



Nurmijärvi

Nurmijärven kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma

1 Johdanto

Nurmijärven kunnan ensimmäinen kevyen liikenteen verkoston ja ulkoilureitistöjen suunnitelma valmistui vuonna 2010. Ensimmäisessä ohjelmassa kartoitettiin kuntakeskuksia ja taajamia yhdistävä kevyen liikenteen verkosto ja ulkoilureitistö, sekä esitettiin uusia reittitarpeita. Kunnassa tunnistettiin tarve ohjelman päivittämiselle, minkä myötä tämän työn, Nurmijärven kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelman, laatiminen aloitettiin alkuvuodesta 2023.

Nurmijärven kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelma on aktiivista ja kestävää liikkuvista edistävä strategia, joka edellisestä suunnitelmasta poiketen ottaa huomioon kestävä liikunnan edistämistyön poikkihallinnollisuuden. Ohjelman tavoitteena on luoda suuntaviivat kävelyn ja pyöräliikenteen systemaattiselle ja pitkäjänteiselle edistämistyölle Nurmijärvellä.

Ohjelma sisältää kuvauksen kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilasta Nurmijärvellä sekä asukkaiden näkemykset liikkumisolosuhteiden kehittämisestä. Ohjelmassa on asetettu tavoitteet kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi Nurmijärvellä, sekä määritetty pyöräliikenteen pää- ja aluereiteistä muodostuva tavoiteverkko. Lisäksi ohjelmassa on määritetty toimenpiteitä kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin ja ulkoilureitien parantamiseksi tulevina vuosina, sekä ideoitu erilaisia toimenpiteitä, joilla kaiken ikäisiä nurmijärveläisiä voidaan kannustaa liikkumaan arjen matkoja kävelen ja pyöräillen.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, jossa ovat olleet edustettuina Nurmijärven kunnasta Pia Korteniemi, Jenny Rantamölo, Ville Ruokojä, Kalle Koski, Marja Viljamaa, Jani Meri, Kaisa Laine, Crista Toivola, Tanja Harju-Koskinen, Mika Vänni sekä Jaana Solin. Lisäksi ohjausryhmään on osallistunut Herkko Jokela ja Miiikko Santala Uudenmaan ELY-keskuksesta. Työssä konsulttina on toiminut WSP Finland Oy, jossa ohjelman laatimisesta ovat vastanneet Laura Poskiparta ja Leila Soinio. Työhön osallistui lisäksi Katja Lindroos ja Riikka Kallio.

Ohjelman laatiminen alkoi helmikuussa 2023, ja ohjelma valmistui joulukuussa 2023. Työssä toteutettiin asukaskysely helmi-maaliskuussa 2023 ja päättäjätilaisuus sekä poikkihallinnollinen työpaja viranhaltijoille syyskuussa 2023.



2 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyödyt

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee ihmisten terveyttä, hyvinvointia ja fyysistä toimintakykyä. Lisääntynyt kävely ja pyöräily tuottavat positiivisia terveysvaikutuksia, jotka näkyvät sekä yksilölle itselleen, että yhteiskunnallisella tasolla säästyneinä terveydenhuollon kustannuksina ja vähentyneinä sairaspöissaolina.



Terveyden edistäminen

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



Päästöttömyys

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



Turvallisuuden lisääntyminen

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



Yhdenvertaisuus

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



Viihtyisyys

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



Matkaketjut

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



3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila

VÄESTÖ JA TAAJAMARAKENNE

Nurmijärvellä asutus on hajautunut useisiin erikokoisiin taajama- ja kyläkeskuksiin. Kunnan suurimmat taajamakeskukset ovat Kirkonkylä, Klaukkala, Rajämäki ja Röykkä, joissa asuu yhteensä yli 80 % kunnan väestöstä. Lisäksi kunnassa on useita pienempiä kyläkeskuksia. Suurin osa yksityisistä ja julkisista palveluista sijoittuu kolmeen suurimpaan taajamakeskukseen, mutta erityisesti kyläkouluja on myös näiden keskusten ulkopuolella. Kunnassa on yhteensä 24 ala-, ylä- ja yhtenäiskoulua sekä kaksi lukiota.

Nurmijärven kunnassa oli vuonna 2023 reilut 44 000 asukasta. Asukasluku on kasvanut voimakkaasti aina 1940-luvulta lähtien, ja kasvu on hiljentynyt vasta viime vuosina. Voimakkainta asukasluvun kasvu on ollut talouden noususuhdanteissa muuttoliikkeen vaikutuksesta. Erityisesti vuosituhaten vaihteessa pääkaupunkiseudulta Nurmijärvelle suuntautui voimakas lapsiperheiden muuttoliike. Nurmijärven väestörakenteelle ominaista onkin suuri lasten ja nuorten sekä työikäisten aikuisten määrä. Alle 15-vuotiaiden osuus Nurmijärven väestöstä on noin 20 %.

JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEEN REITIT

Nykytilassa kunnan taajama- ja kyläkeskuksissa sekä niiden yhteysväleillä on yhteensä noin 100 kilometriä yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä. Jalankulkua ja pyöräliikennettä ei toistaiseksi ole eroteltu kunnassa omille väylilleen.

Taajamien välisiä yhteyksiä on toteutettu Rajämäen ja Kirkonkylän välille sekä Rajämäen ja Herusten välille. Maantien 132 Lopentien jalankulku- ja pyörätie Klaukkalasta Perttulaan valmistui kesällä 2024. Taajamien väliset yhteydet ovat valtion omistuksessa olevia maanteitä, joiden ylläpidosta ja kehittämisestä vastaa Uudenmaan ELY-keskus. Taajamien välisiä yhteyspuutteita jalankulun ja pyöräliikenteen verkostossa on tunnistettu ja priorisoitu myös kunnan aiemmissa ohjelmissa (Kevyen liikenteen verkoston ja ulkoilureitistöjen suunnitelma, 2010; Kevyen liikenteen kehittämisohjelma maantieverkolla, 2017).



3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila

ULKOILUREITIT

Tässä työssä ulkoilureiteillä tarkoitetaan Nurmijärven kunnan ylläpitämiä sora- tai kivituhkapäälysteisiä jalankulku- ja pyöräteitä sekä kuntoratoja, joita ylläpidetään talvisin hiihtolatuina. Suurin osa näistä reiteistä sijaitsee kunnan taajamakeskuksissa tai niiden läheisyydessä sijaitsevilla ulkoilualueilla. Näihin lukeutuvat Kiljavannummen ja Sääksjärven ulkoilualueet Rajamäen kupeessa, Parkkimäki ja Alhoniitti Kirkonkylässä, Tornimäki Klaukkalassa ja Nukarinkoski Nukarilla.

- Rajamäen taajaman kupeessa sijaitsevilla Kiljavannummen ja Sääksjärven ulkoilualueilla on yhteensä noin 35 kilometriä kunnan ylläpitämiä ulkoilureittejä ja hiihtolatuja. Merkityt reitit jatkuvat myös Hyvinkään puolelle. Kiljavannummen ja Sääksjärven ulkoilualueet kuuluvat rakennettuja alueita lukuun ottamatta Kalkkilampi-Sääksjärven Natura-alueeseen, ja alueen vesistöt, suot ja harjut ovat täten osittain rauhoitettuja.
- Kirkonkylässä tärkeimmät kunnan ylläpitämät ulkoilualueet ovat Parkkimäen ulkoilualue, jossa on vajaan 5 kilometrin mittainen hiihtolatu/lenkipolku, sekä Kirkonkylän pohjoispuolella sijaitseva Alhoniitun ulkoilualue, jossa reittien yhteispituus on noin 15 kilometriä.
- Klaukkalan Tornimäki on entinen laskettelukeskus, jossa nykyisin toimii alamäkipyöräilyyn tarkoitettu Bike Park. Lisäksi Tornimäessä on kunnan toteuttamat ja ylläpitämät kuntoportaat, kävelyreitti ja hiihtolatu.
- Nukarinkosken rannoilla kiertää ulkoilureittejä ja 1,3 kilometrin pituinen yhtenäinen valaistu kuntorata ja hiihtolatu. Reitin varrella on laavu ja tulentekojapaikkoja.

Näiden alueiden lisäksi tärkeä ulkoilu- ja virkistyskohde Nurmijärvellä on Seitsemän veljeksien vaellusreitti, joka on Helsingistä Hyvinkäälle

usean kunnan kautta kulkeva maakunnallinen ulkoilureitti. Nurmijärvellä reitti kulkee 33 kilometriä pitkän osuuden Palojoen, Kirkonkylän ja Rajamäen kautta Herusiin. Reitin varrella sijaitsee useita taukopaikkoja, muita palveluita sekä vierailukohteita. Kunnan ylläpitämien ulkoilu-alueiden ja -reittien hoidosta vastaa Nurmijärven kunnan Tekninen keskus.

Vuonna 2010 valmistuneessa Kevyen liikenteen verkoston ja ulkoilureitistöjen suunnitelmassa ehdotettiin 46 uutta ulkoilureittiyhteyttä tai -yhteystarvetta. Ohjelman laatimisen jälkeen Nurmijärvellä on toteutettu kaksi uutta ulkoilureittiyhteyttä, kummatkin Klaukkalan taajamaan. Isoniitti–Mäntysalo -ulkoilureittiyhteys kulkee Isoniitun koulun läheltä Mäntysalontielle, kulkien osin Luhtajoen varrella. Lisäksi Metsähallituksen hallinnoimalle Isosuon Natura-alueelle valmistui vuonna 2023 kaksi luontoreittiä pitkospuineen. Osa Isosuon reitistä on esteetöntä. Ulkoilureittien toteuttaminen kunnassa on hidasta, sillä kunnan maanomistus on vähäistä ja reittien toteuttaminen vaatii mm. sopimuksia yksityisten maanomistajien kanssa.



3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila

JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEE OLOSUhteita koskevat ohjelmat ja suunnitelmat

Jalankulun ja pyöräliikenteen reittien sekä ulkoilureittien kehittämistä on aiemmin tarkasteltu muutamissa Nurmijärven kunnan laatimissa ohjelmissa.

Nurmijärven turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelma (2020)

sisältää katsauksen Nurmijärven liikenneturvallisuuden nykytilanteeseen ja keskeisimpiin turvallisuuspuutteisiin, liikenneturvallisuustyön tavoitteet, sekä toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimenpideohjelmassa on esitetty toimenpiteitä noin 80 kohteeseen. Toimenpiteet ovat pääosin pieniä ja kustannustehokkaita, kuten nopeusrajoitusmuutoksia, liikennemerkkien lisäyksiä sekä näkemäraivauksia. Ohjelman osana toteutettiin myös esteettömyyskierros Kirkonkylällä, jonka perusteella laaditut esteettömyyttä parantavat toimenpiteet on esitetty osana toimenpideohjelmaa.

Kevyen liikenteen kehittämisohjelma maantieverkolla (2017)

hankkeen tavoitteena on parantaa maanteiden liikenneturvallisuutta sekä pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta. Ohjelmassa maanteiden varsilta puuttuvat jalankulku- ja pyörätiet priorisointiin tärkeysjärjestykseen useiden tekijöiden, kuten turvallisuuden, kysyntäpotentiaaliin sekä koulumatkojen määrään perusteella. Ohjelmassa tehdyn priorisoinnin perusteella viisi tärkeintä kärkihanketta ovat Mt 132 Klaukkala–Perttula, Mt 132 Perttula–Röykkä, Mt 1321 Kirkonkylä–Perttula, Mt 1324 Klaukkala–Korpilampi sekä Mt 11299 Röykkä–Kiljava.

Kevyen liikenteen verkoston ja ulkoilureitistöjen suunnitelmassa (2010) kartoitettiin Nurmijärven kunnan alueella eri kuntakeskuksia ja taajamia yhdistävä sekä ulkoilua ja liikuntaa edistävä kevyen liikenteen verkosto ja ulkoilureitistö. Työn aikana kartoitettiin myös uusia reittitarpeita, jotka koottiin hankeliseksi kustannusarvioineen.

Klaukkalantien katuympäristön kehittämistä tarkasteltiin vuonna 2022 valmistuneessa suunnitelmassa. Klaukkalan keskustan läpi kulkeva Klaukkalantie siirtyi ELY-keskukselta kunnan kadunpitoon vuonna 2020. Kunnan kaavoitusohjelman mukaan Klaukkalantie tullaan lähivuosina muuttamaan asemakaavassa kaduksi välillä Vantaan raja–Kirkkotie. Taajamamaisen vaikutelman lisäämiseksi Klaukkalantien katuympäristössä on tunnistettu tarve määrittää kehittämistoimenpiteitä katuympäristön viihtyisyyden lisäämiseksi. Ohjelmassa on esitetty erisuuruisia kehittämistoimenpiteitä liittyen viherympäristöön, liikenteeseen, muuhun infrastruktuuriin sekä valaistukseen. Jalankulun ja pyöräliikenteen osalta suunnitelma pitää sisällään toimenpiteitä koskien jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien parantamista, risteysalueiden jäsentämistä ja kulkusuuntien erottelua. Toimenpiteistä osa edellyttää jatkosuunnittelua, mutta osa on vietävissä toteutukseen määrärahojen puitteissa jo tulevana vuosina.

Lahnusentien (Mt 1324) jalankulku- ja pyörätien tiesuunnitelmasta välillä Lahnus–Klaukkala annettiin lausunto ELY-keskukselle vuonna 2021. Uuden jalankulku- ja pyörätien kokonaispituus on noin 5 km, josta Nurmijärven kunnan alueella sijaitsee noin 1,75 km pituinen osuus. Hanke toteutetaan Uudenmaan ELY-keskuksen, Espoon kaupungin sekä Nurmijärven kunnan yhteisellä rahoituksella.

Esteettömyyskartoitukset Kirkonkylän, Rajamäen sekä Klaukkalan taajamakeskuksiin toteutettiin vuosina 2020–2023. Kartoitukseen osallistui henkilöitä kunnan vanhus- ja vammaisneuvostoista. Kartoituksissa havaittujen esteettömyyspuutteiden perusteella esitettiin toimenpidesuosituksia palveluiden saavutettavuuden sekä kulkureittien käytettävyyden kehittämiseksi. Esteettömyyskartoitetuille reiteille on toteutettu penkkejä vuosien 2023-24 aikana, ja työ jatkuu edelleen tulevana vuosina.



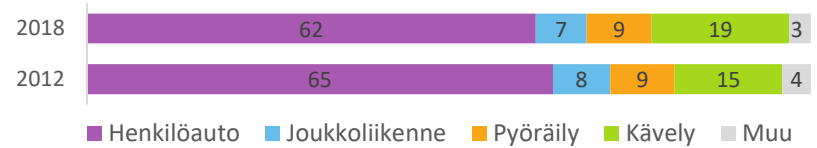
3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila

NURMIJÄRVELÄISTEN LIIKKUMISTOTTUMUKSET

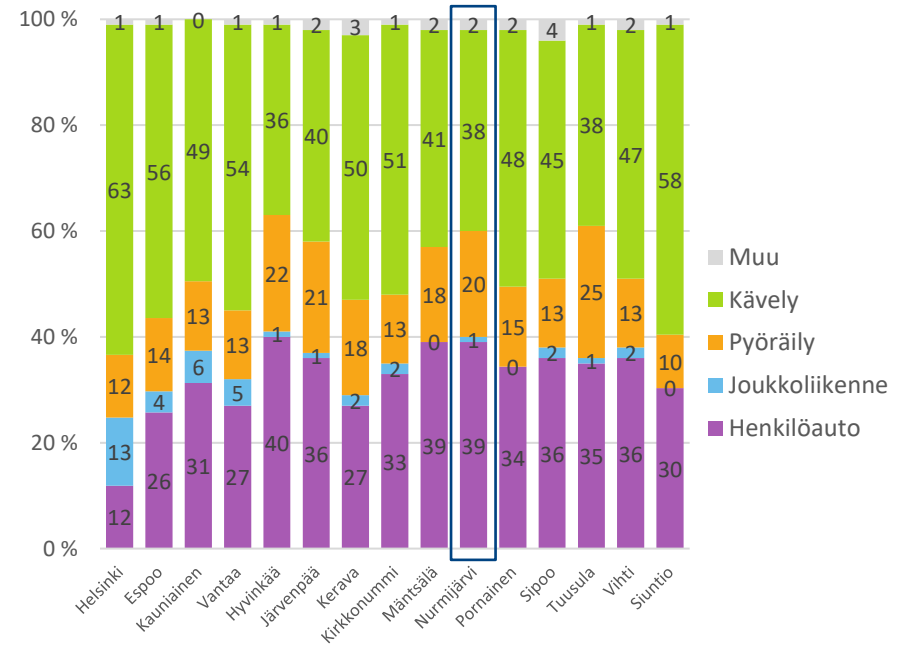
Nurmijärveläisten liikkumistottumuksia on tutkittu muutaman vuoden välein Helsingin seudun liikenteen toteuttaman liikkumistutkimuksen avulla. Viimeisin tutkimus on vuodelta 2018. Nurmijärveläiset tekivät vuonna 2018 keskimäärin 3,5 matkaa vuorokaudessa henkeä kohti. Matkaluvusta lasketun kulkutapaosuuden mukaan nurmijärveläisten matkoista 62 % tehtiin henkilöautolla, mikä on Helsingin seudulla kolmanneksi eniten Pornaisten ja Sipoon jälkeen. Pyöräillen tehtiin 9 % matkoista ja kävelen 19 % matkoista (kuva 1). Tutkimuksessa 72 % nurmijärveläisistä ilmoitti käyttävänsä autoa ja 16 % kulkevasa polkupyörällä päivittäin tai lähes päivittäin. Automatkojen korkeaa osuutta selittää osin se, että Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston (2019) mukaan 53 % Nurmijärven työllisistä pendelöi pääkaupunkiseudulle.

