



# **Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko**

30.8.2019

## Sisällysluettelo

1 Tiivistelmä .....	1
2 Johdanto .....	10
3 Kevyen liikenteen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, kehittämistä koskevat tärkeimmät valtakunnalliset, seudulliset ja kunnalliset päätökset ja selvitykset .....	11
3.1 Liikenne- ja viestintäministeriö: Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma.....	11
3.2 Helsingin Seudun liikenne: Seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely .....	11
3.3 Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma 2019 (MAL 2019-suunnitelma).....	12
3.4 Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma .....	13
3.5 Sipoon kunnanvaltuuston päätökset.....	14
4 Kävelyn ja pyöräilyn väylät ja niiden toteutus.....	14
4.1 Kävely ja pyöräily ovat kevyttä liikennettä.....	14
4.2 Kävelyn ja pyöräilyn väylät.....	15
4.3 Kävelyn ja pyöräilyn väylien suunnittelu asemakaava-alueen ulkopuolella.....	16
4.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn väylän toteuttaminen osana yleisen tien aluetta .....	16
4.3.2 Kävelyn ja pyöräilyn väylän toteuttaminen ulkoilureittinä.....	17
4.4 Miksi rakentaa kävelyn ja pyöräilyn väyliä? .....	18
5 Kävelyn ja pyöräilyn väylät Sipoossa v. 2019 .....	18
5.1 Asemakaava-alueilla olevat kävelyn ja pyöräilyn väylät ja yhteydet .....	19
5.2 Asemakaava-alueiden ulkopuolella olevat kävelyn ja pyöräilyn väylät .....	19
6 Kävelyn ja pyöräilyn verkoston hierarkia ja suunnitteluperiaatteet.....	19
6.1 Seudullinen verkkohierarkia.....	20
6.2 Sipoon verkkohierarkia.....	20
7 Toimiva kävelyn ja pyöräilyn pääverkko tukee Sipoon kasvua ja kehitystä .....	21
7.1 Sipoon väkiluku kasvaa ja kasvu sijoittuu kunnan keskuksiin.....	21
7.2 Merkitykselliset paikat saavutettaviksi kävellen ja pyöräillen .....	22
7.3 Liikenteen määrä Sipoon maanteillä.....	22
7.4 Kävelyn ja pyöräilyn virkistysarvolla on suuri, moninainen ja kasvava merkitys.....	24
8 Sipoon kävelyn ja pyöräilyn pääverkko .....	24
8.1 Pääverkon sijoittuminen (tarpeelliset yhteysvälit) .....	24
8.2 Mopojen liikkuminen kävelyn ja pyöräilyn pääverkolla tulisi sallia .....	25
8.3 Pääverkon laatutaso .....	25
9 Ehdotus kävelyn ja pyöräilyn pääverkon puuttuvien yhteysvälien toteuttamiseksi .....	26
9.1 Toteutettavien hankkeiden priorisointi .....	26
9.2 Päätetyt hankkeet .....	26
9.3 Toteutettavat hankkeet priorisoituina.....	27

9.4 Tietoja toteutettavista hankkeista.....	28
9.4.1 Söderkullantie .....	28
9.4.2 Uusi Porvoontie (Mt 170) välillä Hangelby - Box.....	30
9.4.3 Kalkkirannantie välillä Uusi Porvoontie (MT 170) - Salpar .....	30
9.4.4 Gumbontie .....	30
9.4.5 Paippistentie välillä Nikkilä – Etelä-Paippinen (Koulumäki).....	31
9.4.6 Paippistentie välillä Etelä-Paippinen (Koulumäki) – Pohjois-Paippinen (Rajakulmantie).....	31
9.4.7 Pornaistentie välillä Linnanpelto - Holstas.....	32
9.4.8 Uusi Porvoontie (MT 170) välillä Box- Porvoon raja.....	32
9.4.9 Rajakulmantie välillä Paippistentie - Järvenpää.....	32
9.4.10 Pornaistentie välillä Holstas – Pornaisten raja.....	33
9.4.11 Linsvedintie välillä Paippistentie – Pornaisten raja .....	33
9.4.12 Öllytie välillä Keravan raja – Jokivarrentie .....	34
9.4.13 Knutersintie (Vantaan raja) – Nikkilä (Broböle) .....	34
9.4.14 Länsitie välillä Jokivarrentie - Hindsby.....	34
9.4.15 Öllytie välillä Jokivarrentie – Vanha Kuninkaantie.....	35
9.4.16 Öllytie välillä Vanha Kuninkaantie – Porvoon raja .....	35
10 Liitteet .....	36

## 1 Tiivistelmä

Sipoon kunnan alueella on tällä hetkellä toteutettuina kävelyn ja pyöräilyn väyliä, jotka sijoittuvat keskuksiin (Nikkilä, Talma ja Söderkulla), keskusten välille ja muihin tarpeellisiin paikkoihin. Niistä ei kuitenkaan muodostu vielä yhtenäistä kunnan kävelyn ja pyöräilyn verkkoa, joka palvelisi liikkumisessa eri paikkojen välillä.

Tällä selvityksellä tarkastellaan Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien nykytilaa, esitetään kunnan kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko sekä suunnitelma tarvittavista uusista hankkeista verkon toteuttamiseksi. Uudet hankkeet esitetään tärkeysjärjestyksessä ja niiden toteuttamiskustannukset esitetään karkealla ja alustavalla tasolla kustannusten suurusluokkien hahmottamiseksi.

Verkko sijoittuu pääosin asemakaava-alueiden ulkopuolisille alueille sisältäen kuitenkin myös kunnan keskusten (suurimmat asemakaava-alueet) tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Verkko sisältää myös seudullisia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, joita on määritelty Helsingin Seudun Liikenteen MAL-selvityksissä.

Kaava-alueiden ulkopuolella ovat nykyiset kävelyn ja pyöräilyn väylät pääsääntöisesti sijoitettu yleisten teiden yhteyteen omana tien osana. Yleiset tiet ovat yleensä pääväyliä, joita joukkoliikenne käyttää ja joiden varrella on usein myös mm. koulu- ja asiointimatkoja tuottavaa asutusta. Tällöin kävelyn ja pyöräilyn väylä voi edistää myös joukkoliikenteen käyttöä parantamalla kulkuyhteyksiä pysäkeille. Tässä selvityksessä selvitetään myös tarvetta ja mahdollisuuksia sijoittaa kävelyn ja pyöräilyn uusia väyliä myös erilleen yleisten teiden alueista.

Kävelyn ja pyöräilyn väylien ohella kunnassa on myös ulkoilureittejä, joita ei tässä selvityksessä huomioida ja joita kehitetään tarvittaessa erillisellä selvityksellä.

### **Tietoisuuden lisääminen kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta**

Kevyen liikenteen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, suosiota on viime vuosina pyritty kasvattamaan niin maailmalla kuin myös Suomessa. Se on edellyttänyt tietoisuuden lisäämistä eri tekijöistä, joilla ihmiset valitsevat kävelyn tai pyöräilyn kulkumuodokseen.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamista kohden on kuljettu Suomessa valtakunnallisilla, seudullisilla ja kunnallisilla tavoitteilla ja toteutuksilla. Näille eri hallinnon tasojen tavoitteille on yhteistä se, että niissä painotetaan turvallista ja miellyttävää liikkumisympäristöä, motivointia ja rahoituksen uutta suuntaamista sekä tietysti kansanterveyden parantamista ja liikennepäästöjen vähentämistä. Saumaton, eri hallinnontasoilla tehty tavoitteiden konkretisointi ja toteuttaminen ovat avain kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen.

### **Kävely ja pyöräily ovat kevyttä liikennettä**

Kevyt liikenne koostuu erilaisista tien käyttäjistä, joiden kyvyt, tiedot ja taidot, tarpeet ja liikkumisvälineet vaihtelevat. Kevyt liikenne onkin suomalaisen liikenteen ”kattokäsite”, jolla yleensä tarkoitetaan kulkemista jalan, rullaluistimilla, erilaisilla potkulaudoilla ja polkupyörällä sekä toisinaan mopolla ja skootterilla ym.

Viime vuosina määrittelemättömän kevyen liikenteen suunnittelu on vähentynyt ja suunnittelussa on siirrytty eri kulkumuotojen ja niiden tarvitsemien yhteyksien suunnitteluun. Näin siksi, koska eri kulkumuodoilla on erilaisia tarpeita ja vaatimuksia yhteyksien sijaintiin ja laatuun nähden.

## Kävely

Kävelijöillä on moninaisia tarpeita ja erilaisia kykyjä liikkua liikenteessä. Lisäksi on muistettava, että kävely on erilaisen liikkumisen ohella myös oleskelua ja väylät ovat myös kohtaamis- ja leikkipaikkoja; Muun muassa lapset ja vanhukset ovat arvaamattomia liikkeissään ja toisaalta hitaita ja/tai nopeita liikkumisessaan tarviten helpon ja yksinkertaisen liikenneympäristön. Pyörätuolilla ja lastenvaunujen kanssa liikkuvat tarvitsevat loivat kaltevuudet ja kynnyksettömät reitit. Näkövammaisten liikenneympäristön on puolestaan oltava helposti hahmotettava.

Kävely on suosituinta seuraavilla matkoilla, joissa ei ole mukana liityntämatkoja (Liikennevirasto: Jalankulku- ja pyöräväylien suunnittelu / 2014):

- ostos- ja asiointimatkat (32% kävelymatkoista)
- työ- ja opiskelumatkat (16% kävelymatkoista)
- vierailumatkat (9% kävelymatkoista)
- muut vapaa-ajan matkat (44% kävelymatkoista)

Kävelymatkoista valtaosa (noin 60%) on alle kilometrin mittaisia, keskimääräisen pituuden ollessa noin 1,6 km (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010-2011).

## Pyöräily

Pyöräilijä on polkupyörän kuljettaja. Vaikka pyöräilijät ovat erilaisia ikänsä, taitojensa, matkan tarkoituksensa ja pyöräilynopeutensa suhteen, ovat tarpeet pyöräilyinfrastruktuurille kaikilla kuitenkin pääasiassa samat. Tällöin on tärkeää mm. reittien verkollinen jatkuvuus, pysähdysten ja korkeuserojen minimointi, väylän pinnan tasaisuus ja turvallisuus. Lisäksi vilkkailla alueilla kävelyn ja pyöräilyn erottelu omille väylille sekä pyöräpysäköintijärjestelyistä huolehtimien on tarpeellista.

Eniten pyörällä kuljetaan seuraavilla matkoilla (Liikennevirasto: Jalankulku- ja pyöräväylien suunnittelu / 2014):

- ostos- ja asiointimatkat (26% pyöräilymatkoista)
- työhön ja opiskeluun liittyvät matkat (36% pyöräilymatkoista)
- vierailumatkat (13% pyöräilymatkoista)
- muut vapaa-ajan matkat (25% pyöräilymatkoista)

Pyöräilymatkoja tehdään eniten alle 5 km pituisilla matkoilla, matkojen keskipituuden ollessa noin 3,1 km (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010-2011).

## Kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat valtion ja kuntien omistuksessa

Valtio omistaa pääsääntöisesti yleisten teiden (maanteiden) yhteyteen rakennetut kävelyn ja pyöräilyn väylät. Koska yleiset tiet ovat yleensä asemakaava-alueiden ulkopuolella, sijoittuvat valtion omistuksessa olevat kävelyn ja pyöräilyn väylät myös asemakaava-alueiden ulkopuolelle yhdistäen keskuksia yhden kunnan sisällä tai eri kunnissa.

Kuntien omistamat kävelyn ja pyöräilyn väylät sijoittuvat lähinnä asemakaava-alueille, koska kunnilla on vastuu asemakaava-alueiden infrastruktuurin toteuttamisesta. Kävelijät ja pyöräilijät käyttävät asemakaava-alueilla moneen eri tarkoitukseen varattuja alueita, mistä johtuen kävelyn ja pyöräilyn väylät ja yhteydet ovat monenlaisia.

Valtio ja kunta vastaavat omien kävelyn ja pyöräilyn väyliensä suunnittelusta ja toteuttamisesta sekä tekevät hankkeissa yhteistyötä tarpeellisessa määrin. Kummallakin on omat kävelyn ja pyöräilyn suunnittelu- ja toteutusperiaatteensa, joiden pohjalta hankkeiden toteutumista ohjataan. Valtion osalta tämä tarkoittaa sitä, että kävelyn ja pyöräilyn väylien suunnittelu ja toteutus tehdään ympäri maata samalla standardilla esim. väylän sijoittumisen ja leveyden suhteen. Kunnissa väylien suunnittelu- ja toteutus voi olla omanlaistaan, joskin yleiset hyvän suunnittelun ja toteutuksen sekä turvallisuuden näkökohdat ovat päteviä kaikkialla.

### **Kävelyn ja pyöräilyn väylien suunnittelussa ja toteutuksessa kunnalla on vaihtoehtoja**

Kävelyn ja pyöräilyn väylien suunnittelu ja toteutus asemakaava-alueiden ulkopuolella noudattaa maantielain ja –asetuksen, ulkoilulain ja –asetuksen, maankäyttö- ja rakennuslain sekä muiden maankäytön suunnittelua ja toteutusta ohjaavien lakien ja asetusten säännöksiä. Lisäksi suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan toimijoiden omia suunnittelu- ja toteutusperiaatteita.

Minkälaista menettelyä kunta jonkin kävelyn ja pyöräilyn väylän suunnittelussa ja toteutuksessa haluaa käyttää, riippuu kunnan hankkeelle asettamista tavoitteista. Maantielain mukainen hankkeiden toteutus on ELY-keskuksen tavoitteiden ja ajoituksen mukaista, joskin ELY-keskus luonnollisesti huomioi kunnan näkemyksiä. Ulkoilulain sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukainen hankkeiden toteutus vastaa kunnan omia tavoitteita niin toteutuksen kuin myös ajoituksen suhteen.

#### **Uusi väylä osana yleisen tien aluetta**

Uuden väylähankkeen toteutuksen läpivienti maantielain mukaisena prosessina on työläs ja aikaa vievä aivan kuten kaavoituskin. Prosessi kestää vuosia siinäkin tilanteessa, että hanke on voimassa olevien kaavojen mukainen, siinä on valmis esiselvitys ja päätöksistä ei valiteta.

Kunnan kannalta maantielain mukainen kävelyn ja pyöräilyn väylien toteuttaminen kunnan alueella on toivottavaa mutta hidasta. Lisäksi kun valtion hanke kuntaan sijoittuu, kunnalla on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa hankkeen sijoittumiseen sekä suunnittelun ja toteutuksen yksityiskohtiin sekä hankkeen aikatauluun ELY-keskuksen hallinnoidessa ja vastatessa valtion hankkeista.

#### **Uusi väylä ulkoilureittinä**

Ulkoilureitti-tyyppinen kävelyn ja pyöräilyn yhteys on toteutettavissa ulkoilureittitoimituksessa perustuen ulkoilureittisuunnitelmaan, kaavapäätökseen tai asianosaisten sopimukseen. Kaikkien tapojen perusteella toimituksessa kirjataan kunnalle pysyvä oikeus sijoittaa ja käyttää ulkoilureittiä tietyillä kiinteistöillä. Ulkoilureitti merkitään kiinteistörekisteriin ja se on kiinteistöä rasittava pysyvä kulkuoikeus. Siitä maksetaan maanomistajalle kertakorvaus ja lopputuloksena on turvattu reitin olemassaolo myös kiinteistön omistajan vaihtuessa.

Uuden hankkeen toteutuksen läpivienti ulkoilureittinä on myös työläs ja aikaa ottava prosessi kestäen jopa vuosia siinäkin tilanteessa, että päätöksistä ei valiteta. Eniten aikaa kuluu yleensä suunnitelmien (kaavoitus ja ulkoilureittisuunnitelma) ja sopimusten tekemiseen.

Kunnan kävelyn ja pyöräilyn väylien toteuttaminen kunnan alueella ulkoilureittinä on usein aikaa ottavaa, mutta prosessina se on kunnan vastuulla. Tällöin kunta voi omilla toimenpiteillään vaikuttaa siihen, miten ja

milloin suunnittelua tehdään ja milloin hanke toteutetaan kunnan myös maksaessa hankkeen toteutuksen kustannukset.

### **Miksi rakentaa kävelyn ja pyöräilyn väyliä?**

Kävelyllä ja pyöräilyllä sekä sen väyläverkostolla on monia hyötyjä ihmisten arjen sujuvuuteen, terveyteen ja turvallisuuteen sekä mielihyvään. Haittoja näillä kulkumuodoilla ei ole, ellei joku laske niiden haitaksi kulkumuotojen hitaahkoa etenemistä.

Kävelyn ja pyöräilyn sekä sen väyläverkoston kehittämisen hyötyjä on valitettavasti mahdotonta esittää yksiselitteisinä taloudellisina lukuina. Kehittäminen on kuitenkin julkiselle vallalle mahdollisuus tehdä investointeja, joiden tuotto yhteiskunnan kannalta ollee huomattavasti suurempi kuin on ymmärretty.

### **Sipoossa on noin 39 km kävelyn ja pyöräilyn pääväyliä**

Sipoossa on tällä hetkellä kävelyn ja pyöräilyn väyliä kaava-alueilla ja kaava-alueiden ulkopuolella.

