

Maskun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Sweco Finland Oy



Sisällys

1. Työn lähtökohdat	3
1.1. Työn kulku ja osalliset.....	3
1.2. Työn tausta.....	3
1.3. Työn sisältö	4
2. Nykytila	4
2.1. Yhdyskuntarakenne ja palvelut	4
2.2. Kävely ja pyöräily.....	6
2.2.1. Väyläverkko	6
2.2.2. Pyöräpysäköinti.....	10
2.3. Turvallisuus	10
2.4. Tie- ja katuverkon hallinnollinen luokittelu	13
2.5. Pyörämatkailu ja virkistäytyminen	14
2.6. Asukaskyselyn, haastatteluiden ja maastokäynnin tulokset	15
3. Kävelyn ja pyöräilyn tavoitetila	17
3.1. Visio	17
3.2. Tavoitteet.....	18
3.3. Kävely.....	19
3.3.1. Jalankulkuympäristö ja reittien laatu.....	19
3.3.2. Tärkeimmät kävelyalueet ja -reitit.....	21
3.4. Pyöräliikenne	24
3.4.1. Laatutasotavoitteet.....	24
3.4.2. Pyöräpysäköinti.....	25
3.4.3. Tavoiteverkko	26
4. Toimenpideohjelma.....	29
4.1. Toimenpiteet.....	29
4.1.1. Maankäyttö ja matkailu	30
4.1.2. Kävely- ja pyöräilyinfra	30
4.1.3. Liikkumisen ohjaus.....	33
4.1.4. Hallinto ja resurssit.....	34
4.2. Toimenpiteiden vaikuttavuus	35
4.3. Seurantasuunnitelma	37
5. Liitteet:	38
6. Lähteet:.....	38

1. Työn lähtökohdat

1.1. Työn kulku ja osalliset

Tämä edistämishjelma vastaa Maskun strategian ja aikaisempien suunnitelmien ja selvitysten mukaisesti tarpeeseen parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, turvallisuutta ja houkuttelevuutta Maskun kunnassa. Edistämishjelmassa kartoitetaan ja aikataulutetaan keskeiset toimenpiteet olosuhteiden parantamiseksi sekä kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi, jotta kehittämistyö on tavoitteellista, vaikuttavaa ja selkeää.

Maskun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa on ohjannut ohjausryhmä, jossa ovat olleet edustettuina:

- | | |
|--------------------------|--------------|
| • Niko Kryssi | Maskun kunta |
| • Miira Raiskila | Maskun kunta |
| • Jenni Sipilä | Maskun kunta |
| • Pekka Karenmaa | Maskun kunta |
| • Maija Leino | Maskun kunta |
| • Oskari Junnikkala | Maskun kunta |
| • Carita Lehti | Maskun kunta |
| • Jaakko Klang | ELY-keskus |
| • Piritta Paavola-Vainio | ELY-keskus |
| • Antti Rahiala | Traficom |

Työssä konsulttina on toiminut Sweco Finland Oy. Konsultilla kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadinnasta ovat vastanneet Annakaisa Lehtinen, Liisa Mustonen ja Kimmo Vähäyylkkä. Työ alkoi huhtikuussa 2025 ja päättyi lokakuussa 2025. Ohjelmaa varten on saatu avustusta Traficomilta.

Työn aikana toteutettiin asukaskysely, joka oli auki toukokuun 1.5.-31.5.2025. Kyselyyn lähetettiin 344 vastausta. Työn aikana haastateltiin myös Maskun kunnan ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen edustajia (toukokuussa) sekä järjestettiin sidosryhmätilaisuus 1.10.2025. Asukaskyselyllä ja haastattelulla kartoitettiin sidosryhmien näkemyksiä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista sekä kehittämistarpeista. Sidosryhmätilaisuudessa käsiteltiin kävelyn ja pyöräilyn tavoitetilaa sekä toimenpiteitä.

1.2. Työn tausta

Maskun strategiassa 2022–2028 yhtenä strategisena tavoitteena on viihtyisät, turvalliset ja kehittyvät elinympäristöt. Tavoitteen mukaan Maskussa jatketaan liikenneympäristön toimivuuden ja turvallisuuden kehittämistä. Lisäksi kunta toimii aktiivisesti joukkoliikenteen monipuolistamiseksi. Seurantamittareina edellä mainituille tavoitteille on asetettu mm. liikennemuotojen kehitys, liikenneturvallisuusinvestointien määrä vuosittain, joukkoliikenteen vuoromäärät ja kunnan järjestämän joukkoliikenteen kustannukset asukasta kohden. Lisäksi strategisena tavoitteena Masku edistää asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia aktiivisesti osana hyvinvointialuetta.

Strategisten linjausten lisäksi Maskussa on tehty liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 2022 sekä Maskun jalankulun ja pyöräilyn turvallisuussuunnitelma 2020. Liikenneturvallisuussuunnitelman visio

on, että liikkumisvalinnat ovat ympäristöystävällisiä sekä terveyttä ja turvallisuutta edistäviä. Liikenneturvallisuustyön painopistealueiksi on valittu mm. nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen, jalankulun sekä pyöräilyn turvallisuuden parantaminen sekä risteysalueiden turvallisuuden parantaminen. Tarve kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja turvallisuuden parantamiseksi on tunnistettu siis jo aikaisemmin ja Maskun kunnassa toimiikin poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä, joka työskentelee liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja seuraa liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä säännöllisesti.

Seudullisesti Maskun kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä ohjaavat esimerkiksi Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2021–2025, Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020, Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020 sekä Turun kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL)-sopimus.

1.3. Työn sisältö

Edistämishjelmassa keskitytään kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin sekä liikenneturvallisuuden parantamiseen koko kunnan alueella mukaan luettuna Maskun keskustaajama (sis. esim. Akkoistenmäki, Mäksmäki, Tammialho, Humikkala, Kajamo ja Piuha), Seikelä, Lemu ja Askaisten. Työ sisältää arkiliikkumisen kävellen ja pyörällä, pyöräpysäköinnin sekä pyörämatkailun. Työssä tunnistetaan nykytilan haasteet ja kehityskohteet sekä laaditaan niihin toteuttamiskelpoiset, konkreettiset sekä kustannustehokkaat toimenpiteet.

Arkiliikkumisen osalta huomioidaan Maskun keskustaajaman sekä Seikelän, Lemun ja Askaisten taajamien sisäinen liikkuminen. Lisäksi huomioidaan taajamien välinen liikkuminen eli yhteydet Seikelästä, Lemusta ja Askaisista Maskun keskustaajamaan. Lasten ja nuorten koulumatkojen turvallisuutta tarkastellaan keskeisillä koulumatkareiteillä ja koulujen ympäristöissä. Kestävät matkaketjut huomioidaan selvittämällä liityntäyhteydet ja pyöräpysäköinti tärkeimmillä bussipysäkeillä sekä mahdolliset liikkumistarpeet lähikuntiin mm. Nousiaisiin, Ruskolle ja Raisioon. Työssä huomioidaan myös merkittävimmät työpaikka- ja palvelualueet (myös maankäytön kehittyminen tulevaisuudessa) sekä harrastuspaikat.

Pyörämatkailu on merkittävässä roolissa erityisesti Saariston Rengastiellä, joka kulkee Kustavintietä (mt 192) Maskun keskustaajaman ja Lemun ohi sekä maantietä 1930 Askaisten läpi. Pyörämatkailun osalta tässä työssä pyritään tunnistamaan Saariston Rengastien tuomat mahdollisuudet ja kehittämistarpeet ja selvittämään mm. Maskun Rivieran merkitys pyörämatkailun näkökulmasta sekä pyöräliikenteen tavoiteverkon liittyminen Saariston Rengastielle.

2. Nykytila

2.1. Yhdyskuntarakenne ja palvelut

Masku sijaitsee Varsinais-Suomessa noin 18 km Turusta luoteeseen. Maskun lähikuntia ovat Raisio (noin 10 km), Nousiainen (noin 5 km), Naantali (noin 15 km) ja Rusko (noin 10 km). Maskussa asuu noin 9500 asukasta.

Suurin asukaskeskittymä on Maskun keskustaajamassa, joka levittäytyy valtatie 8 varteen ja jatkuu kaakossa Tammialhoon, Humikkalaan ja Kajamoon, etelässä Piuhaan ja lännessä Akkoistenmäkeen ja Mäksmäkeen saakka. Alueella asuu noin 5500 asukasta eli yli puolet kunnan väestöstä.

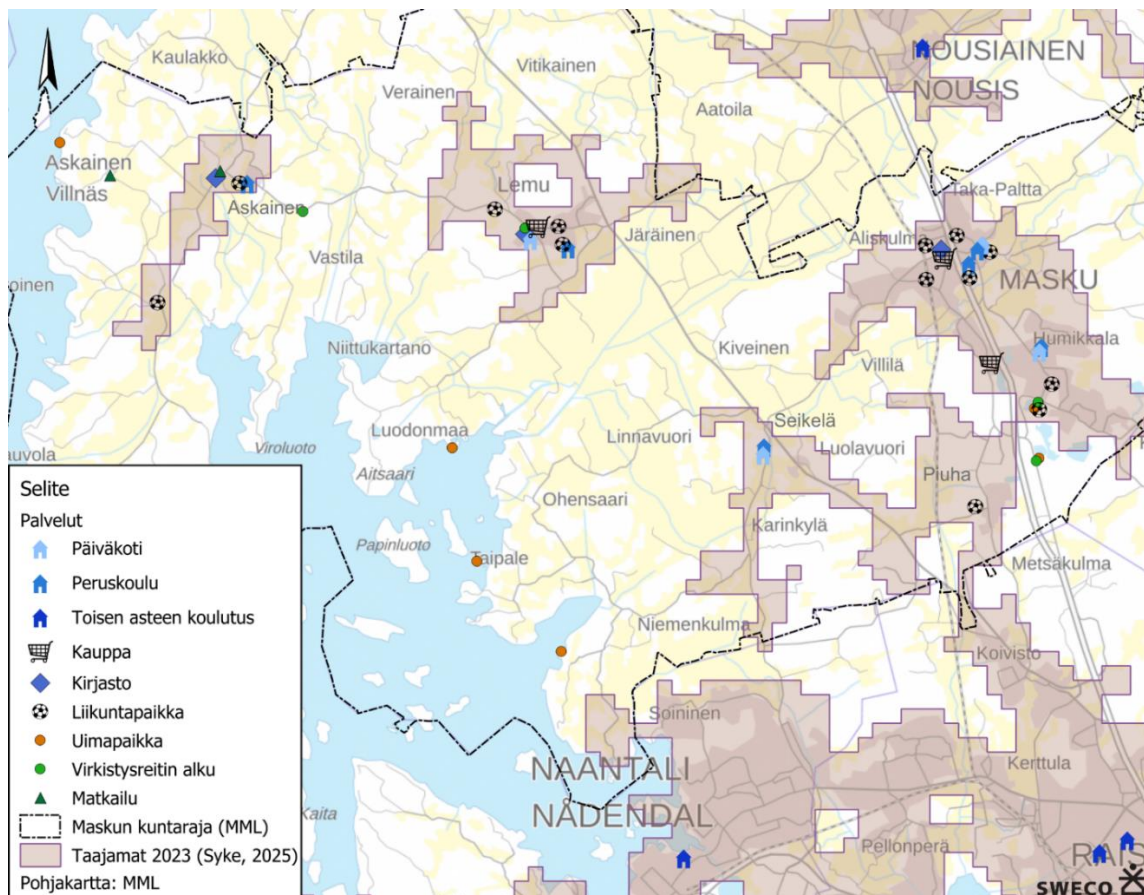
Keskustaajaman alueen eteläosista on noin 5 km matka Maskun keskusta. Keskustaajaman alueella on valtaosa palveluista ja työpaikoista.

Maskussa on lisäksi kolme tärkeää kylätaajamaa; Seikelä, Lemu ja Askainen. Seikelä sijaitsee 5 km länteen Maskun keskustasta, noin 10 km päässä Naantalista ja Raisiosta. Seikelässä asuu noin 400 asukasta, ja siellä on päiväkotiki ja koulu (1–6 lk.). Lemu sijaitsee noin 10 km luoteeseen Maskun keskustasta, noin 5 km Seikelästä. Lemussa asuu noin 1000 asukasta ja seillä on päiväkotiki, peruskoulu, kauppa, kirjasto ja liikuntapaikkoja. Askainen sijaitsee vielä noin 5 km Lemusta länteen. Askaisissa asuu noin 400 asukasta ja siellä sijaitsee koulu (1–6 lk.), kirjasto ja matkailukohteita.

Maskussa ei ole toisen asteen opetusta, vaan opiskelijat opiskelevat lähikunnissa. Maskulaiset opiskelevat valtaosin Nousiaisten, Raision ja Naantalin lukiossa sekä Raision ammattikoulussa.

Keskeinen kaupan keskittymä sijaitsee Valtatien 8 ja Maskuntien välissä 2 km Maskun keskustan eteläpuolella. Alueella sijaitsee päivittäistavaran sekä erikoistavaran kauppvoja. Maskuntien ja Valtatien 8 liittymän ympäristö on kaavoitettu teollisuudelle, ja alue rakentuu ja laajenee. Molemmat kohteet ovat työmatkaliikenteen kannalta tärkeitä kohteita.

Palvelut on esitetty seuraavassa kartassa (kuva 1). Kappaleessa esitetyt asukasmäärät taajamittain pohjautuvat Tilastokeskuksen vuoden 2024 väestöruutuaineistoon (1x1 km).



Kuva 1. Maskun taajamarakenne ja palveluiden sijoittuminen.

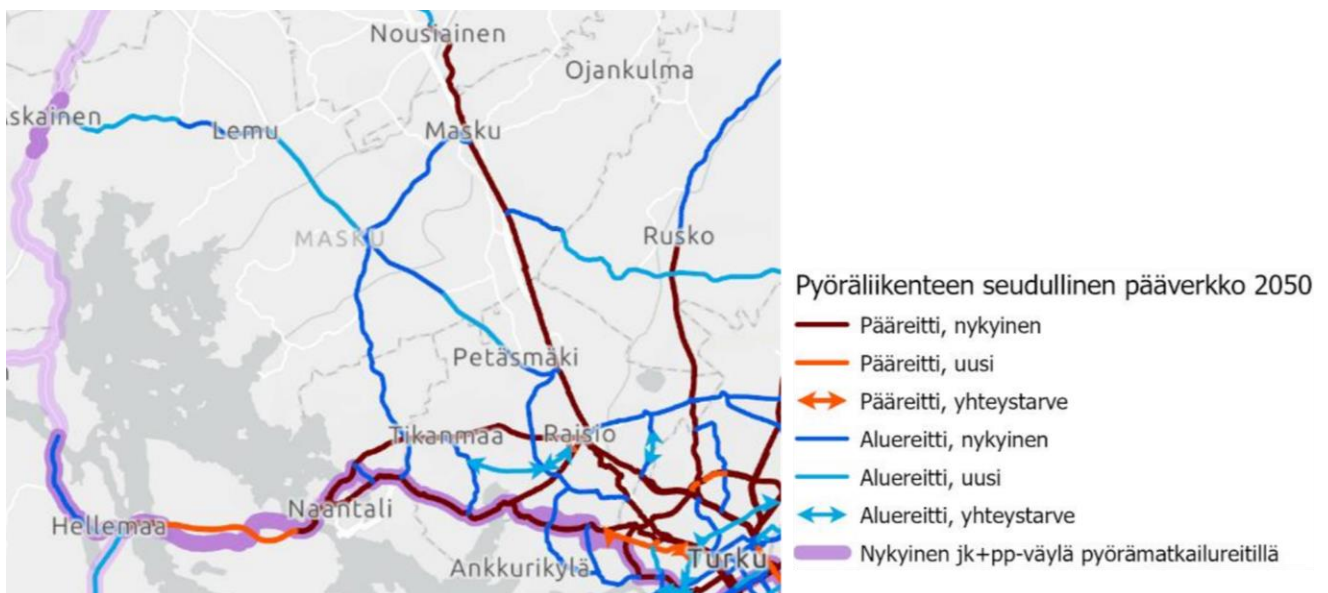
2.2. Kävely ja pyöräily

2.2.1. Väyläverkko

Maskun kävely- ja pyöräilyverkko koostuu nykyisin pääosin yhdistetyistä kävely- ja pyöräilyväylistä. Taajama-alueilla verkko on kattava ja laatutaso yleisesti hyvä. Maskun keskustaajaman asuinalueet yhdistyvät toisiinsa jalankulku- ja pyöräilyväylillä. Lähikunnista Nousiaisiin, Naantaliin, Raisioon ja Turkuun pääsee Maskun keskustaajamasta jalankulku- ja pyöräilyväyliä pitkin. Kävely- ja pyöräilyväylien leveys on valtaosin 3–3,5 metriä ja ne on usein erotettu ajoradasta erotusalueella.

