

LOHJA
Järvikaupunki

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma



Sisällysluettelo

1. Johdanto

2. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila

2.1 Maankäyttö ja sen kehittyminen

2.2 Kävelyn ja pyöräilyn nykytila Lohjalla

2.3 Yhteenveto asukkaiden ja asiantuntijoiden kanssa tehdystä vuorovaikutuksesta

3. Visio ja tavoitteet

4. Pyöräilyn tavoiteverkko, kävelypainotteiset alueet sekä koulut kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen erityiskohteena

4.1 Aineisto ja metodit

4.2 Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon kuvaus

4.3 Aluekohtaiset karttaesitykset

5. Kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteet

5.1 Jalankulku ja pyöräiliikenne – kaksi toisistaan eroavaa kulkumuotoa

5.2 Pyöräilyn tavoiteverkon kehittämisen kriteerit

5.3 Kävelypainotteisten alueiden suunnittelu ja esteettömyyden huomiointi

5.4 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

5.5 Ohjeet kestävästä liikkumisesta huomioimiseen kaavoituksessa

6. Toimenpideohjelma

Liitteet

Asukaskyselyn tulokset

Koululaistapaamisten yhteenveto

Yhteenveto viranhaltijoiden haastatteluista

1. Johdanto



Työn tausta

Työn taustalla on Lohjan kehitys hiilineutraaliksi ja entistä kestävämmäksi kaupungiksi. Tätä edistetään Hinku 2.0-toimenpideohjelman toimintasuunnitelmalla, jonka avulla toteutetaan valittujen painopisteiden tavoitteita. Myös Lohjan kaupungin strategian tavoitteet tukevat kävelyn ja pyöräilyn edistämistä

Lohjan kaupunki valmistelee Y9 Taajamaosayleiskaavan päivitystä. Tässä nauhataajamaa koskevassa uudessa kaavassa on asetettu tavoitteiksi mm. täydentyvä asuminen ja kestävä liikkuminen. Kaavassa varaudutaan myös länsiradan liikennöinnin aloittamiseen. Osana kaavan päivitystyötä laadittiin selvitys joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen tavoiteverkoista, jotka toimivat lähtökohtana tässä työssä tehdyille pyöräliikenteen tarkemman tason tavoiteverkon määrittämiselle.

Lohjalle on laadittu vuonna 2019 pyöräilyn edistämishjelma "Lohjasta Suomen paras pyöräilykaupunki", mutta siinä esitettyjen toimenpiteiden toimeenpano ei ole toteutunut riittävällä tasolla ja toimenpiteiden laatustandardeissa on havaittu päivitystarpeita.

Lohjan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalle on asetettu tavoitevuodeksi 2050. Työssä on laadittu suunnitteluohjeet tukemaan pitkän aikavälin kehittämistyötä sekä nostettu esiin konkreettiset toimenpiteet vastuutahoineen lähivuosille.

Työvaiheet

Nykytila-analyysin osana koottiin monia keskeisiä tietoja kuten jalankulku- ja pyöräliikenteen verkko, liikenneturvallisuuteen liittyviä tietoja sekä maankäytön suunnittelun mukainen keskusluokittelu.

Nykytilakartoitukseen kuului asukaskysely, viranomaishaastattelut ja koululaisten näkemysten kartoittaminen. Lisäksi nykytilakartoituksen osana konsultti ja osa ohjausryhmän edustajista tekivät maastokäynnin keskeisimpiin kävelyn ja pyöräilyn edistämiskohteisiin. Maastokäynti kohteet valittiin asukaskyselystä ja viranomaishaastatteluista saatujen huomioiden pohjalta ja hyväksyttiin ohjausryhmässä. Keskeiseksi kohteeksi nousi kaupungin keskusta, mutta maastokäynnillä tarkasteltiin myös laajemmalti nauhataajaman olosuhteita.

Työn aikana järjestettiin tavoite- ja toimenpidetyöpaja, joihin kutsuttiin laajasti eri hallintokuntien edustajia sekä tärkeimpien sidosryhmien edustajia. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana 4 kertaa. Valmis edistämishjelma käsitellään kaupunkikehityslautakunnassa.

Työssä laadittiin vuorovaikutteisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämisen visio ja tavoitteet. Työssä tarkennettiin pyöräilyn tavoiteverkkoa sekä määriteltiin kävelypainotteiset alueet ja merkittäviä kävely-yhteyksiä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteet määritettiin vuorovaikutteisesti. Kullekin toimenpiteelle määritettiin tavoiteltu toteuttamisaikataulu ja vastuutaho.



Hankkeen ohjaus ja organisointi

Työn tilaajana toimi Lohjan kaupunki. Työlle saatiin Traficomin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman laadintaan tarkoitettua vuoden 2025 liikkumisen ohjauksen valtionavustusta.

Työn konsulttina toimi Sitowise Oy. Konsultin projektipäällikkönä toimi Milla Talja ja projektipäällikön varahenkilönä Annika Örnmark, suunnittelijoina Miro Mujunen ja Venla Salomaa sekä laadunvarmistajana Kirsi Rantama.

Hankkeen ohjausryhmään kuuluivat seuraavat henkilöt:

Tiitus Kuisma, yleiskaavasunnittelija, Lohjan kaupunki, pj.

Meeri Hartonen, vastuullisuus- ja ilmastoasiantuntija, Lohjan kaupunki

Elisa Jalasjoki, viestintäkoordinaattori, Lohjan kaupunki

Esa Rantala, kaupunkitekniikan suunnittelija, Lohjan kaupunki

Seppo Lötjönen, kaupunkitekniikkapäällikkö, Lohjan kaupunki

Juha Koivuporras, sivistyksen hankekoordinaattori, Lohjan kaupunki

Kaisa Leppikangas, yleiskaavoittaja, Lohjan kaupunki

Iris Jägel-Balcan, kaavoitusarkkitehti, Lohjan kaupunki

Santtu Hägg, liikuntapaikkapäällikkö, Lohjan kaupunki

Juha Korhonen, erityisasiantuntija, Traficom

Marsa Valtonen, vammaisneuvoston puheenjohtaja

Herkko Jokela, liikennejärjestelmäasiantuntija, Uudenmaan ELY-keskus

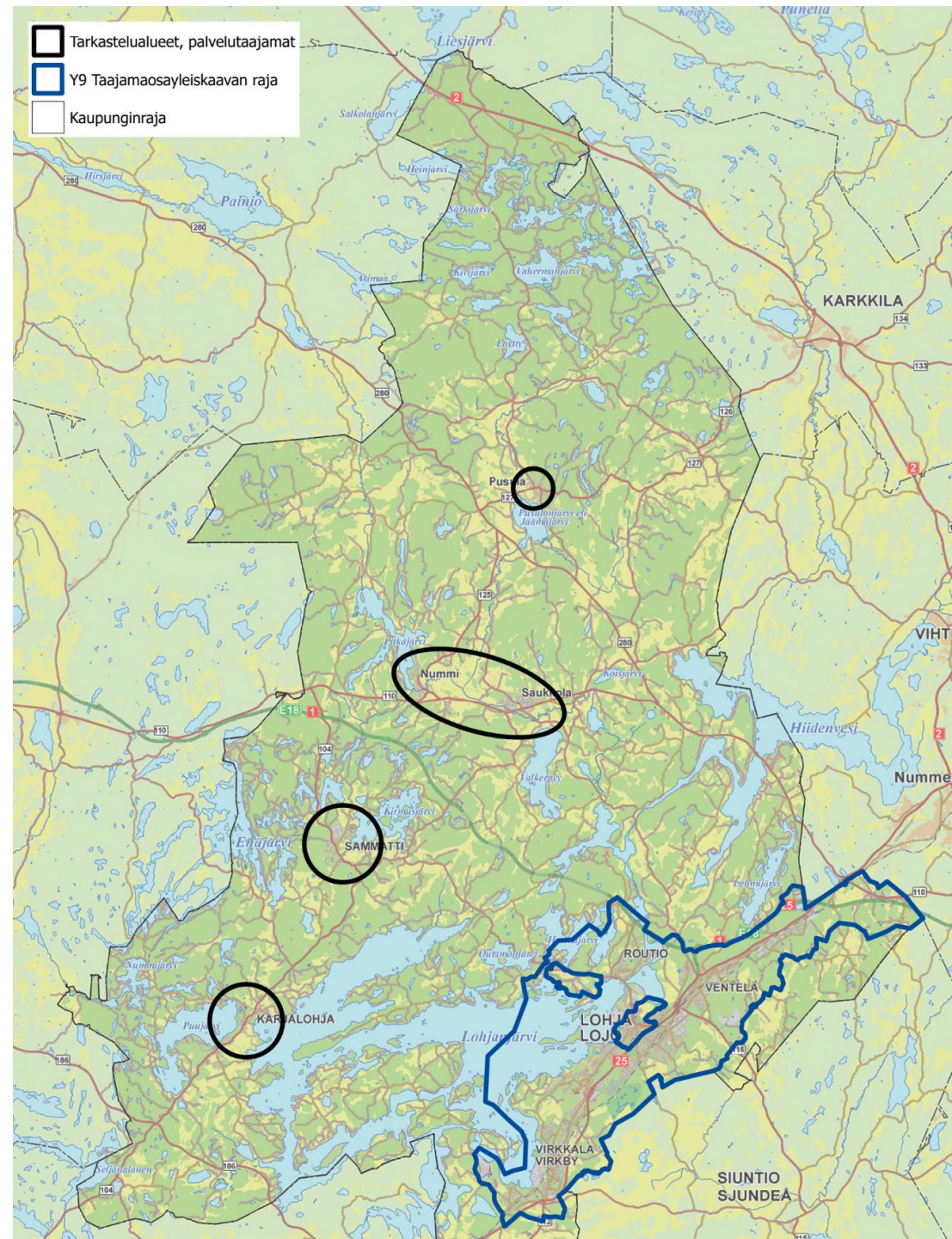
Työn painopisteet

Edistämishjelma kattaa kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden, sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamisen koko kunnan alueella, mutta työn painopiste on selkeästi Lohjan nauhataajaman ja palvelutaajamien alueilla.

Työ keskittyy erityisesti arkiliikkumiseen Lohjan nauhataajamassa sekä palvelutaajamien sisällä. Lohjan nauhataajama ulottuu Kirkniemestä Nummenkylään, Lohjansolmuun, Karnaisiin ja Paloniemeen. Palvelutaajamia ovat Karjalohjan, Sammatin, Nummi-Saukkolan ja Pusulan taajamat.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittämisessä on otettu huomioon arkiliikkumisen kannalta tärkeät kohteet ja niiden väliset yhteydet. Kohteita ovat muun muassa työpaikka- ja palvelualueet, liikenteen solmukohtat ja keskeiset harrastuspaikat ja asuinalueet.

Työn ulkopuolelle on jätetty virkistys- ja pyörämatkailureitit.



Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt

Arkiliikunnan lisääntymisellä on merkittäviä terveysvaikutuksia hyvinvointiin ja fyysiseen toimintakykyyn.

Keskustojen elinvoimaisuus ja viihtyisyys lisääntyvät; lähes jokainen matka alkaa ja päättyy kävelen.

Tiiviissä keskustaympäristössä ja johdonmukaisessa kaupunkirakenteessa on hyvät edellytykset liikkua jalan ja pyörällä.

Yhdenvertaisuus ja tasa-arvo lisääntyvät kun lasten, vanhusten ja autottomien talouksien mahdollisuudet itsenäiseen liikkumiseen kasvavat olosuhteiden kehittämisen myötä.

Kun kävelyn ja pyöräilyn edistämisellä saadaan vähennettyä moottoriajoneuvoliikennettä, päästöt vähenevät ja ilmanlaatu paranee:

- Ilmastonmuutoksen hillintä: Liikenteen päästöjen osuus noin 30 % alueen kasvihuonekaasupäästöistä. Näistä valtaosa syntyy tieliikenteestä.
- Lähipäästöjen (mm. NO_x, rengas- , jarru- ja katupöly) väheneminen
- Tieliikenteen melun väheneminen.



Koululaisten ajatuksia – Miksi kävellään ja pyöräillään?

- saa liikuntaa ja kunto kohoaa
- se virkistää (saa raitista ilmaa, herättää)
- pääsee kaverin kanssa kulkemaan
- parantaa mielialaa
- polkupyörällä pääsee nopeasti
- se on päästötöntä
- se on joustavampi ja kätevämpi tapa liikkua
- se säästää rahaa
- se on ilmastoystävällistä
- se on turvallista.

Nämä nousivat esiin koululaistapaamisissa Ojaniitussa, Sammatissa ja Laurentius-koulussa.



Rajapinnat YK:n kestävä kehityksen tavoiteohjelmaan

YK:n kestävä kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestäväan kehitykseen, jossa huomioidaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti. Kestävä kehitys tarkoittaa sellaista kehitystä, jolla turvataan nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet. Hankkeen omat tavoitteet pyrkivät vastaamaan ainakin seuraaviin YK:n tavoiteohjelman kohtiin:



Tuetaan kestäväää kaupungistumista edistämällä mahdollisuuksia kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksien kasvattamiseen. Parannetaan rakennetun kävely- ja pyöräily-ympäristön houkuttelevuutta ja laatua.



Edistetään mahdollisuuksia autottomaan elämäntapaan Suunnitellaan toimia melu-, värinä-, pakokaasu- tai pölyhaittojen vähentämiseksi



Vaikutetaan ihmisten asenteisiin valita päästöjen kannalta edullisia kulkutapoja. Edistetään päästöttömien kulkumuotojen käyttöä.



Tuetaan heikommassa asemassa olevien mahdollisuuksia liikkua Vähennetään liikenneköyhyyttä Edistetään esteettömän ympäristön toteutumista ja palveluiden saavutettavuutta.

2. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila



2.1 Maankäyttö ja sen kehittyminen



Asukkaat ja loma-asukkaat

Lohjalla on hiukan yli 45 000 asukasta (Tilastokeskus 2025 ennakkotieto)

- 70 % lohjalaisista asuu nauhataajamassa tai sen liepeillä
- 10 % lohjalaisista asuu palvelutaajamissa ja niiden lähialueilla
- 15 % lohjalaisista asuu maaseutumaisilla alueilla

Väestö eri alueilla 31.12.2019	asukasta	*)%
Nauhataajama lievealueineen	31709	70
Palvelutaajamat lähialueineen	4354	10
Maaseutumaiset alueet yhteensä	7432	16
Muut alueet	1881	4

*) %-luku tarkoittaa osuutta koko (asunto)väestöstä

Palvelutaajamat lähialueineen	asukasta	*)%
Nummi-Saukkola lähialueineen	1594	37
Pusula lähialueineen	946	22
Sammatti lähialueineen	1124	26
Karjalohja lähialueineen	690	16

*) %-luku tarkoittaa osuutta palvelutaajamien väestöstä yhteensä

Vuonna 2018 Lohjalla oli kesämökkejä 8 516 kpl. Ulkopaikkakuntalaisten omistuksessa näistä oli 6813 loma-asuntoa.

Maankäytön rakenne 2022–2052

Lohjan kaupungin maankäytön rakennemalli kuvaa Lohjan maankäytön tavoitetilaa ja kehitystä vuosina 2022-2052. Suurimmat muutokset Maankäytön rakenteessa koskevat ns. Tunnin junan raideyhteyden toteutumista, uutta Lohjansolmun asemanseutua, nauhataajamaa, nauhataajaman läheistä maaseutua ja ekologista verkostoa. Lohjansolmun uusi asemanseutu on yhdistetty osaksi nauhataajamaa ja nauhataajamalle on muodostettu erikseen ydinalue ja reuna-alue.

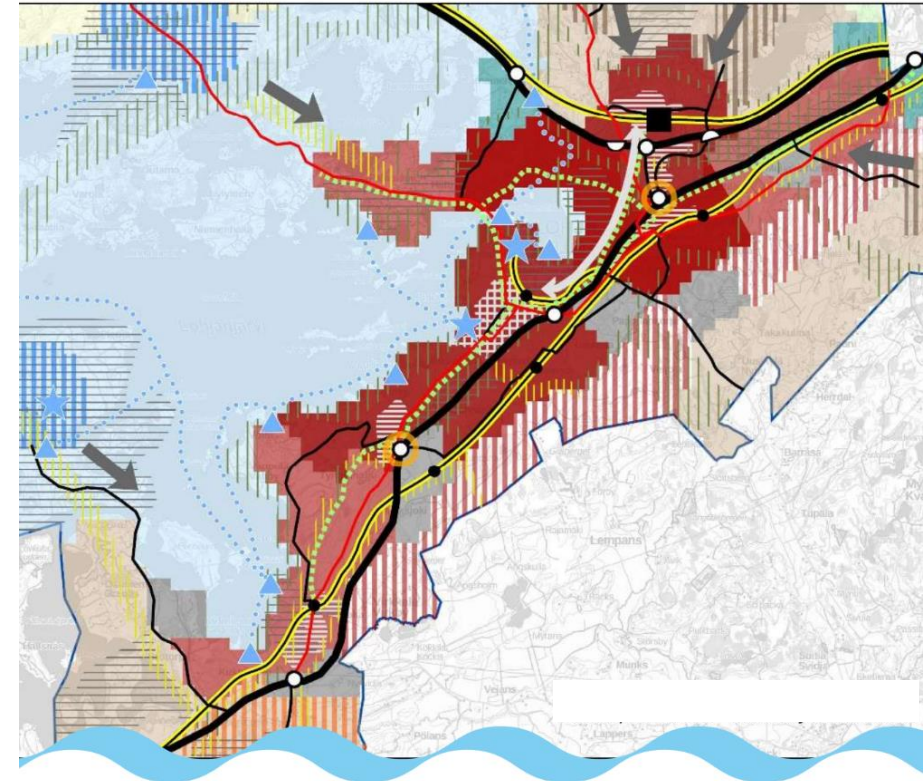
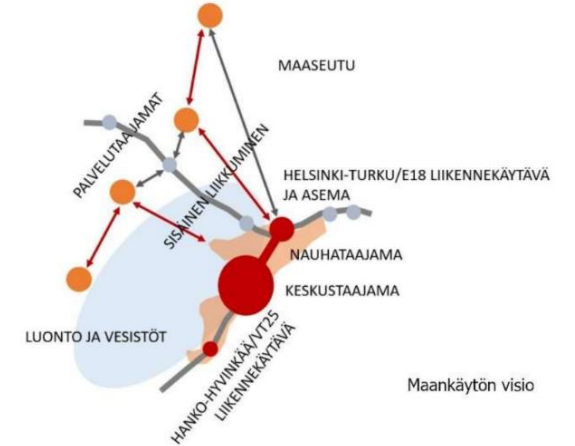
Rakenne perustuu Lohjan maankäytön visioon:

1. Kaupunki on saavutettavissa Helsinki-Turku nopean raideyhteyden sekä taajamaliikenteen aseman kautta.
2. E18 ja Vt25 liikennekäytävät yhdistävät Lohjan valtakunnalliseen verkkoon ja muuhun maakuntaan.
3. Keskustaajama ja asemanseutu kasvavat, tiivistyvät ja lähentyvät ja niiden välillä on helppo ja nopea liikkua.
4. Nauhataajama täydentyy ja sen alakeskukset kehittyvät.
5. Palvelutaajamat varmistavat hyvin ja tasapuolisesti saavutettavat lähipalvelut.
6. Joustavasti toimiva sisäinen liikenne mahdollistaa sujuvan arjen.
7. Elävän maaseudun identiteetti säilyy.
8. Luonto ja vesistöt ovat keskeinen osa viihtyisää ja kestävää ympäristöä kaikilla alueilla.

LOHJA
Järvikaupunki

LOHJA - MAANKÄYTÖN RAKENNE 2022 - 2052

karttaosa 9.3.2022



Y9 Taajamaosayleiskaavan päivitys

Taajamaosayleiskaavalla suunnitellaan Lohjan nauhataajaman maankäyttöä noin vuoteen 2050 saakka. Työn lähtökohtina ovat ilmastonmuutoksen hillintä, luonto- ja virkistysarvojen turvaaminen ja Lohjan nauhataajaman, keskustan ja Lohjansolmun alakeskuksen muodostuminen yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Taajamaosayleiskaavan tavoitteet perustuvat kaupunkistrategiaan 2023-2030.

