

# Vihdin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma 2030



# Sisällysluettelo

1. Johdanto	3
2. Miksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on tärkeää?	4
3. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila Vihdissä	5
4. Ohjelman tavoitteet	9
4.1 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet	10
4.2 Pyöräliikenteen tavoiteverkko	12
4.3 Tärkeimmät kävely-ympäristöt ja reitit	19
5. Ohjelman toimenpiteet	21
5.1 Infrastrukturi ja olosuhteet	23
5.2 Asenteet ja liikkumistottumukset	31
5.3 Resurssit	34
6. Toimenpiteiden seuranta ja vaikutusten arviointi	35

Kannen kuva: Vihdin kunta

Muut kuvat: WSP Finland Oy, jos ei toisin mainita



# 1. Johdanto

Vihdin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma täydentää kunnan strategisia ohjelmia, joilla pyritään lisäämään vihtiläisten hyvinvointia, aktiivista liikkumista ja liikenneturvallisuutta sekä varmistamaan kunnan kestävä kasvu tulevaisuudessa. Ohjelman tavoitteena on luoda suuntaviivat kävelyn ja pyöräliikenteen systemaattiselle ja pitkäjänteiselle edistämistyölle Vihdissä.

Vihdin kuntastrategiassa 2022-2025 on määritelty visioksi Vihdin olevan Helsingin seudun saavutettavuuden edelläkävijä, missä on helppo liikkua ja elää aktiivista elämää. Strategiassa on nostettu painopisteeksi kestävien kulkumuotojen edistämistyö, jota seurataan kevyen liikenteen verkoston kasvulla sekä selvittämällä asukkaiden tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin. Vihdissä on tehty lähivuosina selvitys sekä seudullisten että kunnan isoimpien taajamien välisten pyöräliikenteen yhteyksien tarpeesta ja laadittu yhteyksille priorisointiohjelma. Vihdin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma keskittyy erityisesti Vihdin Kirkonkylään sekä Nummelaan ja näiden isoimpien taajamien tarpeisiin ja toimiin.

Tässä edistämishjelmassa määritettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden avulla pyritään lisäämään omin lihasvoimin tapahtuvan liikkumisen turvallisuutta ja houkuttelevuutta kaikenikäisten vihtiläisten keskuudessa. Ohjelman lähivuosien infrastruktuuriin kohdistuvat toimenpiteet keskittyvät erityisesti jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyjen parantamiseen sekä puuttuvien yhteyksien toteuttamiseen Nummelassa ja Vihdin kirkonkylällä. Osa toimenpiteistä kohdistuu maantieverkolle, ja niiden toteuttamisesta sovitaan yhteisesti Uudenmaan ELY -keskuksen kanssa.

Lisäksi ohjelmassa on määritetty koulumatkojen turvallisuuteen sekä liikkumisen ohjaukseen kohdistuvia toimenpiteitä. Tavoitteena on toteuttaa kiireellisimmät toimenpiteet seuraavan viiden vuoden aikana, jonka jälkeen on ajankohtaista päivittää ohjelma seuraavien vuosien toimenpidetarpeiden tarkentamiseksi.

Työhön on päässyt vaikuttamaan niin kunnan asukkaat asukaskyselyn avulla kuin kunnan päättäjät ja muut sidosryhmät heille järjestettyjen työpajojen kautta. Työtä on ohjannut ohjausryhmä, jossa ovat olleet edustettuina Vihdin kunnasta Laura Kilpeläinen, Laura Pihlajakangas, Jari Kokkonen, Kai Viherkanto, Tuukka Mäkäräinen, Anu Ruohomäki, Kirsi Hyvämäki, Taina Vainio, Meri-Tuuli Risti, Anne Virtanen, Sari Sarpaneva, Ville Kiuru ja Päivi Saario. Lisäksi ohjausryhmään osallistui Herkko Jokela ja Miikko Santala Uudenmaan ELY-keskuksesta, Meeri Sorjonen Liikenneturvasta ja Michaela Sannholm Traficomilta. Työn laadinnasta vastasivat Laura Poskiparta ja Sirje Lappalainen WSP Finland Oy:stä.



## 2. Miksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on tärkeää?

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee ihmisten terveyttä, hyvinvointia ja fyysistä toimintakykyä. Lisääntynyt kävely ja pyöräily tuottavat positiivisia terveysvaikutuksia niin yksilölle itselleen, kunnalle säästyneinä terveydenhuollon kustannuksina kuin työnantajille vähentyneinä sairauspoissaoloina.



### Terveyden edistäminen

Säännöllinen liikkuminen kävellen ja pyöräillen lisää arkiliikuntaa, mikä samalla parantaa mielialaa ja vähentää stressiä. Vain 20 % suomalaisesta aikuisväestöstä saa riittävän määrän terveysliikuntaa. Noin 30 minuuttia kävelyä tai pyöräilyä päivässä täyttää viikoittaisen liikuntasuosituksen.



### Päästöttömyys

Henkilöautolla tehtyjen matkojen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja ilmanlaadun kannalta haitallisia pienhiukkaspäästöjä sekä liikennemelua. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen edistää niin kansainvälisten, kansallisten kuin kuntatasonkin energia-, ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.



### Turvallisuuden lisääntyminen

Laadukkaat kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyt parantavat liikkumisen turvallisuutta, houkuttelevuutta ja ympäristön viihtyisyyttä. Pyöräilyn määrän riittävä lisääntyminen vähentää autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä. Ihmiset myös kaipaavat ympärilleen muita ihmisiä. Mitä enemmän kaupunkitiloissa on kävelijöitä, sitä turvallisemmaksi tunnemme olomme.



### Yhdenvertaisuus

Koetut liikenteen vaarat ovat yksi merkittävä syy lasten elinpiirin kaventumiseen Suomessa. Turvalliset kävely- ja pyöräily-ympäristöt laajentavat erityisesti lasten ja nuorten, mutta myös iäkkäiden elinympäristöä. Kävely ja pyöräily ovat molemmat myös edullisia tapoja liikkua tehden arjen liikkumisesta yhdenvertaisempaa.



### Viihtyisyys

Kävelyalueiden lisääminen edistää paitsi asukkaiden viihtyvyyttä myös keskusta-alueiden liike-elämää. Tutkimusten mukaan kävellen ja pyörällä liikkuvat ihmiset tekevät paljon pieniä ostoksia ja pitävät keskustat elinvoimaisina. Kävellen myös havainnoimme ympäristöämme tarkemmin ja koemme sen voimakkaammin.



### Matkaketjut

Kävely ja pyöräiliikenne ovat tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjua. Joukkoliikenteen käyttäjä on aina myös kävelijä. Turvallisella pyöräpysäköinnillä joukkoliikenteen pysäkkien yhteydessä laajennetaan pysäkkien saavutettavuutta ja samalla parannetaan kestävän matkaketjun kilpailukykyä autoliikenteeseen nähden.



### Taloudelliset hyödyt

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyötyjen summa näkyy myös taloudellisina hyötyinä. EU-tasolla on tutkittu, että jokainen EU:ssa pyöräilty kilometri tuottaa yhteiskunnalle 0,18 euroa, kun yksityisautoilusta aiheutuu yhteiskunnalle 0,11 euron kustannus kilometriä kohden.



# 3. Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila Vihdissä

## Maankäyttö ja reitit

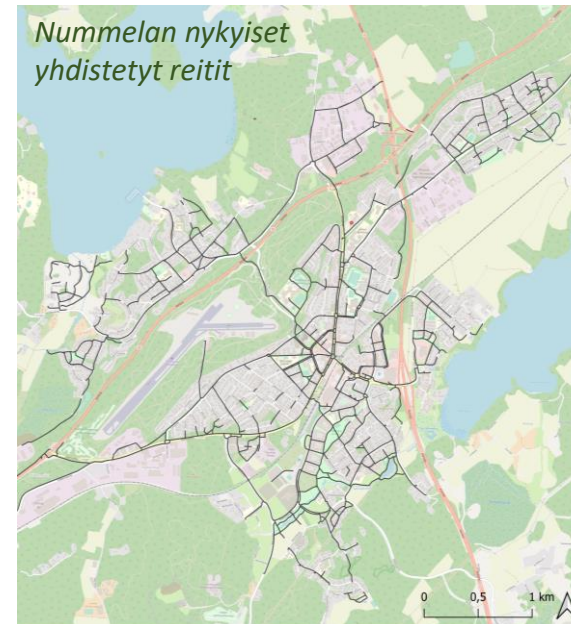
Vihdissä on asukkaita yhteensä noin 29 000. Nummela on Vihdin suurin taajama, missä yhdyskuntarakenne on kunnan monipuolisin ja palveluita sekä työpaikkoja on eniten. Vihdin Kirkonkylä on pientalovaltainen kunnan vanhempi keskus, missä palvelut sijaitsevat melko keskitetysti kylän pääraitin varrella. Lisäksi Otalampi ja Ojakkala ovat Vihdin pienempiä taajamia, joissa on asumista palvelevia lähipalveluita. Nummelassa on yhteensä kuusi koulua, mukaan lukien kunnan ainoa lukio. Vihdin kirkonkylällä kouluja on kolme.

Vihdin asutuskeskittymät sijaitsevat melko kaukana toisistaan. Vihdin kirkonkylän ja Nummelan väliin jää 10 km etäisyys. Taajamat yhdistää Porintie (vt2) sekä osaksi Kaukoilantie, joka Kirkonkylän päässä muuttuu yhdistetyksi jalankulku- ja pyörätieksi. Kunnan nykyinen jalankulku- ja pyörätieverkko on taajama-alueilla kattava. Nummelan ja Kirkonkylän alueilla verkko muodostuu yhdistetyistä jalankulku- ja pyöräteistä, jotka ovat laadultaan vaihtelevia. Suuri osa Vihdin nykyisistä väylistä kulkee eroteltuina ajoneuvoliikenteestä, mikä takaa turvallisen ja miellyttävän liikkumisen jalan ja pyörällä.



Kuva 1. Hannankadun kapea yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, joka on erotettu ajoradasta reunakivellä.

Nykyiset yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet eivät kuitenkaan täytä nykyisiä leveysstandardeja. Väylät ovat usein liian kapeita molemmille kulkumuodoille, puolen vaihtoja on paljon ja päällysteet ovat vaihtelevan kuntoisia. Nummelan keskusta-alueella ja sen tuntumassa yhdistetyt väylät ovat usein korotettuja ja ajoradasta reunakivellä erotettuja, jolloin tien leveyden merkitys kasvaa. Ajoradan läheisyydessä kapeat väylät tuntuvat käyttäjälle helposti turvattomilta, niin kävelijän kuin pyöräilijän näkökulmasta. Monin paikoin korotetut väylät sijaitsevat myös rauhallisilla paikalliskaduilla, missä pyöräily voisi tapahtua myös ajoradalla.



Kuvat 2-3. Nummelan ja Vihdin kirkonkylän nykyiset kävely- ja pyörätiet.

## Vihtiläisten liikkuminen

Vihtiläisten liikkumista on selvitetty viimeksi osana vuoden 2021 valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta. Tutkimuksessa koronapandemian vaikutukset näkyvät liikkumisessa selvästi, joten ennen pandemiaa toteutettu HSL:n liikkumistutkimus vuodelta 2018 kuvastaa paremmin vihtiläisten liikkumista. HSL:n liikkumistutkimuksen perusteella Vihdissä kävely muodostaa 25 % kaikista tehdyistä matkoista ja pyöräily 6 %. Edelliseen, vuonna 2012 tehtyyn tutkimukseen verrattuna, vihtiläisten kävely on lisääntynyt ja kasvattanut kunnan kestävien kulkutapojen osuutta. Virkistysalueilla kävely ja pyöräily ovat merkittävässä roolissa suomalaisten arkiliikunnan kannalta, myös Vihdissä ulkoilumahdollisuuksia on paljon.

Helsingin seudun kehyskunnissa kävelymatkat ovat keskimäärin 1,7 km pituisia. Noin 1-3 kilometrin matkoilla kävelymäärien kasvu on potentiaalia. Samoin pyörällä tehdyt matkat ovat useimmiten alle kolme kilometriä pitkiä ja näillä matkoilla on myös suuri pyöräliikenteen kasvupotentiaali (kuva 5). Pyörää käytetään vielä melko usein alle seitsemän kilometrin matkoilla, mutta sitä pidemmällä matkoilla pyörän käyttö vähenee. Autolla tehdyt matkat ovat yleisiä jo lyhyillä, 1-5 kilometrin matkoilla, joten näillä matkoilla on paljon kasvupotentiaalia kävelyn ja pyöräilyyn.

### Helsingin seudun kehyskunnissa



*Vuorokaudessa tehtyjen jalankulkumatkojen pituus 1,3 km / hlö*

*Kävellen tehtyjen matkojen keskipituus on 1,7 km*

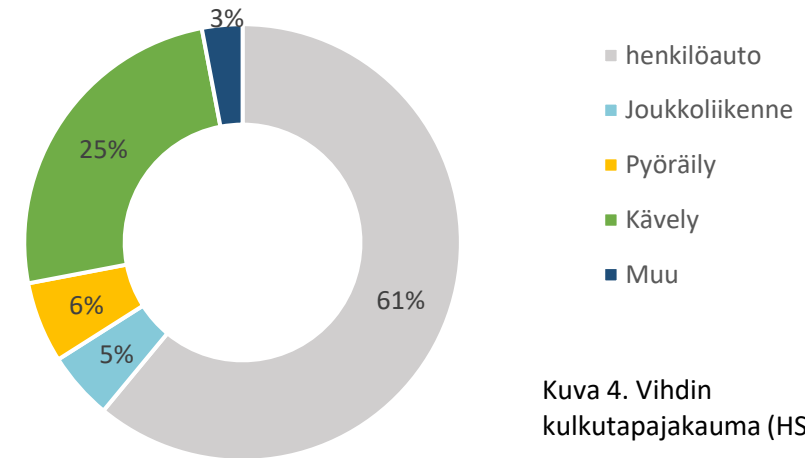


*Vuorokaudessa tehtyjen pyörämatkojen pituus 0,9 km / hlö*

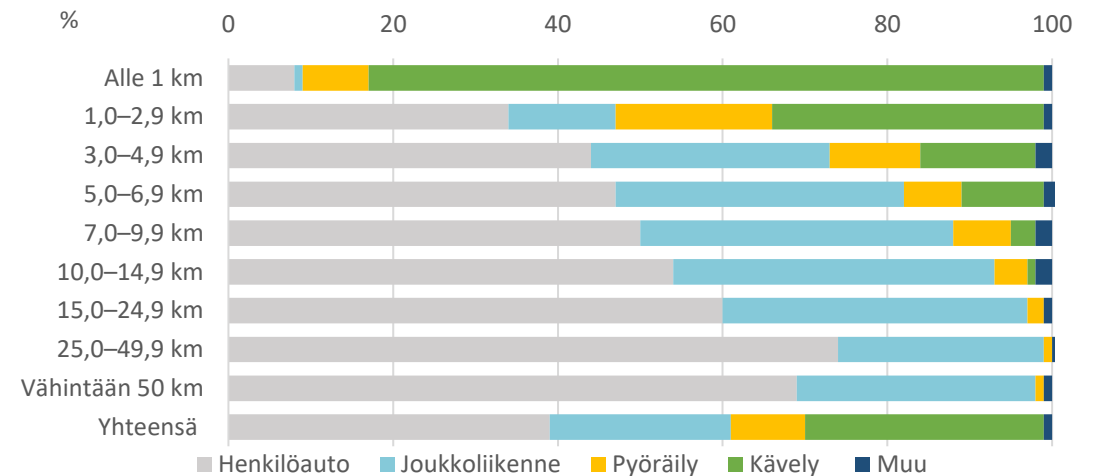
*Pyörällä tehtyjen matkojen keskipituus on 2,4 km*

Lähde: Liikkumistottumuksen Helsingin seudulla (HSL 2019)

## Vihdin kulkutapajakauma 2018



Kuva 4. Vihdin kulkutapajakauma (HSL 2019)



Kuva 5. Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista.) (HSL 2019)

## Asukkaiden liikkumistottumukset

Vihdin asukkaiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteista sekä kehittämistarpeista kartoitettiin asukaskyselyn avulla osana edistämishojelman laadintaa. Kysely toteutettiin verkkokyselynä huhtikuussa 2023, ja siihen vastasi yhteensä 552 henkilöä. Kyselyyn vastanneista 41 % ilmoitti asuvansa Nummelassa ja 21 % Vihdin kirkonkylällä. Vastaajista 70 % oli naisia, ja 39 % iältään 35–49-vuotiaita ja 27 % iältään 50–64-vuotiaita.