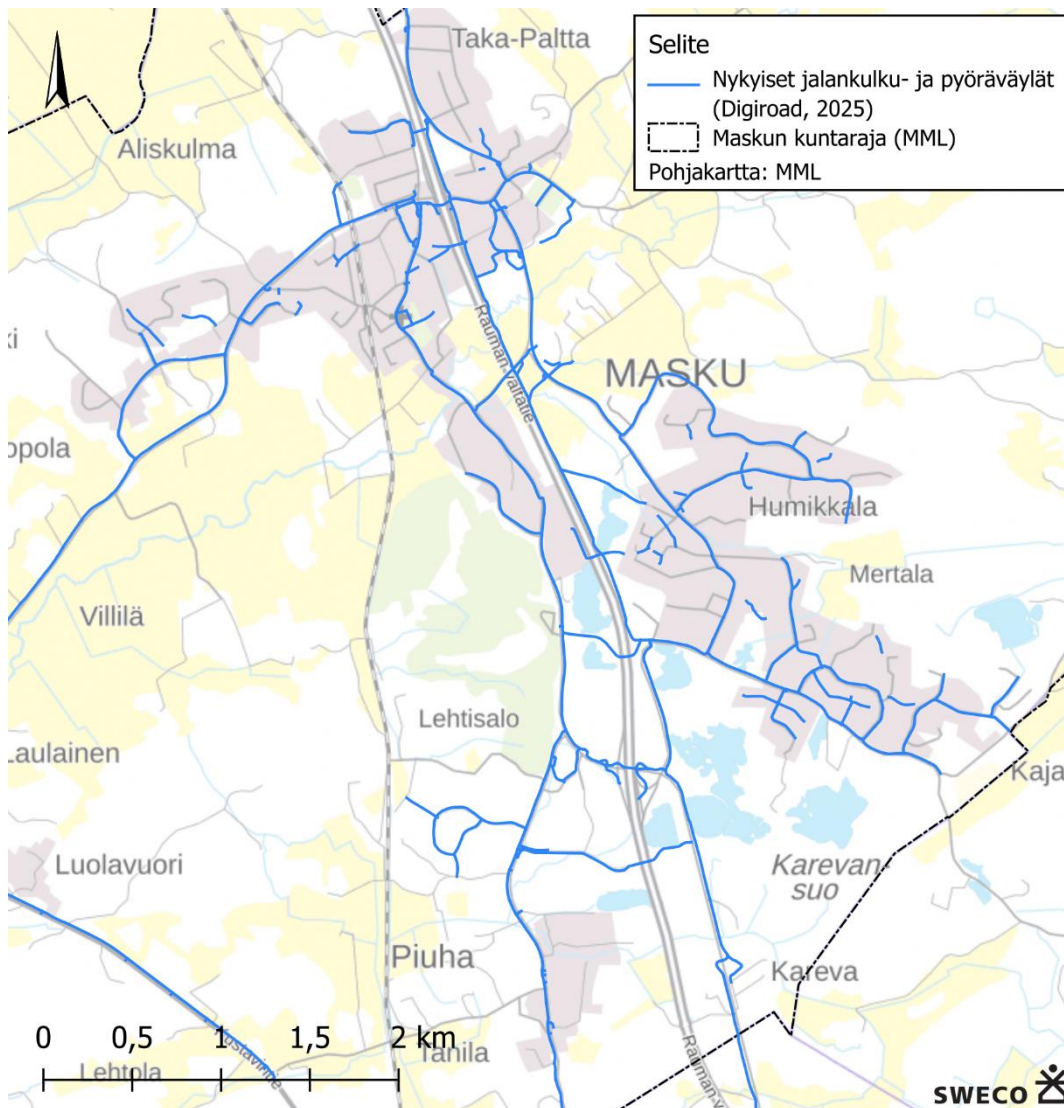
Taajamien välillä mm. Seikelä-Lemu-Askainen on kuitenkin puutteita jalankulku- ja pyöräilyväylissä. Lisäksi lähikunnista Ruskolle ei pääse nykyään Maskun keskustaajamasta jalankulku- ja pyöräilyväylää pitkin. Puuttuvilla yhteysväleillä teiden autoliikenteen nopeudet ja määrät tekevät pientareella kulkemisesta turvatonta ja epämiellyttävää. Lisäksi Maskussa teiden pientareet ovat kapeita, ajonopeudet korkeita ja tiet voivat olla mutkaisia ja huonossa kunnossa, mikä heikentää jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta tien reunassa kuljettaessa.

Turun kaupunkiseudun pyöräiliikenteen seudullisten pääväylien tavoiteverkkosuunnitelman (2023) mukaisesti nykyinen pyöräiliikenteen pääreitti kulkee Nummentietä ja vt 8 yhdistettyä kävely- ja pyöräilyväylää Maskun läpi aina Raisioon asti. Pyöräiliikenteen aluereitit kulkevat Maskun keskustaajamasta Seikeläntietä / Lietsalantietä Seikelän kautta Naantaliin, Seikelästä Kustavintietä Tanilantielle asti, Humikkalasta Ruskontietä Kajamontielle asti sekä Lemusta Askaistentietä Miiastentielle asti. Pyöräiliikenteen seudullisten pääväylien tavoiteverkkosuunnitelmassa uusia aluereittejä on merkattu Askaistentielle Askaisten ja Lemun (Miiastentie) välille, Kustavintielle Lemun ja Seikelän välille, Kustavintielle Tanilantielta Raisioon asti sekä Ruskontielle / Hujalantielle Kajamontieltä Ruskolle asti. Vain osassa tavoiteverkkosuunnitelman pää- ja aluereiteistä on nykyään pyörätie. Tavoiteverkkosuunnitelma on Maskun osalta esitetty kuvassa 2.

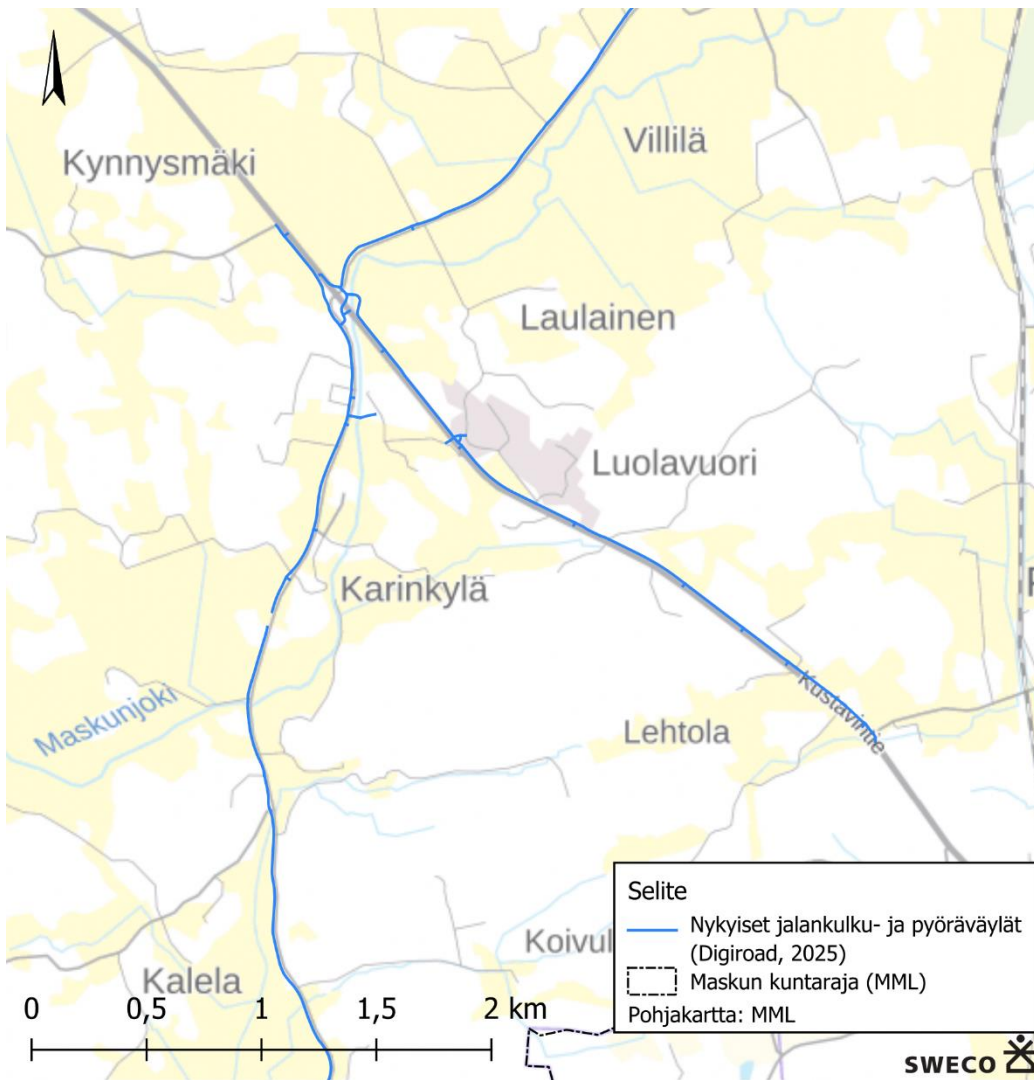


Kuva 2. Turun kaupunkiseudun pyöräiliikenteen seudullinen pääverkko 2050 ja tärkeimmät pyörämatkailureitit Maskussa. (Varsinais-Suomen liitto, 2023)

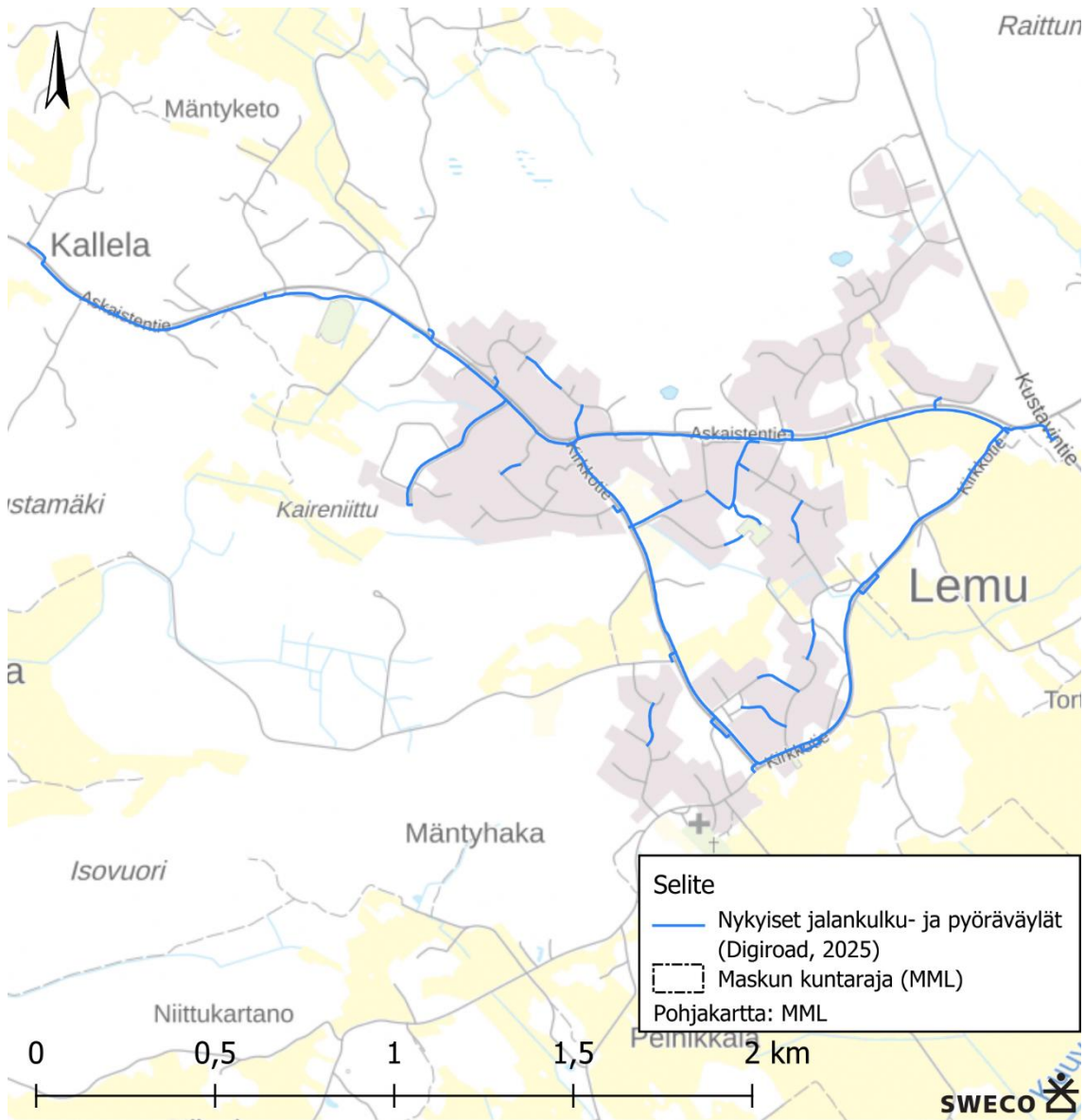
Nykyinen kävely- ja pyöräilyverkko on esitetty seuraavissa kartoissa (kuvat 3–6). Kävely- ja pyöräilyverkko on esitetty erikseen Maskun keskustaajaman alueelta ja Seikelän kylätaajamasta sekä Lemun ja Askaisten kylätaajamien alueelta. Karttakuvissa esitetyt nykyiset kävely- ja pyöräilyväylät pohjautuvat Digiroad 2025 aineistoon.



Kuva 3. Maskun keskustaajaman nykyiset jalankulku- ja pyöräväylät.



Kuva 4. Seikelän nykyiset jalankulku- ja pyöräväylät.



Kuva 5. Lemun nykyiset jalankulku- ja pyöräväylät.



Kuva 6. Askaisen nykyiset jalankulku- ja pyöräväylät.

2.2.2. Pyöräpysäköinti

Maskussa on pyöräpysäköintiä tärkeimpien julkisten palveluiden yhteydessä, mutta pyörätelineet ovat usein rengastelineitä ja pysäköinnin laatu on vaihtelevaa. Eniten pyöräpysäköintiä on järjestetty kouluille ja siellä laatu on korkein. Yksityisen palveluiden yhteydessä pyöräpysäköinnin taso on pääosin heikko.

Maskun kunnan läpi kulkee valtatie 8 ja Kustavintie. Valtatien 8 varrella Maskun keskustaajamassa sekä Kustavintien varrella Lemussa ja Seikelässä on keskeiset bussipysäkit. Maskun keskustaajamassa on 20 paikkaa ja Lemun pysäkkien yhteydessä on 10 paikkaa pyöräliityntäpysäköinnille. Kohteiden pyörätelineet ovat runkolukittavia, mutta säältä suojattua pyöräpysäköintimahdollisuutta ei ole. Maskun kunnan läpi kulkee myös Turku-Uusikaupunki junarata, mutta radalla on toistaiseksi vain tavaraliikennettä.

2.3. Turvallisuus

Maskun liikenneturvallisuussuunnitelmassa (2022) on kuvattu liikenneturvallisuuden nykytila, visio, tavoitteet ja painopisteet, toimenpiteet sekä arvioitu suunnitelman toteutumisen vaikutavuus.

Suunnitelmassa todetaan, että ”Maskussa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä asukaslukuun suhteutettuna on alhaisempi kuin maakunnassa keskimäärin, mutta hieman korkeampi kuin koko maassa keskimäärin.” Suunnitelmassa todetaan, että henkilövahinko-onnettomuuksista reilu puolet (56 %) on tapahtunut taajama-alueiden ulkopuolella, ja lähes puolet henkilövahinko-onnettomuuksista on ollut yksittäisonnettomuuksia. Suunnitelmassa selvitettiin koettua turvallisuutta kyselyllä, jonka mukaan huolta asukkaissa aiheuttavat erityisesti jalankulku- tai pyöräily-yhteyksien puuttuminen (30 %), korkeat ajonopeudet (21 %) sekä turvattomat tienlytykset tai suojatien puute (21 %). Suunnitelman visiossa, päätavoitteissa ja painopistealueissa korostuvat ympäristöystävällistä sekä terveyttä ja turvallisuutta edistävien liikkumisvalintojen tukeminen. Toimenpideohjelma kattaa yhteistyön ja toimintamallit (perustyö), liikennekasvatuksen ja viestinnän sekä liikenneympäristön ratkaisut.

Maskun jalankulun ja pyöräilyn turvallisuussuunnitelmassa (2020) on kuvattu jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden nykytilanne, toimenpiteiden periaatteet sekä listattu turvallisuutta edistävät infratoimenpiteet. Toimenpiteitä ovat uusien suojateiden lisääminen, suojateiden parantaminen, liikennemerkkimuutokset, näkemien parantaminen, ajoratamerkintöjen lisääminen, opastus ja yhteyden rakentaminen ajoradalta jalankulku- ja pyöräilylle.