Asemakaava-alueiden kävelyn ja pyöräilyn väylät ja yhteydet ovat laadultaan monenlaisia ja sijoittuvat liikenne- ja katualueiden ohella muillekin kaavassa osoitetuille alueille sekä ulkoilu- ja virkistysreiteille. Tärkeimmät kaava-alueiden väylät yhdistyvät kaava-alueiden ulkopuolisiin yhteyksiin.

Asemakaava-alueiden ulkopuoliset kävelyn ja pyöräilyn väylät sijoittuvat yleisten teiden yhteyteen ollen osa yleisen tien aluetta. Ne ovat osa Sipoon keskuksien sekä keskuksien ja kylien välisiä yhteyksiä sekä yhteyksiä naapurikuntiin. Yhteydet eivät vielä ole kaikin osin jatkuvia, koska yhteydet ovat paikoin toteutuneet vain osittain. Väyliä nykyinen kokonaispituus on noin 39 km. Väylät ovat valtion toteuttamia ja pääosin ELY:n ylläpidettäviä.

### **Kävelyn ja pyöräilyn verkoston hierarkia**

Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien suunnittelussa ja toteuttamisessa on viime vuosina pyritty mahdollisimman suureen tasalaatuisuuteen, tiettyyn standardiin tiettytyyppisillä yhteyksillä. Tämä on tarkoittanut sitä, että esimerkiksi laukukäytävät ja seutuyhteydet toteutetaan kaikissa kunnissa samoilla periaatteilla. Tällöin ne näyttävät käyttäjille jatkuvana ja tasaisen laadukkaana palveluna. Tästä johtuen myös kuntien tulee omissa hankkeissaan pyrkiä nivomaan omat hankkeensa osaksi seudullista kokonaisverkkoa ja sen laatustandardia.

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn strategian mukaan kunnan pyöräilyn tavoiteverkko jakaantuu pääverkkoon, alueverkkoon ja paikallisverkkoon. Jaottelu on hyvä ja se sopii yhteen myös seudullisten toimijoiden jaottelun kanssa.

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn verkkohierarkia ja verkon eri osat ovat kuvattavissa seuraavasti:

- **Sipoon kunnan pääverkko** muodostuu seutuyhteyksistä, joita täydennetään tarpeellisin osin riittävän kattavan verkoston aikaansaamiseksi.

Pääverkon yhteydet ovat mahdollisimman suoria ja jatkuvia sekä helposti ymmärrettäviä ja turvallisia. Yhteyksillä painottuu pyöräily, joskin kävelyä on jossakin määrin osalla yhteyksien matkaa esim. osana koulu- ja työmatkoja.

Pääverkon yhteydet yhdistävät Sipoon ja naapurikuntien keskuksia toisiinsa, välittävät kulkumahdollisuuden alueellisiin ja paikallisiin väyläverkkoihin sekä haja-asutusalueille ja Sipoon merkityksellisiin paikkoihin.

- **Sipoon kunnan alueverkko** muodostuu keskusten (asemakaava-alueiden) sisäisistä yhteyksistä. Tätä verkon osaa voidaan tarvittaessa selvittää myöhemmin erikseen.

Alueverkon yhteydet ovat myös mahdollisimman suorina, jatkuvia ja turvallisia sekä mielenkiintoisia. Yhteyksillä painottuvat pyöräily ja kävely koulu- ja asiointimatkoilla tai osana työmatkaa.

Yhteydet yhdistävät kunkin keskuksen palveluita ja asutusta toisiinsa sekä alueverkon osaksi pääverkkoa.

- **Sipoon kunnan paikallisverkko** muodostuu asuinalueiden sisäisistä yhteyksistä. Tätä verkon osaa voidaan tarvittaessa selvittää myöhemmin erikseen.

Paikallisverkon yhteydet ovat myös mahdollisimman suorina, jatkuvia ja turvallisia sekä mielenkiintoisia. Yhteyksillä painottuvat kävely ja pyöräily koulu- ja asiointimatkoilla tai osana työmatkaa.

Yhteydet yhdistävät asuinalueiden palveluita ja asutusta toisiinsa sekä paikallisverkon osaksi alueverkkoa.

### **Toimiva kävelyn ja pyöräilyn pääverkko tukee kunnan kasvua ja kehitystä**

Sipoon kunnan alueelle sijoittuva kävelyn ja pyöräilyn kattava ja jatkuva tulevaisuuden pääverkko perustuu nykyisiin oleviin väyliin ja niitä yhdistäviin uusiin väylien osiin. Verkon parantamisen ja laajentamisen halutaan tukevan Sipoon kasvua, kunnan elinkeinoelämää ja matkailua, sekä käyttäjien turvallisuuden ja virkistysarvon lisääntymistä.

Ihmiset liikkuvat arjessaan omassa kunnassa ja usein myös kotikuntansa ulkopuolella. Liikkumisen tarkoituksena on yleensä koulu-, työ- ja asiointimatkat sekä vapaa-ajanvietto. Yhä useammin ihmiset haluavat liikkua jalan tai pyörällä, jonka kävelyn ja pyöräilyn kattava verkko mahdollistaa.

#### **Merkitykselliset paikat Sipoossa**

Sipoon kunnan merkitykselliset paikkoja ovat luonnollisesti kunnan keskukset Nikkilä, Talma ja Söderkulla sekä kunnassa sijaitsevien kunnallisten ja yksityisten palveluiden sekä matkailukohteiden sijainnit. Kaava-alueiden ulkopuolelle merkityksellisistä paikoista sijoittuvat julkisista palveluista lähinnä kyläkoulut ja uimarannat sekä yksityisistä palveluista paljon maata tarvitsevat palvelut kuten golf-kentät, hevostilat ja kauppapuutarhat. Luettelo Sipoon merkityksellisistä paikoista on liitteenä 3. Liitteen luettelo ei ole täydellinen ja kattava. Se antaa kuitenkin yleiskuvaa merkityksellisten paikkojen sijoittumisesta kunnan alueelle ja siten osaltaan näkemystä kävelyn ja pyöräilyn verkoston sijoittumisen tarpeellisuudesta.

Sipoon merkitykselliset paikat sijoittuvat eri puolille kunnan aluetta pääpainon ollessa kuitenkin Nikkilä-Talma-vyöhykkeellä ja Söderkulla-Östersundom-vyöhykkeellä sekä niihin liittyvillä alueilla.

#### **Merkitykselliset paikat Sipoon ulkopuolella**

Sipoolaisille merkityksellisiä paikkoja, jotka tulisi saavuttaa kevyellä liikenteellä, on naapurikunnissa. Vastaavasti naapurikuntien asukkailla on tarve vastaaviin yhteyksiin Sipoon merkityksellisille paikoille.

### **Liikenteen määrä Sipoon maanteillä kasvaa**

Sipoon ja koko seudun asukasluvun kasvun myötä myös kunnan alueella olevilla maanteillä kulkevan liikenteen määrä on noussut ja nousee edelleen. Ajoneuvoliikenteen määrää selvittää vuosittain väylävirasto. Kävelyn ja pyöräilyn määrää maanteillä selvitetään vain satunnaisesti ja tarpeen mukaan.



Todennäköistä kuitenkin on, että kävelyn ja pyöräilyn määrä maanteilla, joilla ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää, on vähäistä. Tätä selvitystä varten ei ole käytettävissä tietoja kävelyn ja pyöräilyn määristä Sipoon alueella sijaitsevilla maanteilla.

Suurimmat liikennemäärät Sipoon maanteilla ovat Lahdentiellä, noin 8 000 ajoneuvoa/vrk, Jokivarrentiellä, noin 7 000 ajoneuvoa/vrk ja Uudella Porvoontiellä kohdasta riippuen noin 6 100 – 1 900 ajoneuvoa/vrk.

Kävelyn ja pyöräilyn väyliä on edellä mainittujen ja vilkkaasti liikennöityjen maanteiden yhteyteen toteutettu vain osalla ja niilläkin usein vain joillekin osuuksille.

### **Kävelyn ja pyöräilyn virkistysarvolla on suuri, moninainen ja kasvava merkitys**

Kävelylenkkeily ja pyöräily ovat ylivoimaisesti suosituimmat suomalaisten liikuntaharrastukset ja kävelyteitä käyttää 88 %, pyöräilyteitä 76 % ja lenkkeilyteitä 70 % väestöstä. Väylät ovat kaikissa väestöryhmissä suosituin liikuntapaikka niiden helppokäyttöisyyden ja maksuttomuuden ansiosta. Väylien olosuhteita ja ympäristöjä pidetäänkin toistuvasti erilaisissa asukastutkimuksissa, myös Sipoossa, hyvin keskeisesti elämänlaatuun vaikuttavina tekijöinä. Kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat suomalaisille tärkeitä ja ne ovat pinta-alaltaan suurin ja käytetyin liikuntapaikka.

Vaikka kävelyn ja pyöräilyn verkon suunnittelun tavoitteena on reittien suoruus, pysähdysten ja risteämisten minimointi sekä reittien helppo ymmärrettävyys, tulee reittien sijoittamisessa painottaa myös luonto- ja virkistysarvoja. Reitit tulee mahdollisuuksien mukaan sijoittaa viihtyisiin liikkumisympäristöihin kuten rannoille, metsiin ja muihin luonnonmaisemiin.

Kävelyn ja pyöräilyn verkon sijoituksessa luontoon ja lähelle sitä, kasvattaa se kävelyn ja pyöräilyn virkistysarvoa. Luonto on aina tuottanut ihmisille terveyttä. Aiemmin luonto ja luonnossa liikkuminen tarkoittivat toimeentuloa ja selviytymistä. Nykyisin luonto on monille osa vapaa-aikaa ja elämänlaatua.

Luonnon on todettu vaikuttavan myönteisesti ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin ainakin kolmella tavalla: Fyysinen aktiivisuus lisääntyy luonnossa, luonto elvyttää ja auttaa palautumaan stressistä ja luonnossa liikkuminen edistää sosiaalista hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä.

### **Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko**

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko, joka on esitetty liitteessä 4, on muodostettu seuraavilla periaatteilla ja tarkoituksenmukaisuusharkinnalla:

- Nykyiset kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat lähtökohta ja osa pääverkkoa
- Pääverkko yhdistää Sipoon keskuksia keskenään
- Pääverkko yhdistää Sipoon keskuksia merkityksellisiin sipoolaisiin paikkoihin
- Pääverkko yhdistää Sipoon keskuksia naapurikuntien keskuksiin ja merkityksellisiin paikkoihin.
- Pääverkko tukee kunnan kasvua sekä kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta.

Pääverkko muodostuu siis jo toteutetuista kävelyn ja pyöräilyn väylistä ja uusista, tarvittavista verkon yhteyksistä, joita ovat:

- Söderkullantie

- Uusi Porvoontie (Mt 170) välillä Hangelby – Porvoon raja
- Gumbontie
- Kalkkirannantie välillä Uusi Porvoontie (Mt 170) - Salpar
- Knutersintie ja Martiksentie (Sipoonkorven yhteys)
- Länsitie (Sipoonkorven yhteys)
- Öljytie (Mt 148) välillä Keravan raja – Porvoon raja
- Paippistentie välillä Nikkilä – Pohjois - Paippinen
- Pornaistentie (Mt 1494) välillä Linnanpelto – Pornaisten raja
- Rajakulmantie ja Linsvedintie (Mt 146) välillä Pornaisten raja – Järvenpään raja

### **Mopojen liikkumien kävelyn ja pyöräilyn pääverkolla tulisi sallia**

Kävelyn ja pyöräilyn pääverkko, joka sijaitsee pääsääntöisesti keskustojen ulkopuolella, on nyt suunniteltu lähinnä kävelyä ja pyöräilyä ajatellen. Mopot ovat sallittuja vain osalla olemassa olevista väylistä.

Sipoossa keskustojen ulkopuoliset yhteysvälit ovat usein pitkiä mistä johtuen tulisi harkita myös mopojen liikkumista kaikilla kävelyn ja pyöräilyn väylillä, jotka ovat kaava-alueiden ulkopuolella. Näin parannettaisiin huomattavasti mopoilijoiden turvallisuutta vaarantamatta kuitenkaan liiaksi pyöräilijöiden ja kävelijöiden turvallisuutta.

### **Kävelyn ja pyöräilyn pääverkon laatutaso**

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko muodostuu siis jo olemassa olevista väylistä ja uusista yhteysväleistä. Uudet yhteysvälit jatkavat ja yhdistävät nyt olevat väylät suuremmaksi kokonaisuudeksi.

Kun toteutettava yhteysväli on jatkoa olemassa olevalle väylälle, on tarkoituksenmukaista käyttää myös verkon uudella osalla pääosin samaa laatutasoa kuin verkon olemassa olevalla osalla. Esimerkiksi Uuden Porvoontien varteen toteutettavat uudet väyläosuudet on tarkoituksenmukaista toteuttaa olemassa olevien väyläosien laatutasolla.

Kun toteutettava yhteysväli on koko pituudeltaan uusi, on olemassa olevien saman tyyppisten väylien taso minimitaso, jota voidaan nostaa tavoitteena turvallisuuden ja käyttäjämukavuuden parantaminen varsinkin eniten käytetyillä yhteyksillä.

### **Kävelyn ja pyöräilyn pääverkon puuttuvien yhteysvälien toteuttaminen**

Kävelyn ja pyöräilyn pääverkon toteuttaminen tapahtuu vaiheittain olemassa olevien taloudellisten resurssien ja maankäytön kehittymisen puitteissa. Siksi kunnan on tärkeää priorisoida puuttuvat yhteysvälit (hankkeet) ja myös arvioida niiden toteutuksen kustannuksia.

### **Toteutettavien hankkeiden priorisointi**

Tulevaisuuden verkko toteutuu vaiheittain. Ensin toteutetaan sellaiset hankkeet, joilla tuetaan parhaiten sipoolaisten arkea ja hyvinvointia, mahdollistetaan kunnan kasvua sekä lisätään turvallisuutta ja virkistysarvoa.

Hankkeiden priorisointi koreihin ja korien sisällä on tässä työssä tehty seuraavilla periaatteilla sekä käyttäen myös tarkoituksenmukaisuusharkintaa:

- Päätetyt pääverkon hankkeet:** Päätetyistä hankkeista on olemassa kunnan, valtion tai HSL:n päätöksiä.
- Tärkeimmät pääverkon hankkeet:** Tärkeimmät hankkeet parantavat sipoolaisten kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä Sipoossa sekä lisäävät turvallisuutta ja luovat virkistysarvoa.
- Kiireelliset pääverkon hankkeet:** Kiireelliset hankkeet parantavat sipoolaisten ja muiden kuntien asukkaiden kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä Sipoon ja sen naapurikuntien välillä sekä lisäävät turvallisuutta ja luovat virkistysarvoa.
- Muut pääverkon hankkeet:** Muut hankkeet parantavat kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä sekä lisäävät turvallisuutta ja luovat virkistysarvoa.

#### **Toteutettavat hankkeet tärkeysjärjestyksessä**

Edellä esitetyn hankkeiden priorisoinnin perusteella muodostui Sipoon kaava-alueiden ulkopuolelle sijoittuvan kävelyn ja pyöräilyn pääverkon puuttuvien yhteysvälien toteuttamisen tärkeysjärjestys "koreittain" ja niiden sisällä seuraavaksi:

- Päätetyt pääverkon hankkeet:** Söderkullantie / useampi linjausvaihtoehto  
Uusi Porvoontie (Mt 170) välillä Hangelby – Box
- Tärkeimmät pääverkon hankkeet:** Kalkkirannantie välillä Uusi Porvoontie(Mt 170) – Salpar  
Gumbontie ja Hitån yhteys  
Paippistentie välillä Nikkilä – Etelä-Paippinen (Koulumäki)  
Paippistentie välillä Etelä-Paippinen – Pohjois-Paippinen  
Pornaistentie välillä Linnanpelto - Holstas
- Kiireelliset pääverkon hankkeet:** Uusi Porvoontie (Mt 170) välillä Box – Porvoon raja  
Rajakulmantie välillä J:pää – Pohjois-Paippinen  
Pornaistentie välillä Holstas - Pornaisten raja  
Rajakulmantie välillä Pohjois-Paippinen – Pornaisten raja
- Muut pääverkon hankkeet:** Öllytie välillä Keravan raja - Jokivarrentie  
Knutersintie välillä Vantaan raja – Nikkilä / Broböle

Länsitie välillä Jokivarrentie – Hindsbyn kylä

Öljytie välillä Jokivarrentie – Vanha Kuninkaantie

Öljytie välillä Vanha Kuninkaantie – Porvoon raja

## 2 Johdanto

Sipoon kunta on alueellisesti laaja. Kunnassa on kolme (3) kasvavaa keskusta (Nikkilä, Talma ja Söderkulla), eläviä kyliä sekä monia yrityksiä ja paljon mielenkiitaisia kohteita. Näiden välisiä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä sekä yhteyksiä kunnan ulkopuolelle on tärkeää ja tarkoituksenmukaista kehittää.

