja pyöräilyn väylät eivät välttämättä ole eroteltuja.

### Keskeiset kävelyalueet

Keskeisiä kävelyalueet ovat kunnan suurten keskusten läheiset tiiviit alueet, pienemmät keskukset sekä esimerkiksi koulujen lähiympäristöt.

### Huipputaso

Huipputasolla sijaitsee kunnan tärkeimmät palvelukeskittymät, joissa kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti. Reiteillä toteutetaan esteettömyyden erikoistason ratkaisuja.

### Merkittävät virkistysreitit

Merkittävät virkistysreitit koostuvat sekä kaupunkiympäristössä olevista puistoreiteistä että luonnon poluista. Reitit voivat olla virkistystä tai kuntoilua varten, mutta niillä on kiinteä asema myös osana kävelyverkostoa.

# Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet tai tiiviit kyläympäristöt, joissa on pääasiassa asutusta.

Periaatteet:

- 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.



***Ympäristössä on toimintoja, jotka voi saavuttaa helpoiten ja turvallisesti jalan.***

*Maankäyttö on monimuotoista ja väljää tai kohtalaisen tiivistä. Pääasiassa maankäyttö muodostuu pientaloista.*

*Joitain toimintoja ja palveluita on käytettävissä kohtalaisten etäisyyksien sisällä, mutta monilta alueilta matka keskeisille tai huipputason kävelyalueille ei ole pitkä. Ympäristö tukee lähtökohtaisesti asukkaiden kävelyä ja terveellisten liikkumisvalintojen tekemistä.*

*Kotoa voi usein kävellä kauppaan, kouluun tai harrastuksiin, vaikkei niitä alueen sisällä aina olisikaan. Liikennejärjestelyt mahdollistavat kävelyn.*



# Keskeiset kävelyalueet

Keskeisiä kävelyalueet ovat kunnan suurten keskusten läheiset tiiviit alueet, pienemmät keskukset sekä esimerkiksi koulujen lähiympäristöt.

Periaatteet:

- 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 suoraa, turvallisia ja loogisia yhteyksiä, jotka houkuttelevat kävelemään arjen matkoja asuin- ja työpaikka-alueiden sekä palvelujen välillä kävellen.
- Ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat riittävän alhaisia ja ylitysjärjestelyt ovat selkeitä, jotta jalankulkijan turvallisuus ja turvallisuudentunne voidaan varmistaa.

**Ympäristö mahdollistaa jäsennellyn, sujuvan ja suoran etenemisen.**

*Kävelyn reitit ovat loogisia ja suoraviivaisia. Reittejä on tiheästi, eikä kävellessä tarvitse pysähdellä usein. Korkeuserot ovat maltillisia.*

*Kävely-ympäristöjen kunnosta ja käytettävyydestä huolehditaan ympärivuotisesti.*

**Ympäristö on kaikille saavutettava ja turvallinen.**

*Reiteillä ja alueilla on hyvä valaistus ja näkyvyys, väylät ovat leveitä ja helppokulkuisia.*

*Liikkuminen on esteetöntä, turvallista ja turvallisen tuntuista kaikille ihmisille. Ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat matalia ja kulkumuodot on yleensä eroteltu toisistaan.*



# Huipputaso

Huipputasolla sijaitsee kunnan tärkeimmät palvelukeskittymät, joissa kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti. Reiteillä toteutetaan esteettömyyden erikoistason ratkaisuja.

Periaatteet:

- 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.

## ***Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.***

*Kävely-ympäristö on pienipiirteistä, virikkeellistä ja viihtyisää. Alueella on mahdollisuus levähtää ja vain katsella elämää. Tarjolla on kutsuvia paikkoja oleskelulle.*

*Istutukset ja valaistus piristävät ympäristöä. Sään ja melun vaikutukset on huomioitu, ja alue on ympärivuotisesti tiiviissä käytössä.*

## ***Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.***

*Kävely-ympäristö houkuttaa jäämään ja palaamaan uudestaan. Ympäristö on visuaalinen, vaihteleva, omaleimainen ja helposti hahmotettava. Kaduilla on taidetta, kaupallisia palveluita, putiikkeja ja kahviloita, jotka elävöittävät aluetta.*

*Ympäristö tarjoaa tapahtumia ja mahdollistaa vuorovaikutuksen: on mukavaa katsella, kuunnella ja keskustella.*

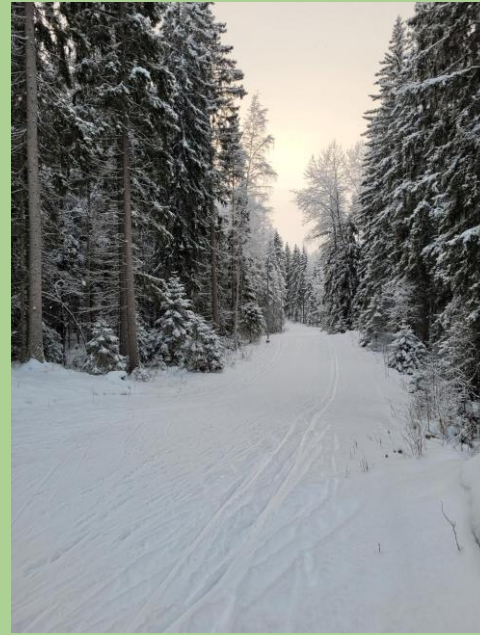


# Merkittävät virkistysreitit

Merkittävät virkistysreitit koostuvat sekä kaupunkiympäristössä olevista puistoreiteistä että luonnon poluista. Reitit voivat olla virkistystä tai kuntoilua varten, mutta niillä on kiinteä asema myös osana kävelyverkostoa. Merkittäviä virkistysreittejä ovat esimerkiksi asutuksen läheiset puistot, alueita yhdistävät luonto- ja muut polut sekä erillisten virkistys- tai ulkoilualueiden reitistöt. Monet ulkoilualueet sijaitsevat kaukana muista kävelyalueista, ja niiden merkitys osana arkikävelyä ei ole niin keskeinen, mutta niillä on tärkeä rooli asukkaiden ja matkailijoiden virkistykselle ja luontosuhteelle.

## Periaatteet:

- 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 roskikseja. Merkittävimmillä reiteillä tai ulkoilualueilla on myös kaupallisia palveluita.

