

Sipoon kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma 2030

Sipoon kunta



Sisällysluettelo

1 Johdanto	2	7 Ohjelman toimenpiteet	25
2 Miksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on tärkeää?	3	7.1 Toimenpiteiden muodostaminen	25
2.1 Seitsemän syytä edistää kävelyä ja pyöräliikennettä	3	8 Ohjelman mittarit ja seuranta	38
2.2 Edistämistyö tukee valtakunnan ja kunnan strategisia tavoitteita	4	8.1 Ohjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seuranta	38
2.3 Kävelyssä ja pyöräliikenteessä on potentiaalia	5		
3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila Sipoossa	6		
3.1 Maankäyttö ja reitit	6		
3.2 Liikkuminen Sipoossa	8		
3.3 Ajonopeudet ja liikenneturvallisuus	9		
3.4 Asukkaiden näkemykset ja liikkumistottumukset	10		
4 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet	12		
5 Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja suunnitteluperiaatteet	14		
5.1 Sipoon pyöräliikenteen tavoiteverkko	14		
5.2 Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet	16		
5.3 Oikean suunnitteluratkaisun valinta	17		
6 Kävelyn kehittäminen	20		
6.1 Kävely liikkumismuotona	20		
6.2 Sipoon kävelyn aluetyypit ja suunnitteluperiaatteet	21		

1 Johdanto

Sipoon kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman tavoitteena on luoda suuntaviivat kävelyn ja pyöräliikenteen systemaattiselle ja pitkäjänteiselle edistämistyölle Sipoossa. Lähtökohtana on ollut vuonna 2016 valmistunut ohjelma, jonka tavoitteet ja toimenpiteet ovat päivitetty ohjaamaan kunnan omaa toimintaa seuraavaksi viideksi vuodeksi. Ohjelman tavoitteiden ja konkreettisten toimenpiteiden tarkoituksena on nostaa näitä kulkumuotoja paremmin esille suunnitteluprosesseissa ja lisätä kävellen ja pyörällä tehtyjen matkojen määrää Sipoossa.

Tässä edistämishjelmassa määritettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden avulla pyritään lisäämään omin lihasvoimin tapahtuvan liikunnan turvallisuutta ja houkuttelevuutta kaikenikäisten sipoolaisien keskuudessa. Pyöräliikenteen tavoiteverkko on määritelty erillisenä työnä vuonna 2024, mutta se on otettu osaksi tätä ohjelmaa, ja toimenpiteet koskevat myös tavoiteverkon toteutusta.

Ohjelmassa tunnistetut lähivuosien infrastruktuuriin kohdistuvat toimenpiteet keskittyvät erityisesti jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyjen parantamiseen sekä puuttuvien yhteyksien toteuttamiseen. Suurin osa puuttuvista yhteyksistä sijoittuu valtion hallinnoimalle maantieverkolle, ja niiden toteuttamisesta sovitaan yhteisesti Uudenmaan Elinvoimakeskuksen kanssa. Tavoitteena on käynnistää toimenpiteiden toteuttaminen seuraavan viiden vuoden aikana, jonka jälkeen on ajankohtaista päivittää ohjelmaa seuraavien vuosien toimenpidetarpeiden tunnistamiseksi ja ohjelmoimiseksi.

Ohjelmassa on lisäksi määritetty liikkumisen ohjaukseen sekä pyörämatkailun edistämiseen kohdistuvia toimenpiteitä. Toimenpiteet ovat luonteeltaan kunnan oman toiminnan kehittämistä ja ne ovat osa jatkuvaa työtä.

Työhön on päässyt vaikuttamaan niin kunnan asukkaat asukaskyselyn avulla kuin kunnan päättäjät ja muut sidosryhmät heille järjestetyn tilaisuuden kautta. Lisäksi Söderkullan kirjastolla järjestettiin tilaisuus, missä keskusteltiin asukkaiden kanssa tarpeista ja toiveista kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseksi.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, jossa Sipoon kuntaa ovat edustaneet:

Emeliina Kortnesniemi, kaavoitus / liikennesuunnittelu
Dennis Söderholm, kaavoitus
Eric Roselius, kaavoitus
Miika Norppa, kaavoitus
Nele Korhonen, kaavoitus
Sami Palmu, katu- ja viheralueet
Katriina Sahala, liikuntapalvelut
Virna Vilander, elinkeinopalvelut
Sirku Korpela, koulutus

Lisäksi työhön osallistui Uudenmaan Elinvoimakeskuksesta Herkko Jokela ja Miikka Santala. Työn laatimisesta on vastannut Laura Poskiparta ja Sirje Lappalainen WSP Finland Oy:stä. Vuonna 2024 valmistuneen pyöräliikenteen tavoiteverkon on laatinut Destia. Työ on saanut Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustusta vuodelle 2025.

2 Miksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on tärkeää?

2.1 Seitsemän syytä edistää kävelyä ja pyöräliikennettä



Terveyden edistäminen

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



Päästöttömyys

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



Turvallisuuden lisääntyminen

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



Yhdenvertaisuus

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



Viihtyisyys

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



Matkaketjut

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



Taloudelliset hyödyt

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

2.2 Edistämistyö tukee valtakunnan ja kunnan strategisia tavoitteita

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen tukee monia yhteiskunnan kannalta positiivisia asioita, minkä takia Sipoo on sitoutunut edistämistyöhön myös muiden strategisten ohjelmien ja tavoitteiden kautta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi ja kulkutapaosuuden kasvattamiselle on asetettu valtakunnallisia tavoitteita, joiden toteuttamisessa kunnat ovat avainasemassa. Tavoitteiden taustalla ovat Kansallisessa ilmastolaissa vuonna 2022 asetetut päästövähennystavoitteet, joiden mukaan Suomen tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Tähän Sipoo on sitoutunut ja laatinut oman ilmasto-ohjelman.

Vuonna 2018 valmistuneessa valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on asetettu tavoitteeksi lisätä kävellen ja pyörällä tehtyjen matkojen osuutta 30 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2016 tasoon verrattuna. Tämä tarkoittaa yli 450 miljoona uutta kävellen ja pyörällä tehtävää matkaa. Näistä matkoista vähintään puolen tulisi tulla siirtymänä henkilöautomatkoista. Asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi kävelyä ja pyöräilyä on edistettävä kaikissa kunnissa.

Sipoo on valtakunnallisten tavoitteiden lisäksi sitoutunut Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin, jotka painottavat kestävä maankäyttöä ja liikennejärjestelmää, sekä näiden yhteensovittamista. Ohjelman tavoitteena on mm. edistää kestävää liikkumista,

vähentää liikenteen haittoja sekä parantaa liikenteen turvallisuutta. Sipoon uuden yleiskaavan tavoitteiksi on sovittu, että Sipoon liikenneverkon turvallisuutta ja toimivuutta parannetaan kehittämällä tie- ja katu- sekä jalankulku- ja pyöräilyverkostoja. Sipoolla on oma hiilineutraaliusohjelma, missä se on sitoutunut valtakunnalliseen vuoden 2035 tavoitteeseen. Liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja toimenpiteiden määrittämiseksi kunnassa on laadittu Sipoon turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelma yhteistyössä ELY:n kanssa vuonna 2023.



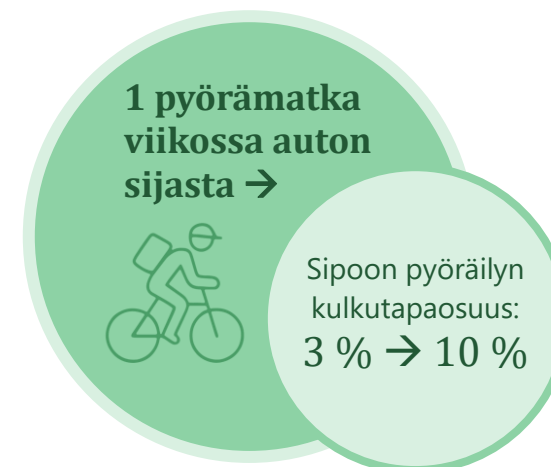
2.3 Kävelyssä ja pyöräliikenteessä on potentiaalia

Traficom tuottaa säännöllisesti valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta (HLT), joka kerää laajasti dataa ihmisten liikkumistottumuksista. Vuoden 2021 tulosten mukaan 38 % kaikista automatkoista ovat alle viiden kilometrin mittaisia. Henkilöliikennetutkimuksessa pyydettiin ihmisiä tunnistamaan myös vaihtoehtoisia kulkutapoja alle viiden ja kymmenen kilometrin automatkoille. Alle viiden kilometrin automatkoista 17 % oli sellaisia, joissa pyöräily oli tunnistettu vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi. Tämä tarkoittaisi valtakunnallisesti 460 000 uutta päivittäistä potentiaalista pyörämatkaa. Alle 10 kilometrin automatkoista vaihtoehtoiseksi tunnistettuja pyörämatkoja oli päivittäin 620 000. Erityisesti alle viiden kilometrin pituisissa autolla tehdyissä matkoissa on merkittävästi siirtymäpotentiaalia niin pyöräilyyn kun kävelyynkin.

Lyhyistä matkoista monet ovat kyyditsemismatkoja, joissa useimmiten lapsi viedään kouluun tai harrastukseen. Kyyditsemismatkoista noin puolet ovat alle viiden kilometrin pituisia ja näistä 68 % tehdään autolla (HLT 2021). Yleisesti lasten kyyditseminen on lisääntynyt paljon viime vuosikymmenen aikana. Tästä syntyy itseään ruokkiva ilmiö, missä liikenne koulujen ympäristössä lisääntyy ja muuttuu turvattommaksi. Liikenteen lisääntymisen myötä lapsia ei uskalleta lähettää kouluun omatoimisesti jalan tai pyörällä, ja vanhemmat päättävät alkaa kuljettamaan lapsia kouluun. Näin liikenne koulujen ympäristössä lisääntyy entisestään ja turvattomuus koulujen ympäristössä kasvaa.

Valtakunnallisesti pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli 8 % vuonna 2021. Jos kaikki automatkoilla pyöräliikenteen vaihtoehdoksi tunnistaneet käyttäisivät auton sijasta pyörää, pyöräliikenteen kulkutapaosuus lähes kaksinkertaistuisi: kulkutapaosuus nousisi 14 prosenttiin. (HLT 2021, Pyöräliikenteen potentiaali) Samoja päätelmiä voi tehdä Sipoosta perustuen nykyiseen kulkutapajakaumaan ja asukasmäärään: jos sipoolaiset korvaisivat arkiviikon aikana noin yhden autolla tehdyn matkan pyörään, voisi Sipoon pyöräliikenteen kulkutapaosuus nousta 10 prosenttiin nykyisestä 3 prosentista. Kävely ei aina ole samalla tavalla kilpailukykyinen vaihtoehto autolle, mitä pyörä on. Monet automatkoista ovat kuitenkin pituudeltaan sellaisia, että matkan voisi myös kävellä. Helsingin seudun asukkaista 81 % olisi myös valmiita kävelemään pidemmän matkan, jos ympäristö on miellyttävä.

Vaihtamalla lyhyet automatkat pyörällä tai kävellen liikkumiseen, lisätään ihmisten hyvinvointia, lasketaan liikenteestä aiheutuvia päästöjä sekä parannetaan ympäristön viihtyisyyttä.

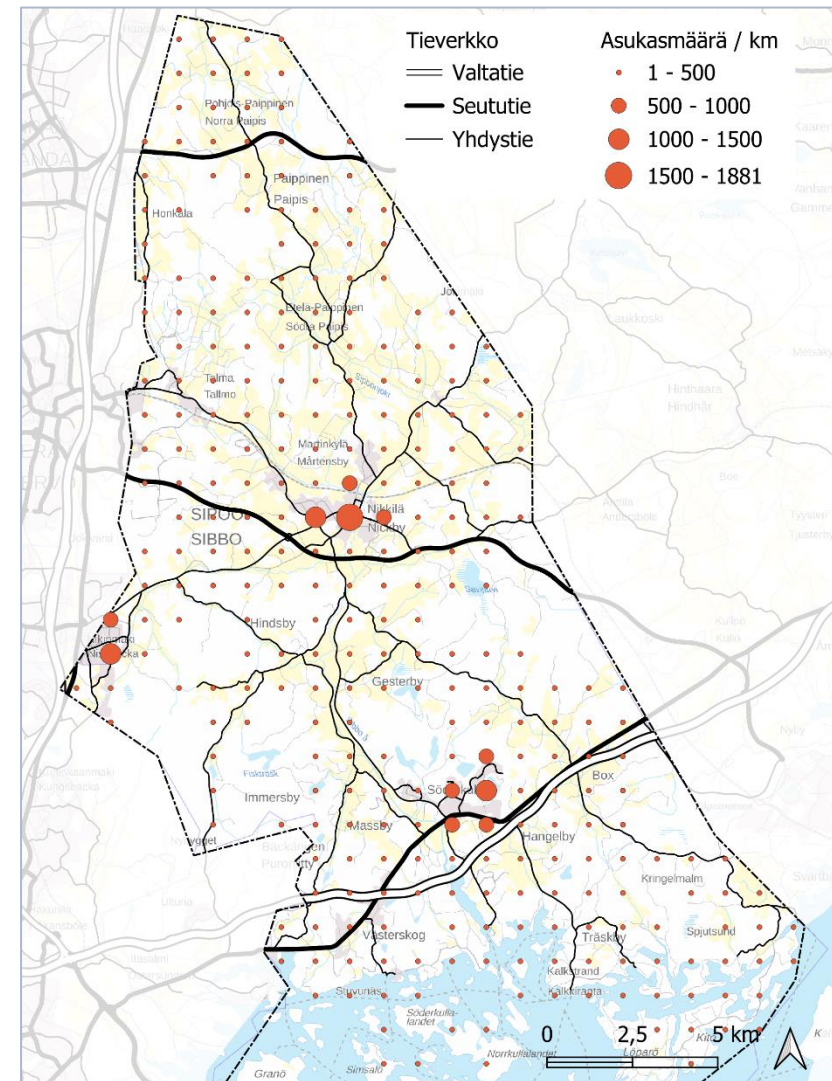


3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila Sipoossa

3.1 Maankäyttö ja reitit

Sipoon asukasluku vuonna 2023 oli noin 22 600 (Tilastokeskus). Kunnan asutus keskittyy kahteen taajamaan, Nikkilään ja Söderkullaan, joiden lisäksi Sipoossa on paljon laajasti levittyä kylä- ja haja-asutusalueita. Nikkilä on taajamista suurempi ja siellä on enemmän palveluita sekä tiiviimpää asutusta. Keskusta muodostuu molemmissa taajamissa päivittäistavarakauppojen ympäristöön, joiden ympärillä on muita paikallisia palveluita sekä korkeampaa rakennuskantaa. Molemmissa taajamissa pysäköintialueita on paljon. Kokonaisuudessaan Sipoo on pientalovaltainen kunta, missä on paljon virkistysmahdollisuuksia, mutta suuremmat työpaikkakeskittymät ovat Sipoon ulkopuolella ja palvelurakenne taajamissa on yksipuolinen.