Kevyt liikenne on suomalaisen liikenteen "kattokäsite", jolla yleensä tarkoitetaan kulkemista jalan, rullaluistimilla, potkulaudalla ja polkupyörällä sekä toisinaan mopolla ja skootterilla ym. Viime vuosina määrittelemättömän kevyen liikenteen suunnittelu on vähentynyt ja suunnittelussa on siirrytty eri kulkumuotojen ja niiden tarvitsemien yhteyksien suunnitteluun. Näin siksi, koska eri kulkumuodoilla on erilaisia tarpeita ja vaatimuksia yhteyksien sijaintiin ja laatutasoon nähden.

Sipoon kunnassa on kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, jossa kunta omalla toiminnallaan haluaa lisätä pyöräilyn ja kävelyn osuutta kulkumuotoina kunnassa merkittävästi v. 2025 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi on ohjelmaan kirjattu erilaisia toimenpiteitä, kuten hierarkkisen pyöräilyn tavoiteverkon laatiminen.

Sipoon kunnan alueella on tällä hetkellä toteutettuina kävelyn ja pyöräilyn väyliä, jotka sijoittuvat keskuksiin (Nikkilä, Talma ja Söderkulla), keskusten välille ja muihin tarpeellisiin paikkoihin. Niistä ei kuitenkaan muodostu vielä yhtenäistä kunnan kävelyn ja pyöräilyn verkkoa, joka palvelisi liikkumisessa eri paikkojen (solmupisteiden) välillä.

Solmupisteitä ovat kunnassa sijaitsevat kohteet, niin paikat kuin paikkoihin sitoutuvat toiminnat, joita tulisi saavuttaa kävellen ja pyöräillen; Tällaisia paikkoja ovat Sipoossa ainakin kunnan taajamat, kyläkeskukset, koulut ja vapaa-ajankohteet sekä yritysalueet (Bastukärr, Box jne). Kunnanvaltuusto on jo päättänyt, että kunnan tällä hetkellä tärkein uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys on Nikkilän ja Söderkullan välinen yhteys.

Tällä selvityksellä tarkastellaan Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien nykytilaa, esitetään kunnan kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko sekä suunnitelma tarvittavista uusista hankkeista verkon toteuttamiseksi. Uudet hankkeet esitetään tärkeysjärjestyksessä ja niiden toteuttamiskustannukset esitetään karkealla ja alustavalla tasolla kustannusten suurusluokkien hahmottamiseksi.

Esitettävä verkko sijoittuu pääosin asemakaava-alueiden ulkopuolisille alueille sisältäen kuitenkin myös kunnan keskusten (suurimmat asemakaava-alueet) tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Verkko sisältää myös seudullisia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, joita on määritelty Helsingin Seudun Liikenteen MAL-selvityksissä.

Kävelyn ja pyöräilyn väylien ohella kunnassa on myös ulkoilureittejä, joita ei tässä selvityksessä huomioida ja joita kehitetään tarvittaessa erillisellä selvityksellä.

Kaava-alueiden ulkopuolella ovat nykyiset kävelyn ja pyöräilyn väylät pääsääntöisesti sijoitettu yleisten teiden yhteyteen omana tien osana. Yleiset tiet ovat yleensä pääväyliä, joita joukkoliikenne käyttää ja joiden varrella on usein myös mm. koulu- ja asiointimatkoja tuottavaa asutusta. Tällöin kävelyn ja pyöräilyn väylä voi edistää myös joukkoliikenteen käyttöä parantamalla kulkuyhteyksiä pysäkeille. Tässä selvityksessä selvitetään myös tarvetta ja mahdollisuuksia sijoittaa kävelyn ja pyöräilyn uusia väyliä myös erilleen yleisten teiden alueista.

Tässä selvityksessä tarkoitetaan kävelyn ja pyöräilyn väylällä jo toteutettua väylää ja kävelyn ja pyöräilyn yhteydellä vielä toteuttamatonta mutta tarpeellista kävelyn ja pyöräilyn väylää.

Selvityksen ovat tehneet työryhmänä liikuntapalvelupäällikkö Piritta Forsell, rakennuttajainsinööri Simo Kesti ja diplomi-insinööri Seija Vanhanen / Tmi Villa Sukut. Työryhmän työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet tekninen johtaja Ilari Myllyvirta ja kuntatekniikan päällikkö Heidi Saarenpää.

### **3 Kevyen liikenteen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, kehittämistä koskevat tärkeimmät valtakunnalliset, seudulliset ja kunnalliset päätökset ja selvitykset**

Kevyen liikenteen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, suosiota on viime vuosina pyritty kasvattamaan niin maailmalla kuin myös Suomessa. Se on edellyttänyt tietoisuuden lisäämistä eri tekijöistä, joilla ihmiset valitsevat kävelyn tai pyöräilyn kulkumuodokseen.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamista kohden on kuljettu Suomessa valtakunnallisilla, seudullisilla ja kunnallisilla tavoitteilla ja toteutuksilla. Näille eri hallinnon tasojen tavoitteille on yhteistä se, että niissä painotetaan turvallista ja miellyttävää liikkumisympäristöä, motivointia ja rahoituksen uutta suuntaamista sekä tietysti kansanterveyden parantamista ja liikennepäästöjen vähentämistä. Saumaton, eri hallinnontasoilla tehty tavoitteiden konkretisointi ja toteuttaminen ovat avain kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen.

#### **3.1 Liikenne- ja viestintäministeriö: Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma**

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuosien saatossa useita valtakunnallisia ohjeita, suosituksia ja yhteenvetoja kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisäämiseksi. Edistämishjelma vuodelta 2018 (<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-549-1>) on yksi viimeisimmistä kannanotoista, jossa ministeriö painottaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamista. Taustalla ovat monet painavat syyt, ennen muuta ilmastomuutoksen hillintä ja kansanterveyden parantaminen. Ohjelman pohjalta on valmisteltu myös valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä.

Ohjelmassa on yksilöity 31 kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpidettä, joita eri toimijat (valtio, kunnat, maakunnat ja järjestöt) yhdessä tai erikseen voivat tehdä tavoitteen eli kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden pysyväksi lisäämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelma ja sen pohjalta tehty valtioneuvoston periaatepäätös sekä muut valtakunnalliset ohjeet ja selvitykset ovat olleet muun muassa HSL:n ja Sipoon kunnan omissa valmisteluissaan käyttämää lähtöaineistoa.

#### **3.2 Helsingin Seudun liikenne: Seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely**

Helsingin Seudun liikenne (HSL) on v. 2012 yhteistyössä seudun kuntien kanssa laatinut ja julkaissut seudun kattavan pääpyöräilyverkon v. 2020, joka yhdistää aluekeskukset ja muut toiminnot. Lisäksi selvityksessä tunnistettiin vilkkaimmat työmatkareitit ja määriteltiin niitä palveleva korkeatasoinen pyöräilyn laatukäytäväverkko. ([Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely](#))

Selvityksessä pääpyöräilyverkon tavoitteellisiksi ominaisuuksiksi nostettiin reittien suoruus, viivytysten ja pysähdysten minimointi, sujuvat liittymäjärjestelyt, luonnonelementtien hyödyntäminen sekä eri kulkumuotojen laadukas erottelu.

Pyöräilyn seutureitit yhdistävät keskeiset asutus-, työpaikka- ja palvelukeskittymät kuljettaen sujuvasti suuret pyöräilyvirrat usein pääkatu/-tieverkkoa hyödyntäen. Sipoon kunnan alueelle sijoittuu selvityksen mukaisia seudullisia reittejä, jotka käyvät ilmi liitteinä 1 ja 2 olevista kartoista.

Pyöräilyn laatukäytävät puolestaan yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittymiin ja yliopistojen kampuksiin mahdollistaen nopean ja tasavauhtisen pyöräilyn turvallisesti hyödyntäen puisto-, rata- ja moottoritiekäytäviä. Sipoon kunnan alueelle ei sijoitu selvityksen mukaisia laatukäytäviä.

Seudullisille reiteille ja laatukäytävälle laadittiin myös laatutasotavoitteet suunnitteluohjeisiin ja kunnossapidon vaatimuksiin. Nämä tavoitteet on kuntien tarkoituksenmukaista huomioida oman kävelyn ja pyöräilyn verkkonsa suunnittelussa, jotta seudullinen ja kunnallinen pääverkko muodostaa ehyen kokonaisuuden.

Huomionarvoista on, että tämä HSL:n selvitys on jo muutaman vuoden vanha, joskin asiallisilta osiltaan edelleen käyttökelpoinen. Todennäköistä on, että selvitys ajantasaistetaan lähitulevaisuudessa, kun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma 2019 (MAL 2019) on juuri hyväksytty. Ajantasaistuksessa otettaneen uudelleen kantaa seudullisten reittien ja laatukäytävien määrään sekä niiden toteuttamisajankohtiin uuden, täsmentyneen tiedon pohjalta.

### **3.3 Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma 2019 (MAL 2019-suunnitelma)**

Helsingin Seudun Liikenne (HSL) valmistelee yhteistyössä seudun kuntien ja valtion kanssa jokaista uutta hallituskautta varten seudun kehittämisen suunnan ja sen edellyttämät tärkeimmät toimenpiteet MAL suunnitelman muodossa. Suunnitelma on Helsingin seudun tiekartta siihen, mitä investointeja seudun kestävä kasvun hallinta edellyttää ja miten liikenteen päästöt saadaan laskuun. Uusin suunnitelma on hyväksytty vuoden 2019 keväällä.

MAL 2019 on Helsingin seudun 14 kunnan strateginen suunnitelma, jossa kerrotaan, miten Helsingin seutua kehitetään v. 2019–2050. Lähivuodet suunnitellaan tarkimmin ja niiden osalta suunnitelmaan sisällytetään konkreettisia ja tehokkaita toimenpiteitä ja toimenpidekokonaisuuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa seudulle tärkeiden maankäytön kehittämisen, infrainvestointien sekä muiden keskeisten ja vaikuttavien toimenpiteiden määrittelyä. MAL-suunnitelma on laaja-alainen ollen lähtökohta moniin kuntien omiin ja ELY-keskuksen suunnittelu- ja toteutusajatuksiin. ([www.hsl.fi/mal](http://www.hsl.fi/mal))

Tämän selvityksen osalta ovat MAL-suunnitelman tulevat investointikohteet tärkeitä; Listoilta päässeet investointikohteet tulevat suurella todennäköisyydellä saamaan valtion rahoitusta ja niiden toteutus vähintäänkin alkaa suunnitelmakauden aikana. Tämä vähentää kuntien tarvetta käyttää omaa rahaa näihin investointeihin. Siksi kunnat pitävätkin hyvin huolta suunnitelman valmisteluajana siitä, että mahdollisimman moni investointi nähtäisiin tärkeänä MAL-suunnitelman investointiosioissa.

MAL-suunnitelma määrittelee seudun tulevat investointihankkeet ja niiden tärkeysjärjestyksen. Investointeja on monenlaisia ja ne ovat toteutuskustannuksiltaan hyvin erilaisia. Siksi suunnitelmassa on kaksi hankekoraa, isot hankkeet ja kustannustehokkaat pienet (KUHA) hankkeet.

Isojen hankkeiden hankekorissa olevat hankkeet esitetään erillisinä kehittämishankkeina valtion ko. vuoden talousarviossa. KUHA-hankkeet puolestaan ovat yksittäisiä ja kustannusarvioltaan pienempiä hankkeita tai useista pienemmistä hankkeista koostuvia hankekoreja. KUHA-hankkeita rahoitetaan valtion talousarvion perustienpidon rahasta.

Sipooseen uusiin MAL-suunnitelma osoittaa kaksi investointia v. 2020 – 2023 KUHA-hankkeiden listalla:

- Kävelyn ja pyöräilyn väylä; MT 170 välillä Hangelby – Box (Kävely ja pyöräily)
- Liittymän parantaminen; MT 148 Broböle (Maankäytön kehittäminen)

Näiden investointien suunnitteluun ja toteuttamiseen Sipoon kunta voi odottaa valtion osallistuvan kaudella 2020 – 2023 maksuosuudella, jonka suuruus voi olla 0 -100%. Muut tarpeelliset hankkeet kunnan on lähtökohtaisesti suunniteltava ja toteutettava omalla kustannuksellaan tai vaihtoehtoisesti ajettava niitä tulevien MAL- suunnitelmien investointiosioihin.

### 3.4 Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Sipoon kunnalla on kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, jolla kunta pyrkii vaikuttamaan kuntalaisten liikkumistottumuksiin lisäämällä kuntalaisten nykyistä kävelyn ja pyöräilyn määrää. Kävely ja pyöräily ovat kasvavan liikennemäärän ympäristössään resurssitehokkaita liikkumistapoja ja edistävät lisäksi kansanterveyttä.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden nousu edellyttää kunnalta myös toimenpiteitä, jotka tähtäävät kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden ja sujuvuuden lisäämiseen. Ohjelmassa on esitetty 12 toimenpidettä, joita toteuttamalla Sipoo uskoo saavuttavan haluamansa tavoitteet:

- Kävelyn ja pyöräilyn asema otetaan huomioon kaikessa kunnan päätöksenteossa.
- Kävely ja pyöräily tunnustetaan omiksi liikennemuodoikseen.
- Tunnustetaan keskeiset kävely-yhteydet ja –alueet. Suunnitelma ohjaa rakentamista ja kunnossapitoa.
- Laaditaan Sipoolle oma hierarkkinen pyöräilyn tavoiteverkko laatutavoitteineen ohjaamaan rakentamista ja kunnossapitoa.
- Budjettiin varataan rahaa pienille, kustannustehokkaille kävelyä ja pyöräilyä lisääville hankkeille.
- Kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapitoa kehitetään verkkohierarkian mukaisesti.
- Kävelyn ja pyöräilyn työmaa-aikaista ohjausta ja tiedotusta parannetaan.
- Pyörien pysäköintitarpeet otetaan huomioon suunnittelusta rakentamiseen.
- Kävelyn ja pyöräilyn asioista viestitään aktiivisesti.
- Kävely ja pyöräily otetaan osaksi päiväkotien ja koulujen toimintaa.
- Laaditaan pyöräily- ja ulkoilukartta, jossa näkyvät Sipoon kävely- ja pyöräilyväylät sekä –reitit.
- Markkinoidaan Sipoota pyöräilykohteena.

Tällä selvityksellä toteutetaan osittain kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukaista toimenpidettä nro 4, kun Sipoolle laaditaan hierarkkisesta pyöräilyn tavoiteverkosta osa eli pääverkko.



### 3.5 Sipoon kunnanvaltuuston päätökset

Sipoon kunnanvaltuusto on kokouksessaan 10.12.2018 / 105§ päättänyt, että kävelyn ja pyöräilyn yhteys Nikkilän ja Söderkullan välillä toteutetaan ja varannut hanketta varten v. 2019 suunnittelurahaa 50 000€.

Yhteyden suunnittelu on alkamassa. Suunnittelussa hyödynnetään muun muassa v. 2014 ELY-keskuksen yhteysvälistä laatimaa toimenpidesuunnitelmaa.

## 4 Kävelyn ja pyöräilyn väylät ja niiden toteutus

### 4.1 Kävely ja pyöräily ovat kevyttä liikennettä

Kevyt liikenne koostuu erilaisista tien käyttäjistä, joiden kyvyt, tiedot ja taidot, tarpeet ja liikkumisvälineet vaihtelevat. Kevyt liikenne onkin suomalaisen liikenteen ”kattokäsite”, jolla yleensä tarkoitetaan kulkemista jalan, rullaluistimilla, erilaisilla potkulaudoilla ja polkupyörällä sekä toisinaan mopolla ja skootterilla ym. Liikennejärjestelmän tulisi kestää tienkäyttäjien tekemät virheet ilman, että niistä aiheutuu onnettomuuksia.

Viime vuosina määrittelemättömän kevyen liikenteen suunnittelu on vähentynyt ja suunnittelussa on siirrytty eri kulkumuotojen ja niiden tarvitsemien yhteyksien suunnitteluun. Näin siksi, koska eri kulkumuodoilla on erilaisia tarpeita ja vaatimuksia yhteyksien sijaintiin ja laatutasoon nähden.

Kävely ja pyöräily ovat peruskulkumuotoja lyhyillä matkoilla ja kaikkiin matkoihin sisältyy kävelyosuus.

#### Kävely

Kävelijöillä on moninaisia tarpeita ja erilaisia kykyjä liikkua liikenteessä. Lisäksi on muistettava, että kävely on erilaisen liikkumisen ohella myös oleskelua ja väylät ovat myös kohtaamis- ja leikkipaikkoja; Muun muassa lapset ja vanhukset ovat arvaamattomia liikkeissään ja toisaalta hitaita ja/tai nopeita liikkumisessaan tarvitsevat helpon ja yksinkertaisen liikenneympäristön. Pyörätuolilla ja lastenvaunujen kanssa liikkuvat tarvitsevat loivat kaltevuudet ja kynnyksettömät reitit. Näkövammaisten liikenneympäristön on puolestaan oltava helposti hahmotettava.

Kävelijöiksi luetaan muun muassa rullaluistelijat ja polkupyörää taluttavat henkilöt. Sähkökäyttöisellä, useampipyöräisellä ns. inva- ja sähkömopolla enintään 15 km/t nopeudella kulkevat rinnastetaan kävelijään, jolloin myös heillä on oikeus käyttää jalkakäytävää liikkumiseen.