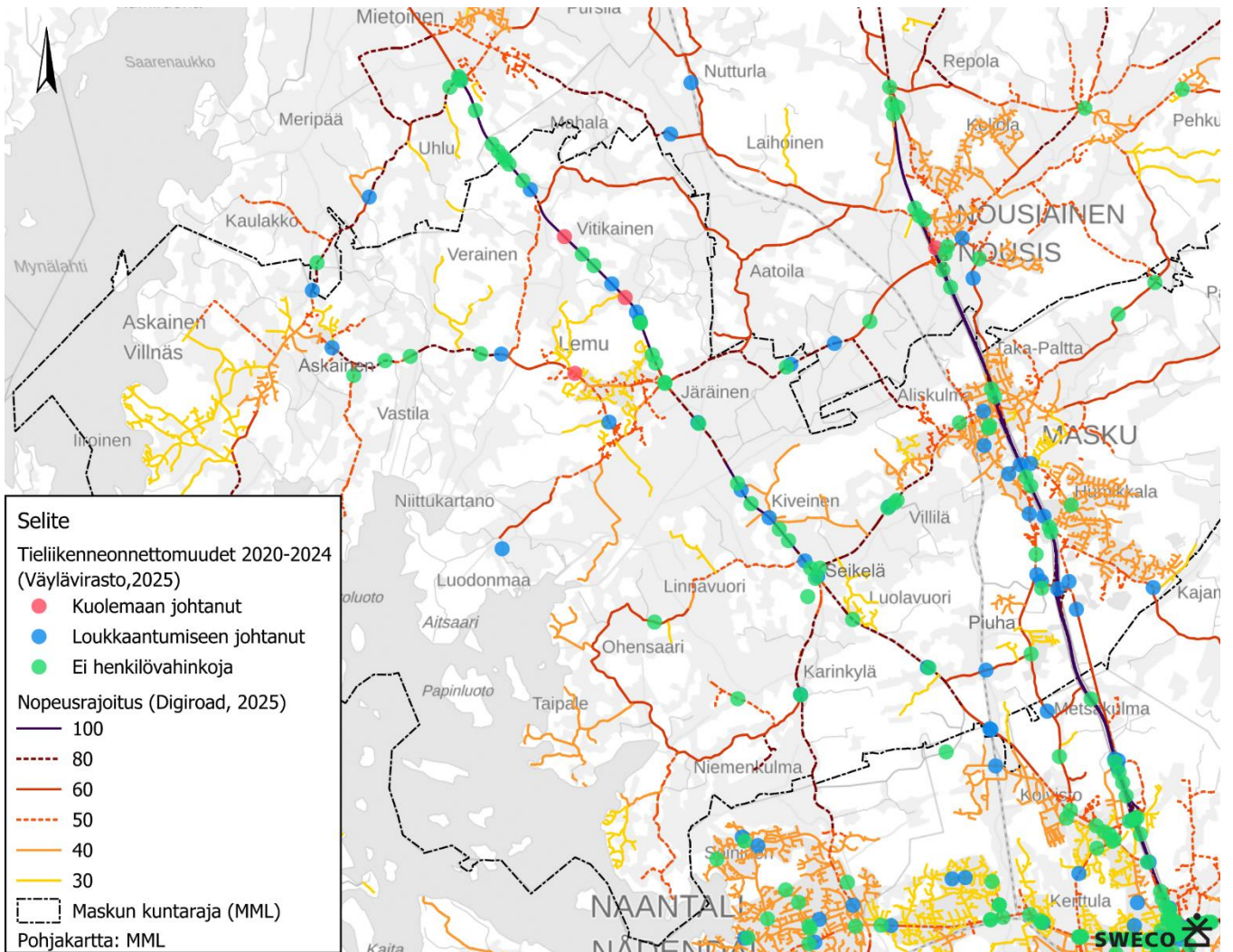
Liikenneturvallisuussuunnitelmassa (Maskun kunta, 2022) asukaskyselyllä eniten palautetta saivat Kustavintien ja Askaistentien liittymän turvattomuus, Askaistentien jalankulku- ja pyöräilyliikenteen puute ja korkeat ajonopeudet Miiastentien liittymästä länteen, Kustavintien jalankulku- ja pyöräilyliikenteen puute (Raisio-Järäinen) sekä Askaistentien korkeat ajonopeudet kirjaston kohdalla. Esiinnousseissa kohteissa ei ole tapahtunut vuosina 2020–2024 jalankulku- tai pyöräilyliikenteen onnettomuuksia, mutta autoliikenteen onnettomuuksia on lukuun ottamatta Askaistentietä kirjaston kohdalla. Liikenneonnettomuuksien määrään perusteella kannalta heikoin tilanne on Kustavintiellä, jossa on Seikelän ja Lemun välillä tapahtunut 13 tieliikenneonnettomuutta vuosina 2020–2024. Onnettomuuksista 5 johti loukkaantumiseen. Osuudella Kustavintien nopeusrajoitus vaihtelee 50–100 km/h. Tien varrella ei ole kävelyn- ja pyöräilyväylää, eikä yhteys ole houkutteleva pientareella liikkumiseen ajonopeuksien tai turvallisuustilanteen perusteella. Lisäksi toimenpideohjelmissa on ehdotettu nopeusrajoitusten laskemista asuinalueilla ja liikenteen rauhoittamista esimerkiksi Seppäläntiellä, Piiksvuorentiellä, Leppälinnunttiellä ja Tammialhotiellä.

Maskussa on tapahtunut kolme jalankulkuonnettomuutta vuosina 2020–2024. Onnettomuudet ovat tapahtuneet Vanhalla Raumantiellä Rivieran kohdalla (2020), Rauman valtatiellä Tokmannin kohdalla (2022) ja Seppäläntien suojatiellä Vaihämäentien liittymän kohdalla (2020). Kaikki jalankulkijaonnettomuudet oli loukkaantumiseen johtaneita.

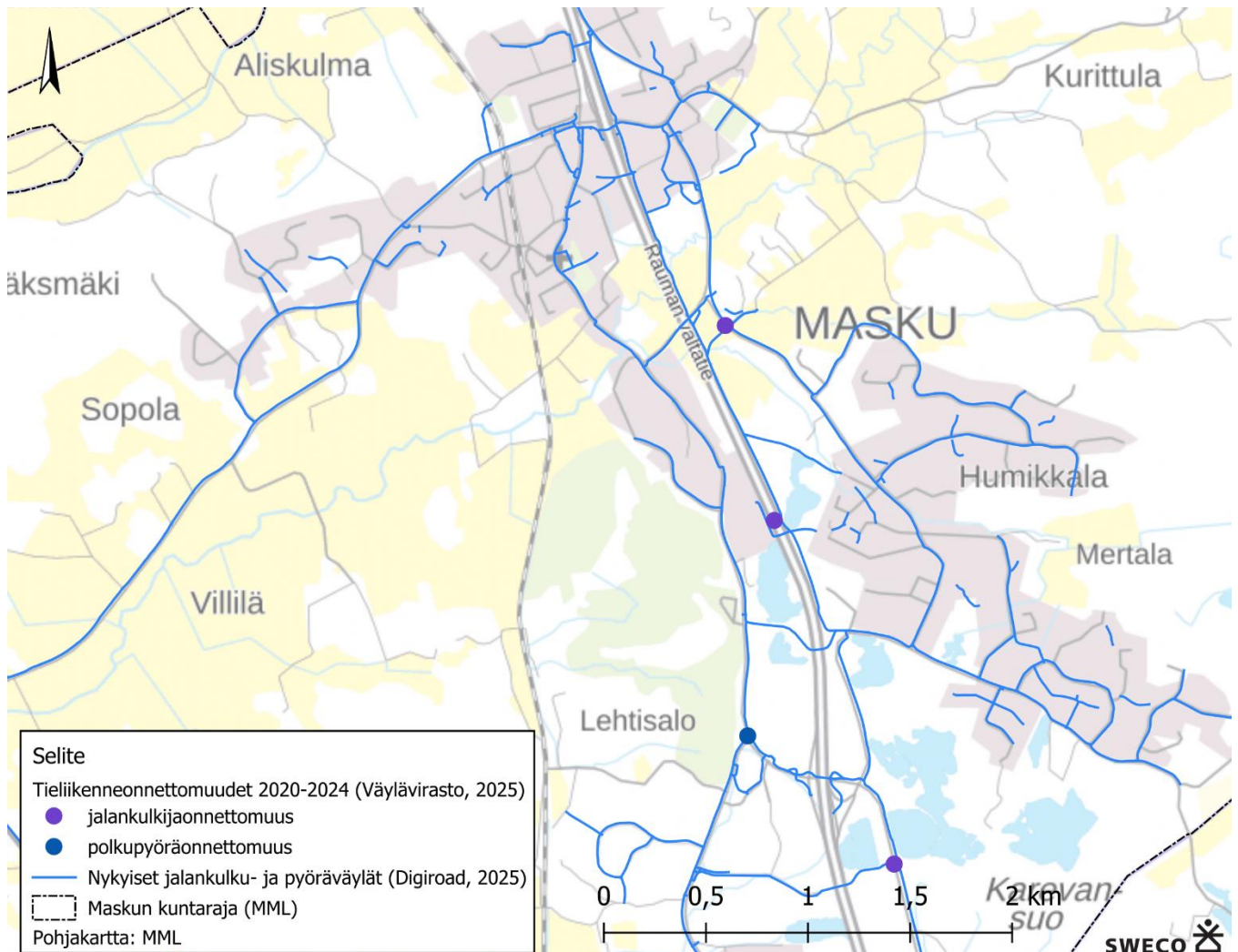
Maskussa on tapahtunut kaksi polkupyöräonnettomuutta vuosina 2020–2024. Onnettomuudet ovat tapahtuneet Maskuntiellä Pihantien liittymän kohdalla (2023) ja toinen Kurittulanttiellä Lankilantien liittymän kohdalla. Molemmat polkupyöräonnettomuudet olivat loukkaantumiseen johtaneita.

Tiedot tieliikenneonnettomuuksista pohjautuu Suomen poliisiin tietoon tulleisiin tieliikenneonnettomuuksiin. Tilaston peittävyys on loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista noin 30 % ja huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä.

Kuvassa 7 on esitetty Maskun tieverkon nopeusrajoitukset sekä kaikki tieliikenneonnettomuudet vuosina 2020–2024 ja kuvassa 8 on esitetty Maskun jalankulkijaonnettomuudet ja pyöräilyonnettomuudet vuosina 2020–2024 sekä nykyinen jalankulku ja pyöräilyliikenteen verkko.



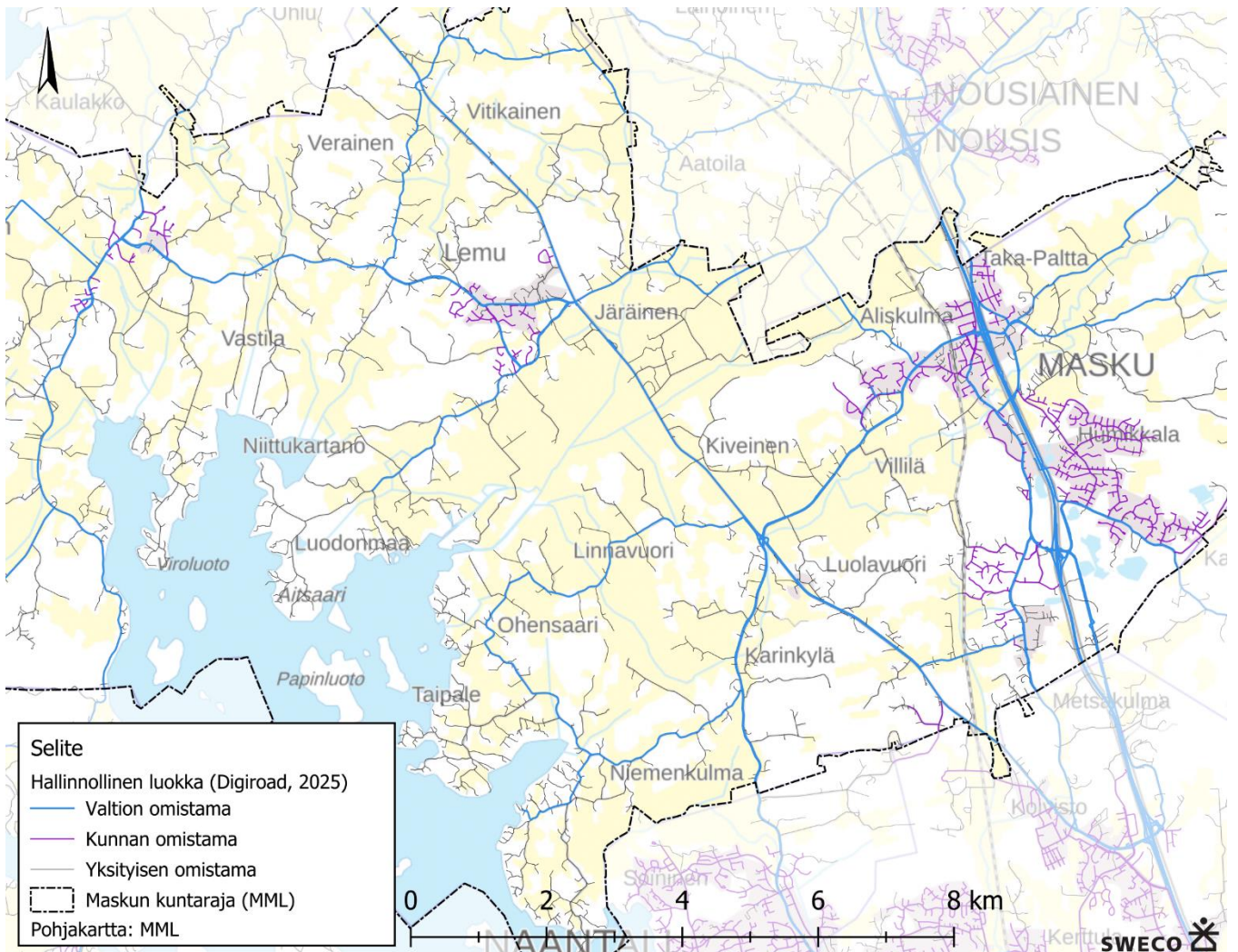
Kuva 7. Tieverkon nopeusrajoitukset ja tieliikenneonnettomuudet vuosina 2020–2024 Maskussa.



Kuva 8. Jalankulkijaonnettomuudet ja pyöräilijäonnettomuudet Maskussa vuosina 2020-2024 sekä nykyinen jalankulku ja pyöräliikenteen verkko.

2.4. Tie- ja katuverkon hallinnollinen luokittelu

Tieverkon hallinnollinen luokittelu kertoo yhteydestä vastaavan tahon. Valtion omistamien teiden kehittämisestä vastaa ELY-keskus ja Väylävirasto, ja kunnan omistamien katujen kehittämisestä kunta. Kunnan katuja on Maskun taajama-alueilla. Taajamien väliset tiet ja pääosa taajama-alueiden pääteistä on valtion omistuksessa. Seuraavassa kartassa (kuva 9) on esitetty tie- ja katuverkon hallinnollinen luokittelu Maskussa.



Kuva 9. Tieverkon hallinnolliset luokat

2.5. Pyörämatkailu ja virkistäytyminen

Maskun pyörämatkailun ja virkistäytymisen reitistö koostuu pääosin Saariston rengastiestä, Akseli -pyöräilyreitistöstä sekä Eurovelo 10 -reitistä (kuva 10).