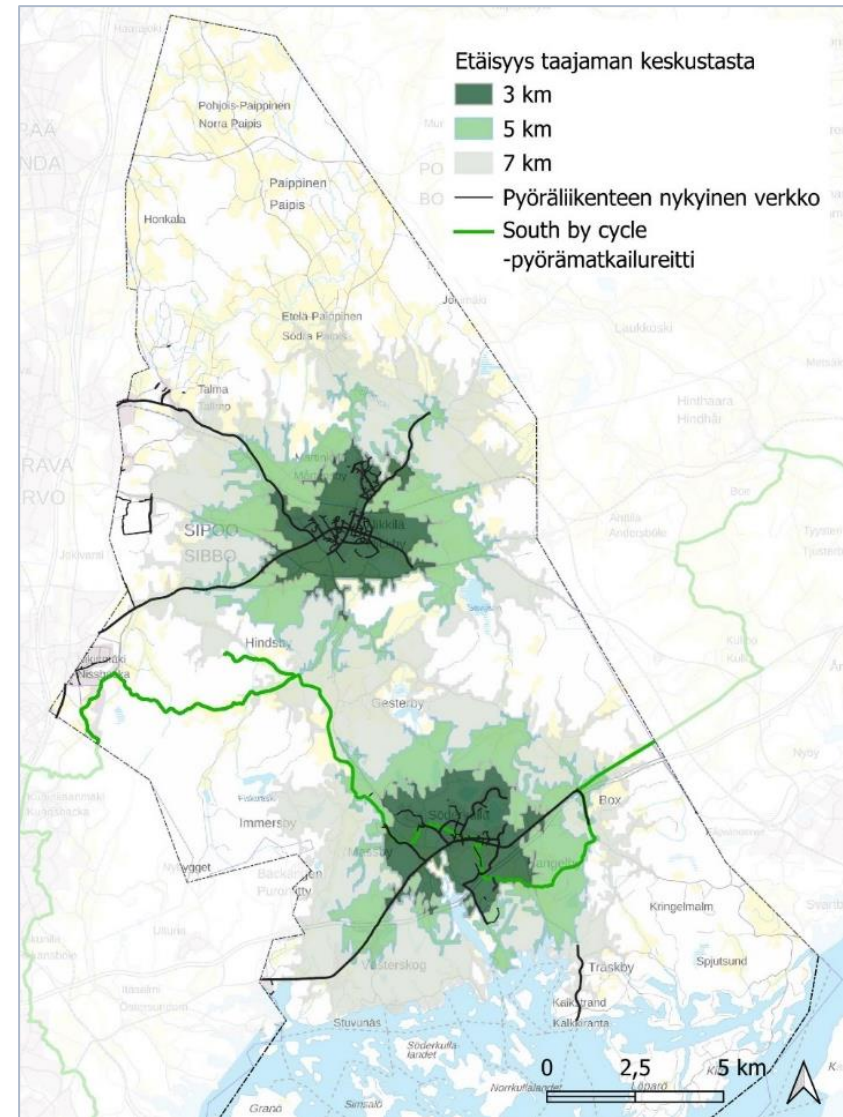
Söderkullan eteläpuolella kulkee Porvoonväylä, joka on pääyhteys Helsinkiin ja Porvooseen. Nikkilästä on suorat yhteydet Keravan keskustaankin ja Korsoon Vantaalle, jonka kautta Sipoo yhdistyy pääkaupunkiseudun lähijunaverkkoon. Nikkilä ja Söderkulla sijaitsevat noin 12 kilometrin etäisyydellä toisistaan tieverkkoa pitkin. Helsingin Itäkeskus on 19 kilometrin päässä Söderkullasta, ja Korson ja Keravan juna-asemille on Nikkilästä noin 12 kilometriä.



Kuva 1. Sipoon nykyinen katuverkko ja asukkaiden sijoittuminen

Sipoon nykyiset jalankulun ja pyöräilyn väylät keskittyvät Nikkilän ja Söderkullan taajamiin. Taajamien olemassa olevat yhteydet ovat pääosin yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, joita on melko tiheästi katuverkolla. Näiden lisäksi seudullisesti tärkeitä olemassa olevia reittejä ovat Uuden Porvoontien mukaisesti kulkeva yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Box-Söderkulla-Itäkeskus välillä sekä Nikkilästä Korsoon ja Talman kautta Keravalle kulkevat väylät. Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät ovat usein eroteltu ajoradasta viherkaidalla ja pyöräily-ympäristö on miellyttävää. Nikkilän ja Söderkullan välillä ei ole kävelyn ja pyöräilyn eroteltua väylää.

Sipoo on tunnettu virkistysalueistaan. Sipoonkorven kansallispuisto on tärkeä virkistyskohde koko pääkaupunkiseudun asukkaille. Lisäksi Sipoon rannikkoalueilla on merkittäviä merellisiä virkistysarvoja. Helsinki-Porvoo väli on suosittu pyörämatkailun reitti, minkä lisäksi valtakunnallinen South By Cycle -pyörämatkailureitti kulkee Sipoon läpi aina Hankoon ja Kouvolaan asti.



Kuva 2. Taajamien pyöräilyetäisyydet ja nykyinen pyöräliikenteen verkko.

3.2 Liikkuminen Sipoossa

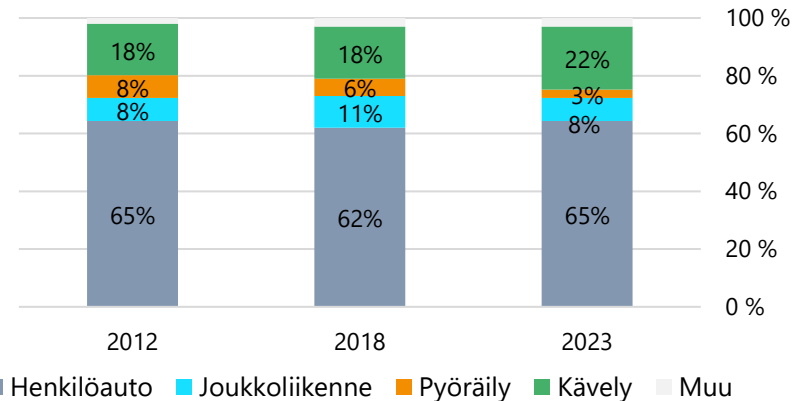
Liikkumista on Sipoossa viimeksi tutkittu vuonna 2023 HSL:n Liikkumistutkimuksessa sekä Traficomien vuoden 2021 Henkilöliikennetutkimuksessa, johon Helsingin seutu osallistui erillisotoksella. HSL:n liikkumistutkimuksen mukaan Sipoossa jalankulun kulkutapaosuus on 22 % ja pyöräilyn 3 %. Pyöräilyn kulkutapaosuus on laskenut vuodesta 2012 jokaisena tutkimusvuonna.

Yleisesti Sipoossa matkoja tehdään vuorokaudessa vähemmän Helsingin seudun keskiarvoon verrattuna samalla kun matkojen kokonaispituus vuorokauden aikana on merkittävästi pidempi.

Sipoossa maankäyttö perustuu pitkälti väljään asuinrakentamiseen. Sipoon taajamissa Söderkullassa ja Nikkilässä on kerrostaloja, mutta suurimmilta osin taajamat ovat pientalovaltaisia. Pientalovaltaisilla alueilla liikkuminen perustuu usein vahvasti yksityisautoiluun. HSL:n liikkumistutkimuksessa Sipoo on luokiteltu bussiliikenteen kehyskuntiin, missä 97 %:lla asutokunnista on auto ja 55 %:lla autoja on enemmän kuin yksi.

Edellytyksiä pyörämatkojen lisäämiselle kuitenkin on, erityisesti taajamissa, sillä päivittäiset palvelut ovat keskittyneitä keskuksiin ja taajamat ovat kooltaan pieniä ja etäisyydet näiden sisällä lyhyitä. Lisäksi taajamista on hyvät joukkoliikennedytykset Helsinkiin ja Keravan juna-asemalle, mikä takaa hyvät edellytykset kestävien matkaketjujen vahvistamiselle. Suuri osa autoilla tehtävistä lyhyistä matkoista on korvattavissa pyörällä.

Kulkutapajakauman kehitys Sipoossa



Kuva 3. Kulkutapajakauman kehitys Sipoossa. Lähde: HSL:n liikkumistutkimus 2023.

Matkojen määrä (HSL 2023)

Sipoossa arkivuorokaudessa tehtyjen matkojen määrä = **2,9 kpl**
Helsingin seutu keskimäärin = **3,1 kpl**

Matkojen pituus (HSL 2023)

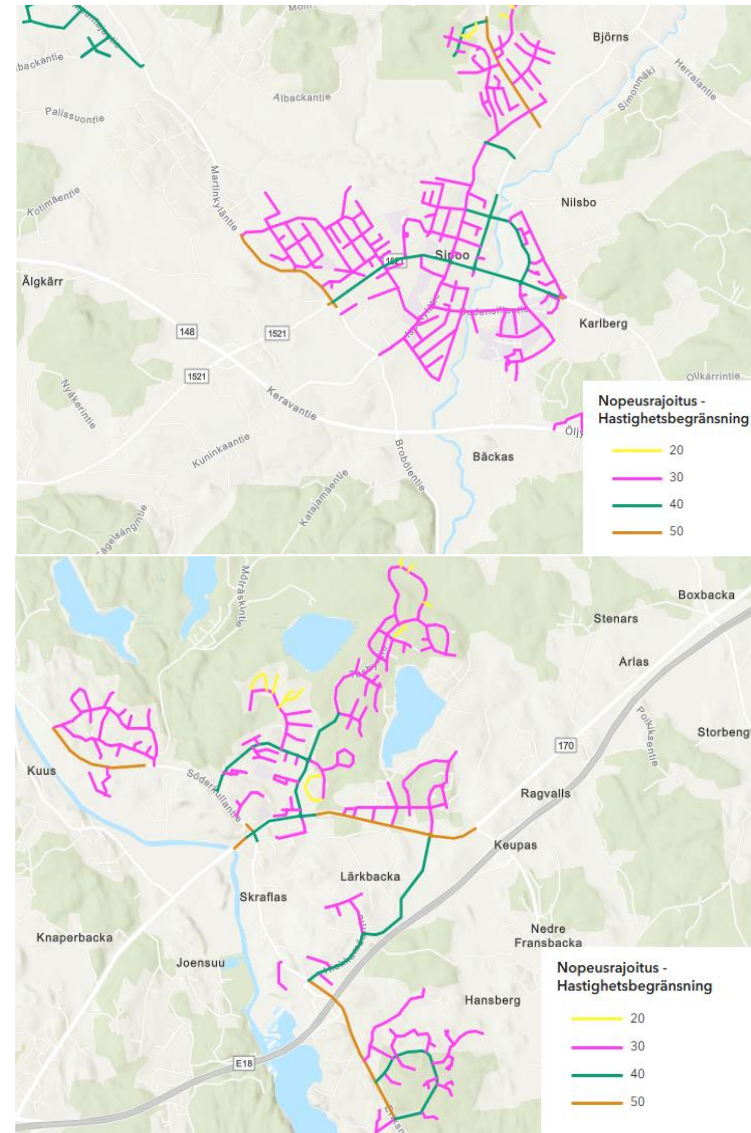
Sipoossa arkivuorokaudessa tehtyjen matkojen kokonaispituus = **36 km**
Helsingin seutu keskimäärin = **22,5 km**

3.3 Ajonopeudet ja liikenneturvallisuus

Tilastollisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuus Sipoossa on seudullisesti verrattuna hyvällä tasolla. Poliisin tietoon tulleiden liikenneonnettomuustilastoiden mukaan viimeisen viiden vuoden aikana Sipoossa on sattunut vuosittain keskimäärin 1,2 henkilövahinko-onnettomuutta, missä kävelijä, pyöräilijä, sähköpotkulautilija tai mopoilija olisi ollut osapuolena. Näistä yksikään ei ole johtanut kuolemaan. Kaikki jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet eivät tule poliisin tietoon eivätkä siten näy tilastoissa. Lisäksi Sipoon alhainen pyöräliikenteen liikkumistapaosuus korreloi alhaisten onnettomuusmäärien kanssa.

Tässä työssä toteutetun asukaskyselyn mukaan liikenneturvallisuus herättää kuitenkin huolta monissa asukkaissa niin kävely- kuin pyöräily-ympäristössä. Turvallisuuden tunne on iso tekijä liikenteessä liikkussa ja liikennevälinettä valittaessa. Sipoossa on kesällä 2025 alennettu nopeusrajoituksia taajamien paikalliskatuverkolla ja joillain pääkaduilla. Nykyisin lähes kaikilla paikalliskaduilla Sipoossa on 30 km/h nopeusrajoitus. Samassa yhteydessä on yhtenäistetty väistämismääräysten käytäntöjä, erityisesti kokoojakatujen ja pihakatu-ten liittymissä.