Kävely on suosituinta seuraavilla matkoilla, joissa ei ole mukana liityntämatkoja (Liikennevirasto: Jalankulku- ja pyöräilyliikenteen suunnittelu / 2014):

- ostos- ja asiointimatkat (32% kävelykulkumatkoista)
- työ- ja opiskelumatkat (16% kävelymatkoista)
- vierailumatkat (9% kävelymatkoista)
- muut vapaa-ajan matkat (44% kävelymatkoista)

Kävelymatkoista valtaosa (noin 60%) on alle kilometrin mittaisia, keskimääräisen pituuden ollessa noin 1,6 km (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010-2011).

## **Pyöräily**

Polkupyörä on ajoneuvo, jonka enimmäisleveys ja kytkentämassa on säännöksiin määritelty. Kaksipyöräisen polkupyörän leveys voi olla enintään 0,80 m ja useampipyöräisen polkupyörän leveys enintään 1,25m. Polkupyörään on sallittu kytkettäväksi yksiakselinen perävaunu, jonka leveys saa olla enintään 1,25m ja kytkentämassa enintään 50 kg.

Polkupyöräksi luetaan myös enintään 250 W:n tehoisella sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja joka kytkeytyy pois toiminnasta nopeuden saavutettua 25 km/h.

Pyöräilijä on polkupyörän kuljettaja. Vaikka pyöräilijät ovat erilaisia ikänsä, taitojensa, matkan tarkoituksensa ja pyöräilynopeutensa suhteen, ovat tarpeet pyöräilyinfrastruktuurille kaikilla kuitenkin pääasiassa samat. Tällöin on tärkeää mm. reittien verkollinen jatkuvuus, pysähdysten ja korkeuserojen minimointi, väylän pinnan tasaisuus ja turvallisuus. Lisäksi vilkkailla alueilla kävelyn ja pyöräilyn erottelu omille väylille sekä pyöräpysäköintijärjestelyistä huolehtimien on tarpeellista.

Polkupyörällä kuljetaan kaiken tyyppisillä matkoilla lukuun ottamatta mökki- ja työasiointimatkoja. Eniten pyörällä kuljetaan kuitenkin seuraavilla matkoilla (Liikennevirasto: Jalankulku- ja pyöräväylien suunnittelu / 2014):

- ostos- ja asiointimatkat (26% pyöräilymatkoista)
- työhön ja opiskeluun liittyvät matkat (36% pyöräilymatkoista)
- vierailumatkat (13% pyöräilymatkoista)
- muut vapaa-ajan matkat (25% pyöräilymatkoista)

Pyöräilymatkoja tehdään eniten alle 5 km pituisilla matkoilla, matkojen keskipituuden ollessa noin 3,1 km (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010-2011).

## **4.2 Kävelyn ja pyöräilyn väylät**

Kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat valtion ja kuntien omistuksessa.

Valtio omistaa pääsääntöisesti yleisten teiden (maanteiden) yhteyteen rakennetut kävelyn ja pyöräilyn väylät. Koska yleiset tiet ovat yleensä asemakaava-alueiden ulkopuolella, sijoittuvat valtion omistuksessa olevat kävelyn ja pyöräilyn väylät myös asemakaava-alueiden ulkopuolelle yhdistäen keskuksia yhden kunnan sisällä tai eri kunnissa.

Kuntien omistamat kävelyn ja pyöräilyn väylät sijoittuvat lähinnä asemakaava-alueille, koska kunnilla on vastuu asemakaava-alueiden infrastruktuurin toteuttamisesta. Kävelijät ja pyöräilijät käyttävät asemakaava-alueilla moneen eri tarkoitukseen varattuja alueita, mistä johtuen kävelyn ja pyöräilyn väylät ja yhteydet ovat monenlaisia.

Valtio ja kunta vastaavat omien kävelyn ja pyöräilyn väyliensä suunnittelusta ja toteuttamisesta sekä tekevät hankkeissa yhteistyötä tarpeellisessa määrin. Kummallakin on omat kävelyn ja pyöräilyn suunnittelu- ja toteutusperiaatteensa, joiden pohjalta hankkeiden toteutumista ohjataan. Valtion osalta tämä tarkoittaa sitä, että kävelyn ja pyöräilyn väylien suunnittelu ja toteutus tehdään ympäri maata samalla standardilla esim.

väylän sijoittumisen ja leveyden suhteen. Kunnissa väylien suunnittelu- ja toteutus voi olla omanlaistaan, joskin yleiset hyvän suunnittelun ja toteutuksen sekä turvallisuuden näkökohdat ovat päteviä kaikkialla.

### 4.3 Kävelyn ja pyöräilyn väylien suunnittelu asemakaava-alueen ulkopuolella

Kävelyn ja pyöräilyn väylien suunnittelu asemakaava-alueiden ulkopuolella noudattaa maantielain ja –asetuksen, ulkoilulain ja –asetuksen, maankäyttö- ja rakennuslain sekä muiden maankäytön suunnittelua ohjaavien lakien ja asetusten säännöksiä. Lisäksi suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan, kuten yllä on todettu, toimijoiden omia suunnittelu- ja toteutusperiaatteita.

Minkälaista menettelyä kunta jonkin kävelyn ja pyöräilyn väylän suunnittelussa ja toteutuksessa haluaa käyttää, riippuu kunnan hankkeelle asettamista tavoitteista. Maantielain mukainen hankkeiden toteutus on ELY-keskuksen tavoitteiden ja ajoituksen mukaista, joskin ELY-keskus luonnollisesti huomioi kunnan näkemyksiä. Ulkoilulain sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukainen hankkeiden toteutus vastaa kunnan omia tavoitteita niin toteutuksen kuin myös ajoituksen suhteen. Kunta voi maksaa osittain maantielain mukaisia hankkeita kulloinkin sovittavalla tavalla. Ulkoilulain mukaan toteutettavat hankkeet kunta maksaa kokonaisuudessaan.

Kuntien asemakaava-alueilla olevien väylien ja yhteyksien suunnittelua ohjaa pääasiassa maankäyttö- ja rakennuslaki sekä -asetus.

#### 4.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn väylän toteuttaminen osana yleisen tien aluetta

Maantielain ja –asetuksen mukaan toteutetaan kaikki valtion kustannuksella kokonaan tai osittain rakennettavat hankkeet eli pääsääntöisesti yleisten teiden yhteyteen toteutettavat kävelyn ja pyöräilyn väylät. Tällöin valtion puolesta hanketta hallinnoi paikallinen ELY-keskus tai väylävirasto. Kunnan roolina on avustaa suunnittelussa ja toteutuksessa sekä antaa lausuntoja suunnittelun eri vaiheissa.

Tiehanke on aiheittain tarkentuva prosessi, jonka kunkin vaiheen suunnittelutarkkuus ja päätöksenteko sovitetaan yhteen maankäytön suunnittelun kanssa. Suunnitteluprosessissa on neljä (4) vaihetta, joskin pienissä hankkeissa voidaan tiesuunnittelu- ja rakennussuunnitteluvaiheet yhdistää:

- **Esiselvitysvaihe;** Hankeen tarvetta ja ajoitusta tutkitaan maakuntakaavan ja yleiskaavan tarkkuustasolla. Lopputuloksena on mm. hankkeen vaihtoehdot alustavinen toimenpiteinen ja kustannuksineen.

Esiselvityksestä hankitaan lausunnot, jos arvioidut vaikutukset ovat merkittäviä tai/ja laajalle kohdentuvia. Tavallisesti väylähankkeista tiedotetaan vain perusratkaisuista ja tehdyistä päätöksistä.

- **Yleissuunnitteluvaihe;** Hanketta tutkitaan yleiskaavan ja/tai asemakaavan tarkkuustasolla. Yleissuunnitelmassa määritellään tien likimääräinen sijainti ja tilantarve sekä suhde ympäröivään maankäyttöön ja kustannukset.

Yleissuunnitelma pidetään nähtävänä, mistä tiedotetaan määrämuotoisesti. Suunnitelmasta hankitaan tarpeelliset lausunnot ja mahdollistetaan kaikille muistutusten tekeminen.

Yleissuunnitelman hyväksyy yleensä liikennevirasto. Hyväksymispäätöksestä on muutoksenhakumahdollisuus.

- **Tiesuunnitteluvaihe;** Hanketta suunnitellaan yksityiskohtaisesti ja tarkkuustaso vastaa asemakaavan tarkkuutta. Lopputuloksena on tiesuunnitelma-niminen asiakirja, jossa on väylän tarkka alue, yksityiskohtaiset ratkaisut ja kustannusarvio sisältäen myös mahdollisen kustannustenjaon.

Tiesuunnitelma pidetään nähtävänä, mistä tiedotetaan etukäteen määrämuotoisesti. Suunnitelmasta hankitaan tarpeelliset lausunnot ja mahdollistetaan kaikille muistutusten tekeminen. Tiesuunnitelman hyväksyy yleensä liikenne- ja viestintävirasto, erityisestä syystä kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriö. Hyväksymispäätöksestä on muutoksenhakumahdollisuus.

- **Rakennussuunnitteluvaihe;** Vaihe liittyy hankkeen toteuttamiseen tarkoittaen käytännössä rakentamisessa tarvittavien asiakirjojen laatimisen.

Uuden väylähankkeen toteutuksen läpivienti on työläs ja aikaa ottava prosessi, aivan kuten kaavoituskin. Prosessi kestää vuosia siinäkin tilanteessa, että hanke on voimassa olevien kaavojen mukainen, siinä on valmis esiselvitys ja päätöksistä ei valiteta.

Kunnan kannalta maantielain mukainen kävelyn ja pyöräilyn väylien toteuttaminen kunnan alueella on toivottavaa mutta hidasta. Lisäksi kun valtion hanke kuntaan sijoittuu, kunnalla on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa hankkeen sijoittumiseen sekä suunnittelun ja toteutuksen yksityiskohtiin sekä hankkeen aikatauluun ELY-keskuksen hallinnoidessa ja vastatessa valtion hankkeista.

### 4.3.2 Kävelyn ja pyöräilyn väylän toteuttaminen ulkoilureittinä

Kunnan toteuttaessa pysyviä, ympärivuotisia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä asemakaava-alueen ulkopuolella, on ne tarkoituksenmukaista tehdä käyttöoikeudeltaan pysyviksi ja selviksi. Koska Sipoossa kunnan omistamia maa-alueita on rajallisesti, on pysyvän käyttöoikeuden varmistaminen yhteyksiin tarvittaviin kiinteistöihin erityisen tärkeää. Oikeudet on tarkoituksenmukaista toteuttaa aina ulkoilureittitoimituksessa.

Ulkoilureitti-tyyppinen kävelyn ja pyöräilyn yhteys on toteutettavissa ulkoilureittitoimituksessa perustuen ulkoilureittisuunnitelmaan, kaavapäätökseen tai asianosaisten sopimuksiin. Kaikkien tapojen perusteella toimituksessa kirjataan kunnalle pysyvä oikeus sijoittaa ja käyttää ulkoilureittiä tietyillä kiinteistöillä. Ulkoilureitti merkitään kiinteistörekisteriin ja se on kiinteistöä rasittava pysyvä kulkuoikeus. Siitä maksetaan maanomistajalle kertakorvaus ja lopputuloksena on turvattu reitin olemassaolo myös kiinteistön omistajan vaihtuessa.

#### Ulkoilureitti ulkoilureittisuunnitelmaan perustuen

Ulkoilureittisuunnitelman valmistelu on kunnan asia. Monesti suunnitelmaa edeltää yleispiirteinen esisuunnitelma, jonka valmistelun yhteydessä on mahdollista käydä vuoropuhelua eri intressitahojen kanssa.

Kunta valmistelee ulkoilureittisuunnitelman eri intressitahoja kuullen ja esittää suunnitelmassa reitin sijainnin ja käyttötarkoituksen.

Kun suunnitelma on ollut nähtävillä ja siitä on ollut mahdollisuus jättää muistutuksia, päättää kunnanvaltuuston suunnitelman hyväksymisestä. Ulkoilureittisuunnitelman vahvistaa ELY-keskus. ELY-keskuksen vahvistamispäätöksestä on muutoksenhakumahdollisuus.

Kunnan on haettava ulkoilureittitoimitusta yhden (1) vuoden kuluessa sen vahvistamisesta. Jos kunta ei hae toimitusta ao. ajassa, on suunnitelma vahvistettava uudelleen.

### **Ulkoilureitti kaavaan perustuen**

Ulkoilureitin valmistelu voi olla osa kunnan asema- tai yleiskaavan valmistelua. Kun kunta sisällyttää ulkoilureitin osaksi kaavan sisältöä, voi se ao. kaavan perusteella hakea ulkoilureittitoimituksen toteuttamista. Tällöin kaavassa on oltava riittävät selvitykset ulkoilureitin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta; Yleensä lähdetään siitä, että kaavassa edellytettävät ulkoilureitin tiedot vastaavat ulkoilureittisuunnitelmalta edellytettäviä tietoja.

### **Ulkoilureitti sopimukseen perustuen**

Kunta voi tehdä maanomistajien kanssa sopimukset, joilla se saa pysyvän oikeuden sijoittaa ulkoilureitin maanomistajan kiinteistölle ja käyttää reittiä. Sopimuksessa on oltava maininta siitä, että kunnalla on oikeus hakea ulkoilureittitoimituksen toteuttamista oikeuden merkitsemiseksi kiinteistörekisteriin. Pelkkien sopimusten varaan ei pysyväksi tarkoitettua ulkoilureittiä ole tarkoituksenmukaista jättää.

Uuden hankkeen toteutuksen läpivienti ulkoilureittinä on myös työläs ja aikaa ottava prosessi kestäen jopa vuosia siinäkin tilanteessa, että päätöksistä ei valiteta. Eniten aikaa kuluu yleensä suunnitelmien (kaavoitus ja ulkoilureittisuunnitelma) ja sopimusten tekemiseen.

Kunnan kävelyn ja pyöräilyn väylien toteuttaminen kunnan alueella ulkoilureittinä on usein aikaa ottavaa, mutta prosessina se on kunnan vastuulla. Tällöin kunta voi omilla toimenpiteillään vaikuttaa siihen, miten ja milloin suunnittelua tehdään ja milloin hanke toteutetaan kunnan myös maksaessa hankkeen toteutuksen kustannukset.

## **4.4 Miksi rakentaa kävelyn ja pyöräilyn väyliä?**

Kävelyllä ja pyöräilyllä sekä sen väyläverkostolla on monia hyötyjä ihmisten arjen sujuvuuteen, terveyteen ja turvallisuuteen sekä mielihyvään. Haittoja näillä kulkumuodoilla ei ole, ellei joku laske niiden haitaksi kulkumuotojen hitaahkoa etenemistä.

Kävelyn ja pyöräilyn sekä sen väyläverkoston kehittämisen hyötyjä on valitettavasti mahdotonta esittää yksiselitteisinä taloudellisina lukuina. Kehittäminen on kuitenkin julkiselle vallalle mahdollisuus tehdä investointeja, joiden tuotto yhteiskunnan kannalta ollee huomattavasti suurempi kuin on ymmärretty.

Taloudellista hyötyä syntyy ainakin seuraavista kiistattomista seikoista:

- Liikenneonnettomuuksien väheneminen, kun risteämät ajoneuvoliikenteen kanssa suunnitellaan turvallisiksi.
- Autoilijoiden matka-aikojen lyheneminen, kun rakennetaan erillisiä kävelyn ja pyöräilyn väyliä.
- Vanhempien suorittamien koulukuljetusten tarpeen väheneminen.
- Vakavien sairauksien väheneminen fyysisen aktiivisuuden lisääntyessä sekä tämän vaikutukset lyhyt- ja pitkäaikaiseen työstä poissaoloon.
- Vaikutukset tieliikenteen ulkoisvaikutuksiin: päästöjen, melun, ruuhkautumisen ja infrastruktuurikustannusten väheneminen.
- Pysäköintikustannusten väheneminen.

## **5 Kävelyn ja pyöräilyn väylät Sipoossa v. 2019**

Sipoossa on tällä hetkellä kävelyn ja pyöräilyn väyliä kaava-alueilla ja kaava-alueiden ulkopuolella.

## 5.1 Asemakaava-alueilla olevat kävelyn ja pyöräilyn väylät ja yhteydet

Asemakaava-alueiden kävelyn ja pyöräilyn väylät ja yhteydet ovat laadultaan monenlaisia ja sijoittuvat liikenne- ja katualueiden ohella muillekin kaavassa osoitetuille alueille sekä ulkoilu- ja virkistysreiteille. Tärkeimmät kaava-alueiden väylät yhdistyvät kaava-alueiden ulkopuolisiin yhteyksiin.

Vaikka tässä selvityksessä käsitellään vain asemakaava-alueiden ulkopuolisia kävelyn ja pyöräilyn väyliä, on myös tärkeimmät asemakaava-alueiden väylät esitetty kartoilla.

## 5.2 Asemakaava-alueiden ulkopuolella olevat kävelyn ja pyöräilyn väylät

Asemakaava-alueiden ulkopuoliset kävelyn ja pyöräilyn väylät sijoittuvat yleisten teiden yhteyteen ollen osa yleisen tien aluetta. Ne ovat osa Sipoon keskuksien sekä keskuksien ja kylien välisiä yhteyksiä sekä yhteyksiä naapurikuntiin. Yhteydet eivät vielä ole kaikin osin jatkuvia, koska yhteydet ovat paikoin toteutuneet vain osittain. Liitteessä 4 esitetään Sipoossa olemassa olevat kävelyn ja pyöräilyn pääväylät.