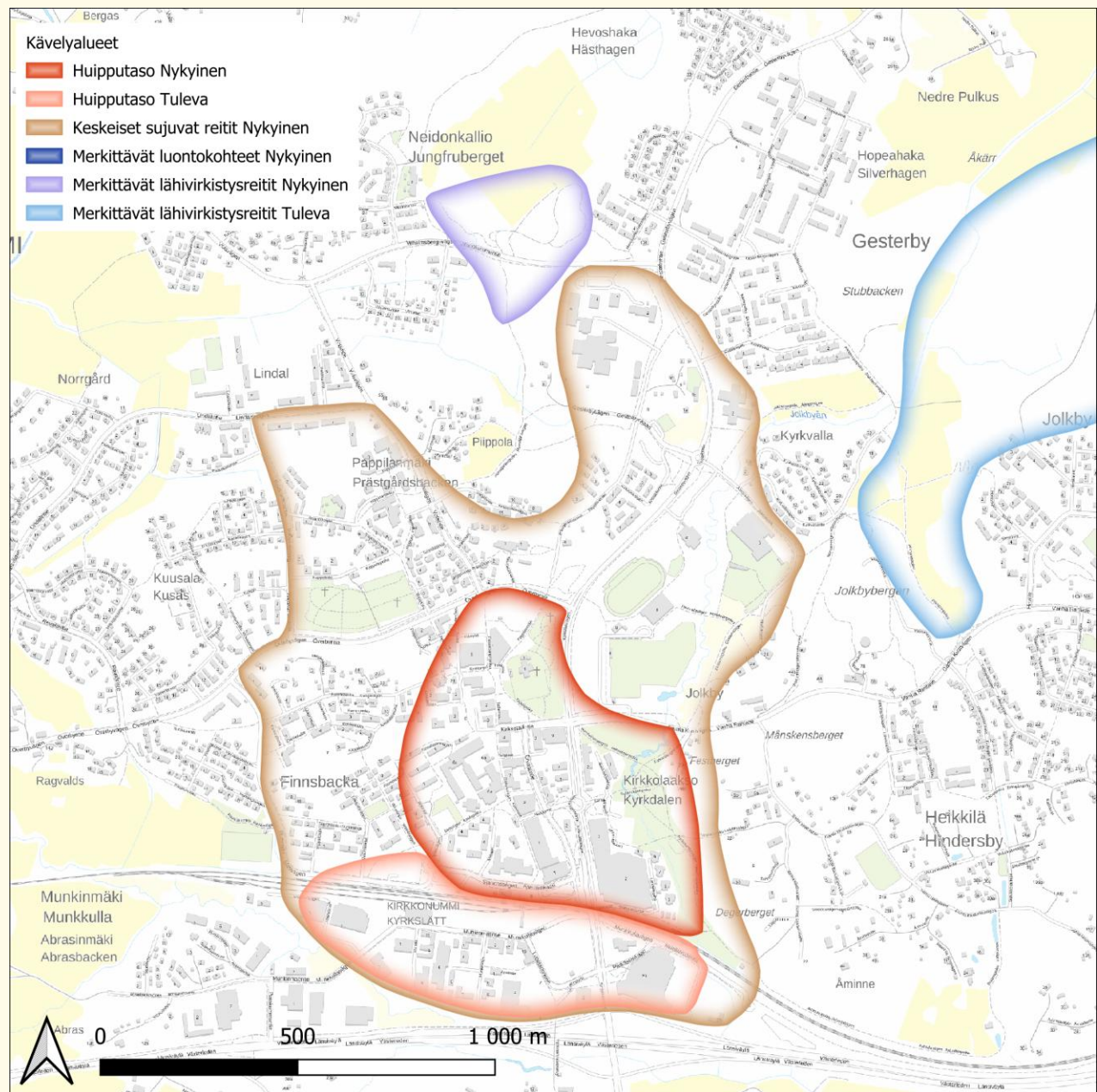


# Kirkkonummen keskusta 2040

Kirkkonummen keskustasta on kaikkia kolmea kävelyaluetta. Huipputaso alue rajoittuu liikekeskustaan, Kirkkolaaksoon ja torin ympäristöön, jossa on jo nykytilassa hyvää kävely-ympäristöä. Aseman eteläpuolella on myös merkittävä potentiaali kehittää kävely-ympäristöä kohti huipputasoa, mutta nykyinen maankäyttö sisältää paljon vahvasti autoliikenteeseen nojautuvaa kaupallista toimintaa, kuten erilaisia tavarataloja, kaupan yksiköitä ja erikoisliikkeitä kuten auto- tai huonekaluliikkeitä. Alueelta kuitenkin löytyy myös kuntosaleja ja muuta keskustamaista toimintaa, mutta houkuttelevaksi kävelykeskukseksi alueella on vielä matkaa.

Keskustan ympäristö on pitkälti keskeistä kävelyaluetta, johon sisältyvät tiiviit asuinalueet, koulut, urheilupuiston ympäristö ja puistoja. Myös Tolsan asemansetu ja koulu tulevine Tolsanportin alueineen kuuluvat keskeisiin kävelyalueisiin. Keskusmetsä on tulevaisuuden merkittävä lähivirkistysalue, joka ulottuu Kirkkonummelta Masalaan. Neidonkalliolla ja Jerikonmäellä on nykyiset lähivirkistysalueet, joissa voi oleilla luonnossa ja urheilla. On huomioitava, että Kirkkonummella on luonto aina lähellä, ja asuinalueilla on pienempiä lähivirkistysalueita paljon, vaikkei niitä kaikkia esitetä erillisinä alueina kartoilla. Puistot ja lähivirkistysalueet ovat osa muiden kävelyalueiden palvelutarjontaa.

Muu taajama-alue Kirkkonummella on kävelyn perustasoa, jossa selkeät, turvalliset ja mahdollisimman esteettömät reitit palvelevat asukkaiden perusliikkumistarpeita. Alueiden sisällä ei esitetä erikseen kävelyreittejä, sillä kävelyn luonteeseen kuuluvat lyhyet matkat, oikopolut sekä kulkeminen ristiin rastiin. Pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttaminen edistää myös kävelyn olosuhteita, sillä pyöräliikenteen olosuhteita edistävät toimenpiteet parantavat myös kävelyn turvallisuutta ja sujuvuutta.

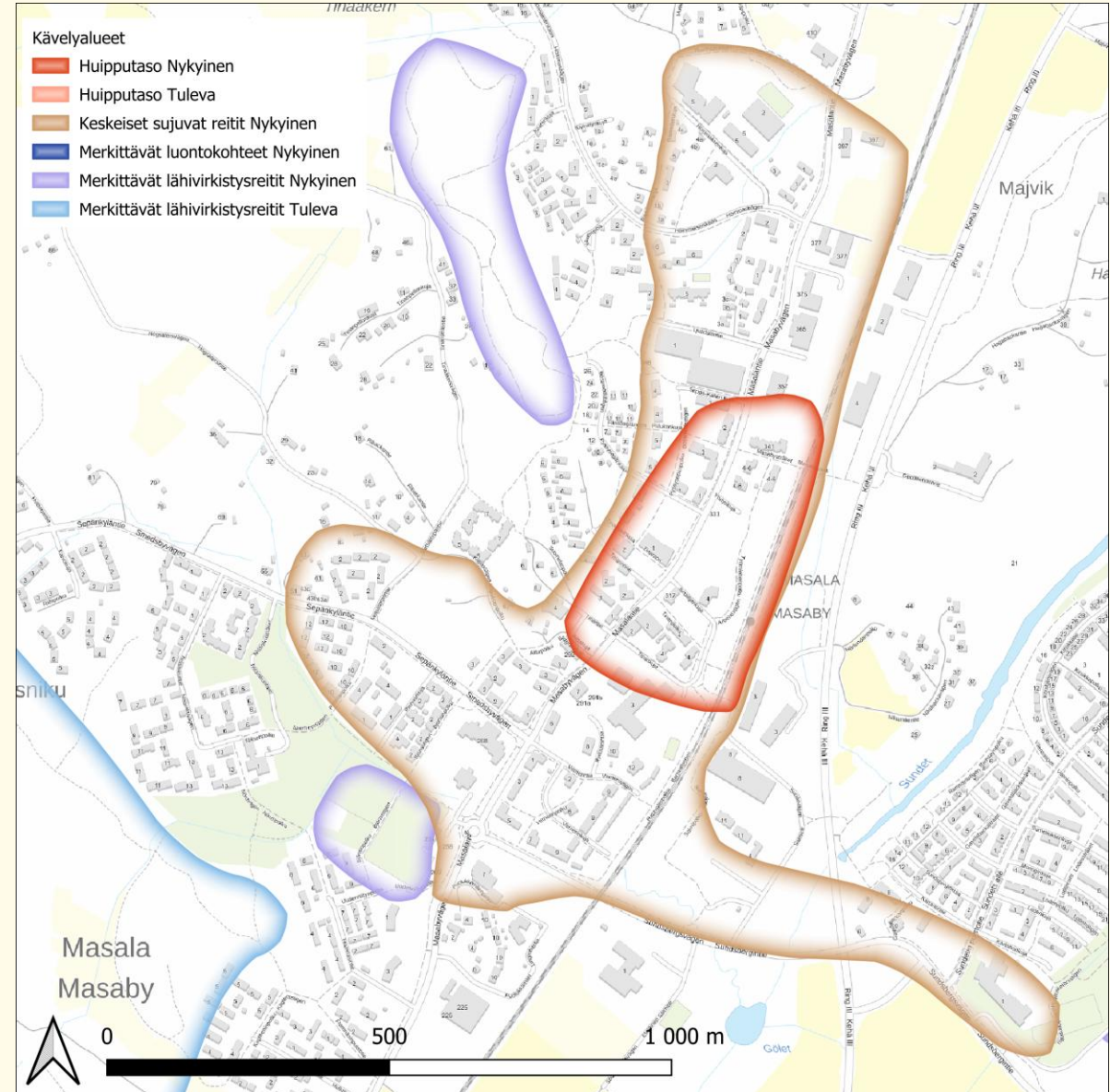


# Masala 2040

Masalan asemaseutu on huipputaso kävelyaluetta, joka ulottuu aina Masalantien ympäristöön saakka. Kaupallinen keskus Masalassa on pieni, mikä tekee siitä toisaalta hyvin käveltävän. Samalla keskus toimii myös laajemman alueen kaupallisena keskuksena. Keskeinen kävelyalue jatkuu Masalantietä pitkin Nissnikun koululle ja monitoimitalolle kattaen myös osan Sepänkyläntietä ja Sundsbergintietä. Näin alue kattaa päiväkoteja ja Kartanonrannan koulun.