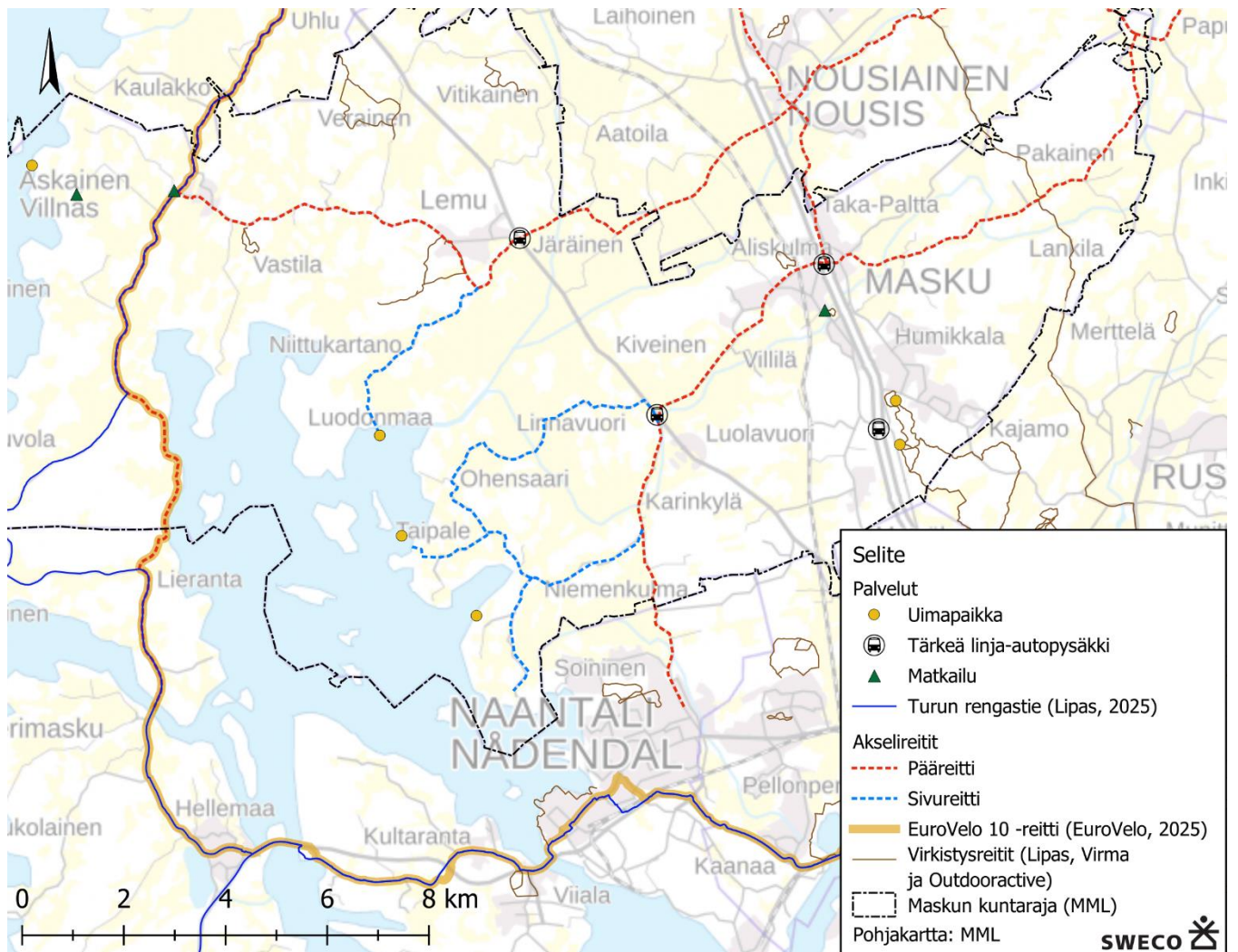
Saariston rengastien pyörämatkailureitti kulkee Askaistentietä / Mynämäentietä (mt 1930) Askaisten läpi. Tämä on Maskun kohdalla myös Eurovelo 10 -reitti ja osa Akseli -pyöräilyreitistöstä. Muut Akseli -pyöräilyreitit kulkevat Maskuntietä / Nummentietä Nousiaisista Maskuun, Lemuntietä / Askaistentietä Nousiaisista Lemun kautta Askaisiin, Seikeläntietä / Lietsalantietä Maskusta Seikelän kautta Naantaliin sekä Halisojantietä Maskusta takaisin Nousiaisiiin. Lisäksi Niemenkultien / Ohensaarentien lenkki Maskussa on merkattu Akseli -pyöräilyreitistön sivureitiksi.

Pyörämatkailun ja virkistäytymisen nykytilaa Maskun kunnan alueella selvitettiin maastokäynnin. Maastokäynnillä kartoitettiin Saariston rengastien, Akseli -pyöräilyreitistön sekä Eurovelo 10 -reitien lisäksi Rivieran alueen potentiaalia pyörämatkailun ja virkistäytymisen näkökulmista. Nykytilan osalta on

tarkasteltu seuraavia kriteerejä; merkityksellisyys ja potentiaali, kiinnostavuus ja reittien vetovoimatekijät, reittien jatkuvuus, liikenneturvallisuus, opastus sekä pyörämatkailijan palvelut.

Selvitys pyörämatkailusta on tämän raportin liitteenä 3.

Taajama-alueella sijaitsevat liikunta- ja virkistysreitit ovat jalankulun ja pyöräilyn kohteita, jonne saapumisen tulee olla sujuvaa ja turvallista. Virkistysreittien merkitseminen ja niistä viestiminen lisäävät reittien käyttöä ja tuovat liikkumismahdollisuuksia näkyväksi kuntalaisille.



Kuva 10. Maskun pyörämatkailun reitit sekä virkistysreitit ja matkailupalvelut.

2.6. Asukaskyselyn, haastatteluiden ja maastokäynnin tulokset

Osana edistämishjelmaa suoritettiin maastokäynti kunnassa sekä toteutettiin asukaskysely ja sidosryhmähaastattelut. Maastokäynti Maskussa suoritettiin 9.4.2025. Maastokäynti kunnassa

suoritettiin pääosin pyöräillen. Yhteenveto maastokäynnin keskeisimmistä tuloksista on tämän raportin liitteenä (liite 1).

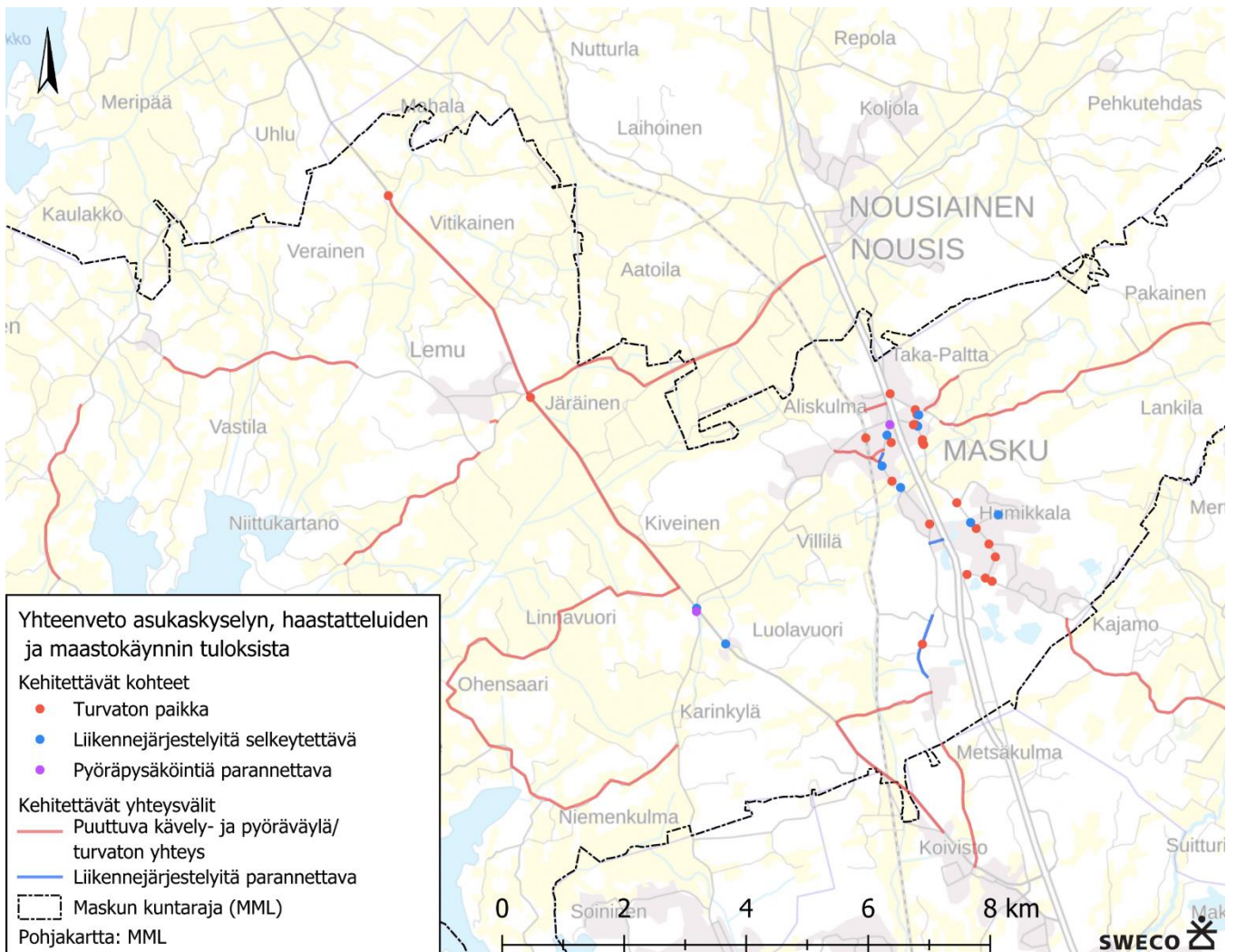
Työn aikana järjestettiin sähköinen kysely asukkaille kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista ja kehittämistarpeista. Asukaskysely oli auki toukokuun 1.5.-31.5.2025. Kyselyä markkinoitiin kunnan viestintäkanavissa sekä koulujen ja päiväkotien kautta Wilma-viesteillä huoltajille. Kyselyyn vastasi 344 vastaajaa. Luottamushenkilöitä kyselyyn vastasi 5. Asukaskyselyn tulokset on tämän raportin liitteenä (liite 2).

Työn aikana haastateltiin myös Maskun kunnan ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen edustajia. Haastatteluilla kartoitettiin sidosryhmien näkemyksiä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista sekä kehittämistarpeista. Haastateltavien kanssa keskusteltiin lisäksi mm. maankäytöstä ja sen kehittymisestä, kouluympäristöjen ja koulumatkareittien turvallisuudesta sekä tehdystä työstä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Seuraavat haastattelut suoritettiin toukokuussa 2025:

- Varsinais-Suomen ELY-keskus 14.5. Jaakko Klang ja Piritta Paavola-Vainio
- Hyvinvointi ja vapaa-aika 15.5. Hanna Pennanen, Jatta Ihaksi ja Nelli Santala
- Elinkeinoelämä 21.5. Lauri Hyttinen
- Kaavoitus ja kadut 21.5. Niko Kryssi, Oskari Junnikkala, Janne Muikkula
- Koulut ja varhaiskasvatus 23.5. Pasi Läpinen, Harri Mantila, Hanna Rousku ja Eliisa Hyle-Sjövall

Yhteenveto haastattelussa esille nousseista vaaranpaikoista ja kehityskohteista on tämän raportin liitteenä (liite 1). Haastattelumuistiot on toimitettu tausta-aineistona Maskun kunnalle.

Kuvassa 11 on esitetty karttayhteenveto asukaskyselyssä, haastatteluissa ja maastokännillä nousseista kehitystarpeista. Monet kehitystarpeista nousivat esiin kaikissa tiedonkeräystavoissa. Tavoiteverkoissa ja toimenpideohjelmassa (liite 4 infratoimenpideohjelma) on tunnistettu tärkeimmät kohteet ja yhteysvälit, joille on ehdotettu parannustoimenpiteitä.



Kuva 11. Yhteenveto asukaskyselyn, haastatteluiden ja maastokäynnin tuloksista.

Maskussa kehitetään kävely- ja pyöräilyväyliä jatkuvasti, ja tämän selvityksen aikana on rakennettu jalankulku- ja pyöräväylä puuttuvalle osuudelle Lemun ja Kustavintien väliin sekä rakennettu suojatie huomiovaloilla Piiksvuorentien yli. Lisäksi vuoden 2025 aikana ollaan toteuttamassa kylätietä Kurittulantielle Kurittulan kylän läpi 500 metrin osuudelle.

3. Kävelyn ja pyöräilyn tavoitetila






3.1. Visio

Maskun kunnassa on laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma 2022. Liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä laadittua visiota ehdotetaan käytettävän myös kävelyn ja pyöräilyn visiona:

”Liikkumisvalinnat ovat ympäristöystävällisiä sekä terveyttä ja turvallisuutta edistäviä.”

3.2. Tavoitteet

Maskun kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman tavoitteiden pohjana toimivat nykytilan analyysi sekä aikaisemmat selvitykset, suunnitelmat ja strategiat mm. Varsinais-Suomen ilmastotiekartta, Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2024–2035, Maskun strategia 2022–2028 sekä Maskun liikenneturvallisuuksuunnitelma 2022. Edellä mainituissa töissä on jo tunnistettu kävelyn ja pyöräilyn rooli asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia edistävinä asioina sekä asetettu hyviä tavoitteita kestävämpään tulevaisuuteen. Seuraavassa on esitetty Maskun tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

	Tavoitteena on kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattaminen ja päästöjen vähentäminen.
	Tavoitteena on edistää asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, turvallisuutta ja houkuttelevuutta kunnassa.
	Tavoitteena on parantaa erityisesti lasten ja nuorten liikenneturvallisuuksuutta. Liikenneturvallisuuksuuden parantamiseen kiinnitetään erityistä huomiota koulu- ja harrastusmatkoilla sekä koulujen ympäristössä.
	Tavoitteena on varmistaa, että pyöräilijöille on riittävästi laadukasta ja turvallista pyöräpysäköintiä kuntataajamissa, harrastuspaikoilla ja kouluilla sekä muissa tarvittavissa kohteissa, kuten tärkeimmillä bussipysäkeillä.
	Tavoitteena on taata kuntalaisille tasa-arvoinen mahdollisuus liikkua kävellen ja pyörällä ympäri vuoden.

Maskun strategian mukaisesti tavoitteena on edistää asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, turvallisuutta ja houkuttelevuutta Maskun kunnassa. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisella ja houkuttelevuuden lisäämisellä pyritään samaan yhä useampi Maskulainen suorittamaan arjen matkansa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Tämä vähentää Varsinais-Suomen ilmastotiekartan tavoitteiden mukaisesti autoliikenteen määrää ja liikkumisen päästöjä kunnassa.

Maskun liikenneturvallisuuksuunnitelman vision mukaisesti tavoitteena on parantaa erityisesti lasten ja nuorten liikenneturvallisuuksuutta. Liikenneturvallisuuksuuden parantamiseen kiinnitetään erityistä huomiota koulu- ja harrastusmatkoilla sekä koulujen ympäristössä. Liikenneturvallisuuksuuden parantaminen vähentää onnettomuuksien riskiä ja luo turvallisemman ympäristön liikkua. Turvalliset reitit ja ympäristöt mahdollistavat myös lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen kouluun ja harrastuksiin, mikä vähentää tarvetta huoltajien saattoliikenteelle kunnassa. Liikkuminen kävellen tai pyörällä myös lisää päivittäistä aktiivisuutta sekä terveyttä ja hyvinvointia.

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuksen mukaisesti tavoitteena on, että asuin- ja työpaikka-alueille, palveluiden ääreen sekä tärkeille virkistysalueille toteutetaan toimivat ja laadukkaat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet. Edistämishojelma selkeyttää liikenneympäristöä sekä kävelijän ja pyöräilijän paikkaa

liikenneympäristössä. Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkkojen muodostaminen toimii tähän hyvänä työkaluna. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa esitetään selkeästi pyöräilyn pääreitit, aluereitit ja paikallisreitit. Tavoiteverkon osalta edistämishjelmassa asetetaan lisäksi pyöräilyinfran laatutasotavoitteet ympäristön, reitin toiminnallisuuden ja liikenteen määrän mukaan.

Maskussa panostetaan kävely-ympäristöjen laatuun tavoitteena eri ihmisryhmät huomioivat, johdonmukaiset, turvalliset ja helposti hahmotettavat reitit. Työssä tunnistetaan tärkeimmät kävelyreitit ja ympäristöt. Kävelyn osalta kiinnitetään erityistä huomioita kuntataajamien sisäisiin kävely-yhteyksiin sekä niiden turvallisuuteen ja esteettömyyteen. Edistämishjelmassa kuvataan kävelyn laatutekijöitä sekä tunnistetaan kehityskohteita kävelyn olosuhteiden parantamiseksi.

Maskun strategian mukaisesti tavoitteena on monipuolistaa joukkoliikennettä. Työssä muodostetaan pyöräpysäköinnin tavoitetila, jolla varmistetaan, että pyöräilijöille on riittävästi laadukasta ja turvallista pyöräpysäköintiä kuntataajamissa, harrastuspaikoilla ja kouluilla sekä muissa tarvittavissa kohteissa, kuten tärkeimmillä bussipysäkeillä. Pyöräilyntäpysäköinnin kehittäminen tärkeimmillä bussipysäkeillä monipuolistaa liityntäliikenteen ja joukkoliikenteen käytön mahdollisuuksia.