Päätavoitteet: täydentävä asuminen, kestävä liikkuminen, tasapainoinen kaupan kehitys ja tulevaisuuden työpaikka-alueet.

Pääteemojen lisäksi päivittämissä on neljä läpileikkaavaa kokonaisuutta: monimuotoinen luonto, kaavan taloudellisuus, kestävä energiantuotanto ja palveluverkon tukeminen.

Kaavan tavoitteet hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 11.4.2023, jonka jälkeen tavoitteita ei ole muutettu.



Kestävä liikkuminen Y9 Taajamaosayleiskaavan päivityksessä

Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa

Tavoitteena on tukea kaavaratkaisulla joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämistä. Tulevaisuudessa tavoitteena on mahdollistaa sujuva, yhden auton arki. Kaavassa osoitetaan joukkoliikenneyhteydet sekä pyöräilyn runkoreitit. Yhteydet ja reitit yhteensovitetään asumisen ja palvelujen kanssa.

Lohjansolmu kytkeytyy osaksi taajamaa

Lohjan kaupunki on osa Espoo-Salo -oikoratahanketta. Espoo-Salo -oikoradan linjaus sijoittuu Uudellamaalla Espoon kaupungin, Kirkkonummen kunnan, Vihdin kunnan, Lohjan kaupungin sekä Varsinais-Suomessa Salon kaupungin alueille. Uusi asemanseutu eli Lohjansolmun alakeskus on tavoitteena on kytkeä luontevaksi osaksi Lohjan nauhataajamaa ja kehittää Lohjan keskustan ja Lohjansolmun välisiä liikenneyhteyksiä.

2.2 Kävelyn ja pyöräilyn nykytila



Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus Lohjalla

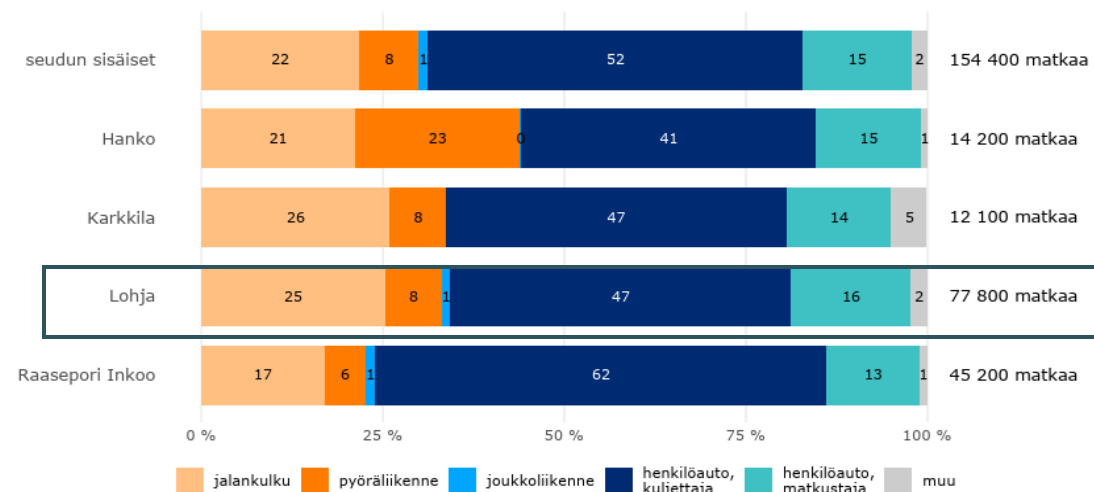
Lohjan kaupungin sisäisistä matkoista vuonna 2021 tehtiin 25 % jalan ja 8 % pyörällä.

Henkilöliikennetutkimuksen (HLT) mukaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat vuosien 2016 ja 2021 välillä kasvaneet Lohjan sisäisillä matkoilla hiukan

- Jalankulun kulkutapaosuus (HLT) vuonna 2016 oli 22 % ja vuonna 2021 se oli 25 %.
- Pyöräilyn kulkutapaosuus (HLT) vuonna 2016 oli 6 % ja vuonna 2021 se oli 8 %.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus alueiden sisäisillä matkoilla on Lohjalla suurempi kuin Raaseporin ja Inkoon alueella, mutta huomattavasti pienempi kuin Hangossa, jossa pyöräilyn kulkutapaosuus on peräti 23 % alueiden sisäisistä matkoista.

Alueiden sisäisten matkojen kulkutapaosuudet ja vuosittaiset matkamäärät

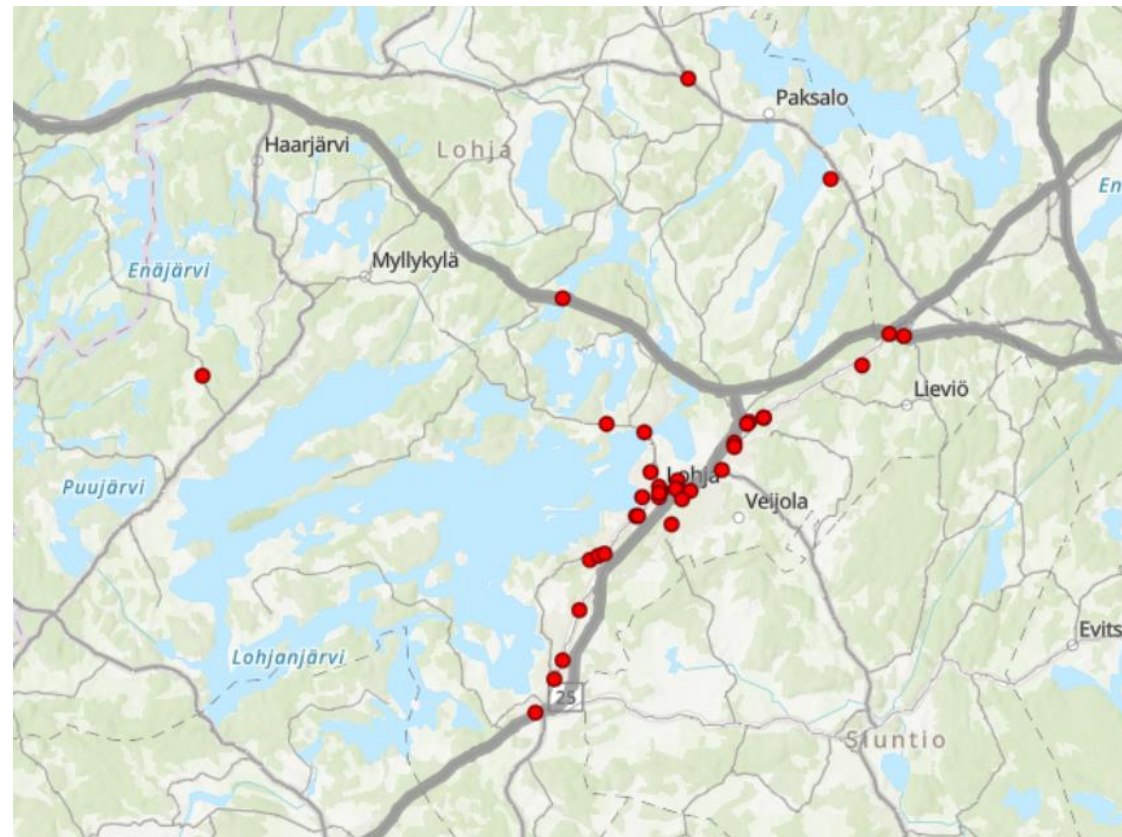


Lohjan sisäisten matkojen kulkutapaosuudet ja vuosittaiset matkamäärät, HLT 2021.

Liikenneturvallisuus

Vuosina 2020 —2024 tapahtui poliisin tietokannan mukaan 37 henkilövahinkoihin johtanutta jalankulkija tai pyöräilijäonnettomuutta Lohjan kaupungin alueella. Jalankulku ja polkupyöräonnettomuuksista vain pieni osuus päättyi poliisin tilastoihin. Onnettomuuksien sijainnit on esitetty viereisessä kuvassa.

Lohjan kaupungin viimeisin liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuoden 2016 lopussa ja päivitystyö on ajankohtainen lähitulevaisuudessa. Lohjan kaupungissa on laadittu analyysi vaarallista kouluteistä ja koulujen saavutettavuudesta. Lisäksi maanteiden lähetyvillä olevien koulujen turvallisuutta on tarkasteltu Uudenmaan ELY-keskuksen kouluselvityksessä.



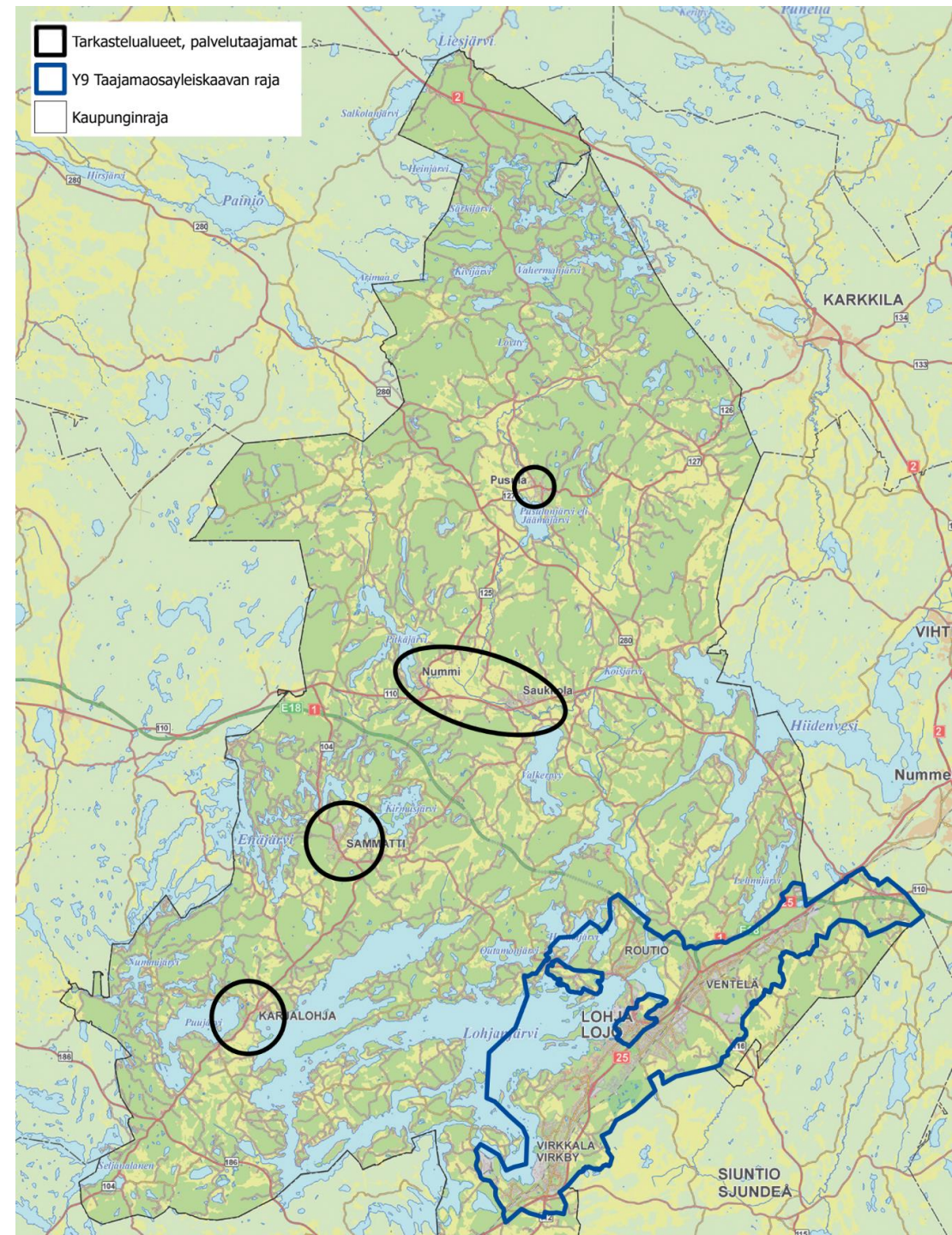
Nykyinen yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien verkosto

Nykyinen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätieverkosto levittäytyy suurelle osaa nauhataajaman aluetta. Lisäksi palvelutaajamien keskustoissa on yhdistettyä jalkakäytävä ja pyörätieverkostoa. Viereisessä kuvassa on esitetty sinisellä rajauksella nauhataajaman alueet sekä mustalla rajauksella palvelutaajamat. Näillä alueilla on tällä hetkellä olemassa yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Seuraavilla dioilla on esitelty nykyinen yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien verkosto tarkemmin.

Pyöräily ei kuitenkaan Lohjan kaupungissa rajoitu ainoastaan yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien verkostolle. Lohjalla pyöräillään laajasti muun muassa maanteitä hyödyntäen.

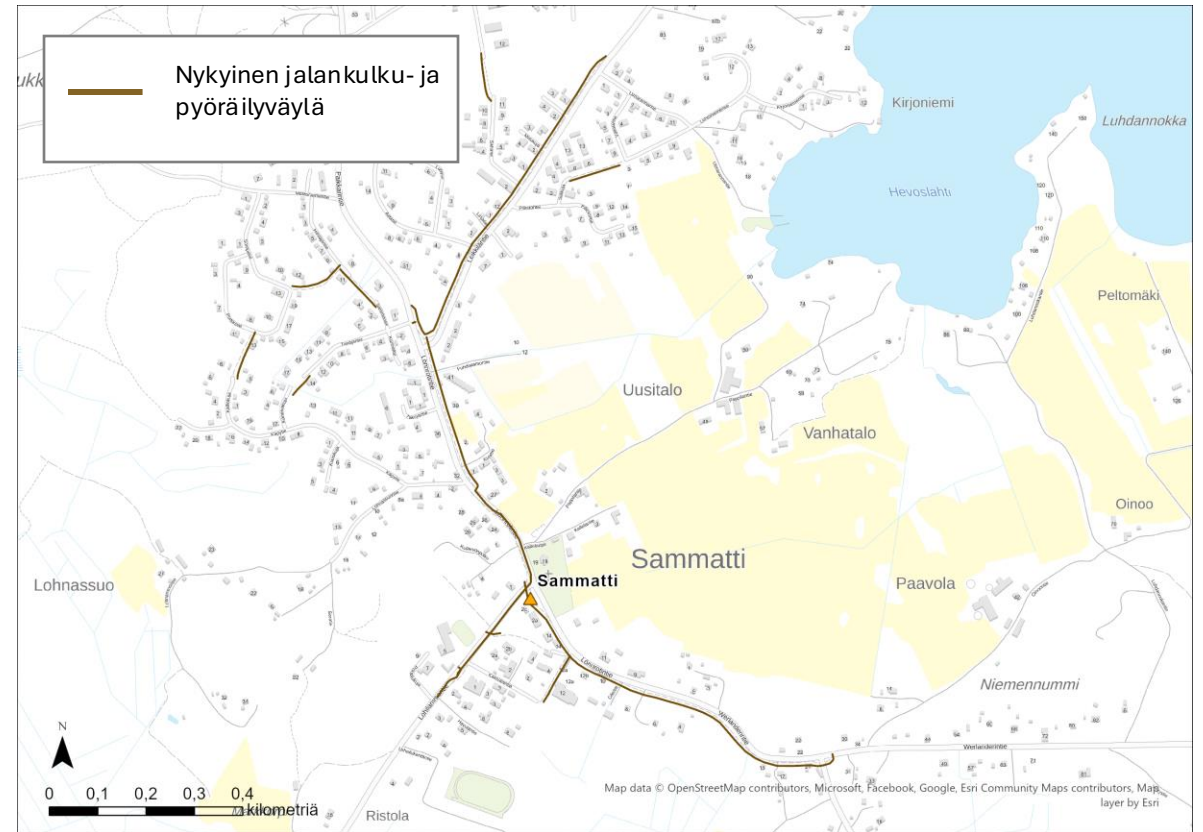
Lisäksi Lohjan kaupungissa on paljon virkistysreittejä, jotka on jätetty tämän tarkastelun ulkopuolelle.

LOHJA
Järvikaupunki



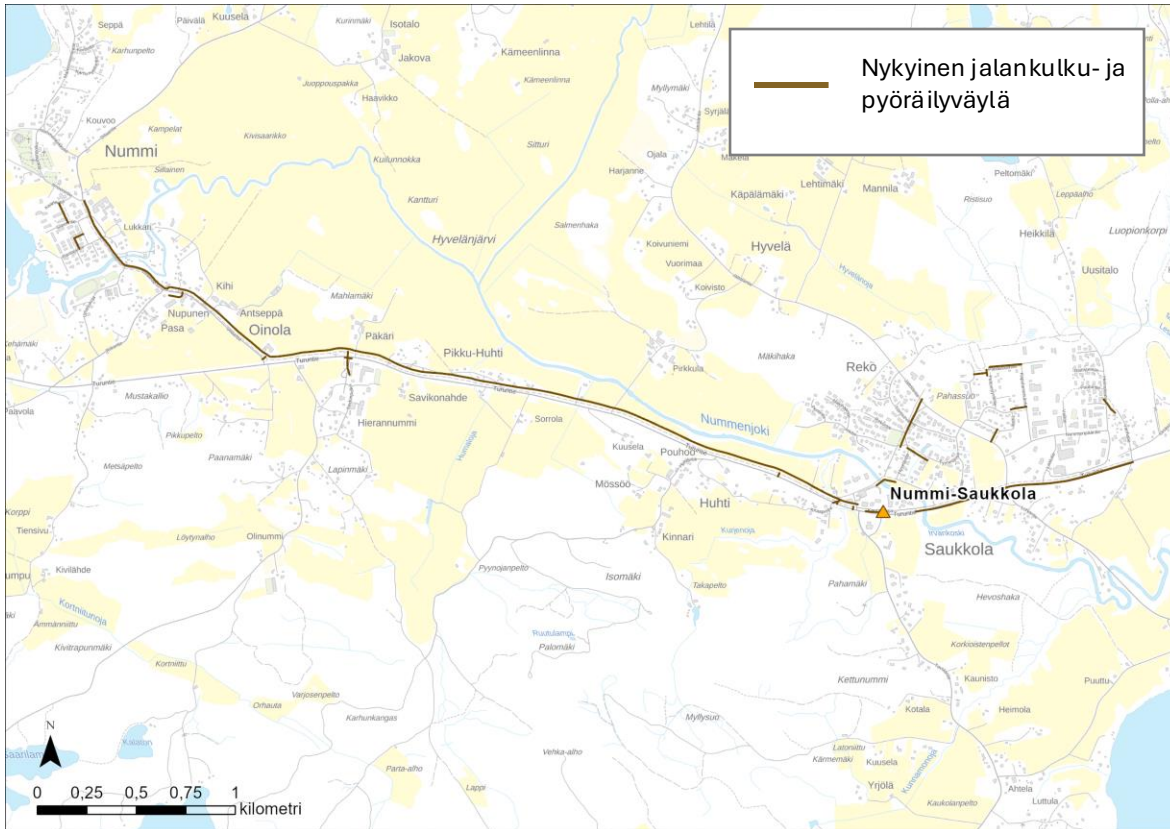
Karjalohja ja Sammatti

Karjalohjan ja Sammatin palvelutaajamissa yhdistetty jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto kattaa taajaman keskustassa olevat keskeisimmät palvelukohteet.



Nummi-Saukkola ja Pusula

Nummi-Saukkolan ja Pusulan palvelutaajamissa yhdistetty jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto kattaa taajaman keskustassa olevat keskeisimmät palvelukohteet.



Olemassa olevat suunnitelmat ja keskeiset huomioitavat asiat keskustan kehittämisessä

Keskustan tärkeimmillä kaduilla Laurinkadulla ja Kauppakadulla ei tällä hetkellä ole koko matkalla pyörätietä. Tällä hetkellä reiteillä pyöräillään paljon jalkakäytävällä, sillä liikenne on sen verran vilkasta, että monikaan ei uskalla pyöräillä ns. oikealla paikalla eli ajoradalla. Näille kaduille saatiin asukaskyselyssä myös paljon palautetta tilanpuutteesta kävellä tai pyöräillä.