Pohjoisessa keskeinen kävelyalue jatkuu Masalantietä Masalan koululle saakka. Masalantien varrelle keskittyvä kävelyalue korostaa alueen nauhamaista luonnetta kattaen tärkeitä joukkoliikennepysäkkejä, Masalan rautatieseisakkeen ja erilaisia kaupallisia ja julkisia palveluita. Keskeisiin kävelyalueisiin kuuluu myös Jorvaksen kehittyvä asemaseutu.

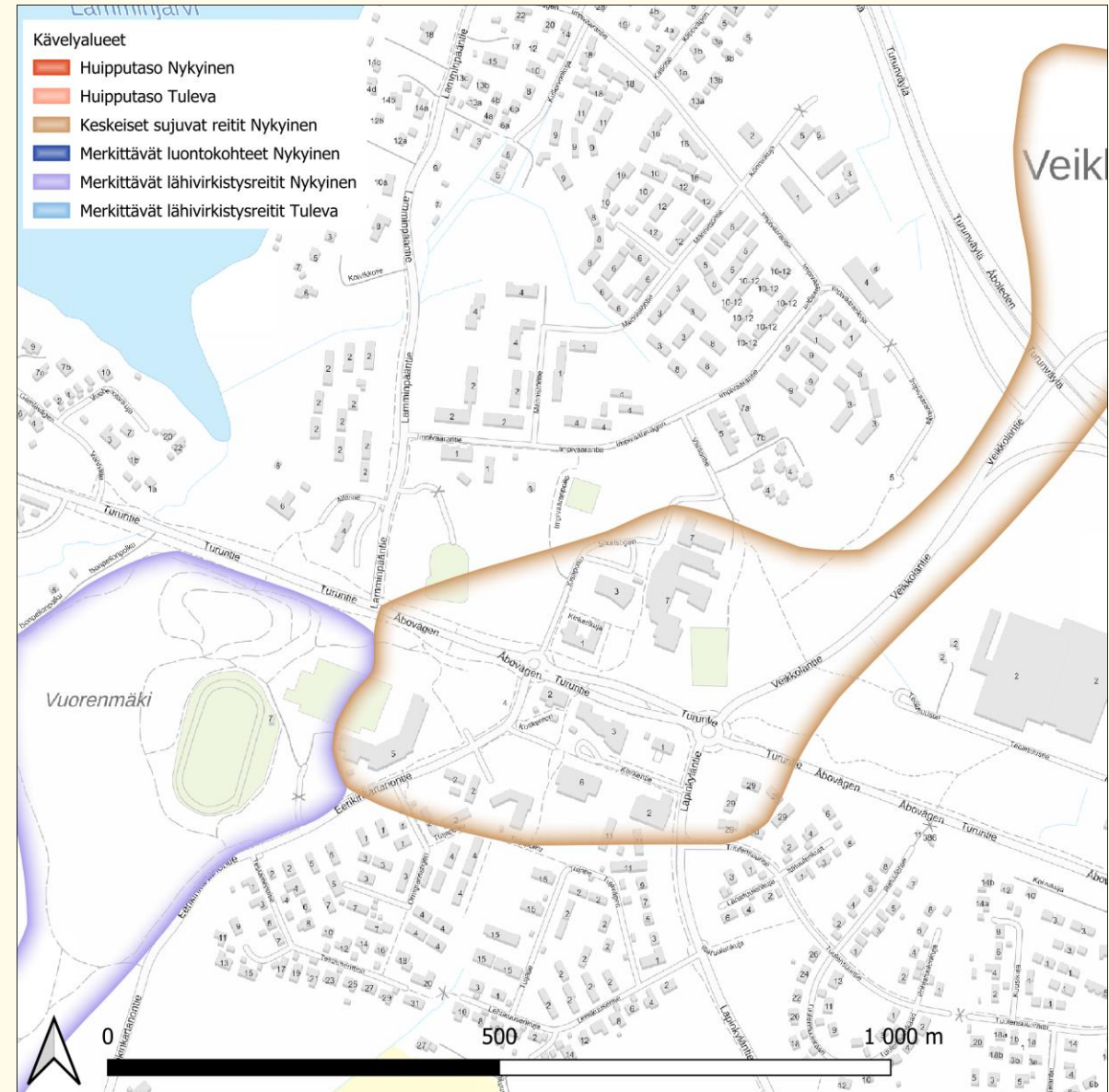
Lähivirkistysalueita on Masalan eri puolilla, ja etenkin laaja Keskusmetsä tarjoaa potentiaalia virkistysreittien kehittämiseksi. Muu Masalan alue on kävelyn perustasoa, joka palvelee arjen tarpeita.



# Veikkola 2040

Veikkola on suurelta osin kävelyn perustason aluetta, mutta koulun, liikekeskustan ja urheilupuiston alue muodostaa keskeisen kävelyalueen. Mahdollinen kirjaston siirtyminen keskustaan keskittää palveluita entisestään 2030-luvulla. Keskeinen kävelyalue jatkuu keskustasta Veikkolantietä valtatie 1 liittymään asti, jonne on suunniteltu päivittäistavarakauppaa ja muita palveluita. Kävely-yhteytenä Veikkolantie ei ole nykyisin kovin laadukas, mutta sen kehittäminen kytkee kaupan korttelin ja Veikkolan keskuksen yhteen.

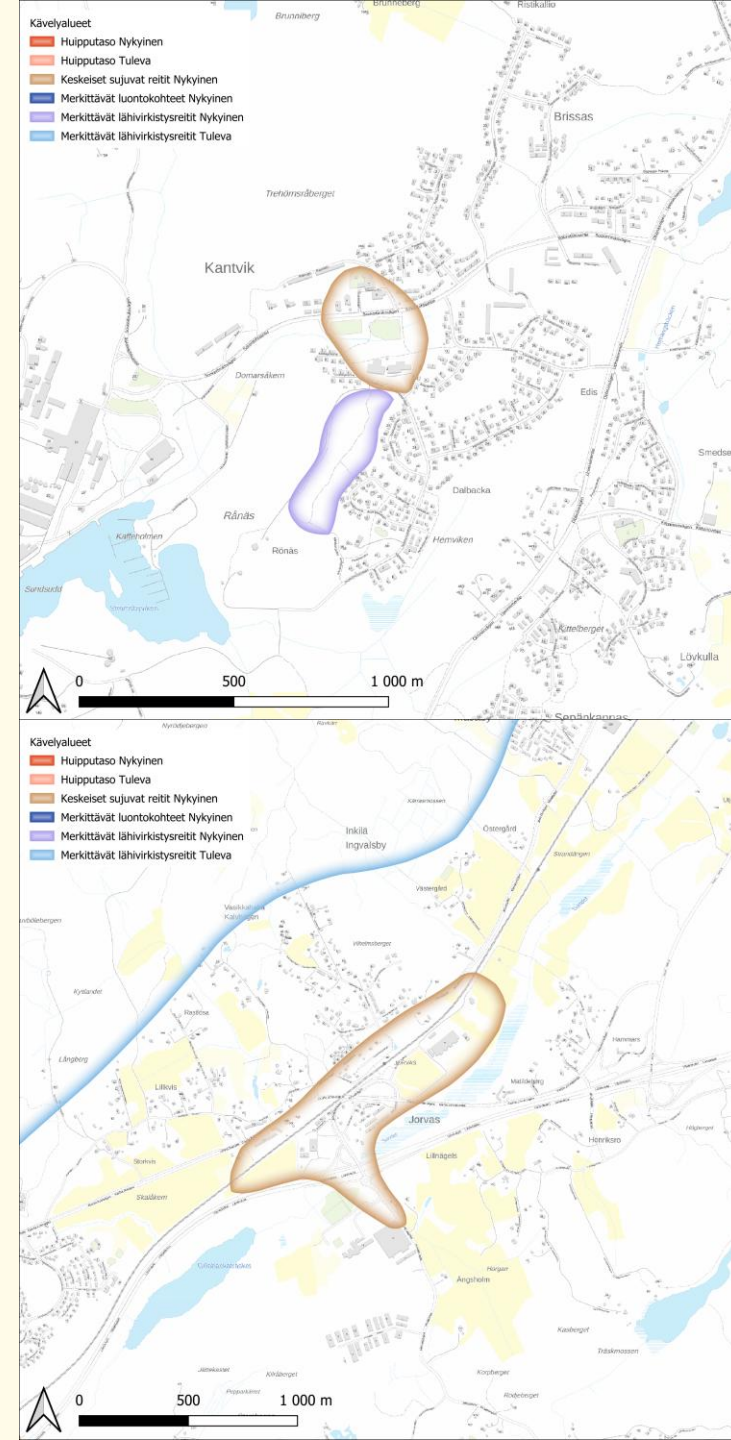
Veikkola sijaitsee aivan Nuuksion kansallispuiston vieressä, joka on seudullisesti merkittävä luonto- ja virkistyskohde. Lähiliikuntaan on mahdollisuuksia myös Veikkolan urheilupuiston alueella.