Vastaajien yleisimmät liikkumismuodot sekä kesäisin että talvisin olivat kävely ja henkilöauto. Kesäisin 63 % vastaajista kertoo kävelevänsä päivittäin tai useita kertoja viikossa. Noin 90 % vastaajista kertoo käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai useita kertoja viikossa sekä kesäisin että talvisin. Kesällä pyörää kertoo käyttävänsä päivittäin tai useita kertoja viikossa 45 % vastaajista, kun taas talvisin pyörää käyttää enää 8 % vastaajista. Vastausten perusteella pyörää käytetään muita kulkumuotoja useammin satunnaisilla, kerran viikossa tai kerran kuukaudessa tapahtuvilla matkoilla.

Vastaajien pääasialliset syyt pyöräilyyn ovat myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen, sekä ulkoilu ja virkistys. Vastaajien mielestä pyöräily koetaan myös käteväksi tavaksi liikkua. Vastausten perusteella Vihdin pyöräliikenteen suurimmat haasteet ovat pyöräteiden ja -reittien sekä valaistuksen puutteet (kuva 5).

## Tyytyväisyys olosuhteisiin

Kysyttäessä asukkaiden tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin, tyytyväisimpiä vastaajat ovat Vihdin ympäristön miellyttävyyteen. Miellyttävyys korostuu erityisesti Vihdin kirkonkylällä asuvien vastauksissa. Nummelassa asuvat vastaajat ovat keskimäärin tyytyväisempiä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin, kuin muulla Vihdissä. Nummelassa 32 % vastaajista kertoo olevansa tyytyväisiä pyöräteiden määrään, mutta vain 2 % oli tyytyväisiä niiden laatuun.

### Tekijät, jotka eniten vaikeuttavat pyörällä liikkumista (vastaajat valitsivat 1–3 itselle merkittävintä tekijää)



Kuva 6. Pyöräilyä eniten rajoittavat tekijät asukaskyselyn mukaan

**90 %** vastaajista panostaisi pyöräliikenteeseen,

**75 %** vastaajista panostaisi kävelyn olosuhteisiin ja

**78 %** panostaisi joukkoliikenteeseen merkittävästi tai hieman nykyistä enemmän!



## Asukkaiden eniten käyttämät reitit

Kyselyn avulla kartoitettiin asukkaiden eniten käyttämiä kävely- ja pyöräiteitä (kuvat 7 - 8). Vastausten perusteella pyöräilyn käytetyimpiä reittejä ovat taajamien läpi kulkevat pää- ja kokoojakatujen suorat ja nopeat yhteydet. Kävelyn käytetyimmissä reiteissä korostuvat näiden lisäksi Kirkonkylän rantareitti sekä pienipiiretisemmät asuntokadut Nummelan alueella. Yleisesti kävelyn reittejä merkattiin harvempaan ja pienemmälle alueelle kuin pyöräilyn reittejä, joita piirrettiin paljon myös taajamien välille. Asukkaiden kartalle merkkauksen käytetyimpien reittien avulla pystyttiin tunnistamaan pyöräliikenteen tärkeimpiä yhteyksiä.

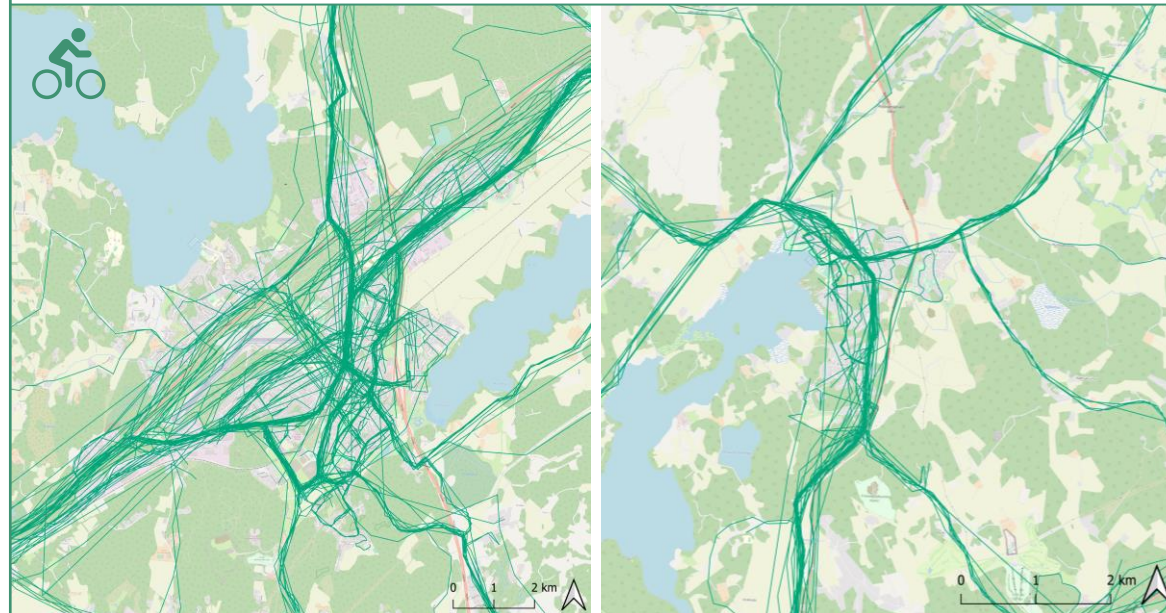
## Kehittämistarpeet

Kyselyn lopussa vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle kohteita, joissa kävely- ja pyöräily-ympäristöä sekä pyöräpysäköintiä tulisi kehittää. Liikenneturvallisuuden sekä valaistuksen puutteet korostuivat kartalle merkatuissa vastauksissa. Valaistusolosuhteiden parantamista toivotaan Nummelassa sekä taajamien välisten yhteyksien varsille. Pyöräpysäköinnin puutteita osoitettiin palveluiden ja koulujen yhteyteen sekä Nummelassa laajemmin myös asuinalueille.

Kävelyn kehittämistarpeet kohdistuvat erityisesti Nummelan keskustan sekä Vihdin kirkonkylän Niuhalanraitin ympäristöihin. Nummelassa nostettiin erityisesti esille autoliikenteen rauhoittaminen ja liikennejärjestelyjen turvallisuus Meritien varrella sekä Pilkkukujan ja Pisteentien ympäristöjen epäviihtyisyys. Alueelle toivottiin lisää istutuksia ja viihtyisyyttä lisääviä toimenpiteitä. Vihdin kirkonkylällä korostuivat esteettömyyden sekä penkkien ja istumapaikkojen puutteet kirkon, Vihdin yhteiskoulun ja bussiterminaalin muodostamalla alueella.

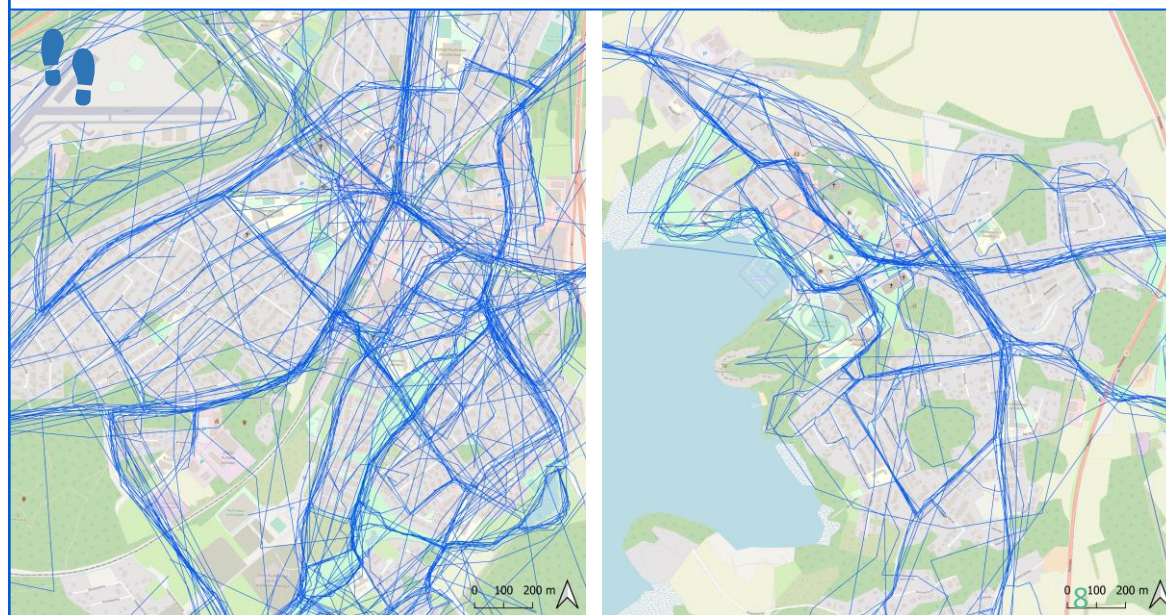
Pyöräliikenteen osalta merkittävä osa kehittämistarpeista koskee puuttuvien tai huonokuntoisten pyöräteiden rakentamista tai korjaamista. Erityisesti esille nousseet yhteyspuutteet olivat Nummelan ja Kirkonkylän välinen yhteys sekä Kirkonkylällä Helsingintie ja Tervalammentie. Pyöräpysäköinnin parantamista toivotaan koulujen ja palvelujen läheisyyteen erityisesti Nummelassa.

Asukkaiden piirtämät käytetyimmät pyöräreitit Nummelassa ja Vihdin kirkonkylällä



Kuva 7. Asukaskyselyssä vastaajien piirtämät käytetyimmät pyöräreitit.

Asukkaiden piirtämät käytetyimmät kävelyreitit Nummelassa ja Vihdin kirkonkylällä



Kuva 8. Asukaskyselyssä vastaajien piirtämät käytetyimmät kävelyreitit.



## 4. Ohjelman tavoitteet

- 4.1 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet
- 4.2 Pyöräliikenteen tavoiteverkko
- 4.3 Tärkeimmät kävely-ympäristöt ja reitit





## 4.1 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet

Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (2018) on asetettu tavoitteeksi lisätä kävelen ja pyörällä tehtyjen matkojen osuutta 30 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2016 tasosta. Tämä tarkoittaa yli 450 miljoona uutta kävelen ja pyörällä tehtyä matkaa. Ilmastotavoitteisiin pääsemiseksi, näistä matkoista vähintään puolen tulisi tulla siirtymänä henkilöautomatkoista.

Vihti on omassa kuntastrategiassaan asettanut strategiakaudelle 2022–2025 useita tavoitteita, joiden saavuttamista jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen tukee. Strategiset tavoitekokonaisuudet pitävät sisällään hyvinvoinnin, ilmaston ja ympäristön sekä liikkumisen näkökulmia. Vihti haluaa panostaa asukkaidensa aktiivisuuteen ja kannustaa ihmisiä huolehtimaan terveydestä ja hyvinvoinnista. Saavutettavuutta kehitetään ilmastonnäkökulmasta, ja Vihti tukee ilmastoystävällistä liikkumista ja lupaa kuluvalle strategiakaudella kehittää kunnan kevyen liikenteen verkostoa. Strategiakaudella pyritään lisäämään 20 000 metriä uutta väylää sekä seurataan asukkaiden tyytyväisyyttä kunnan liikenneolosuhteisiin kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta.

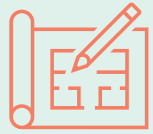
Tässä työssä määritettiin Vihdin kävelyn ja pyöräliikenteen tarkemmat edistämisen tavoitteet vuoteen 2030. Tavoitteet on jaettu päätavoitteeseen, jota tukee neljän kärkitoimen alle muodostetut alatavoitteet. Alatavoitteet tarkentavat kävelyn ja pyöräliikenteen haluttua roolia kunnan liikennejärjestelmässä. Tavoitteet on esitetty seuraavalla sivulla.

Vihdin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet muodostettiin yhdessä työn ohjausryhmän kesken työpajamuotoisena työskentelynä. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden ja määrien kasvattaminen vaatii useiden eri toimialojen panosta ja yhteistyötä, jonka vuoksi edistämistyölle oli tärkeää löytää yhteiset tavoitteet, joihin kaikki tahot voivat sitoutua.





# ***Vihdissä luodaan tulevaisuuden liikkumiskulttuuria, missä kävely ja pyörällä liikkuminen helpottavat arjen matkoja ja lisäävät asukkaiden hyvinvointia!***



## **FIKSUA SUUNNITTELUA**

Vihdissä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita kehitetään fiksusti ja pitkäjänteisesti Vihtiin parhaalla sopivalla tavalla.

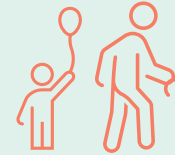
Maankäytön kehittämisessä tuetaan yhdyskuntarakennetta, joka suosii kävelyä ja pyöräilyä. Julkiset palvelut ja asuinrakentaminen sijoitetaan kävellen ja pyörällä helposti saavutettaviin paikkoihin.



## **SUJUVAA LIIKKUMISTA**

Vihdissä aktiivisen liikkumisen esteet minimoidaan: kävelyn ja pyöräilyn tulee olla kaikille houkuttelevia ja turvallisia vaihtoehtoja arjen matkoilla.

Ympärivuotisen sujuvan liikkumisen mahdollistavat yhtenäiset, esteettömät, selkeästi merkityt ja hyvin hoidetut reitit.



## **AKTIIVISTA VIHTILÄISYYTTÄ**

Vihdissä edistämistoimet innostavat asukkaita kävelemään ja pyöräilemään arjen matkoillaan. Aktiivisen liikkumisen kulttuuri opitaan nuorena ja taidetaan vanhana.

Kampanjoinnin ja matalan kynnyksen kokeilujen kautta kunta ja kuntalaiset yhdessä sitoutuvat edistämään aktiivista ja terveellistä elämäntapaa.



## **LUOTETTAVAA PÄÄTÖKSENTEKOA**

Vihdissä edistämistyö on vastuullista, avointa ja pitkäjänteistä toimintaa, joka perustuu asiantuntemukseen, tietoon, kuntalaisten osallistamiseen ja tiedonvaihtoon.

Edistämistyölle varataan riittävät resurssit ja samalla varmistetaan kunnan eri palvelukeskusten sitoutuminen edistämistyöhön.