Keskustan osalta Kauppakadulle on jo laadittu katusuunnitelmaluonnos, jossa on esitetty mm. nykyisen pyörätien jatkamista pohjoisesta etelään. Kauppakadun rannan puoleisella reunalla terrassien ja invapaikkojen sijoittelu aiheuttaa haasteita kävelyn sujuvuuteen. Tälle puolelle suunnitellaan jalkakäytävän levennystä.

Laurinkadun osalta keskusteltiin siitä, ollaanko Laurinkatu muuttamassa voimassa olevan kaavan mukaisesti kävelykaduksi. Tämä linjataan meneillään olevassa keskustavisiotyössä. Maastokäynnillä tarkasteltiin, miten myös Laurinkadulle voitaisiin toteuttaa pyörätie. Todettiin, että mahdollinen uusi pyörätie kannattaisi toteuttaa Laurinkadun rannan puoleiselle reunalle nykyisten pysäköintipaikkojen tilalle. Pyörätie on toteutettu myös jo Prisman kohdalle, joten se olisi selkeä jatkumo reitille.

Sibeliuksenkatu on vilkas koulureitti ja sen kehittämisestä on tullut rehtoreilta palautetta. Reittiä tarkasteltiin maastokäynnillä ja todettiin, että kävelijöitä ja pyöräilijöitä on reitillä todella paljon. Jalkakäytävää käyttävät myös pyöräilijät.

Myös Koulukadulle on laadittu suunnitelma jalankulun ja pyöräilyn erottelemiseksi.



2.3 Yhteenveto asukkaiden ja asiantuntijoiden kanssa tehdystä vuorovaikutuksesta



Asukaskysely

Asukaiden mielipiteiden kartoittamista varten työssä toteutettiin asukaskysely. Asukaskyselyllä kartoitettiin muun muassa:

- Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä valintatekijöitä ja tärkeimmäksi koettuja kehittämisen toimenpiteitä
- Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuteen, sujuvuuteen ja saavutettavuuteen liittyvät haasteet/kehityskohteet sekä lempireittejä.
- Pyöräpysäköintitarpeita.

Lohjan kävelyä ja pyöräilyä koskeva nettipohjainen karttakysely oli vastattavissa touko-kesäkuun aikana 2025.

Kyselyyn vastasi yhteensä 541 henkilöä

Lähes puolet vastaajista kuului 40-60-vuotiaiden ikäluokkaan, lähes 28 % vastaajista oli yli 60-vuotiaita, 19 % 26-40-vuotiaita ja alle 25-vuotiaita oli vastaajista alle 5 %.

Yli 90 % vastaajista kertoi omistavansa toimivan pyörän, mutta vain 49 % kertoi pyöräilevänsä vähintään kerran viikossa.

Suosituin kulkumuoto oli kävely, jota 58 % vastaajista kertoi harjoittavansa päivittäin ja 91 % vastaajista vähintään kerran viikossa.

Toivotuimmat kävelyn toimenpiteet

1. Turvallisemmat kävelytiet (esim. oma tila kävelijöille)
2. Paremmiin hoidetut kävelytiet talvella (ettei ole liukasta)
3. Enemmän katuvaloja

Toivotuimmat pyöräilyn toimenpiteet

1. Lisää pyöräteitä
2. Turvallisemmat reitit
3. Talvella parempi kunnossapito (ettei pyörätiellä ole liukasta tai loskaa)

Koululaistapaamiset

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa toteutetuilla koululaistapaamisilla jatkettiin Lohjan taajamaosayleiskaavan päivityksessä aloitettua kouluysteistyötä. Yhteistyössä oppilaat toimivat lähiympäristönsä asiantuntijoina tuoden esiin lasten ja nuorten näkökulmia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Koululaistapaamiset suunniteltiin ja toteutettiin kaupungin asiantuntijoiden toimesta. Ne tehtiin seuraavilla kouluilla:

- Ojaniitun koulu, 6. luokka, vierailuajankohta 2.9.2025
- Sammatin koulu, 5. luokka, vierailuajankohta 30.9.2025
- Laurentius-koulu, yläkoulun oppilaskunnan hallitus, vierailuajankohta 8.10.2025

Lasten ja nuorten ehdotukset kävely- ja pyöräily-ystävällisen kouluympäristön kehittämiseksi:

- kävely- ja pyöräteiden lisääminen
- autoliikenteen hidastaminen
- talvikunnossapidon parantaminen
- pyöräpysäköinnin lisääminen
- suojateiden lisääminen
- valaistuksen parantaminen
- pyöräkatosten ja runkolukittavien pyörätelineiden lisääminen kouluilla
- teiden ylläpidon parantaminen sekä turvallisten ylitysten parantaminen

Viranhaltijoiden haastattelut

Viranhaltijoiden haastattelujen avulla kerättiin Lohjan kaupungin eri organisaatioiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilasta, haasteista ja kehittämiskohteista Lohjalla sekä pyrittiin tunnistamaan mahdollisia suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä (muun muassa maankäytön muutokset). Haastatteluissa paneuduttiin myös siihen, miksei aiemmin laadittu pyöräliikenteen edistämishjelma ole jalkautunut käytäntöön.

Työn aikana haastateltuja viranhaltijatahoja olivat Lohjan kaupungin yleiskaavoitus, keskustavisiotiimi, kaupunkitekniikka, perusopetus ja liikuntakeskus.

Haastattelussa nousseet keskeisimmät kehittämistarpeet:

- Tarve huomioida vahvemmin kävelyn ja pyöräilyn tarpeet suunnittelussa ennakoivasti
- Käytäntöjen ja rakenteiden kehittäminen
- Odotukset uudelle edistämishjelmalle
- Poliittinen sitoutuminen ja asennemuutoksen tukeminen tärkeää



3. Visio ja tavoitteet



Vision ja tavoitteiden määrittäminen

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteita työstettiin hankkeen tavoitetyöpajassa ja ne hyväksyttiin hankkeen ohjausryhmässä. Visio kiteytettiin keskeisimmiksi nousseista tavoitteista ja hyväksyttiin hankkeen ohjausryhmässä.

Lohjan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen visio:

”Turvalliset reitit ja elävät kadut: kaupunki, koulut, perheet ja yhteisöt rakentamassa yhdessä kestävään liikkumiseen tukeutuvaa arkea”

Tavoitteet

Ylätavoitteet

Palveluiden ja asuinalueiden saavutettavuutta kävellen ja pyörällä kehitetään ja mahdollisuuksista viestitään

Kestävien kulkutapojen osuus Lohjan kaupungin sisäisillä matkoilla on 50 % vuonna 2050

Toimenpiteisiin ohjaavat tavoitteet

1. Kestävän liikkumisen kasvatus on vahvasti osana koulujen opetusta sekä asukkaille suunnattua toimintaa
2. Kaupungin liikenneinvestoinneissa ja ylläpidossa vähintään 20 % budjetoidaan pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun (YK:n suosituksen mukaisesti).
 - Toteutetaan laadukas ja turvallinen kävelyn ja pyöräilyn runkoverkko nauhataajamaan ja palvelutaajamiin
 - Parannetaan kävelyn sujuvuutta ja esteettömyyttä erityisesti kävelypainotteisilla alueilla ja esteettömyyden laatualueilla
 - Parannetaan koulujen lähiympäristöjen turvallisuutta
 - Kehitetään pyöräpysäköintiä
 - Tavoiteverkon reitit opastetaan
3. Kävely- ja pyöräteiden talvikunnossapitoa priorisoidaan ja vaaditun laadun toteutumista seurataan
4. Suunnittelu- ja palautekäytäntöjä kehitetään.
5. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen koordinaatiota ja läpileikkaavuutta kehitetään

**4. Pyöräilyn tavoiteverkko,
kävelypainotteiset alueet sekä
koulut kävelyn ja pyöräilyn
kehittämisen erityiskohteena**



4.1 Aineisto ja metodit



Pyöräilyn tavoiteverkko nauhataajamassa

Tässä työssä on nauhataajaman osalta täydennetty aikaisemmin Y9 Taajamaosayleiskaavan päivityksen yhteydessä määriteltyä pyöräilyn laatukäytävistä koostuvaa tavoiteverkkoa. Kaavatyön osana tavoiteverkon määrittelyssä on osoitettu pyöräilyn keskeiset reitit nauhataajaman läpi yhdistäen merkittävimmät asumisen, työpaikka-alueiden ja kaupan keskittymät. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatimisen yhteydessä nauhataajaman tavoiteverkkoa on täydennetty muun muassa asukaskyselystä kerättyjen lempireittejä ja yhteyspuutteita kuvaavien tietojen avulla. Asukaskyselyssä yhdeksi suosituimmista reiteistä nousi keskustan rantoja pitkin kulkeva rantareitti. Tämä nostettiin tavoiteverkolle nimellä rantaraitti hyödyntäen linjauksessa kaupungin aikaisemmissa suunnitelmissa esillä olleita aineistoja.

Pyöräiliikenteen tavoiteverkon ei ole tarkoitus kattaa kaikkia pyöräreittejä. Tavoiteverkko käsittää ainoastaan merkittävimmät pyöräreitit. Useimmiten nämä pyöräilyn kannalta merkittävät reitit toimivat myös kävelijöiden keskeisinä reitteinä. Tavoiteverkon ulkopuolella on usein suuri määrä ns. paikallisreittejä, eli esim. asuinalueilla ja keskustassa kulkevia pyöräteitä sekä taajamasta ulos vieviä pyöräteitä. Pyöräiliikenne asiointikohteiden välillä saattaakin olla luonteeltaan myös paikallista (esim. koulut, päiväkodit ja tietyt virkistyskohteet kuten uimarannat). Paikallista ja lyhyempimatkaista liikkumista palvelevat kohteet voidaan jättää pois pyöräilyn tavoiteverkolta. Ne muodostavat pyöräiliikenteen paikallisverkon.

Lohjan keskustan osalta pyöräilyn tavoiteverkon määrittelyä tehtiin rinnakkain keskustan visiotyön yhteydessä. Keskustavisio-työssä määritellään keskustan merkittävimmät kävelyreitit. Tässä työssä reitit, jotka ovat merkittäviä kävelylle ja pyöräilylle merkittiin termillä pyöräilyn laatukäytävä, jossa jalankulku ja pyöräily on eroteltava. Lisäksi tunnistettiin muutamia merkittäviä kävely-yhteyksiä, joissa nopeaa pyöräilyä halutaan välttää.

Pyöräilyn tavoiteverkko palvelutaajamissa

Palvelutaajamien tavoiteverkko on muodostettu hyödyntämällä mm. seuraavia aineistoja ja pohjatarkasteluita: liikenneverkolliset tiedot (mm. verkkojen toiminnallinen luokittelu, liikennemäärät, nopeusrajoitukset), maankäyttö- ja yhdyskuntarakenne (taajamarakenne, asutuskeskittymät), maankäytön muutos ja tulevaisuuskuva.

- Väestön sijoittuminen
- Pyöräliikenteen kannalta merkittävät palvelu- ja asiointikohteet, virkistyskohteet
- Pyöräliikenteen ajallinen saavutettavuus/pyöräliikenteen potentiaali
- Kerätty asukas- ja käyttäjäpalaute

Palvelutaajamien osalta tavoiteverkoille nostetut mahdolliset maantieverkon yhteystarpeet myötäilevät Kestävät matkaketjut Itä- ja Länsi-Uudellamaalla -selvityksessä määritettyjä maantieverkon pyöräliikenteen yhteystarpeita.

Tavoiteverkolle mahdollisesti merkitty pyöräilyn laatukäytävän kehittämistarve ei välttämättä tarkoita yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien rakentamista. Yhteyttä voidaan kehittää myös muun muassa alentamalla ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitusta tai tekemällä muita vastaavia turvallisuutta ja sujuvuutta parantavia toimenpiteitä.

Kävelypainotteiset alueet sekä koulut erityiskohteena

Kävelypainotteiset esteettömyyden laatualueet ja muut kävelypainotteiset alueet.

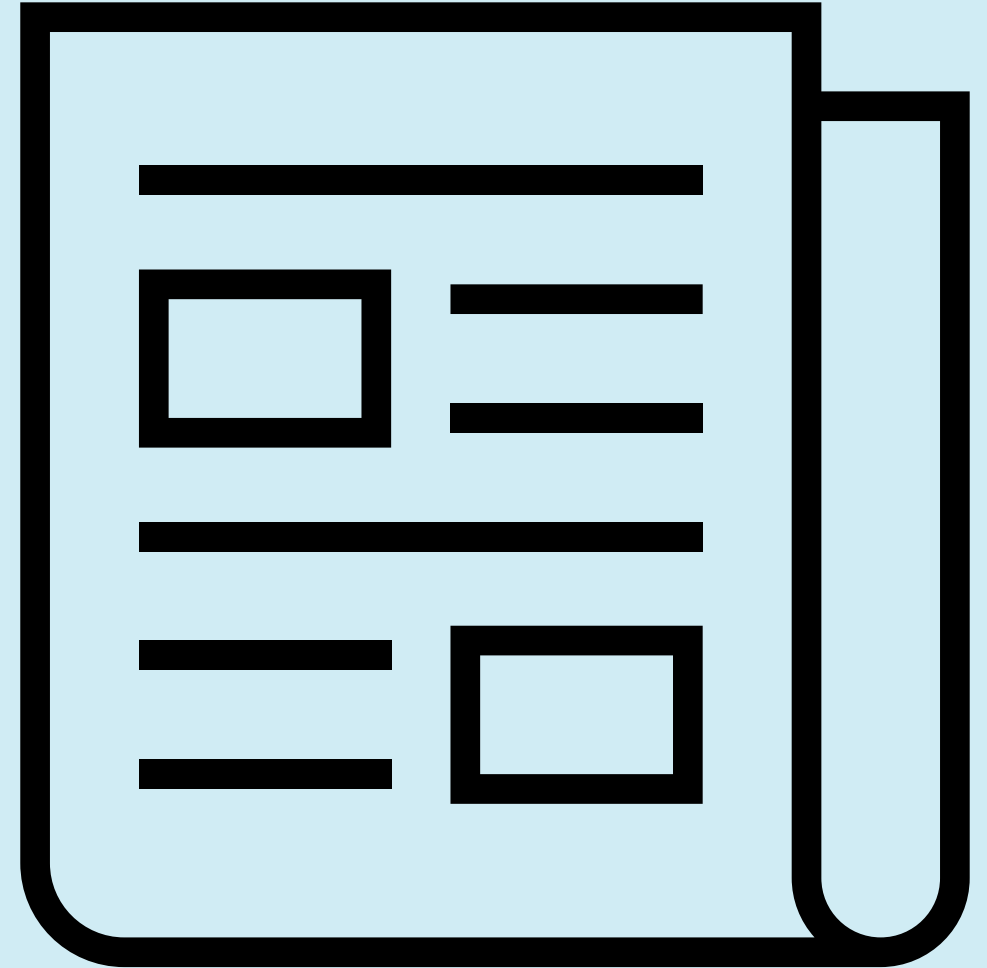
Kävelypainotteisten esteettömyyden laatualueiden määrittelyssä on otettu huomioon keskusta-alueen merkittävimmät asioiden, työn, koulutuksen, vapaa-ajan liikkumisen sekä iäkkäiden ja liikkumisesteisten keskeisimmät liikkumiskohteet. Lisäksi Lohjan kaupunki keskustan kävelypainotteisen alueen määrittelyssä on huomioitu samaan aikaan käynnissä ollut Lohjan keskustan visiotyö.

Konsultin määrittelemiä kävelypainotteisia esteettömyyden laatualueita on täydennetty Lohjan kaupungin kaavoituksen asiantuntijatyönä. Kaavoituksen asiantuntijatyönä on lisäksi määritetty muut kävelypainotteiset alueet.

Koulut kävelyn ja pyöräilyn erityiskohteena

Koulut nostettiin työhön kävelyn ja pyöräilyn erityiskohteiksi, joiden kehittämisessä kävely, pyöräily ja liikenneturvallisuus on otettava keskeisenä huomioon. Kouluihin suuntautuva pyöräliikenne on luonteeltaan usein kuitenkin hyvin paikallista, jonka vuoksi kouluja ei ole nostettu pyöräilyn laatukäytävistä koostuvaan tavoiteverkkoon.

4.2 Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon kuvaus



Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon kohteet

Lohjan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoiteverkkoon sisältyvät seuraavat kohteet:

- **Pyöräilyn laatukäytävä** on esitetty koko nauhataajamaan sekä palvelutaajamiin. Lohjan keskustan ja Lohjansolmun osalta lisäksi merkitty **pyöräilyn laatukäytävä, jossa jalankulku ja pyöräily on eroteltava toisistaan**. Tämän lisäksi erottelutarvetta on kaikilla kävelypainotteisilla esteettömyyden laatualueilla.
- **Merkittävä kävely-yhteys**, jolla pyritään välttämään nopeaa pyöräilyä
- **Rantaraitti** eli rannan virkistysreitti, jossa pyritään erottelemaan kävely ja pyöräily toisistaan sekä ottamaan ympäristöarvot huomioon.
- **Kävelypainotteiset esteettömyyden laatualueet**, joilla myös pidemmällä aikavälillä kävely ja pyöräily pyritään erottelemaan toisistaan.
- **Muut kävelypainotteiset alueet**, joilla ympäristöä pyritään kehittämään kävelyn kannustavaksi. Näillä alueilla kävelyn ja pyöräilyn erottelu toisistaan ei kuitenkaan ole ensisijaista.
- **Koulut** on nostettu kartalle kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen erityiskohteena

Pyöräilyn laatukäytävä

Suurin osa Lohjan kaupungin pyöräilyn laatukäytävästä koostuu nykyisistä yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä. Näillä alueilla keskeisimmät kehittämistarpeet liittyvät muutamien risteyksien turvallisuuden parantamiseen, tiettyjen osuuksien päällysteen uusimiseen sekä reittikokonaisuuden opastamiseen. Koska pyöräilijä ja kävelijämäärät ovat verrattain alhaisia, laatukäytävien ensisijaisena kehittämiskohteena ei ole reittien leventäminen. Kadun peruskorjauksen tai muiden vastaavien isompien muutosten yhteydessä on kuitenkin hyvä pyrkiä leventämään pyöräilyn laatukäytäviä suositusleveyksien mukaiseksi. Lisäksi kävelypainotteisilla esteettömyyden laatualueilla pyritään erottelemaan jalankulku ja pyöräily toisistaan.

Lohjan keskustan läpi menevissä pyöräilyn reiteissä on tällä hetkellä epäjatkuvuuskohtia. Keskeisimmät yhteispuutteet on nostettu tämän työn toimenpideohjelman kärkitoimenpiteisiin. Lohjan keskustan ja Lohjansolmun osalta on tavoiteverkkoa kuvaavissa kartoissa esitetty pyöräilyn laatukäytävän osuudet, joilla kävely ja pyöräily pyritään erottelemaan toisistaan.

Lisäksi pyöräilyn laatukäytävään kuuluu katkoviivalla merkittyjä kehitettäviä osuuksia. Ne voivat olla esimerkiksi kaavoituksen myötä muodostettavia kokonaan uusia reittiyhteyksiä tai nykyisten maanteiden osuuksien kehittämistä turvallisemmaksi pyöräilijöille.

Merkittävä kävely-yhteys

Työssä on tunnistettu muutamia katuja, jotka ovat merkittäviä kävelyn kannalta ja joilla nopeaa pyöräilyä halutaan välttää. Näitä ovat Vihdinkatu, Laurinkatu ja Kalliokatu/Torikatu.

Vihdinkatu on nykyisin kävelykatu.

Laurinkatu on keskustan osayleiskaavassa määritetty kävelykaduksi. Laurinkadun kehittämistä suunnitellaan meneillään olevassa keskustavisiotyössä.

Kalliokatu/Torikatu on tunnistettu keskustavisiotyössä merkittäväksi kävely-yhteydeksi. Jyrkän linjauksen takia Kalliokatua pitkin ei suositella ohjattavaksi pyöräliikennettä. Liikenneympäristön kehittämisen avulla reittiä olisi pyrittävä rauhoittamaan ja ohjaamaan pyöräliikenne kulkemaan Koulukatua pitkin.