# Muut alueet

Kantvikin alue on pääosin perustason kävelyaluetta, mutta koulun ja kaupan ympäristö on tunnistettu keskeiseksi kävelyalueeksi. Kantvikista käydään asioimassa paljon Kirkkonummen keskustassa, eikä alueella ole paljon omia palveluita. Kuitenkin koulun, kaupan ja päiväkodin ympäristössä on myös liikunta- ja leikkipaikkoja.

Jorvaksen aseman seutu on keskeinen kävelyalue, joka kehittyy lähitulevaisuudessa asemaseudun hankkeiden myötä sekä etenkin Kvisin ja Pohjois-Jorvaksen asemakaavojen rakentuessa. Keskusmetsä palvelee jatkossa näidenkin alueiden virkistystarpeita. Nykyisin Jorvaksen alueella ei ole juuri palveluita.



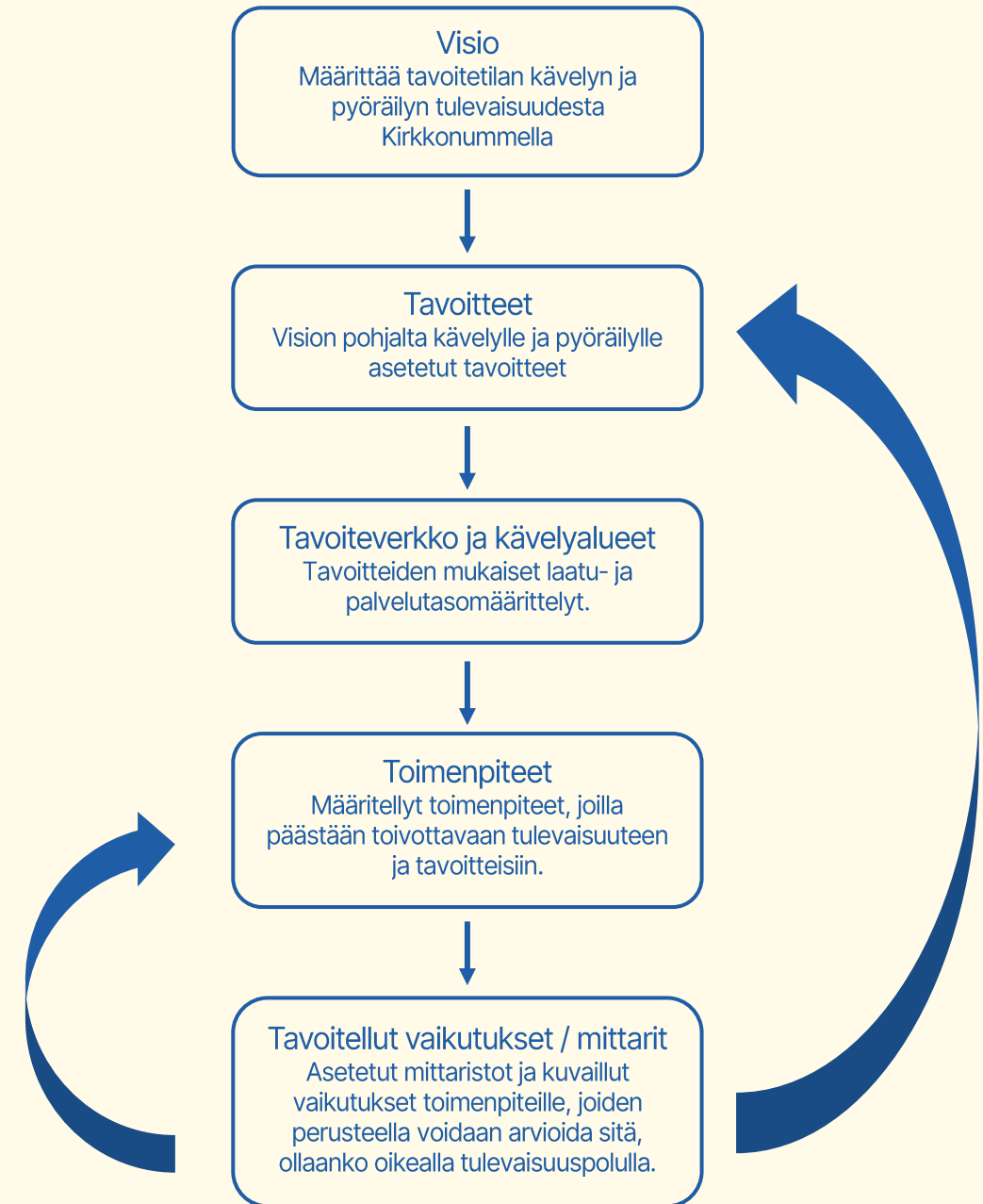
# 6. Toimenpideohjelma

# Toimenpideohjelman rakenne

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpideohjelma pohjautuu työn visioon, asetettuihin tavoitteisiin sekä niiden pohjalta muodostettuihin pyöräliikenteen tavoiteverkkoon ja kävelyalueisiin. Toimenpideohjelman alkuun on koottu katsaus niihin haasteisiin ja muutostrendeihin, joihin kunnan tulee vastata edistääkseen kestävästä liikkumisesta pitkäjänteisesti ja vaikuttavasti. Tämä tulevaisuuskuva toimii työn selkänä: se auttaa hahmottamaan halutun kehityspolun ja ne ominaisuudet, jotka kävely- ja pyöräilymyönteisen kunnan pitäisi tulevaisuudessa täyttää.

Tulevaisuustarkastelussa on tunnistettu liikkumista muovaavia muutostekijöitä - kuten ilmastonmuutos, yhdyskuntarakenteen kehitys, väestön ikääntyminen, liikkumisen digitalisoituminen sekä arjen ja työn murros - ja arvioitu niiden vaikutuksia liikkumiseen. Samalla on tarkasteltu, miten kunta voi omilla valinnoillaan ja ohjauksellaan suunnata kehitystä toivottuun suuntaan.

Näistä muutostekijöistä ja niiden vaikutuksista on edelleen johdettu toimenpiteiden kannalta keskeiset vaatimukset: millaisia rakenteellisia, kulttuurisia ja organisatorisia edellytyksiä tarvitaan, jotta kävely ja pyöräily voivat aidosti vahvistua arjen kulkutapoina. Tämä vaihe auttaa tunnistamaan ne painopisteet, joihin kunnan tulee erityisesti panostaa, jotta muutos on pysyvää ja vaikuttavaa.