Lyhyistä, alle 3 kilometrin mittaisista matkoista 39 % tehtiin autolla, 20 % polkupyörällä ja 38 % kävelen (kuva 2). Autolla tehtävien lyhyiden matkojen osuus on Helsingin seudun suurimpia ja kävelen tehtävien lyhyiden matkojen osuus Helsingin seudun pienimpiä. Pyörällä tehtävien lyhyiden matkojen osuus on Nurmijärvellä korkeampi kuin Helsingin seudun kunnissa keskimäärin. Autolla tehtävien alle 3 kilometrin matkojen korkean osuuden perusteella Nurmijärvellä olisi potentiaalia kasvattaa jalankulkua ja kävelyä erityisesti arjen lyhyillä matkoilla.

Nurmijärvellä on potentiaalia jalankulun ja pyöräliikenteen matkojen lisäämiseen erityisesti lyhyillä, alle 3 kilometrin mittaisilla arjen matkoilla!



Kuva 1. Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet Nurmijärvellä vuosina 2012 ja 2018. (Lähde: Liikkumistutkimus 2018, HSL)



Kuva 2. Lyhyiden (alle 3 km) matkojen kulkutapajakauma asuinkunnan mukaan vuonna 2018. (Lähde: Liikkumistutkimus 2018, HSL)



3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila

LIIKENNETURVALLISUUS

Autoliikenteen ylinopeudet heikentävät jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja muiden heikompien tienkäyttäjien turvallisuutta merkittävästi, sekä onnettomuustilanteissa lisäävät vakavan loukkaantumisen todennäköisyyttä. Autoliikenteen rauhoittaminen onkin yksi tärkeimpiä jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta ja viihtyisyyttä parantavia keinoja. Myös autoilijoiden asenteisiin vaikuttaminen ja muiden tienkäyttäjien huomioon ottaminen on tärkeää.

Nurmijärven kunnan alueella on tapahtunut vuosien 2018–2023 välillä yhteensä 22 poliisin tietoon tullutta jalankulkijan tai pyöräilijän loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Eniten onnettomuuksia tapahtui vuosina 2018 ja 2019.

Nurmijärvi on kerännyt tietoa autoliikenteen liikennemääristä ja ajonopeuksista mittausten avulla vuodesta 2009 alkaen. Vuonna 2023 mittaukset toteutettiin yhteensä viidessä kohteessa Klaukkalassa, Kirkonkylässä ja Rajamäellä. Vuoden 2023 mittauksissa kaikissa tutkimuspisteissä nopeusrajoitus on 30 km/h, mutta ajoneuvojen keskinopeudet vaihtelivat 32 km/h ja 46 km/h välillä. Myös vuoden 2022 mittauksissa keskinopeuden perusteella ylinopeutta ajettiin mittauspisteestä riippuen 1–10 km/h yli nopeusrajoituksen.



3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila

ASUKKAIDEN LIIKKUMINEN

Nurmijärven kunnan asukkaiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteista ja kehittämistarpeista kartoitettiin asukaskyselyn avulla osana edistämishjelman laadintaa keväällä 2023. Verkkokyselyyn toteutettuun kyselyyn vastasi yhteensä 683 henkilöä. 35 % kyselyyn vastaajista oli iältään alle 18-vuotiaita ja 44 % iältään 35–64-vuotiaita. Suurin osa kyselyyn vastanneista asui Kirkonkylässä, Rajamäellä, Klaukkalassa ja Rökässä, joista kustakin kyselyyn osallistui lähes yhtä paljon vastaajia.

Yli 18-vuotiaiden vastaajien yleisimmät liikkumismuodot sekä kesäisin että talvisin olivat kävely ja henkilöauto. Kesäkaudella 73 % täysi-ikäisistä vastaajista käveli päivittäin tai useita kertoja viikossa ja autoa yhtä usein käytti 84 % vastaajista. Talvikaudella jalankulun määrä väheni ja auton käyttö lisääntyi. Kesällä pyörää käytti päivittäin tai useita kertoja viikossa 54 % täysi-ikäisistä vastaajista ja talvisin 17 % vastaajista. Alle 18-vuotiaiden vastaajien osalta polkupyörää käytettiin aikuisväestöä useammin. Kyselyn vastausten perusteella pyörän käyttö painottuu Nurmijärvellä vapaa-ajan liikkumiseen, mutta alle 18-vuotiaista vastaajista 68 % vastaajista ilmoitti käyttävänsä pyörää myös koulumatkoilla keväällä ja syksyllä.



86 % vastaajista panostaisi pyöräilyyn
72 % vastaajista panostaisi kävelyn
merkittävästi tai hieman nykyistä enemmän!

TYTYTYVÄISYYS OLOSUHTEISIIN

Kysyttäessä asukkaiden tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin, kävelyn osalta tyytyväisimpiä oltiin kävelyreittien määrään, kuntoon sekä valaistukseen. Toisaalta kävelyteiden puute tai liian kapea piennar mainittiin myös kävelyä eniten haittaavana tekijänä. Vähiten tyytyväisiä kävelyn osalta oltiin kävely- ja ulkoilureittien talvikunnossapitoon ja määrään hiihtokaudella, liikenneturvallisuuteen sekä penkkien määrään. Pyöräilyn osalta vastaajat olivat eniten tyytyväisiä pyöräily-ympäristön miellyttävyyteen sekä pyöräteiden valaistukseen ja vähiten tyytyväisiä pyöräteiden määrään, liikenneturvallisuuteen ja pyöräteiden kuntoon ja laatuun.



Merkittävimmät kävelyä estävät tekijät olivat

- kävelyteiden puute tai liian kapea piennar,
- tavaroiden kuljettamisen vaikeus sekä
- huono sää.



Eniten pyöräilyä vaikeuttavat tekijät olivat

- pyöräteiden puute tai liian kapea piennar,
- huono sää sekä
- turvattomuuden tunne liikenteessä.



3 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila

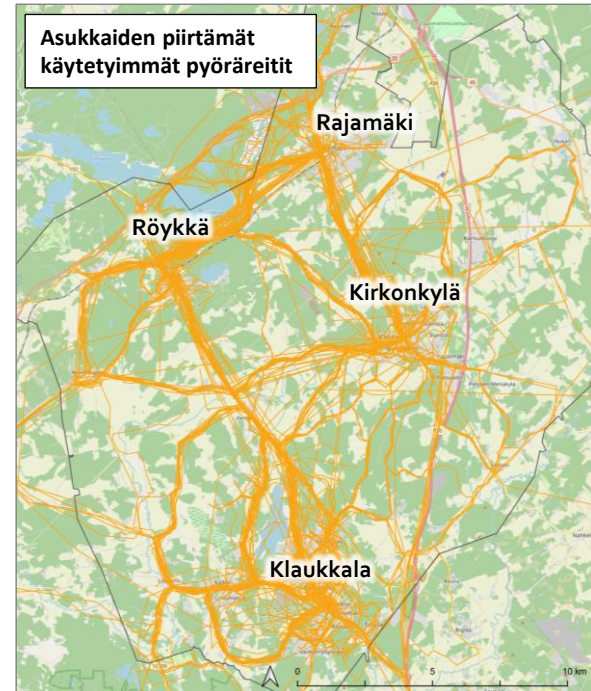
ASUKKAIDEN ENITEN KÄYTTÄMÄT REITIT

Kyselyn avulla kartoitettiin asukkaiden eniten käyttämiä kävely- ja pyöräreittejä. Kartalle merkityjä reittejä käytettiin avuksi tunnistettaessa jalankulun ja pyöräliikenteen tärkeimpiä yhteyksiä sekä jaoteltaessa pyöräliikenteen yhteydet hierakkisesti pää- ja aluereitteihin. Pyöräliikenteen käytetyimpiä yhteyksiä kunnassa ovat erityisesti suorat, taajamien sisäiset ja niiden väliset yhteydet sekä myös taajamien ulkopuolelle muodostuvat maanteilla kulkevat rengasreitit. Jalankulun käytetyimmissä reiteissä korostuvat voimakkaammin asuinalueiden sisäiset reitit.

KEHITTÄMISTARPEET

Kyselyssä pyydettiin asukkaita merkitsemään kartalle kohteita, jonne tulisi ensisijaisesti rakentaa uusi kävely- ja pyörätie. Eniten merkintöjä saivat yhteysvälit Röykkä–Rajamäki, Röykkä–Perttula sekä Perttula–Kirkonkylä. Myös Valkjärventielle, Kuonomäentielle, Lahnuksentielle ja Takkulantielle toivottiin kävely- ja pyörätietä.

Kyselyn lopussa vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle kohteita, joissa kävely- ja pyöräily-ympäristöä sekä pyöräpysäköintiä tulisi kehittää. Kartalle merkittiin yhteensä 433 kehittämiskohdetta. Kohteet sijoituivat pääosin taajamakeskuksiin, joissa kehitysehdotukset koskivat muun muassa risteysalueiden turvallisuuden parantamista, pyöräpysäköinnin kehittämistä ja viihtyisyyden lisäämistä esimerkiksi istumismahdollisuuksia toteuttamalla. Pyöräpysäköintiä tulisi asukkaiden mukaan parantaa erityisesti Klaukkalan, Kirkonkylän ja Rajamäen keskustoissa palveluiden yhteydessä. Penkkejä toivottiin taajamiin erityisesti puistoalueille ja kävelyreittien varsille. Kunta on lisännyt penkkejä ja parantanut pyöräpysäköintiä taajamissa kesällä 2023 eli muutama kuukausi kyselyn toteuttamisen jälkeen. Maanteiden varsille merkittiin erityisesti valaistukseen, turvallisuuden parantamiseen sekä päällysteen kuntoon liittyviä kehitystoiveita.



Kuvat 3 ja 4. Asukaskyselyssä kartalle piirretyt käytetyimmät kävely- ja pyöräreitit.

4 Ohjelman tavoitteet

- 4.1 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet
- 4.2 Pyöräliikenteen tavoiteverkko
- 4.3 Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet
- 4.4 Kävelyn tärkeimmät alueet ja reitit



4.1 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet

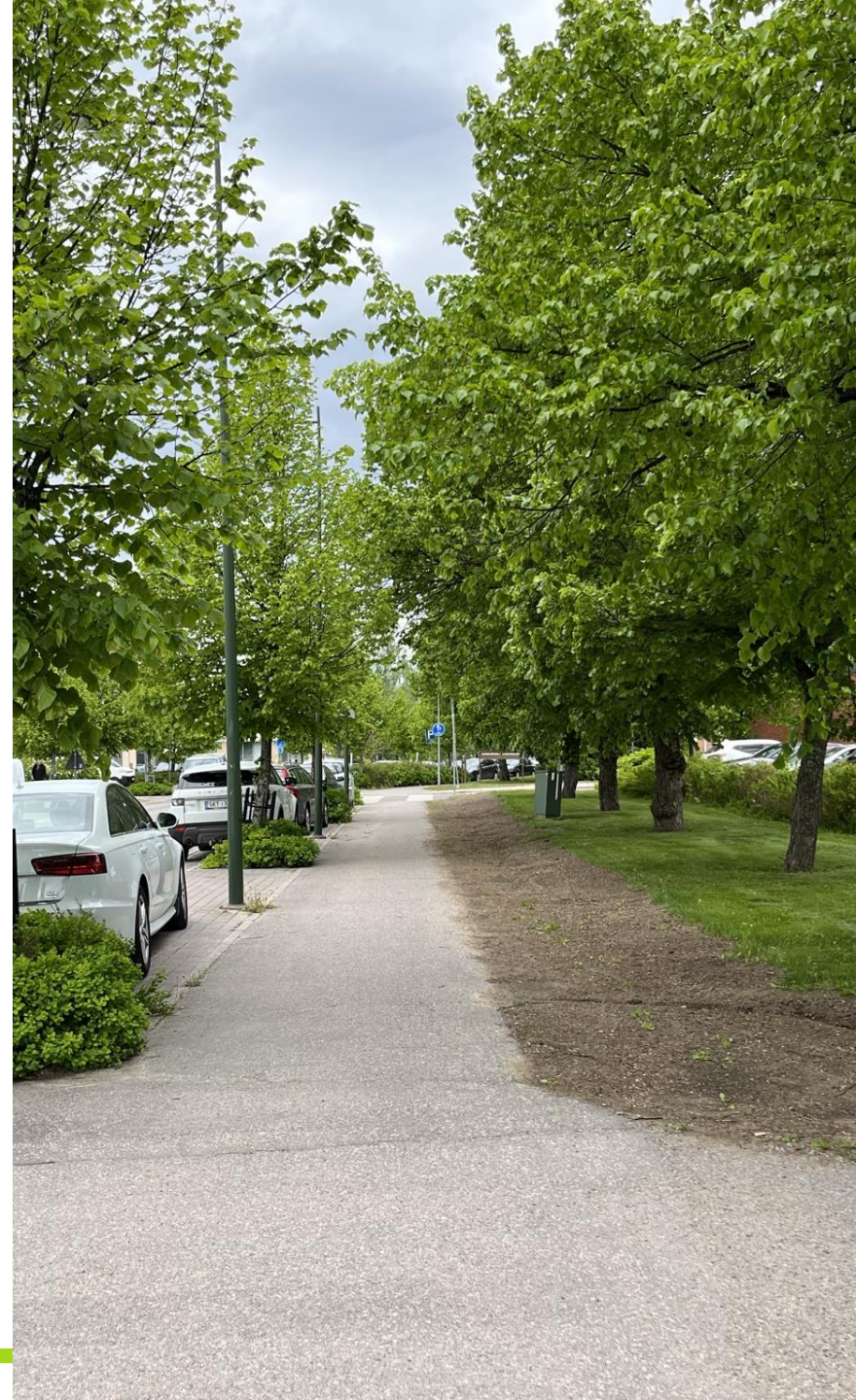
Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (2018) on asetettu tavoitteeksi lisätä kävelen ja pyörällä tehtyjen matkojen osuutta 30 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2016 tasosta. Tämä tarkoittaa yli 450 miljoonaa uutta kävelen ja pyörällä tehtyä matkaa. Ilmastotavoitteisiin pääsemiseksi näistä matkoista vähintään puolet tulisi tulla siirtymänä henkilöautomatkoista. 30 % lisää kävelen tai pyörällä tehtyjä matkoja tarkoittaisi Nurmijärvellä noin 11 400 uutta kävelen tai pyörällä tehtyä matkaa vuorokaudessa. Tämä tavoite täyttyisi, jos jokainen Nurmijärven asukas tekisi kävelen tai pyörällä 0,3 uutta matkaa päivässä tai 1,8 uutta matkaa viikossa.

Nurmijärvi on omassa kuntastrategiassaan esittänyt useita tavoitteita, jotka linkittyvät kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen. Kuntastrategiassa esitetyt tavoitteet ovat muun muassa:

- *omaehtoisen arkiliikunnan mahdollistaminen kaiken ikäisille nurmijärveläisille*
- *palveluverkon suunnittelussa palveluyksiköiden sijoittuminen hyvin saavutettaville paikoille*
- *taajamien ja keskustojen viihtyisyyden ja turvallisuuden edistäminen*

Tässä työssä määritetään Nurmijärven kuntastrategiaa tarkentavat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet vuoteen 2030. Tavoitteet on jaettu visiomaiseen päätavoitteeseen, jota tukee neljä alatavoitetta. Alatavoitteet tarkentavat kävelyn ja pyöräliikenteen haluttua roolia kunnan liikennejärjestelmässä. Tavoitteet on esitetty seuraavalla sivulla.

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



4.1 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet

Nurmijärvellä kävelen ja pyörällä liikkuminen on luonteva osa asukkaiden arkea. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen tukee asukkaiden hyvinvointia ja tuo iloa liikkumiseen!



Hyvinvoiva

Aktiivisen liikkumisen kulttuuria vahvistetaan kaikissa ikäluokissa.

Vehreät ja kattavat ulkoilureitit kutsuvat liikkumaan tukien asukkaiden hyvinvointia ja vapaa-ajan liikkumista.

Houkutteleva

Helppokulkuiset, turvalliset ja viihtyisät reitit kannustavat liikkumaan kävelen ja pyörällä.

Yhtenäinen kävely- ja pyörätieverkosto yhdessä laadukkaan pyöräpysäköinnin kanssa mahdollistavat sujuvan kulkemisen erilaisiin arjen ja vapaa-ajan kohteisiin.

Saavutettava

Kävelyn ja pyöräliikenteen tarpeet otetaan huomioon kaikessa maankäytön kehittämisessä ja suunnittelussa.

Kävelen ja pyörällä helposti saavutettavien palvelujen säilymistä ja kehittymistä tuetaan.

Kävely ja pyöräily muodostavat toimivan osan joukkoliikenteen matkaketjuja.

Sitoutunut

Kävelyn ja pyöräilyn hyötyjä ja mahdollisuuksia tuodaan esille monipuolisen viestinnän ja markkinoinnin keinoin.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on riittävä osaaminen ja taloudelliset resurssit.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen huomioidaan varhaiskasvatuksesta alkaen.