Rantaraitti

Tavoiteverkon osana on osoitettu rannan virkistysreitti, jossa pyritään erottelemaan kävely ja pyöräily sekä otetaan huomioon ympäristöarvot. Virkistysreitillä voidaan ympäristöarvojen varmistamiseksi poiketa tavoiteverkolle asetetuista laatuksiteereistä kuten leveydestä. Erottelutapa voi olla esimerkiksi leveä kiviraita tai puurivi. Kävely ja pyöräily voidaan myös tarpeen mukaan ohjata eri linjauksia pitkin. Rantaraitti pyritään suunnittelemaan niin, että se sopii virkistykseen ja sen varrelta löytyy miellyttäviä oleskelupaikkoja.

Rantaraitin yhteystarve merkintää on käytetty kohdissa, joissa rantaa pitkin ei tällä hetkellä kulje pyöräilylle ja kävelyille sopivaa reittiä.



Esimerkki jalankulun ja pyöräilyn erottelusta.
Kuva: Kalle Vaismaa

Kävelypainotteiset esteettömyyden laatualueet

Kävelypainotteisilla esteettömyyden laatualueilla liikenneympäristöä suunnitellaan ensisijaisesti kävelyn (ja pyöräliikenteen) ehdoilla. Näissä kohteissa:

Kävely ja pyöräily pyritään erottelemaan toisistaan.

Ympäristö on viihtyisää, turvallista, rauhallista ja virikkeellistä.

Kävely-yhteydet ovat lyhyitä.

Esteetön ympäristö korostuu. Esteettömyyden ratkaisuihin pyritään käyttämään esteettömyyden erikoistasoa.

Keskustan ydinalueen sisällä autolla ajoa rajoitetaan ja autoliikennettä ohjataan pääväylille. Pysäköintiä keskitetään ja kadunvarsipysäköintiä rajoitetaan. Näin saadaan lisää tilaa kävelylle, oleskelulle, leikkialueille, terasseille kuten myös pyöräliikenteelle.

Terassien ja pysäköintipaikkojen sijoittelussa varmistetaan riittävän kävelytilan varaaminen (vähintään 1,75 metriä). Yhtenä vaihtoehtona terassit voidaan sijoittaa ajoradan varteen pysäköintipaikkojen kanssa samaan linjaan.

Alhaiset nopeusrajoitukset ja liikennettä rauhoittavat rakenteelliset ratkaisut tukevat turvallista kadun tai tien ylittämistä.

Muut kävelypainotteiset alueet

Muilla kävelypainotteisilla alueilla liikenneympäristöä suunnitellaan ensisijaisesti kävelyn (ja pyöräliikenteen) ehdoilla. Ympäristö on viihtyisää, turvallista, rauhallista ja virikkeellistä. Kävely-yhteydet ovat lyhyitä ja suunnittelussa varataan tilaa oleiluun ja levähtämiseen.

Muilla kävelypainotteisilla alueilla esteettömyyden ratkaisuisa käytetään esteettömyyden perustasoa. Pysäköintiä keskitetään ja kadunvarsipysäköintiä rajoitetaan. Näin saadaan lisää tilaa kävelylle, oleskelulle, leikkialueille ja pyöräliikenteelle.

Kävelypainotteisilla alueilla autoliikenteen nopeutta pyritään rauhoittamaan liikennemerkkein ja rakenteellisin ratkaisuin.



Kuva: Pia Inberg, Sitowise

Koulut kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen erityiskohteena

Koulut nostettiin työssä kävelyn ja pyöräilyn erityiskohteiksi, joiden kehittämisessä kävely, pyöräily ja liikenneturvallisuus on otettava keskeisenä huomioon.

Keskeistä koulujen suunnittelussa on, että kestävä liikkuminen on ollut lähtökohtana koulun sijainnin suunnittelussa alusta lähtien eri kaavatasoilla. Autoliikenne suunnitellaan niin, että se ei risteä tarpeettomasti jalankulku- ja pyöräväylien kanssa.

Koulun lähiympäristössä on riittävän alhainen nopeusrajoitus (korkeintaan 30 km/h) ja suojateiden turvallisuus on varmistettu hyvän valaistuksen ja/tai korotetun suojatien avulla. Liittymien näkemäalueet on varmistettu sekä kesällä että talvella.

Vanhempien saattoliikenteelle ja koulukuljetuksille on järjestetty oma koulun pihasta erillinen saattopaikka. Saattoliikennepaikoilta koulun pihaan saakka on järjestetty turvalliset kävelyreitit. Saattoliikenteen ja koulukuljetusten jättö- ja noutopaikka on suunniteltu niin, että sitä käyttäessä ei tarvitse peruuttaa.

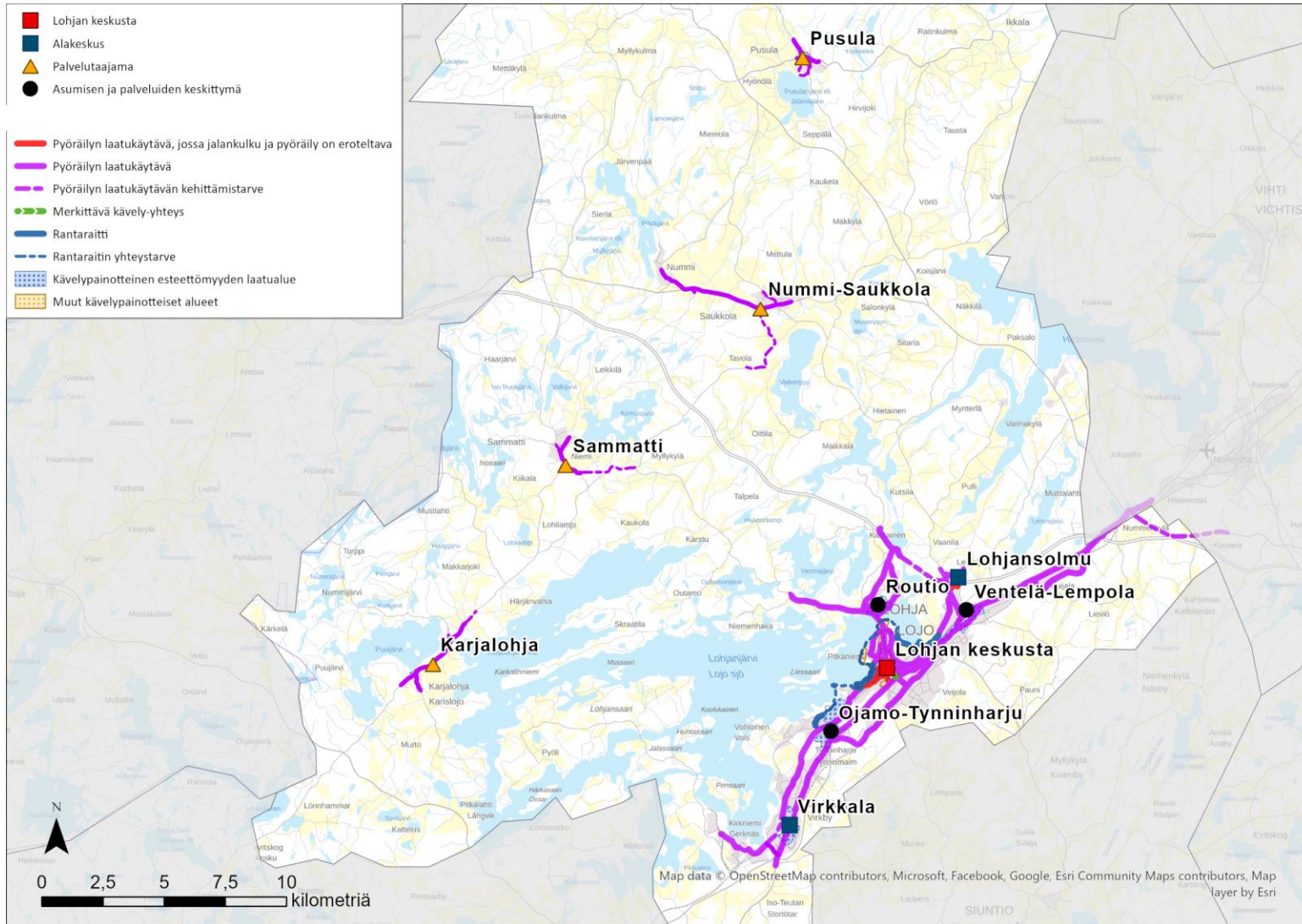
Pysäköinnin sijoittelussa on maksimoitu pihan viihtyisyys. Pyöräpysäköinnille on varattu riittävästi telineitä, joista vähintään puolet ovat runkolukittavia ja osa katettuja. Yläkouluilla mopojen pysäköinti on osoitettu erilliselle alueelle, joka ei ole välituntipihojen ja ovien välittömässä läheisyydessä.

Huoltoliikenne on erotettu muusta liikenteestä ja välituntipihasta. Huoltoliikenteeltä, jonka on välttämätöntä liikkua piha-alueella edellytetään suunnitelma ja seuranta lasten turvallisuuden varmistamisesta jakelutilanteessa

4.3 Aluekohtaiset karttaesitykset

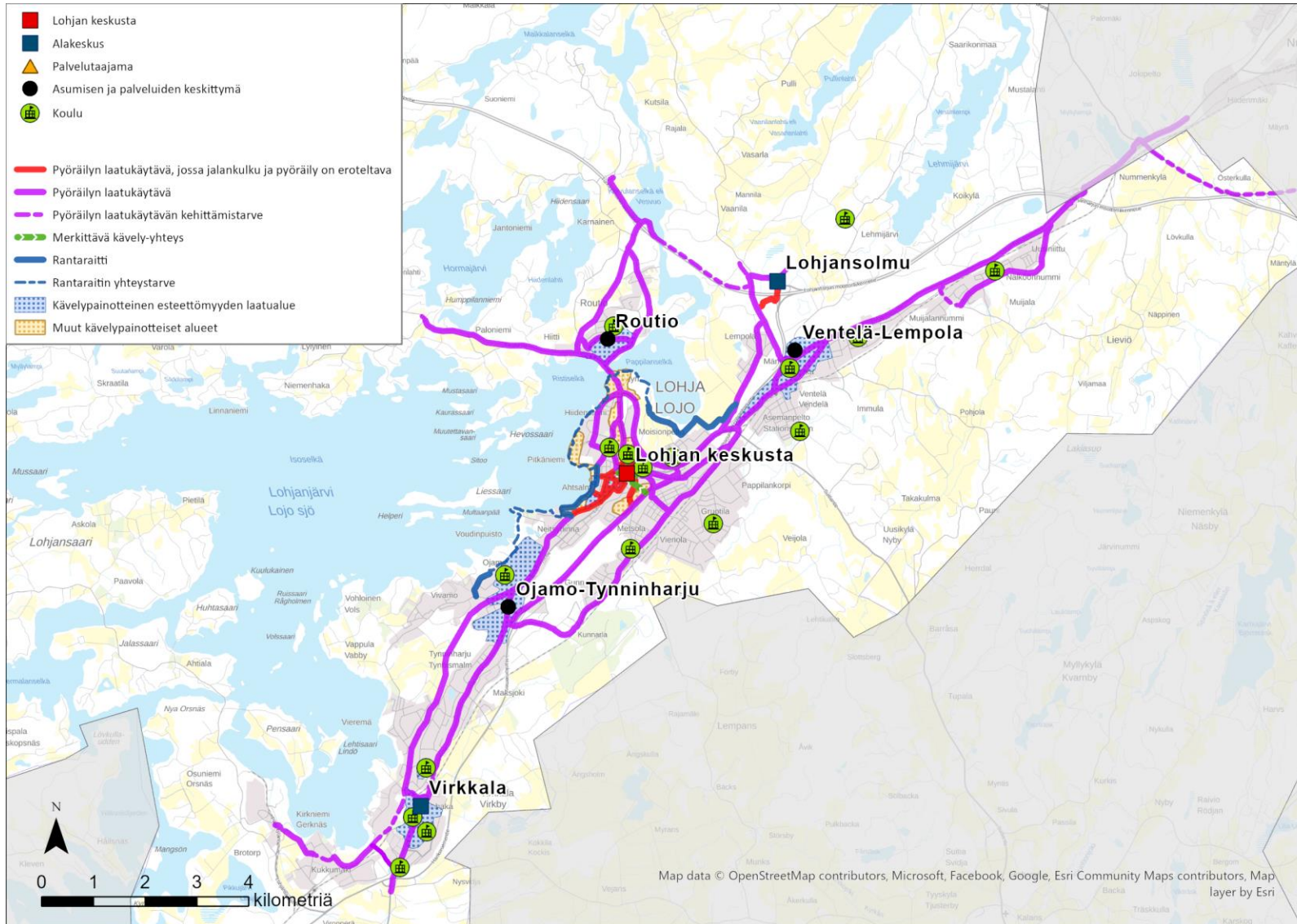


Pyöräilyn tavoiteverkko ja kävelypainotteiset alueet Lohjalla



Nauhataajamassa pyöräilyn ja jalankulun laatuikäntävät on osoitettu koko nauhataajaman alueelle. Palvelutaajamien tavoiteverkot yhdistävät kunkin palvelutaajaman keskeisiä palvelu- ja asiointikohteita. Kehitettävissä reittiosuuksissa on huomioitu lisäksi keskeisiä asutuskeskittymiä. Kävelypainotteiset alueet on määriteltävä kaikkiin merkittävimpiin keskuksiin. Näitä ovat Lohjan keskusta, alakeskukset Virkkala ja Lohjansolmu, asumisen ja palveluiden keskittymät Ojamo-Tynninharju, Ventelä-Lempola ja Routio ja palvelutaajamat Karjalohja, Sammatti, Nummi-Saukkola ja Pusula.

Pyöräilyn laatuikäytävä ja kävelypainotteiset alueet nauhataajamassa

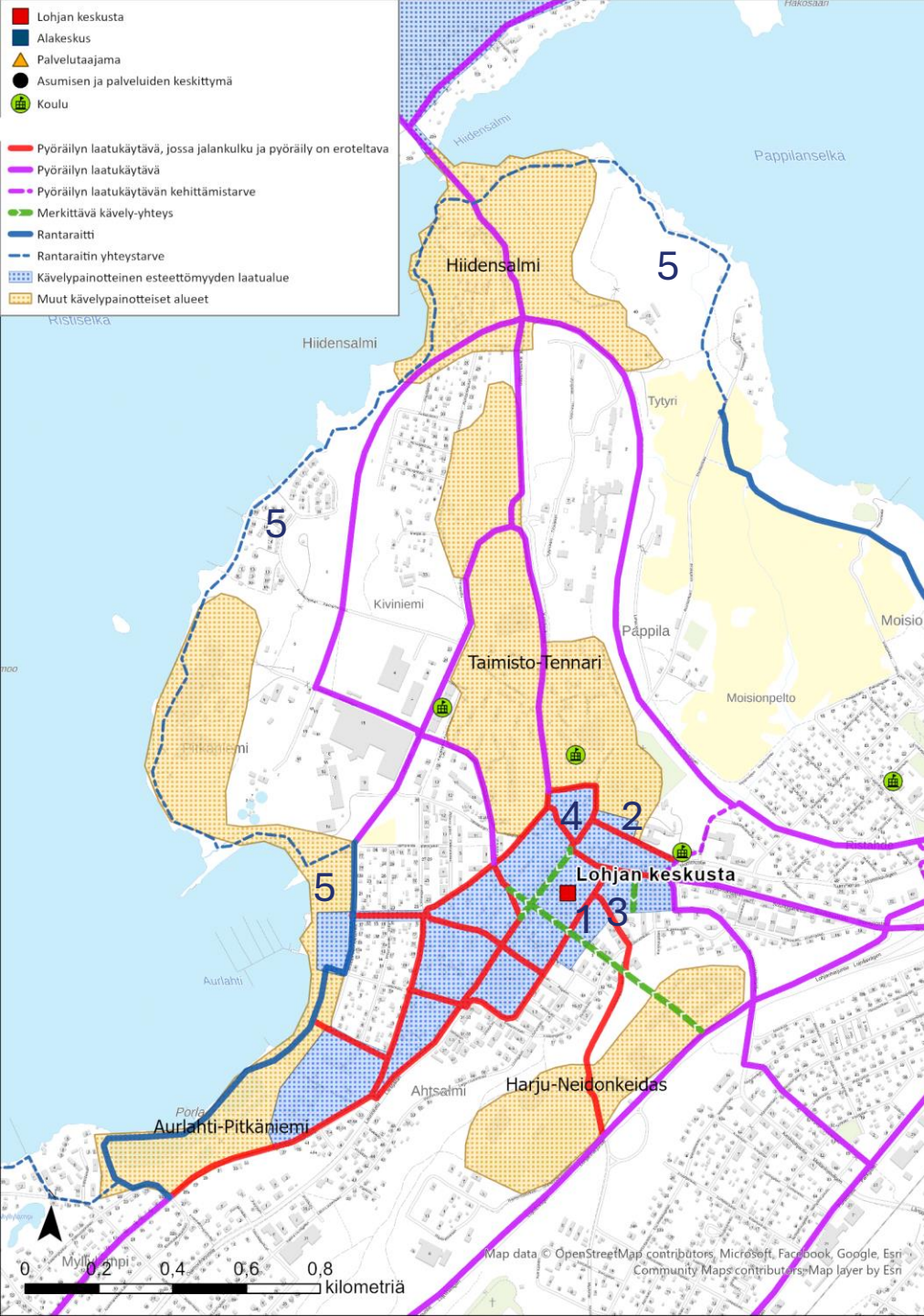


Nauhataajamassa pyöräilyn laatuikäytävät on osoitettu niin Kirkniemestä Virkkalan, Tynninharjun, keskustasta Routiolle ja Paloniemeen kuin Ventelästä Lohjansolmuun. Edellä mainittujen lisäksi reitit kulkevat Tynninharjulta Gunnarlaan ja Keskilohjalle sekä Karnaisista Lohjansolmuun.

Kävelypainotteiset alueet on määritelty Lohjan kaupunkikeskukseen ja sen läheisyyteen, Virkkalan ja Lohjansolmun alakeskuksiin, sekä asumisen ja palveluiden keskittymiin joita ovat Ojamo-Tynninharju, Ventelä-Lempola ja Routio.