Edistämishjelman tavoitteena on myös parantaa pyörämatkailun mahdollisuuksia kunnassa tunnistamalla pyörämatkailun ja virkistyspyöräilyn kannalta tärkeimmät reitit ja liittyminen Saariston Rengastielle. Lisäksi tavoitteena on taata kuntalaisille tasa-arvoinen mahdollisuus liikkua kävellen ja pyörällä ympäri vuoden. Talvikunnossapidon tavoitetilan muodostaminen palvelee tätä tavoitetta. Edistämishjelmassa on laadittu pyöräliikenteen pääverkko (pää- ja aluereitit), joilla tulisi olla korotettu talvikunnossapidon taso.

3.3. Kävely

3.3.1. Jalankulkuympäristö ja reittien laatu

Jalankulun suunnitteluohjeessa 2022 (Väylävirasto) on määritelty jalankulun yleiset laatutasotavoitteet. Tähän kappaleeseen on koostettu ohjeesta Maskun kannalta keskeiset teemat ja tavoitteet laadukkaan jalankulkuympäristön saavuttamiseksi.

Jalankulun suunnitteluohjeessa (2022) hyvän jalankulkuympäristön ominaisuuksia ovat hyödyllisyys, turvallisuus ja esteettömyys, suoruus ja sujuvuus, mukavuus ja viihtyisyys sekä kiinnostavuus. Hyvän ja huonon kävely-ympäristön tekijöitä on listattu kuvassa 12. Maskun taajamissa on kattava kävelyreittien verkko. Keskustaajamassa etäisyydet palveluihin ovat kohtuullisia ja soveltuvat kävelyyhin hyvin. Myös kylien sisäisillä matkoilla etäisyydet ovat lyhyitä, mutta palveluita ja työpaikkoja on vähän.

Hyvä ja huono kävely-ympäristö



- Turvallinen
- Tiheä jatkuva verkko
 - Ei tarpeettomia mutkia ja katkoksia väylälle
 - jalkakäytävän puolelta toiselle sijoittelun välttäminen
- Suoruus ja selkeys
 - Selkeät risteysjärjestelyt
 - Kohteisiin ja palveluihin on helppo suunnistaa, eikä reiteillä ole ylimääräisiä mutkia
- Riittävän leveät väylät
- Esteetön
- Tasainen (maaston korkeuserojen välttäminen)
- Viihtyisiä (kasvillisuus, melutaso, ilmanlaatu)
- Väylillä on tarvittavat varusteet (valaistus, kalusteet, kaiteet)



- liian kapea jalkakäytävä suhteessa käyttäjämäärään
- epätasainen pintamateriaali tai päällysteen vauriot
- liiallinen pituus- tai sivukaltevuus, portaat
- väärin sijoitellut kalusteet, mainostelineet tai muut esteet ilman kontrastieroja
- liian vähän istumapaikkoja
- huono ja epätasainen valaistus
- puuttuva tai liian vähäinen lumitila
- heikko kunnossapito (liukkaus, pudonneet lehdet, epäsiisteys)
- liikkumisvälineiden renkaiden kumeja puhkova hiekoitusmateriaali
- huonosti toimiva kuivatus
- häiritsevä melu
- heikko tilanrajaus tai -jäsenitys ajoradan puolella.

Kuva 12. Hyvän ja huonon kävely-ympäristön tekijöitä. Lista koottu Jalankulun suunnitteluohjeesta (Väylävirasto,2022).

Maskun kävelyreittien kunto ja leveys ovat yleisesti hyviä ja reitit ovat turvallisia. Turvattomien reittien ja kohteiden parantaminen on esitetty infratoimenpideohjelmassa (liite 4). Tärkeimpien yhteyksien esteettömyys voidaan varmistaa säännöllisillä katselmuksilla. Esteettömyyttä voidaan parantaa myös levähdyspaikkoja lisäämällä.

Jalankulun suunnitteluohjeessa on luokiteltu jalankulkuympäristöt rakennettuun alueeseen taajamassa, rakennettuun alueeseen taajaman ulkopuolella sekä rakentamattomaan alueeseen. Jaottelun pohjalta on esitetty, millaisia jalankulkuväyliä missäkin jalankulkuympäristössä tulisi käyttää. Maskussa suurin osa taajamarakenteesta luokitellaan väljästi rakennetuksi alueeksi. Kuvassa 13 on esitetty jalankulkuympäristössä käytettävien ratkaisujen soveltuvuus.

		Jalkakäytävä	Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	Pihakatu	Kävelykatu	Sekaliikenneväylä	Piennar	Kylätie	2-1 -tie	Pyöräkatu	
Rakennettu alue taajamassa	Erittäin tiivis alue	1	4	2	1	3	4	4	2	1	
	Tiivis alue	Kaupunkikeskustan reuna-alue	1	4	2	1	3	4	4	2	1
		Alue- tai paikalliskeskus	1	3	2	1	3	4	4	2	1
		Muu keskittymä	1	3	2	1	3	4	4	2	1
	Väljä alue	1	2	2	3	3	2	4	1	2	
	Rauhallinen alue	Asuin- tai työpaikka-alue	2	3	1	3	2	4	2	2	1
		Viheralue	2	1	4	4	4	4	4	4	4
Rakennettu alue taajaman ulkopuolella		2	1	3	4	1	1	1	2	3	
Rakentamaton alue		3	2	4	4	1	1	3	3	3	
Käytetään yleensä Ohjeen mukainen ratkaisu, mutta voidaan erityisestä syystä tehdä toisinkin.										1	
Voidaan käyttää Harkinnan varainen ratkaisu.										2	
Ei yleensä käytetä Tavanomaisen ratkaisun vastakkainen ratkaisu, jota ei yleensä käytetä, mutta käyttöä ei ole kielletty. Edellyttää erityistä perusteltua syytä.										3	
Ei käytetä Ohjeessa kielletty ratkaisu, jota ei saa käyttää.										4	

Kuva 13. Kävelyn väyläratkaisujen käyttö ja soveltuvuus eri jalankulkuympäristöissä (Väylävirasto,2022).

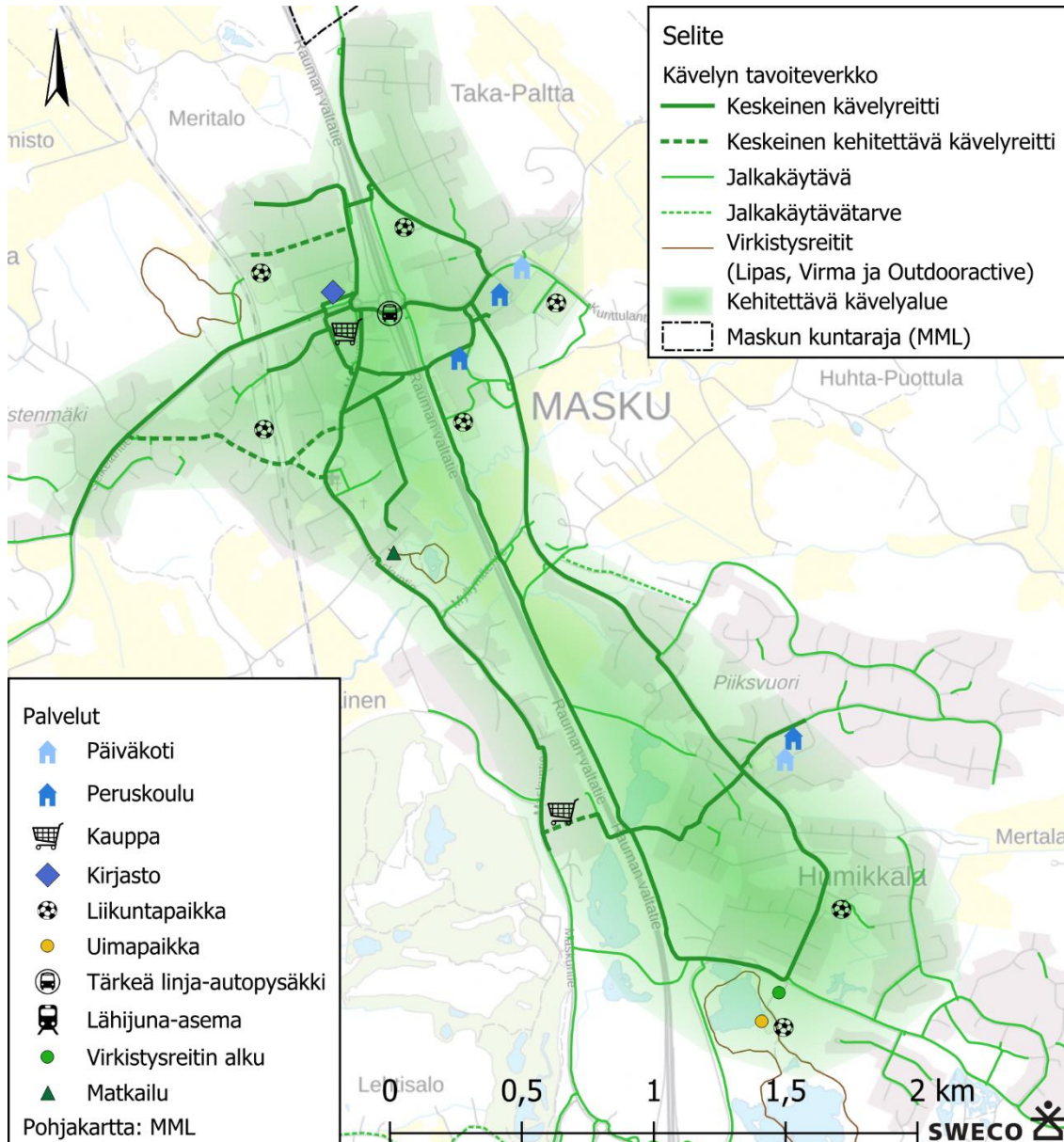
Minimivaatimus yhdistetyn kävely- ja pyöräilyväylän leveydelle on jalankulun suunnitteluohjeen mukaan pääreiteillä 4,0 metriä, aluereiteillä 3,5 metriä ja paikallisreiteillä 3,0 metriä. Yhdistettyä kävely- ja pyöräilyväylää ei ole tarpeen rakentaa kadun molemmin puolin, vaan toisen puolen kadusta voi osoittaa jalkakäytäväksi. Jalkakäytävän minimileveys on kaksi metriä.

3.3.2. Tärkeimmät kävelyalueet ja -reitit

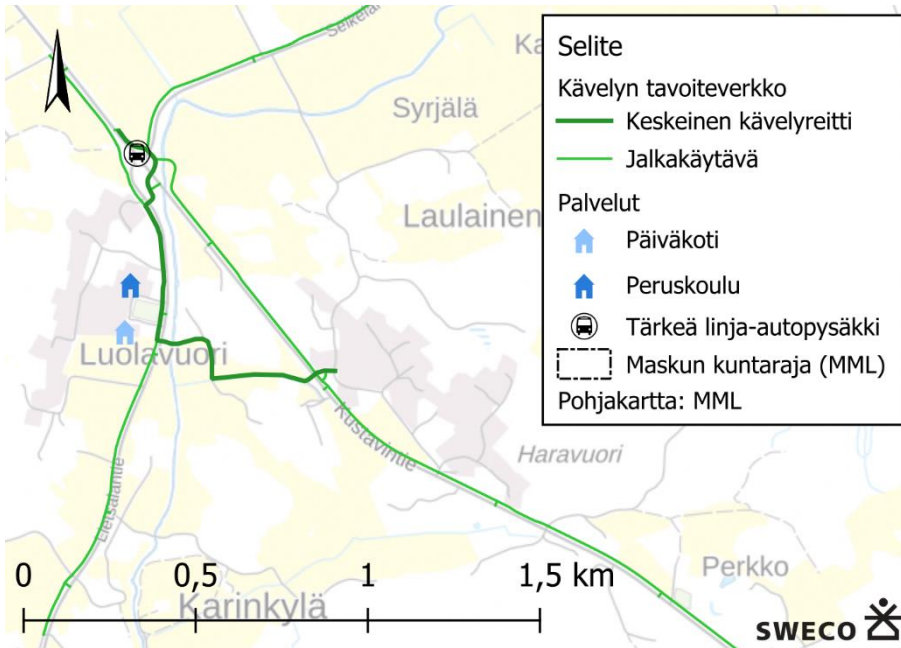
Kävelyn tavoiteverkko on esitetty kartoissa 14-17. Keskeiset kävelyreitit kuvaavat yhteyksiä, jotka yhdistävät palveluita ja tiiviimpiä asuinalueita, ja joilla jalankulkijoita arvioidaan olevan kaikista eniten. Näiden yhteyksien laatuun ja viihtyisyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kehitettävät kävelyalueet kuvaavat aluetta, jonka sisällä hoidettavat matkat on mahdollista tehdä jalan. Erityisesti tällä alueella tulee panostaa turvallisiin ja laadukkaisiin kävelyreitteihin. Kehitettävä kävelyalue pitää sisällään pääosan kunnan palveluista ja tällä alueella kannattaa panostaa hyvään kävely-ympäristöön. Kunnan maankäytön ja palveluverkon sekä virkistysreittien kehittäminen kannattaa ohjata kävelyalueelle tai sen läheisyyteen, jolloin toiminnot ovat jalan saavutettavissa ja tuetaan kävelyä kulkutapana.

Maskun keskustaajamassa keskeiset kävelyreitit yhdistävät valtatie länsi- ja itäpuolen sekä pohjoisen ja etelän tarjoten asuinalueiden kokoojavyilyiltä yhteydet alueen palveluihin ja tärkeimpiin virkistyskohteisiin. Kartassa on esitetty myös Maskun mahdollisen lähijuna-aseman sijainti, joskin

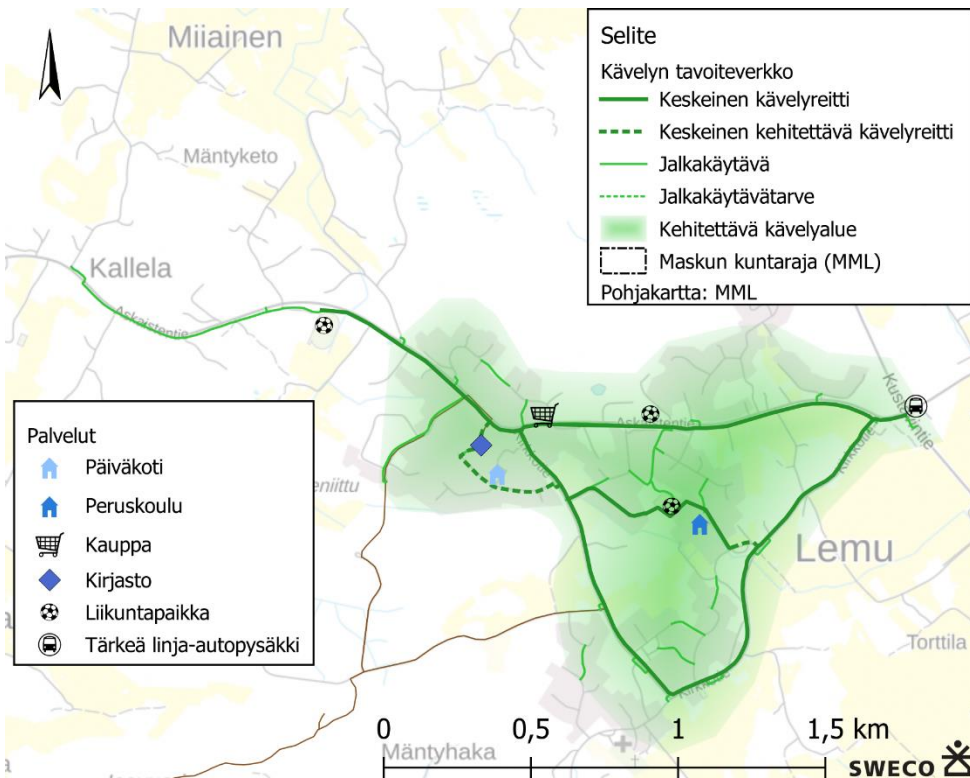
lähijunaliikenteen toteutumisesta ei ole varmuutta. Kylissä keskeiset kävelyreitit kattavat yhtenäiset jalkakäytävät palveluiden ja asuinalueen välillä. Kävelyn tavoiteverkko on esitetty kuvissa 14-17.