Nikkilässä vuonna 2023 toteutettujen nopeusmittauksien perusteella mm. Iso Kylätiellä Nikkilän päiväkotien ja koulujen läheisyydessä yli 20 % autoilijoista ajoi ylinopeutta. Alueella oli alhainen 30 km/h nopeusrajoitus ja lapsista varoittava liikennemerkki. Tämä osoittaa, että pelkät liikennemerkit eivät usein riitä hillitsemään ajonopeuksia, vaan tarvitaan rakenteellisia ja teknisiä ratkaisuja, kuten erityyppisiä liikennettä rauhoittavia rakenteellisia ratkaisuja ja



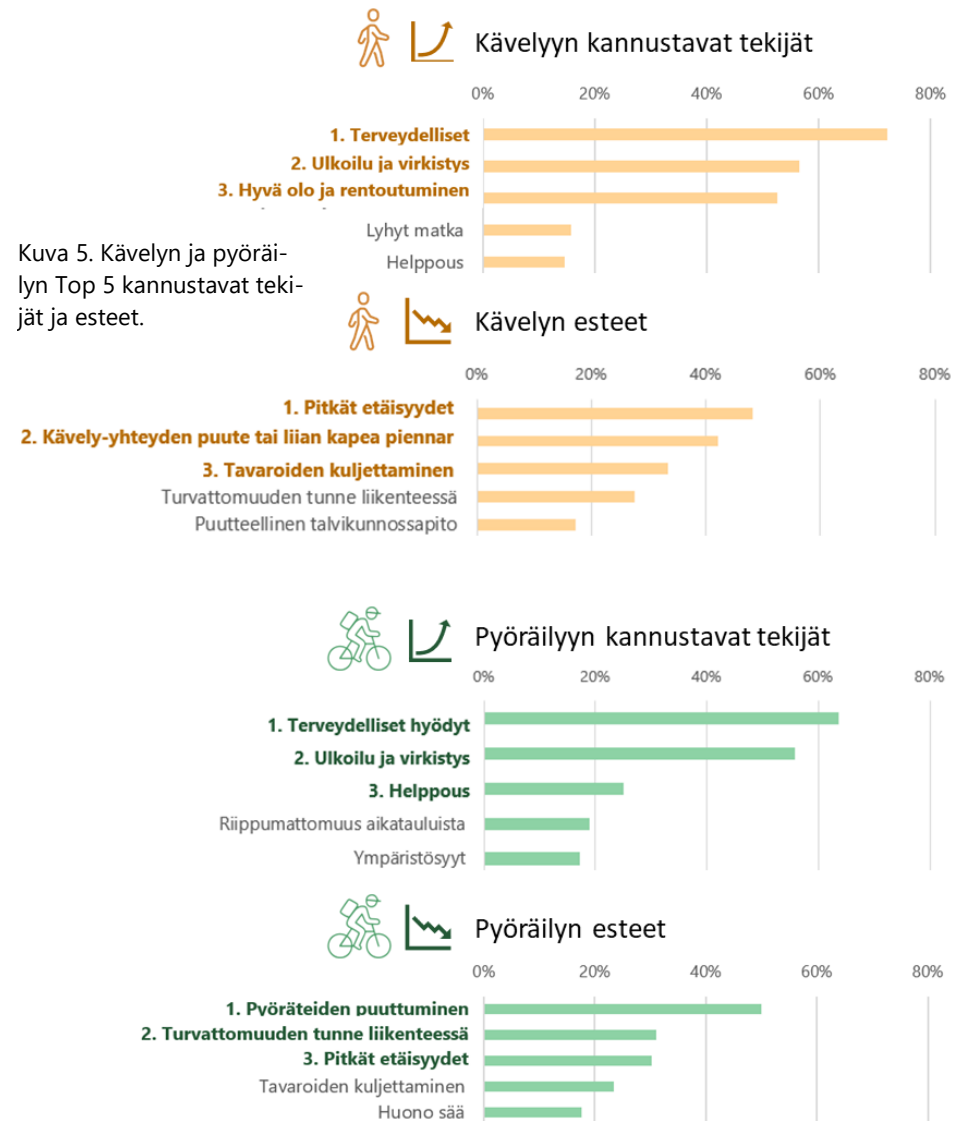
Kuva 4. Nopeusrajoitukset Nikkilässä (yllä) ja Söderkullassa (alla).

nopeusnäyttöjä. Ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen taajamissa on tärkeimpiä toimenpiteitä, jolla kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja houkuttelevuutta voidaan parantaa. Vuoden 2024 valtion teillä tehdyissä nopeusmittauksissa Massbyntiellä, Brobörentiellä, Martinkyläntiellä, Kalkkirannantiellä ja Pornaistentiellä 20–30 % ajoi yli 10 km/h ylinopeutta. Osalla näistä yhteyksistä ei ole lainkaan jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyjä.

3.4 Asukkaiden näkemykset ja liikkumistottumukset

Osana edistämishjelman laadintaa kartoitettiin Sipoon kunnan asukkaiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen nykyisistä olosuhteista sekä kehittämistarpeista asukaskyselyn avulla. Lisäksi Söderkullan kirjastolla järjestettiin asukastilaisuus, missä sai vapaasti tulla kertomaan suunnittelijoille toiveista ja näkemyksistä liittyen kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilaan sekä kehittämistarpeisiin. Kysely toteutettiin helmi-maaliskuun vaihteessa 2025. Asukaskyselyyn vastasi yhteensä 460 henkilöä.

Vastaajien mielestä pyöräilyyn motivoivia tekijöitä ovat pääasiassa ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet sekä myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen. Vastaajien mielestä pyöräily koetaan myös käteväksi tavaksi liikkua. Pyöräilyn haasteiksi tai esteiksi koetaan pyöräteiden puuttuminen, turvattomuuden tunne liikenteessä sekä pitkät etäisyydet. Myös kävelyn osalta terveydelliset syyt ovat tärkeimpiä kävelyn kannustavia tekijöitä. Kävelyolosuhteiden haasteissa korostuvat käytännön syyt, kuten tavaroiden kuljettaminen, pitkät etäisyydet sekä yhteyksien puute tai liian kapeat



Kuva 5. Kävelyn ja pyöräilyn Top 5 kannustavat tekijät ja esteet.

4 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet

Tavoitteiden ja niitä tukevien toimenpiteiden tarkoituksena on saada yhä useampi asukas pyörän selkään ja kävelemään. Tämä saavutetaan sekä infraan kohdistuvilla toimilla että ihmisten ajattelutapaan vaikuttamisella. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen perusteella Suomessa tehdään paljon matkoja, jotka pituudeltaan sopisivat erinomaisesti joko kävely- tai pyörämatkoiksi. Sipoossa tulisi erityisesti näihin lyhyisiin matkoihin pyrkiä vaikuttamaan infratoimenpiteillä ja liikkumisen ohjauksen keinoin.

Työssä määritettiin Sipoon kävelyn ja pyöräliikenteen tarkemmat edistämisen tavoitteet vuoteen 2030. Tavoitteet muodostuvat visiosta, jota tukee neljän teeman alle muodostetut tavoitteet. Tavoitteet määrittävät kävelyn ja pyöräliikenteen haluttua roolia kunnan liikennejärjestelmässä ja korostavat niitä teemoja, joiden avulla on muodostettu Sipoolle vaikuttavimmat toimenpiteet. Tavoitteet on esitetty vieressä ja niitä on tarkennettu seuraavalla sivulla. Jokaista tavoitekokonaisuutta tarkennetaan teeman mukaisilla konkreettisilla toimenpiteillä. Toimenpiteet on esitetty ohjelmassa kappaleessa 7.

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

VISIO



Sipoossa kävely ja pyöräily ovat arvostettuja arjen kulkumuotoja, jotka vahvistavat sipoolaista hyvinvointia!

TAVOITTEET




Toimivat, turvalliset ja esteettömät reitit kannustavat kestäviin liikkumisvalintoihin.

Keskustojen elinvoimaa vahvistetaan sujuvilla kävelyn ja pyöräilyn yhteyksillä sekä viihtyisyyttä lisäämällä.

Vahvalla yhteistyöllä luodaan houkutteleva ja kannustava ilmapiiri aktiivisiin arjen matkoihin ja vapaa-ajan liikkumiseen.

Panostetaan toimenpiteisiin, joilla lisätään lasten ja nuorten itsenäistä ja aktiivista liikkumista.



Kuva 7. Sipoon kävelyn ja pyöräliikenteen visio ja tavoitteet.



Toimivat, turvalliset ja esteettömät reitit kannustavat kestäviin liikkumisvalintoihin ympäri vuoden.

Sipoon keskustojen palvelut on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyörällä. Pyöräpysäköintiä kehitetään palveluverkon tarpeiden mukaisesti, jotta pyörällä asiointi on houkuttelevaa. Keskustojen palveluiden läheisyydessä kehitetään viihtyisyyttä ja kohtaamispaikkoja, jotka houkuttelevat viettämään aikaa vahvistaen kuntakeskusten elinvoimaa.



Vahvalla yhteistyöllä luodaan houkutteleva ja kannustava ilmapiiri aktiivisiin arjen matkoihin ja vapaa-ajan liikkumiseen.

Sipoossa lapsilla ja nuorilla on turvalliset olosuhteet omatoimiseen liikkumiseen. Heitä kannustetaan kulkemaan koulumatkat omin lihasvoimin kävellen tai pyörällä. Yhteistyötä vahvistetaan kodin ja koulun välillä, ja viedään perheisiin viestiä aktiivisen koulumatkaliikkumisen hyödyistä oppimiseen. Koulujen saattoliikenne suunnitellaan kävelyä ja pyöräilyä tukevaksi.

Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa rakennetaan sitoutuneesti ja määrätietoisesti. Reittien laatuun ja suoruuteen panostetaan, jotta lyhyet automatkat olisi helppo vaihtaa pyörään. Pyörä- ja kävely-yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille ovat sujuvat ja toimivat. Reittejä kehitetään valtakunnallisten ohjeiden mukaisesti Sipoon ympäristöön ja ominaispiirteisiin sovittaen. Esteettömyyden kipukohdat tunnistetaan ja ratkaistaan.

Keskustojen elinvoimaa vahvistetaan sujuvilla kävelyn ja pyöräilyn yhteyksillä sekä viihtyisyyttä lisäämällä.



Hyödynnetään Sipoon tiivistä organisaatiota ja vahvistetaan yhteistyötä eri toimialojen välillä. Edistämistyötä tehdään sekä yhdessä että erikseen, mutta aina niin, että palveluiden välillä on yhteinen kokonaiskuva ja tieto käynnissä olevista hankkeista ja edistämistoimista.

Panostetaan toimenpiteisiin, joilla lisätään lasten ja nuorten itsenäistä ja aktiivista liikkumista.



Kuva 8. Sipoon tavoitteet ja niiden tarkennukset.

5 Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja suunnitteluperiaatteet

5.1 Sipoon pyöräliikenteen tavoiteverkko

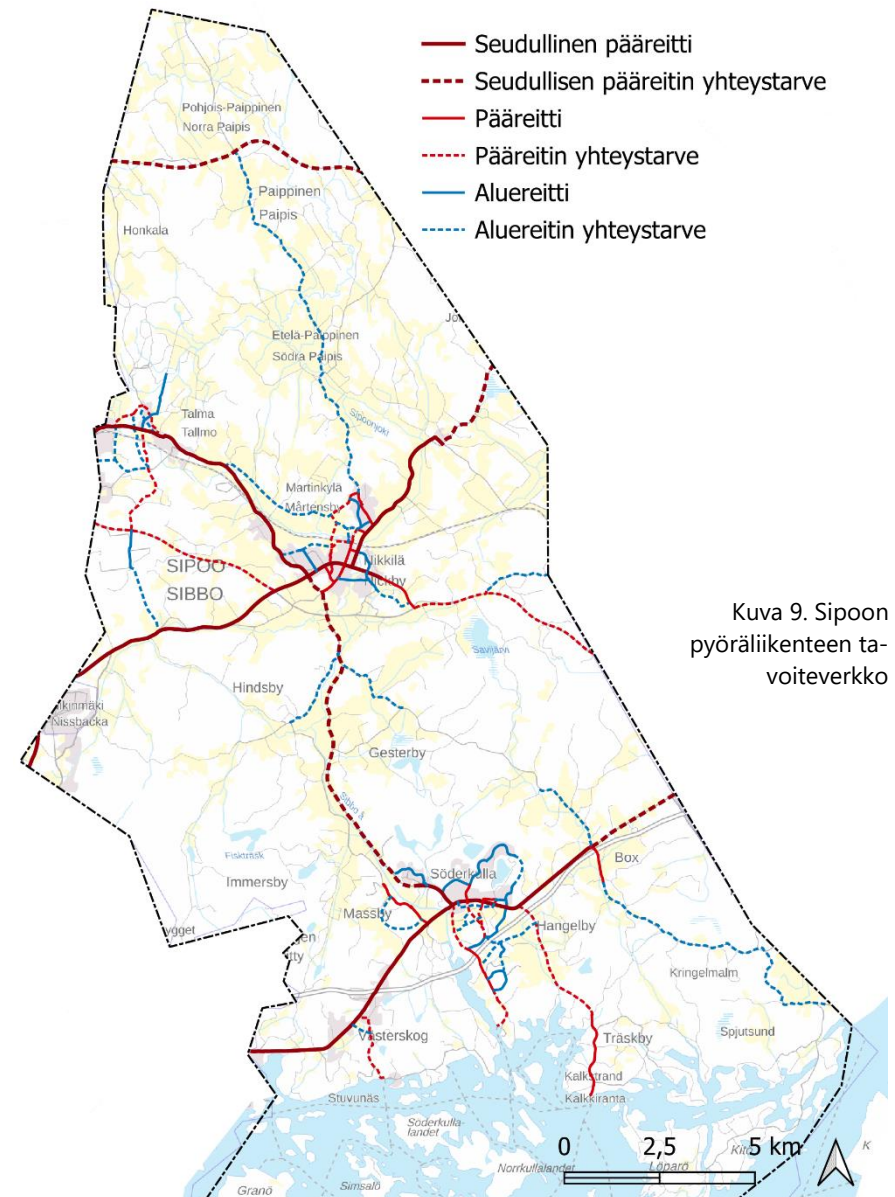
Pyöräliikenteen tavoiteverkko muodostuu pääreiteistä ja aluereiteistä, jotka yhdistävät tärkeimpiä pyöräliikennettä synnyttäviä kohteita toisiinsa. Tavoiteverkon määrittämisen ja hyväksymisen kautta varmistetaan, että pyöräliikenteen reitit huomioidaan aina kaikessa kunnassa tapahtuvassa suunnittelutyössä.