Pyöräilyn laatukäytävä ja kävelypainotteiset alueet: Lohjan keskusta

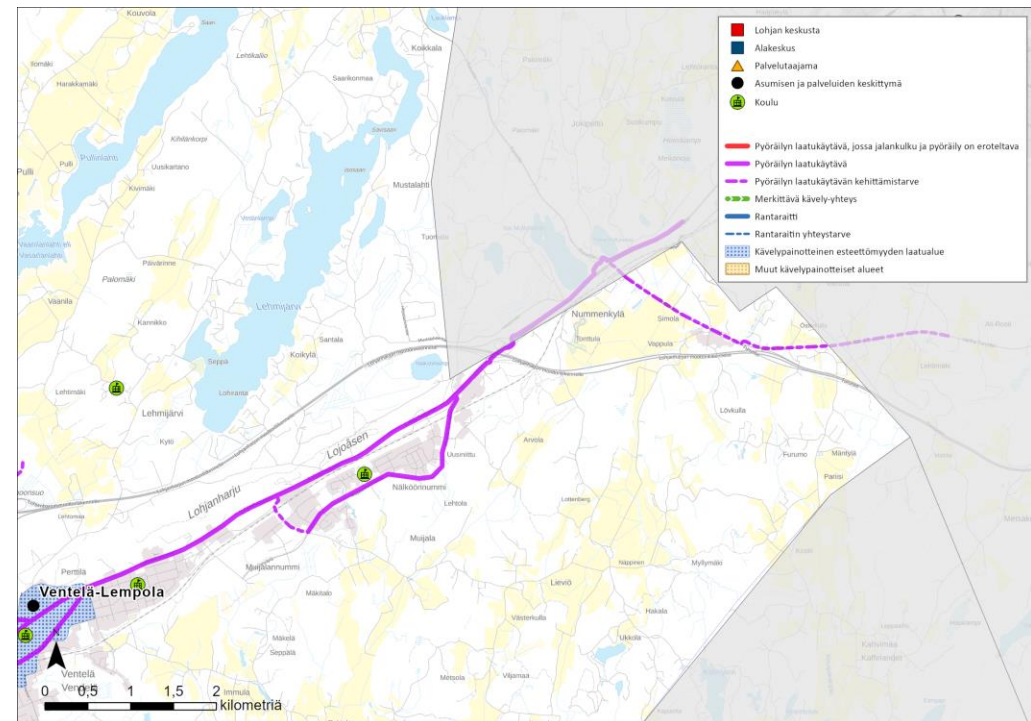
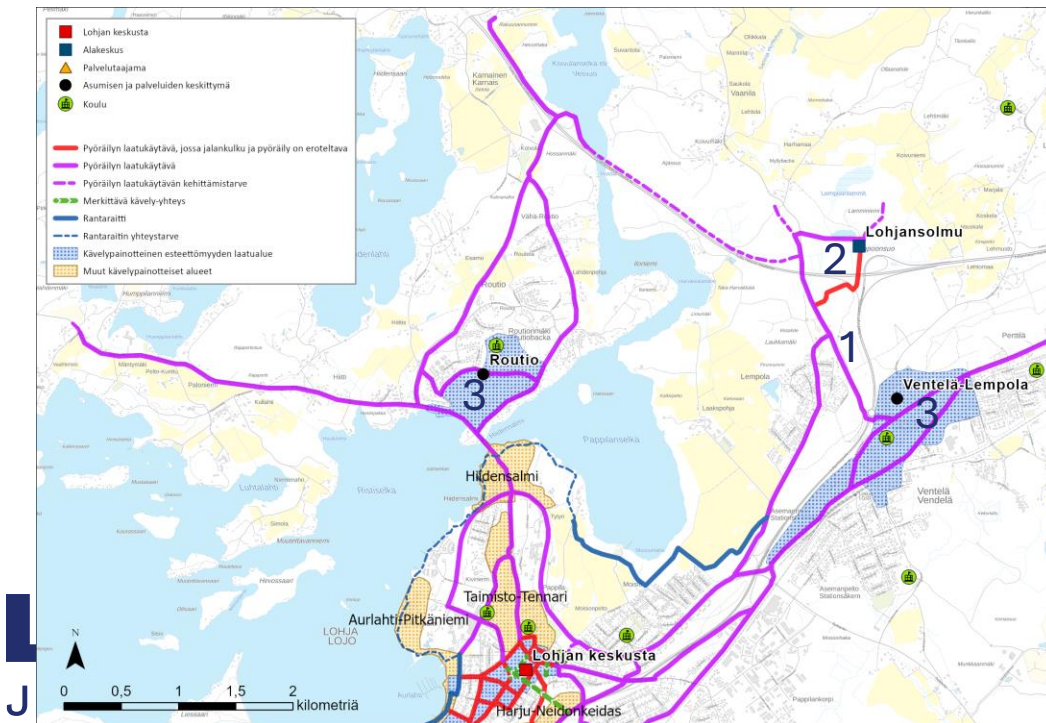
Lohjan keskustan osalta on määritelty pyöräilyn laatukäytävälle osuudet, joilla jalankulku ja pyöräily on eroteltava toisistaan. Tavoiteverkon kehittämisen kärkitoimenpiteiksi on nostettu: Kauppakadun (1), Sibeliuksenkadun (2), Koulukadun (3) ja Laurinkadun osuuden Suurlohjankatu-Sibeliuksenkatu(4) kehittäminen. Nykyisin jo pyöräilijöiden ja kävelijöiden suosiossa olevaan rantaan on nostettu kehitettäväksi rantaraitti (5), joka linjattu kulkemaan rantoja pitkin. Merkittäviä kävely-yhteyksiä ovat Vihdinkatu, Laurinkatu ja Kalliokatu/Torikatu. Keskustaan on määritelty kävelypainotteinen esteettömyyden laatualue. Kävelypainotteisella esteettömyyden laatualueella pyritään jalankulku ja pyöräily erottelemaan toisistaan myös muualla kuin pyöräilyn laatukäytävällä. Uusien eroteltujen jalkakäytävien ja pyöräteiden lisäksi tämä voidaan toteuttaa ohjaamalla pyöräilyä ajoradalle. Samalla on kuitenkin varmistettava turvallisuus rauhoittamalla tarvittaessa ajoneuvoliikennettä. Muilla kävelypainotteisilla alueilla ympäristöä pyritään kehittämään kävelyympäristöksi. Kävelyn ja pyöräilyn erottelu toisistaan ei kuitenkaan ole ensisijaista. Muita kävelypainotteisia alueita ovat Harju-Neidonkeidas, Aurlahti-Pitkäniemi, Taimisto-Tennari ja Hiidensalmi.



Pyöräilyn laatukäytävä ja kävelypainotteiset alueet: Nauhataajama, pohjoinen

Suurin osa pyöräilyn laatukäytävästä koostuu nykyisistä yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä. Nauhataajamaan pohjoisen osan kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat muun muassa:

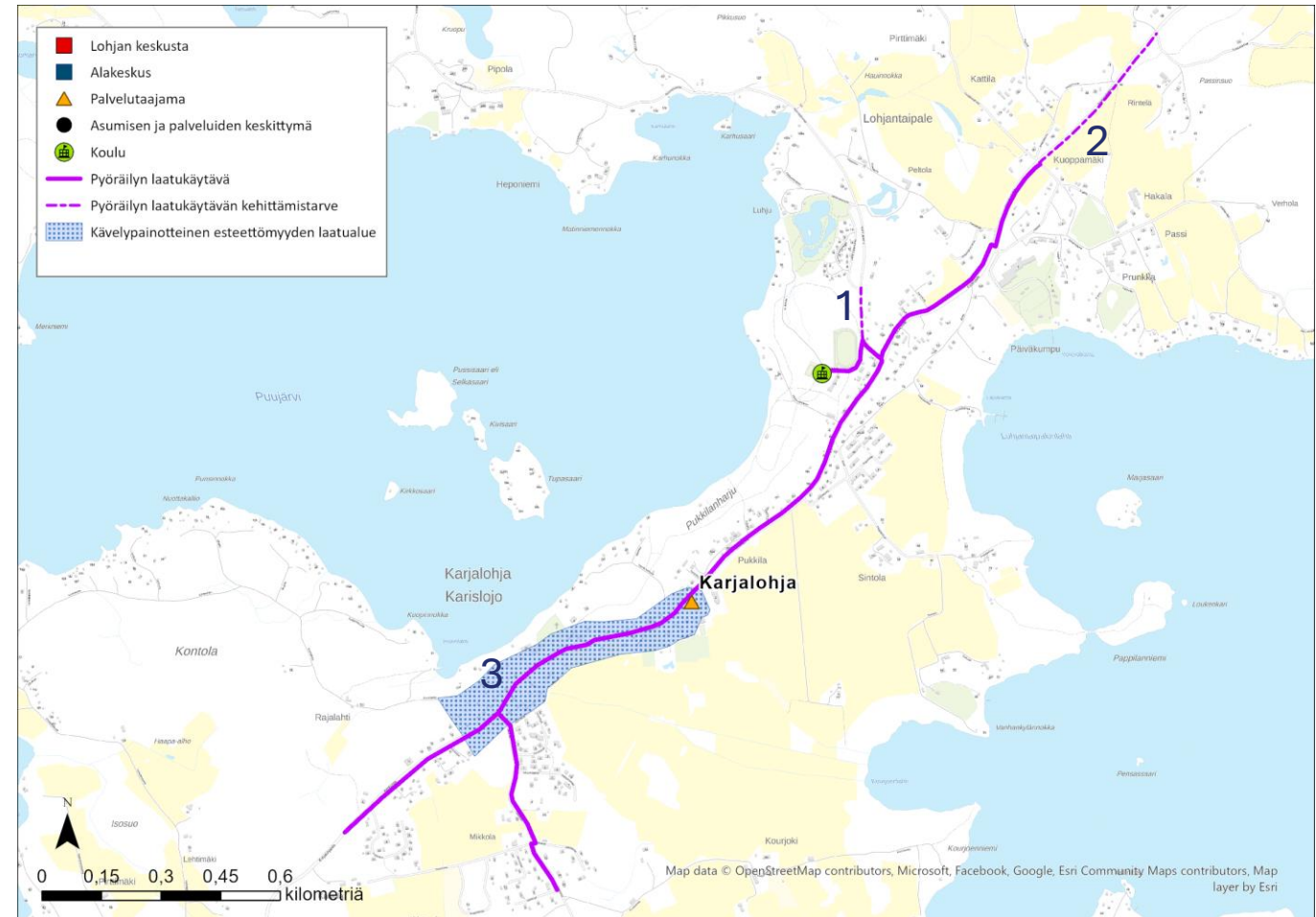
1. Kytkeä Lohjansolmun alakeskus luontevaksi osaksi Lohjan nauhataajamaa ja kehittää Lohjan keskustan ja Lohjansolmun välisiä liikenneyhteyksiä.
2. Lohjan solmun alakeskuksen kävely- ja pyörätieverkon rakentaminen
3. Kävelypainotteisten esteettömyyden laatualueiden kehittäminen.



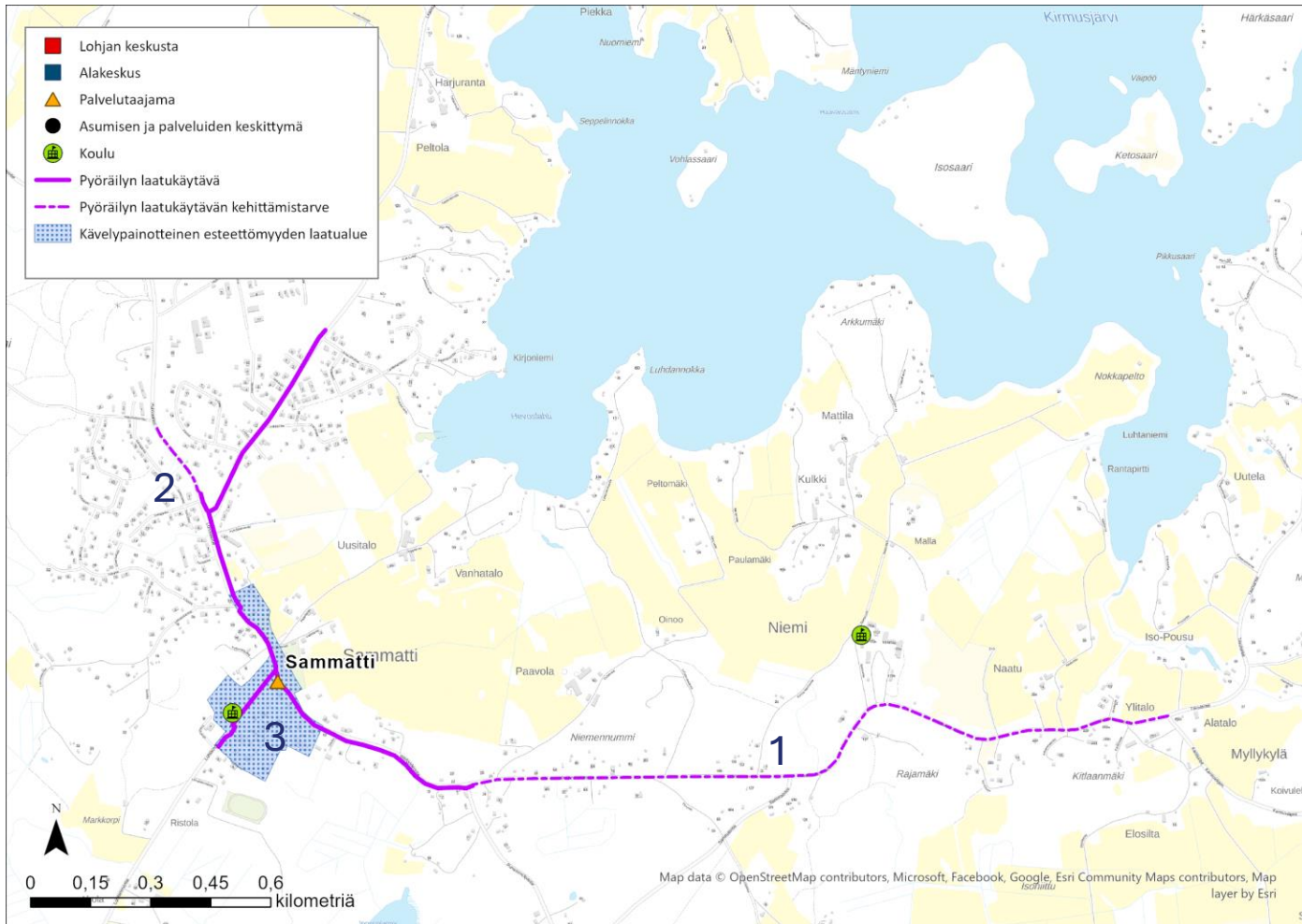
Pyöräilyn laatukäytävä ja kävelypainotteiset alueet: Karjalohja

Suurin osa pyöräilyn laatukäytävästä koostuu nykyisistä yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä. Tämän palvelutaajaman kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat muun muassa:

1. Nummijärventie välillä Koulukuja – Lammenrannantie: Jalkakäytävän ja pyörätien rakentaminen.
2. Kesälahdentie - Pajatie: pyöräilyn turvallisuutta parantavien toimenpiteiden kartoittaminen ja toteuttaminen.
3. Kävelypainotteisen esteettömyyden laatualueen kehittäminen.



Pyöräilyn laatukäytävä ja kävelypainotteiset alueet : Sammatti



Suurin osa pyöräilyn laatukäytävästä koostuu nykyisistä yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä.

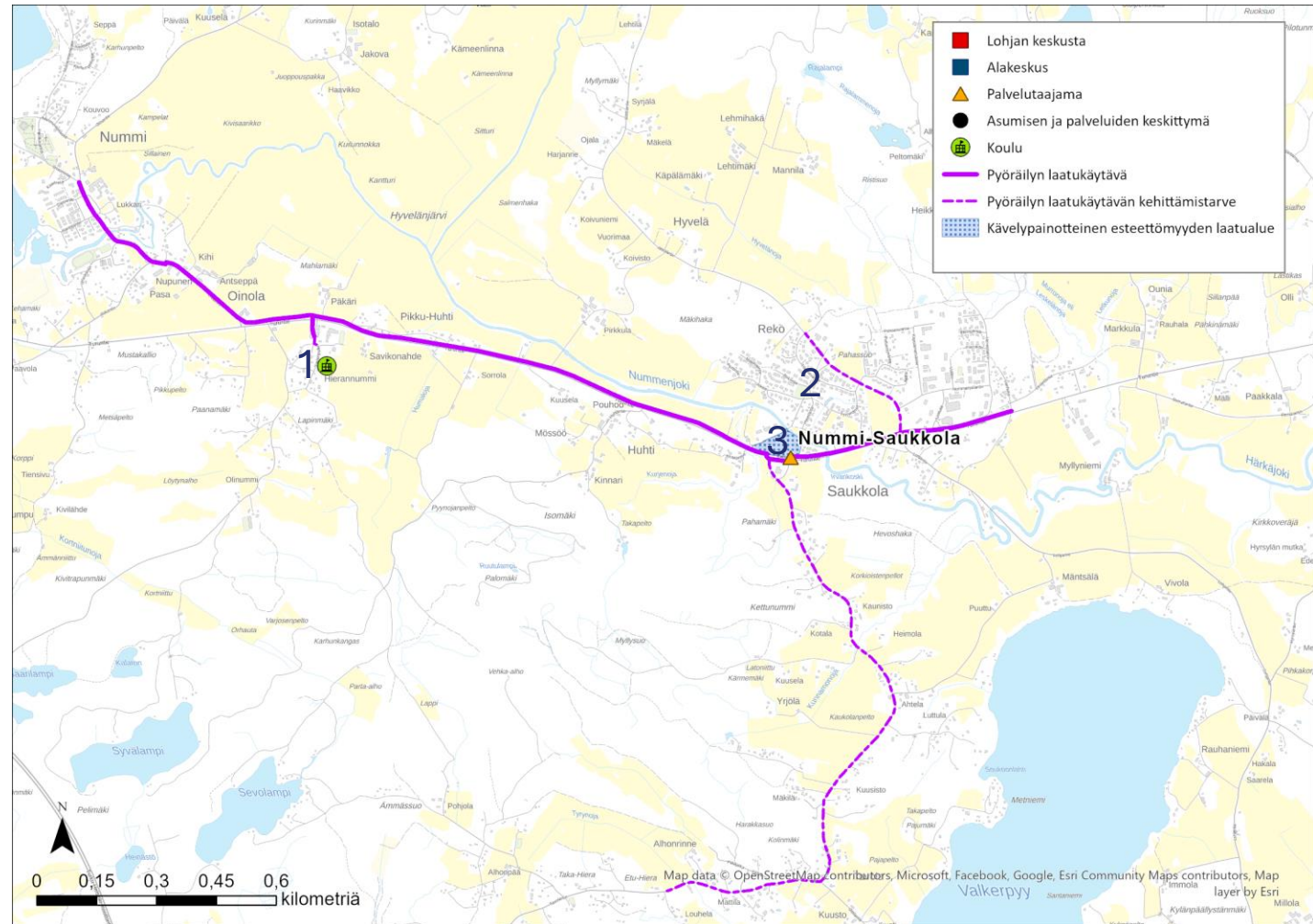
Tämän palvelutaajaman kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat muun muassa:

1. Jalkakäytävän ja pyörätien rakentaminen välillä Sammatti – Myllykylä. Kohde on Uudenmaan ELY:n tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa 2026–2029.
2. Lönnrotintie välillä Mätäsniementie – Tietäjäntie: pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen
3. Kävelypainotteisen esteettömyyden laatualueen kehittäminen.

Pyöräilyn laatukäytävä ja kävelypainotteiset alueet: Nummi-Saukkola

Suurin osa pyöräilyn laatukäytävästä koostuu nykyisistä yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä. Tämän palvelutaajaman kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat muun muassa:

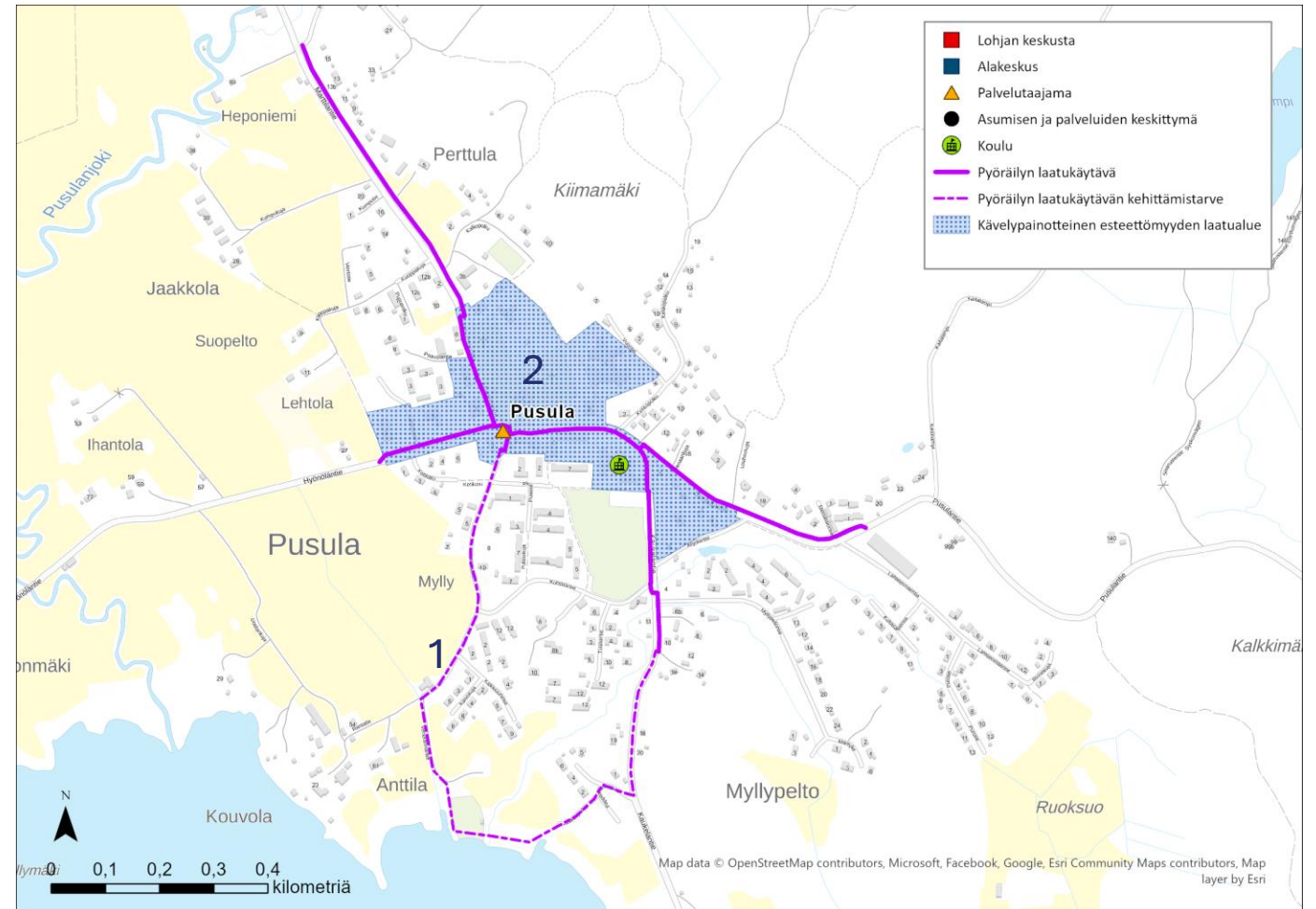
1. Yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien jatkaminen Tiedonpolkua pitkin Nummen koulukiinteistön perälle saakka.
2. Jättöläntie välillä Sähkötie - Turuntie pyöräilyn turvallisuutta parantavien toimenpiteiden kartoittaminen ja toteuttaminen.
3. Kävelypainotteisen esteettömyyden laatualueen kehittäminen.