Osa väylistä on seudullisia yhteyksiä liitteiden 1 ja 2 karttojen osoittamalla tavalla.

Väylien nykyinen kokonaispituus on noin 39 km. Väylät ovat valtion toteuttamia ja pääosin ELY:n ylläpidettäviä. Toteuttamiskustannuksista valtio on maksanut 0 – 100 % kunnan maksettua loppuosan. Joissakin hankkeissa on kustannuksiin osallistunut myös yksityinen taho.

Väylien suunnittelussa ja toteutuksessa on noudatettu mm seuraavia periaatteita:

- Väylät ovat tarkoitettuja jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Mopolla ajo on sallittu erillisellä lisäkilvellä. Tilaa ei ole eroteltu eri käyttötarkoituksiin.
- Väylät ovat leveydeltään vähintään 2,0 m.
- Risteysalueet ovat selkeitä ja näkyvyydet hyvät kaikkina vuodenaikoina.
- Väylät ovat kestopäällystettyjä.
- Väylillä on osittain valaistus, mutta ei viitoitusta eikä kalusteita.
- Väylillä on talvihoito

## 6 Kävelyn ja pyöräilyn verkoston hierarkia ja suunnitteluperiaatteet

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseksi on liikenneympäristön oltava sellainen, että se houkuttelee asukkaita käyttämään kevyen liikenteen eri muotoja; Kävely on suosittua lyhyillä matkoilla ja pyöräily pidemmällä matkoilla. Molemmat kulkutavat vaativat erilaista painotusta liikenneinfrastruktuurin suunnittelussa ja toteuttamisessa parhaan mahdollisen lopputuloksen aikaansaamiseksi.

Lisäksi yhteyksien suunnittelussa ja toteuttamisessa on viime vuosina pyritty mahdollisimman suureen tasalaatuisuuteen, tiettyyn standardiin tiettyntyyppisillä yhteyksillä. Tämä on tarkoittanut sitä, että esimerkiksi laukukäytävät ja seutuyhteydet toteutetaan kaikissa kunnissa samoilla periaatteilla. Tällöin ne

näyttäytyvät käyttäjille jatkuvana ja tasaisen laadukkaana palveluna. Tästä johtuen myös kuntien tulee omissa hankkeissaan pyrkiä nivomaan omat hankkeensa osaksi seudullista kokonaisverkkoa ja sen laatustandardia.

## 6.1 Seudullinen verkkohierarkia

HSL on yhteistyössä seudun kuntien ja paikallisen ELY-keskuksen kanssa suunnitellut pyörätieverkon hierarkian ja suunnitteluperiaatteet verkon eri osille.

	1.	Hgin seudun pyöräilyn pääverkko	1.1 Laatuikäytävät 1.2 Seutureitit
Pyöräreittiverkko	2.	Kuntien pääverkko	2.1 Kuntien pääreitit
	3.	Paikallisverkko	3.1 Alueraitit 3.2 Lähiraitit

Laatukäytävät (9kpl) muodostavat Helsingin seudun pyöräiliikenteen nopeat runkoreitit seudun suurimpien asutus- ja työpaikkakeskittymien välillä. Niiden tavoitteena on tasavauhtinen ja nopea pyöräily turvallisesti. Risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa on minimoitu, jolloin käytävien sijainnissa painottuvat ratakäytävät, puistokäytävät ja keskuspuistot. Laatukäytäviä ei ole linjattu haja-asutusalueille eikä niitä ole Sipoossa.

Kehyskunnissa seutureitit muodostavat pyöräilyn runkoverkon ja yhdistävät kuntakeskuksia toisiinsa ja seudun keskeisiin osiin. Tavoitteena on päästä suoraan määränpään turvallisesti. Reitit pyritään sijoittamaan pääkatujen varsille mikä tukee reittien orientoitavuutta, mutta edellyttää huomion kiinnittämistä liittymien sujuvoittamiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn erotteluun. Seudullinen pääpyöräilyverkko ei kata kuntien sisäisiä pääyhteyksiä. Vuonna 2012 suunnitellut seutureitit Sipoossa käyvät ilmi liitteenä 2 olevasta kartasta. Seutureittien kehittäminen ja ajantasaistaminen alkanee lähivuosien aikana HSL:n toimesta.

## 6.2 Sipoon verkkohierarkia

Sipoon alueella sijaitsevat kaava-alueiden ulkopuoliset nykyiset ja tulevat kävelyn ja pyöräilyn yhteystarpeet ovat pituudeltaan sitä luokkaa, että yhteyksiä harvoin koko matkaltaan tullaan käyttämään kävelyyn. Siksi ne soveltuvat parhaiten pyöräilyyn. Tästä johtuen Sipoon tulevaa kävelyn ja pyöräilyn verkkoa tuleekin tutkia ja suunnitella etupäässä pyöräilyn verkkona, joka mahdollistaa myös kävelyn.

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn strategian mukaan kunnan pyöräilyn tavoiteverkko jakaantuu pääverkkoon, alueverkkoon ja paikallisverkkoon. Jaottelu on hyvä ja se sopii yhteen myös seudullisten toimijoiden jaottelun kanssa.

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn verkkohierarkia ja verkon eri osat ovat kuvattavissa seuraavasti:

- **Sipoon kunnan pääverkko** muodostuu seutuyhteyksistä, joita täydennetään tarpeellisin osin riittävän kattavan verkoston aikaansaamiseksi.

Pääverkon yhteydet ovat mahdollisimman suoria ja jatkuvia sekä helposti ymmärrettäviä ja turvallisia. Yhteyksillä painottuu pyöräily, joskin kävelyä on jossakin määrin osalla yhteyksien matkaa esim. osana koulu- ja työmatkoja.

Pääverkon yhteydet yhdistävät Sipoon ja naapurikuntien keskuksia toisiinsa, välittävät kulkumahdollisuuden alueellisiin ja paikallisiin väyläverkkoihin sekä haja-asutusalueille ja Sipoon merkityksellisiin paikkoihin.

- **Sipoon kunnan alueverkko** muodostuu keskusten (asemakaava-alueiden) sisäisistä yhteyksistä. Tätä verkon osaa voidaan tarvittaessa selvittää myöhemmin erikseen.

Alueverkon yhteydet ovat myös mahdollisimman suoria, jatkuvia ja turvallisia sekä mielenkiintoisia. Yhteyksillä painottuvat pyöräily ja kävely koulu- ja asiointimatkoilla tai osana työmatkaa.

Yhteydet yhdistävät kunkin keskuksen palveluita ja asutusta toisiinsa sekä alueverkon osaksi pääverkkoa.

- **Sipoon kunnan paikallisverkko** muodostuu asuinalueiden sisäisistä yhteyksistä. Tätä verkon osaa voidaan tarvittaessa selvittää myöhemmin erikseen.

Paikallisverkon yhteydet ovat myös mahdollisimman suoria, jatkuvia ja turvallisia sekä mielenkiintoisia. Yhteyksillä painottuvat kävely ja pyöräily koulu- ja asiointimatkoilla tai osana työmatkaa.

Yhteydet yhdistävät asuinalueiden palveluita ja asutusta toisiinsa sekä paikallisverkon osaksi alueverkkoa.

## 7 Toimiva kävelyn ja pyöräilyn pääverkko tukee Sipoon kasvua ja kehitystä

Sipoon kunnan alueelle sijoittuva kävelyn ja pyöräilyn kattava ja jatkuva tulevaisuuden pääverkko perustuu nykyisiin oleviin väyliin ja niitä yhdistäviin uusiin väylien osiin. Verkon parantamisen ja laajentamisen halutaan tukevan Sipoon kasvua, kunnan elinkeinoelämää ja matkailua, sekä käyttäjien turvallisuuden ja virkistysarvon lisääntymistä.

### 7.1 Sipoon väkiluku kasvaa ja kasvu sijoittuu kunnan keskuksiin

Sipoon väkiluku on kasvanut ja kasvaneet edelleen tulevina vuosina voimakkaasti. Väkiluku oli vuoden 2018 lopussa 20 643 asukasta. Sipoon sisällä kasvu on keskittynyt keskuksiin, Nikkilä, Talma ja Söderkulla, antaen näkemystä myös tulevaisuuden kasvun sijoittumiselle; Väestömäärä tulee kasvamaan edelleen edellä mainituissa keskuksissa. Haja-asutusalueiden kasvu on ollut vähäistä, vaikka kasvu myös haja-asutusalueilla on mahdollistettu ja mahdollistetaan edelleen.

Sipoon tulevaan kokonaiskasvun suuruuteen vaikuttaa taloustilanteen ohella erityisesti junayhteyden toteutuminen Nikkilän ja Talman kautta Helsinkiin. Kasvu on suurempaa junayhteyden toteutuessa ja pienempää, jos yhteys ei toteudu.

Kunnan strategiat lähtevät siitä, että edellä mainittu junayhteys toteutuu pian ja että vuoden 2030 lopussa kunnan asukasmäärä on noin 29 259 eli kasvua nykyisestä on noin 8600 asukasta (= noin 42%). Väestöstä



tuolloin asuu Nikkilässä 9 438 asukasta, Talmassa 3 489 asukasta, Söderkullassa 8 628 asukasta ja haja-asutusalueilla 7 704 asukasta.

Kunnan väestö on tällä hetkellä nuorta ja ikärakenteen painottuessa lapsiin ja nuoriin, iältään 0-19 vuotta sekä keski-ikäisiin, iältään 40-60 vuotta. Koska pääosa kunnan asukkaista asuu kunnan keskuksissa, on keskuksien sisäisillä yhteyksillä sekä keskusten välisillä yhteyksillä suuri merkitys kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamisessa. Erityisesti lasten ja nuorten, joiden osuus väestöstä on noin 40 %, osalta hyvä ja turvallinen kävelyn ja pyöräilyn ympäristö on investointi myös heidän terveyteensä.

## 7.2 Merkitykselliset paikat saavutettaviksi kävelen ja pyöräillen

Ihmiset liikkuvat arjessaan omassa kunnassa ja usein myös kotikuntansa ulkopuolella. Liikkumisen tarkoituksena on yleensä koulu-, työ- ja asiointimatkat sekä vapaa-ajanvietto. Yhä useammin ihmiset haluavat liikkua jalan tai pyörällä, jonka kävelyn ja pyöräilyn kattava verkko mahdollistaa.

### Merkitykselliset paikat Sipoossa

Sipoon kunnan merkitykselliset paikkoja ovat luonnollisesti kunnan keskuksset Nikkilä, Talma ja Söderkulla sekä kunnassa sijaitsevien kunnallisten ja yksityisten palveluiden sekä matkailukohteiden sijainnit. Kaava-alueiden ulkopuolelle merkityksellisistä paikoista sijoittuvat julkisista palveluista lähinnä kyläkoulut ja uimarannat sekä yksityisistä palveluista paljon maata tarvitsevat palvelut kuten golf-kentät, hevostilat ja kaupapuutarhat. Luettelo Sipoon merkityksellisistä paikoista on liitteenä 3. Liitteen luettelo ei ole täydellinen ja kattava. Se antaa kuitenkin yleiskuvaa merkityksellisten paikkojen sijoittumisesta kunnan alueelle ja siten osaltaan näkemystä kävelyn ja pyöräilyn verkoston sijoittumisen tarpeellisuudesta.

Liitteessä 3 esitetyt merkitykselliset paikat sijoittuvat eri puolille Sipoon aluetta pääpainon ollessa kuitenkin Nikkilä-Talma-vyöhykkeellä ja Söderkulla-Östersundom-vyöhykkeellä sekä niihin liittyvillä alueilla.

### Merkitykselliset paikat Sipoon ulkopuolella

Sipoolaisille merkityksellisiä paikkoja, jotka tulisi saavuttaa kevyellä liikenteellä, on naapurikunnissa. Vastaavasti naapurikuntien asukkailla on tarve vastaaviin yhteyksiin Sipoon merkityksellisille paikoille.

Sipoolaisille merkitykselliset ylikunnalliset yhteydet ovat:

- Helsinki / Itäkeskus ja Vuosaari
- Porvoo / Keskusta ja Sköldvik
- Kerava / Keskusta ja Keinukallio
- Järvenpää / Keskusta ja Mikonpelto
- Pornainen / Keskusta

## 7.3 Liikenteen määrä Sipoon maanteillä

Sipoon ja koko seudun asukasluvun kasvun myötä myös kunnan alueella olevilla maanteillä kulkevan liikenteen määrä on noussut ja nousee edelleen. Ajoneuvoliikenteen määrää selvittää vuosittain väylävirasto. Kävelyn ja pyöräilyn määrää maanteillä selvitetään vain satunnaisesti ja tarpeen mukaan. Todennäköistä kuitenkin on, että kävelyn ja pyöräilyn määrä maanteillä, joilla ei ole kävelyn ja pyöräilyn

väylää, on vähäistä. Tätä selvitystä varten ei ole käytettävissä tietoja kävelyn ja pyöräilyn määristä Sipoon alueella sijaitsevilla maanteilla.

Väylävirasto, joka vastaa mm. valtion tieverkon kehittämisestä ja kunnossapidosta, julkaisee vuosittain tiedot mm. maanteiden ajoneuvojen liikennemääristä. Tiedot ovat julkisia ja ovat kaikkien katsottavissa [www.vayla.fi/kartat/liikennemaarakartat](http://www.vayla.fi/kartat/liikennemaarakartat). Liikennemäärää kuvataan vuoden keskimääräisellä vuorokausiliikenteellä sen yksikön ollessa ajoneuvoa / vuorokausi.

Liikennemääräkarttojen mukaan Sipoon suurimmat liikennemäärät maanteilla ovat:

- Lahdentiellä, noin 8 000 ajoneuvoa/vrk
- Jokivarrentiellä, noin 7 000 ajoneuvoa/vrk
- Uudella Porvoontielle kohdasta riippuen noin 6 100 – 1 900 ajoneuvoa/vrk
- Öljytiellä kohdasta riippuen 6 200 – 4 200 ajoneuvoa/vrk
- Rajakulmantie-Linsvedintie kohdasta riippuen 4 300-3 000 ajoneuvoa/vrk
- Söderkullantiellä noin 3 600 ajoneuvoa/vrk
- Talmantiellä noin 3 300 ajoneuvoa/vrk
- Pornaistentiellä paikasta riippuen noin 2 500 – 1 600 ajoneuvoa/vrk
- Kalkkirannantiellä noin 2 000 ajoneuvoa/vrk
- Paippistentiellä noin 1 600 – 800 ajoneuvoa/vrk
- Gumbontiellä noin 1 100 ajoneuvoa/vrk

Kävelyn ja pyöräilyn väyliä on edellä mainittujen ja vilkkaasti liikennöityjen maanteiden yhteyteen toteutettu vain osalla. Maantiet, joiden yhteydestä väylät puuttuvat joko kokonaan tai osittain on monia ja ne ovat:

- Uusi Porvoontie (puuttuu osittain)
- Öljytie (puuttuu kokonaan)
- Rajakulmantie-Linsvedintie (puuttuu kokonaan)
- Söderkullantie (puuttuu osittain)
- Pornaistentie (puuttuu osittain)
- Kalkkirannantie (puuttuu osittain)
- Paippistentie (puuttuu osittain)
- Gumbontie (puuttuu osittain)

## 7.4 Kävelyn ja pyöräilyn virkistysarvolla on suuri, moninainen ja kasvava merkitys

Sipoossa suurin osa matkoista on tehty ja tehdään edelleen henkilöautolla. Myös siksi kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on asettanut tavoitteeksi kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen; Kohtuuvauhtinen ja kohtuullisen pituinen kävely tai pyöräily on erinomaista terveysliikuntaa, jolla muutaman kerran viikossa harrastettaessa voidaan maksimoida liikunnan hyödyt ja minimoida haitat.

Kävelylenkkeily ja pyöräily ovat ylivoimaisesti suosituimmat suomalaisten liikuntaharrastukset ja kävelyteitä käyttää 88 %, pyöräilyteitä 76 % ja lenkkeilyteitä 70 % väestöstä. Väylät ovat kaikissa väestöryhmissä suosituin liikuntapaikka niiden helppokäyttöisyyden ja maksuttomuuden ansiosta. Väylien olosuhteita ja ympäristöjä pidetäänkin toistuvasti erilaisissa asukastutkimuksissa, myös Sipoossa, hyvin keskeisesti elämänlaatuun vaikuttavina tekijöinä. Kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat suomalaisille tärkeitä ja ne ovat pinta-alaltaan suurin ja käytetyin liikuntapaikka.

Vaikka kävelyn ja pyöräilyn verkon suunnittelun tavoitteena on reittien suoruus, pysähdysten ja risteämisten minimointi sekä reittien helppo ymmärrettävyys, tulee reittien sijoittamisessa painottaa myös luonto- ja virkistysarvoja. Reitit tulee mahdollisuuksien mukaan sijoittaa viihtyisiin liikkumisympäristöihin kuten rannoille, metsiin ja muihin luonnonmaisemiin.