4.2 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

PYÖRÄLIIKENTEEN VERKON HIERARKIA

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

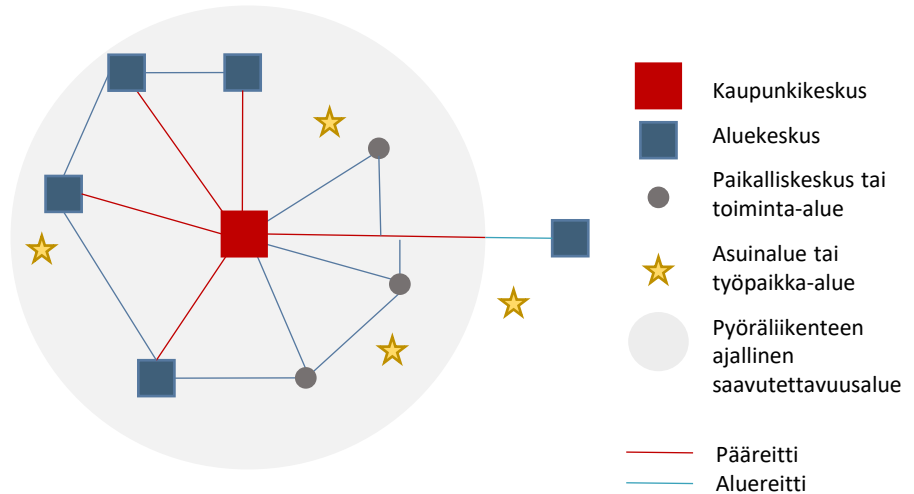
Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkko muodostuu pääreiteistä ja aluereiteistä, jotka yhdistävät tärkeimpiä pyöräliikennettä synnyttäviä kohteita toisiinsa. Karttakuvat Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkosta on esitetty seuraavalla sivulla (kuvat 6–9).

Pääreitit ovat kaikista käytetyimpiä ja laadultaan korkeatasoisimpia pyöräliikenteen reittejä. Pääreitit yhdistävät paljon liikkumista synnyttäviä toimintoja toisiinsa. Pääreitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia, ja ne mahdollistavat myös nopean pyöräilyn. Laadukas kunnossapito takaa sen, että pyöräily pääreiteillä on miellyttävää myös talvisin.

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

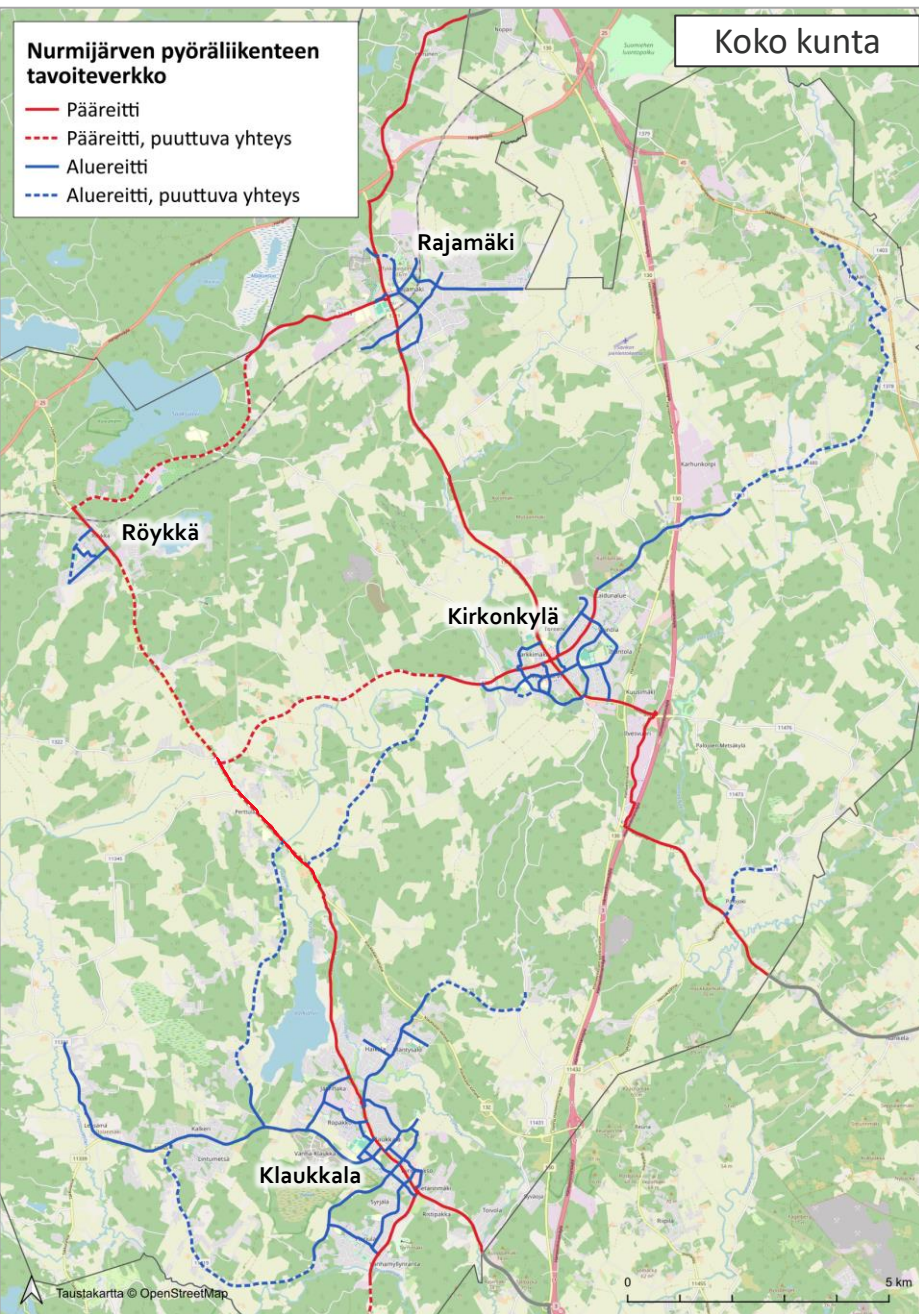
Paikallisreiteiksi luokitellaan kaikki muut pyöräliikenteelle sallitut väylät. Nämä reitit ovat usein asuinalueiden sisällä kulkevia jalankulun ja pyöräilyn reittejä, ulkoilureittejä tai tonttikatuja, joilla pyöräily tapahtuu ajoradalla. Myös maanteiden pientareet lukeutuvat paikallisreitteihin. Paikallisreitit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

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

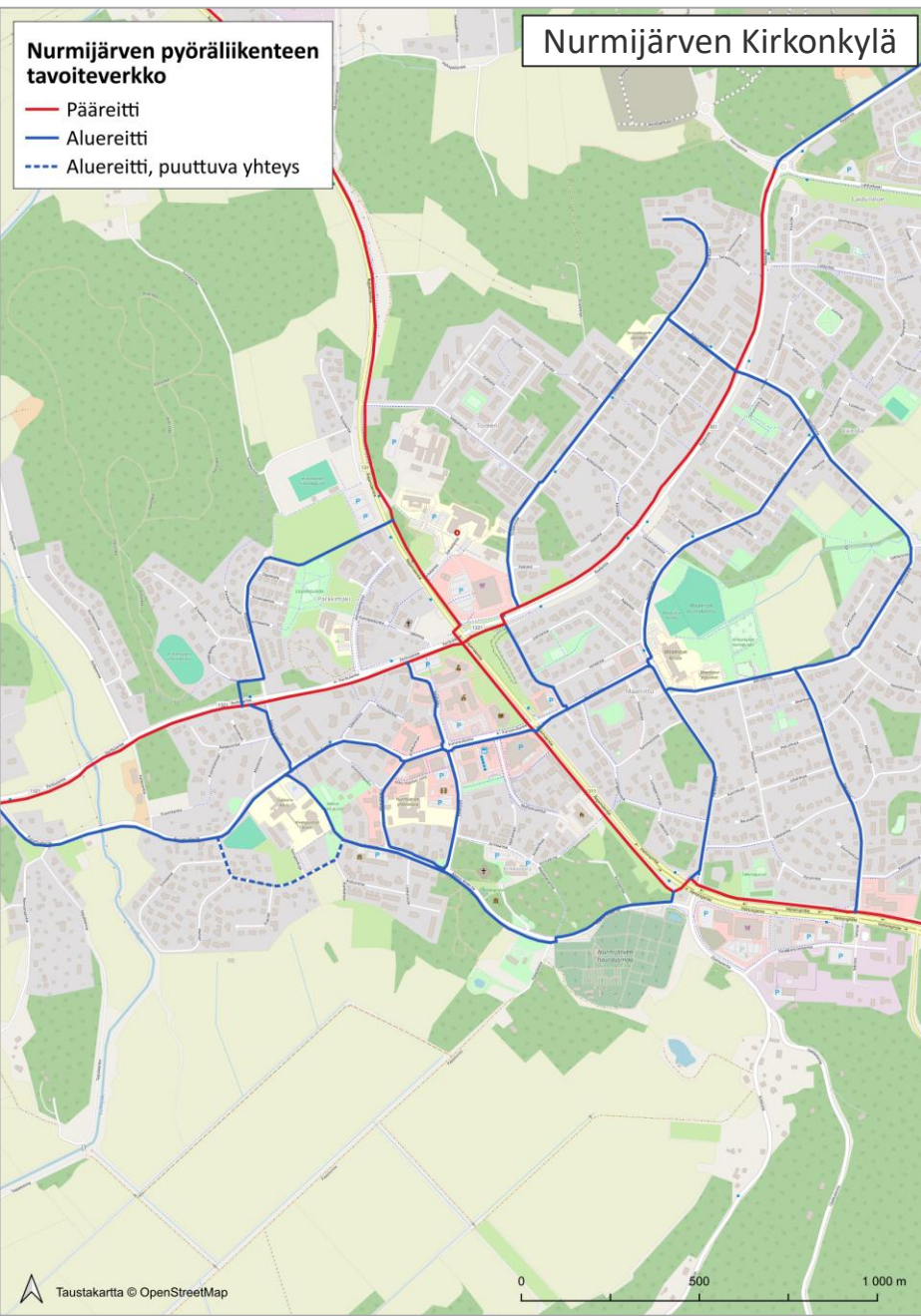


Kuva 5. Pyöräliikenteen pääverkon toiminnallinen luokitus (Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020).





Kuvat 6 ja 7. Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkko ja tarkennus Klaukkalaan.



Kuvat 8 ja 9. Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkko Kirkonkylässä ja Rajamäellä.

4.3 Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

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

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

Lähtökohtaisesti Nurmijärven pää- ja aluereiteillä pyöräliikenne ja autoliikenne erotetaan toisistaan, mutta nopeusrajoituksiltaan ja liikennemääriltään rauhallisilla tonttikaduilla myös sekaliikenne tai pyöräkatu voi olla hyvä ratkaisu. Hyvät ja turvalliset pyöräliikenteen olosuhteet voidaan saavuttaa myös ilman erillistä pyörätietä autoliikennettä rauhoittamalla. Pyöräliikenteen ja jalankulun erottelu edistää pyöräilyn sujuvuutta ja parantaa erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta liikenteessä. Laadukas pyöräliikenteen infrastruktuuri palvelee myös mikroliikkumisen kulkuneuvoja, kuten sähköpotkulautoja.

Taajamassa mopolla ajamista pyörätiellä ei yleensä sallita. Poikkeustilanteissa mopolla ajaminen voidaan sallia pyörätiellä lisäksi, mutta pyörätien tulee täyttää pääreittiin kuuluvan pyörätien laatuvaatimukset.

Uusien ja kunnostettavien pyöräteiden suunnittelussa Nurmijärvellä suositellaan noudatettavaksi valtakunnallisen pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia ratkaisuja (Väyläviraston ohjeita 18/2020). Suunnitteluohjeessa suositellaan erilaisia pyöräliikenteen ratkaisuja liikenneympäristöjen mukaan.

Ohjeen mukaiset liikenneympäristöt ovat Nurmijärvellä rakennetulla alueella väljästi rakennettu ja rauhallinen liikenneympäristö. Pyöräliikenteen pääverkkoa kulkee myös maanteiden varsilla rakentamattomassa liikenneympäristössä. Seuraavilla sivuilla on esitetty suositukset Nurmijärven pyöräliikenteen pääverkon ratkaisusta ja mitoitusperiaatteista erilaisissa liikenneympäristöissä.

Laadukkaan pyöräliikenteen reitin ominaisuuksia:

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

Kuva 10. Laadukkaan pyöräliikenteen verkon ominaisuuksia ja yleisiä suunnittelukriteereitä (Väyläviraston ohjeita 18/2020).



Väljästi rakennettu ympäristö

Kirkonkylän, Klaukkalan ja Rajamäen päätiet, pääkadut ja kokoojakadut

Tunnusmerkit

- Tiiviisti rakennettuun ympäristöön verrattuna enemmän tilaa ja vähemmän risteyksiä
- Rakennukset eivät ole kiinni pyöräliikenteen väylässä, välissä yleensä kasvillisuutta
- Yleensä päätien, pääkadun tai kokoojakadun varrella

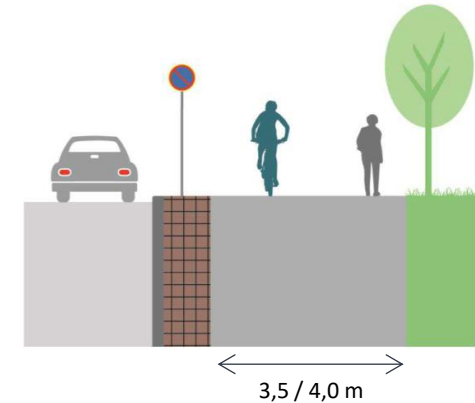
Suosittelavat ratkaisut

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

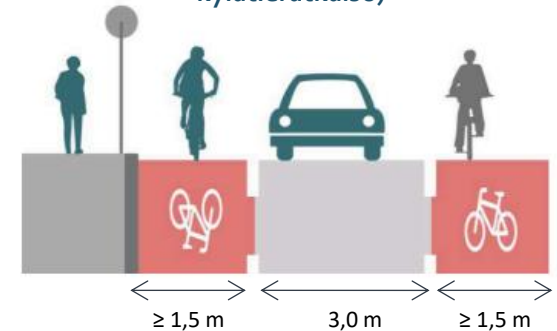
Suosittelavat mitoitusperiaatteet

	Pääreitit	Aluereitit	Paikallisreitit
Pyörateiden mitoitus	<ul style="list-style-type: none"> • 2-1 -tie: pyöräkaistan leveys $\geq 1,5$ m • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 4,0 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie 3,5 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie 3,0 m
Erottelu jalankulusta	<ul style="list-style-type: none"> • Ei erottelua 	<ul style="list-style-type: none"> • Ei erottelua 	<ul style="list-style-type: none"> • Ei erottelua
Ajorata-maalaukset	<ul style="list-style-type: none"> • 2-1 -tiellä ajokaistaviiva, punainen pinnoite ja pyörätiesymbolit tiheästi • Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä keskiviiva erottamaan kulkusuunnat 	<ul style="list-style-type: none"> • Keskiviiva erottamaan kulkusuunnat 	<ul style="list-style-type: none"> • Ei ajorata-maalauksia

Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä



2-1 -tie pyöräkaistamerkinnällä (rakennetun ympäristön kylätieratkaisu)



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

Rauhallinen ja rakentamaton ympäristö

Rauhallinen ympäristö

Tunnusmerkit

- Tonttikadut ja muut vähäliikenteiset tiet
- Muodostavat rauhallisen liikunnan alueen
- Autoliikenteen ja pyöräliikenteen nopeudet lähellä toisiaan
- Ajoina kapea, ei yleensä tiemerkintöjä

Suosittelut ratkaisut

- Rauhallisen liikunnan edellytysten tukeminen liikennenympäristössä ja mitoitusmuokkauksella: rauhoitettu sekaliikenne, 2-1 -tie, kylätie, myös pyöräkatua voidaan käyttää
- Jalankulku voidaan erottaa jalkakäytävälle

Rakentamaton ympäristö

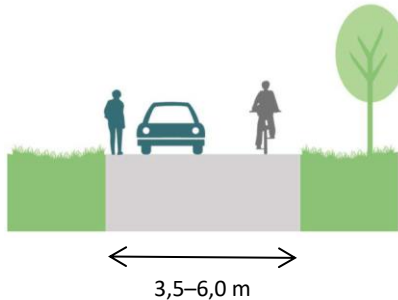
Tunnusmerkit

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

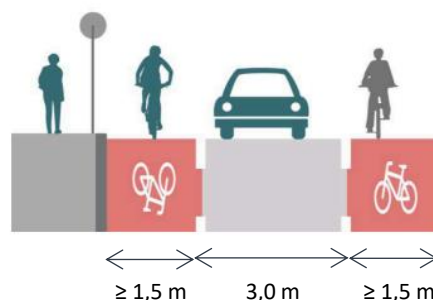
Suosittelut ratkaisut

- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
- Kylätie
- Rauhoitettu sekaliikenne

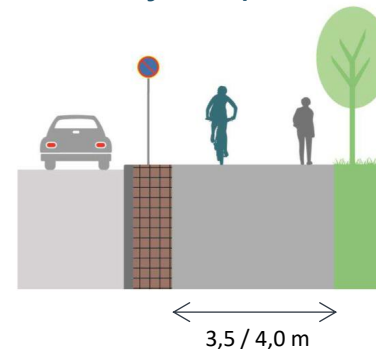
Rauhoitettu sekaliikenne
maksiminopeus 30 km/h