Pyöräilyn laatukäytävä ja kävelypainotteiset alueet : Pusula

Suurin osa pyöräilyn laatukäytävästä koostuu nykyisistä yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä. Tämän palvelutaajaman kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat muun muassa:

1. Rantatie - Venerannantie – Jaakonpolk – Kaukelantie : Pyöräliikenteen järjestelyiden kehittäminen nykyisellä paikallisverkolla.
2. Kävelypainotteisen esteettömyyden laatualueen kehittäminen.



5. Kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteet



5.1 Jalankulku ja pyöräliikenne – kaksi toisistaan eroavaa kulkumuotoa



Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen eri suunnitteluvaiheissa

Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen vaatii sitoutumista ja strategisen tavoitteen kehittämistyön pohjaksi. Tavoite edistää jalankulkua ja pyöräliikennettä asetetaan ylemmissä seutu-, kunta- ja liikennejärjestelmätason tavoitteissa.

Jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelmassa tarkennetaan tavoitteita sekä seuranta ja määritetään konkreettisia toimenpideohjelmia pyöräliikenteen ja jalankulun edistämiseksi. Toimenpiteet ovat laaja-alaisia ja koskevat infrastruktuurin parantamisen lisäksi asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttamista liikkumisen ohjauksella sekä yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä.

Maankäytön suunnittelulla voidaan vaikuttaa liikkumistarpeen syntymiseen ja tukea pyöräliikenteen ja jalankulun edellytyksiä. Jalankulkuverkko ja pyöräliikenteenverkko suunnitellaan asemakaavoituksen tai tarkemman yleiskaavoituksen sekä kaavatyöhön liittyvän liikennesuunnittelun yhteydessä.

Liikenteen yleissuunnittelussa ratkaistaan muun muassa väylän tyyppi, erottelutarpeet, väylän geometria, tien ylitysjärjestelyn tyyppi sekä pysäkki- ja pysäköintijärjestelyt.

Tie-, katu- ja rakentamissuunnittelu tarkoittaa yleissuunnittelussa määritettyjä ratkaisuja. Suunnitteluvaiheessa määritetään yksityiskohtaisesti muun muassa ympäristön kasvillisuus, tasonvaihtorakenteet, varusteet, liikenteen ohjaus ja esteettömyys.

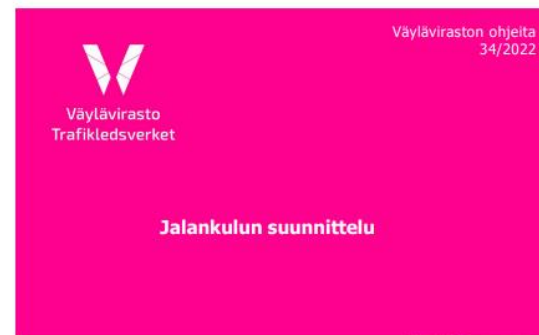
Suunnitteluohjeet

Jalankulku ja pyöräliikenne ovat omia kulkumuotoja, molemmille on omia tarpeita ja vaatimuksia ja niille on omat suunnitteluohjeet:

- **Pyöräliikenteen suunnittelu: Väyläviraston ohjeita 18/2020.**
- **Jalankulun suunnittelu: Väyläviraston ohjeita 34/2022.**

Näitä ohjeita täydentävät seuraavat ohjeet ja suositukset:

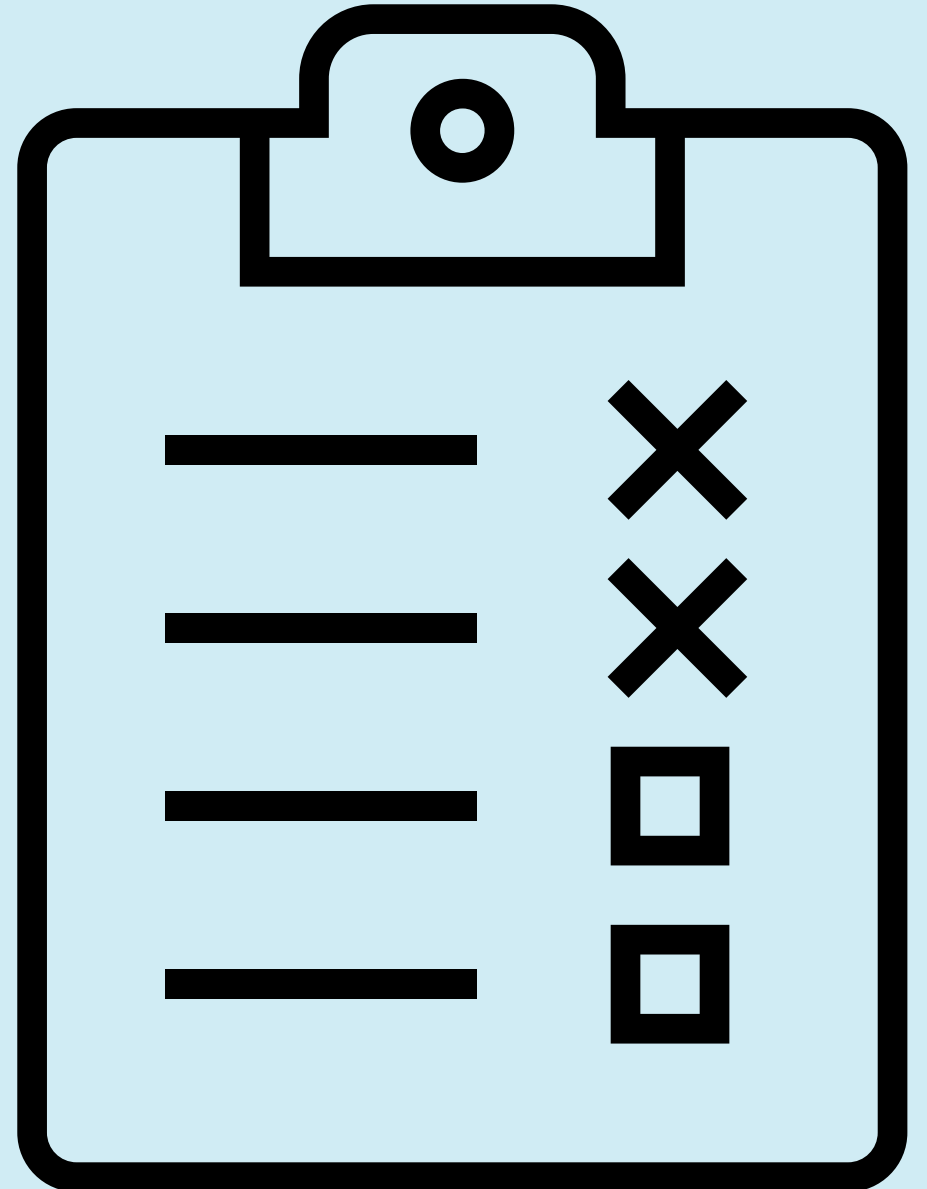
- **Katu2020-sivusto (katusuunnittelun yleiset ohjeet):**
<https://katu2020.info/2020/>
- **Esteettömyyden ohjeet eli SuRaKu-ohjekortit:**
 - [Suojatiet ja jalkakäytävät \(pdf\)](#)
 - [Kävelykadut ja aukiot \(pdf\)](#)
 - [Tasoerot \(pdf\)](#)
 - [Julkiset piha-alueet \(pdf\)](#)
 - [Puistokäytävät ja levähdyspaikat \(pdf\)](#)
 - [Leikkipaikat \(pdf\)](#)
 - [Pysäkkialueet \(pdf\)](#)
 - [Tilapäiset liikennejärjestelyt \(pdf\)](#)
- **Liikennemerkkien käyttö kaduilla: Kuntaliiton ohje**
- **Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus**



Laadukkaan, sujuvan ja turvallisen jalankulun ja pyöräliikenteen suunnittelu **tarkastuslistat** löytyvät ohjeista!



5.2 Pyöräilyn tavoiteverkon kehittämisen kriteerit



Pyöräliikenteestä

Pyöräliikenteen suunnittelussa keskeistä on huomioida se, että polkupyörä on ajoneuvo ja näin ollen pyöräliikenne on käsiteltävä jalankulusta erillisenä kulkumuotona.

Rauhallisessa liikenneympäristössä pyöräliikenne on osa muuta ajoneuvoliikennettä. Liikennemäärien ja ajonopeuksien kasvaessa pyöräliikenne erotellaan muusta ajoneuvoliikenteestä. Alle 12-vuotiaat lapset voivat pyöräillä jalkakäytävällä ja rinnastuvat siten jalankulkijoihin.

Viimeaikoina sähköiset liikkumisvälineet ovat yleistyneet:

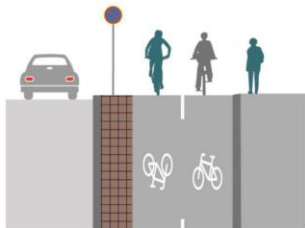
- Kevyihin sähköajoneuvoihin lasketaan muun muassa sähköpotkulaudat ja sähköavusteiset pyörät, joita käytetään polkupyöräilijän liikennesäännöillä.
- Yli 25 km/h moottorin avustuksella kulkevat sähköavusteiset tai moottorilla varustetun polkupyörät eivät ole tieliikennekelpoisia polkupyöriä. Ne on rekisteröitävä mopoiksi, jos se on laitteen ominaisuuksien osalta mahdollista.
- Jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet kuten leijulauta rinnastetaan liikenteessä jalankulkijoihin.



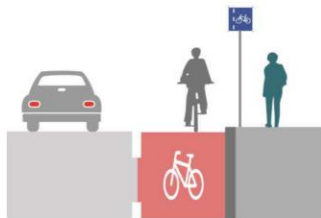
Tavoiteverkon suunnitteluperiaatteet

- Lohjan kaupungille laadittu tavoiteverkko koostuu pääasiassa yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä
- Kävelypainotteisilla esteettömyyden laatualueilla olevilla pyöräilyn laatukäytävän osuuksilla pyritään noudattamaan pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa **pääreiteille osoitettuja ohjeita**. Näillä osuuksilla tavoiteverkon väylätyyppivalinnoissa voidaan käyttää erotellun jalkakäytävän ja pyörätien lisäksi pyöräkaistaa tai pyöräkatua.
- Muut pyöräilyn laatukäytävän osuudet voidaan lukea aluereiteiksi.
- Kaikki loput reitit, joita ei ole määritetty tavoiteverkkoon, ovat **paikallisreittejä**.

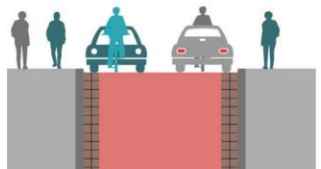
Pyöräilyn laatukäytävän osuudet kävelypainotteisilla esteettömyyden laatualueilla



Kaksisuuntainen pyörätie sopii rakennetulla alueella väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Jalkakäytävän vähimmäisleveys 2 m ja kaksisuuntaisen pyörätien vähimmäisleveys 3 m.



Pyöräkaista on yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely ja se merkitään yleensä molempiin ajosuuntiin. Pyöräkaistaa käytetään yleensä rakennetulla alueella. Jalkakäytävän leveys vähintään 2 m.



Pyöräkadulla on ajorata ja yleensä jalkakäytävä. Autoilijat antavat pyöräilijälle esteettömän kulun. Pyöräkadulla voidaan hyödyntää useita erilaisia poikkileikkauksia, joita on esitetty Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeessa.

Kuvat: Pyöräliikenteen suunnittelu (Väylävirasto 2020)

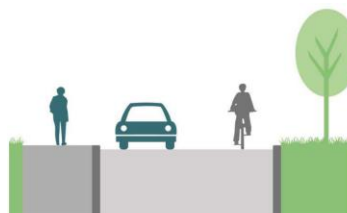
Muu pyöräilyn laatukäytävän osat



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä soveltuu rakentamattomalle alueelle sekä väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Ratkaisua ei käytetä tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä eikä esteettömyyden erikoistason alueella. Päällysteen minimileveys on pyöräliikenteen aluereitillä 3,5 m. Uusia reittejä rakennettaessa on hyvä tarkastella, olisiko leveyden tarvetta olla minimileveyttä suurempi



Sekaliikennejärjestelyssä auto- ja pyöräliikenne yhdistetään ajoradalle samaan tilaan. Jalankulkijoille voi olla jalkakäytävät. Sekaliikenne ratkaisua voidaan käyttää erityisesti rauhallisissa tai tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä, jossa nopeusrajoitus on enintään 30 km/h.



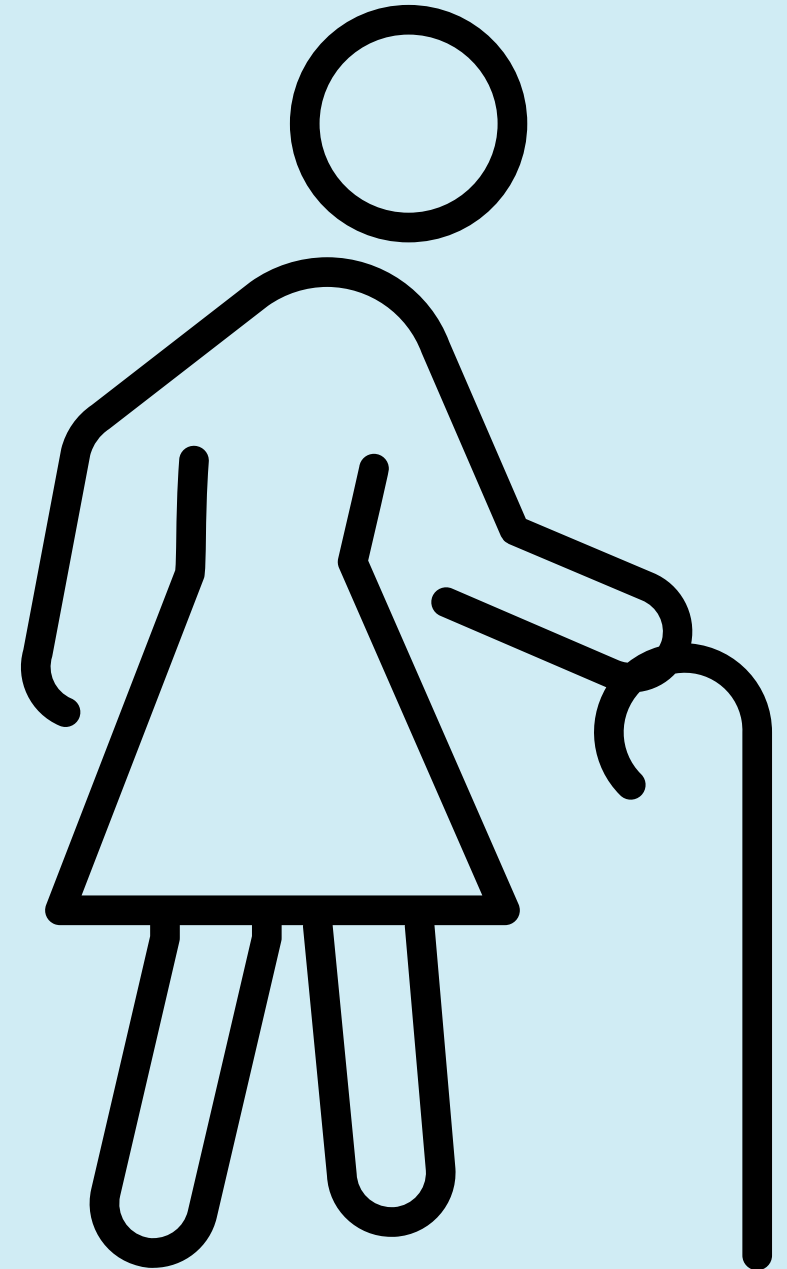
Laatutavoitteet kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkolla

1. Kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat yhtenäisiä, selkeitä ja jatkuvia
2. Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon reitit ovat etuajo-oikeutettuja muihin risteäviin väyliin nähden ja risteuksen liikenteenohjaus on liikennesääntöjen mukainen. Ylityspaikat, joissa tavoiteverkon reitti vaihtuu kadun puolelta toiselle ovat selkeitä, sujuvia ja turvallisia.
3. Päällyste pidetään tasaisena ja hyväkuntoisena siten, ettei se aiheuta kompastumisriskiä tai vaikeuta pyörällä, rullaluistimilla, pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa kulkemista. Risteyskohtien reunakiviratkaisut tukevat niin sujuvaa pyöräilyä kuin kävelyä.
4. Eri nopeuksilla liikkumisesta ei aiheudu ongelmia jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kesken.
5. Tavoiteverkolla vältetään raskaita nousuja tai kovia ajonopeuksia mahdollistavia alamäkiä erityisesti risteysalueiden läheisyydessä.
6. Tavoiteverkko on laadukkaasti kunnossapidetty ympäri vuoden.
7. Tavoiteverkolla pysyminen on tehty visuaalisesti helpoksi esimerkiksi viitoituksen avulla.
8. Jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkolla on viihtyisää kulkea.
9. Kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat turvallisia myös pimeällä.
10. Tavoiteverkolla kerätään jalankulku- ja pyöräilymääristä dataa, jota voidaan hyödyntää myöhempää suunnittelua varten

Tarkennetut laatukriteerit

	Pyöräilyn laatukäytävä kävelypainotteisilla esteettömyyden laatualueilla	Pyöräilyn laatukäytään muut osat
Jalankulun ja pyöräilyn erottelu	Tiiviisti rakennetulla alueella lähtökohtaisesti eroteltu. Poikkeuksena linjaosuudet etenkin rakentamattomalla alueella sekä kadusta/tiestä eri linjauksella kulkeva pyörätie.	Ei erottelutarvetta.
Yleisimmät väylätyypit (suluissa päällysteen leveys)	<ul style="list-style-type: none"> • Kaksisuuntainen pyörätie (3,0 m). Lisäksi erillinen jalkakäytävä. • Pyöräkaista • Pyöräkatu 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalkakäytävä, pyörät autoliikenteen kanssa samassa tilassa (sekaliikenne) kun autoliikenteen nopeusrajoitus alhainen • Kaksisuuntainen pyörätie (2,5 m) • Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie (tavoite 3,5-4 m)
Reunakiven korkeus risteämiskohdissa	<p>Pyörätiellä ei reunatukea, Yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä esimerkiksi</p> <ul style="list-style-type: none"> • osin 40 mm reunatuki ja • osin luiskattu tai ei lainkaan reunatukea, <p>Jalkakäytävällä esimerkiksi osin 40 mm reunatuki ja osin luiskattu.</p> <p>Kävelyn pääreiteillä näkörajoitteisten turvallisuutta voidaan parantaa noin 600 mm leveällä tasoon upotetulla nopparaidalla tai vastaavalla rakenteella.</p>	<p>Pyörätiellä ei reunatukea, Yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä esimerkiksi</p> <ul style="list-style-type: none"> • osin 40 mm reunatuki ja • osin luiskattu tai ei lainkaan reunatukea, <p>Jalkakäytävällä esimerkiksi osin 40 mm reunatuki ja osin luiskattu.</p>
Kunnossapito	Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1. Asfalttipinnan korjaukset tehdään päällystämällä uudelleen selkeä yhteysväli. Urapaikkauksia ei hyväksytä. Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta.	Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1. Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta.
Valaistus	Reitti on valaistu. Vilkkaimmissa risteämiskohdissa pyörätienjatkeet ja suojatiet on valaistu lisävalaisimin tai muuten risteämiskohtaan sijoitetulla valaisimella.	Reitti on valaistu.