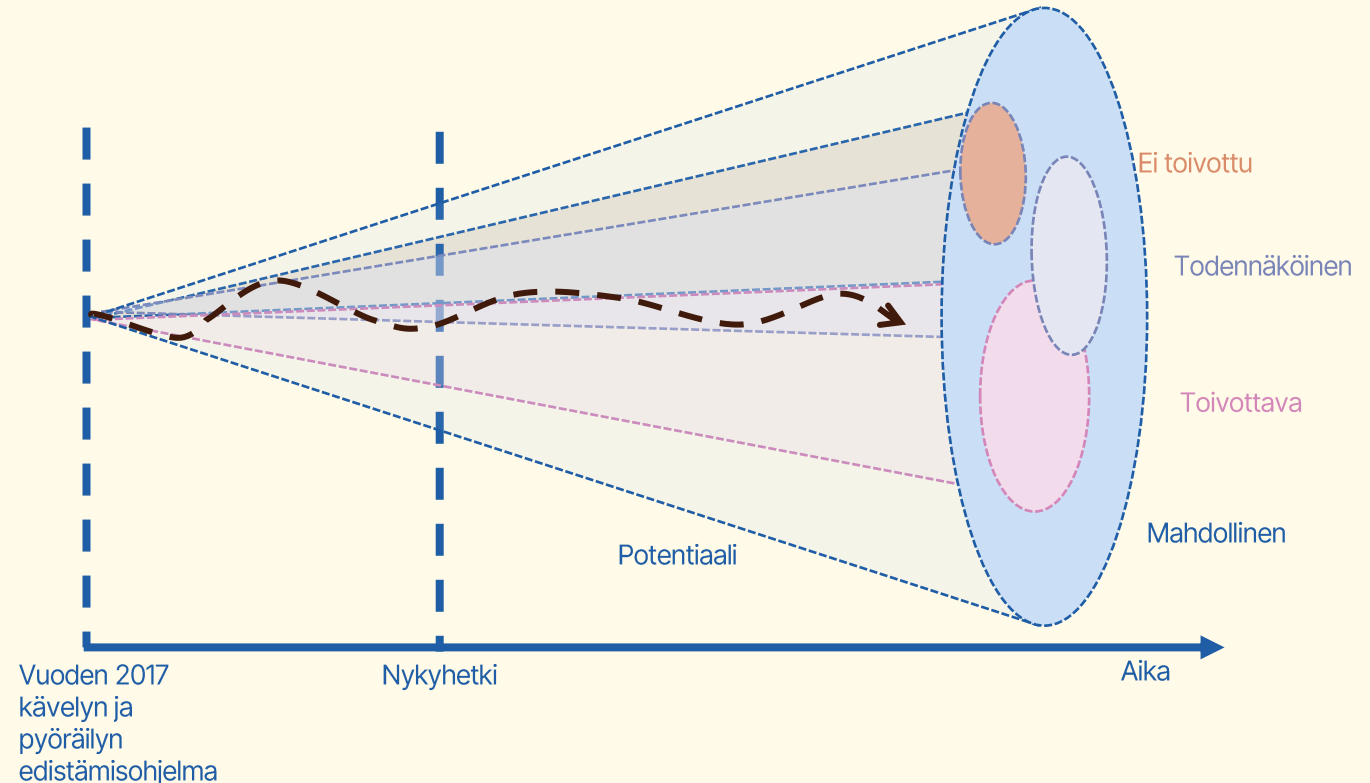
# Kävelyn ja pyöräilyn tulevaisuus Kirkkonummella

Kuvassa hahmotetaan tulevaisuuden kehityspolkuja nykyhetkestä eteenpäin. Malli kuvaa, kuinka erilaiset mahdolliset tulevaisuudet avautuvat kuin kartio ajan kuluessa. Aluksi kapea potentiaali laajenee moniin suuntiin, kun vaihtoehtoisia kehityskulkuja syntyy.

Kartion sisällä on neljä vyöhykettä:

- **Todennäköinen** kuvaa niitä tulevaisuuksia, jotka toteutuvat todennäköisimmin. Tällaisen tulevaisuuskuvan oletetaan toteutuvan nykyisillä toimintatavoilla ja käytännöllä (nk. Business as Usual, BAU). Sekä toivottavassa että ei toivotussa tulevaisuudessa on yhtymäpintaa todennäköisen tulevaisuuden kanssa.
- **Toivottava** taas edustaa sitä visiota, johon tällä työllä pyritään. Se toimii suunnannäyttäjänä ja tavoitetilana, mutta sen saavuttaminen vaatii työtä.
- **Mahdollinen** kuvaa realististen tulevaisuuksien joukkoa: sellaisia tulevaisuuksia, jotka voivat tapahtua nykytiedon valossa.
- **Ei toivottu** tulevaisuus sisältää mahdollisia, mutta negatiiviseksi kääntyviä kehityskulkuja ja vaikutuksia.

Useimmiten kehityspolku muuttuu hitaasti, eikä yksittäinen toimenpide yleensä käännä sen suuntaa radikaalisti. Kun vuosien aikana varmistellaan kunnan pysymistä toivottavan tulevaisuuskuvan keskellä, vahvistetaan samalla myös resilienssiä ja kykyä sopeutua muutoksiin.



# Muutostekijät matkalla tavoitteisiin

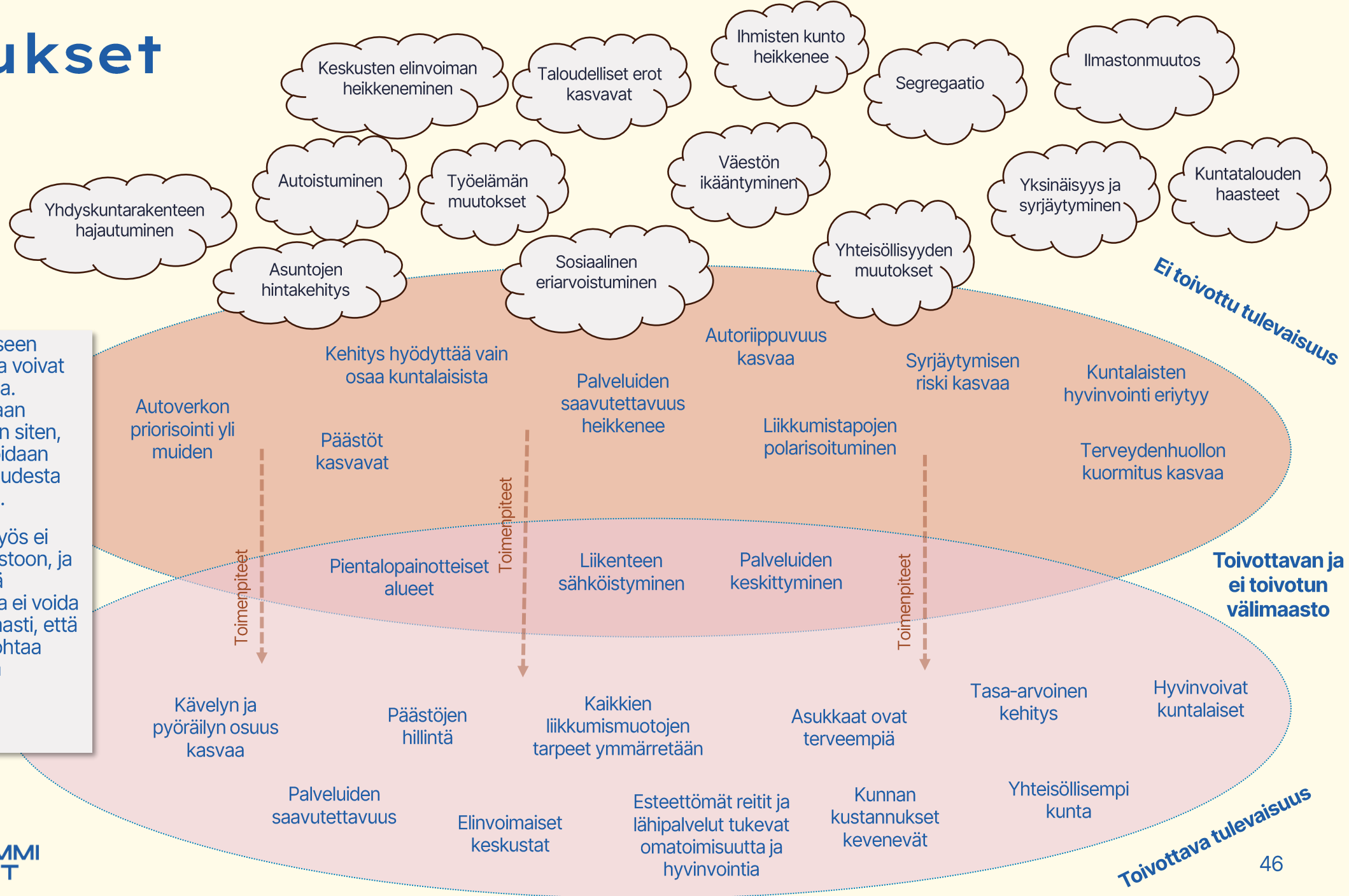
Tulevaisuuteen vaikuttavat monet samanaikaiset muutosilmiöt ja trendit, joista osa on globaaleja ja osa paikallisia. Kaikkeen ei voida vaikuttaa tämän työn tai edes kunnan vallassa olevien keinojen puitteissa, mutta näiden seurausvaikutuksia voidaan pyrkiä vahvistamaan tai minimoimaan. Tavoitteena on tunnistaa keskeiset ilmiöt, ymmärtää niiden vaikutuksia kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin sekä suunnata toimenpiteitä niin, että kehitys tukee haluttua tulevaisuuskuva.

Edistämishjelman avulla rakennetaan siis tulevaisuuskuva, joka perustuu ohjelmassa määriteltyihin tavoitteisiin. Seuraavassa tunnistetaan ilmiöitä, jotka voivat johtaa todennäköiseen tulevaisuuteen eli siihen, mitä tapahtuu, jos ei toimita tavoitteiden mukaisesti. Toisaalta tunnistetaan myös, miltä toivottava tulevaisuus voi näyttää, jotta voimme pyrkiä sen suuntaan.