Eri reittityypeillä on oma roolinsa tavoiteverkolla:

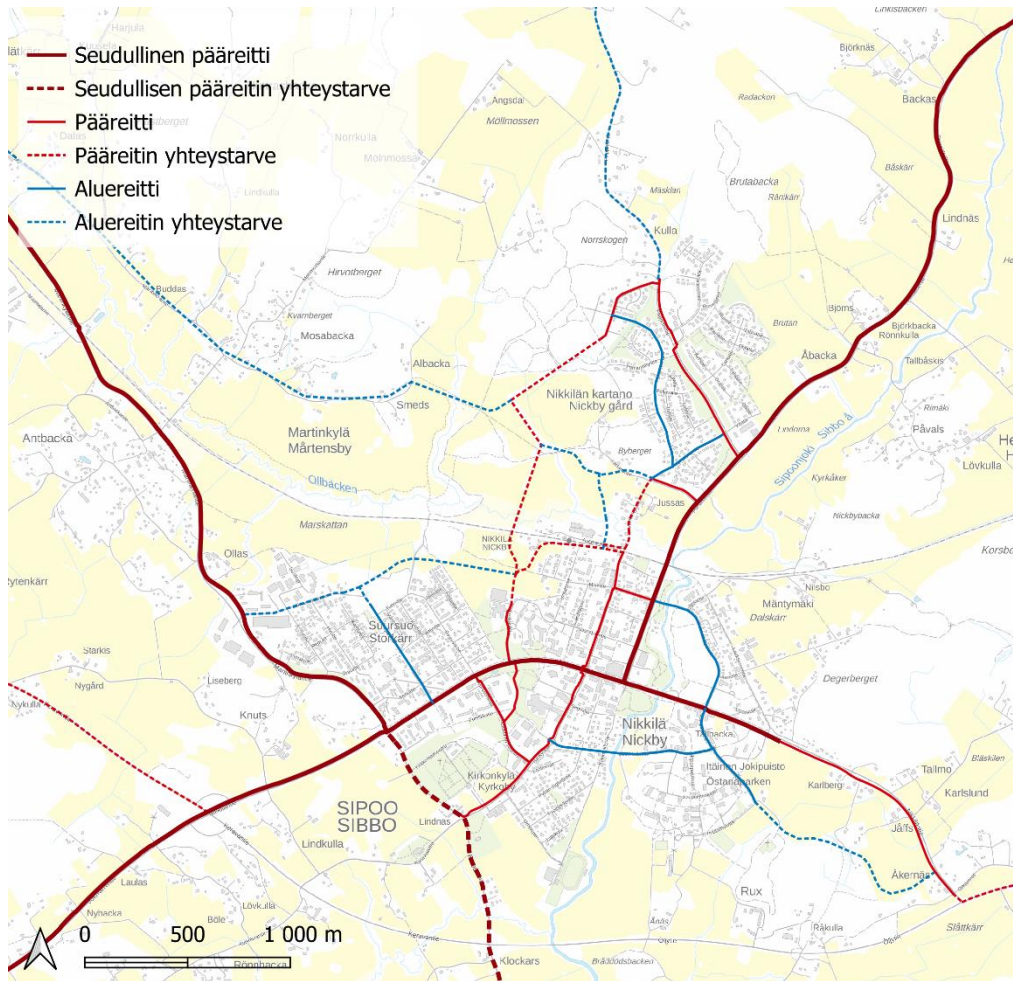
Pääreitit ovat käytetyimpiä ja laadultaan korkeatasoisimpia pyöräliikenteen reittejä. Pääreitit yhdistävät paljon liikkumista synnyttäviä toimintoja toisiinsa. Pääreitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia, ja ne mahdollistavat myös nopean pyöräilyn. Kunnossapito on laadukasta ympäri vuoden.

Aluereitit ovat hieman vähemmän vilkkaita, mutta edelleen merkittäviä pyöräliikenteen yhteyksiä. Aluereitit yhdistävät alueen sisällä olevat toiminnot pääreitteihin, sekä asuinalueet keskustaan tai keskustaan johtaviin pääreitteihin. Myös aluereiteillä laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta hieman pääreittejä alhaisemmat. Yhdessä pääreitit ja aluereitit muodostavat yhtenäisen ja loogisen verkoston.

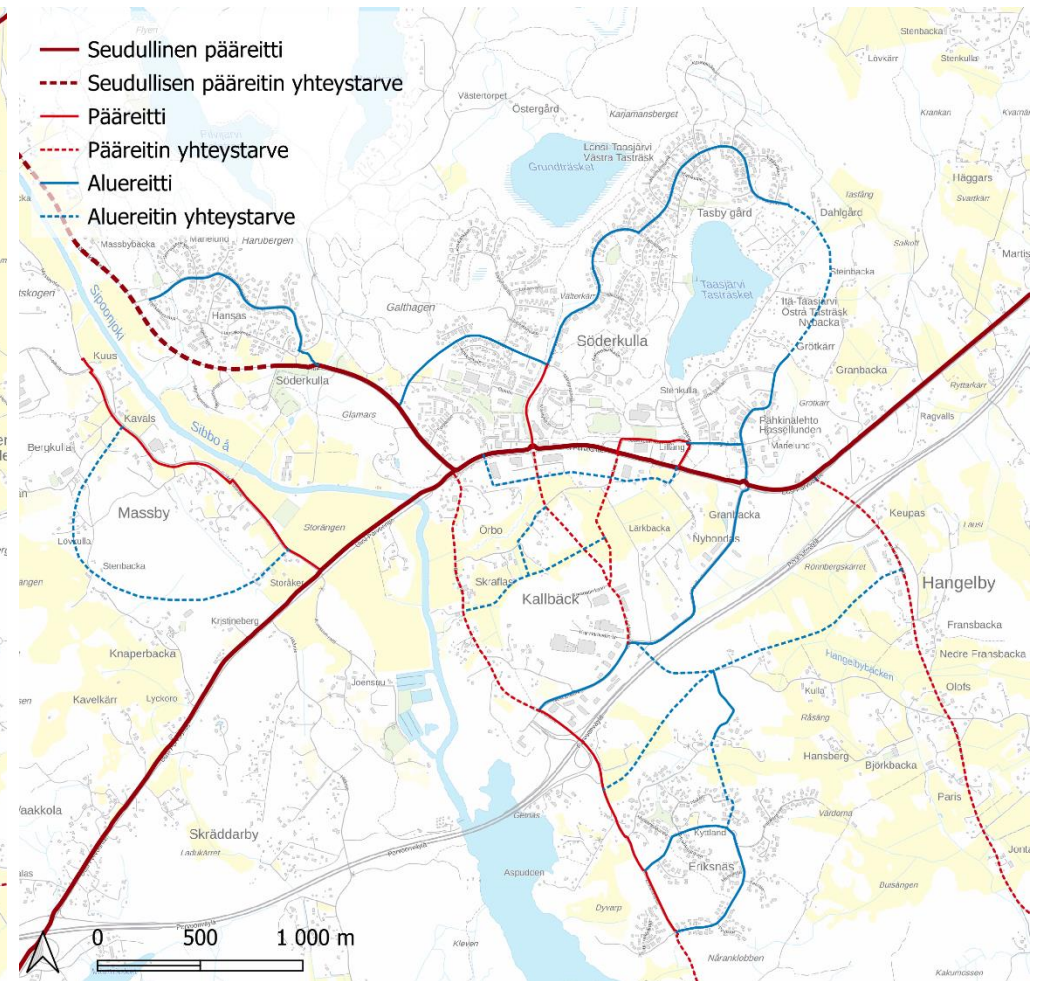
Paikallisreiteiksi luokitellaan kaikki muut pyöräliikenteelle sallitut väylät. Nämä reitit ovat usein asuinalueiden sisällä kulkevia jalankulun ja pyöräilyn reittejä, ulkoilureittejä tai tonttikatuja, joilla pyöräily tapahtuu ajoradalla. Myös maanteiden pientareet lukeutuvat usein paikallisreitteihin. Paikallisreitit on jätetty tämän työn verkostotarkastelun ulkopuolelle.



Kuva 9. Sipoon pyöräliikenteen tavoiteverkko



Kuva 10. Pyöräliikenteen tavoiteverkko Nikkilän taajama-alueella.



Kuva 11. Pyöräliikenteen tavoiteverkko Söderkullan taajama-alueella.

5.2 Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

Pyöräily ja kävely eroavat toisistaan merkittävästi. Pyöräily on nopeampaa ja pitkiäkin matkoja on helppo taittaa pyörällä. Pyörä on toiminnallisesti lähempänä autoa kuin jalankulkijaa, ja siksi kävelyä ja pyöräilyä tulee edistää erillisinä kulkumuotoina. Rakennetuilla alueilla pyöräilijän ja jalankulkijan nopeusero on suurempi kuin pyöräilijän ja auton.

Laadukkaan pyöräliikenteen verkon ominaisuuksia ovat **turvallisuus, suoruus, yhdistävyys, vaivattomuus ja miellyttävyys**. Pääreitit priorisoidaan suunnittelussa ja ylläpidossa, ja ne suunnitellaan suoriksi ja tasaisiksi. Pyöräilyn sujuvuutta parannetaan tarvittaessa alikulkujen avulla. Pääpyöräreitit valaistaan hyvin ja niiden talvihoito on laadukkaampaa kuin muiden reittien.

Sipoon pää- ja aluereiteillä pyöräliikenne ja autoliikenne erotetaan toisistaan, mutta rauhallisilla tontti- ja kokoojakaduilla sekaliikenne voi olla hyvä ratkaisu. Hyvät ja turvalliset pyöräilyolosuhteet voidaan saavuttaa myös ilman erillistä pyörätietä liikennettä rauhoittamalla.

Uusien ja kunnostettavien pyöräliikenteen reittien suunnittelussa Si-poossa suositellaan noudatettavaksi valtakunnallista pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (Väyläviraston ohjeita 18/2020), jossa on määritetty erilaisiin liikenneympäristöihin parhaiten soveltuvat pyöräliikenteen ratkaisut (luku 4.1.2), väylien mitoitusperiaatteet (luku 4.5.9) ja tarkempia ohjeita risteysjärjestelyjen suunnitteluun (luku 5.7.1). Sipoon liikenneympäristöihin parhaiten soveltuvat ratkaisut on kuvattu seuraavalla sivuilla.

✓ TURVALLISUUS

- Mahdollisimman vähän pysähtymisiä: risteämisten vähäinen määrä, risteämisten selkeys, sujuvuus ja suoruus
- Liikennemuotojen erottelu tarpeen mukaisesti
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa ympäri vuoden
- Hyvä valaistus ja riittävät näkemät

✓ SUORUUS

- Nopeat, mielellään autoliikennettä lyhyemmät reitit
- Paikallisten kohteiden sujuva saavuttaminen pyörällä
- Pyörätien suoruus risteuksen yhteydessä

✓ YHDISTÄVYYS

- Reitit ovat loogisia ja niiden seuraaminen on helppoa
- Yhdenmukaiset järjestelyt
- Reitin valinta on helppoa ja eksymisen mahdollisuus pieni

✓ VAIVATTOMUUS

- Päällysteen hyvä laatu, ei reunakiviä tai muita epätasaisuuksia
- Pyöräilijä on lähtökohtaisesti etuajo-oikeutettu liikkuja
- Kuivatus on toimiva
- Reittien esteettömyys

✓ MIELLYTTÄVYYS

- Maaston korkeuserojen välttäminen
- Tasoerotomuus, väylän tasaisuus
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa ympäri vuoden
- Hyvä valaistus ja riittävät näkemät

5.3 Oikean suunnitteluratkaisun valinta

Pyöräliikenteen valtakunnallisen suunnitteluohjeen (2020) mukaan pyöräliikenteen ratkaisut tulee sovittaa liikenneympäristön luonteeseen. Tavoitteena on, että samankaltaisissa ympäristöissä käytetään johdonmukaisia ja tunnistettavia suunnitteluratkaisuja, jotka tukevat turvallista ja sujuvaa pyöräilyä.

Sipoossa taajamien pääkadut, kokoojakadut ja vilkkaat pääreitit ovat pääasiassa **väljästi rakennettua liikenneympäristöä**. Näillä osuuksilla suositeltuja ratkaisuja ovat kaksisuuntaiset pyörätiet, yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät, 2-1-tiet sekä pyöräkadut. Nikkilän keskusta on Sipoon tiiveintä aluetta ja esimerkiksi Iso Kylätien ja Nikkiläntien ympäristöt keskustassa sopivat paikoin **tiivisti rakennetun liikenneympäristön** kriteereihin, mihin ratkaisuksi soveltuu pyöräkatu tai kaksisuuntainen pyörätie.

Nykyisin monilla pääreiteillä kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, mutta tulevaisuudessa saneerauksissa pyritään joko jalankulun ja pyöräliikenteen erottamiseen tai väylän leventämiseen suunnitteluohjeen mukaiseen tavoiteleveyteen. Lisäksi reittien hahmottamista voidaan parantaa tiemerkinnoilla, kuten keskiviivalla ja liittymien yhteyteen sijoitetuilla pyöräilijä- ja kävelijämerkeillä.

Taajamien asuinalueet luokitellaan **rauhalliseksi liikenneympäristöksi**. Näillä alueilla pyöräliikenteen ratkaisuna suositetaan rauhoitettua sekaliikennettä, 2-1-teitä ja pyöräkatuja. Tavoitteena on luoda ympäristö, jossa autojen ja pyörien nopeudet ovat lähellä toisiaan ja pyöräily ajoradalla koetaan turvalliseksi. Jalankulku voidaan ohjata

omalle jalkakäytävälle, mutta yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ei ole suositeltava ratkaisu asuinalueiden paikalliskaduilla.

Sipoon kyläalueet ja haja-asutusalueet edustavat **rakentamatonta liikenneympäristöä**. Näillä alueilla voidaan perinteisen yhdistetyn väylän lisäksi käyttää kylätieratkaisua, mikäli tieosuus on valaistu, nopeusrajoitus on alle 40 km/h ja keskimääräinen vuorokausiliikenne jää alle 3 000 ajoneuvon. Kylätie mahdollistaa turvallisen tilan kulkea sekä kävelijälle että pyöräilijälle ja rauhoittaa ajoneuvoliikennettä hiljaisemmin liikennöidyillä teillä, missä usein ajetaan ylinopeutta.

Sipoon tavoiteverkolle sopivat ratkaisut on esitetty sivun 18 taulukossa.