## 4.2 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

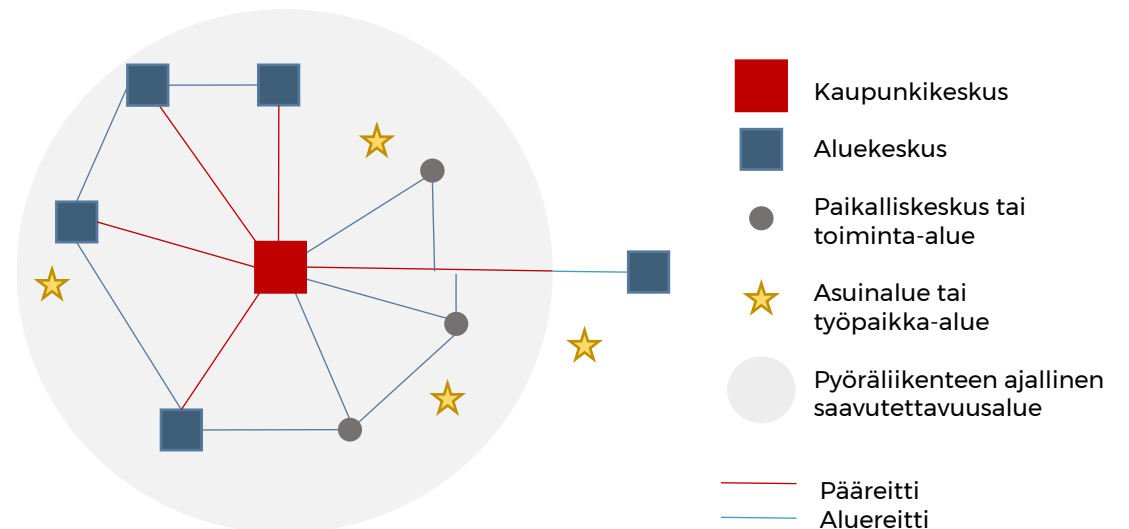
### Pyöräliikenteen verkon hierarkia

Hyvä pyöräliikenteen verkko on looginen, jatkuva ja helposti ymmärrettävä. Parhaimmillaan pyöräliikenteen yhteys on ajallisesti autoliikenteen yhteyttä nopeampi, jolloin pyöräily voidaan nähdä kilpailukykyisenä vaihtoehtona henkilöautolle.

Vihdin pyöräliikenteen tavoiteverkko muodostuu pääreiteistä ja aluereiteistä, jotka yhdistävät tärkeimpiä pyöräliikennettä synnyttäviä kohteita toisiinsa (kuva 9). Karttakuvat Vihdin pyöräliikenteen tavoiteverkosta on esitetty seuraavilla sivuilla (kuvat 10-13).

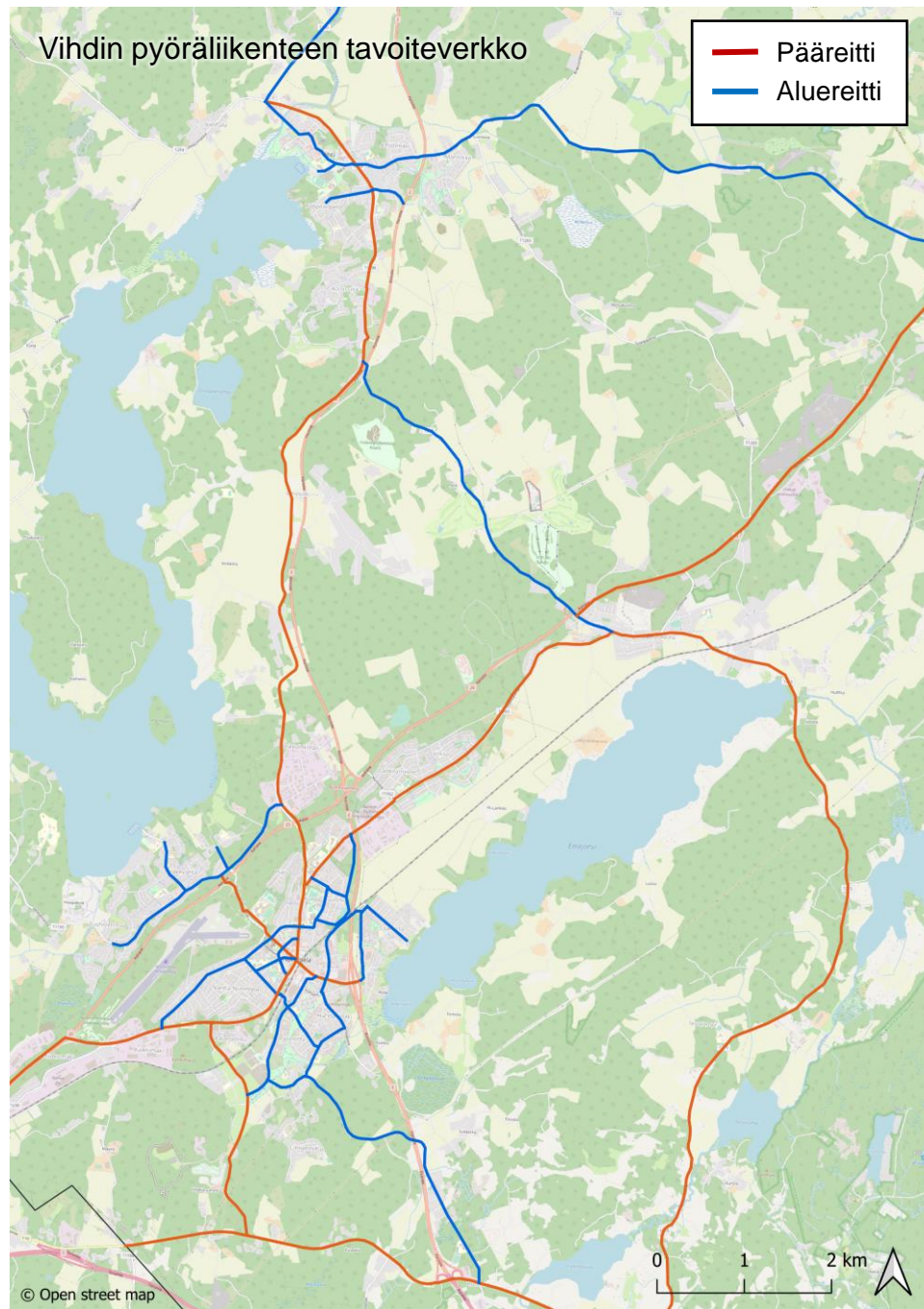
- **Pääreitit** ovat kaikista käytetyimpiä ja laadultaan korkeatasoisimpia pyöräliikenteen reittejä. Pääreitit yhdistävät paljon liikkumista synnyttäviä toimintoja toisiinsa. Pääreitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia, ja ne mahdollistavat myös nopean pyöräilyn. Laadukas kunnossapito takaa sen, että pyöräily pääreiteillä on miellyttävää myös talvisin.
- **Aluereitit** ovat hieman vähemmän vilkkaita, mutta edelleen merkittäviä pyöräliikenteen yhteyksiä. Aluereitit yhdistävät alueen sisällä olevat toiminnot pääreitteihin, sekä asuinalueet keskustaan tai keskustaan johtaviin pääreitteihin. Myös aluereiteillä laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta hieman pääreittejä alhaisemmat. Yhdessä pääreitit ja aluereitit muodostavat yhtenäisen ja loogisen verkoston.
- Paikallisreiteiksi luokitellaan kaikki muut pyöräliikenteelle sallitut väylät. Nämä reitit ovat usein asuinalueiden sisällä kulkevia jalankulun ja pyöräilyn reittejä, ulkoilureittejä tai tonttikatuja, joilla pyöräily tapahtuu ajoradalla. Myös maanteiden pientareet lukeutuvat paikallisreitteihin. Paikallisreitit on jätetty tämän työn verkostotarkastelun ulkopuolelle.

Pyöräliikenteen hierarkkisen tavoiteverkon määrittely mahdollistaa pyöräliikenteen infrastruktuurin pitkäjänteisen kehittämisen ja verkoston huomioon ottamisen kaavoituksessa ja muussa suunnittelussa. Tavoiteverkon määrittely mahdollistaa tulevien vuosien investointien ja parannustoimenpiteiden kohdistumisen pyöräliikenteen kannalta tärkeimmille reiteille. Tavoiteverkko ohjaa myös hoidon ja ylläpidon priorisointia.

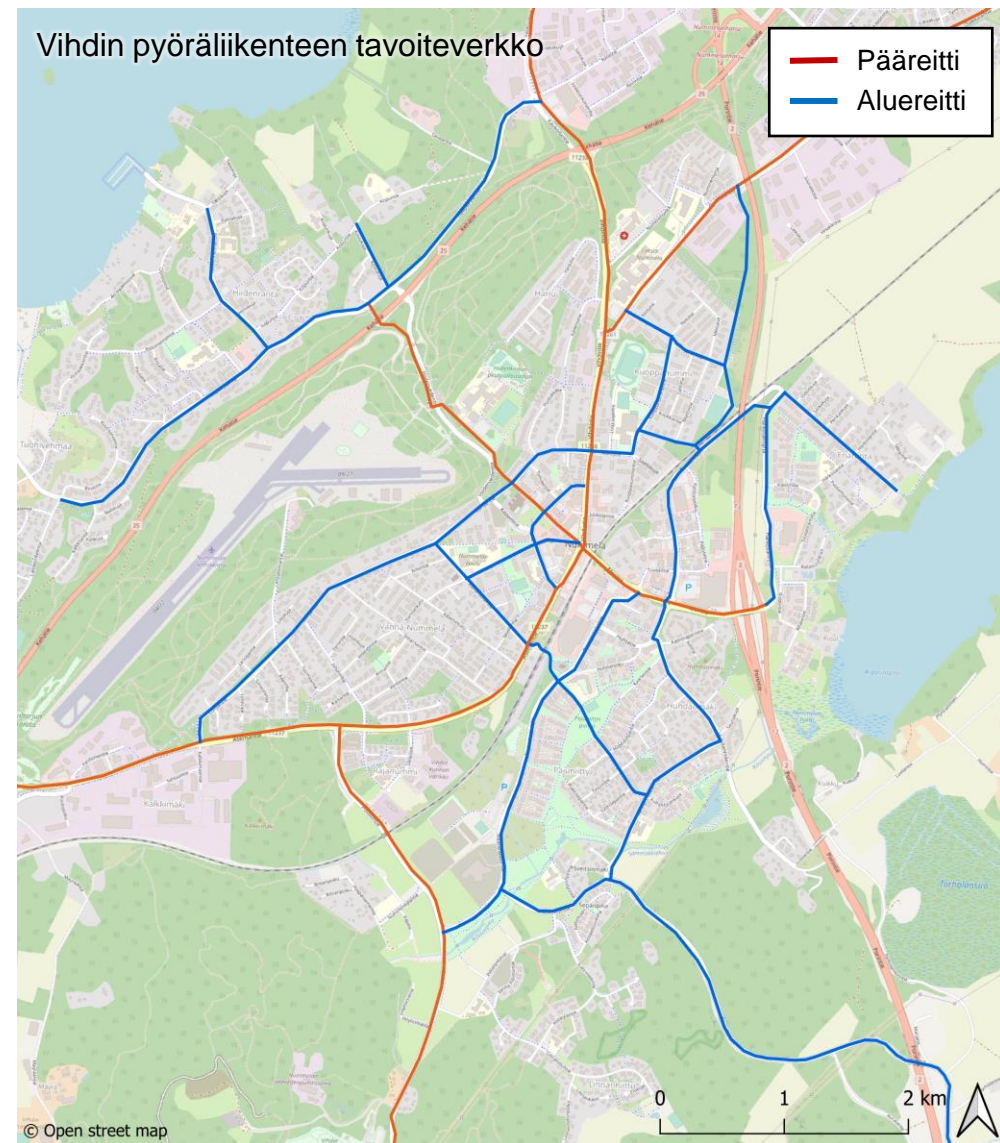


Kuva 9. Pyöräliikenteen pääverkon toiminnallinen luokitus (Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020).



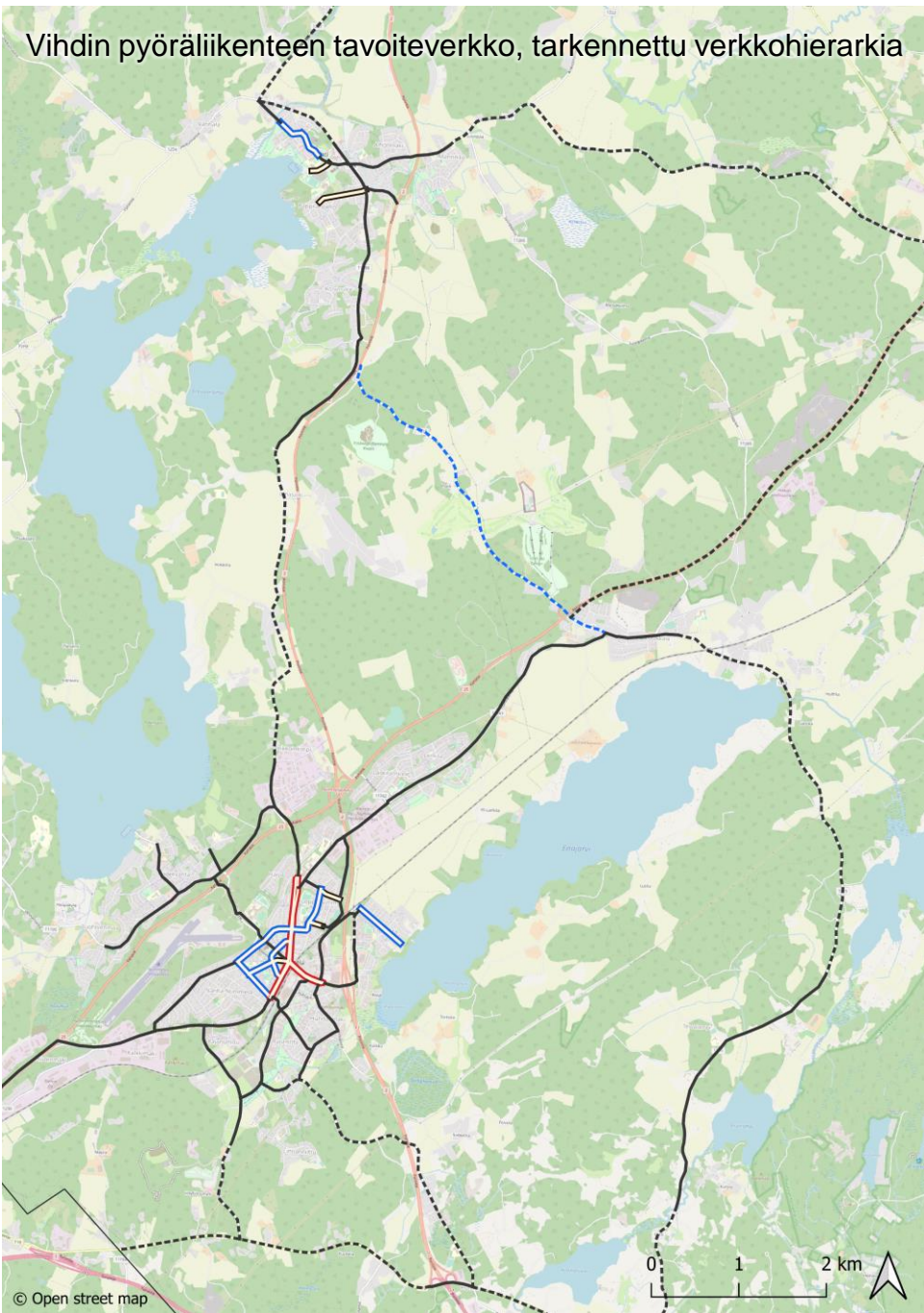


Kuva 10. Vihdin pyöräliikenteen tavoiteverkko.