5.3 Kävelypainotteisten alueiden suunnittelu ja esteettömyyden huomiointi



Keskusta-alueet ovat kunnan käyntikortti

Jalankulkijat mahdollistavat elävän kaupungin. Ellei jalankulkijoita ole, ei ole kaupunkiakaan. Kauppa ja palvelut ovat riippuvaisia jalankulkijoiden määrästä. Kaupunkiin tullaan usein jollain muulla liikkumismuodolla kuin kävellen, mutta jokaisen matkan alku ja loppu tehdään jalan.

Jalankulkuverkolta edellytetään kattavuutta, yhdistävyyttä, viihtyisyyttä ja suoruutta. Jalankulkijan kannalta oleellista on saavuttaa kaikki olennaiset määränpäättelyt helposti, turvallisesti ja sujuvasti. Erityisesti rakennetulla alueella hyvän jalankulkuverkon ominaisuutena on esteettömien liikkumismahdollisuuksien toteutuminen mahdollisimman laajalla verkolla.

Kävelyverkon tärkeimmät painopistealueet ovat keskustat (kaupungin keskusta ja palvelutaajamat), koulujen lähistöt ja yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille ja asemille. On tärkeää varmistaa houkuttelevat kävelyolosuhteet ostos- ja palvelualueilla. Kokonaisuuteen liittyvät keskustan kävelykadut ja kävelypainotteiset kadut sekä eri toimintoja ja alueita yhdistävät jalankulkuväylät. Lisäksi viihtyisät kävelyväylät joukkoliikennepysäkeiltä ja -terminaaleista sekä auto- ja pyöräpysäköinnistä ovat tärkeitä.

Keskustan ydinalueilla panostetaan valaistuksen sekä oleskelu- ja istuskelupaikkojen määrään ja laatuun niin aukioilla ja toreilla kuin kävelyn reittien varrella. Aukioiden ja reittien varrelle luodaan tilaa ja virikkeitä myös leikkiin. Keskustan ydinalueilla kävelyn reitit tunnustetaan päällysteen materiaalivalinnoista: kävelyalueilla ja tärkeimmillä reiteillä käytetään laadukkaita kiveysmateriaaleja asfaltin sijaan.

Tässä työssä on määritetty Lohjan keskusta-alueille kävelypainotteiset esteettömyyden laatualueet sekä kaupunkikeskustan lähialueen kävelypainotteiset alueet.

Esteettömien ratkaisujen periaatteet

Esteettömydessä on kyse ihmisten moninaisuuden huomioon ottamisesta rakennetun ympäristön suunnittelussa, toteuttamisessa ja kunnossapidossa. Esteettömät ympäristöt yhdessä saavutettavien palvelujen, käytettävien välineiden ja ymmärrettävän tiedon kanssa mahdollistavat yhdenvertaisen osallisuuden toteutumisen.

Suomessa esteettömän ympäristön rakentaminen perustuu SuRaKu-ohjeistukseen (esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu-, viher- ja piha-alueilla). SuRaKu-ohjeistossa on esitelty periaate esteettömyyden kahdesta laatutasoluokasta: erikoistaso ja perustaso. Esteettömyyden perustaso täyttää lain mukaisen vaatimuksen esteettömästä ympäristöstä. Erikoistason ratkaisut parantavat käytettävyyttä erityisesti pyörällisiä apuvälineitä käyttäville ja näkövammaisille henkilöille (sekä sokeat että heikkonäköiset).

Erikoistason ratkaisuja käytetään alueilla, joissa esteettömyyden korkean laadun tarve on erityisen suuri:

- Kävelykatuympäristöt
- Keskusta-alueet, joilla on julkisia palveluja
- Vanhus-, vammais-, sosiaali- ja terveystoimintojen tarjoavien toimipaikkojen ympäristöt
- Alueet, joilla paljon vanhus- ja vammaisasuntoja
- Julkisen liikenteen terminaali- ja pysäkkialueet
- Liikunta- ja leikkipaikat, joilla on huomioitu kaikki käyttäjät
- Esteettömät reitit esim. virkistysalueilla

Kävelypainotteisten alueiden tavoitetaso 1/2

Teema	Toteutus
Jalankulun erottaminen autoliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu
Jalankulun erottelu pyöräliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu kävelypainotteisilla esteettömyyden laatualueilla. Muilla kävelypainotteisilla alueilla kävelyn ja pyöräilyn erottelu toisistaan ei ole ensisijaista
Jalankulkuväylän leveys	Jalkakäytävän poikkileikkauksen suositeltava mitoitus (vähimmäismitoitus) <ul style="list-style-type: none">- pääreitti: 2,5 metriä (vähintään 2,25 m)- muu kuin pääreitti: 2,25 m (vähintään 1,75 m)
Suojatie	Merkitään sekä liikennemerkillä että tiemerkinillä. Reunatukijärjestelyissä otetaan huomioon erityyppiset liikkujat, esimerkiksi siten, että reunatuen korkeus suojatien kohdalla on osin 40 mm ja osin reunatuki on luiskattu. Toteutusratkaisun valinnassa hyödynnetään SuRaKu-ohjeita.
Varoitusalueet suojateitä lähestyttäessä	Vinosti lähtevässä suojatiessä tai reunatukilinjan ollessa kaareva ylityssuunta osoitetaan 600 mm leveällä lohkopintaisella luonnonkivellä koko suojatien leveydeltä.
Risteäminen autoliikenteen kanssa	Suojatien ylityspituus mahdollisimman lyhyt. Reunatukilinjat kohtisuorassa linjassa suojatiehen nähden. <ul style="list-style-type: none">• Autoliikenteen nopeusrajoitus enintään 40 km/h: ”tavallinen suojatie”. Keskisaarekkeellinen tai kavennettu ajorata suojatien kohdalla mikäli liikenneympäristö sitä edellyttää tai suojatien kerralla ylitettävä pituus olisi muutoin yli 7 metriä.• Autoliikenteen nopeusrajoitus 50 km/h: keskisaarekkeellinen, kavennettu tai valo-ohjattu suojatie• Autoliikenteen nopeusrajoitus 60 km/h: suojatiellä valo-ohjaus• Autoliikenteen nopeus yli 60 km/h: tällaisia ratkaisuja ei suositella käytettäväksi kävelypainotteisilla alueilla
Pituuskaltevuus	Esteettömyyden laatualueilla enintään 5 %, muilla kävelypainotteisilla alueilla enintään 8 %.
Levähdyspenkit	50 metrin välein ydinkeskustan alueella, (muualla 100-200 metrin välein). Penkeissä selkänöja ja käsituki keskellä tai reunoissa.
Esteettömyys	Esteettömyyden laatualueilla käytetään esteettömyyden erikoistason ratkaisuja ja muilla kävelypainotteisilla alueilla käytetään esteettömyyden perustasoa.

Kävelypainotteisten alueiden tavoitetaso 2/2

Teema	Toteutus
Törmäysturvallisuus	Väylällä ei sallita kohteita, joihin näkörajoitteinen voi törmätä (mainostelineet, valaisinpylväät...). Mikäli tällaisia on mahdotonta välttää, on niiden havaittavuutta parannettava kontrastialueella tai vähintään 600 mm korkealla kaiteella tai muulla reunuksella. Väylän yläpuolisten varusteiden ja rakenteiden tulee olla vähintään 2,2 metrin korkeudella.
Päällyste	Asfalttipinta, kiveys, ulkoilureiteillä myös kivituhka, soramurske tai vastaava. Päällyste pidetään tasaisena ja hyväkuntoisena siten, ettei se aiheuta kompastumisriskiä tai vaikeuta rullaluistimilla, pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa kulkemista. Päällystepinnan korjaukset tehdään päällystämällä uudelleen selkeä yhteysväli. Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta. Urapaikkauksia ei hyväksytä.
Kunnossapito	Kunnossapito on laadukasta
Valaistus	Kävelypainotteiset alueet on kattavasti valaistu. Erityistä huomiota kiinnitetään risteämiskohtien kuten suojateiden valaistukseen.
Turvallisuus	Jalankulun turvallisuus ja sujuvuus ovat etusijalla. Vältettävä vaaralliseksi koettuja risteämisiä muun liikenteen kanssa. Pyritään mahdollisimman hyvään sosiaalisen turvallisuuteen esim. välttämällä pimeitä alikulkuja tai pimeitä puisto-osuuksia. Erityisen turvattomiksi koettujen risteämisten havaittavuutta voidaan parantaa esimerkiksi valaistuksella, suojatien heijastinvarsin tai varoitusvilkuin. Näiden toimenpiteiden tarpeellisuus tarkastellaan kokonaisuutena saman katujakson tai lähialueen muiden risteämisten kanssa.
Viihtyisyys ja vaihtelevuus	Vaihtelevat maisemat esim. kiinnostavien yksityiskohtien, istutusten ja luonnonelementtien avulla. Kävelyteiden varsilla on puita. Kävelyreittien varrelle pyritään luomaan turvallisia tiloja lasten leikeille. Roskakoreja sijoitetaan tiheään kävelyreittien varsille

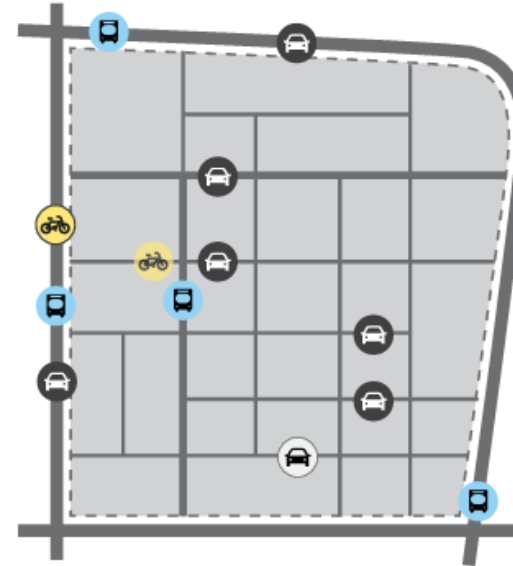
Liikenteen rauhoittamisen tavoitteet

Liikenteen rauhoittamisen ideana on, että läpiajava autoliikenne ohjataan autoliikenteen pääverkolle, jolloin pääverkon sisään muodostuu rauhallisen liikenteen alue, joita kutsutaan liikennesoluiksi. Liikennesolujatelu tukee suunnitteluperiaatetta ”Erottele liikennemuodot, jos on pakko – sekoita, jos se on mahdollista”

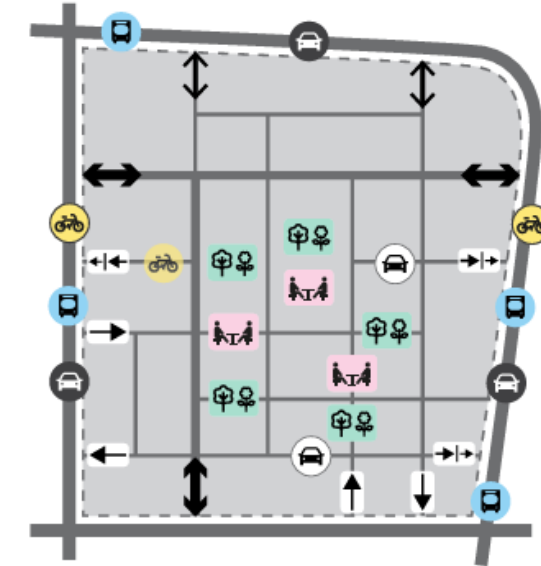
Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet ovat onnistuneet, jos liikennesolun sisällä

- jalankulkija voi ylittää kadun mistä tahansa kohdasta ja muu liikenne sopeutuu kävelijöiden ja oleskelun olosuhteisiin.

ENNEN
Tyypillinen ruutukaava-alue ennen liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä



JÄLKEEN
Ruutukaava-alue liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden myötä



- Liikennesolu (raja katkoviivalla)
- Pääverkon katu
- Paikallinen kokoojakatu
- Tonttikatu
- Pääsisään- ja pääulosajoreitti
- Muu sisään- ja ulosajoreitti
- Paikalliskatujen yksisuuntaistamiset
- Liikenteen suodattaminen
- Joukkoliikenne
- Pyöräliikenteen pääyhteys
- Pyöräily ajoradalla
- Läpiajava ajoneuvoliikenne
- Ajoneuvoliikenne, ei läpiajtoa
- Katuvihreä
- Oleskelu

Liikennesolun toteuttamisen periaatteita

Liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet toteutetaan siten, että liikennesolun sisäinen liikenneverkko palvelee solun sisälle jääviä asukkaita ja palveluita ja muu autoliikenne kulkee solun ulkopuolisella pääkatuverkolla. Kiinteistöille pääsee ajamaan autolla jokaisella kadulla. Pääverkon ja paikallisverkon väliset risteykset toteutetaan ylijatkettuina jalkakäytävinä ja paikalliskatujen välisiä risteyksiä voidaan korottaa ja/tai kaventaa. Liikennesolun sisällä autoliikenteen nopeudet pidetään rauhallisina kadun korkeusvaihteluihin ja poikkileikkaukseen vaikuttavilla toimenpiteillä.

Leikkiin ja liikuntaan kannustavia oleskelun elementtejä

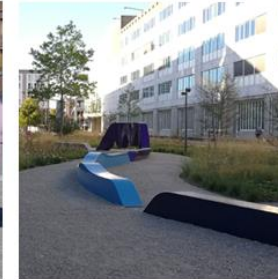
Leikkiin kannustavia elementtejä on muun muassa pelipöydät, kivet ja askelpolut.

Leikkiin ja liikuntaan kannustavia oleskelun elementtejä:

- pelipöydät: pöytätennis, shakki
- kivet, kivipaadet
- puunrungot
- askelpolut
- katumaalaukset ja kadun pinnoitteet: pihapelit ja taide
- vesielementit
- taide-elementit
- liikuntavälineet
- mielenkiintoiset yksityiskohdat



Askelpolkuja, puunrunkoja ja kiviä.



Leikkisyyteen kannustavia kalusteita ja elementtejä.



5.4 Pyöräpysäköinnin kehittäminen



Kehitetään laadukasta pyöräpysäköintiä

Pyöräpysäköinnin yleisinä vaatimuksina on pyöräpysäköinnin sijainti lähellä kohdetta, oikeassa paikassa sekä käytön helppous. Laadukkaan pyöräpysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava pysäköinnin kesto, saavutettavuus ja pysäköintiin liittyvät rakenteet. Eri kohteissa pyöräpysäköinnin tarve vaihtelee. Hyvä ja laadukas pyöräpysäköinti:

- ehkäisee pyörien varkauksia, on riittävän tilava ja helposti saavutettava.
- toteutetaan niin, että ne mahdollistavat pyörän lukitsemisen rungosta.
- huomioi myös mahdollisuuden kiinnittää erikoispyöriä (laatikkopyörät yms. tavallista leveämmät ratkaisut esim. torilla ja päiväkodeissa)
- pyritään toteuttamaan katoksellisena keskeisissä kohteissa.



Pyöräpysäköinnin mitoitus

Pyöräpysäköinnin kysynnän määrittely perustuu pyöräliikenteen ennusteisiin ja tavoitelaan. Tämän lisäksi hyödynnetään nykytilanteen pyöräpysäköinnin määriä ja havaintoja. Kuvassa on esitetty rakennustietokortiston (RT-kortti 98-11207) mukaiset suositeltavat mitoitusarvot eri toimintojen pyöräpysäköinnille.

Uudiskohteissa pyöräpysäköinnin tarve arvioidaan yleis- ja asemakaavavaiheissa. Tärkeitä keinoja riittävien ja toimivien pyöräpysäköintiratkaisujen järjestämiseen ovat kunnan pysäköintinormit, kaavamääräykset ja rakennusjärjestys, joissa ohjeistetaan pyöräpysäköinnin määrää ja laatua. Pyöräpysäköinti tulee kytkeä kunnassa osaksi kaavamääräyksiä ja pysäköintinormeja autopysäköinnin vaatimusten rinnalle, jotta pyöräpysäköinnin järjestämistä voidaan paremmin valvoa ja edistää.

Toiminto, alue tai rakennustyyppi	Suosittelava mitoitus
Asuinkiinteistöt Nuorten asunnot	1 kpl/30 k-m ² asuinpinta-ala 1 kpl/25 k-m ² asuinpinta-ala
Työpaikat	0,4 kpl/työntekijä
Kaupat ja kauppakeskukset	2,5 kpl/100 k-m ²
Kirjastot, museot, konserttitalit, elokuvateatterit ja teatterit	0,25 kpl/istumapaikka ja 0,4 kpl/työntekijä
Hotellit ja ravintolat	1 kpl/15 asiakaspaikkaa ja 0,4 kpl/työntekijä
Urheilu- ja liikuntapaikat Virkistysalueet, leikkipuistot	0,6 kpl/päivittäinen kävijä ja 0,4 kpl/katsoja 2-4 kpl/10 vierailijaa
Koulut (peruskoulu ja lukio) Muut oppilaitokset	1 kpl/oppilas ja 0,4 kpl/työntekijä 0,5 kpl/oppilas ja työntekijä
Merkittävät linja-autopysäkit	10 paikkaa
Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit	20-30 % päivittäisestä matkustajamäärästä, minimi 10 kpl

Pyöräpysäköinnin suositeltavat mitoitusarvot eri toiminnoille (RT-kortti 98-11207).

Koulujen pyöräpysäköinti- paikkamäärien arviointi

Koulujen pyöräpysäköintipaikkatarpeen suunnittelussa lähtökohtana on 1 pyöräpaikka/oppilas.

Ohjeen mukaan koulukuljetusoppilaita ei tarvitse laskea mukaan tähän mitoitukseen. Pysäköintipaikkamääratarve voidaan arvioida tapauskohtaisesti hyödyntäen koulujen nykyistä kulkutapajakaumaa. On kuitenkin huomioitava, että maksimitarve (kauniin lämpimän päivän pyöräilijämäärä) on hiukan suurempi kuin keskimäärin pyörällä kulkevien oppilaiden määrä. Ensivaiheessa pyritään siihen, että paikkoja rakennetaan tarpeen mukaan varautuen kuitenkin tavoiteltuun pyöräilymäärien kasvuun. Tavoitteena on, että vähintään 10 % oppilaiden pyöräpysäköintipaikoista on katettuja. Kouluissa kiinnitetään erityistä huomiota paikkojen riittävyyteen ja telineiden sopivuuteen erikokoisille käyttäjille.

Henkilökunnan pyöräpysäköintipaikat toteutetaan mieluiten erikseen oppilaiden pyöräpysäköinnistä. Henkilökunnan pyöräpysäköintipaikat toteutetaan katettuna ja runkolukitteisena.

Mitoitus arvioidaan henkilökunnan määrän mukaan 1 pyöräpysäköintipaikka/ 2 työntekijää kohden.



5.5 Ohjeet kestävän liikkumisen huomioimiseen kaavoituksessa



Yleiset ohjeet kävelyn ja pyöräilyn huomioimiseksi kaavoituksessa ja katujen suunnittelussa

Kaavoituksen liikennesuunnittelun tavoitteena on varmistaa toimiva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä, joka tukee kaavoitettavan alueen käyttötarkoituksia, kuten asumista ja työpaikkoja. Kaavoitukseen liittyvällä liikennesuunnittelulla määritetään yleisiä liikenteen linjauksia sekä alueiden yhteyksien tarvetta ja liikennejärjestelmien tilantarvetta.