Muutostekijöillä on erilaisia vaikutuksia, joista osa haastaa ja osa tukee kehitystä. Esimerkiksi liikkumisen sähköistyminen, väestön ikääntyminen ja työn murros muuttavat kaikki arjen liikkumisen edellytyksiä. Tärkeintä on tunnistaa, miten nämä tekijät voidaan kääntää mahdollisuuksiksi kohti elävää, käveltävää ja saavutettavaa kuntaa.



# Vaikutukset



Erilaisilla ilmiöillä on liikkumiseen heijastuvia vaikutuksia, jotka voivat olla positiivisia tai negatiivisia. Erilaisilla toimenpiteillä voidaan yrittää vaikuttaa kehitykseen siten, että ilmiöiden seurauksia voidaan viedä ei toivotusta tulevaisuudesta kohti toivottua tulevaisuutta.

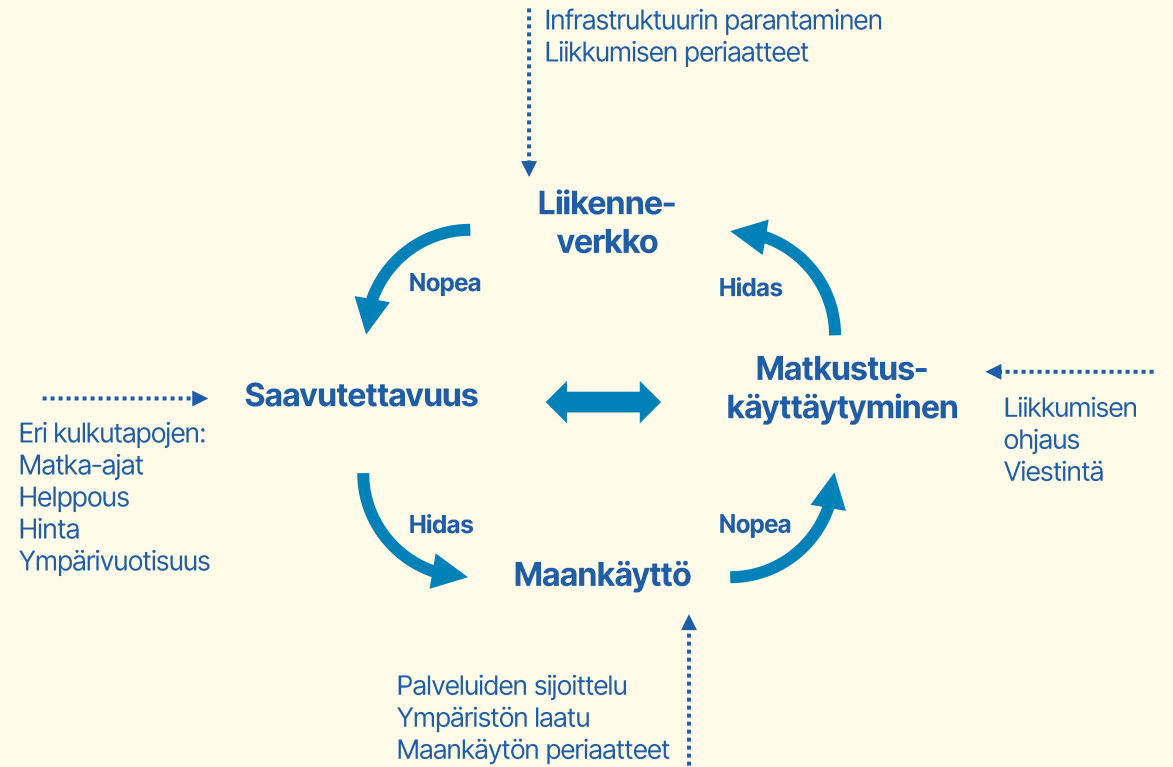
Osa kehityskuluista osuu myös ei toivotun ja toivotun välimaastoon, ja niillä on sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia. Aina ei voida kuitenkaan sanoa aukottomasti, että jokin toimenpide varmasti johtaa kohti toivottuja tuloksia, sillä vaikutusketjut ovat pitkiä ja monimutkaisia.

# Miten visio saavutetaan?

Feedback loop eli palautesilmukka tarkoittaa mekanismia, jossa tarkastellaan, miten toteutetut toimenpiteet vaikuttavat tuleviin päätöksiin, toimintaympäristöön ja ihmisten käyttäytymiseen, ja miten nämä vaikutukset puolestaan ohjaavat seuraavia kehitysaskelaita. Toisin sanoen kyse on jatkuvasta vuorovaikutuksesta toimenpiteiden, käyttäjäkokemusten ja havaittujen vaikutusten välillä.

Esimerkiksi kun kävely- ja pyöräilyolosuhteita parannetaan, yhä useampi alkaa käyttää näitä kulkutapoja. Lisääntynyt käyttö puolestaan vahvistaa poliittista ja yhteisöllistä tahtotilaa jatkaa investointeja kestäviin kulkumuotoihin. Tämä myönteinen palautesilmukka vauhdittaa kehitystä ja tekee toivotusta tulevaisuudesta entistä todennäköisemmän.

Palautesilmukka voi kuitenkin olla myös negatiivinen: jos toimenpiteet jäävät vajaiksi tai vaikutuksia ei seurata, käyttäjien luottamus ja osallistumishalukkuus voivat heikentyä, mikä hidastaa ohjelman etenemistä. Siksi ohjelmassa on tärkeää rakentaa mekanismeja, joilla palautetta, dataa ja käyttäjäkokemuksia kerätään ja hyödynnetään jatkuvasti.



Liikenneverkko, matkustuskäyttäytyminen, maankäyttö ja saavutettavuus muodostavat jatkuvan vuorovaikutusketjun. Toteutetut toimenpiteet vaikuttavat käyttäytymiseen ja ympäristöön, jotka puolestaan ohjaavat tulevia päätöksiä.

# 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 ratkaisuilla 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

## Vaikuttavuus

Resurssien ja yhteistyön kokonaisuus muodostaa selkärangan, joka juurruttaa kävelyn ja pyöräilyn edistämisen osaksi kunnan normaalia johtamista: rakenteellinen omistajuus, pysyvä perusrahoitus ja systemaattinen seuranta nostavat tavoitteet pysyviksi kriteereiksi kaikessa päätöksenteossa. Perustoimintaan integroituminen johtaa siihen, etteivät kävely ja pyöräily ole irrallisia asioita, vaan oleellinen osa yhteiskuntaa ja pitkäjänteistä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittaminen tiiviisti osaksi yhdyskuntarakennetta vahvistaa kävelyn ja pyöräilyn asemaa, kun niiden käytettävyys ja matka-aika eivät häviä auton heppoudelle. Mitä useammalle asukkaalle palvelut sijaitsevat lähellä, sitä useammalle kävely ja pyöräily ovat aitoja vaihtoehtoja.

Yhteiset toimintamallit, koulutus ja avoin keskusteluympäristö rakentavat monipuolista, yhteistyöhön pohjautuvaa kävely- ja pyöräilykulttuuria. Eri osapuolten on otettava kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tosissaan ja sitouduttava ohjelman tavoitteisiin, jotta sen tarpeet aidosti huomioidaan. Muussa tapauksessa kävely ja pyöräily jäävät toissijaiseen asemaan. Kokeilut ovat keino saada nopeasti näyttöä kävelyn ja pyöräilyn eteen tehdyn työn hyödyistä.

Vaikuttavuus on huomattavasti kiinni resursoinnista. Mikäli asioiden edistämiseen ei ole henkilö- tai raharesursseja, ei asioita myöskään saada aikaan. Siksi resurssien varmistaminen ja luotto niiden tuottamaan hyötyyn ovat oleellisia.

## Resurssit

Keskeiset resurssit toimenpidekokonaisuuden edistämiseksi ovat toimenpiteessä 1 esitetyt koordinaattorin työpanos (vähintään 0,4 htv) sekä poikkihallinnollisen työryhmän perustaminen. Nämä ovat edellytys muiden toimenpiteiden edistämiseksi. Lisäksi resursseja tarvitaan henkilöstön ja luottamushenkilöiden tiedottamiseen ja mahdolliseen kouluttamiseen. Erilaisiin hankintoihin ja palveluostoihin esitetään noin 30 000–50 000 euron suuruista vuotuista käyttötalousvarausta.