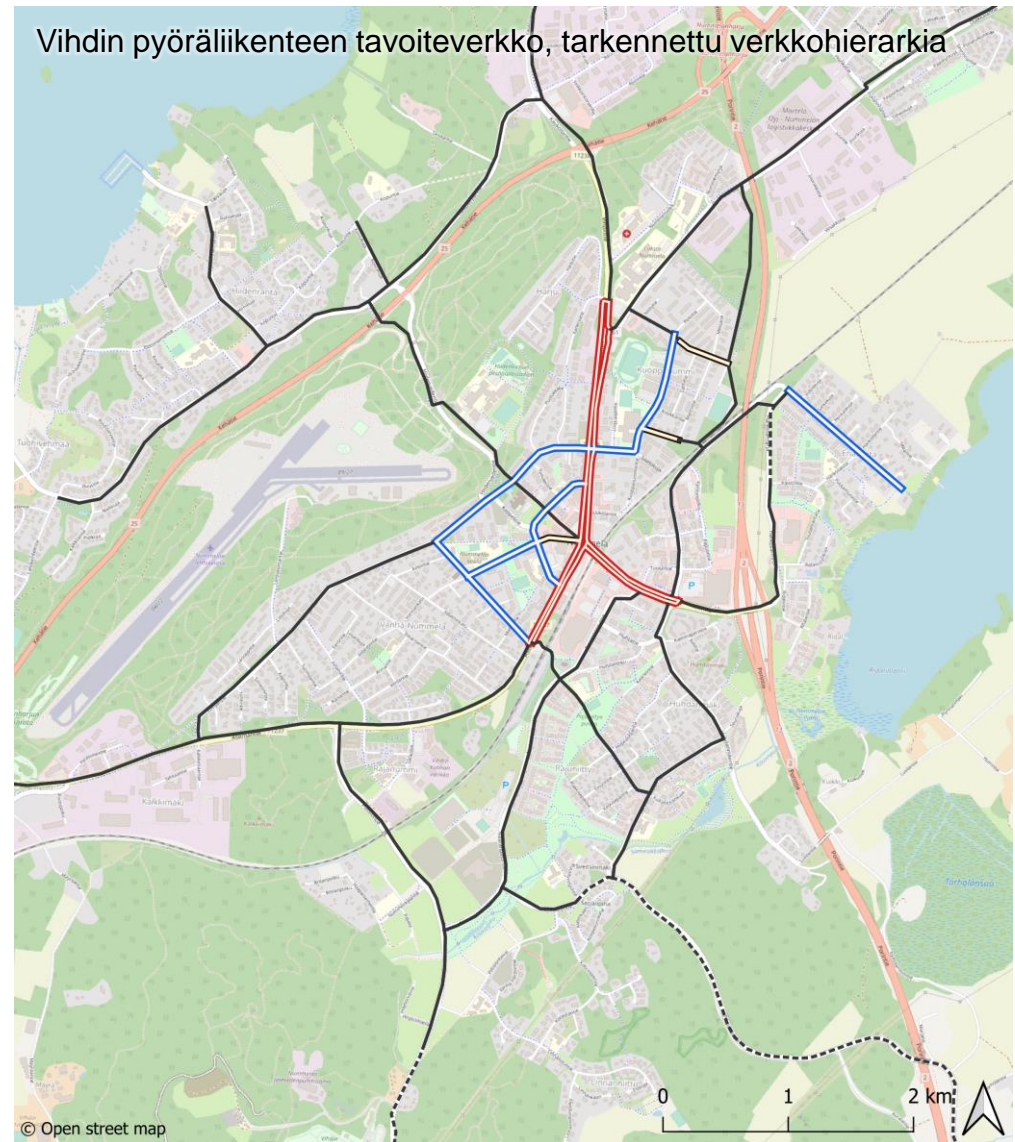
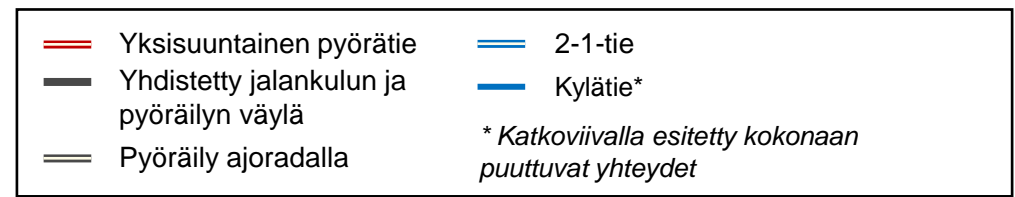


Kuva 11. Vihdin pyöräliikenteen tavoiteverkko Nummelassa.





Kuva 12. Vihdin pyöräliikenteen tarkennettu tavoiteverkko ja puuttuvat yhteydet.



Kuva 13. Vihdin pyöräliikenteen tarkennettu tavoiteverkko ja puuttuvat yhteydet Nummelassa.



## Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

Polkupyörä on ajoneuvo, jonka nopeus ja ajallinen saavutettavuus ovat kävelyä suurempia. Näin ollen kävelyä ja pyöräliikennettä tulee edistää omina kulkumuotoinaan, sillä pyörä on toiminnallisesti lähempänä autoa kuin jalankulkijaa. Erityisesti rakennetulla alueella matkanopeuden suhteellinen ero jalankulkijan ja pyöräilijän välillä on suurempi kuin pyöräilijän ja auton välillä.

Pääreittejä priorisoidaan suhteessa muihin reitteihin suunnitteluratkaisuiden ja ylläpidon laadun suhteen. Pääreitit suunnitellaan suoriksi ja tasaisiksi. Pyöräilyn sujuvuutta pyritään tarvittaessa lisäämään yli- ja alikulkuja rakentamalla sekä korostamalla autoliikenteen väistämiselvöllisyyttä korotetuilla suojatieratkaisuilla. Pyöräliikenteen pääreiteillä nopeakin pyöräily tulee olla mahdollista ilman, että se aiheuttaa muille pyöräilijöille tai jalankulkijoille haittaa. Lisäksi pyöräliikenteen pääreitit valaistaan hyvin, ja niiden talvihoito on laadukkaampaa, kuin muilla pyöräreiteillä.

Lähtökohtaisesti Vihdin pää- ja aluereiteillä pyöräliikenne ja autoliikenne erotetaan toisistaan, mutta nopeusrajoituksiltaan ja liikennemääriltään rauhallisilla tonttikaduilla myös sekaliikenne tai pyöräkatu voi olla hyvä ratkaisu. Hyvät ja turvalliset pyöräliikenteen olosuhteet voidaankin saavuttaa myös ilman erillistä pyörätietä autoliikennettä rauhoittamalla. Nummelassa ja Vihdin kirkonkylän keskusta-alueilla pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä myös jalankulku ja pyöräily erotellaan toisistaan, mikä parantaa jalankulkijoiden kokemaa turvallisuutta. Pyöräliikenteen ja jalankulun erottelu edistää pyöräilyn sujuvuutta ja parantaa erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta liikenteessä.

Uusien ja kunnostettavien pyöräteiden suunnittelussa Vihdissä suositellaan noudatettavaksi valtakunnallisen pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia ratkaisuja (Väyläviraston ohjeita 18/2020). Suunnitteluohjeessa suositellaan erilaisia pyöräliikenteen ratkaisuja liikenneympäristöjen mukaan. Pyöräilykuntien verkoston verkkosivuilta [Poljin.fi](http://Poljin.fi) löytyy lisäksi suunnitteluohjeen mukaisia ohjeistuksia tiiviissä ja visuaalisessa muodossa.

Vihdissä käytettävät liikenneympäristöt ovat rakennetulla alueella väljästi rakennettu ja rauhallinen liikenneympäristö. Pyöräliikenteen pääverkkoa kulkee myös maanteiden varsilla rakentamattomassa liikenneympäristössä. Seuraavilla sivuilla on esitetty suositukset Vihdin pyöräliikenteen pääverkon ratkaisuista ja mitoituseriaateista erilaisissa liikenneympäristöissä.

Laadukkaan pyöräliikenteen reitin ominaisuuksia:

<b>Turvallisuus</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mahdollisimman vähän pysähtymisiä: risteämisten vähäinen määrä, risteämisten selkeys, sujuvuus ja suoruus</li><li>• Liikennemuotojen erottelu tarpeen mukaisesti</li><li>• Kunnossapito on korkeimmassa luokassa ympäri vuoden</li><li>• Hyvä valaistus ja riittävät näkemät</li></ul>	
<b>Suoruus</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nopeat, mielellään autoliikennettä lyhyemmät reitit</li><li>• Paikallisten kohteiden sujuva saavuttaminen pyörällä</li><li>• Pyörätien suoruus risteysten yhteydessä</li></ul>	<b>Yhdistävyys</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reitin valinta on helppoa</li><li>• Pääreitit ovat loogisia, niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole</li><li>• Yhdenmukaiset järjestelyt</li></ul>
<b>Vaivattomuus</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Päälysteen hyvä laatu, ei reunakiviä tai muita epätasaisuuksia</li><li>• Pyöräilijä on lähtökohtaisesti etuajo-oikeutettu liikkuja</li><li>• Kuivatus on toimiva</li><li>• Reittien esteettömyys</li></ul>	<b>Miellyttävyys</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maaston korkeuserojen välttäminen</li><li>• Tasoerotomuus, väylän tasaisuus</li><li>• Kunnossapito on korkeimmassa luokassa ympäri vuoden</li><li>• Hyvä valaistus ja riittävät näkemät</li></ul>

Kuva 14. Laadukkaan pyöräliikenteen verkon ominaisuuksia ja yleisiä suunnittelukriteereitä (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

# Väljästi rakennettu ympäristö

Nummelan ja Vihdin kirkonkylän päätiet, pääkadut ja kokoojakadut

## Tunnusmerkit

- Enemmän tilaa, vähemmän risteyksiä
- Rakennukset eivät ole kiinni pyöräliikenteen väylässä, välissä yleensä kasvillisuutta
- Yleensä päätien, pääkadun tai kokoojakadun varrella

## Suosittelvat ratkaisut

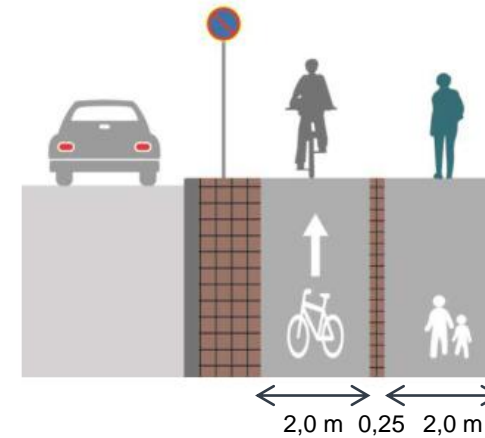
- Autoliikenteestä eroteltu kaksisuuntainen pyörätie
- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä tien molemmin puolin
- 2-1-tie ja pyöräkatu

## Suosittelvat mitoitusperiaatteet

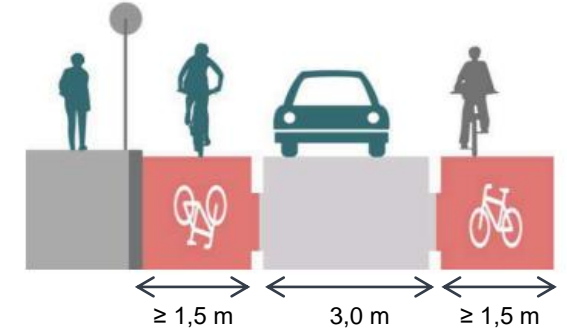
	Pääreitit	Aluereitit	Paikallisreitit
Pyöräteiden mitoitus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yksisuuntainen pyörätie päällysteen leveys 2,0 m</li> <li>• 2-1 -tie pyöräkaistan leveys <math>\geq 1,5</math> m</li> <li>• Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 4,0 m</li> </ul>	Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie 3,5 m	Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie 3,0 m
Erottelu jalankulusta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yksisuuntainen pyörätie eroteltu jalankulusta noppakivirivillä (0,25 m)</li> </ul>	Ei erottelua	Ei erottelua
Ajorata-maalaukset	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yksisuuntaisella pyörätiellä pyörä- ja jalankulkijasympolit tiheästi</li> <li>• 2-1 -tiellä ajokaistaviiva, punainen pinnoite ja pyörätie symbolit tiheästi</li> <li>• Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä keskiviiva erottamaan kulkusuunnat</li> </ul>	Keskiviiva erottamaan kulkusuunnat	Ei ajorata-maalauksia

Lähde: Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020.

Yksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä samassa tasossa

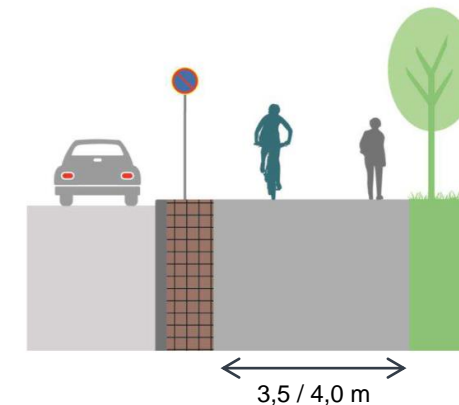


2-1 -tie pyöräkaistamerkinnällä (rakennetun ympäristön kylätieratkaisu)



Autoliikenteen kohtaamistilanteessa autot ajavat tilapäisesti pyöräkaistalla. Jalankulkijoiden käytössä on jalkakäytävä. Pyöräkaistan leveys on yleensä 1,5–2,2 m ja ajoradan leveys 2,6–3,8 m. Autoliikenteen nopeusrajoitus yleensä 30 tai 40 km/h.

Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä





# Rauhallinen ja rakentamaton ympäristö

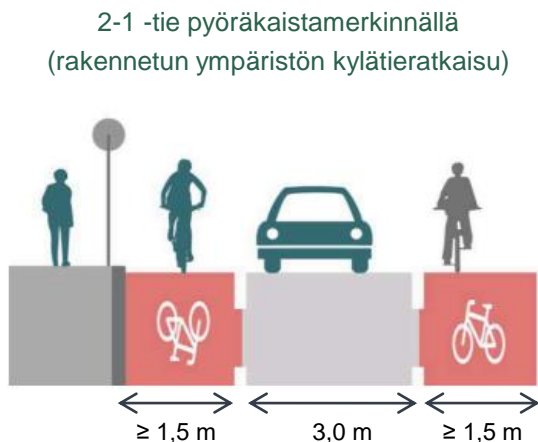
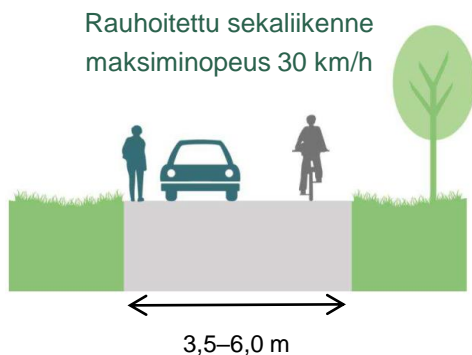
## Rauhallinen liikenneympäristö

### Tunnusmerkit

- Tonttikadut ja muut vähäliikenteiset tiet
- Muodostavat rauhallisen liikkumisen alueen
- Autoliikenteen ja pyöräliikenteen nopeudet lähellä toisiaan
- Ajourata kapea, ei yleensä tiemerkinä

### Suosittelvat ratkaisut

- Rauhallisen liikkumisen edellytysten tukeminen liikenneympäristössä ja mitoitusta muokkaamalla: rauhoitettu sekaliikenne, 2-1 -tie, myös pyöräkatu
- Jalankulku voidaan erotella jalkakäytävälle



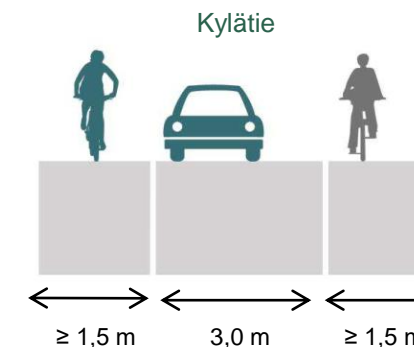
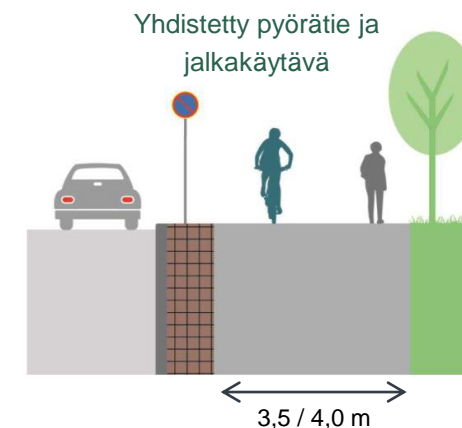
## Rakentamaton liikenneympäristö

### Tunnusmerkit

- Taajaman ulkopuoliset maanteiden varret ja yksityistiet
- Pyörä- ja autoliikenteen erotteluun vaikuttavat nopeat rajoitukset, autoliikenteen määrä ja verkon hierakkinen luokka
- Liikenteen vilkkaus ohjaa väylätyypin valintaa

### Suosittelvat ratkaisut

- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
- Kylätie
- Rauhoitettu sekaliikenne



### Suosittelvat mitoitusperiaatteet

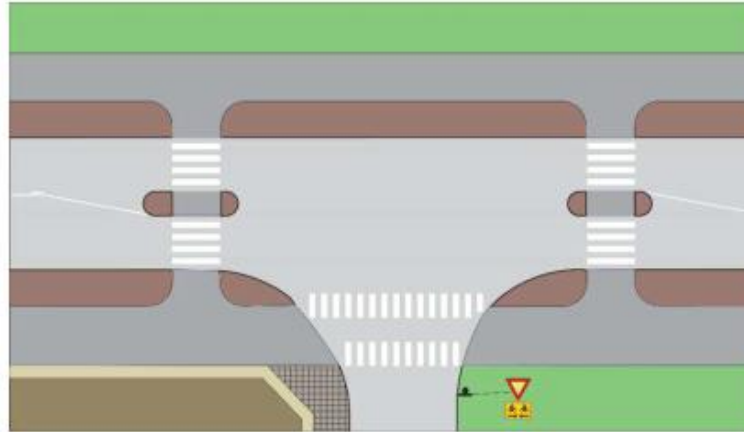
- Pääreitit: 4,0 m
- Alureitit: 3,5 m
- Ajoratamaalaukset: keskiviiva erottamaan kulkusuunnat

Autoliikenteen koaamistilanteessa autot ajavat tilapäisesti pientareelle. Pientareen leveys on yleensä 1,5–2,2 m ja ajoradan leveys 2,6–3,8 m. Autoliikenteen nopeat rajoitukset yleensä 30 tai 40 km/h.