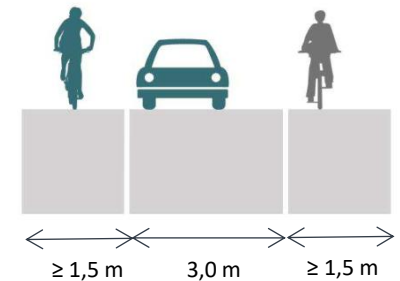
2-1 -tie pyöräkaistamerkinnällä
(rakennetun ympäristön
kylätieratkaisu)



Yhdistetty pyörätie ja
jalkakäytävä



Kylätie



Suosittelut mitoitusperiaatteet

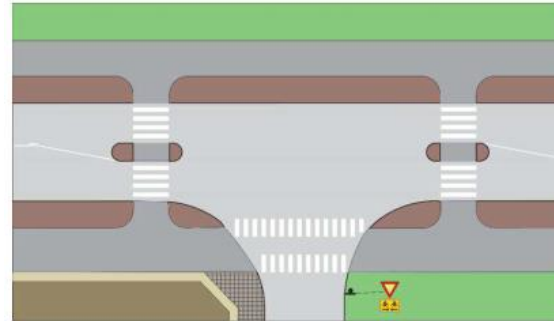
- Pääreitit: 4,0 m
Ajoina alue: keskiviiva erottamaan kulkusuunnat
- Aluereitit: 3,5 m
Ajoina alue: keskiviiva erottamaan kulkusuunnat

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

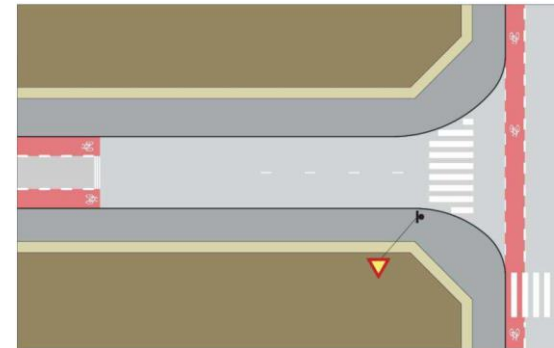
Risteysjärjestelyt

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

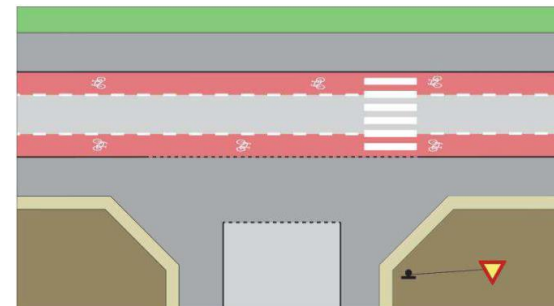
Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä pääsuunnan ylitys tapahtuu suojatietä pitkin. Pääsuunnan yhdistetty väylä voidaan toteuttaa myös ylijatkettuna jalkakäytävänä.



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



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



4.4 Kävelyn tärkeimmät alueet ja reitit

KÄVELY-YMPÄRISTÖJEN KEHITTÄMINEN

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

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

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

NURMIJÄRVEN TÄRKEIMMÄT KÄVELYALUEET

Nurmijärvellä kävelyn olosuhteiden kehittämisen kannalta merkittävimmät ympäristöt sijoittuvat Kirkonkylän, Klaukkalan ja Rajamäen keskusta-alueille, joissa sijaitsee suurin osan kunnan kaupallisista ja julkisista palveluista.

Tärkeimpien kävelyalueiden rajausta perustuu Klaukkalan ja Kirkonkylän osayleiskaavoissa määritettyihin keskustatoimintojen alueisiin. Rajamäellä alueet on muodostettu rajaamalla kaupallisten ja julkisten palveluiden muodostama alue yhtenäiseksi kävelyn painopistealueeksi. Kunta voi tarkentaa aluerajauksia alueiden tarkemman suunnittelun edetessä.

Nurmijärven kävelyn tärkeimmät alueet on luokiteltu työssä kahteen luokkaan, keskustan ydinalueisiin ja keskustan ympärysalueisiin. Luokittelu perustuu tämän ohjelman kanssa samaan aikaan laaditun Helsingin seudun kävelyn edistämishjelman mukaiseen aluetyypin luokitteluun. Jokaiselle aluetyypille on seudullisessa ohjelmassa määritetty myös tarkemmat kävelyn suunnitteluperiaatteet, joiden laadinnan taustalla on tavoite lisätä kävelyn houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä. Keskustojen lisäksi tärkeitä kehitettäviä kävely-ympäristöjä ovat kaikki Nurmijärven kunnan koulujen lähiympäristöt.

Tärkeimpien kävelyalueiden lisäksi työssä on tunnistettu keskustojen kävelyn kehitettävät pääsuunnat pohjautuen asukaskyselyn tuloksiin, käyttäjämääriin sekä palveluiden sijoittumiseen. Näillä reiteillä autoliikenne on nykytilanteessa vilkasta ja olosuhteet kävelijän näkökulmasta kaipaavat parannusta. Kävelyn reittien parantamisessa huomioidaan samalla myös pyöräliikenteen kehittämistarpeet. Karttakuvat Nurmijärven tärkeimmistä kävelyalueista ja reiteistä on esitetty seuraavalla sivulla.



Nurmijärven tärkeimmät kävelyn alueet ja niiden suunnitteluperiaatteet

Keskustan ydinalueet

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

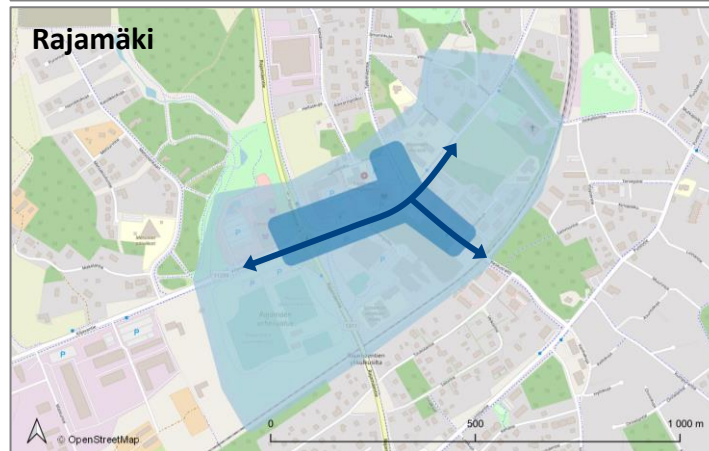
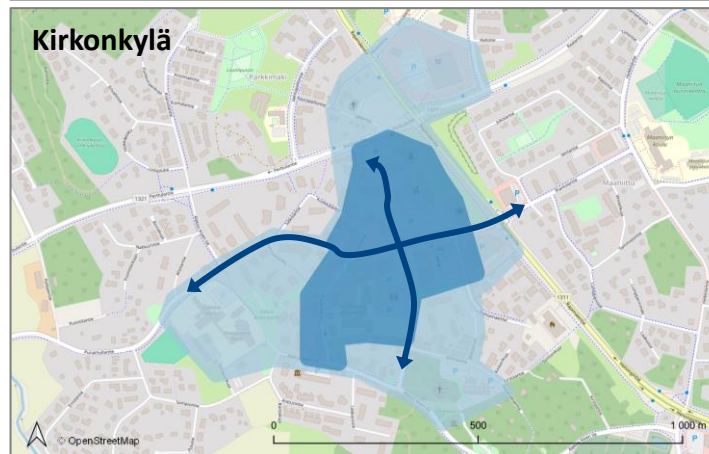
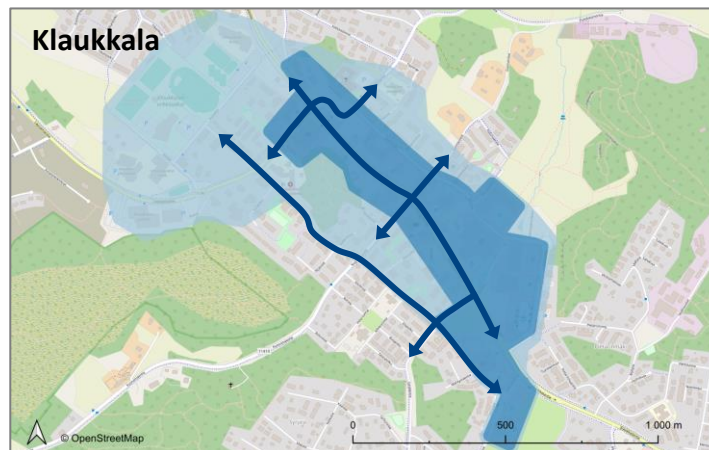
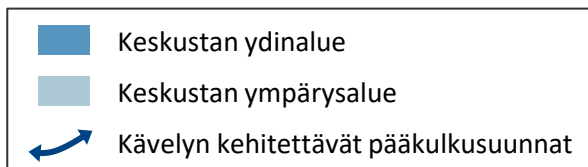
Keskustan ympärysalueet

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

Kävelyn pääkulkusuunnat

Tärkeimpiä kehitettäviä kävelyn reittejä ovat Klaukkalassa Klaukkalantie, Lepsämäntie, Kuntotie, Ylitolantie, Kuonomäentie, Gunnarintie, Syrjäläntie, Viirintie, Ioseppälä ja Vaskomäentie. Kirkonkylässä tärkeimpiä kehitettäviä reittejä ovat Punamullantie ja Keskustie. Rajamäellä vastaavasti jalankulun näkökulmasta tärkeimmät kehitettävät reitit ovat Kiljavantie ja Keskusraitti. Näillä reiteillä esteettömyys ja liikenteen rauhoittaminen ovat suunnittelua ohjaavia periaatteita.

Alueiden suunnitteluperiaatteet ovat kokonaisuudessaan kuvattu Helsingin seudun kävelyn edistämishjelmassa (2023).



Kuvat 11–13.

Nurmijärven tärkeimmät kävelyn alueet Klaukkalassa, Kirkonkylässä ja Rajamäellä.

5 Ohjelman toimenpiteet

- 5.1 Liikkumisen ohjaus
- 5.2 Vehreät ja kattavat ulkoilureitit
- 5.3 Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne
- 5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri
- 5.5 Rahoitus ja resurssit



5. Ohjelman toimenpiteet

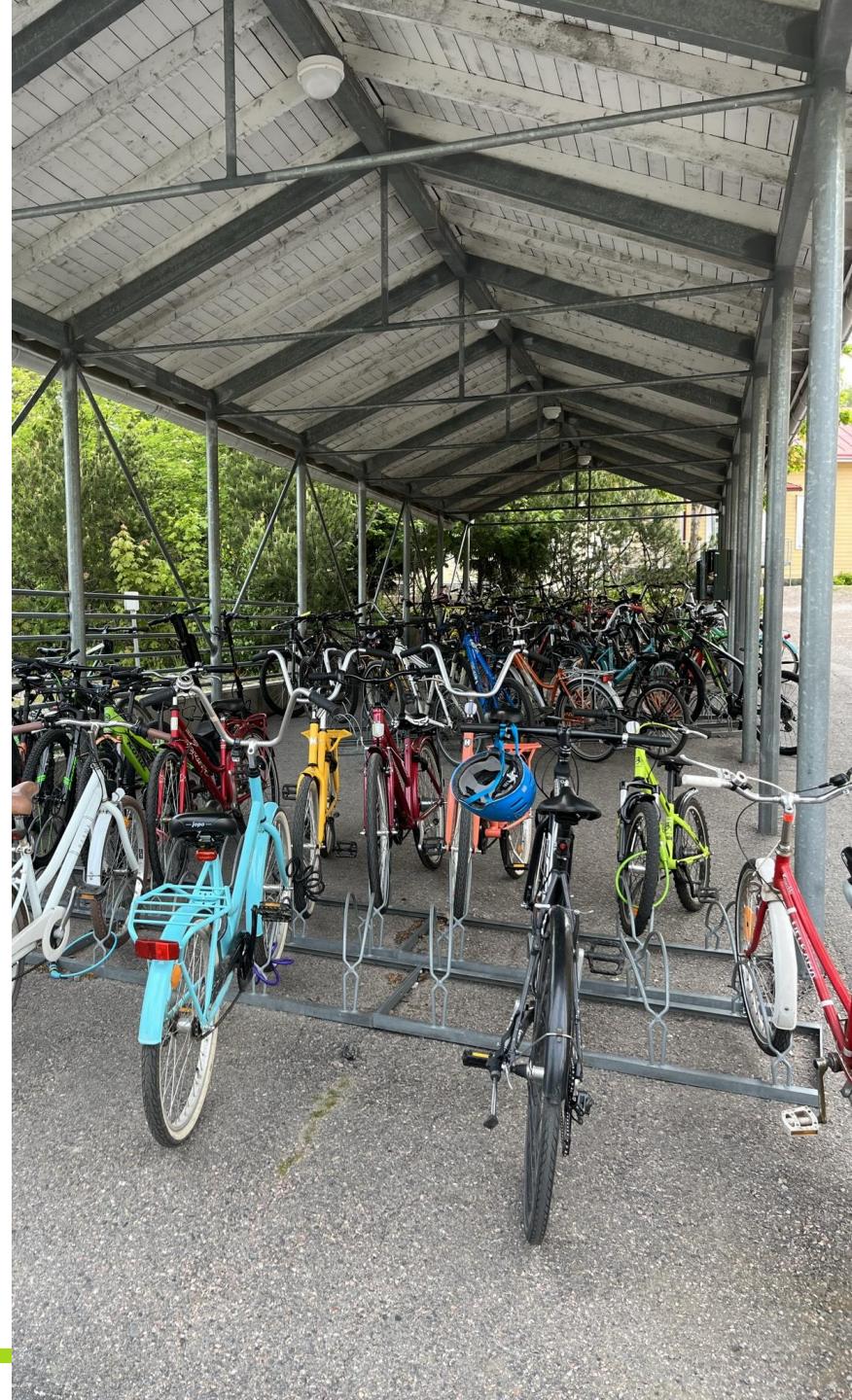
TOIMENPIDEOHJELMAN SISÄLTÖ

Nurmijärven kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma sisältää yhteensä 20 toimenpidekokonaisuutta. Toimenpiteet on jaoteltu viiteen teemaan:

- **Liikkumisen ohjaus -kokonaisuus** sisältää toimenpiteitä koululaisten omatoimisen liikkumisen edistämiseen sekä kaikkien Nurmijärven asukkaiden aktiiviseen liikkumiseen kannustamiseen.
- **Vehreät ja kattavat ulkoilureitit -kokonaisuus** sisältää toimenpiteitä Nurmijärven ulkoilureittien ympärivuotiseen kehittämiseen.
- **Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne -kokonaisuuden** toimenpiteet koskevat palveluverkon suunnittelua ja pyöräpysäköintinormin laatimista.
- **Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri -kokonaisuus** sisältää toimenpiteitä pyöräliikenteen pääverkon puuttuvien yhteyksien toteuttamiseen sekä pyöräpysäköinnin ja väylien käytettävyyden parantamiseen. Kokonaisuudessa on lisäksi esitetty toimenpiteitä taajamakeskustojen kävelyn olosuhteiden ja viihtyisyyden parantamiseen.
- **Rahoitus- ja resurssit -kokonaisuus** puolestaan painottaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen riittävän rahoituksen tärkeyttä.

Toimenpiteiden muodostamisessa hyödynnettiin työn alussa toteutetun asukaskyselyn tuloksia. Lisäksi toimenpiteitä ideoitii kahdessa vuorovaikutteisessa työpajassa, jotka järjestettiin Nurmijärven kunnantalolla 20.9.2023. Toinen työpajoista järjestettiin kunnan asiantuntijoille ja toinen iltatilaisuutena kunnan päättäjille.

Toimenpiteiden sisältö ja toteuttamisen vastuut on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Kussakin toimenpiteessä ensimmäisenä listattu vastuutaho on päävastuussa toimenpiteen toteuttamisesta. Toimenpiteet ovat erillisiä kokonaisuuksia, joiden tarkempi sisältö määritellään toimenpiteen toteuttamisen käynnistämisen yhteydessä. Osa infrastruktuurin parantamisen toimenpiteistä edellyttää yhteistyötä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.



5.1 Liikkumisen ohjaus

1 Nurmijärviläisten kannustaminen aktiiviseen arkiliikkumiseen

Toimenpiteen kuvaus

Jatketaan hyvää työtä asukkaiden kannustamisessa aktiiviseen arkiliikkumiseen. Kampanjoidaan erityisesti valtakunnallisen Pyöräilyviikon ja Euroopan liikkujan viikon aikana. Kampanjointi sisältää viestinnän lisäksi tapahtumia. Erilaiset tapahtumat ovat tärkeitä näkyvyyden lisäämiseksi.

Kehitetään uusia tapahtumia. Kerätään tapahtumien toteutuksesta kokemuksia, joiden perusteella toimintaa kehitetään seuraavaa vuotta varten. Viestitään tapahtumista kunnan viestintäkanavissa myös tapahtumien jälkeen. Vahvistetaan näkyvyyttä toistamalla tapahtumat vuosittain.

Vahvistetaan kunnan eri työryhmien välistä yhteistyötä ja otetaan aktiivinen arkiliikkuminen vahvemmin mukaan kaikkiin kunnassa toteutettaviin ilmastoon ja kestävään kehitykseen liittyviin kampanjoihin.