Kävelyn ja pyöräilyn verkon sijoituessa luontoon ja lähelle sitä, kasvattaa se kävelyn ja pyöräilyn virkistysarvoa. Luonto on aina tuottanut ihmisille terveyttä. Aiemmin luonto ja luonnossa liikkuminen tarkoittivat toimeentuloa ja selviytymistä. Nykyisin luonto on monille osa vapaa-aikaa ja elämänlaatua.

Luonnon on todettu vaikuttavan myönteisesti ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin ainakin kolmella tavalla: Fyysinen aktiivisuus lisääntyy luonnossa, luonto elvyttää ja auttaa palautumaan stressistä ja luonnossa liikkuminen edistää sosiaalista hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä.

## 8 Sipoon kävelyn ja pyöräilyn pääverkko

Sipoon kunnan alueelle sijoittuva kävelyn ja pyöräilyn pääverkko pohjautuu kunnassa ja sen lähiympäristössä oleviin merkityksellisiin paikkoihin ja olemassa oleviin väyliin niitä täydentäen. Verkon laajentaminen nykyisestä tukee kunnan kasvua ja kehittymistä sekä lisää turvallisuutta, hyvinvointia ja virkistysarvoa.

### 8.1 Pääverkon sijoittuminen (tarpeelliset yhteysvälit)

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko on muodostettu seuraavilla periaatteilla ja tarkoituksenmukaisuusharkinnalla:

- Nykyiset kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat lähtökohta ja osa pääverkkoa
- Pääverkko yhdistää Sipoon keskuksia keskenään
- Pääverkko yhdistää Sipoon keskuksia merkityksellisiin sipoolaisiin paikkoihin
- Pääverkko yhdistää Sipoon keskuksia naapurikuntien keskuksiin ja merkityksellisiin paikkoihin.

- Pääverkko tukee kunnan kasvua sekä kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta.
- Myraksen alueen kävelyä ja pyöräilyä palvelevat alueen ja Vantaan asuntokadut sekä Jokivarrentie.

Pääverkko muodostuu siis jo toteutetuista kävelyn ja pyöräilyn väylistä ja uusista, tarvittavista verkon yhteyksistä. Tarvittavista uusista yhteyksistä on päätöksiä olemassa Söderkullantien ja Uuden Porvoontien (MT 170) / välillä Hangelby- Box osalta sekä risteysjärjestelyjen osalta Brobölessä.

Pääverkon uudet, tarvittavat yhteydet ovat:

- Söderkullantie
- Uusi Porvoontie (Mt 170) välillä Hangelby – Porvoon raja
- Gumbontie
- Kalkkirannantie välillä Uusi Porvoontie (Mt 170) - Salpar
- Knutersintie ja Martiksentie (Sipoonkorven yhteys)
- Länsitie (Sipoonkorven yhteys)
- Öljytie (Mt 148) välillä Keravan raja – Porvoon raja
- Paippistentie välillä Nikkilä – Pohjois - Paippinen
- Pornaistentie (Mt 1494) välillä Linnanpelto – Pornaisten raja
- Rajakulmantie ja Linsvedintie (Mt 146) välillä Pornaisten raja – Järvenpään raja

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko on esitetty liitteenä 4.

## 8.2 Mopojen liikkuminen kävelyn ja pyöräilyn pääverkolla tulisi sallia

Kävelyn ja pyöräilyn pääverkko, joka sijaitsee pääsääntöisesti keskustojen ulkopuolella, on nyt suunniteltu lähinnä kävelyä ja pyöräilyä ajatellen. Mopot ovat sallittuja vain osalla olemassa olevista väylistä.

Sipoossa keskustojen ulkopuoliset yhteysvälit ovat usein pitkiä mistä johtuen tulisi harkita myös mopojen liikkumista kaikilla kävelyn ja pyöräilyn väylillä, jotka ovat kaava-alueiden ulkopuolella. Näin parannettaisiin huomattavasti mopoilijoiden turvallisuutta vaarantamatta kuitenkaan liiaksi pyöräilijöiden ja kävelijöiden turvallisuutta.

## 8.3 Pääverkon laatutaso

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko muodostuu siis jo olemassa olevista väylistä ja uusista yhteysväleistä. Uudet yhteysvälit jatkavat ja yhdistävät nyt olevat väylät suuremmaksi kokonaisuudeksi.

Kun toteutettava yhteysväli on jatkoa olemassa olevalle väylälle, on tarkoituksenmukaista käyttää myös verkon uudella osalla pääosin samaa laatutasoa kuin verkon olemassa olevalla osalla. Esimerkiksi Uuden Porvoontien varteen toteutettavat uudet väyläosuudet on tarkoituksenmukaista toteuttaa olemassa olevien väylänosien laatutasolla. Olemassa olevien väylien laatutasoa on kuvattu aiemmin kohdassa 5.2.

Kun toteutettava yhteysväli on koko pituudeltaan uusi, on olemassa olevien saman tyyppisten väylien taso minimitaso, jota voidaan nostaa tavoitteena turvallisuuden ja käyttäjämukavuuden parantaminen varsinkin eniten käytetyillä yhteyksillä. Tällainen yhteysväli on esimerkiksi Nikkilä – Söderkulla.

## 9 Ehdotus kävelyn ja pyöräilyn pääverkon puuttuvien yhteysvälien toteuttamiseksi

Edellä esitetyn kävelyn ja pyöräilyn pääverkon toteuttaminen tapahtuu vaiheittain olemassa olevien taloudellisten resurssien ja maankäytön kehittymisen puitteissa. Siksi kunnan on tärkeää priorisoida puuttuvat yhteysväliä (hankkeet) ja myös arvioida niiden toteutuksen kustannuksia.

### 9.1 Toteutettavien hankkeiden priorisointi

Tulevaisuuden verkko toteutuu vaiheittain. Ensin toteutetaan sellaiset hankkeet, joilla tuetaan parhaiten sipoolaisten arkea ja hyvinvointia, mahdollistetaan kunnan kasvua sekä lisätään turvallisuutta ja virkistysarvoa.

Hankkeiden priorisointi koreihin ja korien sisällä on tässä työssä tehty seuraavilla periaatteilla sekä käyttäen myös tarkoituksenmukaisuusharkintaa:

<b>Päätetyt pääverkon hankkeet:</b>	Päätetyistä hankkeista on olemassa kunnan, valtion tai HSL:n päätöksiä.
<b>Tärkeimmät pääverkon hankkeet:</b>	Tärkeimmät hankkeet parantavat sipoolaisten kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä Sipoossa sekä lisäävät turvallisuutta ja luovat virkistysarvoa.
<b>Kiireelliset pääverkon hankkeet:</b>	Kiireelliset hankkeet parantavat sipoolaisten ja muiden kuntien asukkaiden kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä Sipoon ja sen naapurikuntien välillä sekä lisäävät turvallisuutta ja luovat virkistysarvoa.
<b>Muut pääverkon hankkeet:</b>	Muut hankkeet parantavat kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä sekä lisäävät turvallisuutta ja luovat virkistysarvoa.

### 9.2 Päätetyt hankkeet

Sipoon kunnanvaltuusto on kokouksessaan 10.12.2018 / 105§ päättänyt, että kävelyn ja pyöräilyn yhteys Nikkilän ja Söderkullan välillä toteutetaan ja varannut hanketta varten v. 2019 suunnittelurahaa 50 000€.

HSL:n tänä vuonna hyväksymä MAL-suunnitelma osoittaa Sipooseen kaksi investointia v. 2020 – 2023 KUHA-hankkeiden listalla. Rahaa näille hankkeille ei kuitenkaan ole vielä myönnetty, mutta todennäköisyys rahojen myöntämiselle on suuri edellyttäen, että valtion tulevien vuosien määrärahat pysyvät ennakoituilla tasoilla. Hankkeet kuuluvat siten Sipoon tärkeimpiin hankkeisiin ja ne ovat:

- Kävelyn ja pyöräilyn väylä; MT 170 välillä Hangelby – Box (Kävely ja pyöräily)
- Liittymän parantaminen; MT 148 Broböle (Maankäytön kehittäminen)

### 9.3 Toteutettavat hankkeet priorisoituina

Edellä kohdassa 9.1 esitetyn hankkeiden priorisoinnin perusteella muodostui Sipoon kaava-alueiden ulkopuolelle sijoittuvan kävelyn ja pyöräilyn pääverkon puuttuvien yhteysvälien toteuttamisen tärkeysjärjestys ”koreittain” ja niiden sisällä seuraavaksi:

<b>Päätetyt pääverkon hankkeet:</b>	Söderkullantie / useampi linjausvaihtoehto Uusi Porvoontie (Mt 170) välillä Hangelby – Box
<b>Tärkeimmät pääverkon hankkeet:</b>	Kalkkirannantie välillä Uusi Porvoontie(Mt 170) – Salpar Gumbontie ja Hitån yhteys Paippistentie välillä Nikkilä – Etelä-Paippinen (Koulumäki) Paippistentie välillä Etelä-Paippinen – Pohjois-Paippinen Pornaistentie välillä Linnanpelto - Holstas
<b>Kiireelliset pääverkon hankkeet:</b>	Uusi Porvoontie (Mt 170) välillä Box – Porvoon raja Rajakulmantie välillä J:pää – Pohjois-Paippinen Pornaistentie välillä Holstas - Pornaisten raja Rajakulmantie välillä Pohjois-Paippinen – Pornaisten raja
<b>Muut pääverkon hankkeet:</b>	Öljytie välillä Keravan raja - Jokivarrentie Knutersintie välillä Vantaan raja – Nikkilä / Broböle Länsitie välillä Jokivarrentie – Hindsbyn kylä Öljytie välillä Jokivarrentie – Vanha Kuninkaantie Öljytie välillä Vanha Kuninkaantie – Porvoon raja

Liitteessä 5 on esitetty hankkeiden (toteutettavat yhteysvälit) sijainti ja toteutusjärjestys väreillä.

Liitteessä 6 on esitetty hankkeiden (toteutettavat yhteysvälit) priorisointi laajemmin sekä hankkeiden kustannusarviot. Liitteen 6 sisällöstä seuraavat huomiot:

- **Asukasmäärä** on kunnan paikkatietoaineiston antama asukasluku uuden väylähankkeen vaikutusalueelle. Vaikutusalueena on käytetty 1 km:n sädettä väylästä.

- **Yhteystarve** kertoo, onko yhteys kunnallinen vai seudullinen ja erityisesti yhteyden Sipoon kunnan keskuksiin.
- **Turvallisuus** kertoo hankkeen kohdalla olevan maantien vuorokautisen ajoneuvomäärän.
- **Virkistys** kertoo yhteyden maiseman kauneudesta asteikolla kaunis-tavanomainen.
- **Kustannusarvio** kertoo hankkeiden arvioidut hinnat, kun kävelyn ja pyöräilyn väylän toteutuksen keskihintana käytetään 500 € / m.

## 9.4 Tietoja toteutettavista hankkeista

Jäljempänä käydään kävelyn ja pyöräilyn toteutettavat hankkeet läpi kohteittain ja esitetään niitä koskevia tietoja kuten väylän sijoittuminen ja toteuttamistapa sekä kustannusarvio.

### 9.4.1 Söderkullantie

Sipoon kunta on nimennyt Nikkilän ja Söderkullan välisen kävelyn ja pyöräilyn yhteyden tärkeimmäksi hankkeekseen ja varannut hanketta varten rahaa v. 2019 budjettiin.

Liikennemäärä Söderkullantiella on noin 3 600 ajoneuvoa/vrk.

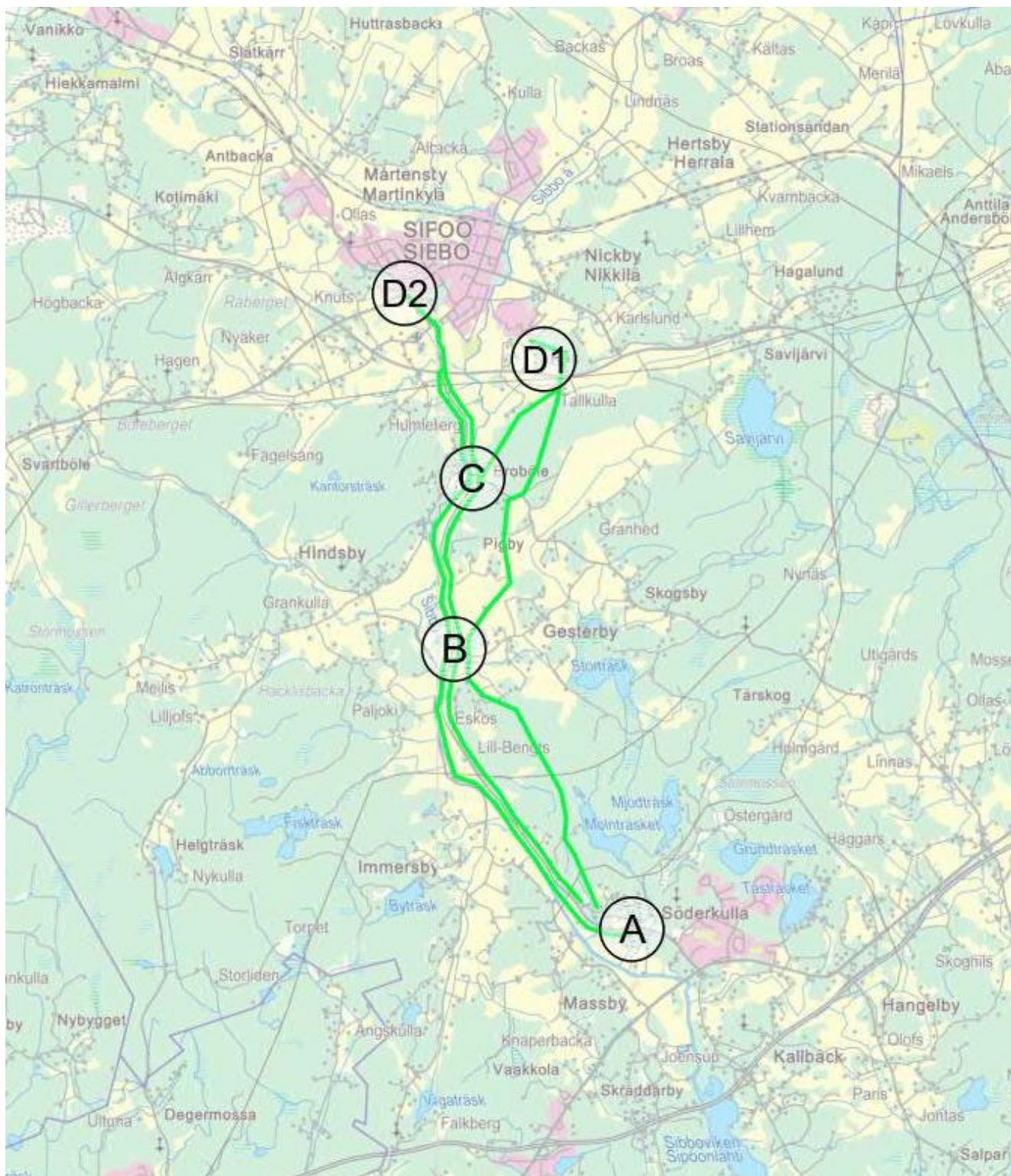
ELY-keskus on tehnyt yhteysvälin toteuttamisesta v. 2014 yhteistyössä kunnan kanssa toimenpidesuunnitelman, jossa tutkittiin hankkeen tarpeellisuutta ja eri vaihtoehtoja väylän sijainnille. Hanke todettiin tarpeelliseksi.

Suunnitelmassa tutkittiin tien sijaintivaihtoehtoja jakamalla väylä kolmeen yhteysväliin siten, että päätepisteinä olivat Hansas, Gesterbyntien risteys, Boxintien risteys sekä Brobölientien/Nikkiläntien risteys. Yhteysväleillä tutkittiin eri sijaintivaihtoehtoja ja päädyttiin esittämään kävelyn ja pyöräilyn väylän toteuttamista Nikkilän ja Söderkullan välille seuraavasti:

<b>Välillä Hansas – Gestebyntien risteys:</b>	Yhteys toteutetaan ulkoilureittinä hyödyntäen olemassa olevia reittejä.
<b>Välillä Gesterbyntien risteys - Boxintien risteys</b>	Yhteys toteutetaan Söderkullantien yhteyteen ja sen itäpuolelle.
<b>Välillä Boxintien risteys - Brobölenie/Nikkiläntie risteys</b>	Yhteys toteutetaan Söderkullantien ja Bröbölientien yhteyteen ja niiden itäpuolelle.

Selvityksessä on esitetyn linjauksen kustannusarvioksi esitetty yhteensä 2,53 M€ (hintataso 22.8.2014), joka elinkustannusindeksillä korjattuna on  $1965:1909 \times 2,53 \text{ M€} = 2,60 \text{ M€}$ . Hankkeelle ei ole esitetty rahoitusta missään valtion suunnitelmissa.

Tämän selvityksen taso ei riitä ottamaan kantaa valittavaksi linjausvaihtoehdoksi. Linjaus ratkaistaan osana hankkeen suunnittelua.