Tämän työn jatkotyönä laaditaan kävelypainotteisille alueille tarkemmat kävelyn kehittämissuunnitelmat. Tässä yhteydessä voidaan myös tarkentaa kaavoituksen ohjeita kävelyn ja pyöräilyn huomioimiseksi. Ohjeen laatimisessa on keskeistä huomioida ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus - oppaan kestävä liikunnan keskeiset huomioidut ja esteettömyysasiat. Lisäksi hankkeen aikana keskusteluun ovat nousseet seuraavat asiat, jotka toivottaisiin nostettavan esiin laadittavaan ohjeeseen:

- Kauppojen piha-alueiden läpi kulkee selkeä erillinen kävelytie
- Liiketilojen edustalla kulkee kävelytie
- Lumen tilavaraukset huomioidaan kaavoissa
- Päivittäistavarakaupan palvelut suositellaan sijoitettavan pyöräilyn laatuikäytävien varsille
- Penkkejä ja roskakoreja sijoitetaan tiheään kävelyreittien varsille

Kaavoituksessa keskeistä
Henkilöauton käyttötarpeen vähentäminen <ul style="list-style-type: none">• Edistä vaihtoehtoisia liikkumismuotoja henkilöautovaltaisilla alueilla• Määrittele liikkumistapavyöhykkeet kaavoituksen pohjaksi ja huomio ne kaavaratkaisuissa• Tarkastele pysäköintinormeja/määräyksiä liikkumistapavyöhykkeittäin• Paranna lähiympäristöjen laatua keskittämällä pysäköinti pysäköintilaitoksiin• Varaa tilaa yhteisomisteisten ja -käyttöisten autojen pysäköinnille• Sijoita autottomia kortteleita julkisen liikenteen solmukohtiin
Pyöräilyn lisääminen <ul style="list-style-type: none">• Varaa katutilaa pyöräilylle ja erottele tarvittaessa pyöräily ja jalankulku• Tuo alhaisia ajoneuvoliikenteen nopeuksia alueilla, joilla pyöräily ja ajoneuvoliikenne ovat samalla ajoradalla• Varmista pyöräilyreittien kattavuus, jatkuvuus, sujuvuus, turvallisuus ja houkuttelevuus• Huomioi pyöräilijöiden erilaiset tarpeet ja tarjoa vaihtoehtoisia reittejä, kuten pikareittejä, virkistysreitit ja asuntoalueiden sisäiset yhteydet• Varaa tilaa pyörien pysäköinnille eri toimintojen yhteydessä
Kävely-ympäristön parantaminen <ul style="list-style-type: none">• Varaa katutilaa kävelijöille• Käytä erilaisia pihakatu- ja shared space -ratkaisuja• Varmista kävely-ympäristöjen viihtyisyys ja turvallisuus• Tue esteetöntä liikumista välttämällä jyrkkiä luiskia ja korkeuseroja• Tarjoa mahdollisuuksia kulkea säältä suojassa• Muista hulevesien hallinta katuympäristöissä ja tee riittävät tilavaraukset• Hyödynnä hulevesiä viihtyisien katutilojen suunnittelussa
Joukkoliikenteen edistäminen <ul style="list-style-type: none">• Varaa katutilaa joukkoliikenteelle• Tue joukkoliikenteen kilpailukykyä riittävän tehokkailla aluevarauksilla asemien ja pysäkkien läheisyydessä, vahvista olemassa olevia ja luo uusia joukkoliikennekäytäviä• Sijoita palvelut joukkoliikenteen asemien ja pysäkkien läheisyyteen• Varmista joukkoliikenteen asemien ja pysäkkien ympäristön viihtyisyys ja esteettömyys• Varmista matkaketjujen eheys, esteettömyys ja houkuttelevuus• Mahdollista henkilöautojen ja polkupyörien liittämispysäköintiä

Kuva: Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus. Suomen ympäristö 3/2015.

Esteettömyyden huomioonottaminen kaavoituksessa ja toimintojen sijoittelussa

Kaavaratkaisulla vaikutetaan esimerkiksi siihen, voidaanko katu toteuttaa esteettömän liikkumisen kannalta riittävän loivana ja varataanko esteettömän ratkaisun toteuttamiselle riittävästi tilaa, esimerkiksi toimintojen erottaminen toisistaan turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti tai rakennuksen sisäänkäynnin järjestäminen esteettömäksi. Esteettömyysasiat on hyvä ottaa esille myös kaavaselostuksissa.

Toimintojen sijoittelussa on keskeistä huomioida, että palvelurakennukset on syytä sijoittaa hyvien julkisten liikenteen yhteyksien läheisyyteen. Yhteyksien pysäkeiltä palvelupisteisiin tulee olla esteettömiä. Ainakin palvelurakennuksen pääsisäänkäynti tulisi toteuttaa esteettömästi. Liikkumisesteisiä autopaikkoja tulee varata riittävästi, ja ne tulee sijoittaa lähelle esteetöntä sisäänkäyntiä, esteettömien reittien varrelle. Liikkumisesteisen käyttäjän autopaikkojen ja saattoliikenteen pysähtymispaikkojen sijainti ja mitoitus määritetään asemakaavassa

6. Toimenpideohjelma



Toimenpideohjelman laatiminen

Toimenpideohjelma on laadittu vuorovaikutteisesti keskeisten sidosryhmien ja ohjausryhmän kanssa. Toimenpideohjelmassa on pyritty löytämään toimenpiteet kullekin työn aikaisemmassa vaiheessa määritellylle ja luvussa 3 esitetylle tavoitteelle. Kullekin toimenpiteelle on asetettu vastuutaho, aikataulu ja seurantamittari. Lisäksi toimenpideohjelma luvun loppuksi on esitelty kulkutapaosuuden muutoksen seuraamiseen käytetyt mittarit ja lähtötaso.



Tavoitteen 1 toimenpiteet osa 1/2 : Kestävän liikkumisen kasvatus on vahvasti osana koulujen opetusta sekä asukkailla suunnattua toimintaa.

Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Mittari
Liikenneturvallisuuskampanja	Viestintä/Liikenneturvallisuustyöryhmä	Vuosittain	Toteutettu/Ei toteutettu
Säännöllinen viestintä kävelyn ja pyöräilyn edistysaskeleista (esim. palsta Lohja-lehdessä. Teemaideana esim. rantaraitin esiin nosto)	Viestintä	Vuosittain	Juttujen lukumäärä/vuosi
Koulujen liikenneturvallisuusviikkoon osallistuminen/Koulureittien turvallisuuden tarkastelu yhdessä oppilaiden kanssa	Koulut/opettajat Päiväkodit/varhaiskasvatuksen opettajat	Vuosittain alkaen 2026	Osallistuvien koulujen ja päiväkotien lukumäärä
Koulu- ja päiväkotipäivän aikaiset esim. liikunta tunnin osaksi kuuluvat pyöräretket ja kävelylenkit.	Koulut/opettajat Päiväkodit/varhaiskasvatuksen opettajat	Vuosittain alkaen 2026	Osallistuvien koulujen ja päiväkotien lukumäärä

Tavoitteen 1 toimenpiteet osa 2/2: Kestävän liikkumisen kasvatus on vahvasti osana koulujen opetusta sekä asukkailla suunnattua toimintaa

Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Mittari
Jatketaan oppilaille suunnatun koulumatkakyselyn toteuttamista ja toteutetaan lisäksi kestävän liikkumisen kysely oppilaiden vanhemmille	Koulut ja liikenneturvallisuustyöryhmä	Vuosittain alkaen 2026	Vastanneiden lukumäärä
Pyörien huollon opettelu osana esim. teknisen työn opetusta	Koulut/opettajat	Vuosittain alkaen 2026	Osallistuvien koulujen/luokkien lukumäärä
Aluetoimikuntiin kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä ja suunnitelmia sekä liikenneturvallisuusasioita	Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen työryhmä	Vuosittain alkaen 2026	Vuosittaisten vuorovaikutusmahdollisuuksien lukumäärä
Jatketaan asukkaille suunnattujen pyörä- ja kävelyretkien järjestämistä aikaisempien vuosien tapaan (esim. Lohjanjärven Ympäripyöräily)	Liikuntakeskus	Vuosikellon mukaan	Tapahtumien lukumäärä/Osallistuvien henkilöiden lukumäärä

Tavoitteen 2 toimenpiteet: Kaupungin liikenneinvestoinneissa ja ylläpidossa vähintään 20 % budjetoidaan pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun

Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Mittari
Kartoitetaan kävelyn ja pyöräilyn liikenneinvestointien nykyinen budjetti (esim. vuoden 2025) ja laaditaan esitys vuosittain kävelyn ja pyöräilyn infratoimiin suunnattavasta budjetista	Kaupunkitekniikka	Vuosittain 2026 alkaen	Kävelyn ja pyöräilyn liikenneinvestoinnit suhteessa kaikkiin liikenneinvestointeihin
Kehitetään jalankulun ja pyöräilyn yhteys- ja laatuutteita tavoiteverkolla. Seuraaville dioille on nostettu kärkitoimenpiteet.	Kaupunkitekniikka	Vuosittain 2026 alkaen	Toteutettujen toimenpiteiden määrä
Kävelypainotteisten alueiden keskeisten toimenpiteiden määrittäminen, toteuttamissuunnitelman laatiminen ja toimenpiteiden toteuttaminen.	Kaavoitus/Kaupunkitekniikka	2026-2030	Suunnitelma laadittu
Koulujen lähiympäristön ja saattoliikennepaikkojen keskeisten kehittämistoimien määrittely ja toteuttamissuunnitelman laatiminen. Osana työtä voidaan toteuttaa käytetyimpien koulureittien kartoitus	Kaupunkitekniikka	2026-2030	Suunnitelma laadittu
Kehitetään pyöräpysäköintiä suunnitelman mukaisesti.	Kaupunkitekniikka /Tilakeskus	Vuosittain	Toteutettujen pyöräpysäköintipaikkojen määrä
Laaditaan nauhataajaman tavoiteverkolle viitoitus suunnitelma ja toteutetaan suunnitelman mukainen viitoitus.	Kaupunkitekniikka	2026-2030	Toteutettu/Ei toteutettu

Tavoitteen 2 toimenpiteet: Tavoiteverkon kehittämisen kärkitoimenpiteet

Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu
Kauppakatu: Ajokaistan poisto, pysäköinnin siirto, pyörätien rakentaminen ja jalkakäytävän leventäminen	Kaupunki/kaupunkitekniikka	2028-2029
Sibeliuksenkatu: Pyörätie	Kaupunki/kaupunkitekniikka	2027-2028
Koulukatu: Jalankulun ja pyöräilyn erottelu sekä liikenneturvallisuuden parantaminen	Kaupunki/kaupunkitekniikka	2028-2030
Laurinkatu: Pyörätie välillä Suurlohjankatu-Sibeliuksenkatu	Kaupunki/kaupunkitekniikka	2030-2032
Rantaraitin kehittäminen: ensimmäiset osuudet	Kaupunki/kaupunkitekniikka	2026-2030
Sammatti: Werlanderintien jalkakäytävän ja pyörätien rakentaminen. Kohde on Uudenmaan ELY:n tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa 2026–2029.	Uudenmaan ELY-keskus	2028-2030
Koko tavoiteverkko: Turvattomien risteysten ja hankalien tien ylitysten kehittäminen.	Kaupunki/kaupunkitekniikka	2028-2032

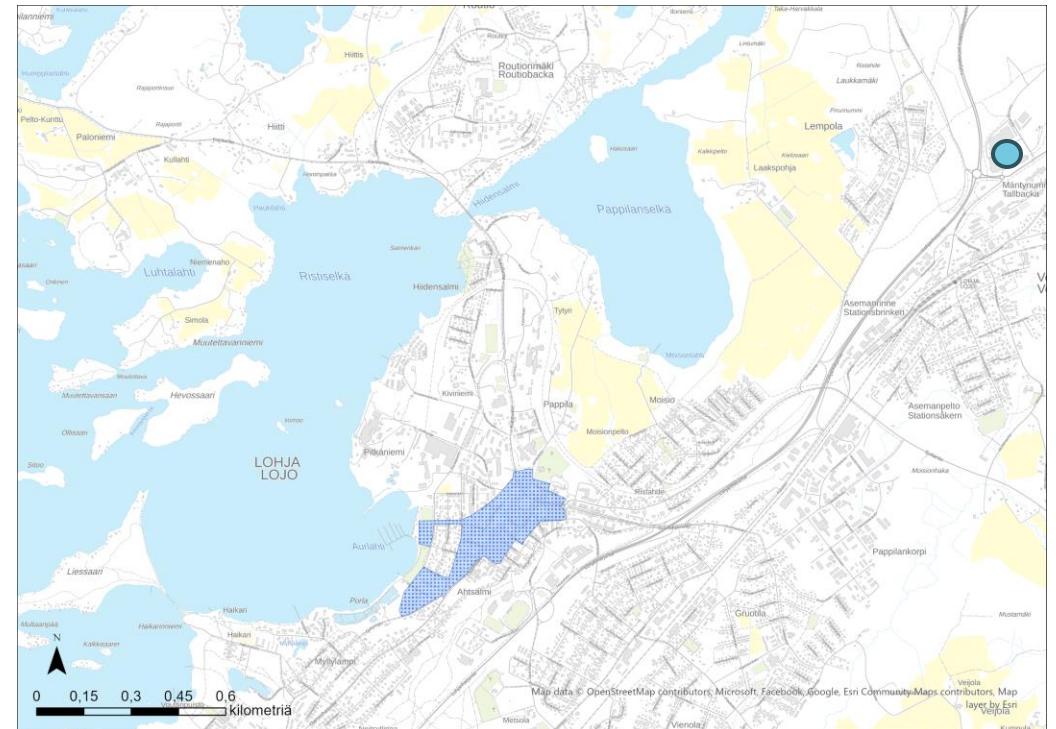
Tavoitteen 2 toimenpiteet: Kehitetään laadukasta pyöräpysäköintiä toimenpiteen tarkennus

Ensivaiheessa keskeisiksi kohteiksi tunnistettiin:

- Keskustan kävelypainotteinen esteettömyyden alue, erityisesti kaupungintalo, kirjasto, Laurentiustalo ja Aurlahden uimaranta
- Lempolan kauppapuisto
- Peruskoulut ja lukio

Seuraavassa vaiheessa pysäköintiä kehitetään liikenteen solmukohtissa, aluekeskuksissa, palvelutaajamien keskuksissa ja muissa palvelukeskitymissä

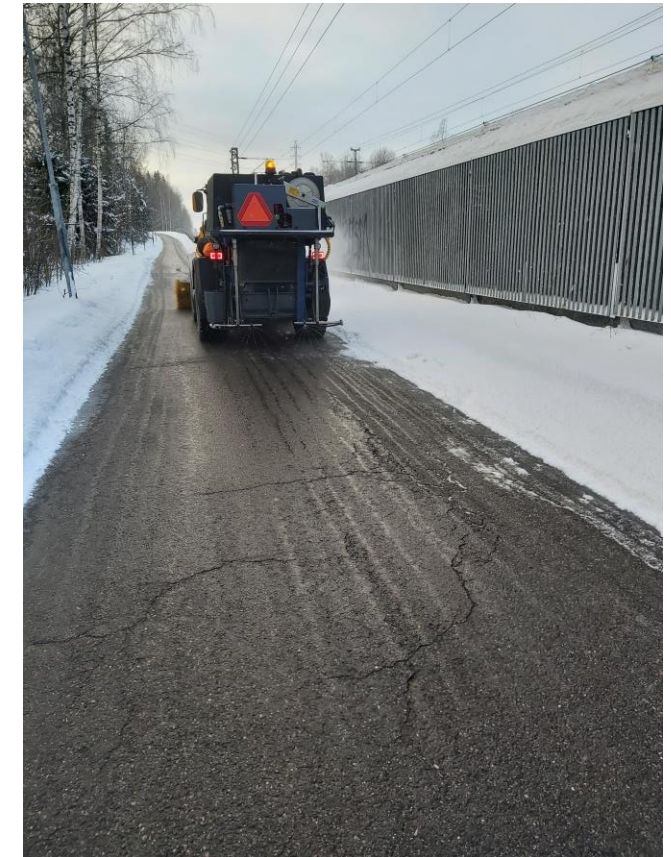
Suunnittelun tueksi kaupungille laaditaan oma pyöräpysäköinnin mitoitusohje.



Kuvassa on esitetty pyöräpysäköinnin kehittämisen ensisijaiset kohteet: Keskustan kävelypainotteinen esteettömyyden laatualue kokonaisuudessaan ja Lempolan kauppapuisto.

Tavoitteen 3 toimenpiteet: Kävely ja pyöräteiden kunnossapitoa priorisoidaan ja vaaditun laadun toteutumista seurataan

Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Mittari
Määritetään kävelyn ja pyöräilyn tehostetun talvikunnossapidon reitit ja suunnitellaan kaupungin nykyiseen talvikunnossapitoon sovitettava malli parantaa kävelyn ja pyöräilyn kannalta keskeisten reittien talvikunnossapitoa. Parannustoimenpiteet ovat sidoksissa kunnossapitomäärärahoihin.	Kaupunkitekniikka	Vuosittain talvikaudesta 2027-2028 alkaen	Toteutettu/Ei toteutettu Lisäksi voidaan esimerkiksi kyselyiden avulla pyrkiä arvioimaan käyttäjien tyytyväisyyttä kunnossapitoon.



Tavoite 4: Suunnittelu- ja palautekäytäntöjä kehitetään.

Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Mittari
Kaavoitusohjelma ja kaupunkitekniikan investointiohjelma synkronoidaan keskenään.	Kaupunkitekniikka ja kaavoitus	2026 ->	Toteutunut/ei toteutunut
Kaavoituksen yhteistyön kehittäminen liikennesuunnittelun kanssa sekä laadunvarmistus tai työparityöskentelymallin käyttöönotto kaavojen laadunvarmistukseen.	Kaavoitus ja kaupunkitekniikka	2026->	Toteutunut/ei toteutunut
Kävelijöille ja pyöräilijöille katualueella tapahtuneiden onnettomuuksien ja niiden kustannusten esiin nosto.	Liikenneturvallisuus-työryhmä	2026->	Toteutunut/ei toteutunut

Tavoite 5: Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen koordinaatiota ja läpileikkaavuutta kehitetään

Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Mittari
Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteutumista seuraa kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä. Ryhmä koostuu kaupunkitekniikan, kaavoituksen, sivistyksen ja kehittämispalveluiden jäsenistä ja heidän varajäsenistään. Jokaisella neljästä jäsenestä on oma edistämishjelman vastuutavoitteensa, jonka toimenpiteiden seuraamisesta he myös vastaavat. Edistämisyhmä kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa, ja se voi kutsua muita sidosryhmiä kokouksiinsa. Osa edistämisyhmän jäsenistä kuuluu liikenneturvallisuustyöryhmään. Kyseiset henkilöt varmistavat, että tieto näiden kahden ryhmän välillä kulkee riittävästi ohjelman toimenpiteiden edistämiseksi. Toimenpiteitä edistetään kaupungin perustoiminnan kautta.	Kaupunkitekniikka, kaavoitus, sivistys ja kehittämispalvelut. Puheenjohtaja vastuu kiertävänä.	Jatkuva vuoden 2026 alusta alkaen.	Toteutuneiden toimenpiteiden määrä.

Toimenpiteiden yhteinen mittari: Kestävien kulkutapojen osuus Lohjan kaupungin sisäisillä matkoilla on 50 % vuonna 2050

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen avulla seurataan Lohjan kaupungin sisäisten matkojen kulkutapajakauman kehittymistä. Tavoitteena on, että kestävien kulkutapojen osuus kaupungin sisäisillä matkoilla on 50 % vuonna 2050.

- Jalankulun kulkutapaosuus (HLT) vuonna 2021 oli 25 %, pyöräilyn kulkutapaosuus oli 8 % ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus 1%.
- Yhteensä kestävien kulkutapojen osuus alueen sisäisillä matkoilla oli vuonna 2021 34 %.

Lisäksi seurataan koulumatkaliikkumisen kulkutapaosuuden kehittymistä vuosittain alkuvuodesta toteutettavan liikunta ja harrastekyselyn avulla. Alla on esitetty aikaisempien vuosien tuloksia:

3-5-luokkalaisten kävelen tai pyöräillen päivittäin tai lähes päivittäin liikkuvien osuus:

2024: 44 %

2025: 41 %

6-9 luokkalaiset kävelen tai pyöräillen päivittäin tai lähes päivittäin liikkuvien osuus:

2024: 35 %

2025: 36 %

Liitteet