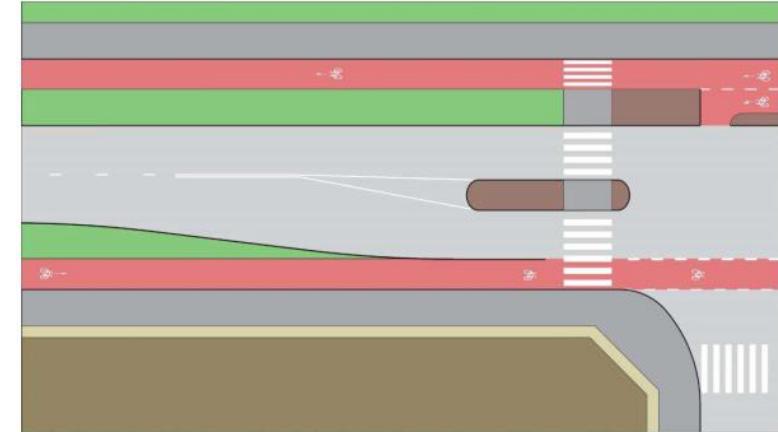
## Risteysjärjestelyt

- Risteyksessä tärkein suunnittelukriteeri on turvallisuus.
- Risteys suunnitellaan siten, että liikennejärjestely on kaikille osapuolille mahdollisimman selkeä.
- Hyvät näkemät ovat risteuksen liikenneturvallisuuden perusta.
- Risteysuunnittelussa kattavuudella tarkoitetaan loogisesti jatkuvia reittejä, jotka eivät jatku yllättäen epäedulliseen suuntaan tai katkea. Risteyksessä jatkaminen kaikkiin sallittuihin suuntiin tulee olla turvallista huomioiden myös sekaliikenteen osuudet.
- Risteysjärjestelyn suoruuus tarkoittaa pysähdysten ja viiveiden minimointia sekä ajolinjojen suoruuutta etenkin pyöräliikenteen pääreitillä.
- Risteyksissä väistämisvelvollisuuksien tulee olla helposti ymmärrettävät.
- Saman linjaosuuden risteämiskäytävien on hyvä olla keskenään samantyyppisiä.
- Pyöräliikenteen väylätyypin tulee jatkua samana risteuksen molemmin puolin. Muutoskohta toteutetaan ennen risteämistä tai sen jälkeen.
- Yksityiskohtaiset ohjeet risteämisten suunnitteluun löytyvät Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu - ohjeen luvusta 5.

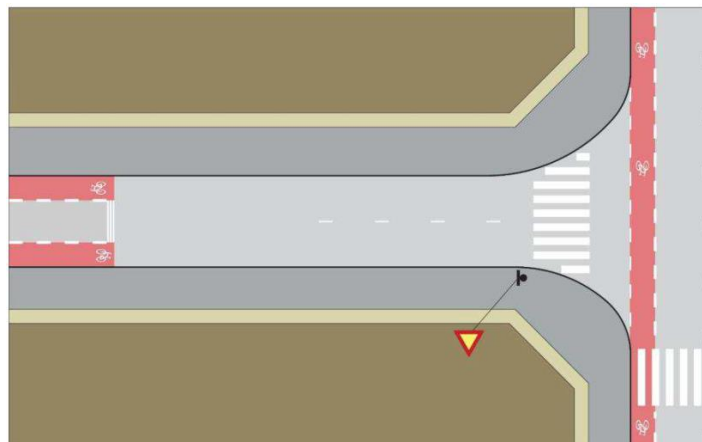
**Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä** pääsuunnan ylitys tapahtuu suojatietä pitkin. Pääsuunnan yhdistetty väylä voidaan toteuttaa myös ylijatkettuna jalkakäytävänä.



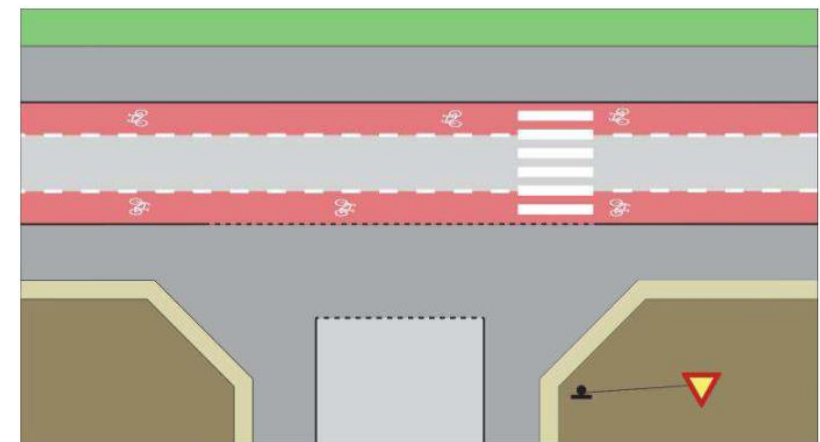
**Yksisuuntainen pyörätie** linjataan ajoradan suuntaiseksi vähintään 20 m ennen risteystä.



**2-1 -tien ja kylätien** liikennejärjestelyt päätetään yleensä 20–30 m ennen etuajo-oikeutetun suunnan risteystä. Muutoskohtaan merkitään heräteraidat.



**2-1 -tien** pääsuunnan jalkakäytävä voidaan jatkaa korotettuna sivusuunnan ajoradan yli (ylijatkettu jalkakäytävä). 2-1 -tie merkitään risteuksen kohdalla 0,2 m leveällä reunaviivan jatkeella ja pyöräilijä -tunnuksilla.





## 4.4 Tärkeimmät kävelyalueet ja reitit

### Kävely-ympäristöt

Kävely eroaa muista kulkumuodoista hitautensa vuoksi. Miellyttävän rauhallinen ja viihtyisä jalankulkuympäristö on tärkeää, kun tavoitellaan kävelyn lisäämistä. Kävelyn houkuttelevuutta vähentävät muun muassa autoliikenteen aiheuttama melu ja ilmansaasteet sekä turvattomaksi ja esteelliseksi koettu ympäristö. Jalankulkijan turvallisuutta voidaan parantaa erityisesti ajoneuvoliikennettä rauhoittamalla kävelyn kannalta merkittävillä alueilla. Keinoihin lukeutuvat nopeusrajoitusten alentaminen, läpiajon hillitseminen, hidaskadut ja pihakadut sekä korotetut suojatiet ja ylijatketut jalkakäytävät. Lisäksi jalankulkijan turvallisuutta voidaan lisätä hyvällä valaistuksella, risteysalueiden näkymiä parantamalla ja kulkuväyliä leventämällä. Näillä toimenpiteillä voidaan vaikuttaa myös Vihdin koulujen oppilaiden ja heidän vanhempiensa kokemuksiin koulumatkojen turvallisuudesta, ja vaikuttaa siten kävellen ja pyörällä tehtävien koulumatkojen määrään.

Kävely-ympäristöjen houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä lisääviä tekijöitä ovat muun muassa kadun suuntaan avautuvat toiminnot ja julkisivut, katupuut ja kausi-istutukset, penkit ja muut levähdyspaikat, valaistus sekä julkisissa tiloissa oleva taide ja rakennusten tai puiden kohdevalaistus. Kävelyreittien esteettömyyttä voidaan parantaa muun muassa reunakiviä madaltamalla sekä levähdyspaikkoja ja valaistusta lisäämällä. Lisäksi kunta voi vaikuttaa omistamiensa kiinteistöjen, kuten virastojen ja kasvatuksen, koulutuksen, terveydenhuollon, kulttuurin sekä liikunnan palveluiden lähiympäristöjen ja sisäänkäyntien esteettömyyteen.

Jalankulun kannalta keskeisillä alueilla ja reiteillä katutilojen ja muiden yleisten alueiden suunnittelussa on tärkeää kiinnittää erityistä huomiota ympäristön turvallisuuteen, esteettömyyteen ja viihtyisyyteen. Uusien ja kunnostettavien jalkakäytävien suunnittelussa suositellaan noudatettavaksi valtakunnallisen jalankulun suunnitteluohjeen lähtökohtia ja ratkaisuja (Väyläviraston ohjeita 34/2022). Ohjetta suositellaan hyödynnettävän myös kuntien omien jalankulun suunnittelun ohjeiden päivittämiseen.

### Vihdin tärkeimmät kävelyalueet ja -reitit

Vihdissä kävelyn olosuhteiden kehittämisen kannalta merkittävimmät ympäristöt sijoittuvat Nummelan keskustan ja Vihdin kirkonkylän alueille, joissa sijaitsevat suuri osa kunnan kaupallisista ja julkisista palveluista. Vihdin tärkeimpien kävelyalueiden määrittäminen ja luokittelu perustuu SYKE:n tuottamaan kaupunkikudosaineistoon. Kaupunkikudokset on määritetty Nummelan alueelle SYKE:n kehittämällä analyysillä, jossa huomioidaan kaupunkirakenteen, saavutettavuuden, palveluiden, työpaikkojen sekä asukkaiden sijoittuminen. Samaa periaatetta on tässä ohjelmassa sovellettu Vihdin kirkonkylällä, jossa kävelyalueiden rajaus on tehty tunnistamalla taajaman kaupallisten ja julkisten palveluiden verkko ja rajattu näiden muodostama alue yhtenäiseksi kävelyn painoalueeksi.

Vihdin kävelyn tärkeimmät alueet on luokiteltu Nummelassa kolmeen eri luokkaan ja Vihdin kirkonkylällä yhteen luokkaan. Luokittelu perustuu tämän ohjelman kanssa samaan aikaan laaditun Helsingin seudun kävelyn edistämishojelman mukaiseen aluetyyppien luokitteluun. Jokaiselle aluetyypille on seudullisessa ohjelmassa määritetty myös tarkemmat kävelyn suunnitteluperiaatteet. Jatkossa Vihdin kävelyn olosuhteiden kehittämisessä sovelletaan seudullisessa ohjelmassa laadittuja suunnitteluperiaatteita. Keskustojen osalta työssä on tunnistettu kävelyn ja viihtyisyyden kehityksen painoalueet, joissa kävelyn olosuhteita tulisi ensisijaisesti kehittää. Keskustojen lisäksi tärkeitä kehitettäviä kävely-ympäristöjä ovat kaikki Vihdin kunnan koulujen lähiympäristöt.

Tärkeimpien kävelyn alueiden lisäksi työssä on tunnistettu keskustojen kävelyn kehitettävät pääsuunnat pohjautuen asukaskyselyn tuloksiin, käyttäjämääriin sekä palveluiden sijoittumiseen. Tärkeimmät kehitettävät pääsuunnat ovat Nummelan ja Kirkonkylän keskustojen pääteiden varret, jotka yhdistävät kunnan palvelut toisiinsa. Näillä reiteillä autoliikenne on nykytilanteessa vilkasta ja olosuhteet kävelijän näkökulmasta kaipaavat parannusta. Kävelyn reittien parantamisessa huomioidaan samalla myös pyöräliikenteen kehittämistarpeet. Karttakuvat Vihdin tärkeimmistä kävelyalueista ja reiteistä on esitetty seuraavalla sivulla.

## Vihdin tärkeimmät kävelyn alueet ja niiden suunnitteluperiaatteet

### Kävelyn ydinalue

Ydinalueella lähtökohtaisesti kävellään ja siellä panostetaan turvallisuutta luoviin ratkaisuihin kuten esteettömyyteen, hyvään valaistukseen ja kulkumuotojen erotteluun pääkatuverkolla. Alueella on merkittäviä oleskelupaikkoja kuten torialueita, aukioita, puistoja, kävelykatuja ja palvelukeskittymiä.

### Ydinalueiden ympärysalueet

Keskustojen ympärysalueet ovat keskustan ydinalueita ympäröiviä tiiviitä alueita, joissa kävelyn rooli on edelleen vahva. Alueilla kiinnitetään erityistä huomiota toimiviin reitteihin, riittäviin levähdyspaikkoihin ja laadukkaisiin esteettömyysratkaisuihin.

### Asuinalueet

Asuinalueilla kävely on helppo arjen kulkumuoto. Asuinalueet ovat lähes kokonaan viheralueiden ympäröimiä ja alueiden sisällä voi kävellä rauhallisessa ympäristössä turvallisesti. Asuinalueet tarjoavat pienimuotoisia, mutta tunnistettavia ja miellyttäviä paikkoja, joissa ihmiset voivat kokoontua, viettää aikaa tai leikkiä.

### Kylämäinen alue

Kylämaisilla alueilla kävely painottuu pienelle alueelle, jolla voi kävellä rauhallisessa ympäristössä turvallisesti. Erityisesti kesäaikaan kylämaisilla alueilla järjestetään usein erilaisia kesätapahtumia, kyläpäiviä ja toritoimintaa, jotka vahvistavat alueen identiteettiä ja luovat viihtyisää ympäristöä.