LIIKENNE- YMPÄRISTÖN TYPPI	SEUDULLINEN PÄÄREITTI	PÄÄREITTI	ALUEREITTI
Tiiviisti rakennettu liikenneympäristö	Seudun ohjeiden mukaisesti	<ul style="list-style-type: none"> • Yksisuuntainen pyörätie, ei tasoeroa $\geq 2,0$ m • Kaksisuuntainen pyörätie 3,0 m • Pyöräkatu 	<ul style="list-style-type: none"> • Yksisuuntainen pyörätie, ei tasoeroa $\geq 2,0$ m • Kaksisuuntainen pyörätie 2,5 m • Pyöräkaista $\geq 1,75$ m • Pyöräkatu
Väljästi rakennettu liikenneympäristö		<ul style="list-style-type: none"> • Yksisuuntainen pyörätie, ei tasoeroa $\geq 2,0$ m • Kaksisuuntainen pyörätie 3,0 m • Pyöräkatu <p>Poikkeustapauksessa (esim. tilanpuute):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 4,0 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Yksisuuntainen pyörätie, ei tasoeroa $\geq 2,0$ m • Kaksisuuntainen pyörätie 2,5 m • Pyöräkaista $\geq 1,75$ m • Pyöräkatu tai 2-1-tie • Pyöräily ajoradalla <p>Poikkeustapauksessa (esim. tilanpuute):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 3,5 m
Rauhallinen liikenneympäristö		<ul style="list-style-type: none"> • Yksisuuntainen pyörätie, ei tasoeroa $\geq 2,0$ m • Kaksisuuntainen pyörätie 3,0 m • Pyöräkatu • Pyöräkaista $\geq 1,75$ m <p>Poikkeustapauksessa (esim. tilanpuute):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 4,0 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaksisuuntainen pyörätie 2,5 m • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 3,5 m • Pyöräkaista $\geq 1,75$ m • Pyöräkatu tai 2-1-tie • Pyöräily ajoradalla
Rakentamaton liikenneympäristö Liikenneväyläympäristö tai puistot, viheralueet ja metsät		<ul style="list-style-type: none"> • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 4,0 m • Kylätie 	<ul style="list-style-type: none"> • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 3,5 m • Kylätie • Piennar
Pyöräilyn erottelu autoliikenteestä	Seudun ohjeiden mukaisesti	Pyöräily erotellaan autoliikenteestä, ellei käytössä ole pyöräliikenteen erikoisratkaisu, kuten kylätie tai pyöräkatu.	Pyöräily erotellaan lähtökohtaisesti autoliikenteestä. Erottelun tarve arvioidaan nopeusrajoituksen, autoliikenteen määrän ja katuverkon hierarkian perusteella.
Pyöräilyn erottelu jalankulusta		Jalankulku ja pyöräily erotellaan aina keskeisillä kävelyalueilla ja tiiviisti rakennetussa ympäristössä. Muualla rakennetussa ympäristössä pyöräily pyritään erottamaan jalankulusta.	Pyöräily erotellaan jalankulusta tiiviisti rakennetussa ympäristössä. Muualla rakennetussa ympäristössä erottelun tarve arvioidaan erikseen.

Kuva 12. Sipoon pyöräliikenteen tavoiteverkolle soveltuvat ratkaisut.

Pyöräkatu, 2-1-tie ja kylätie -ratkaisujen soveltaminen eri katu ympäristöihin

PYÖRÄKATU

Periaate Pyöräilijät ajavat ajoradalla ja autoliikenne sovitaa ajonopeuden pyöräilijöiden mukaan.

Soveltuvuus Rakennettuun ympäristöön tontti- tai kokoojakaduille, missä KVL \leq 3000 ajon. /vrk.

Toteutus Nopeusrajoitus tulee olla 30 km/h tai alle. Punainen asfaltti kertoo käyttäjille kadun luonteesta. Noppakiviä ja hidasteita voi käyttää hillitsemään autoliikenteen nopeuksia.

2-1-TIE

Periaate Pyöräilijät ajavat yksisuuntaisesti ajoradan reunaan merkityillä pyöräkaistoilla. Kävelijät kulkevat jalkakäytävillä. Autoilijat väistävät oikealle kohtaamistilanteissa.

Soveltuvuus Rakennetun ympäristön kylätieratkaisu.

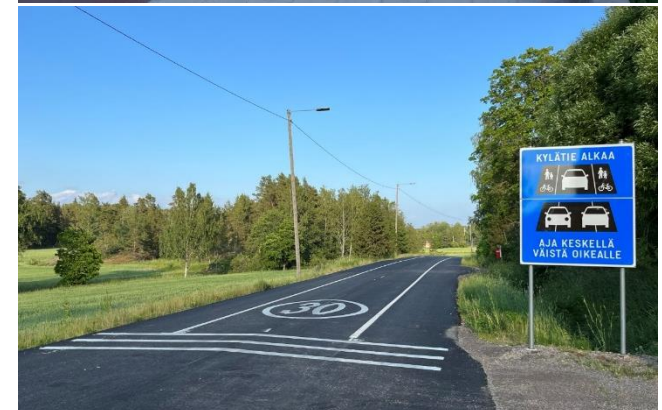
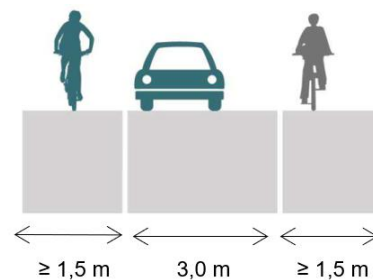
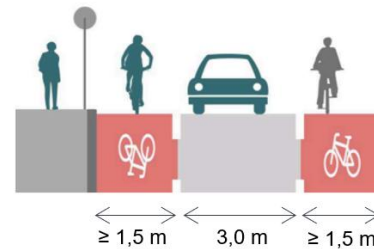
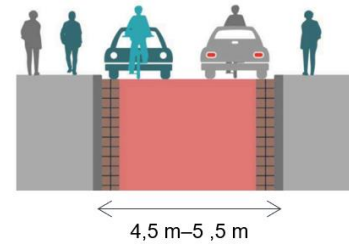
Toteutus Nopeusrajoitus tulee olla 40 km/h tai alle. Selkeät kaistamerkinnot ja punainen asfaltti, huomiojärjestys osuuden alkuun ja selkeä opastus maastossa.

KYLÄTIE

Periaate Pyöräilijät ja kävelijät kulkevat tien reunassa omalla kaistalla. Autot ajavat keskellä väistäen oikealle kohtaamistilanteissa.

Soveltuvuus Rakentamattomaan liikenneympäristöön, tieosuuksille, missä KVL \leq 3000 ajon. /vrk.

Toteutus Nopeusrajoitus tulee olla 40 km/h tai alle. Selkeät kaistamerkinnot, huomiojärjestys osuuden alkuun ja selkeä opastus maastossa.



6 Kävelyn kehittäminen

6.1 Kävely liikkumismuotona

Kävely eroaa muista kulkumuodoista hitautensa vuoksi. Kävely on olennainen osa jokapäiväistä liikkumistamme. Kaikki liikkujat ovat kävelijöitä vähintään matkan alussa ja lopussa, ja kävely on yleisin joukkoliikenteen liityntämuoto. Kävely on ihmisen luontainen ja rutiininomainen tapa liikkua. Kävely on kuitenkin enemmän kuin liikumista – se on vuorovaikutusta ympäristön ja ihmisten kanssa. Hidas eteneminen, vaihtelevat reitit ja aistien käyttö mahdollistavat ympäristön kokemisen aivan eri tavalla kuin muilla kulkumuodoilla kulkiessa. Kävelijä voi pysähtyä juttelemaan vastaan tulevan kanssa, poiketa liikkeeseen tai istahtaa penkille. Kävely luo elämää ympärilleen.

Kävelyn tapoja ja tarpeita on monia. Niiden tunnistaminen auttaa ymmärtämään, millaista ympäristöä kävelijöille tulee kehittää. Viressä on kuvattuna Väyläviraston jalankulun ohjeistuksessa tunnistetut yleisimmät jalankulkijatyypit sekä se, millaista kävely-ympäristöä kukin ryhmä tarvitsee ja arvostaa.

Jalankulkijatyypit

Tarpeet ja arvostukset

Kaikki



- Turvalliset liikennejärjestelyt ja koettu turvallisuus
- Sujuvat ja esteettömät reitit
- Riittävän leveät jalkakäytävät
- Mielenkiintoiset, eri toimintoja yhdistävät reitit
- Rauhallinen liikenne
- Talvikunnossapito, viitoitus, opastus
- Jalankulun erottelu tarpeen mukaan
- Laadukas, jalankulun huomioiva valaistus

Työmatkaliikkujat ja opiskelijat



- Reittien suoruus ja sujuvuus sekä turvallisuus
- Houkuttelevat yhteydet pysäkeille

Perheelliset, lapset ja koululaiset



- Rauhallisuus ja turvallisuus.
- Alhaiset ajonopeudet.
- Esteettömyys lastenvaunujen ja lasten kulkuvälineiden kanssa

Liikkumis- tai toimintaesteiset ja vaunujen tms. kanssa kulkevat



- Selkeät ja yhtenäiset järjestelyt
- Esteettömyys suunnittelusta kunnossapitoon
- Riittävät levähdyspaikat
- Apuvälineiden, saattajan tai lastenvaunujen vaatiman tilan huomioiminen
- Liikennevalojen ääniopasteet, liikennemerkit ja opastus
- Erottelu pyöräliikenteestä ja sähköpotkulaudoista

Virkistyskävelijät



- Erimittaiset reitit vaihtelevassa ja houkuttelevassa ympäristössä
- Reittien käytettävyys eri vuoden- ja vuorokaudenaikoina
- Virkistysalueiden ja -reittien hyvä saavutettavuus kävelleen

Kuva 13. Erilaisia kävelijätyyppejä (Jalankulun suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 34/2022)

6.2 Sipoon kävelyn aluetyypit ja suunnitteluperiaatteet

Miellyttävän rauhallinen ja sopivan virikkeellinen liikenneympäristö on tärkeää, kun tavoitellaan kävelyn lisäämistä. Koska kaikkia alueita ei voida eikä kannata toteuttaa parhaalla laatusallolla, on kävelyn olosuhteiden kehittämiseksi tärkeää tunnistaa kävelyn kannalta keskeisimmät alueet ja jaotella ne eri aluetyypeiksi, joissa alueen luonne määrittelee sinne suunniteltavat kävelyn ratkaisut. Tunnistamalla kävelyn ydinalueet ja määrittelemällä niille suunnitteluperiaatteet, parannetaan kävelyn asemaa osana liikennejärjestelmää ja osana maankäytön suunnittelua. Lisäksi viihtyisyyttä lisäämällä ja ajoneuvoliikennettä rauhoittamalla parannetaan samalla sekä kävelyn että pyöräliikenteen olosuhteita.

Sipoon kävelyn aluetyyppien ja aluetyyppien suunnitteluperiaatteiden määrittelyssä on sovellettu Helsingin seudun kävelyn edistämishjelman periaatteita (HSL 8/2023). Aluetyypit ja niiden suunnitteluperiaatteet on kuvattu tarkemmin tässä luvussa. Kartat Nikkilän ja Söderkullan kävelyn aluetyypeistä on esitetty sivulla 24.

Sipoossa kävelyn aluetyypit ovat:

- **Asukkaiden kohtaamispaikat**
- **Kävelyn ydinalueet**
- **Kävelyn laatureitit**
- **Muut asuinalueet**
- **Joukkoliikenteen solmupisteet**

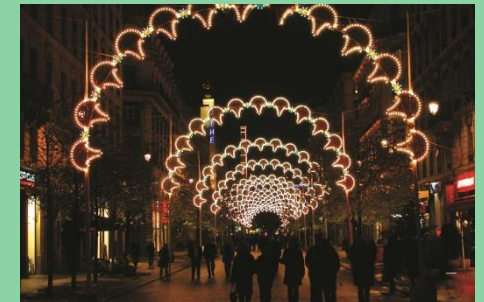
Asukkaiden kohtaamispaikat

Asukkaiden kohtaamispaikkoja ovat Sipoossa Söderkullan ja Nikkilän keskustojen ydinkorttelit. Nämä ovat alueita, jotka luontaisesti vetävät paljon ihmisiä matkoilla asioimaan tai asumaan, töihin tai kouluun.

Näiden alueiden viihtyisyyttä parannetaan oleskelumahdollisuuksia, toiminnallisuutta ja viherratkaisuja kehittämällä. Kohteista tehdään sellaisia, missä voidaan viettää aikaa erilaisten toimintojen äärellä. Kävely-yhteydet näihin ovat ensisijaisen tärkeitä, joita tulee kehittää viihtyisyys ja esteettömyys edellä.

Pääsuunnitteluperiaatteet:

- Tärkeimmillä reiteillä ja palvelukohteiden läheisyydessä rauhallisen liikkumisen edellytyksiä tuetaan liikenneympäristöä ja mitoitus muokkaamalla.
- Kehitetään alueita viihtymiseen ja oleskeluun.
- Kehitetään alueiden toiminnallisuutta, siten että ne houkuttelevat leikkiin ja oleskeluun.
- Korttelien sisäiset ja väliset yhteydet ovat esteettömiä.

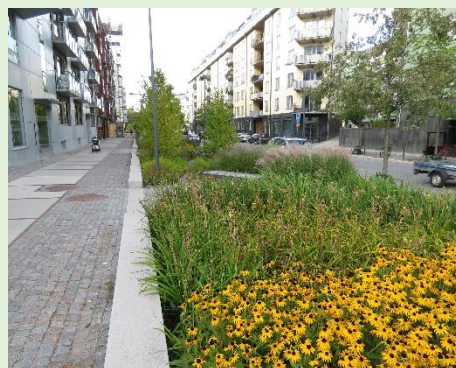


Kävelyn ydinalueet

Kävelyn ydinalueet ovat alueita, jotka sijaitsevat lähellä palveluita. Ne sijoittuvat Sipoossa tiiveimmän yhdyskuntarakenteen alueelle. Palvelut ja kohtaamispaikat ovat kävelyetäisyyden päässä tällä alueella. Ydinalueilla panostetaan turvallisuutta luoviin ratkaisuihin kuten esteettömyyteen, hyvään valaistukseen ja kulkumuotojen erotte- luun pääkatuverkolla.

Pääsuunnitteluperiaatteet

- Puistojen ja kävelyreittien varrelle tuodaan penkkejä ja lisää- tään oleskelumahdollisuuksia sopiviin kohtiin.
- Kävelyreitit ovat jatkuvia ja selkeitä, reiteillä on mahdollisim- man vähän katkoksia kuten puolenvaihtoja tai liikennevaloja.
- Risteyskohdissa hyödynnetään ratkaisuja, jotka hillitsevät ajonopeuksia, kuten korotettuja suojateitä, korotettuja ris- teysalueita, tynnyhidasteita, ylijatkettuja jalkakäytäviä tai ki- veysratkaisuja, jotka visuaalisesti kaventavat ajorataa.
- Pienillä elementeillä lisätään reittien houkuttelevuutta.



Kävelyn laatureitit

Pyöräliikenteen tavoiteverkko on tärkeä kävely-yhteyksien kehittämi- sen lähtökohta. Reiteillä, missä erotellaan kävely ja pyöräliikenteen jär- jestelyt toisistaan ja annetaan molemmille kulkumuodoille riittävä tila, parannetaan yhtä lailla kävelyn olosuhteita.

Näiden lisäksi kehitettäväksi kävelyn laatureiteiksi on tunnistettu sellai- set yhteydet, jotka johtavat keskustan ydinalueille erillisiä reittejä pit- kin yhdistäen asuinalueet ja keskustan toisiinsa linkittyen viheralueille johtaviin yhteyksiin. Näillä yhteyksillä tulee keskittyä reittien sujuvu- teen, viihtyisyyteen ja esteettömyyteen.