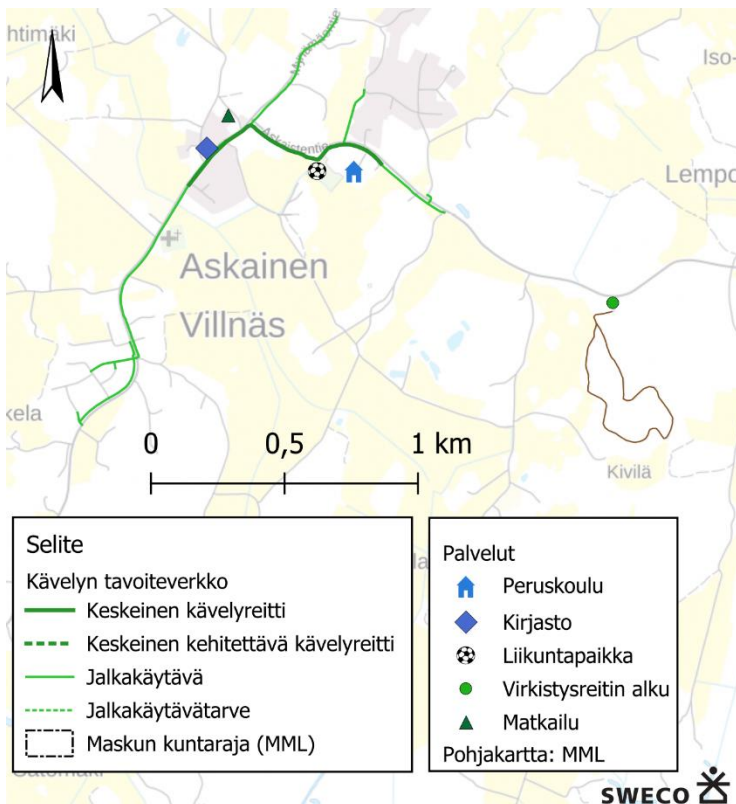
Kuva 14. Maskun keskustaajaman kävelyn tavoiteverkko, kehitettävä kävelyalue, virkistysreitit sekä palvelut.



Kuva 15. Seikelän kävelyn tavoiteverkko ja palvelut.



Kuva 16. Lemun kävelyn tavoiteverkko, kehitettävä kävelyalue, virkistysreitit sekä palvelut.



Kuva 17. Askaisen kävelyn tavoiteverkko, virkistysreitit ja palvelut.

3.4. Pyöräliikenne

3.4.1. Laatusotavoitteet

Laadukas pyöräliikenteen verkko on yhtenäinen, looginen, jatkuva, helposti hahmotettava ja opastettu. Pyöräliikenteen verkon tulee olla myös turvallinen sekä pyöräilyn reitillä vaivatonta ja miellyttävää. Maskun keskustaajamassa, Seikelässä, Lemussa ja Askaisissa kävely ja pyöräily tapahtuu pitkälti yhdistetyllä kävely- ja pyöräilyväylällä sekä sekaliikennekaduilla. Taajamien ulkopuolella kävely ja pyöräily tapahtuu pääosin maantien varsien pientareilla.

Maskun pyöräliikenteen tavoiteverkko muodostuu pääreiteistä, aluereiteistä ja paikallisreiteistä. Pyöräliikenteen pääreitti yhdistää Maskun keskustaajaman Turkuun. Pyöräliikenteen aluereitit ovat laadukkaita ja sujuvia alueellisia tai paikallisia yhteyksiä, jotka yhdistävät seudullisia pääreittejä pienempiin taajamiin mm. Seikelä, Lemu ja Askainen. Lähtökohtaisesti pää- ja aluereiteillä pyöräliikenne ja autoliikenne erotetaan toisistaan. Pää- ja aluereittejä priorisoidaan esim. suunnitelmaratkaisujen toteutuksen ja kunnossapidon laadun suhteen. Reitit myös valaistetaan hyvin.

Pyöräliikenteen reittien luokkien laatusotavoitteet ympäröivän taajamarakenteen mukaan on määritelty Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (2020). Pääreitit muodostavat pyöräliikenteen reittien rungon. Väylän laatuso on muuta ympäristöä korkeampi ja sivusuunnat ovat yleensä väistämiselvöllisiä. Laatuso ja esimerkiksi erottelutarpeen jalankulusta määrää kunkin reitin

liikenneympäristö. Risteyksissä tulee kiinnittää erityistä huomiota turvallisuuteen ja väylien tasaisuuteen.

Aluereitit tukevat pääreittien muodostamaa runkoa. Aluereitit ovat laadukkaita ja sujuvia paikallisia yhteyksiä, jotka yhdistävät pääreittejä pienempiin kohteisiin taajamien sisällä. Aluereiteillä pyöräväylän poikkileikkaustyyppi määrittyy sen liikenneympäristön mukaan. Esimerkiksi koulujen ympäristöihin sijoittuvien aluereittien laatutaso tulee määrittellä erikseen katutila ja reitin käyttäjämäärät huomioiden.

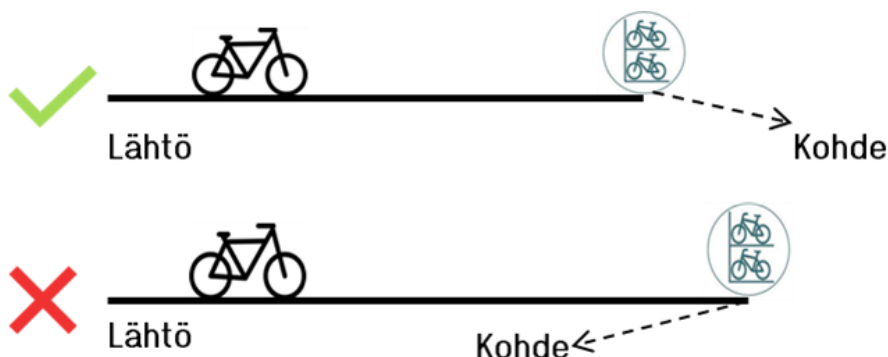
Pää- ja aluereittejä voidaan korostaa muusta pyöräväyläverkosta lisäämällä reitille keskiviiva. Väyläviraston Jalankulun suunnittelu -ohjeessa (2022) todetaan, että yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä pyöräliikenteen kulkusuunnat voidaan erotella toisistaan keskiviivalla (tiemerkinä K1) turvallisuuden parantamiseksi. Keskiviiva saa pyöräilyn pääväylän erottuman alueen muista yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä, ja lisää väylän havaittavuutta tonttiliittymissä. Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän kulkusuuntien ja tonttiliittymien väistämissääntöjen selkeyttämiseksi väylälle lisätään keskiviiva koko osuudelle. Keskiviivalla pyritään korostamaan myös reitin korkeaa laatutasoa.

Pyöräliikenteen paikallisreitit ovat taajaman sisäisiä yhteyksiä, jotka mahdollistavat sujuvan ja selkeän kulun aluereiteille ja pääreiteille. Paikallisreitit palvelevat taajamien sisäistä liikennettä ja ne voivat sisältää myös sekaliikennekatuja. Maskussa suurin osa taajamarakenteesta luokitellaan väljästi rakennetuksi alueeksi, jossa yhdistettyjen kävely- ja pyöräilyväylien leveyden tulisi olla vähintään kolme metriä. Väylän leveyteen vaikuttaa pyöräliikenteen verkon toiminnallinen luokittelu, joka on esitetty pyöräliikenteen tavoiteverkossa (luku 3.5.).

Toiminnallista luokitusta hyödynnetään infran laatutason määrittämisen lisäksi talvikunnossapidon laatutason määrittämiseen. Pää- ja aluereittien talvikunnossapidon tulee olla laadukasta, jotta tärkeimmillä reiteillä pyörällä kulkeminen on mahdollista ympäri vuoden.

3.4.2. Pyöräpysäköinti

Pyörällä tehtyjen asiointi- ja liityntämatkojen houkuttelevuuden osalta olennaista on pyöräpysäköinnin sijoittelun tarkoituksenmukaisuus ja turvallisuus. Käytännössä nämä vaatimukset tarkoittavat pyöräpysäköinnin sijaintia lähellä kohdetta ja pyöräilijän kulkusuunnassa ennen kohdetta (kuva 18), sekä runkolukittavia telineitä ja erityisesti pidempiaikaisessa pysäköinnissä mahdollisuus pyörän pysäköintiin suojaan säältä.



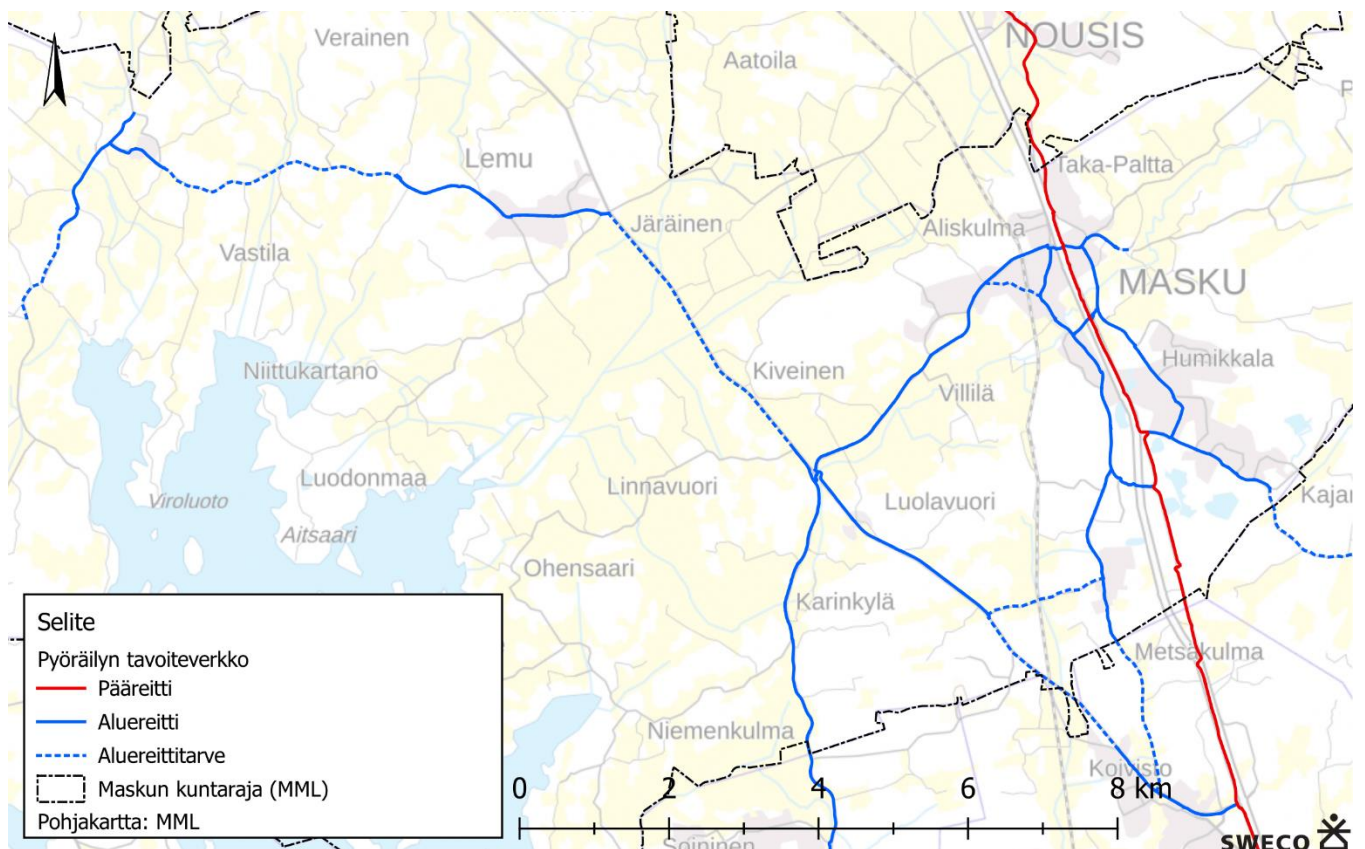
Kuva 18. Pyöräpysäköinti tulee sijoittaa pyöräilijän saapumissuunnasta nähden ennen kohdetta, jotta pyöräpysäköinti huomataan ja sitä on miellyttävä käyttää.

Maskussa olennaista on kehittää liityntäpysäköinnin, palveluiden ja koulujen pyöräpysäköinnin laatutasoa ja turvallisuutta. Joistakin palveluista pyöräpysäköinti puuttuu kokonaan ja joissakin se on heikkolaatuista. Kunnassa tulisi tehdä pyöräpysäköinnin suunnitelma, jossa arvioidaan pyöräpysäköinnin tarpeet ja määritellään eri palveluiden pyöräpysäköinnin laatutasotavoite. Myös yrittäjiä kannattaa rohkaista laadukkaan pyöräpysäköinnin toteuttamiseen.

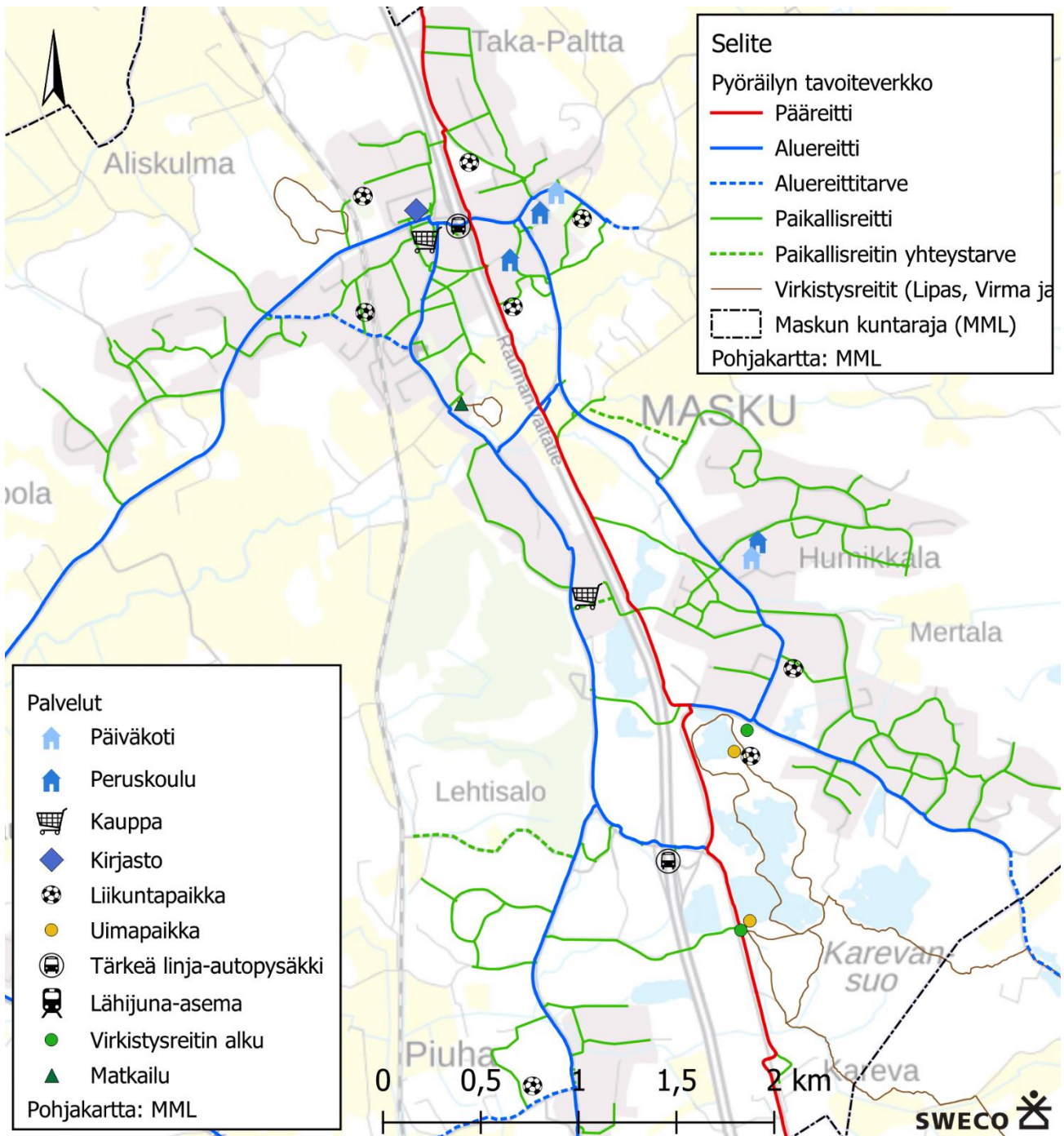
3.4.3. Tavoiteverkko

Maskun pyöräliikenteen tavoiteverkko sisältää Turun seudun tavoiteverkon pää- ja aluereitit, joiden lisäksi aluereiteiksi on nostettu Maskun keskustaajaman keskeiset yhteydet asuinalueilta palveluihin. Aluereittitarpeiksi on nostettu keskustaajamaa ja kyliä sekä Raisiota yhdistävät reitit, joille toivotaan autoliikenteestä erotettua pyöräväylää. Aluereittitarpeeksi on nostettu myös Hallintotie, joka on verkostollisesti tärkeä reitti, mutta jolta autoliikenteestä eroteltu pyörätie puuttuu. Paikallisreitin yhteystarpeena on esitetty puuttuvat reitit, jotka yhdistävät uuden maankäytön pyöräilyverkkoon. Pyöräilyn tavoiteverkko on esitetty kuvissa 19-23.