Vahvistetaan varhaiskasvatuksen ja koulujen näkökulmaa osana aktiivista arkiliikuntaa. Kannustetaan vanhempia saattamaan lapset varhaiskasvatukseen pyörällä auton sijaan. Kannustetaan lapsia varhaiskasvatuksessa päivän aikana liikkumaan. Kannustetaan lapsia ja nuoria koulumatkapyöräilyyn.

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa

Vastuutaho

Tekninen keskus
Viestintä- ja markkinointipalvelut
Liikunta- ja hyvinvointipalvelut
Nuorisopalvelut
Varhaiskasvatus
Koulut



5.1 Liikkumisen ohjaus

1 Nurmijärviläisten kannustaminen aktiiviseen arkiliikkumiseen

Kampanjaidea 1:

Pyöräilyaamiainen Pyöräilyviikon Pyörällä töihin -päivänä

Toteutetaan ensimmäinen pyöräilyaamiainen Nurmijärven bussiasemalla. Kunta tarjoaa pyörällä saapuville esimerkiksi kahvia ja sämpylää. Samalla keskustellaan asukkaiden kanssa pyöräliikenteen kehittämisestä ja markkinoidaan kunnan viestintäkanavia. Kootaan pyöräilyaamiaisen järjestämisestä kokemukset ja kehitetään aamiaista seuraavaa vuotta varten. Kampanjan tavoitteena on kerätä kunnan aktiivisen liikkumisen toiminnalle näkyvyyttä ja kiittää pyöräileviä kuntalaisia aktiivisesta liikkumisesta.

Kampanjaidea 2:

Nuoret pyörällä treeneihin koko Pyöräilyviikon ajan

Toteutetaan ensimmäinen kampanja Klaukkalan urheilu- ja jalkapallokentällä harjoittelevien seurojen kanssa yhteistyössä. Kampanjassa kerätään pisteitä aina kun saapuu treeneihin pyörällä. Pyöräilyviikon loppuun pisteitä keränneiden kesken arvotaan palkinto. Pisteytysjärjestelmä ja palkinto tarkennetaan kampanjaa suunniteltaessa. Kampanjaa suunnitellaan yhteistyössä urheiluseurojen kanssa. Kootaan kokemukset kampanjan järjestämisestä ja kehitetään kampanjointia seuraavaa vuotta varten. Kampanjan tavoitteena on saada nuoret miettimään omaa liikkumista ja saada nuoret liikkumaan pyörällä omatoimisesti harrastuksiin.

Kampanjaidea 3:

Pyörän huoltopajat Pyöräilyviikon Pyörät kuntoon -päivänä

Toteutetaan pyörän huoltopajat Pop-up periaatteella jokaisessa kunnan taajamassa. Toteutetaan huoltopajat yhteistyössä paikallisten toimijoiden kanssa. Huoltopajassa toteutetaan kevyt pyörän huolto ammattilaisen opastuksella, jolloin on tilaisuus kysyä ammattilaisen apua pyörän huoltoon liittyvissä asioissa. Kevyt huolto voi sisältää mm. pyörän pesun, ketjujen rasvauksen, renkaiden pumppauksen ja paikkauksen sekä jarrujen tarkastuksen. Kootaan kokemukset kampanjan järjestämisestä, ja sovitaan kampanjan toteuttamisesta paikallisten toimijoiden kanssa myös seuraavana vuonna.



5.1 Liikkumisen ohjaus

2 Pyöräilymerkin käyttöönotto ja jalkauttaminen kouluihin

Toimenpiteen kuvaus

Otetaan Pyöräilymerkin suorittaminen osaksi Nurmijärven koulujen opetusta Pyöräilykuntien verkoston laatiman valmiin aineiston pohjalta (fiksustikouluun.fi). Kohderyhmänä esim. kaikki Nurmijärven 2.–3. -luokkalaiset. Pyöräilymerkki sisältää kolme eri teemaista oppituntia ja testiradan kullekin luokka-asteelle. Pyöräilymerkin tavoitteena on parantaa lasten pyöräilytaitoja sekä kannustaa ja rohkaista lapsia pyöräilemään koulu- ja harrastusmatkansa myös alimmilla luokilla.

Aloitetaan Pyöräilymerkin käyttöönotto pilottikoulusta yhdestä taajamassa sijaitsevasta alakoulusta, jossa kehitetään toimintamalli pyöräilymerkin suorittamiseen. Merkin suorittaminen kouluissa tapahtuu syksyisin koulun alkaessa. Opetuksen suunnittelussa huomioidaan myös koulukuljetusoppilaiden mahdollisuus suorittaa pyöräilymerkki.

Rehtorit jalkauttavat Pyöräilymerkin kouluihin. Tiedotetaan Pyöräilymerkistä koteihin lähetettävällä Wilma-viestillä ja kannustetaan vanhempia harjoittelemaan koulumatkaa lapsen kanssa kävellen ja pyörällä jo ennen opetuksen aloitusta. Jatkossa teemaa voi jatkaa 3.–6. -luokkalaisille suunnatulla [Filla&Rilla-aineistolla](#).

Toteutusaikataulu

Syksy 2026 alkaen, jatkuvaa toimintaa

Vastuutaho

Koulutuspalvelut & koulujen rehtorit
Tekninen keskus
Viestintä- ja markkinointipalvelut



3 Viestintäkampanjat liikennesäännöistä ja eri liikkujaryhmien huomioimisesta liikenteessä

Toimenpiteen kuvaus

Suunnitellaan ja toteutetaan eri tienkäyttäjryhmille suunnattuja viestintäkampanjoita, joiden keskeisenä teemana on muiden tienkäyttäjien huomioiminen liikenteessä ja liikennesäännöt, erityisesti uudet väistämisvelvollisuudet.

Lisätään viestintäkampanjat osaksi liikenneturvallisuuden vuosikelloa ja toteutetaan viestintäkampanjat sen mukaan.

Toteutusaikataulu

Syksy 2026 alkaen, jatkuvaa toimintaa

Vastuutaho

Tekninen keskus
Liikenneturvallisuustyöryhmä
Viestintä- ja markkinointipalvelut



5.2 Vehreät ja kattavat ulkoilureitit

4 Ulkoilureittien verkoston kehittäminen

Toimenpiteen kuvaus

Selvitetään ulkoilureittiverkoston laajentamisen mahdollisuuksia erityisesti Kirkonkylässä ja Klaukkalassa, joissa on tunnistettu tarve ulkoilureittien kehittämiseksi. Tavoitteena on, että ulkoilureitit yhdistäisivät asuinalueita sekä toisiinsa, että laajempiin ulkoilualueisiin. Lisäksi tavoitteena on, että ulkoilureitit tarjoaisivat mahdollisuuden tehdä kävelylenkkejä vehreässä ja rauhallisessa ympäristössä erillään muusta liikenteestä.

Kartoilla (kuvat 14–16) esitetyt ehdotukset uusista reittilinjauksista ovat tavoitteellisia ja niiden toteuttamismahdollisuudet tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Reittien toteuttamisen haasteeksi on tunnistettu kunnan vähäinen maanomistus, jolloin reittien toteuttaminen edellyttää maanhankintaa tai sopimuksia yksityisten maanomistajien kanssa.

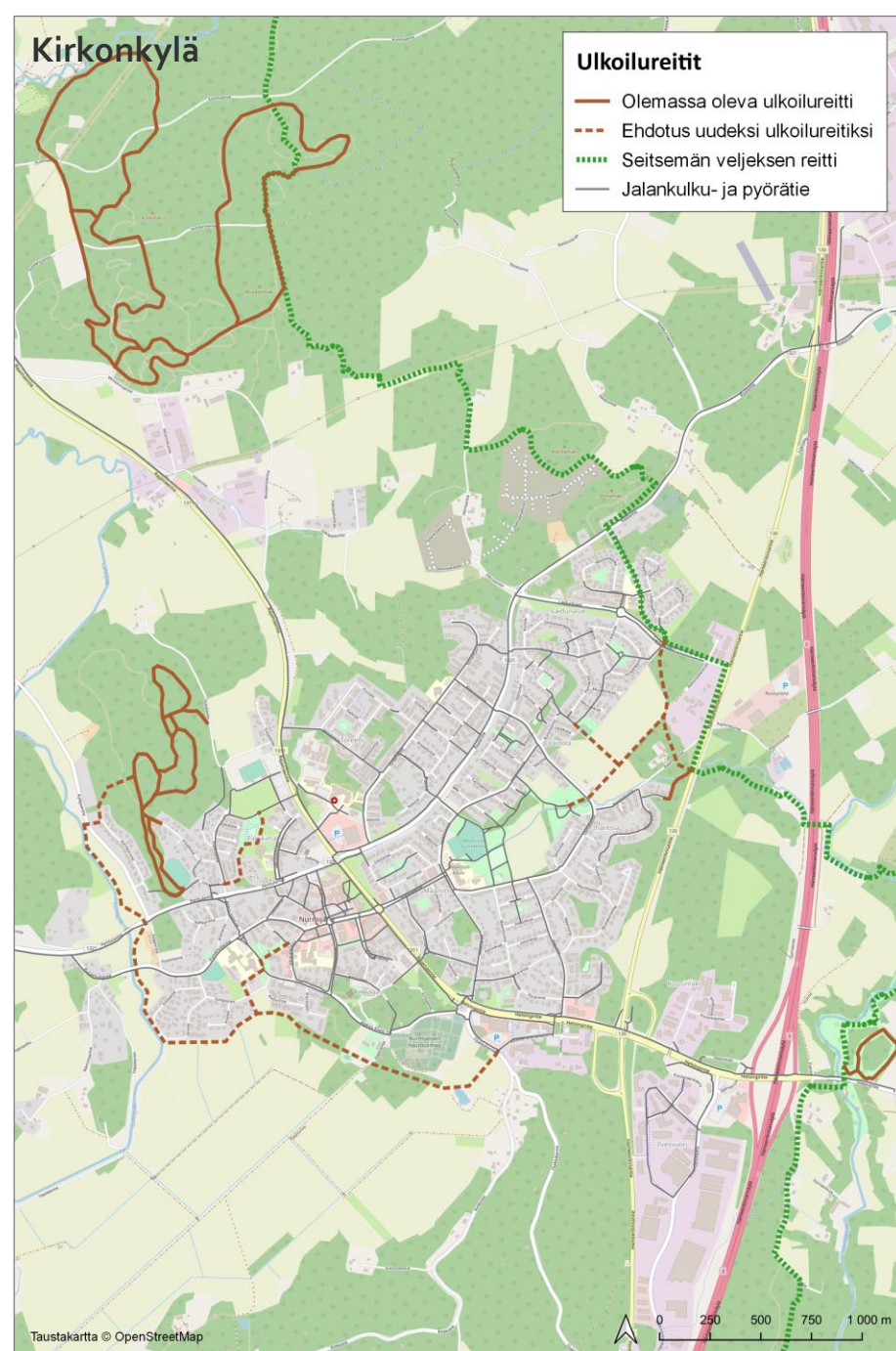
Toimenpiteessä 5 on esitetty kehittämistoimenpiteitä ulkoilureittien talvikäyttöön.

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa toimintaa

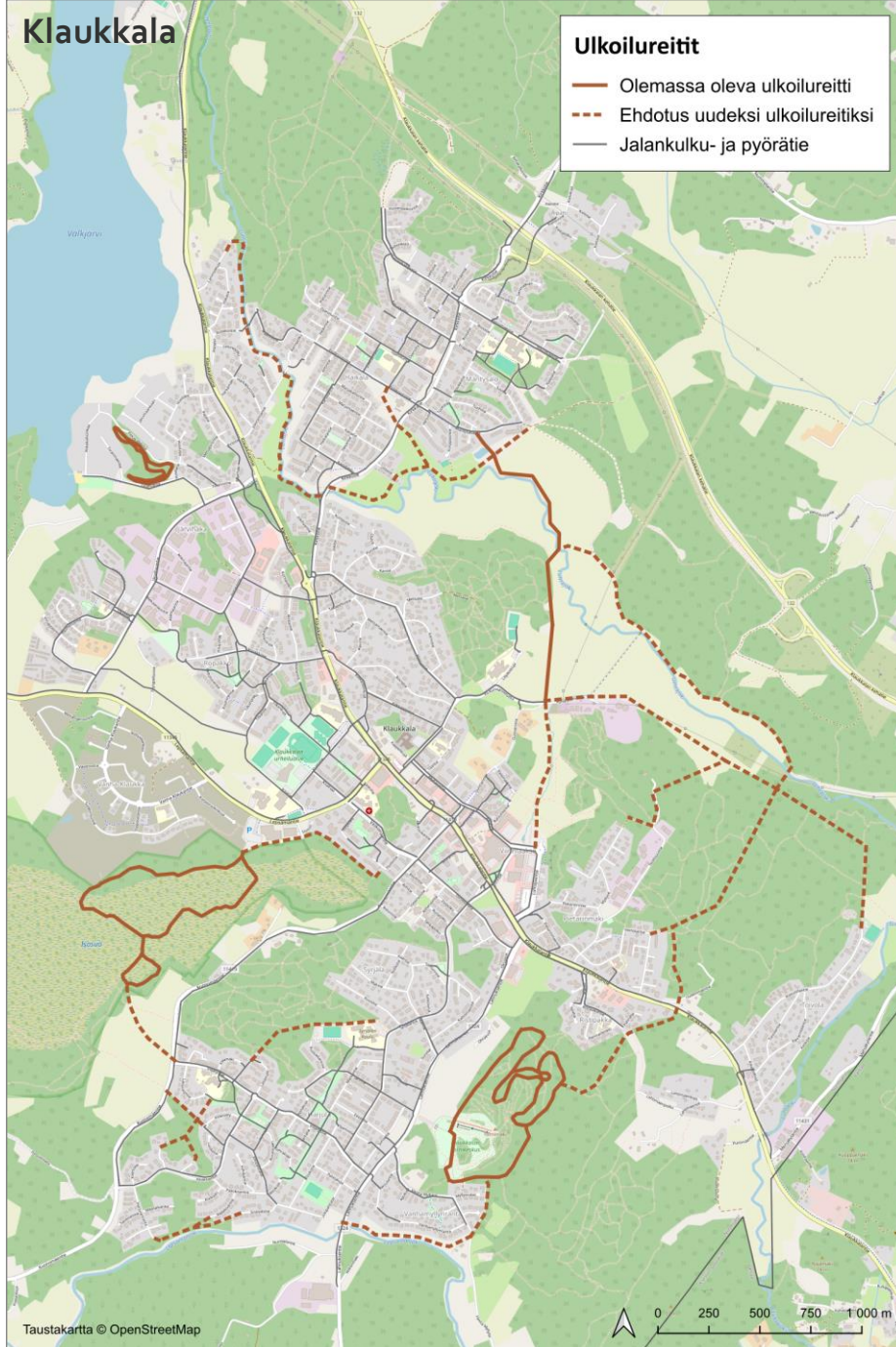
Vastuutaho

Tekninen keskus



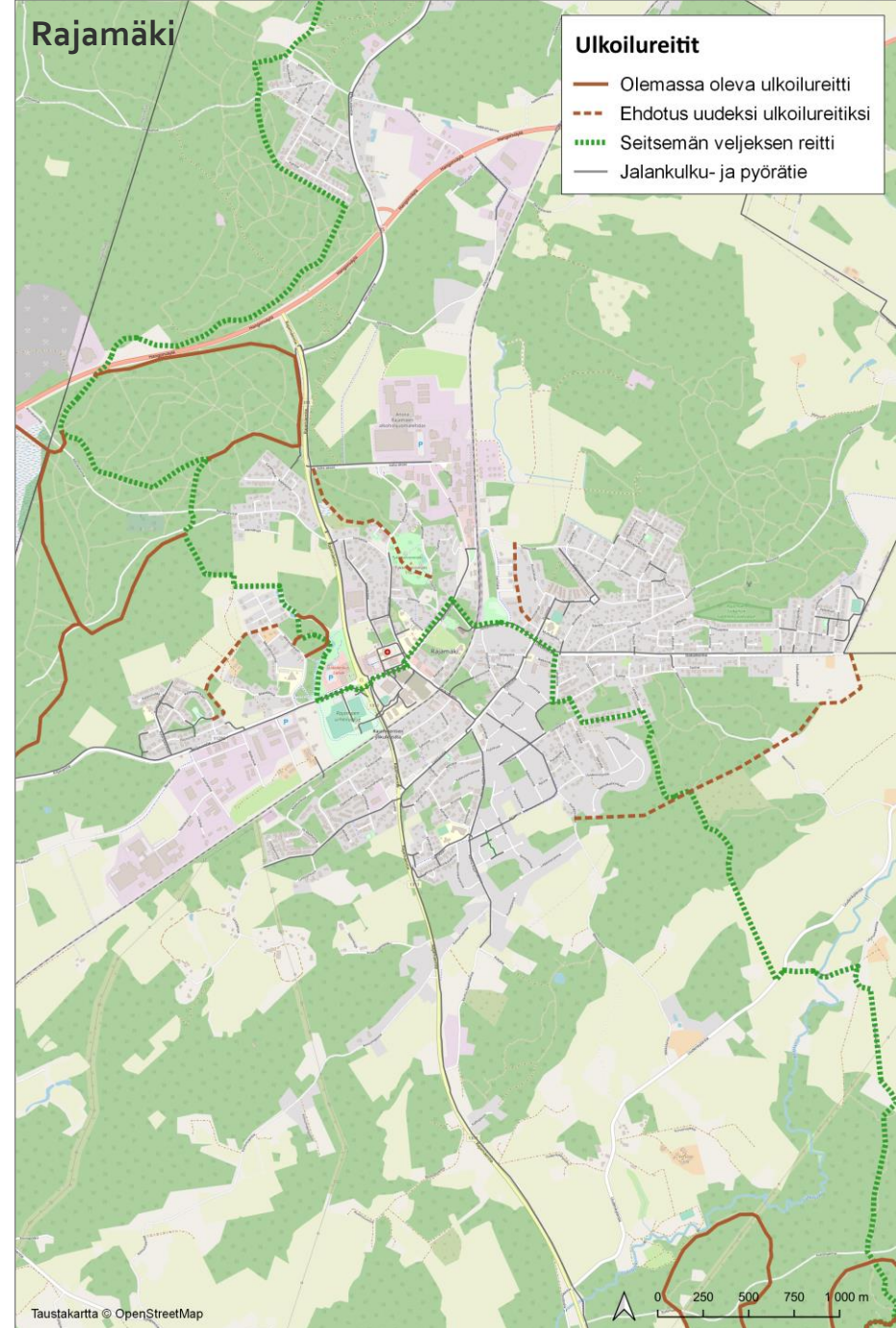
Kuva 14. Kirkonkylän ulkoilureitit.