Laatureittien suunnitteluperiaatteet vaihtelevat muun ympäristön mu- kaan. Mikäli reitti kulkee samaa väylää pitkin muiden liikennemuotojen kanssa, on liikennemuotojen erottelu, riittävä tila, kävelyä suosivat ris- teysratkaisut ja erotuskaistat tärkeitä.

Mikäli reitti kulkee erillään muusta liikenteestä, korttelien välissä tai vi- heralueilla, tulee varmistaa reitin riittävä leveys. Näillä reiteillä kiinnos- taviin pysähdyspaikkoihin sekä istutuksiin tulee panostaa.



Asuinalueet

Asuinalueet sijoittuvat asuinpainotteisille alueille ja kattavat suuren osan katuverkosta. Asuinalueilla jalkakäytävät ja hiljaiset asuinkadut muodostavat yhtenäisen verkoston, minkä ansiosta kävely on sujuvaa kaikkiin suuntiin. Viheralueiden ulkoilu- ja virkistysreitit täydentävät kävelyn reittejä.

Sipoossa asuinalueet ovat pientalovaltaisia ja liikenne muodostuu lähes ainoastaan asukkaiden liikkumisesta. Alueiden sisällä voi kävellä rauhallisessa ympäristössä turvallisesti.

Pääsuunnitteluperiaatteet

- Asuinalueilla läpiajava autoliikenne on ohjattu pää- ja kokoojakaduille. Asuinpainotteisilla kaduilla pihakatu on usein hyvä ratkaisu.
- Asuinalueilla katujen ylityksissä varmistetaan hyvä näkyvyys, valaistus ja esteettömyys.
- Turhia puolenvaihtoja ja kiertoreittejä vältetään.



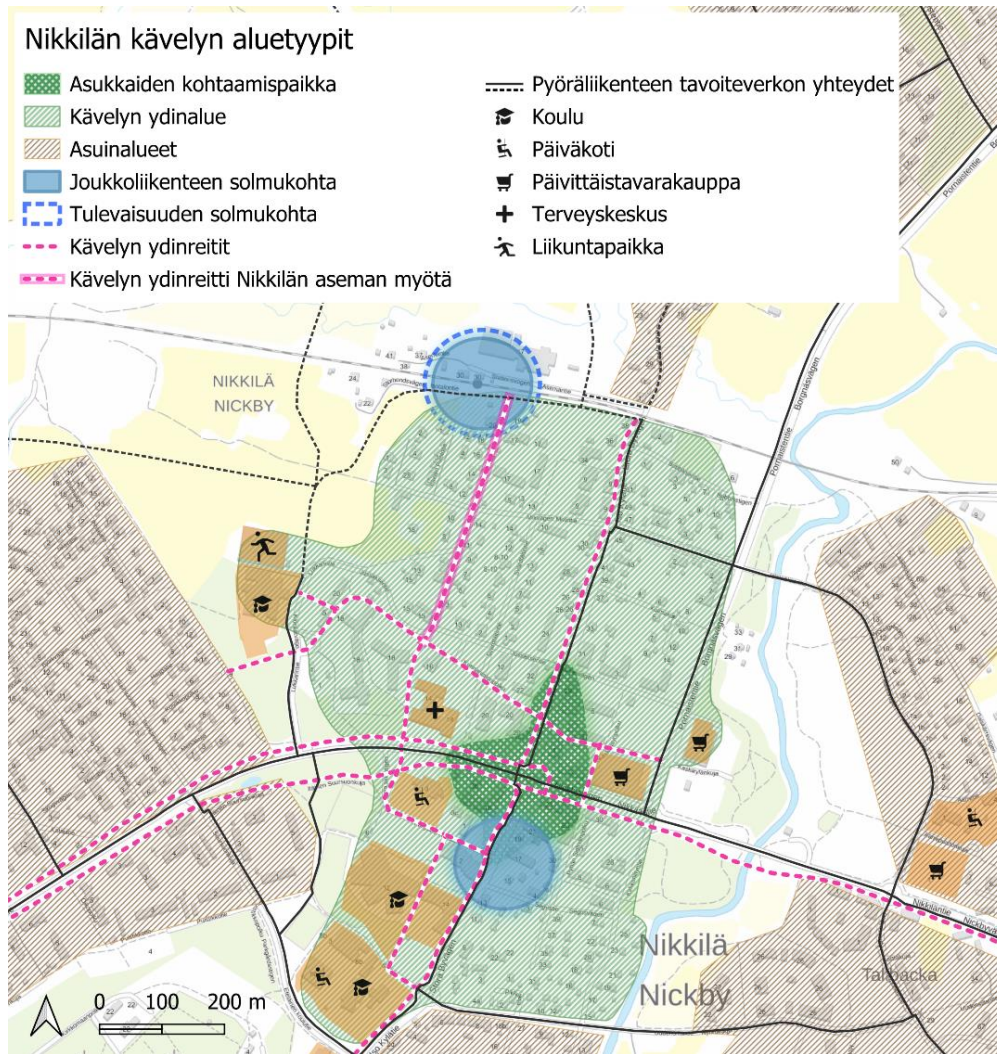
Joukkoliikenteen solmupiste

Joukkoliikenteen solmupisteiden ympäristöissä panostetaan kävelyn reittien selkeyteen, miellyttävyyteen ja turvallisuuteen. Solmujen läheisyydessä panostetaan viihtyisyyteen, valaistukseen ja pysäkkien laadukkaaseen odotustilaan.

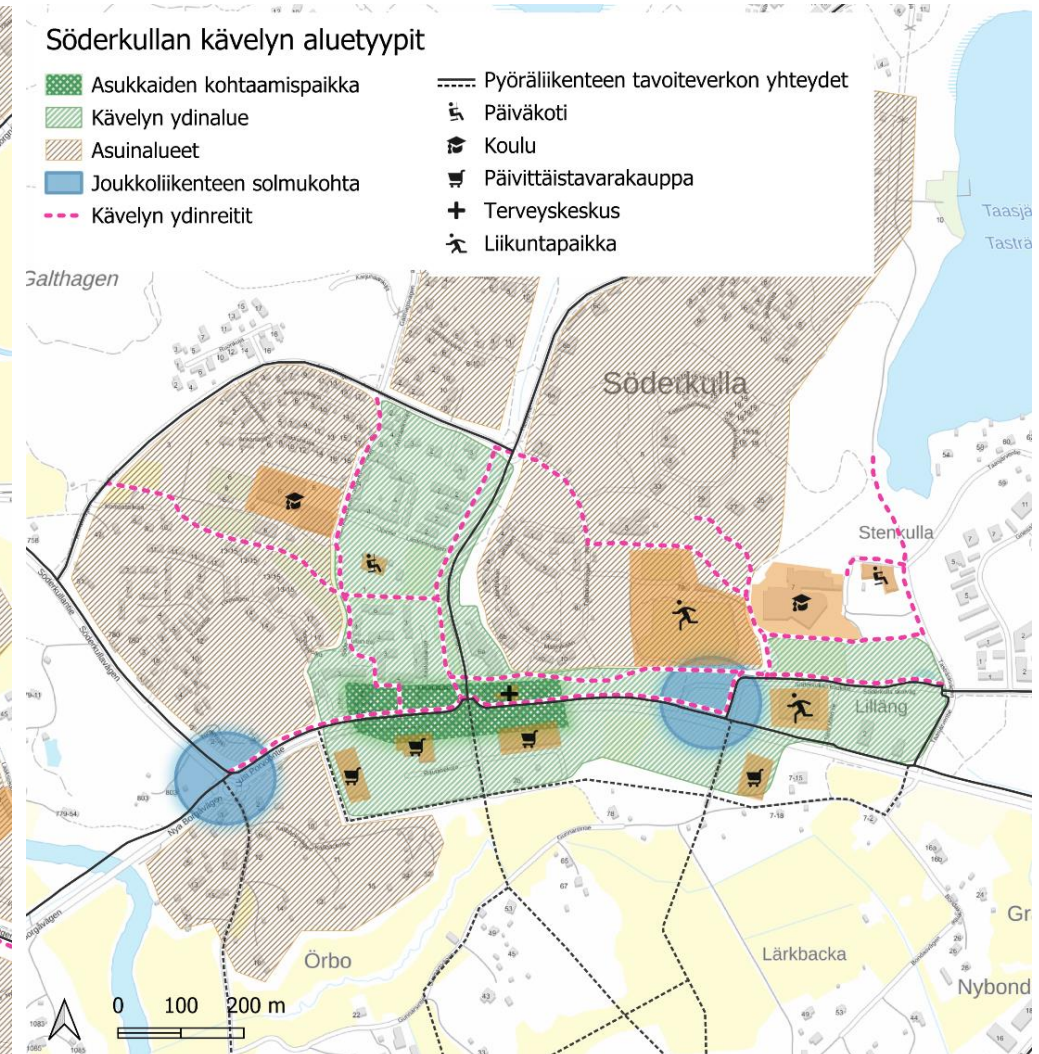
Pääsuunnitteluperiaatteet

- Tärkeimmät kävelyn reitit toteutetaan laadukkaina ja viihtyisinä noin 800 m etäisyydelle asemista ja solmuista. 800 m on matka, jonka ihmiset ovat yleisesti valmiita kävelemään hyvän palvelutason joukkoliikenteen pysäkille, ja jota käytetään HSL:n suunnitteluohjeessa.
- Solmupisteille johtavilla pääreiteillä ei ole pysähdyksiä tai pysähdysten määrä on minimoitu.
- Nikkilän mahdollinen tuleva asema ja sen ympäristö tulee kehittää Helsingin seudun kävelyn edistämishjelmassa määriteltyjen laadullisia suunnitteluperiaatteita soveltaen.





Kuva 15. Kävelyn aluetyypit ja ydinreitit Nikkilässä



Kuva 14. Kävelyn aluetyypit ja ydinreitit Söderkullassa.

7 Ohjelman toimenpiteet

7.1 Toimenpiteiden muodostaminen

Sipoon kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma sisältää yhteensä 18 toimenpidekokonaisuutta. Toimenpiteiden muodostamisessa hyödynnettiin työn alussa toteutetun asukaskyselyn tuloksia. Lisäksi toimenpiteitä ideoitiin asiantuntijatyöpajassa ja ideoita kuultiin asukastiaisuudessa Söderkullan kirjastolla, jotka molemmat järjestettiin kesäkuussa 2025. Toimenpiteitä tarkennettiin vielä yhdessä kunnan asiantuntijoiden kanssa.

Toimenpiteiden sisältö ja toteuttamisen vastuut on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Toimenpiteet ovat jaoteltu seuraaviin luokkiin:

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Toimenpiteet s. 26–32

LIIKKUMISEN OHJAUS JA VIESTINTÄ

Toimenpiteet s. 33–34

PYÖRÄMATKAILU

Toimenpiteet s. 35

RESURSSIT

Toimenpiteet s. 36–37

Toimenpiteet ovat omia kokonaisuuksiaan, joiden tarkempi sisältö määritellään toimenpiteen toteuttamisen käynnistämisen yhteydessä. Toimenpiteen käynnistäminen on päävastuutahon vastuulla (esitetty lihavoituna). Vastuutahoiksi on nimetty toteuttamisen kanalta keskeisimmät tahot. Infrastruktuurin parantamisen toimenpiteet edellyttävät tarkempaa aikatauluttamista seuraavan viiden vuoden ajanjaksolle priorisointiluokituksen mukaisesti. Muiden toimenpiteiden osalta toiminnan suunnittelun ja toteutuksen voi käynnistää heti. Tärkeää on, että toimintatapoja kehitetään ja niistä tehdään vähitellen osa normaaleja käytäntöjä.

Puuttuvien jalankulku- ja pyöräteiden osalta on erittäin tärkeää edistää yhteyksien suunnitelmavalmiutta, eli kaikkien kunnassa käynnistyvien suunnitteluhankkeiden yhteydessä tulee huomioida pyöräliikenteen tavoiteverkon reitit sekä suunnitteluperiaatteet. Pyöräliikenteen tavoiteverkko toimitetaan lähtötietona kaikkiin kunnassa tulevaisuudessa käynnistyviin liikenneverkkoselvityksiin asemakaavoitukseen sekä muihin yleissuunnittelu- ja katusuunnitteluhankkeisiin.

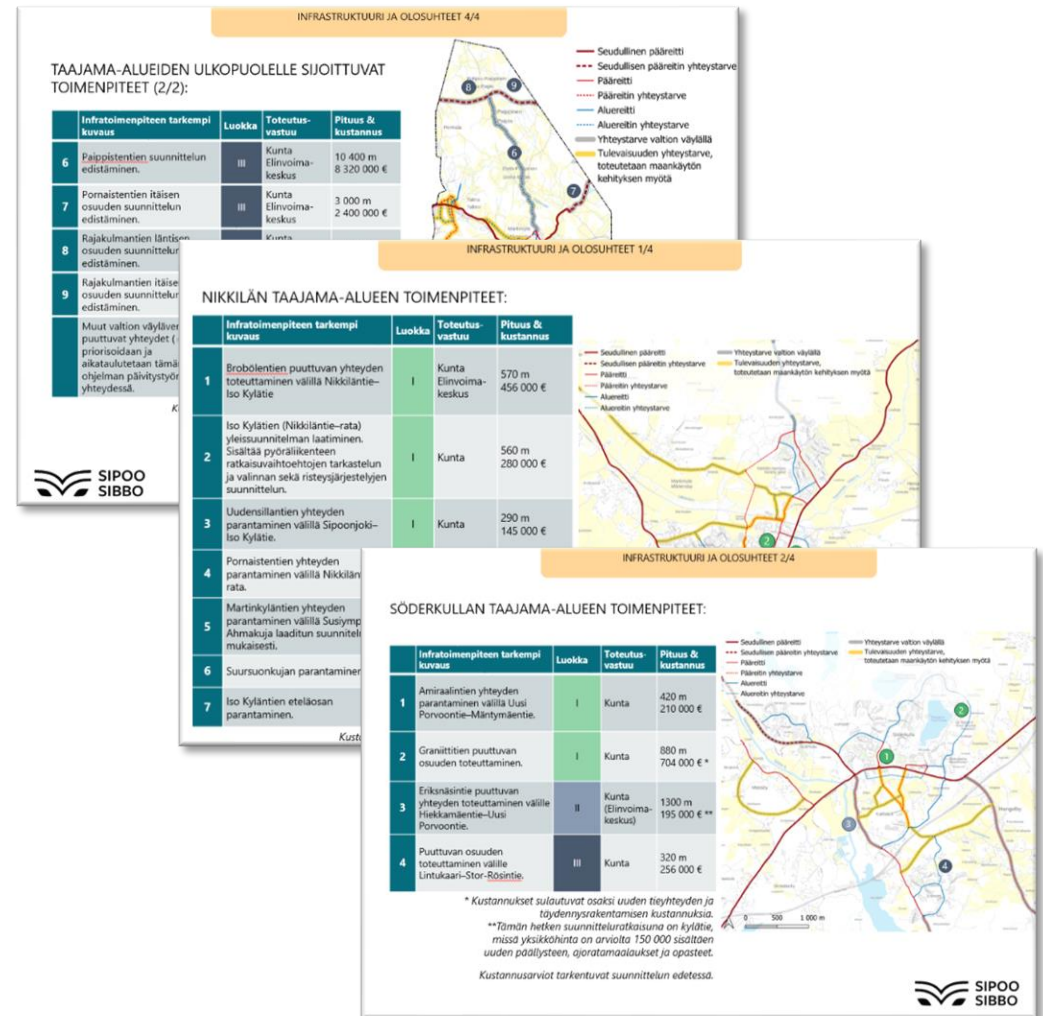
1. Pyöräliikenteen tavoiteverkon puuttuvien ja parannettavien kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyjen toteuttaminen

Toimenpiteen kuvaus

Pyöräliikenteen tavoiteverkolla on esitetty puuttuvia yhteyksiä, jonne tulisi tulevaisuudessa rakentaa erillinen pyörätie ja jalkakäytävä. Tarkempi toteutettava ratkaisu riippuu puuttuvan yhteyden sijainnista. Lisäksi pyöräliikenteen tavoiteverkolla on olemassa olevia yhteyksiä, joiden laatua tulisi parantaa erityisesti jalankulun ja pyöräliikenteen erottamisen osalta. Nämä yhteydet sijoittuvat pääsääntöisesti Nikkilän taajaman alueelle.