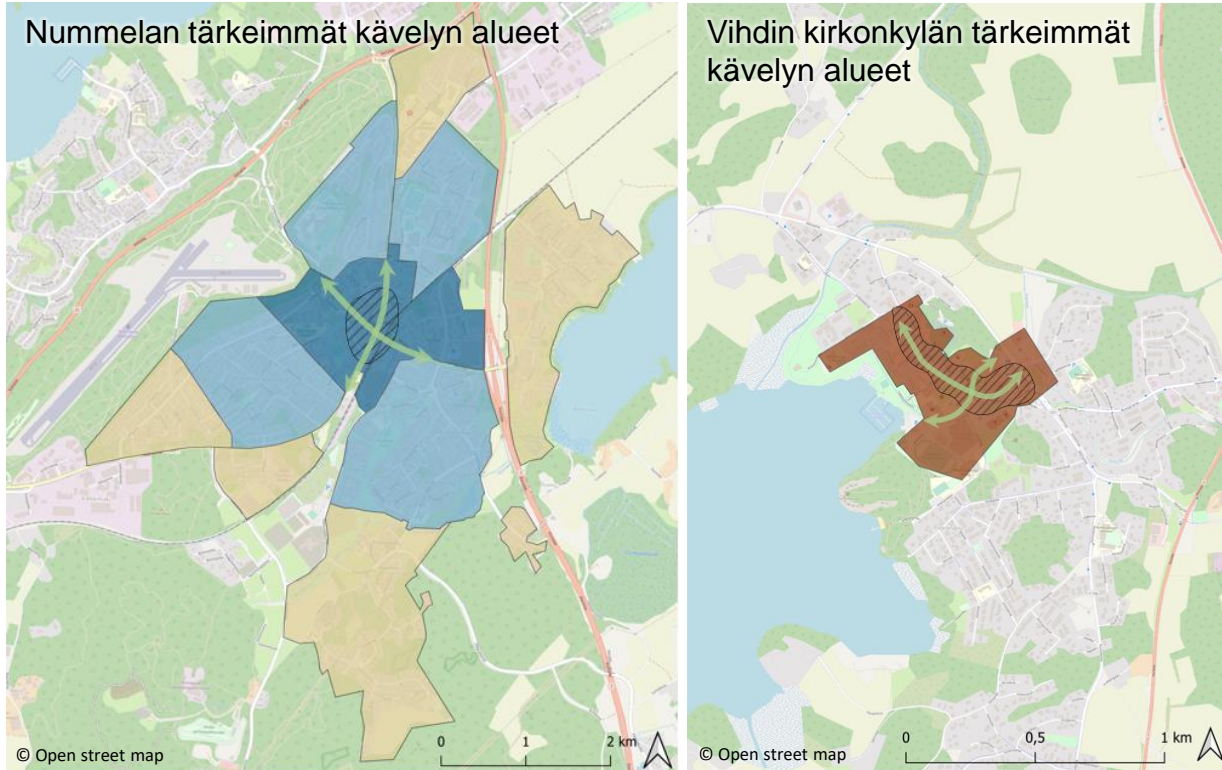
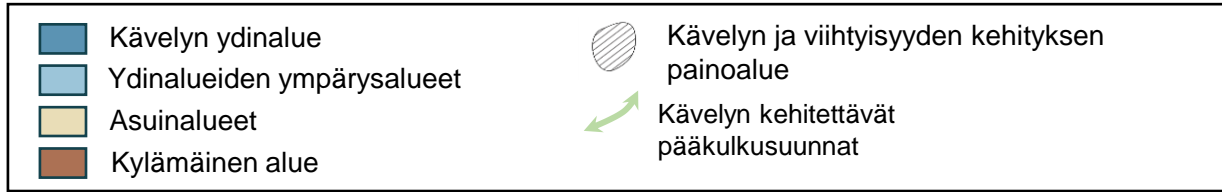
### Kävelyn ja viihtyisyyden kehityksen painoalue

Vihdissä näille alueille kohdistetaan ensisijaisesti tulevat kävelyn ja viihtyisyyden panostukset. Nummelassa keskustan ydinalueiden ja Kirkolla kylämaisten alueiden suunnitteluperiaatteiden mukaisesti.

### Kävelyn pääkulkusuunnat

Tärkeimpiä kehitettäviä kävelyn reittejä ovat Nummelassa Pisteensaaren ja Tuusantien väliin jäävät reitit: Meritie, Asemantie, Vihdintie, Pilkkukuja ja Keskikuja. Vihdin kirkonkylällä vastaavasti tärkeimmät kävelyreitit ovat Niuhalanraitti sekä sen varren palveluiden muodostama verkosto. Näillä reiteillä esteettömyys ja liikenteen rauhoittaminen ovat suunnittelua ohjaavia periaatteita.

*Alueiden suunnitteluperiaatteet ovat kokonaisuudessaan kuvattu Helsingin seudun kävelyn edistämishjelmassa.*



Kuvat 15 ja 16. Nummelan ja Vihdin kirkonkylän tärkeimmät kävelyaluet ja kehitettävät reitit.



## 5. Ohjelman toimenpiteet

- 5.1 Infrastrukturi ja olosuhteet
- 5.2 Asenteet ja liikkumistottumukset
- 5.3 Resurssit





# 5. Ohjelman toimenpiteet

## Toimenpideohjelman sisältö

Vihdin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma sisältää yhteensä 19 toimenpidekokonaisuutta. Toimenpiteet on jaoteltu kolmeen kokonaisuuteen: infrastruktuuriin ja olosuhteisiin, asenteisiin ja liikkumistottumuksiin sekä resursseihin ja viestintään. Infrastruktuuri ja olosuhteet -kokonaisuus sisältää toimenpiteitä pyöräliikenteen pääverkon puuttuvien yhteyksien toteuttamiseen sekä pyöräpysäköinnin ja väylien käytettävyyden parantamiseen. Kokonaisuudessa on lisäksi esitetty toimenpiteitä Nummelan keskustan kävelyn olosuhteiden ja viihtyisyyden parantamiseen. Asenteet ja liikkumistottumukset -kokonaisuus sisältää toimenpiteitä koululaisten omatoimisen liikkumisen edistämiseen ja liikkumisen turvallisuuden parantamiseen sekä kaikkien Vihdin asukkaiden aktiiviseen liikkumiseen kannustamiseen. Resurssit ja viestintä -kokonaisuus puolestaan painottaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen riittävän rahoituksen sekä kunnan esimerkin tärkeyttä.

Toimenpiteiden muodostamisessa hyödynnettiin työn alussa toteutetun asukaskyselyn tuloksia. Lisäksi toimenpiteitä ideoitiin kahdessa vuorovaikutteisessa työpajassa, jotka järjestettiin Vihdin kunnanvirastossa 14.9.2023. Toinen työpajoista järjestettiin kunnan asiantuntijoille ja toinen iltatilaisuutena kunnan päättäjille ja muille sidosryhmille.

Toimenpiteiden sisältö ja toteuttamisen vastuut on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Kussakin toimenpiteessä ensimmäisenä listattu vastuutaho on päävastuussa toimenpiteen toteuttamisesta. Toimenpiteet ovat erillisiä kokonaisuuksia, joiden tarkempi sisältö määritellään toimenpiteen toteuttamisen käynnistämisen yhteydessä. Erityisesti infrastruktuurin parantamisen toimenpiteet edellyttävät tarkempaa priorisointia ja aikataulutusta seuraavan viiden vuoden ajanjaksolle kiireellisyysluokan I ja II toimenpiteiden osalta. Puuttuvien jalankulku- ja pyöräteiden osalta on lisäksi tärkeää edistää yhteyksien suunnitelmavalmiutta. Osa infrastruktuurin parantamisen toimenpiteistä edellyttää yhteistyötä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.





# 5.1 Infrastrukturi ja olosuhteet

## 1 Pyöräliikenteen tavoiteverkon puuttuvien ja parannettavien kohteiden toteuttaminen

### Toimenpiteen kuvaus



Pyöräliikenteen tavoiteverkkosuunnitelman mukaisista puuttuvista ja parannettavista yhteyksistä laaditaan toteutussuunnitelmat ja toteutetaan vähintään yksi toimenpide vuodessa ja kaikkien katuinvestointien yhteydessä. Keskusta-alueiden parannettavien kohteiden toimenpiteet on esitelty raportin sivuilla 28-30.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta haettaessa tulee noudattaa Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia minimileveyksiä (yhdistetyillä jalankulu- ja pyöräteillä: pääreitit 4,0 metriä, alureitit 3,5 metriä).

### Toteutusaikataulu

2024 →

### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut

## 2 Pyöräpysäköinnin parantaminen yleisillä alueilla, sekä koulujen ja muiden kunnan omien kiinteistöjen piholla

### Toimenpiteen kuvaus



1) Kunnassa tehdään päätös, minkä mallisia runkolukittavia telineitä koulujen piholle toteutetaan. Kartoitetaan kaikkien kunnan koulujen pyöräpysäköintipaikkojen kunto ja riittävyys ja lisätään kartoituksen mukaan uusia telineitä koulujen piholle. Pyöräpysäköintiä on tarve parantaa ainakin Kuoppanummen koulukeskuksella, Vihdin lukiolla ja Nummelan alakoululla. Kaikki uudet pyöräpysäköintipaikat toteutetaan kiinteinä runkolukituksen mahdollistavina telineinä, tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan lisätään katos.

2) Lisätään pyöräpysäköintipaikkoja yleisille alueille ja muiden kunnan omien kiinteistöjen yhteyteen. Kohteita ovat ainakin kunnantalo, terveyskeskus ja kirjasto, urheilukentät sekä Kirkonkylän veneranta. Kaikki uudet pyöräpysäköintipaikat toteutetaan laadukkaasti käyttäen runkolukittavia telineitä ja tapauskohtaisesti katosta. Paikat sijoitetaan lähelle palvelua tai rakennuksen sisäänkäyntiä.

Tässä työssä tunnistetut kohteet, joissa pyöräpysäköintiä on ainakin tarpeen parantaa, on esitetty sivun 31 toimenpidekartoilla PP-merkinnällä. Kunnan pyöräpysäköinnin toteutukseen hyödynnetään valtion investointiavustusta.

### Toteutusaikataulu

2023–2026

### Vastuutaho

Tilapalvelut  
Infra- ja tukipalvelut  
Sivistyspalvelut





# 5.1 Infrastrukturi ja olosuhteet

## 3 Penkkien ja levähdyspaikkojen lisääminen keskustaan

### Toimenpiteen kuvaus

Parannetaan keskusta-alueiden kävely-ympäristöjen viihtyisyyttä ja esteettömyyttä lisäämällä penkkejä ja oleskelupaikkoja. Penkkejä sijoitetaan Nummelan keskusta-alueen tärkeimmille kävelyreiteille noin 100-200 metrin välein. Torin ympäristön aukioalueelta osoitetaan alueita oleskelulle ja lisätään siihen sopivia ja kutsuvia kalusteita. Kirkonkylällä penkkejä lisätään kirkolle johtavalle kävelyreitille, rantaan ja venesatamaan.

Penkit sijoitetaan kulkuväylien ulkopuolelle, jotta ne eivät aiheuta törmäysvaaraa. Penkeille tulee olla esteetön pääsy esimerkiksi rollaattorilla. Käytetään kunnan ilmeen mukaisia sinisiä penkkejä. Osan penkeistä tulisi olla käsinojallisia.

### Toteutusaikataulu

2024–2026

### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut

## 4 Kävelyn ja pyöräliikenteen määrien säännöllinen seuraaminen

### Toimenpiteen kuvaus

Seurataan kävelyn ja pyöräliikenteen määrien kehittymistä ja tehtyjen toimenpiteiden vaikutusta käyttäjämääriin. Toteutetaan säännöllinen seuranta määritellyissä seurantapisteissä. Seurantaan suositellaan vähintään yhtä automaattista kävelijät ja pyöräilijät havaitsevaa laskinta sekä vähintään kerran vuodessa tehtäviä käsinlaskentoja. Käsinlaskennat on hyvä suorittaa esimerkiksi elokuussa koulujen alkamisen jälkeen. Yksi automaattinen laskin mahdollistaa viikonpäivä-, vuosi ja säävaihtelun huomioon ottamisen käsinlaskentojen tuloksissa.

Ehdotukset laskentapisteiden sijainneista:

- 1) Automaattiset laskimet: Vihdintie ja Meritie (siltasaneerauksen yhteydessä). Seudullisen pyöräliikenteen laskentaan laskin Vanhalle Turuntielle
- 2) Vuosittaiset käsinlaskennan pisteet: Asematien ja Vihdintien risteys sekä Niuhalanraitin ja Nietoinkujan risteys.

### Toteutusaikataulu

Jatkuvaa työtä

Käsinlaskennat alkaen 2024

### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut





# 5.1 Infrastruktuuri ja olosuhteet

## 5 Pilkkukujan kesäkatukokeilun toistaminen vuosittain ja kokeilun laajentaminen syksyyn ja talveen

### Toimenpiteen kuvaus

Lyhyen aikavälin toimenpide:

- Kunta perustaa kokeilutyöryhmän Nummelan vuoden 2023 kesäkatukokeilusta opitun mallin mukaisesti.
- Nummelan kesäkatukokeilun järjestelyt toistetaan jatkossa vuosittain ja liikennejärjestelyiden kestoja pidennetään koko kesäkaudeksi. Kokeilun toteutuksen yhteydessä selkeytetään Pisteentien yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rajausta hyödyntämällä massasta (mm. ajoratamaalaukset, punainen pinnoite, jalankulkija ja pyöräilijä symbolit).
- Kokeilua laajennetaan syksyyn ja joulukuuhun. Eri vuodenaikojen hyödynnetään sesonkien esiintuomisessa ja tapahtumallisuuden kehittämisessä. Yhteistyötä tehdään kunnan muiden sektoreiden, koulujen ja yrittäjien kanssa.
- Kokeiluiden kautta liikennejärjestelyt muutetaan myöhemmin pysyvästi ensin kevyin rakentein. Ajoneuvoliikenne katkaistaan Pilkkutieltä esimerkiksi koristelluilla ja maalatuilla betoniporsaililla sekä liikennemerkein. Vaihtoehtoisesti kunta voi myös tilata varastoon eläinaiheisia betonielementtejä, jotka toimivat sekä liikenteen jakajina että leikkilisinä elementteinä katutilassa.

Pitkän aikavälin toimenpide:

- Pilkkukujalle ja Pisteentien polulle laaditaan ympäristösuunnitelma, joka muuttaa katujen rajaaman tilan viihtyisäksi aukioksi. Samalla alueelle lisätään istutuksia, istumapaikkoja sekä leikkiin sopiva alue. Alueen kehittäminen huomioidaan keskustan kaavarungossa ja osayleiskaavan laadinnassa.

### Toteutusaikataulu

2024–2027

### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut



Kuva: Vihdin kunta

# 5.1 Infrastrukturi ja olosuhteet

## 6 Pyöräliikenteen pääverkon uudelleenpäällystämishjelman laatiminen



### Toimenpiteen kuvaus

Kartoitetaan kaikkien pyöräliikenteen pääreittien päällysteen kunto. Laaditaan kartoituksen pohjalta uudelleenpäällystämishjelma. Uusitaan vähintään yhden osuuden päällyste vuodessa.

### Toteutusaikataulu

2024-2029

### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut  
Uudenmaan ELY-keskus

## 7 Kulkusuuntien erottelu ja risteysalueiden parantaminen pyöräliikenteen pääreiteillä



### Toimenpiteen kuvaus

Parannetaan pyöräliikenteen sujuvuutta ja pääreittien havaittavuutta toteuttamalla pyöräliikenteen pääreiteille kulkusuuntien erottelu katkoviivalla ja nuolimerkinnöin. Kulkusuuntien erottelu katkoviivalla on mahdollista 3,0 metriä leveillä yhdistetyillä jalankulku- ja pyöräteillä, jotka eivät ole riittävän leveitä kulkumuotojen erotteluun. Lisäksi pyöräliikenteen asemaa korostetaan merkitsemällä pääreittejä risteävät tiet varoituskolmiolla ja 2-suuntaisista pyöräteistä varoittavilla lisäkilvillä.

Kun pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä toteutetaan katusaneerauksia, suunnitellaan ja toteutetaan risteysalueiden jäsentely pyöräliikenteen valtakunnallisen suunnitteluohjeen mukaisesti. Risteysalueilla ylityspaikat sijoitetaan suoraan suhteessa jalankulku- ja pyörätiehen ja ne toteutetaan ilman tasoeroa. Paikalliskatujen ylityskohdissa voidaan käyttää ylijatkettuja jalkakäytäviä vaihtoehtona suojateille. Esimerkkoita risteysalueiden parantamiselle ovat Asemantiellä Ilmarisentien, Väinämöisentien ja Pisteensaaren risteysten pyöräliikenteen risteysjärjestelyiden parantaminen.