Klaukkala



Kuva 15. Klaukkalan ulkoilureitit.

Rajamäki



Kuva 16. Rajamäen ulkoilureitit.

5.2 Vehreät ja kattavat ulkoilureitit

5 Talvikauden monikäyttöreitit

Toimenpiteen kuvaus

Selvitetään mahdollisuutta toteuttaa talviajan monikäyttöreittejä Parkkimäkeen ja Kiljavannummelle. Lisäksi selvitetään Tornimäessä olevan talvikävelyreitin ja sen talvikunnossapidon kehittämismahdollisuuksia.

Talvikauden monikäyttöreitit on suunnattu erityisesti kävelijöille ja niillä voi ajaa myös maastopyörällä. Tavoitteena on toteuttaa hiihtolatuksen rinnalle muuhun talviulkoiluun soveltuvia reittejä siten, ettei hiihtolatuksen määrä talvikaudella vähenisi. Samalla tavoitteena on vähentää hiihtäjien ja muiden ulkoilijoiden välisiä konflikteja ja siten parantaa kaikkien alueilla talvisin liikkuvien olosuhteita.

Lumisena aikana monikäyttöreitit pidetään käveltävissä kunnossa tamppaamalla/lanaamalla reitit kevytmoottorikelkalla. Reitit ei hiekoiteta. Toteutetaan monikäyttöreiteille opasteet reittimerkinnöillä.

Aloitetaan reittien kehittäminen toteuttamalla ensin yksi talviajan monikäyttöreitti kokeiluna yhteistyössä paikallisen kolmannen sektorin toimijan kanssa siten, että kunta maksaa toimijalle reitin toteuttamisesta ja ylläpidosta. Viestitään reitistä kunnan viestintäkanavissa. Kerätään kokeilusta ja reitin kunnossapidosta käyttäjien kokemuksia ja kehitetään toimintaa ja reittiverkostoa kerättyjen oppien pohjalta.

Toteutusaikataulu

Kokeilu talvikaudella 2026–2027

Reittien mahdollinen lisääminen 2028 →

Vastuutaho

Tekninen keskus

Viestintä- ja markkinointipalvelut



5.2 Vehreät ja kattavat ulkoilureitit

6 Ulkoilureittien opastus ja reiteistä tiedottaminen

Toimenpiteen kuvaus

Laaditaan opastussuunnitelma kunnan omistamilla alueilla sijaitsevalle ulkoilureittiverkostolle. Määritetään suunnitelmassa opastettavat kohteet ja reitit sekä opasteviittojen malli. Toteutetaan opastus reittien kehittämisen yhteydessä.

Lisäksi parannetaan ja selkeytetään ulkoilureiteistä tiedottamista kunnan verkkosivuilla. Sivustolta puuttuu tällä hetkellä esimerkiksi Alhonnitun ulkoilualueen sekä Rajamäen urheilualueen ja Kylänpään reittien tiedot. Myös muiden ulkoilualueiden ja reittien osalta tiedot ovat tarkkuustasoltaan erilaiset ja osittain puutteelliset (esim. reittikartat, palvelut, esteettömyystiedot).

Toteutusaikataulu

Opastussuunnitelman laadinta alkaen 2027
Opastuksen toteuttaminen jatkuvaa työtä

Vastuutaho

Tekninen keskus



Kuva: Nurmijärven kunta

5.3 Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne

7 Kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulman huomioiminen palveluverkkosuunnittelussa

Toimenpiteen kuvaus

Arvioidaan palveluverkon muutosten yhteydessä julkisten ja kaupallisten palvelujen sijoittamisen vaikutuksia kestävästä liikkumisesta tavoitteiden toteutumiseen.

Tuodaan palveluverkon kustannusten arviointiin mukaan suorien tilakustannusten muutosten lisäksi mm. vaikutukset koulukuljetusten kustannuksiin ja vaikutukset koululaisten omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksiin huomioiden jalankulku- ja pyörätiet suunnittelussa ja toteutuksessa. Omatoimisen liikkumisen lisääminen näkyy positiivisina terveysvaikutuksina.

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa työtä

Vastuutaho

Ympäristötoimiala

Sivistys- ja hyvinvointitoimiala

8 Pyöräpysäköintinormin laatiminen

Toimenpiteen kuvaus

Varmistetaan pyöräpysäköinnin riittävä määrä ja hyvä laatu uudessa rakentamisessa laatimalla pyöräpysäköintinormi eri toiminnoille. Otetaan normin laatimisessa mallia suomalaisista parhaista käytännöistä. Sisällytetään normi kunnan rakennusjärjestykseen ja kaavamääräyksiin.

Toteutusaikataulu

Rakennusjärjestyksen päivittämisen yhteydessä alkaen 2025.

Vastuutaho

Ympäristötoimiala



5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

9 Pyöräiliikenteen tavoiteverkon puuttuvien yhteyksien toteuttaminen

Toimenpiteen kuvaus

Pyöräiliikenteen tavoiteverkon puuttuvien yhteyksien osalta on tunnistettu tarve pyöräreittien kehittämiseksi erityisesti taajamakeskuksien välillä sekä kyläkouluihin johtavilla tieosuuksilla. Nämä yhteyspuutteet sijoittuvat maanteiden varsille ja toimenpiteiden toteuttamisesta on sovittava yhteisesti Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Maanteiden varsilla sijaitsevat yhteyspuutteet, ehdotetut ratkaisut, ja niiden priorisointijärjestys on esitetty toimenpidekartalla sivulla 40.

Taajamien sisällä tunnistettiin muutamia yhteyspuutteita. Nämä kohteet ja niihin ehdotetut ratkaisut on esitetty toimenpidekartoilla sivuilla 41–45.

Pyöräiliikenteen tavoiteverkkosuunnitelman mukaisista puuttuvista pyöräteistä laaditaan toteutussuunnitelmat ja tavoitteena on, että suunnittelu ja toteutus on jatkuvaa työtä.

Toteutusaikataulu

Alkaen 2026

Vastuutaho

Ympäristötoimiala

Uudenmaan ELY-keskus



5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

10 Kulkusuuntien erottelu ja risteysalueiden parantaminen pyöräliikenteen pääreiteillä

Toimenpiteen kuvaus

Parannetaan pyöräliikenteen sujuvuutta ja pääreittien havaittavuutta toteuttamalla pyöräliikenteen pääreiteille kulkusuuntien erottelu katkoviivalla ja nuolimerkinnöin. Kulkusuuntien erottelu katkoviivalla on mahdollista 3,0 metriä leveillä yhdistetyillä jalankulku- ja pyöräteillä, jotka eivät ole riittävän leveitä kulkumuotojen erotteluun.

Lisäksi pyöräliikenteen asemaa korostetaan merkitsemällä pääreittejä risteävät tiet autoliikenteen väistämiselvöllisyyttä osoittavalla varoituskolmiolla ja 2-suuntaisista pyöräteistä varoittavilla lisäkivillä. Merkinnät ovat jo nykyisin pääosin kunnossa, mutta tarkastetaan systemaattisesti pyöräliikenteen pää- ja aluereittien risteysten tilanne.

Kun pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä toteutetaan katusaneerauksia, suunnitellaan ja toteutetaan risteysalueiden jäsentely pyöräliikenteen valtakunnallisen suunnitteluohjeen mukaisesti. Risteysalueilla ylityspaikat sijoitetaan suoraan suhteessa jalankulku- ja pyörätiehen ja ne toteutetaan ilman tasoeroa. Ajaratojen liittymäkaaret muotoillaan siten, että jalankululle ja pyöräliikenteelle jää reilusti odotustilaa. Tavoitteena on, että pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä ei ole turhia koukkauksia eikä muita matkaa hidastavia tekijöitä, kuten reunakiviä.

Toteutusaikataulu

Pääreittien erottelun suunnittelu 2027 alkaen
Risteysalueiden parantaminen saneerausten yhteydessä

Vastuutaho

Tekninen keskus
Uudenmaan ELY-keskus



Esimerkkikuva yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien kulkusuuntien erottelusta.

5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

11 Pyöräpysäköinnin parantaminen yleisillä alueilla, kunnan omistamien kiinteistöjen pihalla sekä bussipysäkeillä

Toimenpiteen kuvaus

Lisätään pyöräpysäköintipaikkoja yleisille alueille ja kunnan omien kiinteistöjen yhteyteen. Kohteita ovat ainakin taajamakeskusten torit, kirjastot, urheiluhallit ja kentät, uimahalli, jäähalli, terveyskeskukset ja –asemat, kunnantalo, uimarannat, linja-autoasemat sekä tärkeimmät linja-autoliikenteen pysäkit.

Kaikki uudet pyöräpysäköintipaikat toteutetaan laadukkaasti (runkolukittavat telineet, tapauskohtaisesti katos) ja ne sijoitetaan lähelle palvelua tai rakennuksen sisäänkäyntiä.

Tässä työssä tunnistetut kohteet, joissa pyöräpysäköintiä on tarpeen parantaa, on esitetty sivujen 44–45 toimenpidekartoilla PP-merkinnällä.

Toteutusaikataulu

2026 alkaen

Vastuutaho

Tekninen keskus

Uudenmaan ELY-keskus



Kuva Rajamäen linja-autoasemalta keväällä 2023. Kesällä 2023 kohteeseen toteutettiin uusia pyöräpysäköintipaikkoja.

5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

12

Jalankulun ja pyöräiliikenteen opastus

Toimenpiteen kuvaus

Laaditaan kävelyn ja pyöräiliikenteen opastuksen yleissuunnitelma valtakunnallisen pyöräiliikenteen viitoituksen suunnitteluohjeen mukaisesti ja toteutetaan opastus vaiheittain aloittaen pyöräiliikenteen pääreiteistä.

Toteutusaikataulu

Opastuksen yleissuunnitelman laadinta 2026 alkaen
Toteutus vaiheittain

Vastuutaho

Tekninen keskus
Uudenmaan ELY-keskus

13

Katujen kunnossapitoluokituksen tarkistus

Toimenpiteen kuvaus

Täsmennetään kunnan olemassa olevaa aerausohjeistusta jalankulku- ja pyöräteiden talvikunnossapidon osalta. Käydään ohjeet urakoitsijoiden kanssa läpi ja valvotaan ohjeiden noudattamista.

Pyöräiliikenteen pääreitit sijoittuvat pääosin Uudenmaan ELY:n ylläpitämälle maantieverkolle ja niiden talvihoito on ELY:n vastuulla. ELY:n luokituksessa pääreitit sijoittuvat korkeimpaan K1-kunnossapitoluokkaan.

Toteutusaikataulu

Alkaen 2027

Vastuutaho

Tekninen keskus
Uudenmaan ELY-keskus



5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

14 Pyöräiliikenteen pääverkon uudelleenpäällystämishojelman sekä reunakivien korjausohjelman laatiminen

Toimenpiteen kuvaus

Kartoitetaan kaikkien pyöräiliikenteen pää- ja aluereittien päällysteen kunto ja seurataan kunnon kehittymistä säännöllisesti. Laaditaan kartoituksen tulosten pohjalta uudelleenpäällystämishojelma.

Lisäksi kartoitetaan pää- ja aluereiteillä olevien risteysten reunakivet ja laaditaan korjausohjelma reunakivien poistamiseksi tai madaltamiseksi. Pää- ja aluereiteillä, joilla pyöräilijät ovat etuajo-oikeutettuja liikkujia, poikittaisia reunakiviä ei käytetä. Keskusta-alueilla, joissa tulee huomioida esteettömyyden tarpeet, ratkaisuna on erotella jalankulku ja pyöräiliikenne risteysalueen läheisyydessä. Pyöräiliikenteen puolella reunakiviä ei käytetä.

Toteutusaikataulu

2027 alkaen

Vastuutaho

Tekninen keskus
Uudenmaan ELY-keskus

15 Kävelyn ja pyöräiliikenteen määrien säännöllinen seuraaminen

Toimenpiteen kuvaus

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

Ehdotukset laskentapisteiden sijainneista taajamakeskuksissa:

- Klaukkala: Klaukkalantie, Lahnuksentie, Lepsämäntie
- Kirkonkylä: Punamullantie, Raalantie
- Rajamäki: Kiljavantie (Rajamäentien itäpuoli), Keskusraitti

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa työtä
Käsinlaskennat 2026 alkaen

Vastuutaho

Tekninen keskus



5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

16

Klaukkalan, Kirkonkylän ja Rajamäen keskustojen kävely-ympäristöjen viihtyisyyden parantaminen

Toimenpiteen kuvaus

Parannetaan taajamakeskusten kävely-ympäristöjen viihtyisyyttä kevyillä toimenpiteillä, kuten lisäämällä istuin- ja levähdyspaikkoja, kausi-istutuksia, taidetta ja valaistusta. Kehitettäviä kohteita ovat erityisesti Kirkonkylässä Pratikankuja, Punamullantie ja tori, Klaukkalassa torin ympäristö ja Klaukkalantie sekä Rajamäellä Kiljavantie ja Keskusraitti.

Lisäksi Kirkonkylään suunnitellaan ja toteutetaan **kesäkatukokeilu**, jonka tavoitteena on lisätä keskustan viihtyisyyttä ja elinvoimaa. Mahdollinen kohde kesäkatukokeilulle olisi esim. Pratikankuja. Kesäkatukokeilun yhteydessä elävöitetään myös torin toimintaa. Kesäkatukokeilussa kadun läpiajo katkaistaan väliaikaisesti esimerkiksi kahden kuukauden ajaksi ja katualueelle tuodaan istumapaikkoja, kasvillisuutta, taidetta, toimintaa ja aktiviteetteja (kuten myyntikojuja, lasten leikkialueita, ulkopelejä, tapahtumia).

Kesäkatukokeilun onnistumisen edellytyksenä on, että sen suunnitteluun ja toteuttamiseen varataan riittävästi aikaa ja resursseja. Lisäksi tärkeää on ottaa suunnitteluun mukaan paikalliset toimijat, kuten alueen yrittäjät, yhdistykset ja asukkaat.

Toteutusaikataulu

Kevyet viihtyisyyttä parantavat toimenpiteet 2027 alkaen
Kesäkatukokeilu vuoden 2027 jälkeen

Vastuutaho

Tekninen keskus
Asemakaavoitus
Elinvoimapalvelut
Viestintä- ja markkinointipalvelut



5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

17 Penkkien ja roskiksien lisääminen taajamien kävelyreittien varsille

Toimenpiteen kuvaus

Lisätään systemaattisesti penkkejä ja roskiksia taajamien jalankulku- ja pyöräteiden sekä ulkoilureittien varsille. Tarve penkeille ja roskiksille on noussut esille mm. ohjelman laatimiseksi toteutetun asukaskyselyn yhteydessä. Kesien 2023 ja 2024 aikana penkkejä on toteutettu Kirkonkylän, Klaukkalan ja Rajamäen taajamiin esteettömyyskartoitetuille reiteille.

Esteettömyyssuosituksen mukaan esteettömyden perustason alueilla ja reiteillä penkkejä olisi suositeltavaa olla noin 250 metrin välein. Penkkejä suositellaan toteutettavan kahdella istuinkorkeudella (400 mm ja 500-550 mm) ja niissä tulisi olla selkä- ja käsinojat.

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa toimintaa

Vastuutaho

Tekninen keskus



5.4 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

18 Koulujen ympäristöjen liikenneturvallisuuden parantaminen

Toimenpiteen kuvaus

Uudenmaan ELY on selvittänyt maanteiden varsilla olevien koulujen lähiympäristöjen liikennejärjestelyjä ja laatinut niistä toimenpidekortit järjestelyjen turvallisuuden parantamiseksi. Käydään läpi samantyyppisellä tarkastelulla kunnan muut koulut. Tarkastelussa kartoitetaan Nurmijärven koulujen lähiympäristöjen jalankulun ja pyöräilyn reitit, risteysalueiden turvallisuus (ml. valaistus) ja koulujen saattoliikennejärjestelyt. Samalla kartoitetaan koulujen pyöräpysäköinnin riittävyys ja telineiden kunto.