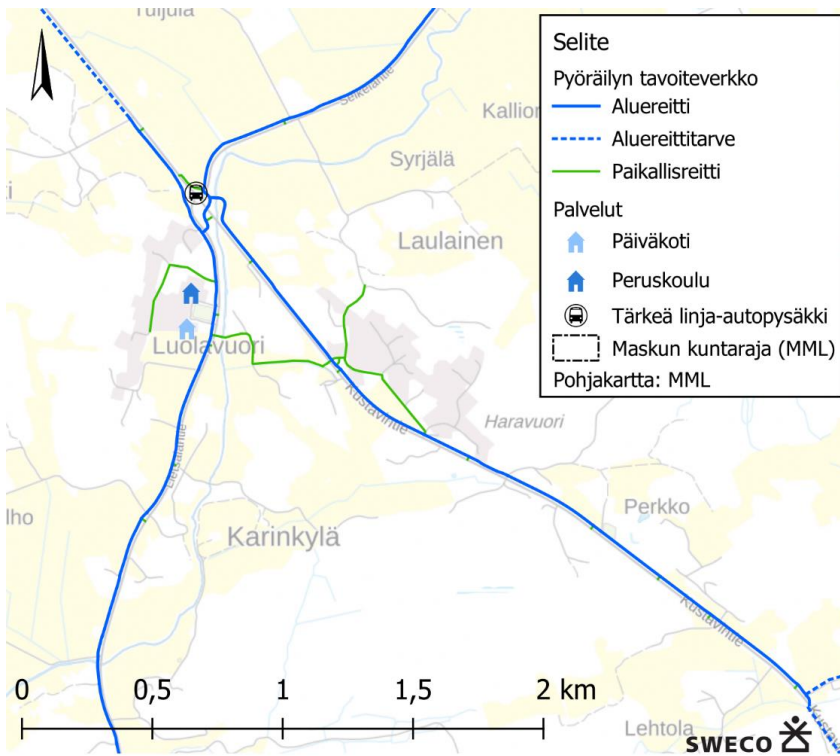
Pyöräilyn tavoiteverkko kuvaa pitkän aikavälin tavoitetilaa, ja toimenpideohjelmassa on määritelty tarkemmin, minkä yhteysvälien toteuttamista tavoitellaan edistämishjelman tavoitevuoteen 2030 mennessä.



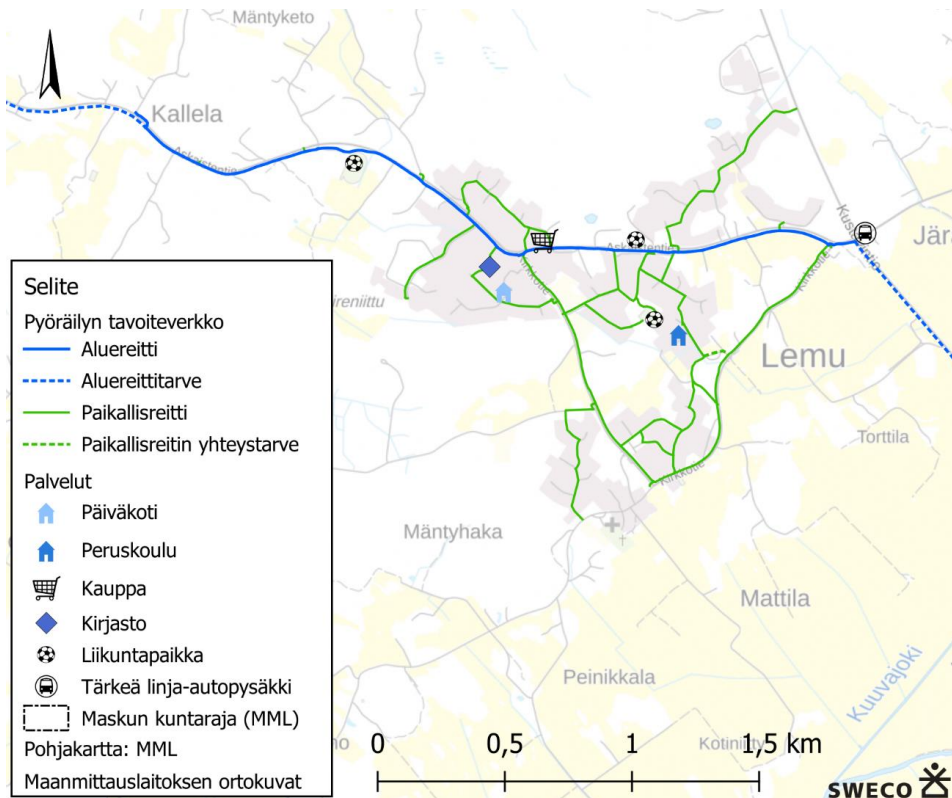
Kuva 19. Pyöräilyn tavoiteverkon pää- ja aluereitit Maskussa.



Kuva 20. Maskun keskustaajaman pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut.



Kuva 21. Seikelän pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut.



Kuva 22. Lemun pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut.



Kuva 23. Askaisen pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut.

4. Toimenpideohjelma

4.1. Toimenpiteet

Toimenpideohjelma antaa selkeän näkemyksen kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä kunnassa. Edistämishjelma linjaa toteuttamiskelpoiset, konkreettiset sekä kustannustehokkaat toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi.

Toimenpideohjelmassa on huomioitu kävelyn ja pyöräilyn kokonaisvaltainen edistäminen. Toimenpiteiksi on määritetty mm. maankäyttöön ja matkailuun, kävely- ja pyöräilyinfraan (mm. liikenneturvallisuus), liikkumisen ohjaukseen sekä hallintoon ja resursseihin liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet on aikataulutettu ja niille on määritetty vastuutahot.

Maskun kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelma tukee Varsinais-Suomen strategisia tavoitteita liikenneturvallisuuden, kestävä liikumisen ja ilmastotavoitteiden edistämisessä. Ohjelmassa esitetyt toimenpiteet ovat linjassa Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2020 sekä Varsinais-

Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman, ilmastotiekartan ja liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelman kanssa.

Seuraavassa on esitetty toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Maskussa. Toimenpiteiden jälkeen on esitetty arvio toimenpiteiden vaikuttavuudesta sekä suunnitelma toimenpiteiden toteutumisen seurantaan.

4.1.1. Maankäyttö ja matkailu

1. Kävelyn ja pyöräilyn huomioiminen kaavoituksessa

Kaavoituksella voidaan vaikuttaa merkittävästi Maskussa kuntataajamien sisäisten matkojen pituuteen. Lyhyet arkimatkat ovat edellytys kävelyn ja pyöräilyn lisääntymiselle. Kaavoitetaan uusi maankäyttö mahdollisuuksien mukaan nykyistä taajamarakennetta tiivistäen tai nykyisen taajamarakenteen kylkeen. Sijoitetaan uusi maankäyttö siis siten, että päivittäispalvelut sijaitsevat kävely- ja pyöräilyetäisyydellä.

Lisäksi huomioidaan pyöräliikenteen tavoiteverkko sekä pyöräpysäköinnin tavoitela kaavoituksessa. Lisätään pyöräliikenteen pääreitit yleiskaavaan ja määritetään pääreiteille laatusotavoitteet kaavamääräyksiin. Laaditaan kaavamääräykset myös pyöräpysäköintipaikoille (määrä ja laatu). Pyöräiliikenne osana yleiskaavaa antaa tavoiteverkolle lainvoiman ja varmistaa tarvittavien tilavarausten huomioon ottamisen.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Jatkuvaa työtä / Maankäyttöpäällikkö Janne Muikkula

2. Pyörämatkailun ja virkistyspyöräilyn edistäminen

Maskun Riviera ja sen monipuoliset virkistäytymismahdollisuudet sekä Akseli reitistö ja sen varrella olevat kohteet tulisi tuoda näkyvämmiin esille Saariston rengastiellä ja sen markkinoinnissa.

Markkinoinnin osalta tehdään yhteistyötä alueen matkailuyritysten kanssa pyörämatkailun edistämiseksi. Markkinoidaan matkailuyrityksille Welcome Cyclist-tunnusta ja sillä tavoin edistetään pyöräily-ystävällisiä palveluita. Selvitetään myös yhteistyömahdollisuuksia pyörämatkailukeskuksen kanssa. Edistetään matkailijoiden viipymää mm. majoituspalveluita lisäämällä. Askainen voisi toimia tukikohtana myös mm. Maskun Rivieralle ja Akseli-reitistölle suuntautuville pyöräilijöille.

Lisäksi varmistetaan, että pyörämatkailun ja virkistyspyöräilyn tärkeimpien reittien opastukset ja viitoitukset on kunnossa. Maskun pyörämatkailun näkökulmasta pyöräilijöille suunnattuja opasteita (esim. Saariston rengastiellä) saisi olla enemmän ja selkeämmin näkyvissä.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Jatkuvaa työtä / Elinkeinopäällikkö Lauri Hyttinen

4.1.2. Kävely- ja pyöräilyinfra

3. Toteutetaan infratoimenpideohjelman mukaiset toimenpiteet

Infratoimenpideohjelmassa (liite 4) on esitetty kohteet ja yhteysvälit, joille on ehdotettu edistämishjelmassa parannustoimenpiteitä. Toimenpiteet on priorisoitu ja niille on osoitettu vastuutaho (kunta, ELY). Infratoimenpideohjelman mukaisista parannettavista ja puuttuvista kohteista laaditaan

tarvittaessa tarkemmat parannustoimenpiteiden toteutussuunnitelmat ja toteutetaan viisi kohdetta vuodessa. Aloitetaan prioriteetin 1 kohteiden toteutuksesta. Kävely- ja pyöräilyinfran parannuksia toteutetaan mahdollisuuksien mukaan myös muiden infrahankkeiden, kuten katu- ja kunnallistekniikan saneerausten yhteydessä.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: 2026 -> / Tekninen johtaja Niko Kryssi, Rakentamisen- ja kunnossapidon päällikkö Oskari Junnikkala, ELY (Piritta Paavola-Vainio)

4. Kävely- ja pyöräilyväylien inventointi

Inventoidaan pyöräliikenteen tavoiteverkko sekä keskeiset kävelyreitit. Inventoinnilla selvitetään pienimmätkin parannustarpeet, kuten päällystevauriot, kuivatukseen liittyvät haasteet sekä ajoratamaalaukset ja liikennemerkkit. Lisäksi kiinnitetään huomioita saumakohtiin (yhdistetty kävely- ja pyöräilyväylä vs. sekaliikennekatu) ja erityisesti pyöräliikenteen sujuvaan jatkumiseen saumakohtissa. Inventoinnin jälkeen tehdään suunnitelma parannustoimenpiteistä ja toteutetaan toimenpiteet.

Kattavaa inventointia ei tehty edistämishjelman yhteydessä, vaan infratoimenpideohjelmalla (liite 4) vastataan merkittävimpiin nykytilan analyysissä (asukaskysely, haastattelut, maastokäynti) tunnistettuihin kävely- ja pyöräilyinfran kehittämistarpeisiin. Kattava inventointi ja parannustoimenpiteiden toteutus selkeyttää kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyjä sekä lisää liikenneturvallisuutta.

ELY:llä on tehty Turun seudun pyöräliikenteen pääreittien kehityshanke vuonna 2025, jonka yhteydessä on inventoitu pääreittien laatuaso.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: 2026 / Tekninen johtaja Niko Kryssi, Rakentamisen- ja kunnossapidon päällikkö Oskari Junnikkala, ELY (Piritta Paavola-Vainio)

5. Pyöräpysäköinnin lisääminen ja laadun parantaminen

Lisätään pyöräpysäköintiä kunnan palvelujen yhteyteen (mm. koulut, päiväkodit, kirjasto, kunnanvirasto ja tärkeimmät bussipysäkit) ja parannetaan nykyisen pyöräpysäköinnin laatuasoa. Toteutetaan uusi pyöräpysäköinti laadukkaasti (runkolukittavat telineet, valaistus, tarvittaessa katos) ja sijoitetaan pysäköinti lähelle palveluja (esim. rakennuksen sisäänkäynnin tai bussipysäkin viereen). Kannustetaan myös yrityksiä tarjoamaan kiinteistöillä pyöräpysäköintiä työntekijöille ja asiakkaille.

Selvitetään pyöräpysäköinnin määrä ja nykyinen laatuaso sekä siinä mahdollisesti esiintyvät puutteet inventoimalla pyöräpysäköintikohteet mm. päiväkodeilla, kouluilla, harrastuspaikoilla, palvelukohteissa jne. sekä laaditaan suunnitelma pyöräpysäköinnin kehittämiseksi Maskussa. Suunnitelman tulisi sisältää kohteittain pyöräpysäköinnin määrälliset ja laadulliset tavoitteet sekä pyöräpysäköinnin kehittämisen toimenpidesuunnitelman (sis. toimenpiteet, toteutusaikataulun ja vastuutahot).

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Jatkuvaa työtä / Tekninen johtaja Niko Kryssi

6. Laaditaan suunnitelma liikenteen rauhoittamiseksi

Edistämishjelman nykytilan analyysin perusteella koulujen ja päiväkotien (mm. Kurittula, Hemminki, Tammenahjo) ympäristössä on ajoittain kohtuullisen vilkas liikenne ja havaittavissa tarpeettoman suuria

ajonopeuksia. Vilkas liikenne ja suuret ajonopeudet luovat konfliktipisteitä koululaisten ja ajoneuvoliikenteen välille. Huoltajien saattoliikenne entisestään lisää liikennettä ja heikentää kävelevien ja pyöräilevien koululaisten turvallisuutta.

Laaditaan suunnitelma liikenteen rauhoittamistoimista erityisesti koulujen ympäristössä. Osana suunnitelmaa laaditaan erillistarkastelu tonttikatuverkon 30 km/h kohteiden kartoittamiseksi ja toteuttamiseksi. Matalammat ajonopeudet vähentävät mahdollisten onnettomuuksien riskiä ja vakavuutta sekä parantavat lasten ja nuorten turvallisuutta koulureiteillä ja koulujen ympäristössä. Liikenteen rauhoittamistoimia voivat olla esim. nopeusrajoituksen laskeminen, ajoradan kaventaminen, sivuttaissiirtymät, hidastetöyssyt ja korotukset.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: 2027 / Tekninen johtaja Niko Kryssi, ELY (Piritta Paavola-Vainio)

7. Kävelyn viihtyisyyden ja esteettömyyden parantaminen

Parannetaan edistämishjelmassa määritettyjen tärkeimpien kävelyalueiden ja -reittien viihtyisyyttä ja esteettömyyttä erityisesti kevyillä toimenpiteillä, kuten reunakivien korjauksilla, valaistuksella, kausi-istutuksilla sekä istuin- ja levähdyspaikkoja lisäämällä. Tehdään parannuksista tarkempi suunnitelma ja toteutetaan sitä vähitellen jatkuvana työnä vuosittain.

Osana toimenpidettä järjestetään Maskussa vuosittain esteettömyyskävely (havainnointi, haasteiden tunnistaminen) ja toteutetaan suunnitellut parannustoimenpiteet. Esteettömyyskävelyitä suoritetaan keskeisimmillä kävelyreiteillä (noin 1–2 reittiä vuodessa). Havainnoitavat kävelyreitit suunnitellaan ja sovitaan etukäteen. Suositellaan, että esteettömyyskävelyyn osallistetaan kunnan viranhaltijoiden lisäksi, vammaisneuvosto ja päättäjät.

Esteettömyyskävelyt ovat menetelmä ympäristön esteettömyyden ja saavutettavuuden kartoittamiseen ja parantamiseen. Niiden avulla voidaan tunnistaa ja korjata esteitä, jotka vaikeuttavat erityisesti liikkumisen apuvälineitä käyttävien henkilöiden, näkövammaisten tai muiden erityisryhmien kulkua.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Jatkuvaa työtä / Tekninen johtaja Niko Kryssi, Rakentamisen- ja kunnossapidon päällikkö Oskari Junnikkala

8. Laadukkaan talvikunnossapidon varmistaminen

Varmistetaan, että talvikunnossapidon toimenpiteet, kuten lumen-, jään- ja sohjonpoisto ja liukkaudentorjunta, on oikea-aikaista ja tasalaatuista, erityisesti pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä sekä keskeisillä kävelyreiteillä. Talvikunnossapidon toimenpiteet ajoitetaan niin, ettei käyttäjille aiheudu palvelutason äkillisiä muutoksia tai muuta haittaa. Myös pyöräpysäköintipaikat kunnossapidetaan ympäri vuoden. Laadukas talvikunnossapito huomioi myös liikkumisen apuvälineitä käyttävien henkilöiden, näkövammaisten tai muiden erityisryhmien tarpeet liikkumisen esteettömyyden näkökulmasta. Talvikunnossapidon tulee olla laadukasta ovelta ovelle ja kattaa niin katu- ja tiealueet kuin tonttien piha-alueet.