**Kuva 3: Söderkullantien linjausvaihtoehdot / Uudenmaan ELY 2014**

Hankkeen toteuttaminen vaatii merkittävää yhteistyötä ELYn kanssa, jos osa hankkeesta sijoittuu nykyisen Söderkullantien yhteyteen. Tällöin olisi tarkoituksenmukaista liittää koko hanke tai sen merkittävä osa osaksi ELY:n suunnitteluprosessia ja toteutusta. Jos vain osa hankkeesta on ELYn prosessissa mukana, suunnittelee ja toteuttaa kunta loppuosan hankkeesta itse.



### 9.4.2 Uusi Porvoontie (Mt 170) välillä Hangelby - Box

HSL:n hyväksymässä MAL-suunnitelmassa on esitetty kävelyn ja pyöräilyn väylän jatkamista Hangelbyn tien risteyksestä Boxin tien risteykseen. Suunnitelman valmistelussa on ollut mukana kunnan ohella ELY-keskus, joten rahoitus hankkeelle lienee tulevina vuosina saatavissa.

Tämä väylänosa on osa HSL:n seudullista pääpyöreittä 2020, joka tulee yhdistämään Helsingin ja Porvoon. Sipoon alueella on tämän väylänosan jälkeen toteuttamatta vain yksi osa, Box – Porvoon raja. Myös Porvoossa on vielä toteutumattomia reitinosia.

Kun kyseessä on olemassa olevan väylän jatkaminen ja kun siihen on tulossa valtion rahaa, on se tarkoituksenmukaista tehdä niillä periaatteilla, joilla olemassa oleva väylänosa on toteutettu. Käytännössä tämä tarkoittaa, että ELY suunnittelee ja toteuttaa kustannuksellaan hankkeen, väylä rakennetaan osaksi Uuden Porvoontien tiealuetta ja vähintään samaan laatuun kuin olemassa oleva väylän osa.

Liikennemäärä tieosuudella on noin 3 400 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 2,7 km ja kustannusarvio noin 1,4 M€.

### 9.4.3 Kalkkirannantie välillä Uusi Porvoontie (MT 170) - Salpar

Kalkkirannantien yhteyteen on rakennettu kävelyn ja pyöräilyn väylä Kalkkirannasta Salparin koululle. Salparin koululta lähtien väylä puuttuu Uudelle Porvoontielle ja Söderkullaan.

Uusi väylänosa on tarkoituksenmukaista sijoittaa Salparin koululta lähdeittäessä nykyisen Kalkkirannantien yhteyteen siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Kalkkirannasta tulevaa väylänosaa aina Västra Hangelbyvägenille saakka. Siitä eteenpäin uudella väylänosalla on kaksi (2) linjausvaihtoehtoa:

- Uusi väylänosa jatkaa Kalkkirannantien yhteydessä Uudelle Porvoontielle (Mt 170) saakka tai
- Uusi väylänosa siirtyy Västra Hangelbyvägenille tai sen tuntumaan yhdistyen Söderkullan ja Eriksnäsin väliselle kävelyn ja pyöräilyn väylälle.

Kalkkirannantien yhteyteen toteutettavan väylänosan laatu vastaa Kalkkirannasta tulevan väylän laatutasoa ja sen suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELY:n suunnitteluohjeita. Jos linjaus toteutetaan Västra Hangelbyvägenin kautta, on yhteyden laatu kunnan päätettävissä ja se voi vastata ulkoilureitin laatutasoa kunnan päättämällä tavalla.

Liikennemäärä Kalkkirannantiellä on noin 2 000 ajoneuvoa/vrk.

Kalkkirannantien yhteyteen kokonaisuudessaan toteutettava väylänosan pituus on noin 3,6 km ja sen kustannusarvio 1,8 M€.

### 9.4.4 Gumbontie

Gumbontie on kapea ja asutuksen reunustama eikä tiellä ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää. Väylä on tarpeellinen yhteys alueen asukkaille Uudelle Porvoontielle ja yhteytenä Gumbostrandissa sijaitsevalle koululle sekä satamalle.

Kävelyn ja pyöräilyn väylä on tarkoituksenmukaista sijoittaa Gumbontie yhteyteen osaksi maantien aluetta, jolloin väylän suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELYn suunnitteluohjeita.

Hitåhon meren rannalle kunta suunnittelee yleistä uimarantaa, jonne yhteys Uudelta Porvoontieltä (MT 170) kulkisi aluksi Gumbontietä, josta yhteys erkanisi omalle uudelle väylälle. Väylän toteuttamiskustannuksiin osallistuu kunnan ohella yksityinen taho.

Liikennemäärä Gumbontiellä on noin 1 100 ajoneuvoa/vrk.

Väylän pituus on noin 2,0 km ja kustannusarvio noin 1,0 M€.

#### **9.4.5 Paippistentie välillä Nikkilä – Etelä-Paippinen (Koulumäki)**

Päyhteys Nikkilästä Paippisten suuntaan ja edelleen Järvenpään ja Pornaisiin kulkee Paippistentietä. Tie on kapeahko ja osittain asutuksen reunustama. Paippistentien alkupäässä on kävelyn ja pyöräilyn väylä, joka päättyy asemakaava-alueen reunaan. Kävelyn ja pyöräilyn väylä jatke on tarpeellinen Paippisissa sijaitsevien koulujen kannalta sekä sipoolaisten yhteytenä Nikkilän sekä Järvenpään ja Pornaisten suuntaan.

Järvenpään ja Pornaisiin menevät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet on tavoitteena toteuttaa kolmessa (3) vaiheessa, joista tämä väylänosa on ensimmäinen. Muut osat toteutetaan maankäytön kehittymisen myötä.

Kävelyn ja pyöräilyn väylä on tarkoituksenmukaista sijoittaa Paippistentien yhteyteen osaksi maantien aluetta siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Nikkilästä tulevaa kävelyn ja pyöräilyn väylää.

Väylänosan laatutaso vastaa Nikkilästä tulevan kävelyn ja pyöräilyn väylän laatutasoa. Väylänosan suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä Paippistentien tällä osuudella on noin 1 600 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 4,8 km ja kustannusarvio noin 2,4 M€.

#### **9.4.6 Paippistentie välillä Etelä-Paippinen (Koulumäki) – Pohjois-Paippinen (Rajakulmantie)**

Päyhteys Nikkilästä Paippisten suuntaan ja edelleen Järvenpään ja Pornaisiin kulkee Paippistentietä. Tie on kapeahko ja osittain asutuksen reunustama. Paippistentien alkupäässä on kävelyn ja pyöräilyn väylä, joka päättyy asemakaava-alueen reunaan. Kävelyn ja pyöräilyn väylän jatke on tarpeellinen Paippisissa sijaitsevien koulujen kannalta sekä sipoolaisten yhteytenä Nikkilän sekä Järvenpään ja Pornaisten suuntaan.

Järvenpään ja Pornaisiin menevät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet on tavoitteena toteuttaa kolmessa (3) osassa, joista tämä väylänosa on toinen. Viimeinen osa toteutetaan maankäytön kehittymisen myötä.

Kävelyn ja pyöräilyn väylänosa on tarkoituksenmukaista sijoittaa Paippistentien yhteyteen osaksi maantien aluetta siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Nikkilän suunnasta tulevaa kävelyn ja pyöräilyn väylää.

Väylänosan laatutaso vastaa Nikkilästä tulevan kävelyn ja pyöräilyn väylän laatutasoa. Väylänosan suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä Paippistentien tällä osuudella on noin 800-900 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 5,8 km ja kustannusarvio noin 2,9 M€.

### 9.4.7 Pornaistentie välillä Linnanpelto - Holstas

Pääyhteys Nikkilästä Pornasiin kulkee Pornaistentietä, joka on Linnanpellostä alkaen kapeahko ja osittain asutuksen reunustama. Pornaistentien alkupäässä on kävelyn ja pyöräilyn väylä Linnanpeltoon asti. Kävelyn ja pyöräilyn väylän jatke Holstasiin asti on tarpeellinen Linnanpellossa sijaitsevan koulun kannalta sekä sipoolaisten yhteytenä Nikkilän ja Pornaisten suuntaan. Sipoon alueella yhteys Pornasiin on tarkoituksenmukaista toteuttaa kahdessa osassa, joista tämä on ensimmäinen. Toinen osa toteutetaan maankäytön edistymisen myötä.

Väylänosa on myös osa HSL:n seudullista pyöräilyn tavoiteverkkoa 2020.

Kävelyn ja pyöräilyn väylänosa on tarkoituksenmukaista sijoittaa Pornaistentien yhteyteen osaksi maantien aluetta siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Nikkilän suunnasta tulevaa kävelyn ja pyöräilyn väylää.

Väylänosan laatutaso vastaa Nikkilästä tulevan kävelyn ja pyöräilyn väylän laatutasoa. Väylänosan suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä Pornaistentiellä, välillä Linnanpelto-Holstas, on noin 1 600 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 1,8 km ja kustannusarvio noin 0,9 M€.

### 9.4.8 Uusi Porvoontie (MT 170) välillä Box- Porvoon raja

Tämä väylänosa on osa HSL:n seudullista pääpyöräreittiä 2020, joka tulee yhdistämään Helsingin ja Porvoon. Sipoon alueella on tämä väylänosa viimeinen rakennettava ja reitti on sen jälkeen jatkuva. Porvoossa saattaa vielä tällöin olla toteutumattomia reitinosia.

Kun kyseessä on olemassa olevan väylän jatkaminen ja kun siihen ilmeisesti on jossakin vaiheessa tulossa valtion rahaa, on se tarkoituksenmukaista tehdä niillä periaatteilla, joilla olemassa oleva väylän osa on toteutettu. Käytännössä tämä tarkoittaa, että ELY suunnittelee ja toteuttaa kustannuksellaan hankkeen, väylä rakennetaan osaksi Uuden Porvoontien tiealuetta ja vähintään samaan laatutasoon kuin olemassa oleva väylän osa.

Liikennemäärä tieosuudella on noin 2 000 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 2,3 km ja kustannusarvio 1,2 M€.

### 9.4.9 Rajakulmantie välillä Paippistentie - Järvenpää

Pääyhteys Nikkilästä Paippisten suuntaan ja edelleen Järvenpäähän ja Pornasiin kulkee Paippistentietä Rajakulmantielle. Paippistentien alkupäässä on kävelyn ja pyöräilyn väylä asemakaava-alueella. Kaava-alueen ulkopuolella ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää Paippistentiellä eikä Rajakulmantiellä. Kävelyn ja pyöräilyn väylän jatke on tarpeellinen Paippisissa sijaitsevien koulujen kannalta sekä sipoolaisten yhteytenä Järvenpään suuntaan.

Nikkilästä Järvenpäähän ja Pornasiin menevät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet on tavoitteena toteuttaa kolmessa (3) vaiheessa, joista tämä väylänosa on viimeinen.

Väylänosa (Rajakulmantie) on myös osa HSL:n seudullista pyöräilyn tavoiteverkkoa 2020.

Kävelyn ja pyöräilyn väylänosa on tarkoituksenmukaista sijoittaa Rajakulmantiien yhteyteen osaksi maantien aluetta siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Nikkilän suunnasta tulevaa kävelyn ja pyöräilyn väylää.

Väylänosan laatutaso vastaa Nikkilästä tulevan kävelyn ja pyöräilyn väylän laatutasoa. Väylänosan suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä Rajakulmantiella on noin 4 300 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 3,3 km ja kustannusarvio noin 1,7 M€.

#### **9.4.10 Pornaistentie välillä Holstas – Pornaisten raja**

Päyhteys Nikkilästä Pornaisiin kulkee Pornaistentietä, joka on Linnanpellostä alkaen kapeahko ja osittain asutuksen reunustama. Pornaistentien alkupäässä on kävelyn ja pyöräilyn väylä Linnanpeltoon asti. Kävelyn ja pyöräilyn väylän jatkaminen on ensivaiheessa tarpeellinen Holstasiin asti Linnanpellossa sijaitsevan koulun kannalta sekä sipoolaisten yhteytenä Nikkilän ja Pornaisten suuntaan. Toisessa vaiheessa yhteyttä jatketaan Holstasista Pornaisten rajalle Sipoo – Pornainen yhteyden toteuttamiseksi.

Väylänosa on myös osa HSL:n seudullista pyöräilyn tavoiteverkkoa 2020.

Kävelyn ja pyöräilyn väylänosa on tarkoituksenmukaista sijoittaa Pornaistentien yhteyteen osaksi maantien aluetta siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Nikkilän suunnasta tulevaa kävelyn ja pyöräilyn väylää.

Väylänosan laatutaso vastaa Nikkilästä tulevan kävelyn ja pyöräilyn väylän laatutasoa. Väylänosan suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä Pornaistentiellä, välillä Linnanpelto-Holstas, on noin 1 600 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 1,6 km ja kustannusarvio noin 0,8 M€.

#### **9.4.11 Linsvedintie välillä Paippistentie – Pornaisten raja**

Päyhteys Nikkilästä Paippisten suuntaan ja edelleen Järvenpään ja Pornaisiin kulkee Paippistentietä Rajakulmantielle/Linsvedintielle. Paippistentien alkupäässä on kävelyn ja pyöräilyn väylä asemakaava-alueella. Kaava-alueen ulkopuolella ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää Paippistentiellä eikä Linsvedintiellä. Kävelyn ja pyöräilyn väylän jatke on tarpeellinen Paippisissa sijaitsevien koulujen kannalta sekä pohjoisen sipoon yhteytenä Pornaisten suuntaan.

Väylänosa (Linsvedintie) on myös osa HSL:n seudullista pyöräilyn tavoiteverkkoa 2020.

Nikkilästä Järvenpään ja Pornaisiin menevät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet on tavoitteena toteuttaa kolmessa (3) vaiheessa, joista tämä väylänosa on viimeinen.

Kävelyn ja pyöräilyn väylänosa on tarkoituksenmukaista sijoittaa Linsvedintien yhteyteen osaksi maantien aluetta siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Nikkilän ja Järvenpään suunnista tulevia kävelyn ja pyöräilyn väyliä.

Väylänosan laatutaso vastaa Nikkilästä ja Järvenpäästä tulevien kävelyn ja pyöräilyn väylien laatutasoa. Väylänosan suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä Linsvedintiellä on noin 3 000 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 3,9 km ja kustannusarvio noin 1,9 M€.

### **9.4.12 Öljytie välillä Keravan raja – Jokivarrentie**

Öljytie on seudullinen maantie, joka kulkee Sipoon läpi idästä länteen yhdistäen Sipoon Keravan ja Porvoon suuntiin. Tien vaikutuspiirissä on merkittävä työpaikka-alue, Bastukärr, Keravan rajan tuntumassa.

Öljytien yhteydessä ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää. Tavoitteena on saada koko öljytien matkalle kävelyn ja pyöräilyn väylä, jonka rakentaminen alkaa Keravan rajalta ja jatkuu maankäytön kehittymisen myötä Porvoota kohden. Rakentaminen voisi tapahtua kolmessa vaiheessa, joista tämä on ensimmäinen. Keravan suuntaan on jo olemassa kaksi vaihtoehtoista reittiä (Jokivarrentien ja Martinkyläntien kautta), joten tarveharkinnassa hanke sijoittuu "Muut pääverkon hankkeet" -koriin.

Hyväksytty ja voimassa oleva MAL-suunnitelma sisältää Brobölessä olevan Öljytien ja Söderkullantien liittymän parantamisen v. 2020 -2023. Tähän suunnitelmaan on hyvä liittää ajatukset myös kävelyn ja pyöräilyn yhteydestä Kerava-Porvoo-akselille.

Väylä on tarkoituksenmukaista sijoittaa nykyisen öljytien yhteyteen ja osaksi maantien aluetta. Väylän laatutaso vastaa nykyisten kävelyn ja pyöräilyn väylien laatutasoa ja sen suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääsääntöisesti ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä tieosuudella on noin 4 700 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 5,1 km ja kustannusarvio noin 2,6 M€

### **9.4.13 Knutersintie (Vantaan raja) – Nikkilä (Broböle)**

Knutersintie ja Martiksentie yhdistävät Uuden Porvoontien Vantaan puolelta Nikkilään (Broböleen). Sen varrelle sijoittuu Sipoonkorven ulkoilu- ja virkistysalue paikoitusalueineen. Sipoonkorven käyttäjämäärät ovat kasvaneet tasaisesti.

Nykyisillä teillä ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää. Uutta väylää tarvitaan Sipoonkorven yhteyksien parantamiseksi ja se on tarkoituksenmukaista sijoittaa Knutersintien ja Martiksentiin yhteyteen osaksi maantietä

Väylän laatutaso vastaa nykyisten kävelyn ja pyöräilyn väylien laatutasoa. Väylän suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääosin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärät Knutersintiellä ja Martiksentiellä ovat noin 500 - 700 ajoneuvoa/vrk.

Väylän pituus on noin 10,2 km ja kustannusarvio noin 5,1 M€.

### **9.4.14 Länsitie välillä Jokivarrentie - Hindsby**

Länsitie yhdistää Hindsbyn kylän Jokivarrentiehen. Sen varrelle sijoittuu Sipoonkorven ulkoilu- ja virkistysaluetta paikoitusalueineen. Sipoonkorven käyttäjämäärät ovat kasvaneet tasaisesti.

Länsitiellä ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää. Uutta väylää tarvitaan Sipoonkorven yhteyksien parantamiseksi ja se on tarkoituksenmukaista sijoittaa Länsitien yhteyteen osaksi maantietä.