### Toteutusaikataulu

2024-2028

### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut





# 5.1 Infrastrukturi ja olosuhteet

## 8 Valaistuksen parantaminen



### Toimenpiteen kuvaus

Kartoitetaan kaikkien pyöräliikenteen pääreittien valaistuksen riittävyys sekä pyöräliikenteen että kävelyn näkökulmasta. Kiinnitetään erityistä huomiota suojatiekohtiin ja koulujen ympäristöihin. Parannetaan valaistusta tarvittavissa kohteissa hyödyntäen uutta valotekniikkaa.

### Toteutusaikataulu

Kartoitus 2024  
Toteutus vaiheittain

### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut

## 9 Nopeusrajoitusten tarkistaminen ja alentaminen



### Toimenpiteen kuvaus

Kartoitetaan ja tarkastellaan Vihdin taajama-alueiden, rauhallisen liikkumisen alueiden sekä jalankulun ydinalueiden nopeusrajoituksia kokonaisuutena ja alennetaan nopeusrajoituksia 30 km/tunnissa liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Ensisijaisesti Nummelan kävelyvyöhykkeen ja Niuhalanraitin nopeusrajoitukset lasketaan 30 km/h. Lisäksi toteutetaan Vihdin kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa tunnistetut nopeusrajoitusten toimenpiteet.

### Toteutusaikataulu

2024-2025

### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut

## 10 Katujen kunnossapitoluokituksen tarkistus



### Toimenpiteen kuvaus

Tarkastetaan Vihdin katujen kunnossapitoluokitus suhteessa pyöräliikenteen tavoiteverkkoon ja esteettömyyden pääreitteihin. Varmistetaan, että pyöräliikenteen tavoiteverkko on korkeimmassa kunnossapitoluokassa. Varmistetaan samalla, että kunnossapitoluokitus ja laatuksiteerit ovat ajantasaisia ja mahdollistavat sujuvan arkiliikkumisen kävelen ja pyöräillen talvella. Tehdään tarvittavat muutokset luokituksiin ja kriteereihin.

### Toteutusaikataulu

Alkaen 2024

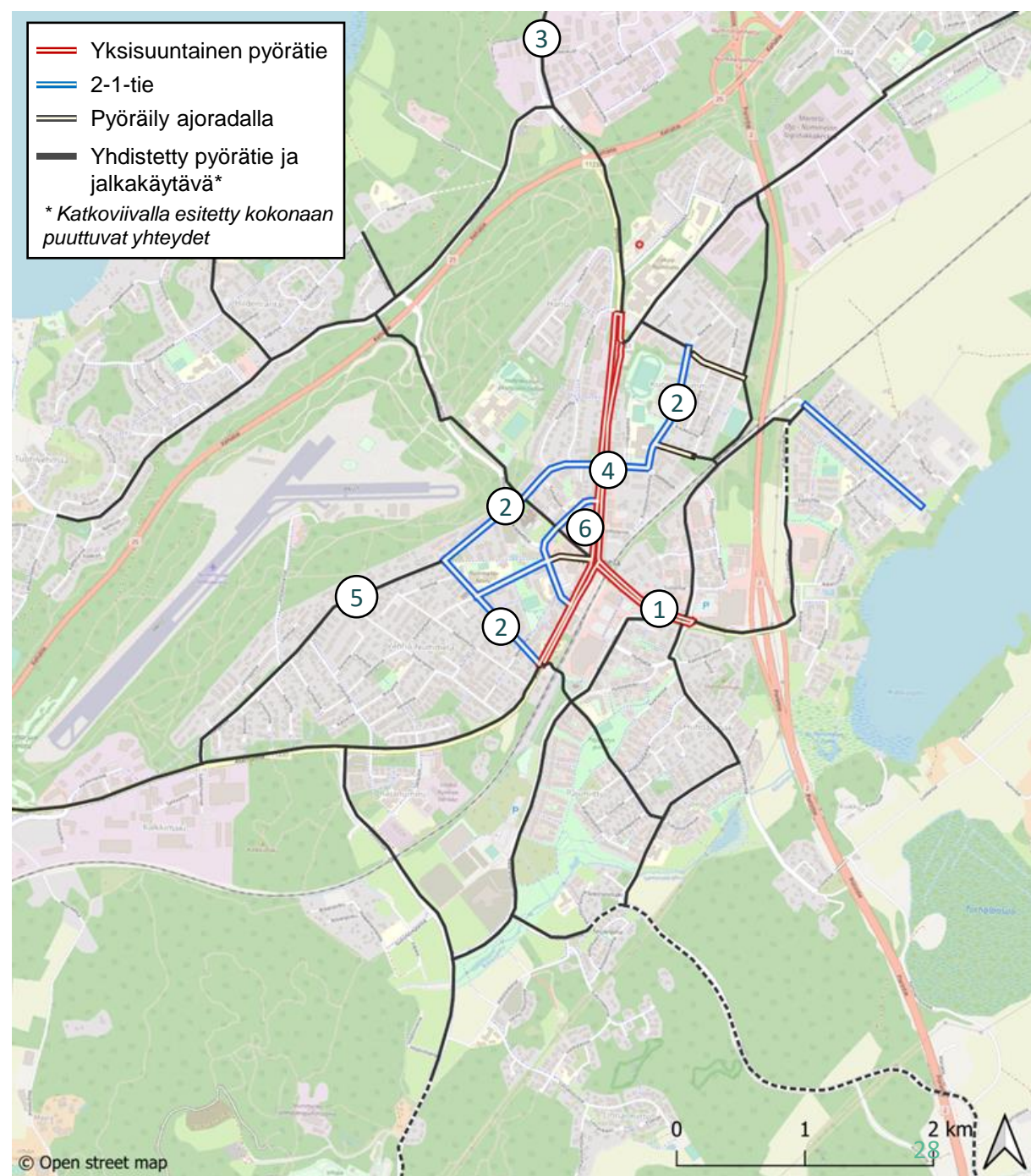
### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut

# TOIMENPIDE 1: PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKON PUUTTUVIEN JA PARANNETTAVIEN KOHTEIDEN TOTEUTTAMINEN

## NUMMELA

Parannuskohde	Kiireellisyysluokka	Vastuu
1 Meritien liikennesuunnitelman auditointi kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta - Pyöräliikenteen yksisuuntaistaminen - Asemantien ja Meritien risteysjärjestelyt - Ylijatketut jalkakäytävät	I	Kunta
2 Nummelan keskustan alueen 2-1 -teiden suunnittelu. Suunnitelmassa huomioitava 30 km/h nopeusrajoitus, hidasteiden lisääminen ja risteysalueiden ratkaisut. Toteutus aloitetaan Väinämöisentiestä (n. 570 m) ja Kuoppanummentiestä (n. 500 m). Lisäksi viestintä tulee olla hyvin suunniteltu osaksi järjestelyiden muuttamista.  Toteutetaan ennen - jälkeen tutkimus, jossa käyttäjämäärät lasketaan ennen ja jälkeen tilanteissa, asukaskysely toteutetaan jälkeen tilanteessa.	I	Kunta
3 Uuden jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen Nummelasta Vihdin kirkonkylään välillä Veikkointie ja Vuohenojanpolku (n. 3,7 km)	I	Kunta ELY
4 Vihdintien pyöräteiden yksisuuntaistamisen suunnittelu ja toteutus (n. 950 m). Suunnittelu edellyttää lisätilan tarpeen ja liittymäratkaisujen tarkastelua.	II	Kunta
5 Lohjantien nykyisen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän leventäminen 4 metriin välillä Väinämöisentie-Asematie (n. 1,3 km).	II	Kunta
6 Harjanteenkujan rakenteellinen sulkeminen läpiajoliikenteeltä liikenteen rauhoittamiseksi. Edellyttää asemakaavan muutosta.	III	Kunta



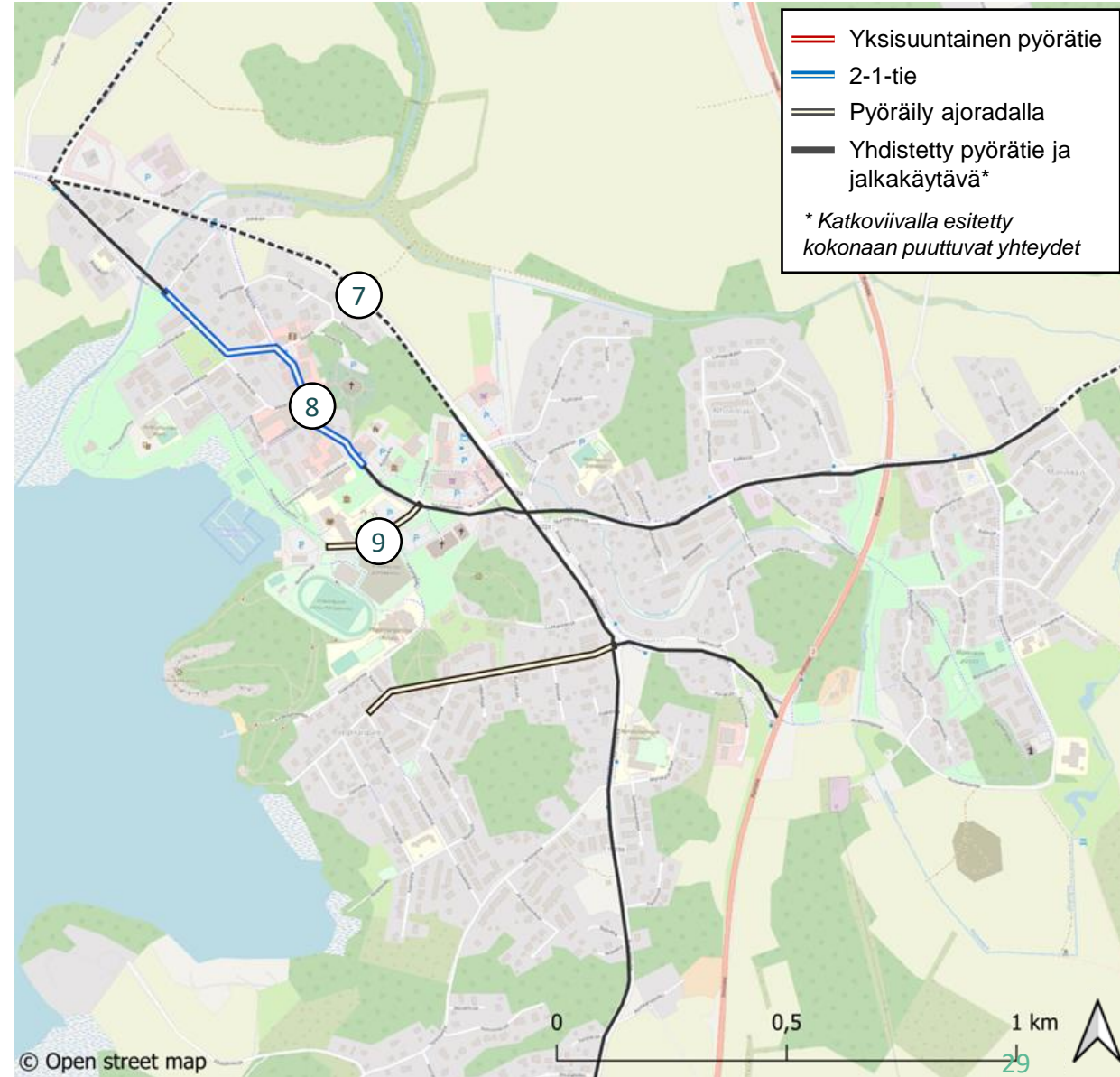
Kuva 17. Nummelan ympäristön toimenpiteet.



## TOIMENPIDE 1: PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKON PUUTTUVIEN JA PARANNETTAVIEN KOHTEIDEN TOTEUTTAMINEN

### KIRKONKYLÄ

Parannuskohde	Kiireellisyys- luokka	Vastuu
7 Uuden jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen Helsingintielle välille Linja-autoasema – Olkkalantie (n. 1 km)	I	Kunta
8 Niuhalanraitin 2-1 -tien suunnittelu ja toteutus. Suunnittelussa on infran puolesta huomioitava 30 km/h nopeusrajoitus, hidasteiden lisääminen ja liittyminen olemassa olevaan yhdistettyyn pyörätiehen ja jalkakäytävään. Lisäksi viestintä tulee olla hyvin suunniteltu osaksi järjestelyiden muuttamista.  Toteutetaan ennen - jälkeen tutkimus, jossa käyttäjämäärät lasketaan ennen ja jälkeen tilanteissa, asukaskysely toteutetaan jälkeen tilanteessa.	II	Kunta
9 Nietoinkujan liikenteen rauhoittamisen suunnittelu ja toteutus. Sisältäen pyöräpysäköinnin ratkaisut, Nietoinkujan ja Niuhalanraitin risteuksen kavennuksen sekä ylijatketun jalkakäytävän suunnittelun.	II	Kunta



Kuva 18. Vihdin kirkonkylän ympäristön toimenpiteet



## TOIMENPIDE 2: PYÖRÄPYSÄKÖINNIN PARANTAMINEN, NOPEUSRAJOITUSTEN LASKEMINEN JA LASKENTAPISTEIDEN SJOITTAMINEN



Kartalla esitettyihin kohteisiin asennetaan runkolukituksen mahdollistavat telineet. Paikkamäärää tulee tarkentaa suunnittelun yhteydessä.



Nykyisen pyöräpysäköinnin kattaminen



Suosittelut sijainnit liikennelaskennoille

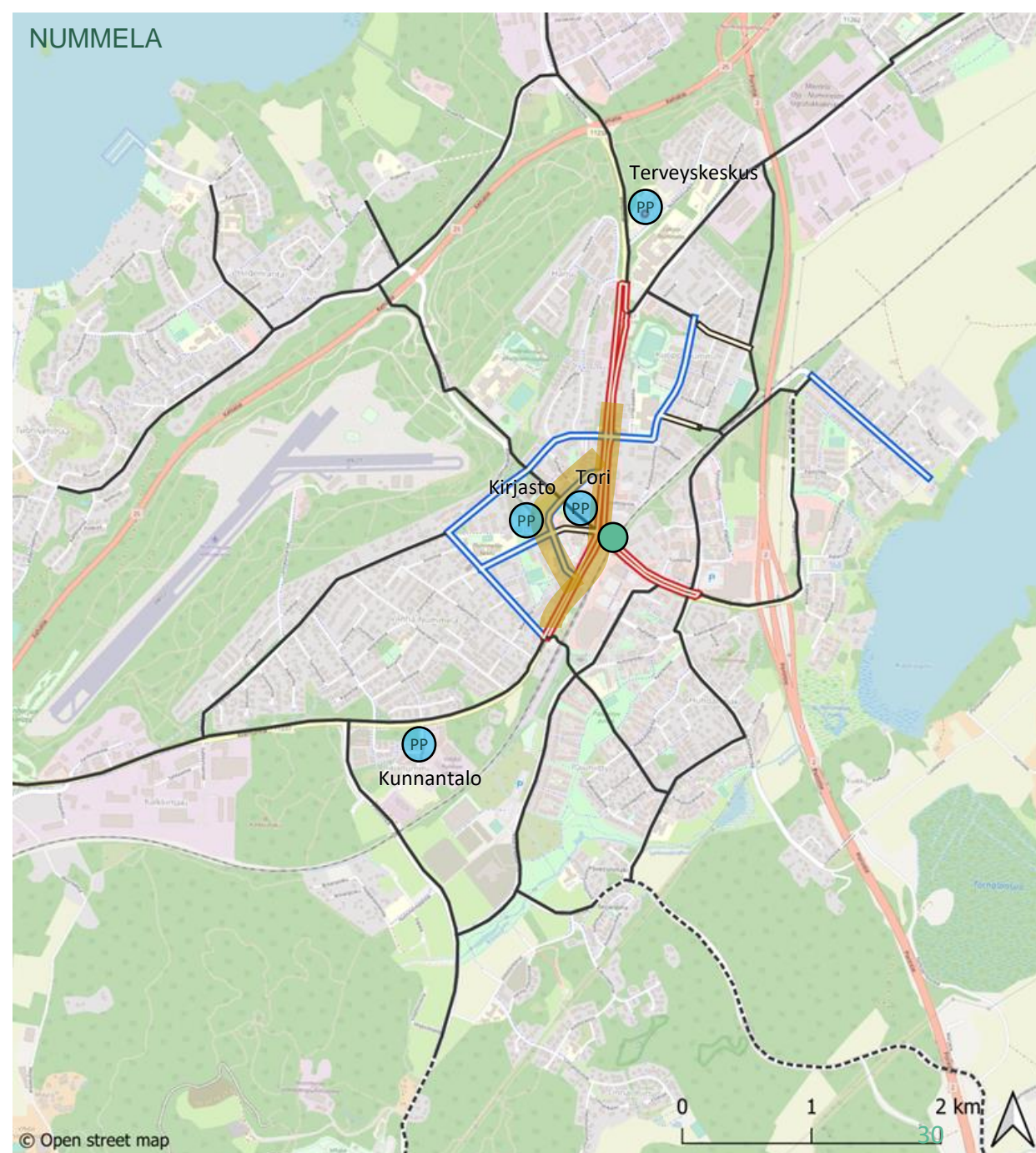


Nopeusrajoituksen laskeminen 30 km/h



Kuvat 19. Pyöräpysäköinnin, nopeusrajoitusten ja laskentapisteiden toimenpiteet Kirkonkylällä.