Osa puuttuvista yhteyksistä ja niille esitetyistä toimenpiteistä sijoituu maanteille. Toimenpiteiden edistämisestä on sovittava yhteisesti Uudenmaan Elinvoimakeskukseen kanssa.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisista puuttuvista ja parannettavista pyöräteistä laaditaan toteutussuunnitelmat ja toteutetaan yksi kohde vuodessa. Puuttuvat yhteydet ja parannettavat kohteet, niiden kiireellisyysjärjestys sekä kustannusarviot on esitetty raportin liitteessä 1.



2. Pyöräliikenteen tavoiteverkon pienet parannustoimet

Toimenpiteen kuvaus

Kartoitetaan pyöräliikenteen tavoiteverkolle tehtävät pienet parannustoimenpiteet yhtenä kokonaisuutena ja ohjelmoidaan niiden toteutus:

Pyöräilijän paikka: Kartoitetaan pyöräliikenteen pääverkko taajamissa ja tarkastetaan liikenteen ohjauksen ajantasaisuus siten, että pyöräilijän ja jalankulkijan paikka kullakin katuosuudella on selkeä. Toteutetaan tarvittavat liikennemerkkimuutokset ja -lisäykset sekä vahvistetaan ohjausta tarvittaessa ajoratamaalauksin.

Risteysjärjestelyt: Kartoitetaan pyöräliikenteen pääverkon väistämismisvelvollisuudet siten, että pyöräilijä on etuajo-oikeutettu. Merkitään pääreittejä risteävät kadut ja tiet autoliikenteen väistämismisvelvollisuutta osoittavalla varoituskolmiolla ja kaksisuuntaisesta pyöräiteistä varoittavilla lisäkilvillä. Toteutetaan tarvittavat liikennemerkkimuutokset- ja lisäykset.

Kulkusuuntien erottelu: Kartoitetaan pyöräliikenteen pääverkko ja määritetään yhteysvälit, joilla pyöräliikenteen sujuvuutta ja pääreittien havaittavuutta voidaan parantaa toteuttamalla kulkusuuntien erottelu katkoviivalla ja nuolimerkinnöin. Kulkusuuntien erottelu katkoviivalla on mahdollista 3,0 metriä leveillä yhdistetyillä jalankulku- ja pyöräiteillä.

Kartoitetaan taajamien pyöräliikenteen pääverkon risteykset ja määritetään niille kevyet parannustoimenpiteet. Lähtökohtaisesti ylityspaikat toteutetaan ilman tasoeroa ja ne sijoitetaan suoraan

suhteessa jalankulku- ja pyörätiehen. Tavoitteena on, että pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä pyöräily on selkeää ja sujuvaa, reitillä ei ole turhia koukkauksia eikä muita matkaa hidastavia tekijöitä, kuten reunakiviä.

Päällysteet: Kartoitetaan kaikkien pyöräliikenteen päällysteiden kunto. Laaditaan kartoituksen pohjalta uudelleenpäällystämishjelma. Uusitaan vähintään yhden osuuden päällyste vuodessa.

Valaistus: Kartoitetaan kaikkien pyöräliikenteen pää- ja aluereittien valaistuksen riittävyys sekä pyöräliikenteen että kävelyn näkökulmasta. Kiinnitetään erityistä huomiota suojatiekohtiin ja koulujen ympäristöihin. Parannetaan valaistusta tarvittavissa kohteissa.

Toteutusaikataulu

Kartoitus vuosina 2026–2027

Toteutus vuosina 2027–2028

Vastuutahot

Katu- ja viheralueet, Kaavoitus

3. Sipoon keskuksien ydinalueiden kehittäminen viihtyisiksi ja vetovoimaisiksi kohtaamispaikoiksi

Toimenpiteen kuvaus

Laaditaan kävelyn aluetyyppiluokituksen mukaisesti keskustan ydinalueille kehittämissuunnitelmat. Nikkilässä kehitettävä keskus-alue sijoittuu Iso Kylätien varteen, painottuen Nikkiläntien liikenneympyrän ympäristöön ja Iso Kyläntien pohjoisosaan. Söderkullassa kehitettäväksi keskusalueeksi on tunnistettu Keskustatien varren alue nykyiseltä R-kioskin aukiolta Söderkullan torille.

Suunnitelmien tarkoitus on luoda korttelitasoinen kokonaiskuva siitä, miten keskusalueiden viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta kasvatetaan ja luodaan laadukasta julkista tilaa. Suunnittelun lähtökohdiana on luoda tilaa lapsille leikkiä, toiminnallista avointa tilaa nuorille ja viihtyisiä oleskelu- ja kohtaamispaikkoja aikuisille sekä monipuolistaa kunnan viherratkaisuja. Toimenpiteet voivat vaihdella kevyistä tai väliaikaisista toimenpiteistä laajempiin muutoksiin. Toimenpiteiden määrittämisessä hyödynnetään kävelyn aluetyyppien mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Toteutusaikataulu

Alkaen vuodesta 2027

Vastuutahot

Kaavoitus

4. Pyöräpysäköinnin parantaminen yleisillä alueilla, bussipysäkkien yhteydessä sekä kunnan omistamien kiinteistöjen piholla

Toimenpiteen kuvaus

Lisätään ja parannetaan pyöräpysäköintiä yleisillä alueilla ja kunnan omien kiinteistöjen yhteydessä. Kaikki uudet pyöräpysäköintipaikat toteutetaan laadukkaasti runkolukittavina telineinä ja tapauskohtaisesti käytetään katosta. Paikat sijoitetaan lähelle palvelua tai rakennuksen sisäänkäyntiä. Pyöräpysäköintipaikat suunnitellaan Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti.

Kartoitetaan pyöräpysäköinnin tila kaikkien kunnan koulujen piholla huomioiden myös koulun henkilökunnan pyöräpysäköinti. Hyödynnetään koulujen omaa tietoa pyöräpysäköinnin toimivuudesta kysymällä kouluilta pyöräpysäköinnin tarpeista.

Kartoitetaan kunnan palvelujen pyöräpysäköinti erityisesti liikunta- ja palveluiden kuten urheilukenttien ja -hallien osalta. Kartoitetaan mahdollisuudet toteuttaa ja parantaa pyöräpysäköintiä muiden kunnan palveluiden yhteydessä siten, että pyöräpysäköintiä toteutetaan katualueelle tai muille yleisille alueille tai sovitaan pyöräpysäköinnin toteuttamisen muista tavoista kiinteistön omistajien kanssa. Joukkoliikenteen pysäkkien osalta kehitystarve on Söderkullan Tasbyntiellä.

Toteutusaikataulu

Kartoitus vuonna 2026, Toteutus alkaen vuodesta 2027

Vastuutahot

Kaavoitus, Katu- ja viheralueet, Toimitilat

5. Pyöräliikenteen viitoituksen yleissuunnitelma

Toimenpiteen kuvaus

Laaditaan pyöräliikenteen viitoituksen yleissuunnitelma yhteistyössä Uudenmaan Elinvoimakeskukseen kanssa. Yleissuunnitelma pohjautuu pyöräliikenteen tavoiteverkon reitteihin.

Yleissuunnitelmassa määritellään opastettavat kohteet, viitoituksen periaatteet sekä solmupisteet, joihin opastusmerkkejä asennetaan. Opastus yhteensovitetään pyörämatkailun reitteihin ja tarpeisiin. Suunnittelu perustuu Väyläviraston pyöräliikenteen viitoituksen suunnitteluohjeeseen (18/2020), jossa korostetaan viitoituksen johdonmukaisuutta, jatkuvuutta ja käyttäjälähtöisyyttä.

Viitoitus voidaan toteuttaa vaiheittain. Toteutuksen tarkempi aikataulu määritellään yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä.

Toteutusaikataulu

Vuonna 2028

Vastuutahot

Kaavoitus

6. Esteettömät kävelyreitit Nikkilässä ja Söderkullassa

Toimenpiteen kuvaus

Määritellään keskustataajamien Nikkilän ja Söderkullan esteettömät reitit. Reittien määrittelyn lähtökohtana on yhdistää tärkeimmät palvelut sekä bussipysäkit ja ikäihmisten asuinpaikkojen keskittymät. Tarkoitus on määrittää lisäksi reitit, joiden tulee täyttää Invalidiliiton määrityksen mukaiset esteettömyyden erikoistason vaatimukset. Esteettömät reitit ohjaavat kunnan suunnittelua ja esteettömyyden ratkaisujen huomiointia kaikissa käynnistyvissä hankkeissa.

Osana määrittelytyötä arvioidaan lisäksi reittien nykytila sekä tunnistetaan puutteet, joiden perusteella suunnitellaan tarvittavat toimenpiteet tavoitetason saavuttamiseksi.

Toteutusaikataulu

Reittien määrittely vuonna 2026

Vastuutahot

Kaavoitus

7. Koulujen ympäristöjen olosuhteiden kartoitus ja tarvittavat parannustoimenpiteet

Toimenpiteen kuvaus

Olosuhdekartoitus suoritetaan koulukohtaisesti. Toimenpiteen käynnistämiseksi voidaan valita yksi pilottikoulu, jonka avulla kartoitusmenetelmää testataan ja kehitetään.

Tavoitteena on vähentää saattoliikennettä, rauhoittaa autoliikennettä koulujen välittömässä läheisyydessä ja parantaa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja houkuttelevuutta koulumatkoilla.

Kartoituksessa selvitetään:

- Tulosuunnat koululle kävellen ja pyöräillen
- Oppilaiden ja henkilökunnan sisäänkäynnit
- Pyörien ja autojen pysäköinti
- Missä on hyvät reitit kävellä ja pyöräillä kouluun?
- Missä autoliikenne aiheuttaa ongelmia?
- Missä ei kuuluisi olla autoja lainkaan?
- Missä tapahtuu koulun saattoliikenne? Miten kauas koulusta voidaan perustaa turvallinen saattopaikka?
- Miten koulun huolto ja tavaratoimitukset ratkaistaan?

Kartoitus ja parannustoimien suunnittelu toteutetaan yhteistyössä koulujen, oppilaiden ja esimerkiksi vanhempainyhdistyksen kanssa. Kartoituksen pohjalta määritetään parannustoimenpiteet, jotka voivat sisältää nopeusrajoitusten tarkistamista, suojaiteiden lisäämistä tai niiden turvallisuuden parantamista, näkyvyyden parantamista, opasteiden selkeyttämistä, fyysisiä ajoesteitä tai muita liikennejärjestelyjen muutoksia.



Toteutusaikataulu

Kartoitukset alkaen vuodesta 2027

Vastuutahot

Kaavoitus, Katu- ja viheralueet, Yhteinen koulutoiminta

8. Nopeusrajoitusten alentamisen vaikutusten seuraaminen taajamissa

Toimenpiteen kuvaus

Sipoossa on vuoden 2025 kesän aikana laskettu paikalliskatujen nopeusrajoituksia 30 km/h nopeustasoon. Laaditaan seurantasuunnitelma nopeusrajoitusten noudattamisen seuraamiseksi. Tunnistettuja katuja ovat ainakin:

- Iso Kylätie
- Uudensillantie
- Lukkarinmäentie – Katajatie
- Tasbyntie

Toimenpiteen toteuttamiseksi hankitaan siirrettäviä nopeusnäyttötaulua ajonopeuksien seurantaan katuverkolla. Seurantatiedon perusteella määritetään, tarvitaanko katuosuuksille infrastruktuurin muutoksia, jotka tukevat nopeusrajoituksen noudattamista. Tarkoituksena on muokata katu ympäristöä siten, että nopeusrajoitusten noudattaminen on luontevaa ja turvallista. Liikennettä rauhoittavat ratkaisut voivat vaihdella pienistä parannustoimenpiteistä laajempiin toteutuksiin ja niiden määrittämisessä hyödynnetään pyöräliikenteen ja kävelyn aluetyyppien suunnitteluperiaatteita.

Toteutusaikataulu

Seurannan käynnistäminen vuonna 2026

Jatkuvaa toimintaa

Vastuutahot

Katu- ja viheralueet

9. Katujen kunnossapitoluokan tarkistus

Toimenpiteen kuvaus

Tarkastetaan Sipoon nykyisten katujen hoitoluokitusten ajantasaisuus suhteessa pyöräliikenteen tavoiteverkon pää- ja aluereitteihin. Varmistetaan, että pyöräliikenteen tavoiteverkko on korkeimmassa kunnossapitoluokassa. Tavoitteena on varmistaa, että pääverkosto on houkutteleva sekä käveltävissä ja pyöräiltävissä ympäri vuoden.

Tarvittaessa luokitusta päivitetään ja kohdennetaan kunnossapidon resursseja uudelleen. Päivitystarpeista sovitaan tarvittaessa myös Uudenmaan Elinvoimakeskukseen kanssa.