## Mistä liikkeelle

Työn käynnistämiseksi nimetään kävelyn ja pyöräilyn koordinaattori ja muodostetaan poikkihallinnollinen, kuntajohtoinen työryhmä. Työryhmä alkaa toteuttaa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpideohjelman järjestelmällisesti vuosikellon avulla. Koordinaattorin tehtävänä on saada työ käyntiin, edistää toimenpiteiden toteuttamista sekä käydä vuoropuhelua kunnan sisällä ja ulkopuolella yhteistyön parantamiseksi. Koordinaattorin tehtävänä ei kuitenkaan ole yksin toteuttaa koko ohjelmaa, vaan varmistaa, että sitä toteutetaan aktiivisesti eri toimialoilla.

# Resurssit ja yhteistyö

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
<p><b>1. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön koordinointi ja resurssien osoittaminen</b> <b>Tavoite:</b> Kestävä liikkuminen edellyttää lisäresursointia kunnassa yhteisten tavoitteiden eteen ja johdonmukaista toimeenpanoa kaikilla toimialoilla. Toimialoille yhteinen uusi koordinaattoriressursi, poikkihallinnollinen edistämistyöryhmä sekä edistämishjelman pienempien toimien toteuttamiseen osoitettu käyttötalousbudjetti ovat edellytyksiä useiden tehtävien toteuttamiseksi, ohjelman jalkauttamiseksi sekä viestinnän ja yhteistyön onnistumiseksi niin kunnan sisällä kuin ulkopuolella. Kunnan eri toimialoilla tulee varautua ja osoittaa lisäresursseja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen perustyon ohella. Useat ohjelman toimenpiteet edellyttävät toteutuakseen tämän toimenpiteen toteuttamista kokonaisuudessaan.</p>	Yhteiset palvelut Kuntakehityksen toimiala Sivistyksen toimiala
<p><b>2. Henkilöstön ja luottamushenkilöiden ymmärryksen, osaamisen ja sitoutumisen lisääminen</b> <b>Tavoite:</b> Henkilöstö ymmärtää kävelyn ja pyöräilyn edistämisen merkityksen ja omat vaikutusmahdollisuutensa. Henkilöstö ja luottamushenkilöt ovat sitoutuneita kävelyn ja pyöräilyn tavoitteisiin. Koordinaattorin ja poikkihallinnollisen työryhmän avulla voidaan esitellä edistämishjelmää ja sen etenemistä luottamushenkilöille, johtoryhmille ja henkilöstölle sekä parantaa erityisesti aiheen kannalta kriittisen henkilöstön osaamista. Osaava ja vaikutusketjut ymmärtävä henkilöstö on edellytys myös kävely- ja pyöräilymyönteisen toimintakulttuurin rakentamiselle kunnassa.</p>	Yhteiset palvelut Kuntakehityksen toimiala Sivistyksen toimiala
<p><b>3. Kävelyn ja pyöräiliikenteen integrointi maankäytön ja palveluverkkojen suunnitteluun</b> <b>Tavoite:</b> 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. Palveluiden, asumisen ja työpaikkojen sijoittelu kävelyalueille ja pyöräiliikenteen tavoiteverkon tuntumaan tekevät kävelystä ja pyöräilystä houkuttelevaa. Erilaisten maankäytön ratkaisuiden vaikutukset kävely- ja pyöräiliikenteeseen tulee arvioida huolellisesti.</p>	Kuntakehityksen toimiala
<p><b>4. Kokeilukulttuurin vahvistaminen</b> <b>Tavoite:</b> 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. Kokeiluita voivat ehdottaa ja toteuttaa niin asukkaat, kunnan toiminnot kuin sidosryhmät. Kokeiluiden ei ole pakko olla raskaita, vaan ne voivat olla myös kevyitä, kunhan niistä tehdään aina seurantaa niiden vaikuttavuuden arvioimiseksi.</p>	Kuntakehityksen toimiala Yhteiset palvelut Sivistyksen toimiala

# Olosuhteet ja ympäristö

## Vaikuttavuus

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri on keskeinen tapa tarjota kuntalaisille mahdollisuudet kävelyyn ja pyöräilyyn sekä helpottaa lasten, nuorten ja iäkkäiden omaehtoista liikkumista. Heikkolaatuisena se voi myös olla este liikkumiselle. Suunnitteluohjeet huomioivat heikommassa asemassa olevat liikennejärjestelyissä, mikä lisää kuntalaisten tasavertaisuutta ja turvallisuutta lähtökohdista riippumatta. Priorisoinnilla voidaan toteuttaa tehokkaimmin kävelyn ja pyöräilyn infraa sinne, missä sillä on suurin tarve ja potentiaali.

Kävelyalueiden suunnittelussa merkittävässä roolissa ovat lisäksi kuntakeskusten elinvoima, viihtyisyys, houkuttelevuus ja ihmisläheinen ympäristö. Kävelyn suunnittelu onkin isossa määrin muuta kuin pelkkää liikenteen suunnittelua. Liikkumisvalintoihin vaikuttavat pysyvien infrajärjestelyjen lisäksi myös tilapäiset tai kausiluontoiset järjestelyt tai tilanteet, kuten talvikunnossapidon sujuvuus ja oikea-aikaisuus, tai erilaisten liikennettä tilapäisesti haittaavien työmaiden tai tapahtumien liikennejärjestelyjen toimivuus ja turvallisuus. Usein riskit näissäkin kohdistuvat erityisesti lapsiin, nuoriin, iäkkäisiin sekä liikkumis- tai toimintarajoitteisiin henkilöihin. Hyvällä suunnittelulla, ohjeistuksella ja valvonnalla riskejä voidaan kuitenkin hallita ja olosuhteista voidaan tehdä käyttökelpoiset myös haastavissa tilanteissa.

Joukkoliikenne on keskeinen liikkumistapa niin kunnan sisällä kuin sen rajojen ulkopuolella. Joukkoliikenteen saavutettavuus kävellen ja pyörällä vaikuttaa suoraan myös joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Laadukas pyöräpysäköinti ja esteettömät kulkuyhteydet pysäkeille ja asemille ovat tärkeitä niin bussi- kuin junaliikenteelle, sillä suurimpaan osaan joukkoliikennematkoista liittyy kävely- tai pyörämatka.

## Resurssit

Olosuhteiden ja ympäristön infran rakentaminen ja ylläpito on kallista ja vaatii paljon henkilötyötä. Resurssien kokonaismäärää ei yleensä voida huomattavasti kasvattaa, joten kunnan täytyy priorisoida resurssien käyttöä tehokkaasti, mutta samalla myös varautua lisäresurssitarpeeseen. Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin investointeihin korvamerkitty budjetti (esimerkiksi 500 000 - 1 000 000 €/vuosi) mahdollistaa investointien toteuttamisen kävelyn ja pyöräilyn lähtökohdista, ei vain osana saneeraushankkeita. Myös kävelyn ja pyöräilyn kunnossapidossa nykyresurssien uudelleen jakaminen kävelyä ja pyöräilyä tukevalla tavalla on tehokkainta, mutta samalla erillinen lisärahoitus (esimerkiksi 50 000 - 70 000 €/vuosi) antaa mahdollisuuksia esimerkiksi nostaa keskeisten pääreittien talvihoidon laatutasoa tai toteuttaa erilaisia kokeiluhankkeita. Suunnitteluun, rakennuttamiseen ja kunnossapitoon sekä ohjaamiseen ja valvontaan tulee osoittaa riittävästi myös henkilöresursseja, jotta työtä voidaan mielekkäästi tehdä ilman henkilöstön kuormittumista. Tämä on myös edellytys ohjelman toteuttamiseksi tehokkaasti.

## Mistä liikkeelle

Oleellisin vaihe investointien osalta on tunnistaa keskeiset kehittämiskohteet ja edistää niiden suunnittelua ja toteutusta systemaattisesti ja määrätietoisesti. Tässä työssä on esitetty alustava priorisoinnin tapa, jonka avulla kokoluokaltaan kunnan budjettiin sopivia hankeosia voidaan tunnistaa ja niiden toteutusta edistää. Raskaiden investointihankkeiden edistäminen on hidas ja työläs prosessi, minkä vuoksi samalla on tärkeää edistää kevyempiä toimenpiteitä kuten viitoitusta, nopeusrajoitusten alentamista ja pyöräpysäköinnin tai pysäkkien kehittämistoimia.