## NUMMELA



Kuvat 20. Pyöräpysäköinnin, nopeusrajoitusten ja laskentapisteiden toimenpiteet Nummelassa.



## 5.2 Asenteet ja liikkumistottumukset

### 11 Aktiiviseen liikkumiseen kannustaminen kaikissa ikäluokissa

#### Toimenpiteen kuvaus



Hyödynnetään kunnassa muodostettua kokeilutyöryhmää kestävien liikkumismuotojen kampanjoiden ja tempausten suunnitteluun. Olemassa olevaa ryhmää laajennetaan tarpeen mukaan, jotta mukana ovat ainakin vapaa-aikatoimi, sivistyspalvelut, viestintä sekä tekniset palvelut. Työryhmän toiminnan tavoitteena on päättää, mihin kestävästi liikkumisen kampanjoihin kunnassa osallistutaan, kuinka kampanjat toteutetaan ja kuinka niistä viestitään. Huomioidaan kampanjoiden suunnittelussa myös liikenneturvallisuuden teema. Työryhmässä sovitut kampanjat päivitetään viestinnän vuosikelloon.

Ohessa on esitetty kuinka kesä- ja joulukatuja voi hyödyntää kampanjoinnissa. Muita hyviä esimerkkejä kestävästi liikkumisen valtakunnallisista kampanjoista ovat Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Kilometrikisa, Talvikilometrikisa, Pyöräilytalvi ja koulujen kilometrikisat.

#### Toteutusaikataulu

2024 alkaen  
Jatkuvaa toimintaa

#### Vastuutaho

Kestävästi ja turvallisesti liikkumisen työryhmä  
Yhteistyössä kokeilutyöryhmän toiminnan kanssa

#### Kampanjaesimerkki:

Turvallisen ja kestävästi liikkumisen teeman tuominen kesä- ja joulukaduille.

#### Toimenpiteen kuvaus

Vihdin kunta varaa yhden kujan kesä- ja joulukadulta, missä kampanjoidaan kestäviä ja turvallisia arkiliikkumismuotoja. Suunnitellaan kokeilun ajaksi sopivaa ohjelmaa yhteistyössä Liikenneturvan ja paikallisen pyöräliikennejärjestön kanssa. Aktiviteettina voi olla esimerkiksi sähköpyörän testausta, pyörien pikahuoltoa, tai lapsille sopiva pyöräilyn taitorata. Pisteellä voi myös osallistua arvontaan, mistä voi voittaa pyöräilyaiheisia tuotteita kuten pyörän etu- tai takavalon, pyörän pumpun tai monitoimityökalun. Arvonta voidaan järjestää tietovisana tai onnenpyöränä.

#### Toteutusaikataulu

Kesä ja joulukuun 2024  
Jatkuvaa toimintaa

#### Vastuutaho

Kokeilutyöryhmä

## 5.2 Asenteet ja liikkumistottumukset

### 12 Koulujen saattoliikennejärjestelyt ja aktiiviseen koulumatkaliikkuamiseen kannustaminen

#### Toimenpiteen kuvaus



Tavoitteena on kehittää suunnittelukokonaisuus, jossa huomioidaan sekä koulujen ympäristön turvallisuus että omatoimiseen koulumatkaliikkuamiseen kannustaminen.

Toimenpiteen toteuttamiseen valitaan pilottikoulu, missä kartoitetaan koululaisten pääsaapumissuunnat ja liikkumismuodot sekä suunnitellaan kartoituksen pohjalta turvalliset reitit ja toimivat saattoliikennejärjestelyt. Samalla suunnitellaan viestinnän ja kampanjoinnin kokonaisuus liikkumistottumusten muutoksen vahvistamiselle, jossa kohderyhmänä ovat koululaiset ja heidän vanhemmat. Ensimmäisen pilottikoulun jälkeen mallia ryhdytään soveltamaan kunnan muihin kouluihin.

Pilotin suunnitteluun voidaan hyödyntää Traficomien valtionavustushakua. Ensimmäiseksi pilottikohteeksi sopii Kuoppanummen koulukeskus, jolloin 2-1 -tien pilotointi toimisi osana kokonaisuutta.

#### Toteutusaikataulu

2025 alkaen

#### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut

Yhteistyötahoja: Liikenneturva ja Pyöräilykuntien verkosto

### 13 Pyöräilymerkin suorittaminen kaikkiin Vihdin kouluihin

#### Toimenpiteen kuvaus



Tavoitteena on ottaa pyöräilymerkin suorittaminen osaksi 1-3.-luokkalaisten opetusta kaikissa Vihdin kouluissa. Pyöräilymerkin suorittamiseen on Pyöräilykuntien verkoston laatima valmis aineisto. Pyöräilymerkki sisältää kolme eri teemaista oppituntia ja testiradan kullekin luokka-asteelle. Pyöräilymerkin suorittamisen tavoitteena on parantaa lasten pyöräilytaitoja, kannustaa lapsia ja perheitä pyöräilemään sekä rohkaista perheitä ja opettajia innostamaan lapsia pyöräilemään koulu- ja harrastusmatkansa myös alimmilla luokilla. Hyödynnetään esimerkiksi [fiksustikouluun.fi](https://fiksustikouluun.fi) sivuston aineistoa.

Ojakkalan koulu toimii pilottikouluna, jossa kehitetään toimintamalli pyöräilymerkin suorittamiseen. Koulujen liikuntakoordinaattorit vastaavat jatkossa toimintamallin ohjeistamisesta ja jalkauttamisesta.

#### Toteutusaikataulu

Kevät 2024 alkaen, jatkuvaa toimintaa

#### Vastuutaho

Isoimpien koulujen liikuntakoordinaattorit sekä opettajat  
Yhteistyötahoja: Liikenneturva ja Pyöräilykuntien verkosto

Lähde: Pyöräilykuntien verkosto

### 14 Oppimisympäristöistä viestiminen kouluille ja oppilaitoksille

#### Toimenpiteen kuvaus

Oppilaitoksille ja eri ikäisille koululaisille suunnattuja aktiivisen liikkumiskasvatuksen tietopaketteja on useita. Fiksusti kouluun -ohjelma sekä Liikenneturvan [fillarilla.fi](https://fillarilla.fi) ovat hyviä esimerkkejä näistä.

Vihdin kunta valitsee virtuaalisen oppimisympäristön, jonka käyttöön ottoon kunnan kouluja ohjataan. Kunta järjestää koulujen rehtoreille ja opetushenkilökunnalle yhteistyössä pyöräilykuntien verkoston kanssa koulutustilaisuuden materiaalien käyttöönottoon.

#### Toteutusaikataulu

Syyskuu 2024 alkaen, jatkuvaa toimintaa

#### Vastuutaho

Kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmä  
Viestintä

Isoimpien koulujen liikuntakoordinaattorit sekä opettajat  
Yhteistyötahoja: Liikenneturva ja Pyöräilykuntien verkosto



## 5.2 Asenteet ja liikkumistottumukset

### 15 Vihdin kunnan avoimen sähköpyörälainaamon perustaminen

#### Toimenpiteen kuvaus



Kartoitetaan muissa kunnissa käytössä olleita sähköpyörälainaamojen toimintamalleja. Lainaamon tavoitteena on tarjota asukkaille mahdollisuus kokeilla sähköpyörän käyttöä omassa arjessa. Lainaamoon voidaan yhdistää myös erilaisia laatikko- ja tavarapyöriä. Toimintamallin luomisessa tulee huomioida pyörien turvallinen säilyttäminen, lainaamisen käytännöt sekä hankinta- ja huoltokustannukset.

Toimenpiteen tavoitteena on, että kunnalla on jatkossa lainattavia sähköpyöriä esimerkiksi Nummelan kirjastolla sekä Kirkonkylän museolla.

#### Toteutusaikataulu

Kartoitus 2025

#### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut

### 16 Kävelyn ja pyöräliikenteen teemareittien kartoittaminen ja opastus

#### Toimenpiteen kuvaus



Viedään tiedossa olevat reitit Vihdin kunnan karttapalveluun (ajetaan reiteille gps-jäljet). Mietitään kullekin reitille teemat kuten luontoreitti, kahvilareitti, tai rantareitti, joille määritetään värikoodit teemoittain. Vastaavaa väriä käytetään reittien viestinnässä ja sähköisessä aineistossa. Reitit merkitään maastoon värikoodien mukaisilla opasteilla (esimerkiksi valaisinpylväisiin kiinnitettävät värilliset merkinnät).

Ensimmäisiksi reiteiksi on tunnistettu mm. Enäjärven kierros, Reitti 2000 (Helsingin, Espoon, Vantaan ja Vihdin alueella) sekä Pisteenskaari - Vihdintie - Asematie kehäreitti erityisesti ikääntyneiden ulkoilutarpeisiin.

#### Toteutusaikataulu

Alkaen kevät 2024

Jatkuvaa toimintaa

#### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut

Viestintä

### 17 Työsuhdepyöräedun tarjoaminen kunnan työntekijöille

#### Toimenpiteen kuvaus



Työsuhdepyöräetu on työnantajalle edullinen ja tehokas tapa tukea työntekijöiden jaksamista ja edistää työntekijöiden terveyttä. Tarjoamalla työsuhdepyörä-etua työntekijöilleen, Vihdin kunta kannustaa omalla esimerkillään myös muita Vihdin työnantajia tarjoamaan työsuhde-etua.

Kartoitetaan työsuhdepyöräedun tarjoamista kunnan työntekijöille. Työsuhdepyöräetu kannattaa hankkia ulkopuoliselta palveluntarjoajalta. Kunnan tehtävänä on valmistella kilpailutus ja toteuttaa hankinta.

Lisätietoa työsuhdepyörästä voi lukea Pyöräliiton sivuilta: <https://pyoraliiitto.fi/pyorailysta/tyosuhdepyoraopas>

#### Toteutusaikataulu

Hankinnan kartoitus 2024

Hankinnan käynnistäminen 2024-2025

#### Vastuutaho

Henkilöstöpalvelut

Konsernihallinto

## 5.3 Resurssit

### 18 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ja suunnittelun resurssien lisääminen

#### Toimenpiteen kuvaus



Varataan kunnan vuotuisesta budjetista riittävät resurssit kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen. YK:n antama suositus on 20 % liikenneinvestointien budjetista, ECF:n suositus 15-25 e/asukas/vuosi. Vihdissä ECF:n suositus tarkoittaisi vähintään 440 000 e/vuosi osoittamista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen.

Tietotaidon lisäämiseksi ja kestävän liikkumisen ajankohtaisten asioiden päivittämiseksi, kunnan edustajia osallistuu alan seminaareihin, missä vaihdetaan kokemuksia ja verkostoidutaan alan muiden asiantuntijoiden kanssa. Tällaisia seminaareja ovat esimerkiksi VeloFinaland ja Liikenne- ja maankäyttöpäivät.

#### Toteutusaikataulu

Alkaen 2024

#### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut  
Konsernihallinto

ECF = European Cyclists' Federation

### 19 Avustusten hyödyntäminen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisessä

#### Toimenpiteen kuvaus



Haetaan aktiivisesti valtiolta avustuksia kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen Vihdissä. Avustusvaihtoehtoista kerrotaan organisaation sisäisissä viestintäkanavissa.

Mahdollisia avustuksia ovat ainakin Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien Liikkumisen ohjauksen valtionavustus ja Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus sekä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen kohdennettu Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus edellyttää Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (18/2020) mukaisten minimileveyksien noudattamista sekä laskentatietoa hakukohteen jalankulkija- ja pyöräilijämääristä.

#### Toteutusaikataulu

Jatkuvaa työtä

#### Vastuutaho

Infra- ja tukipalvelut  
Viestintä





## 6. Toimenpiteiden seuranta ja vaikutusten arviointi

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteutumista ja niiden vaikuttavuutta tulee seurata säännöllisesti. Toimenpiteiden toteutumisen seurannalla tarkoitetaan kunnan oman toiminnan seuranta, kun taas vaikuttavuuden seurannalla viitataan toimenpiteiden vaikutuksiin suhteessa ohjelmassa asetettuihin tavoitteisiin.

Seurantaan perustuva tieto lisää ymmärrystä kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä, auttaa perustelemaan seuraavien toimenpiteiden tarpeellisuutta, sekä helpottaa saamaan niiden suunnittelulle ja toteutukselle tukea ja rahoitusta. Tieto kävelyn ja pyöräliikenteen määrästä on myös edellytys muun muassa valtion investointituen hakemiselle.

Yhtenä tärkeänä toimenpiteenä on käynnistää säännöllinen kävelyn ja pyöräliikenteen määrien seuranta. Automaattilaskimista saatavan datan lisäksi suositellaan vähintään kerran vuodessa tehtäviä käsin laskentoja käyttäjämäärien seuraamiseksi. Automaattinen laskin mahdollistaa viikonpäivä-, vuosi ja säävaihtelun huomioon ottamisen käsin laskentojen tuloksissa. Seurannan käynnistämiseksi voidaan suorittaa käsinlaskentaa myös niissä sijainneissa, joihin on jatkossa ehdotettu automaattilaskimia.

Kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpideohjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seurannasta vastaa Vihdin kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmä. Tulokset koostetaan yhteen ja niistä raportoidaan vuosittain ohjausryhmän kokouksen yhteydessä. Tulokset viedään tiedoksi myös lautakuntaan. Toimenpiteiden seurantaan on jatkossa hyvä laatia tarkempi seurantasuunnitelma, johon määritetään seurattavat mittarit ja niiden tavoitearvot pohjautuen vieressä esitettyihin suosituksiin.

Vihdin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma suositellaan päivitettäväksi noin viiden vuoden päästä.

Toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioimiseksi Vihdissä suositellaan seurattavan ainakin seuraavia asioita:

- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä, vuosittaiset laskennat
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen vuosittain investoitu euromäärä (€/asukas)
- Vuosittain toteutettujen/kunnostettujen jalankulku- ja pyöräteiden pituus (km)
- Asukkaiden tyytyväisyys kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin, toteutetaan vuosittain tai kahden vuoden välein tyytyväisyyskysely
- Vuosittain toteutetut kampanjat ja tempaukset sekä niiden näkyvyys (kävijämäärät, tiedotteiden lukijamäärät)

Seurattavat asiat määritellään tarkemmin kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmässä, joiden pohjalta laaditaan yksinkertainen mittaristotaulukko, jonne tietoja pystytään koostamaan helposti seurattavaan ja raportoitavaan muotoon.

Tärkeä osa kävelyn ja pyöräliikenteen seuranta on tuloksista viestiminen sekä päättäjille että kuntalaisille.



V/HT\