Laaditaan toimenpidekortti koulujen lähiympäristöjen ja pihojen liikennejärjestelyistä ja toteutetaan toimenpiteet. Tavoitteena on vähentää saattoliikennettä, rauhoittaa autoliikennettä koulujen välittömässä läheisyydessä ja parantaa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja houkuttelevuutta koulumatkoilla.

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa työtä

Vastuutaho

Ympäristötoimiala

Sivistys- ja hyvinvointitoimiala

ELY-keskus



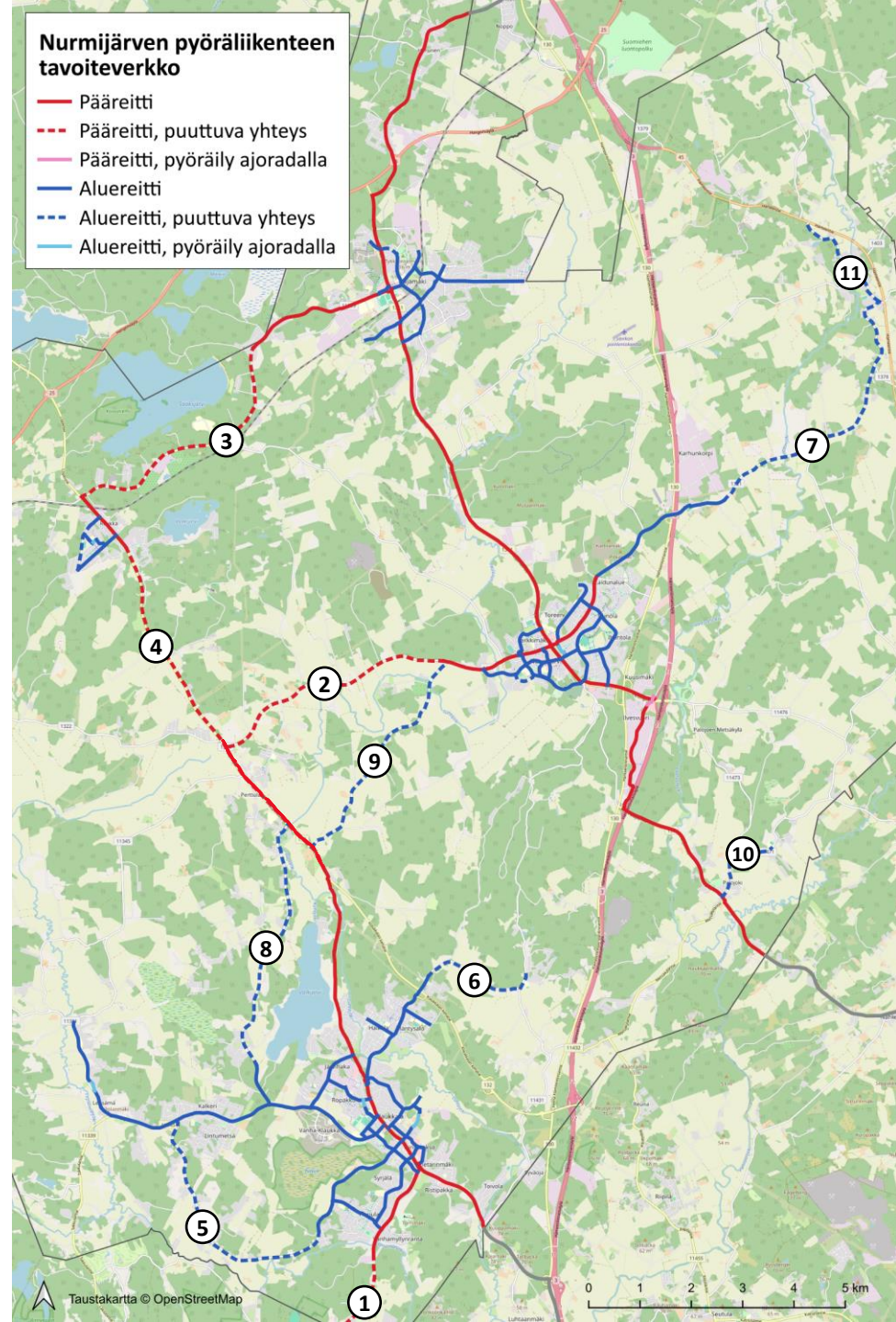
Pyöräliikenteen tavoiteverkon puuttuvien yhteyksien toteuttaminen

Maanteiden puuttuvat yhteydet

Sijainti ja toimenpide	Kiireellisyysluokitus	Kustannusarvio
1 Lahnuksentie (Klaukkala-Korpilampi), 1,7 km Suunnitelma jalankulku- ja pyörätiestä on olemassa, toteutumassa muutaman vuoden sisällä.	I	0,75 M€*
2 Perttulantie (Kirkonkylä-Perttula), 4,9 km Jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	I	4,16 M€
3 Kiljavantie (Röykkä-Kiljava), 5,2 km Jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	I	4,42 M€
4 Lopentie (Perttula-Röykkä), 4,2 km Jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	I	3,57 M€
5 Kuonomäentie (Klaukkala), 5,0 km Jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	II	4,25 M€
6 Kirkkotie-Nummelantie-Järventaustantie, 2,4 km Jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	II	2,04 M€
7 Raalantie (Kirkonkylä-Nukari), 6,0 km Jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	II	5,1 M€
8 Valkjärventie, 5,2 km Kylätien tai jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	III	4,42 M€
9 Hongisojantie (Perttula-Kirkonkylä), 4,8 km Kylätien tai jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	III	4,08 M€
10 Koulunkulmantie (Palojoki), 3,4 km Jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	III	2,89 M€
11 Nukarantie, 2,2 km Jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja toteuttaminen	III	1,87 M€

Kustannusarviossa on käytetty keskimääräistä kilometrihintaa 850 000 € / km uuden väylän toteuttamisessa. Kustannus on hankkeen arvioitu kokonaiskustannus, ja kustannusten jaosta ELY-keskuksen kanssa sovitaan hankkeen edetessä.

*tiesuunnitelmassa arvioitu kunnan kustannusosuus



Jalankulun ja pyöräliikenteen infratoimenpiteet

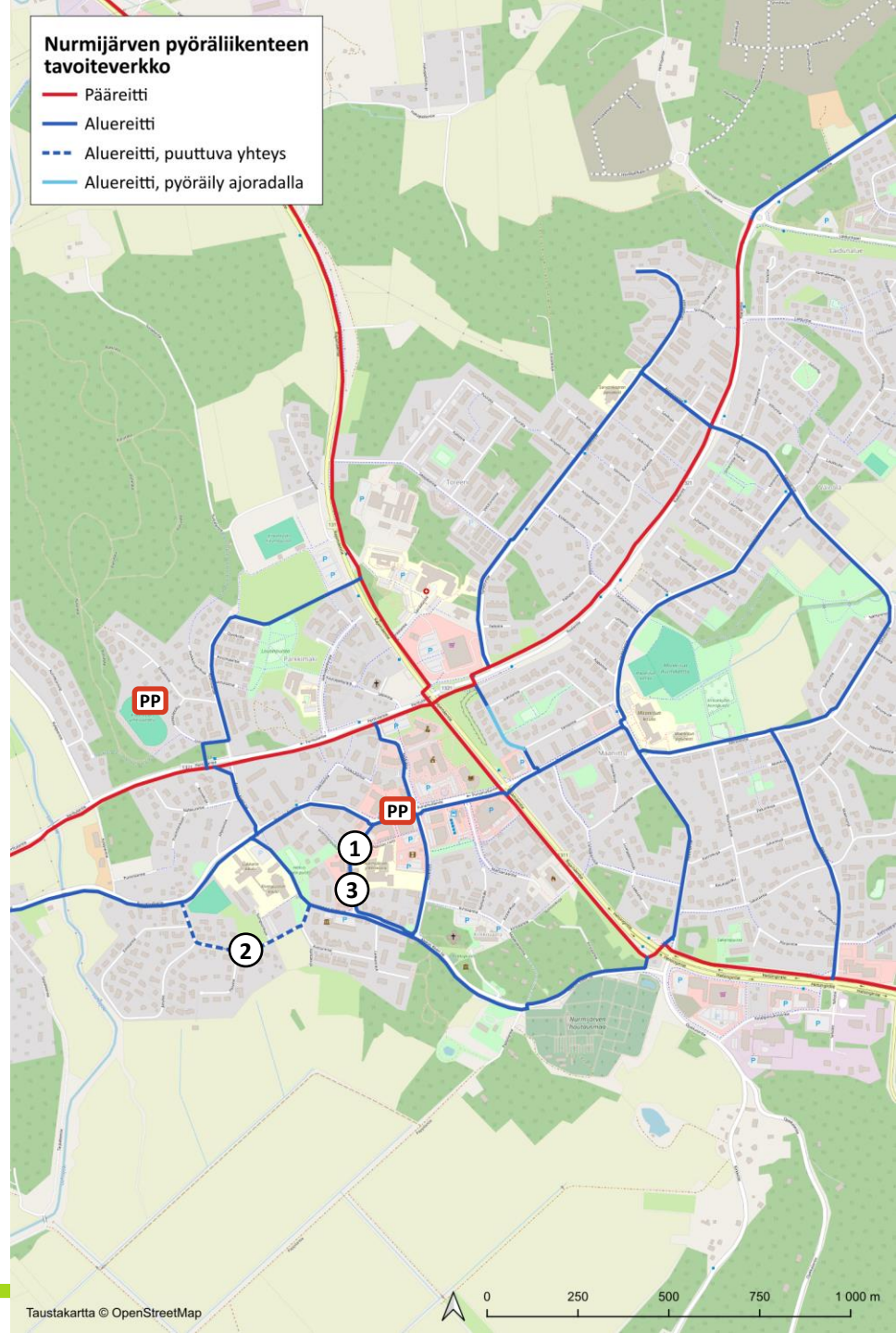
Kirkonkylä

Sijainti ja toimenpide	Kiireellisyysluokitus	Kustannusarvio
1 Kävely-ympäristön kehittäminen Kirkonkylän keskustassa ja kesäkatukokeilun suunnittelu ja toteuttaminen (esim. Pratikankujalle) kts. toimenpide 16 sivulla 37. Kesäkatukokeilun yhteydessä elävöitetään myös torin toimintaa.	I	Edellyttää tarkempaa suunnittelua
2 Sompiontien jalankulun turvallisuuden parantaminen suunnittelemalla ja toteuttamalla jalankulku- ja pyörätietä osalle katua sekä hidaste koulun kohdalle.	I	Edellyttää tarkempaa suunnittelua
3 Pratikankujan pyöräkadun suunnittelu ja toteuttaminen (270 m). Suunnitelmassa huomioitava risteysalueiden ratkaisut.	II	Edellyttää tarkempaa suunnittelua

PP Pyöräpysäköinnin parantaminen

Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Pääreitti
- Aluereitti
- - - Aluereitti, puuttuva yhteys
- Aluereitti, pyöräily ajoradalla



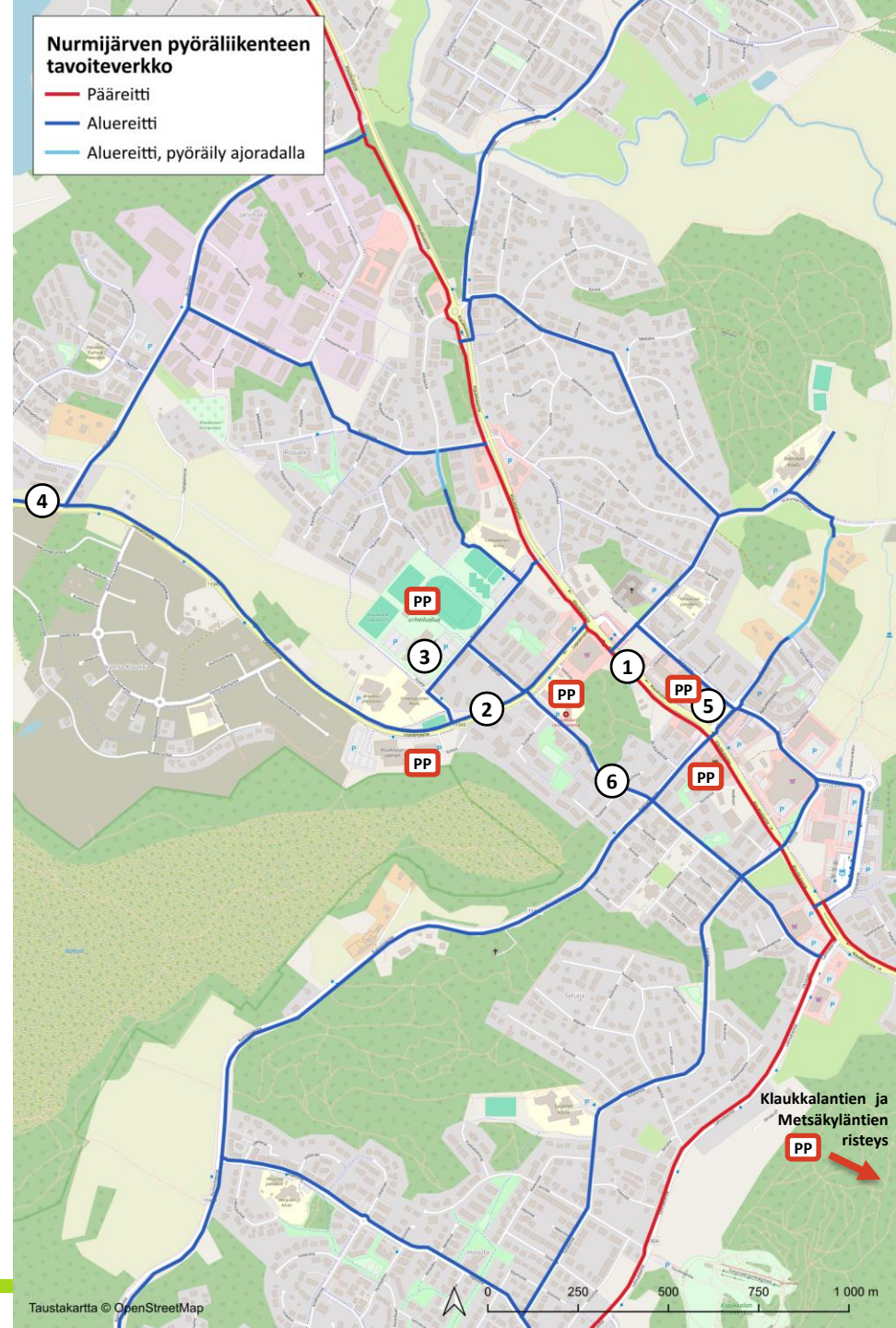
Jalankulun ja pyöräliikenteen infratoimenpiteet

Klaukkala (1/2)

Sijainti ja toimenpide	Kiireellisyysluokitus	Kustannusarvio
<p>1 Klaukkalantien jalankulun ja pyöräliikenteen viihtyisyyden ja turvallisuuden parantaminen Klaukkalantien kehittämissuunnitelman mukaisesti:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nopeusrajoituksen alentaminen keskustassa Mopoiilijan paikan tarkistaminen kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi (ml. liikennemerkkien päivitykset) Katupuiden ja muun katukasvillisuuden lisääminen Penkkien lisääminen Suojateiden parantaminen keskeisillä ylityspaikoilla (4 kpl) Liittymien uudelleenjäsentelyt Kolmio ja kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoitettava merkki kaikkiin liittymiin Vanhan bussiaseman alueen järjestelyt Pyöräliikenteen pääreiteillä kulkusuuntien erottelu katkoviivalla ja nuolimerkinnöin 	I	Edellyttää tarkempaa suunnittelua
<p>2 Nopeusrajoituksen alentaminen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Klaukkalantie välillä Pikkuviirintie–Kiikkaistenkuja 50 km/h→40 km/h Lepsämäntie välillä Klaukkalantie–Klaukkalan jäähalli 50 km/h→40 km/h <p>Merkitään nopeusrajoitukset myös ajorataan.</p>	I	
<p>3 Jalankulun ja pyöräliikenteen reittien turvallisuuden parantaminen koulujen ja urheilutoimintojen ympäristössä (Kuntotie–Kisatie–Kisakuja). Huomioidaan suunnittelussa Klaukkalan minipalveluverkkoselvityksen tulokset sekä Klaukkalantien kehittämissuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet. Tavoitteena autoliikenteen rauhoittaminen ja jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen erityisesti risteysalueilla.</p>	I	Edellyttää tarkempaa suunnittelua

Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Pääreitti
- Aluereitti
- Aluereitti, pyöräily ajoradalla



Klaukkalantien ja Metsäkyläntien risteys
PP

Jalankulun ja pyöräliikenteen infratoimenpiteet

Klaukkala (2/2)