Toteutusaikataulu

Vuosina 2027–2028

Vastuutahot

Katu- ja viheralueet

10. Kävelyn ja pyöräliikenteen määrien säännöllinen seuraaminen

Toimenpiteen kuvaus

Käynnistetään kävelyn ja pyöräliikenteen määrien kehittymisen seuranta kunnassa.

Seurantaan suositellaan yhtä automaattista kävelijät ja pyöräilijät tunnistavaa laskinta Nikkilän ja Söderkullan taajamiin pyöräliikenteen pääreitille.

Ehdotukset automaattisten laskentapisteiden sijainneista: Nikkiläntien seudullisen pyöräliikenteen pääreitinvarelle sopivaan kohtaan ja Uudelle Porvoontielle (Söderkullan taajaman alueelle).

Lisäksi suositellaan kerran vuodessa tehtäviä käsinlaskentoja Nikkilän ja Söderkullan taajamakeskuksissa muilla pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä sekä kävelyn ydinreiteillä. Käsinlaskennat on hyvä suorittaa elo-syyskuussa koulujen alkamisen jälkeen. Iso Kyläntie ja Amiraalintie ovat hyviä kohteita käsinlaskennoille.

Automaattinen laskin mahdollistaa viikonpäivä-, vuosi ja säävaihtelun huomioon ottamisen käsinlaskentojen tuloksissa.

Toteutusaikataulu

Käsinlaskennat alkaen vuodesta 2026

Automaattilaskinten hankinta vuosina 2026–2027

Jatkuvaa toimintaa

Vastuutahot

Kaavoitus, Katu- ja viheralueet



11. Järjestetään vuosittain kaksi aktiiviseen arkiliikkumiseen kannustavaa kampanjaa

Toimenpiteen kuvaus

Jatketaan hyvää työtä asukkaiden kannustamisessa aktiiviseen arkiliikkumisen. Vahvistetaan näkyvyyttä toistamalla kampanjointia systemaattisesti vuosittain. Toteutetaan kampanjoita kahdesti vuodessa ajoittuen valtakunnallisen Pyöräilyviikkoon keväällä ja Euroopan liikkujan viikkoon syksyllä.

Kampanjointi sisältää viestinnän lisäksi vähintään yhden tapahtuman. Tapahtumat voivat olla toistettavia kuten perinteisesti järjestetty heijastintempaus kouluissa ja infopisteillä, syksyllä järjestetty heijastinpolku sekä vuosittain halukkaille kouluille ja esikouluille toteutetut pyörätaitoradat.

Kampanjoiden ja tapahtumien toteutuksesta kerätään kokemuksia, joiden perusteella toimintaa kehitetään seuraavaa vuotta varten. Tapahtumien kokemuksista on myös tärkeä viestiä kuntalaisille.

Kampanjointia suunnitellaan ja koordinoidaan kunnan Kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmässä. Työryhmässä tulee päättää, millaiset kampanjat toteutetaan ja mille kohderyhmille, määrittellä vastuita eri palveluiden kesken sekä koordinoida toteutusta ja niistä viestimistä. Kampanjoiden suunnittelussa ja toteutuksessa tehdään yhteistyötä paikallisten yrittäjien kanssa mahdollisuuksien mukaan.

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa toimintaa

Vastuutahot

Kaavoitus, Kehittäminen ja tuki

Kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmä

Koko perheen liikuntatapahtuma

Klo 12-14

Osoite: Opintie 6b, 01150 Söderkulla

OHJELMASSA MM.:

- Pihapelejä
- Asahi, pilates, tanssia
- Ulkokuntosali – laitteiden opastus
- Istuma petankki
- Liikuntamaa (Opintien salissa)
- Pyöräilyn taitoajorata
- Pinssipaja
- Kahvitarjoilu ja makkaraa
- Osallistujien kesken suoritetaan arvonta!



Ohjelma
maksuton.
Lämpimästi
tervetuloa!

Paikalliset
seurat ja
yritykset
voivat myydä
oheistuotteita



12. Viestitään ja juhliitaan uusien kävely- ja pyörätieyhteyksien toteutusta

Toimenpiteen kuvaus

Uusien merkittävien kävely- ja pyöräily-yhteyksien valmistumista juhlistetaan avajaisilla. Avajaisia hyödynnetään viestinnällisinä mahdollisuuksina lisätä tietoisuutta uusista reiteistä ja kannustaa niiden käyttöön. Tapahtumiin voidaan sisällyttää esimerkiksi avajaiskävelyjä tai -pyöräilyjä, paikallisten toimijoiden esittelyä, liikenneturvallisuusteemoja sekä sosiaalisen median kampanjoita. Tavoitteena on lisätä positiivista julkisuutta ja vahvistaa kuntalaisten sitoutumista kestäväan liikkumiseen.

Pienemmistä parannustoimenpiteistä on yhtä tärkeä viestiä. Viestintää tehdään kevyemmin kunnan sosiaalisen median kanavilla hyödyntäen teknisen puolen asiantuntijoiden tuottamaa materiaalia.

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa toimintaa

Vastuutahot

Kehittäminen ja tuki, Kaavoitus

13. Kehitetään koulujen kanssa tehtävää yhteistyötä lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen lisäämiseksi

Toimenpiteen kuvaus

1. Laaditaan tiivis viestintäaineisto aktiivisista koulumatkoista koulujen käyttöön. Aineistoon kootaan tietoa kouluun autolla saattamisen vaikutuksista sekä lasten omatoimisen ja aktiivisen koulumatkaliikkumisen hyödyistä. Aineistoa voi hyödyntää esimerkiksi vanhempainilloissa sekä koulun ja kodin välisessä viestinnässä.
2. Sipoo liittyy Fiksusti kouluun -ohjelmaan. Ohjelma auttaa kuntia koulumatkaliikkumisen edistämässä.
3. Tietoa eri ikäisille koululaisille suunnatuista aktiivisen liikku-
miskasvatuksen keinoista on useissa eri lähteissä. Kerätään Sipooseen oma tiivis ja helposti lähestyttävä tietopaketti, joka sisältää erilaisia keinoja ottaa kävely ja pyöräily sekä liikennesääntöjen opettelu osaksi opetusta. Materiaalia voidaan hyödyntää osana liikunnan, kestävän kehityksen ja liikennekasvatuksen opetusta.
4. Järjestetään vuosittain pyöräilyn tempauksia päiväkodeissa ja kouluilla esimerkiksi erilaisten teemapäivien tai viikkojen aikana.

Toteutusaikataulu

1.–3. Alkaen vuodesta 2026, 4. jatkuvaa toimintaa

Vastuutahot

Kaavoitus, Kehittäminen ja tuki, Yhteinen koulutoiminta, Arki- ja vapaa-aika

14. Pyörämatkailun teemareittien muodostaminen

Toimenpiteen kuvaus

Laaditaan muutama eripituinen ja -teemainen pyörämatkailureitti. Huomioidaan reittien soveltuminen eri käyttäjäryhmille. Hyödynnetään kunnan jo laatimaa aineistoa.

Jokaisesta reitistä laaditaan kuvaus, joka sisältää olennaiset tiedot, kuten reitin vaativuuden, infrastruktuurin kuvauksen, soveltuvuuden eri käyttäjäryhmille, matkan varrella olevat teemaan liittyvät nähtävyydet ja vierailukohteet sekä saapumisohteet. Reitit voidaan kytkeä olemassa oleviin seudullisiin ja valtakunnallisiin reitteihin, joita ovat South By Cycle, EuroVelo 10 Itämeren reitti sekä Helsinki North By Cycle.

Kootaan laaditut reittikuvaukset ja kaikki Sipoon pyörämatkailuun liittyvä tieto yhteen paikkaan kunnan verkkosivuille ja Visit Sipoo -sivuston alle.

Luodaan reiteistä kartta ja GPX-jälki, ja julkaistaan reitit kunnan karttapalvelussa ja viedä reitti ja reittikuvaukset Lipas-tietokantaan, mistä se siirtyy Bikeland sivustolle. Tehdään yhteistyötä naapurikuntien kanssa reittien jatkuvuuden takaamiseksi.

Ohjeistus reittien tuottamiseen: <https://www.jyu.fi/fi/file/lipas-utp-pyorailyohjeistus>

Toteutusaikataulu

2026–2027

Vastuutahot

Työllisyys- ja elinkeinopalvelut, Hyvinvointipalvelut

15. Vahvistetaan Sipoon imagoa pyörämatkailukuntana

Toimenpiteen kuvaus

Vahvistetaan pyörämatkailun roolia ja näkyvyyttä osana Sipoon matkailumarkkinointia. Pyörämatkailun mahdollisuuksista kootaan tietoa seuraavaan Sipoon seuraavassa matkailuesitteeseen. Lisäksi viestitään reiteistä, kohteista ja tapahtumista kunnan sosiaalisen median kanavissa, erityisesti kesäsesongin aikana.

Lisätään paikallisten yritysten ymmärrystä pyörämatkailusta ja matkailijoiden tarpeista. Kannustetaan paikallisia yrityksiä hakemaan Tervetuloa pyöräilijä -merkkiä.

Toteutusaikataulu

Alkaen vuodesta 2026, jatkuvaa toimintaa

Vastuutahot

Työllisyys- ja elinkeinopalvelut

16. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ja suunnittelun resurssien lisääminen

Toimenpiteen kuvaus

Kasvatetaan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen käytettyjä resursseja ja seurataan budjetin kehitystä.

YK:n antama suositus on 20 % liikenneinvestointien budjetista ja ECF:n* suositus 15–25 €/asukas/vuosi. Sipoossa ECF:n suositus tarkoittaisi vähintään n. 340 000 €/vuosi

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

Toteutusaikataulu

Alkaen vuodesta 2026

Vastuutahot

Kunnan johtoryhmä

EFC = European Cyclists' Federation

17. Budjettiin varataan vuosittain 30 000 euroa pienille, kustannustehokkaille kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita parantaville hankkeille

Toimenpiteen kuvaus

Kunta varaa investointibudjetistaan vuosittain 30 000 euroa pieniin muotoisiin, kustannustehokkaisiin toimenpiteisiin, jotka parantavat kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita. Tällaisia hankkeita voivat olla esimerkiksi esteettömyyttä tai liikenneturvallisuutta parantavat muutokset, uudet pyöräpysäköintiratkaisut, tai pienet reitti- ja väyläparannukset esim. maalauksin. Määrärahalla voidaan reagoida nopeasti paikallisiin tarpeisiin kustannustehokkaasti ja näkyvästi.

Tätä summaa hyödynnetään erityisesti toimenpiteen 2 eri osa-alueissa. Lisäksi sitä voidaan käyttää toimenpiteiden 7 ja 8 tarkastelujen perusteella tunnistettujen parannustoimenpiteiden toteuttamiseen.

Toteutusaikataulu

Alkaen vuodesta 2026

Vastuutahot

Katu- ja viheralueet, Toimitilat

18. Avustusten hyödyntäminen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisessä

Toimenpiteen kuvaus

Haetaan aktiivisesti valtiolta avustuksia kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen Sipoossa. Mahdollisia avustuksia ovat ainakin Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n Liikkumisen ohjauksen valtionavustus ja Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen hankeavustus sekä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen kohdennettu Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus.

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

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa työtä

Vastuutahot

Toimenpiteistä vastuussa olevat palvelut

8 Ohjelman mittarit ja seuranta

8.1 Ohjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seuranta

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seuranta on keskeinen osa edistämistyötä. Seurantaan perustuva tieto lisää ymmärrystä kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä, auttaa perustelemaan seuraavien toimenpiteiden tarpeellisuutta, sekä helpottaa saamaan niiden suunnittelulle ja toteutukselle päätöksenteossa tukea ja rahoitusta.

Toimenpiteiden toteutumisen seurannalla tarkoitetaan kunnan oman toiminnan seurantaan, kun taas vaikuttavuuden seurannalla tarkoitetaan ohjelman toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia esimerkiksi liikkujamääriin ja asukkaiden tyytyväisyyteen.

Yhtenä ohjelman toimenpiteenä on käynnistää säännöllinen kävelyn ja pyöräliikenteen määrien seuranta Nikkilässä ja Söderkullassa, jotta voidaan arvioida tehtyjen toimenpiteiden vaikutusta liikkujamääriin. Tieto kävelyn ja pyöräliikenteen määrästä on myös edellytys muun muassa valtion investointituen hakemiselle.

Toimenpiteiden toteutumista seurataan nk. liikennevalomittarein: **ei aloitettu, aloitettu, etenee, valmis**. Vaikuttavuuden seuraamiseksi määriteltiin seurannan mittarit, joista osa on muiden tahojen toteuttamien liikennetutkimuksista saatavia tietoja ja osa on toimenpiteiden toteutumisen myötä kertyvää tietoa.

Toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioimiseksi Sipoossa suositellaan seurattavan ainakin seuraavia asioita:

- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä (vuosittaiset liikennelaskennat ja automaattiset mittarit)
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen vuosittain investoitu euromäärä (€/asukas)
- Kulikutapajakauma, kävelyn ja pyöräliikenteen osuudet (HLT tai HSL:n liikkumistutkimus)
- Vuosittain toteutettujen/kunnostettujen jalankulku- ja pyöräteiden pituus (km)
- Vuosittain toteutetut kampanjat ja tempaukset sekä niiden näkyvyys (kävijämäärät, tiedotteiden lukijämäärät)

Sekä toimenpiteiden toteutumisen seurantaan että vaikuttavuuden seurantaan laadittiin valmiit taulukkopohjat (liite 2.). Tärkeä osa kävelyn ja pyöräliikenteen seurantaan on tuloksista viestiminen sekä päättäjille että kuntalaisille.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seurannasta vastaa Sipoossa Kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmä. Toimenpiteiden toteutumisen tilanne suositellaan käytävän ryhmässä läpi vuosittain, ja tuloksista raportoidaan vuosittain Maankäyttöjaostolle ja kunnanhallitukselle. Lisäksi ohjelman edistymistä käydään läpi Uudenmaan Elinvoimakokeskuksen kanssa vuosittain.

Sipoon kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma viedään päätöksentekoon kunnanvaltuustoon. Edistämishjelma suositellaan päivitettäväksi noin viiden vuoden välein.

Lähteet

Poliisi / Ramboll 2025, Onnettomuudet kartalla

HSL 2024, Liikkumistutkimus 2023

Traficom 2024, Pyöräliikenteen potentiaali faktakortti

Uudenmaan ELY-keskus 2024, nopeusnäyttöjen tulokortti 2024

HSL 2023, Helsingin seudun kävelyn edistämishjelma

Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 2023, Henkilöliikennetutkimus 2021

Väyläviraston ohjeita 2022, Jalankulun suunnittelu

Väyläviraston ohjeita 2020, Pyöräliikenteen suunnittelu