Selvitetään kunnossapidon nykyinen laatutaso ja siinä mahdollisesti esiintyvät puutteet sekä laaditaan suunnitelma talvikunnossapidon kehittämiseksi Maskussa.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Jatkuvaa työtä / Rakentamisen- ja kunnossapidon päällikkö Oskari Junnikkala, ELY (Piritta Paavola-Vainio)

4.1.3. Liikkumisen ohjaus

9. Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustaminen

Kannustetaan kävelyyn ja pyöräilyyn kampanjoiden, tapahtumien ja viestinnän keinoin. Kävelyn ja pyöräilyn viestinnän kanavina käytetään mm. kunnan nettisivuja ja somekanavia sekä viestintää päiväkotien ja koulujen kautta mm. Wilma. Kohderyhmänä kaikki kuntalaiset, mutta erityisesti lapset ja nuoret.

Osallistutaan valtakunnallisiin kävelyn ja pyöräilyn kampanjoihin ja teemapäiviin. Kunta pyrkii saamaan paikallisia toimijoita mukaan järjestämään tapahtumia. Esimerkkejä kävelyn ja pyöräilyn kampanjoista ja teemapäivistä, joihin voi osallistua; Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Pyörällä töihin –päivä, Kilometrikisa, Talvikilometrikisa, Pyöräilytalvi, Heijastinpäivä ja Koulujen kilometrikisa.

Laaditaan viestintäsuunnitelma kävelyyn ja pyöräilyyn kannustamisesta. Viestintäsuunnitelma sisältää selkeän vuosikellon kampanjoista ja teemapäivistä, joihin kunta osallistuu sekä suunnitelman kannustamisen toimenpiteistä ja vastuutahoista.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Jatkuvaa työtä / Hyvinvointi- ja kehitysjohtaja Maija Leino, Viestinnän asiantuntija Carita Lehti, Liikuntasuunnittelija Hanna Pennanen

10. Edistetään kestävästä koulumatkaliikunnasta

Suunnitellaan ja toteutetaan koulumatkaliikunnan kampanja koululaisille ja heidän huoltajilleen. Kampanjalla pyritään kannustamaan koululaisia kulkemaan koulumatkat kävellen tai pyörällä. Samalla pyritään vähentämään kouluille (mm. Kurittulan koulu, Hemmingin koulu, Tammenahjon koulu, Seikelän ja Lemun koulu) suuntautuvaa saattoliikennettä. Osana kampanjaa on tärkeä lisätä huoltajien tietoa kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä sekä saattoliikenteen aiheuttamista ongelmista (mm. liikenneturvallisuuden heikentyminen).

Osana toimenpidettä selvitetään Fiksusti kouluun -ohjelman mahdolliset hyödyt Maskun kunnalle sekä sen jäseneksi liittymistä. Fiksusti kouluun -ohjelma tarjoaa kunnalle tietoa, ratkaisuja ja yhteistyötä kestävästä koulumatkaliikunnasta edistämiseen. Fiksusti kouluun -ohjelmassa koulumatkat nähdään laajasti – ne ulottuvat esikouluikäisten matkoista aina korkeakouluopiskelijoiden kulkemisiin saakka. Ohjelman kohderyhmään kuuluvat koulut, oppilaat, huoltajat, kunnat, päättäjät ja järjestöt.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Kampanja vuosittain, ensimmäisen kerran syksyllä 2026 / Kasvun ja oppimisen johtaja Pekka Karenmaa, Viestinnän asiantuntija Carita Lehti, Liikuntasuunnittelija Hanna Pennanen

11. Asukaskyselyn toteuttaminen säännöllisesti

Maskun kunnan kävelyn ja pyöräilyliikenteen edistämishjelmassa toteutettiin sähköinen kysely asukkaille kevään 2025 aikana. Toteutetaan jatkossakin säännöllisin väliajoin (vähintään viiden vuoden välein) sähköinen kysely asukkaille kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista ja kehittämistarpeista sekä

liikkumistottumuksista ja yleisimmistä kulkumuodoista. Suositellaan asukaskyselyn toteuttamista aina kehityshankkeiden yhteydessä. Asukaskyselyä voidaan hyödyntää edistämishjelman toimenpiteiden vaikutusten seurannassa. Lisäksi asukaskyselyn yhteydessä kuntalaisille voidaan myös viestiä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä kunnassa.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Kysely vähintään viiden vuoden välein, seuraavaksi 2030 / Tekninen johtaja Niko Kryssi, Viestinnän asiantuntija Carita Lehti

12. Liikennelaskentojen ohjelmointi ja toteuttaminen

Suunnitellaan laskentapisteen sijainti ja määrä, laskenta-ajankohdat sekä laskentamenetelmät. Suunnitellaan laskentojen käytännön toteuttaminen ja laskentatulosten kerääminen. Liikennelaskennat voidaan toteuttaa esim. käsin laskentoina, dronella tai automaattisen laskentapisteen avulla.

Suositellaan toteutettavan liikennelaskentoja erityisesti lasten ja nuorten koulureiteillä ja tarvittaessa laajemminkin kunnassa vuosittain. Liikennelaskentoja toteuttamalla seurataan kävely- ja pyöräilymäärien sekä saattoliikenteen määrien kehittymistä ja toteutettujen toimenpiteiden vaikutusta määriin.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: Liikennelaskennat vuosittain, ensimmäisen kerran syksyllä 2026 / Tekninen johtaja Niko Kryssi, Rakentamisen- ja kunnossapidon päällikkö Oskari Junnikkala

13. Lisätään kunnan nettisivuille osio kävelystä ja pyöräilystä

Maskun nettisivujen päivityksen yhteydessä luodaan kävelylle ja pyöräilylle oma osio, jossa on esimerkiksi kuvattu kävelyn ja pyöräilyn reitit sekä kerrottu kehityshankkeista, tapahtumista ja pyörämatkailusta. Sivua päivitetään säännöllisesti.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: 2025 / Viestinnän asiantuntija Carita Lehti

4.1.4. Hallinto ja resurssit

14. Hyväksytetään edistämishjelman päättäjillä

Maskun kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelman hyväksytetään päättäjillä. Edistämishjelman viedään valmistuessaan kunnanhallituksen hyväksyttäväksi.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: 2025 / Kunnanjohtaja Miira Raiskila

15. Seurataan edistämishjelman toimenpiteiden toteutumista

Maskun kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteutumista seurataan säännöllisesti liikenneturvallisuuustyöryhmässä. Liikenneturvallisuuustyöryhmä tarjoaa hyvän foorumin seurannalle, tiedonvaihdolle ja toimenpiteiden koordinoinnille.

Tarkempi seurantasuunnitelma on esitetty raportin luvussa 4.3.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: kahdesti vuodessa / Tekninen johtaja Niko Kryssi, Liikenneturvallisuustyöryhmä

16. Varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen riittävät resurssit

Varataan kunnan vuotuisesta budjetista riittävät resurssit kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. YK:n suositus on 20 % liikennebudjetista.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: 2025 / Kunnanjohtaja Miira Raiskila, Konserninhallinnon johtaja Jenni Sipilä

17. Avustusten hyödyntäminen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä

Haetaan aktiivisesti valtiolta (Traficom) avustuksia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen Maskussa. Mahdollisia vuosittain toistuvia avustushakuja ovat ainakin: Liikkumisen ohjauksen valtionavustus, Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus ja Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus.

Traficom myöntää vuosittain liikkumisen ohjauksen valtionavustusta liikkumisen ohjauksen hankkeille. Kunnat voivat hakea vuosittain kestävän liikkumisen ja liikenneturvallisuuden hankeavustuksia. Liikkumisen ohjauksen avustusten tavoitteena on edistää kestäviä matkaketjuja ja liikkumisen ohjausta osana liikenneympäristön muutoksia sekä tukea kuntien kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishankkeiden laadintaa.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa tuetaan hankkeita, joissa parannetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteita katuverkolla tai kunnan maalla sijaitsevilla kohteilla. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa tuetaan ensisijaisesti hankkeita, joilla pyritään lisäämään kävelyn ja pyörällä tehtyjen matkojen kulkutapaosuutta parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä lisäämällä näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta arjen matkoilla. Avustusta myönnetään infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen. Hankeavustusta voivat hakea ja saada kunnat ja kaupungit. Avustusta voidaan myöntää myös useamman kunnan tai kaupungin yhteisiin hankkeisiin.

Traficom jakaa valtionavustuksia tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen. Traficom jakaa tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustuksia hankeavustuksina kunnille, kuntayhtymille ja voittoa tavoittelemattomille yhteisöille alueellisiin ja paikallisiin tieliikenteen turvallisuutta koskeviin kehittämishankkeisiin ja kokeiluihin sekä tieliikenteen turvallisuustutkimuksiin.

Toteutusaikataulu / vastuutaho: 2025 / Tekninen johtaja Niko Kryssi, Konserninhallinnon johtaja Jenni Sipilä

4.2. Toimenpiteiden vaikuttavuus

Liikenneturvallisuuden parantaminen vähentää onnettomuuksien riskiä ja luo turvallisemman ympäristön liikkuu. Turvalliset reitit ja ympäristöt mahdollistavat myös lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen kouluun ja harrastuksiin, mikä vähentää tarvetta huoltajien saattoliikenteelle kunnassa. Itsenäinen liikkuminen kävelen tai pyörällä myös lisää lasten ja nuorten päivittäistä aktiivisuutta sekä terveyttä ja hyvinvointia.

Liikunnan lisääminen koululaisten arkeen muun muassa vähentää ylipainoa, edistää fyysistä ja mielen hyvinvointia, auttaa keskittymään tarkkuutta vaativiin tehtäviin ja luo pohjan terveelliselle elämäntavalle. Pitkällä aikavälillä liikkumisen edistäminen ehkäisee erilaisten sairauksien syntymistä ja auttaa ylläpitämään hyvää hoitotasapainoa. Lisääntynyt kävely ja pyöräily tukee kaikkien asukkaiden terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä kunnassa. Terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen tuottaa positiivisia vaikutuksia yksilölle itselleen, kaupungille säästyneinä terveydenhuoltokustannuksina sekä yrityksille vähentyneinä sairaspotenssina.

Hyvin suunniteltu pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyreitit tekevät kävelystä ja pyöräilystä sujuvampaa ja helpompaa. Selkeä verkkohierarkia sekä turvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen vähentävät liukastumis- ja kaatumistapaturmia sekä muita onnettomuuksia tehden kävelystä ja pyöräilystä turvallisempaa kaikille käyttäjille. Kävely-ympäristöjen turvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen palvelee erityisesti lasten, nuorten ja iäkkäämpien ihmisten tarpeita.

Edellä mainitut tekijät lisäävät kestävien liikkumismuotojen houkuttelevuutta ja kannustavat kuntalaisia käyttämään niitä arjen liikkumiseen. Kävely- ja pyöräily-ympäristöjen kehittäminen edistää paitsi asukkaiden viihtyvyyttä myös alueiden liike-elämää. Tutkimusten mukaan kävellen ja pyörällä liikkuvat ihmiset tekevät paljon pieniä ostoksia ja pitävät keskustat elinvoimaisina. Hyvät kävely-ympäristöt ovat suosittuja kauppapaikkoja.

Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden edistäminen parantaa myös joukkoliikenteen käytön mahdollisuuksia. Erityisesti Maskun kunnassa valtatie 8 ja Kustavintien bussipysäkkien saavutettavuuden parantaminen kävellen ja pyörällä sekä pyöräilyntäpysäköintiin panostaminen parantaa mahdollisuuksia kulkea joukkoliikenteellä kouluun, töihin ja asioimaan lähikuntiin. Maskussa kuntarajat ylittävä arkiliikuminen suuntautuu erityisesti työ- ja koulumatkoina Raisioon ja Turkuun sekä koulumatkoina Nousiaisten lukioon.

Henkilöautolla tehtyjen matkojen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja ilmanlaadun kannalta haitallisia pienhiukkaspäästöjä sekä liikennemelua. Kävely ja pyöräily edistävät niin kansainvälisten, kansallisten kuin kuntatasonkin energia-, ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Masku HINKU-kuntana tavoittelee 80 % kasvihuonekaasujen päästövähennystä vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Tärkeimpien virkistyspyöräilyn sekä pyörämatkailun yhteyksien huomioiminen edistää matkailua ja virkistysmahdollisuuksia. Tämä voi tuoda taloudellisia hyötyjä kunnalle matkailijoiden lisääntymisen myötä ja parantaa kuntalaisten vapaa-ajan mahdollisuuksia.

Maskun kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma palvelee myös viestinnällisestä ja sitouttamisen näkökulmasta. Osana hanketta järjestetään laajaa ja monipuolista vuorovaikutusta asukkaiden, viranhaltijoiden, päättäjien ja muiden sidosryhmien kanssa. Osana työtä pystytään viestimään sidosryhmille kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä sekä sitouttamaan mm. päättäjiä toimenpiteisiin kestävä liikumisen edistämiseksi. Työ viestii myös kuntalaisille sitoutumisesta kestävien kulkumuotojen edistämiseen ja kaiken ikäisten asukkaiden arjen parantamiseen.

4.3. Seurantasuunnitelma

Maskun kunnassa toimii liikenneturvallisuustyöryhmä, joka koostuu kunnan eri toimien sekä sidosryhmien edustajista. Liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on seurata liikenneturvallisuustilannetta kunnassa, käsitellä kuntalaisilta tulleita aloitteita, varmistaa tiedonkulku eri hallintokuntien välillä sekä ideoida ja koordinoida yhteistä liikenneturvallisuustyötä. Kunta on saavuttanut liikenneturvallinen kunta- mallin neljä tähteä (Liikenneturvallisuustyön vuosikatsaus 2023 Maskun kunta).

Maskun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa toteutettiin sähköinen kysely asukkaille kevään 2025 aikana. Osana asukaskyselyä selvitettiin kuntalaisten liikkumistottumuksia ja yleisimpiä kulkumuotoja sekä kuntalaisten tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin. Maskun kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden vaikutuksia ehdotetaan seurattavan jatkossakin vähintään joka viides vuosi toteutettavan asukaskyselyn avulla.

Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämistä suositellaan seurattavan suorittamalla vuosittain liikennelaskentoja erityisesti lasten ja nuorten koulureiteillä ja tarvittaessa laajemminkin kunnassa vuosittain. Liikennelaskentoja toteuttamalla seurataan kävely- ja pyöräilymäärien sekä saattoliikenteen määrien kehittymistä ja toteutettujen toimenpiteiden vaikutusta määriin.

Lisäksi Maskun kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden vaikutuksia arvioidaan ja seurataan mm. seuraavin toimenpitein. Seurataan kävelyn ja pyöräilyn vuosittaisia investointeja (euromäärä), toteutettujen / kunnostettujen kävely- ja pyöräilyväylien pituutta (km), toteutetun laadukkaan pyöräpysäköinnin määrää (paikkaa) sekä kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrää (kpl). Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen seurannassa voidaan myös hyödyntää HYTE-kerrointa, kouluterveyskyselyiden tuloksia ja Move!-mittaustuloksia.

Maskun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteiden sekä liikennemäärien, liikkumistottumusten ja kulkumuotojakauman kehityksen sekä saattoliikenteen määrän seuranta integroidaan osaksi olemassa olevan Maskun liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaa. Liikenneturvallisuustyöryhmässä on osallisena mm. kunnasta tekninen toimi, kasvatus- ja opetustoimi, hyvinvointipalvelut, nuorisovaltuuston sekä vammais- ja vanhusneuvoston edustajat, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikenneturva sekä Varsinais-Suomen pelastus- ja poliisilaitos.

5. Liitteet

- Liite1_Koonti_maastokäynnin_ja_haastatteluiden_keskeisistä_tuloksista_20250605
- Liite2_Maskun_kävelyn_ja_pyöräilyn_edistämishojelman_asukaskysely_tulokset
- Liite3_Pyörämatkailu_ja_virkistäytyminen_20250708
- Liite4_Kävelyn_ja_pyöräilyn_edistämishojelman_infratoimenpiteet_20251016

6. Lähteet

- Varsinais-Suomen ilmastotiekartta, Tavoitteet ja toimenpiteet vuoteen 2030
- Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020
- Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2021–2025
- Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–2031
- Maskun strategia 2022–2028
- Maskun liikenneturvallisuussuunnitelma, 2022
- Maskun jalankulun ja pyöräilyn turvallisuussuunnitelma, 2020
- Turun kaupunkiseudun pyöräliikenteen seudullinen pääverkko 2050, Varsinais-Suomen liitto, 2023
- Digiroad-aineisto, Väylävirasto, 2025
- Tieliikenneonnettomuudet-aineisto, Väylävirasto, 2025
- Virkistysreitit: EuroVelo, Lipas, Virma, Outdooractive -sivustot, 2025
- Akselireitit, 2025
- Pyöräliikenteen suunnittelu –ohje, Väylävirasto, 2020
- Jalankulun suunnittelu –ohje, Väylävirasto, 2022