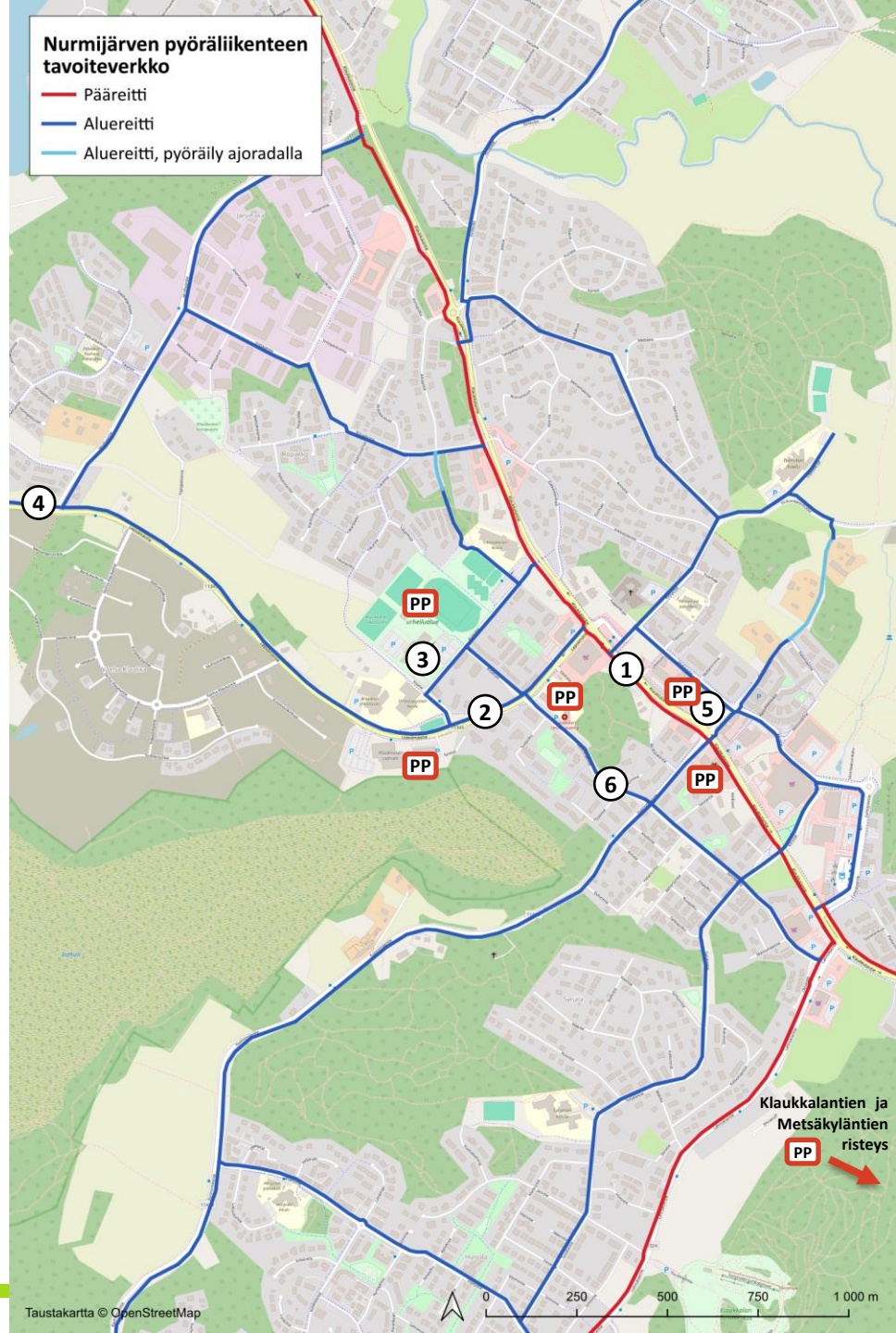
Sijainti ja toimenpide	Kiireellisyysluokitus	Kustannusarvio
4 Tarkastetaan Lepsämäntien jalankulku- ja pyörätien kunto välillä Järvihaantie-Selintie ja päällystetään väylää uudelleen tarvittavilta osin. Väylä on päällystetty kesällä 2023 välillä Klaukkalantie-Järvihaantie.	I	244 000 € (Lepsämäntien jkpp:n päällystys välillä Järvihaantie-Selintie)
5 Torin ympäristön viihtyisyyden parantaminen: <ul style="list-style-type: none"> Autoliikenteen läpiajon estäminen torin kautta Klaukkalantien ja Myllärintien välillä Kasvillisuuden lisääminen Istumapaikkojen lisääminen Toiminnallisuuden lisääminen, esim. lasten leikkivälineitä, valaistusta pimeään aikaan, tapahtumia 	I	Edellyttää tarkempaa suunnittelua
6 Liikenteen rauhoittaminen ja läpiajon hillitseminen Ioseppälällä ja Vaskomäentiellä. Mahdollisia toimenpiteitä ovat ajoratojen kaventaminen pyöräteitä leventämällä, liittymäalueiden uudelleenjärjestely ja muotoilu (suojateiden lyhentäminen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden odotusalueiden leventäminen). Mahdollista toteuttaa myös 2-1-tie, jossa huomioitava hidasteiden lisääminen ja risteysalueiden ratkaisut.	III	Edellyttää tarkempaa suunnittelua

PP Pyöräpysäköinnin parantaminen

Kustannusarviossa on käytetty keskimääräistä kilometrihintaa 40 000 € / km päällysteen uusimisessa.

Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Pääreitti
- Aluereitti
- Aluereitti, pyöräily ajoradalla



Jalankulun ja pyöräliikenteen infratoimenpiteet

Rajamäki

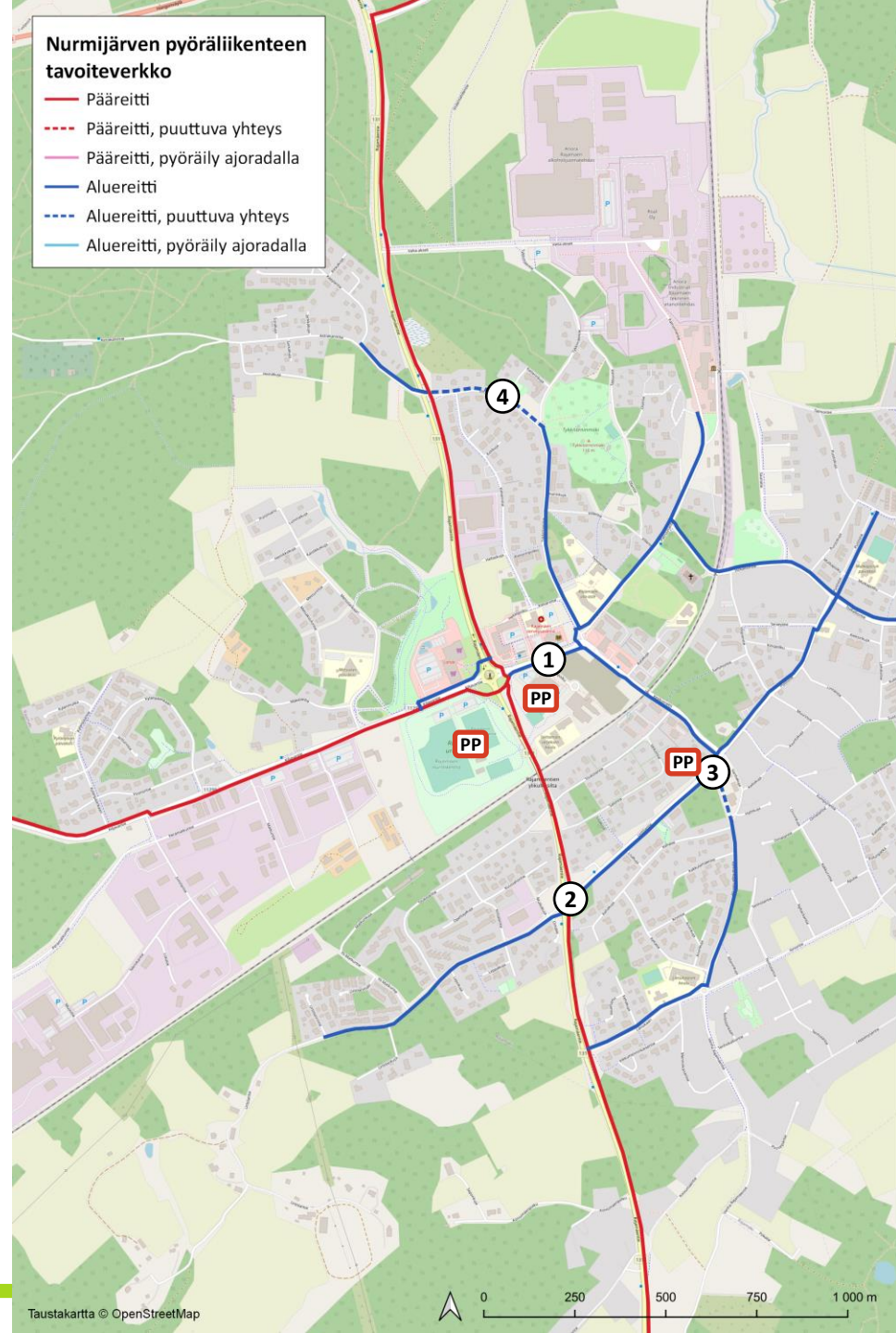
Sijainti ja toimenpide	Kiireellisyysluokitus	Kustannusarvio
1 Rajamäen keskustan kävely-ympäristön viihtyisyyden parantaminen (Kiljavantie-Keskusraitti): <ul style="list-style-type: none">Kiljavantien ylittävien suojaiteiden korottaminen/leveämpi korotettu ylitysalueKuntolanpolun ylittävän suojaiteen lyhentäminen ja liittymän uudelleenmuotoiluKatupuiden ja muun katukasvillisuuden lisääminenPenkkien lisääminen	II	Edellyttää tarkempaa suunnittelua
2 Urtilantie–Rajamäentie liittymän turvallisuuden parantaminen. Risteyksen parantamisesta on tehty esisuunnitelma Uudenmaan ELYssä vuonna 2022, jolloin vaihtoehtoina vertailtiin tasoylistystä ja alikulkua. Laaditaan kohteesta tarkempi suunnitelma, ja sisällytetään suunnitelmaan myös jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyjen parantaminen Urtilantiellä Mutkakujan ja Ojatien kohdalla.	II	Edellyttää tarkempaa suunnittelua
3 Jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyjen selkeyttäminen Vanhalla Rajamäentiellä rautakaupan kohdalla sekä Keskusraitin/Vanhakujan/Urtilantien risteysalueen turvallisuuden parantaminen (esim. risteysalueen korottaminen).	II	Edellyttää tarkempaa suunnittelua
4 Jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen Sörkäntielle (350 m)	II	298 000 €

PP Pyöräpysäköinnin parantaminen

Kustannusarviossa on käytetty keskimääräistä kilometrihintaa 850 000 €/ km uuden väylän toteuttamisessa.

Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Pääreitti
- - - Pääreitti, puuttuva yhteys
- Pääreitti, pyöräily ajoradalla
- Aluereitti
- - - Aluereitti, puuttuva yhteys
- Aluereitti, pyöräily ajoradalla



Jalankulun ja pyöräliikenteen infratoimenpiteet

Röykkiä

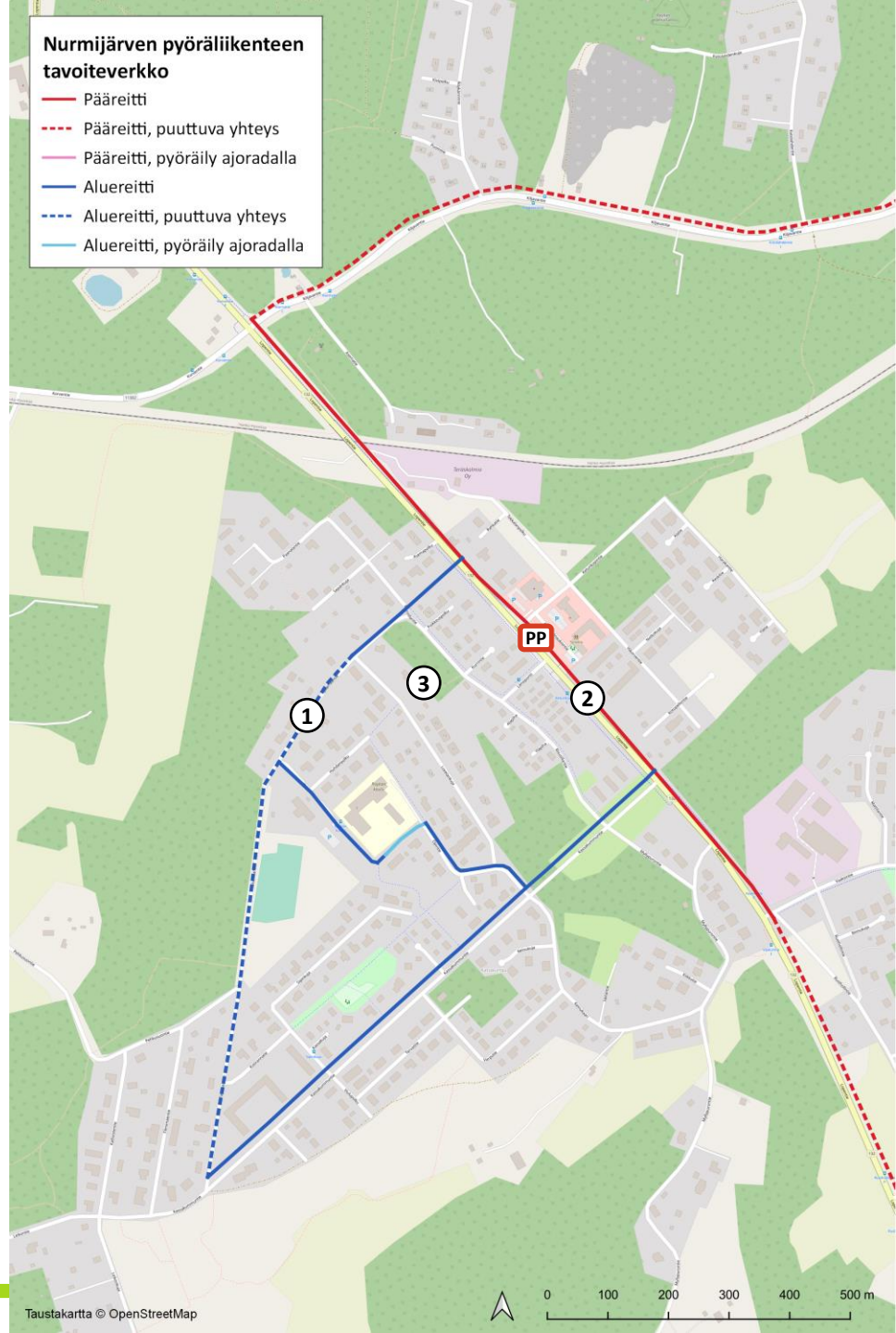
Sijainti ja toimenpide	Kiireellisyysluokitus	Kustannusarvio
1 Takamaantien puuttuvan jalankulku ja pyörätien toteuttaminen välillä Lovelankuja-Kassakummuntie (870 m)	I	740 000 €
2 Lopentien liikenteen rauhoittaminen ja suojateiden turvallisuuden parantaminen välillä Kassakummuntie-Länsiportti.	I	Edellyttää tarkempaa suunnittelua
3 Puistoraitin rakentaminen Lovelankujan ja Risusillantien välille ja suojatie Risusillantien yli jalankulun olosuhteiden parantamiseksi.	II	Edellyttää tarkempaa suunnittelua

PP Pyöräpysäköinnin parantaminen

Kustannusarviossa on käytetty keskimääräistä kilometrihintaa 850 000 €/ km uuden väylän toteuttamisessa.

Nurmijärven pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Pääreitti
- - - Pääreitti, puuttuva yhteys
- Pääreitti, pyöräily ajoradalla
- Aluereitti
- - - Aluereitti, puuttuva yhteys
- Aluereitti, pyöräily ajoradalla



5.5 Rahoitus ja resurssit

19 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ja suunnittelun resurssien lisääminen

Toimenpiteen kuvaus

Varataan kunnan vuotuisesta budjetista riittävät resurssit kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen. YK:n antama suositus on 20 % liikenneinvestointien budjetista, ECF:n suositus 15–25 e/asukas/vuosi. Nurmijärvellä ECF:n suositus tarkoittaisi vähintään 660 000 e/vuosi osoittamista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen.

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

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa työtä

Vastuutaho

Talous- ja strategiapalvelut
Tekninen keskus
Päätäjät

20 Avustusten hyödyntäminen kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisessä

Toimenpiteen kuvaus

Haetaan aktiivisesti valtiolta avustuksia kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen Nurmijärvellä.

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

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

Toteutusaikataulu

Jatkuvaa työtä

Vastuutaho

Tekninen keskus



6 Toimenpiteiden seuranta ja vaikutusten arviointi

OHJELMAN TOTEUTUMISEN JA VAIKUTTAVUUDEN SEURANTA

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

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

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

Kunnassa on jo tehty jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrien laskentaa Klaukkalantien katuosuuden uuden jalankulun- ja pyörätien toteuttamisen yhteydessä ja sen valmistumisen jälkeen.

Kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpideohjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seurannasta vastaa Nurmijärven kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä. Tuloksista raportoidaan vuosittain liikenneturvallisuustyöryhmän toimintakertomuksen yhteydessä. Lisäksi ohjelman edistymistä käydään läpi Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa vuosittain.

Nurmijärven kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma suositellaan päivitettäväksi noin viiden vuoden välein.

Toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioimiseksi Nurmijärvellä suositellaan seurattavan ainakin seuraavia asioita:

- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä, vuosittaiset liikennelaskennat
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen vuosittain investoitu euromäärä (€/asukas)
- Vuosittain toteutettujen/kunnostettujen jalankulku- ja pyöräteiden pituus (km)
- Asukkaiden tyytyväisyys kävelyn ja pyöräliikenteenolosuhteisiin (kyselytutkimukset)
- Vuosittain toteutetut kampanjat ja tempaukset sekä niiden näkyvyys (kävijämäärät, tiedotteiden lukijamäärät)

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





Nurmijärvi