# Olosuhteet ja ympäristö

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
<p><b>5. Kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden päivittäminen ja priorisoinnin menetelmät</b> <i>Tavoite:</i> 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. Suunnitteluohjeissa hyödynnetään valtakunnallisia ohjeita ja laatukriteereistä pidetään kiinni niin pyöräverkon kuin kävelyalueiden suunnittelussa. Huomioidaan erityisryhmät sekä elinvoima, viihtyisyys ja houkuttelevuus.</p>	Kuntakehityksen toimiala
<p><b>6. Pyöräliikenteen väylien jakaminen hankeosiin ja niiden suunnitelmallinen toteutus</b> <i>Tavoite:</i> 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. Osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn investoinneille vuotuinen määräraha talousarvioon, jonka avulla toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn lähtökohdista hankkeita.</p>	Kuntakehityksen toimiala
<p><b>7. Kävely-ympäristön esteettömyyden ja houkuttelevuuden systemaattinen parantaminen</b> <i>Tavoite:</i> 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.</p>	Kuntakehityksen toimiala

# Olosuhteet ja ympäristö

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
<p><b>8. Kunnossapidon resursointi ja menetelmien kehitys</b> <i>Tavoite:</i> 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 ylläpitoon ja korjaamiseen.</p>	Kuntakehityksen toimiala
<p><b>9. Tilapäisten liikennejärjestelyiden kokonaisvaltainen parantaminen</b> <i>Tavoite:</i> 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, lupakäytännöillä, valvonnalla sekä bonus- ja sanktiojärjestelyillä voidaan ohjata tavoitteenmukaisiin toteutuksiin.</p>	Kuntakehityksen toimiala
<p><b>10. Sujuvien ja turvallisten matkaketjujen varmistaminen keskeisissä kohteissa</b> <i>Tavoite:</i> 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 sujuvat yhteydet joukkoliikenteeseen (mm. esteettömät ja turvalliset pysäkkiyhteydet).</p>	Kuntakehityksen toimiala

# Liikkumistottumukset ja -kulttuuri

## Vaikuttavuus

Liikkumistottumuksia ja -kulttuuria koskeva toimenpidekokonaisuus tukee pysyvää kulkutapamuutosta yhdistämällä viestinnän, osallisuuden ja arjen käytännöt kävelyn ja pyöräilyn infran toteuttamiseen. Kokonaisuus helpottaa kävelyn ja pyöräilyn valitsemista arjen matkoilla keskittymällä elämänmuutoksiin. Lapsia ja nuoria kannustetaan valitsemaan kestävätkä kulkevat poikkihallinnollisessa yhteistyössä. Kävelyn ja pyöräilyyn tukeutuvan liikkumiskulttuurin muodostuminen on hidas prosessi, jossa pääroolissa ovat liikkumisympäristön muutokset. Tärkein askel onkin saada väylät ja rakenteet sekä niiden ylläpito kuntoon, jolloin kynnys lähteä on jo valmiiksi matala. Tällöin viestinnälliset, ohjaavat ja kannustavat toimenpiteet ovat paljon tehokkaampia.

Toimenpidekokonaisuus pyrkii innostamaan kaikkia eri ikäryhmiä kävelemään tai pyöräilemään matkojaan, mutta erityisesti toimenpiteitä kohdennetaan lapsiin ja nuoriin ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Tässä merkittävä rooli on paitsi kunnan eri toimialoilla myös yhdistyksillä ja seuroilla, jotka kohtaavat lapsia ja nuoria mm. harrastusten kautta. Yhtä merkittävä rooli on lasten huoltajilla, joilla on merkittävä vaikutus lasten liikkumistapoihin myös oman esimerkinsä kautta. Myös työnantajat voivat osaltaan kannustaa työntekijöitään kävelemään tai pyöräilemään työmatkojaan, millä on tutkitusti hyödyllisiä vaikutuksia jaksamiseen ja sairastavuuteen.

Liikkumiskulttuuriin liittyy myös pyörämatkailun kokonaisuus, jonka avulla halutaan houkutellessa pyörämatkailijoita Suomesta ja ulkomailta kokemaan Kirkkonummen luontoa ja kiinnostavia kohteita. Tämä parantaa elinvoimaa ja kunnan imagoa.

## Resurssit

Resursseja tarvitaan erityisesti viestinnällisten toimenpiteiden aikaan saamiseksi, mutta esitettyjen toimenpiteiden toteutus myös skaalautuu resurssien mukaan. Parhaat vaikutusmahdollisuudet saadaan, kun aiemmin mainitun koordinaattorin lisäksi toimialojen henkilöstöltä saadaan tukea, mutta monia toimenpiteitä voidaan tehdä myös kevyemmin. Silti on hyödyllistä osoittaa eri toimialoilta tai palvelualueilta vastuuhenkilöitä, jotka voivat edistää kävelyä ja pyöräilyä omien työtehtäviensä puitteissa. Rahallisesti viestinnälliset toimenpiteet eivät ole kovin raskaita, mutta pyörämatkailuun liittyen tulee varautua myös infran parantamiskustannuksiin.

## Mistä liikkeelle

Ohjelmasta viestiminen sen hyväksymisen jälkeen on helpoin ja loogisin aloituspiste, minkä jälkeen viestinnällisiä toimenpiteitä on helpompaa toteuttaa. Toimenpiteet kannattaa kytkeä osaksi toimialojen muuta vuotuista toimintaa, jolloin ne eivät ole irrallisia ja erillisiä toimenpiteitä vaan tiivis osa normaalia toimintaa. Kokonaisuuden toimenpiteet kytkeytyvät myös muiden toimenpidekokonaisuuksien edistämiseen, ja onkin tärkeää kertoa esimerkiksi infran toteutuksista asukkaalle.

# Liikkumistottumukset ja -kulttuuri

TOIMENPIDEKOKONAISUUS	VASTUUTAHO
<p><b>11. Kävelyn ja pyöräilyn kulttuurin edistäminen viestinnällisin keinoin</b> <i>Tavoite:</i> Edistetään kävelyn ja pyöräilyn kulttuuria lisäämällä tietoisuutta kertomalla kuntalaisille kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista ja helppoudesta sekä konkretisoimalla hyötyjä.</p>	<p>Yhteiset palvelut</p> <p>Sivistyksen toimiala</p> <p>Kuntakehityksen toimiala</p>
<p><b>12. Lasten ja nuorten kävelyn ja pyöräiliikenteen edistäminen poikkihallinnollisesti</b> <i>Tavoite:</i> 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.</p>	<p>Sivistyksen toimiala</p> <p>Kuntakehityksen toimiala</p> <p>Yhteiset palvelut</p>
<p><b>13. Osallisuuden ja yhteistyön vahvistaminen yritysten ja kolmannen sektorin kanssa</b> <i>Tavoite:</i> Vahvistetaan yhteistyötä yritysten, yhteisöjen ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa siten, että liikumisen edistämistoimet tukevat arjen kävelyä ja pyöräilyä. Antamalla eri toimijoille mahdollisuus osallistua kehittämiseen varmistetaan, että toimenpiteet ovat käyttäjälähtöisiä, vaikuttavia ja tukevat kunnan vetovoimaa sekä elinvoimaisuutta.</p>	<p>Kuntakehityksen toimiala</p> <p>Sivistyksen toimiala</p> <p>Yhteiset palvelut</p>
<p><b>14. Pyörämatkailun edellytysten parantaminen</b> <i>Tavoite:</i> 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.</p>	<p>Kuntakehityksen lautakunta</p> <p>Sivistyksen toimiala</p>

# 6. Edistämishjelman seuranta

# Ohjelman seuranta

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman seuranta on tärkeä osa työn edistymisen varmistamista. Seurannalla voidaan tarkastella sekä esitettyjen toimenpiteiden toteutumista että niillä aikaan saatuja vaikutuksia. Seuranta voidaan tehdä monella tavalla, mutta sen ei pitäisi olla niin raskasta, että seuranta itsessään vie resursseja toimenpiteiden toteuttamiselta. Parhaimmillaan seurantamittareissa hyödynnetään kunnassa jo aiemmin toteutettujen erilaisten strategioiden ja ohjelmien indikaattoreita. Seuranta-aineiston havainnoista on tärkeää kertoa päätöksentekijöille sekä viestiä myös julkisesti kunnan nettisivuilla ja paikallismediassa.

Toimenpiteiden edistämistä sekä niiden vaikuttavuutta kuvaavia mittareita on esitetty seuraavalla sivulla.



Ramboll

# 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
Kävellen 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 etäisyydellä alakoulusta asuvien oppilaiden osuus (% asukasluvusta)	1, 5	Liiteri-palvelu (YM)	Vuosittain	58,3 %	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)