Väylän laatutaso vastaa nykyisten kävelyn ja pyöräilyn väylien laatutasoa. Väylän suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä Länsitiellä on noin 350 ajoneuvoa/vrk.

Väylän pituus noin 4,5 km ja sen kustannusarvio noin 2,3 M€.

### **9.4.15 Öljytie välillä Jokivarrentie – Vanha Kuninkaantie**

Öljytie on seudullinen maantie, joka kulkee Sipoon läpi idästä länteen yhdistäen Sipoon Keravan ja Porvoon suuntiin. Tien vaikutuspiirissä on merkittävä työpaikka-alue, Bastukärr, Keravan rajan tuntumassa.

Öljytien yhteydessä ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää. Tavoitteena on saada koko öljytien matkalle kävelyn ja pyöräilyn väylä, jonka rakentaminen alkaa Keravan rajalta ja jatkuu maankäytön kehittymisen myötä Porvoon kohden. Rakentaminen voisi tapahtua kolmessa vaiheessa, joista tämä on toinen.

Hyväksytty ja voimassa oleva MAL-suunnitelma sisältää Brobölessä olevan Öljytien ja Söderkullantien liittymän parantamisen v. 2020 -2023. Tähän suunnitelmaan on hyvä liittää ajatukset myös kävelyn ja pyöräilyn yhteydestä Kerava-Porvoo-akselille.

Väylänosa on tarkoituksenmukaista sijoittaa nykyisen öljytien yhteyteen ja osaksi maantien aluetta siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Keravan suunnasta tulevaa väylää. Väylänosan laatutaso vastaa Keravan suunnasta tulevan väylän laatutasoa. Väylänosan suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääsääsin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä tieosuudella on noin 5 200 – 6 200 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 5,8 km ja kustannusarvio 2,9 M€.

### **9.4.16 Öljytie välillä Vanha Kuninkaantie – Porvoon raja**

Öljytie on seudullinen maantie, joka kulkee Sipoon läpi idästä länteen yhdistäen Sipoon Keravan ja Porvoon suuntiin. Tien vaikutuspiirissä on merkittävä työpaikka-alue, Bastukärr, Keravan rajan tuntumassa.

Öljytien yhteydessä ei ole kävelyn ja pyöräilyn väylää. Tavoitteena on saada koko öljytien matkalle kevyen liikenteen väylä, jonka rakentaminen alkaa Keravan rajalta ja jatkuu maankäytön kehittymisen myötä Porvoon kohden. Rakentaminen voisi tapahtua kolmessa vaiheessa, joista tämä on viimeinen.

Hyväksytty ja voimassa oleva MAL-suunnitelma sisältää Brobölessä olevan Öljytien ja Söderkullantien liittymän parantamisen v. 2020 -2023. Tähän suunnitelmaan on hyvä liittää ajatukset myös kävelyn ja pyöräilyn yhteydestä Kerava-Porvoo-akselille.

Väylänosa on tarkoituksenmukaista sijoittaa nykyisen öljytien yhteyteen ja osaksi maantien aluetta siten, että se yhdistyy luontevasti osaksi Keravan suunnasta tulevaa väylää. Väylänosan laatutaso vastaa Keravan suunnasta tulevan väylän laatutasoa. Väylänosan suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan pääsääsin ELYn suunnitteluohjeita.

Liikennemäärä tieosuudella on noin 4 200 ajoneuvoa/vrk.

Väylänosan pituus on noin 3,2 km ja kustannusarvio noin 1,6 M€.

## 10 Liitteet

- Liite 1 Pääpyöreittien tavoiteverkko 2020 / HSL 2012
- Liite 2 Pääpyöreittien tavoiteverkko 2020 Sipoo / HSL 2012
- Liite 3 Sipoon merkityksellisiä paikkoja ei-kaavoitetuilla alueilla
- Liite 4 Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko
- Liite 5 Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkon toteuttaminen tärkeysjärjestyksessä
- Liite 6 Sipoon kunnan kävely ja pyöräilyn pääverkon hankkeet tärkeysjärjestyksessä

## Liite 1



Pääpyöräreittien tavoiteverkko 2020 / HSL 2012



## Liite 2



Pääpyöräreittien tavoiteverkko 2020 Sipoo / HSL 2012

## SIPOON MERKITYKSELLISIÄ PAIKKOJA EI-KAAVOITETUILLA ALUEILLA

**Keskukset:**

Nikkilä

Talma

Söderkulla

**Koulut:**

Borgby skola

Norra Paipis skola

Södra Paipis skola

Boxby skola

Salpar skola

Gumbostrand skola

**T-alueet:**

Bastukärrin työpaikka-alue (Talma)

Vaahterämäen yrityspuisto (Talma/Nikkilä)

Boxin työpaikka-alue (Box)

**Uimarannat:**

Pilvijärven uimaranta

Hitån uimaranta

**Ulkoilu:**

Sipoon korpi

Talma Ski

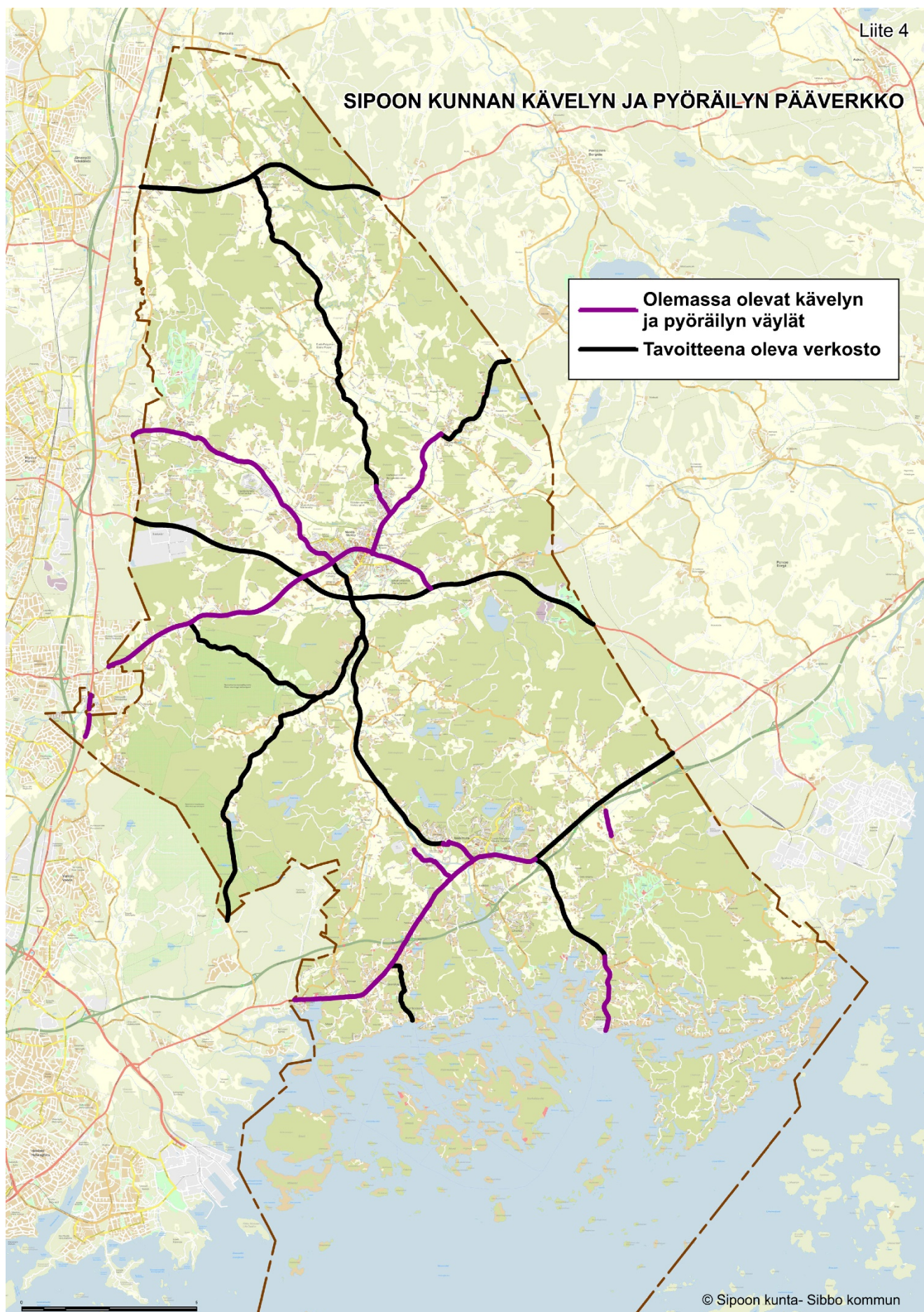
Joensuun tila (Söderkulla)

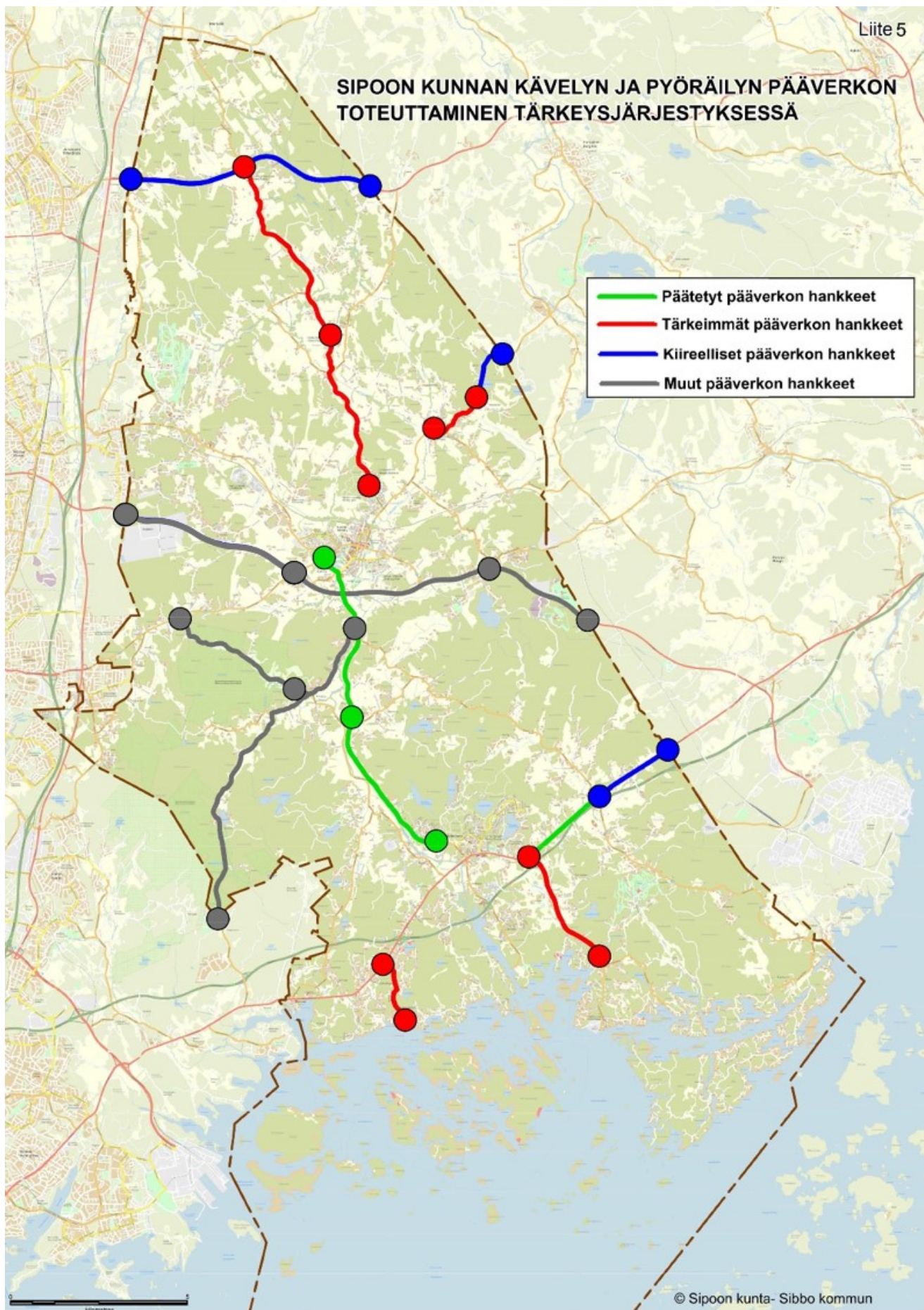
Jontaksen urheilupuisto

**Liite 3 (2/2)**

<b>Ampumarata:</b>	Savijärven ampumarata
<b>Golf-kentät:</b>	Golf Talma Nevas Golf
<b>Ratsastuskoulut:</b>	AiKa-talli, Martinkylä (Lakeansuontie 175) / 16 hevosta + kasvatit Hertsby Stallgård / Herralantie 227 / 11 hevosta Talman Talli / Kalkkikalliontie 80 / 13 hevosta Kotikulman Talli / Nygårdintie 146 / 10 hevosta Ratsastuskoulu Knaperbacka Oy / Knaperbackantie 31 / 6 hevosta Savijärven kartano / Savijärvi / 18 hevosta Stall Nybacka / Herralantie 350 / 6 hevosta
<b>Ratsastustallit:</b>	Tuntuma / Labbniityntie 92 / Nevas Gård / Nevas / Eriksnäsin Ratsastuskeskus / Eriksnäsintie 324 / 20 hevosta
<b>Venesatamat:</b>	Storören Gumbostrand Joensuu Kalkkiranta
<b>Kauppapuutarhat:</b>	Söderblomin Kauppapuutarha / Laaksosuontie 45 (Nikkilä) Skogsterin Puutarha / Paippistentie 585 (Etelä-Paippinen) Puutarha Bergström / Fredsackantie 64 (Pohjois-Paippinen) Massbybacka taimisto / Söderkullantie 590 (Söderkulla) Ahlbergin puutarha / Immersbyntie 101 (Västerskog) Lindbergin Puutarha / Rönnskullavägen 33 (BOX)

## SIPOON KUNNAN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO





## Toteutettavat kävelyn ja pyöräilyn hankkeet tärkeysjärjestyksessä

30.8.2019

LIITE 6

Päätetyt pääverkon hankkeet	Asukkaita	Yhteystarve	Turvallisuus	Virkistys	Kustannusarvio
Söderkullantie / Broböle - Gesterby pituus 4,95 km	3095	Yhdistää Söderkullan ja Nikkilän Linjaus Söderkullantietä Kunnanvaltuuston päätös	n. 3600 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	2,5 M€
Söderkullantie / Gesterby - Söderkulla pituus 4,68 km	1166	Yhdistää Söderkullan ja Nikkilän Linjaus Söderkullantietä tai metsän kautta (olemassa oleva yhteys) Kunnanvaltuuston päätös	n. 3600 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	2,3 M€
Uusi Porvoontie (MT 170) / Hangelby - Box pituus 2,73 km	1055	Seudullinen yhteys (HSL) Linjaus Uutta Porvoontietä (MT 170) MAL 2019-hanke /HSL	n. 3400 ajoneuvoa/vrk	Tavanomainen maisema	1,4 M€

Tärkeimmät pääverkon hankkeet	Asukkaita	Yhteystarve	Turvallisuus	Virkistys	Kustannusarvio
Kalkkirannantie / Salpar - MT 170 pituus 3,62 km	1270	Yhdistää Kalkkirannan ja Söderkullan Salpar Skola ja yhteysatama Linjaus Kalkkirannantietä kokonaan tai loppuosa ylityksen kautta Söderkullaan	n. 2000 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	1,8 M€
Gumbontie / MT 170 - Gumbostrand pituus 1,99 km	786	Yhdistää Gumbostrandin ja MT 170 Gumbostrands Skola Linjaus Gumbontietä	n.1100 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	1,0 M€
Paippistentie / Nikkilä - Koulumäki pituus 4,81 km	1295	Yhdistää Etelä-Paippen ja Nikkilän Södra Paipis Skola Linjaus Paippistentietä	n. 1600 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	2,4 M€
Paippistentie / Koulumäki - Rajakulmantie pituus 5,77 km	604	Yhdistää Pohjois-Paippen ja Nikkilän Norra Paipis Skola Linjaus Paippistentietä	n. 900 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	2,9 M€
Pornaistentie / Linnanpelto - Holstas pituus 1,80 km	343	Seudullinen yhteys (HSL) Borgby skola Linjaus Pornaistentietä	n.1600 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	0,9 M€

Kiireelliset pääverkon hankkeet	Asukkaita	Yhteystarve	Turvallisuus	Virkistys	Kustannusarvio
MT 170 / Box - Porvoon raja pituus 2,33 km	237	Seudullinen yhteys (HSL) Boxin työpaikka-alue Linjaus Uutta Porvoontietä (MT 170)	n. 1900 ajoneuvoa/vrk	Tavanomainen maisema	1,2 M€
Rajakulmantie / Paippinen - Järvenpää pituus 3,30 km	387	Seudullinen yhteys (HSL) Linjaus Rajakulmantietä	n. 4300 ajoneuvoa/vrk	Tavanomainen maisema	1,7 M€
Pornaistentie / Holstas - Pornainen pituus 1,60 km	148	Seudullinen yhteys (HSL) Linjaus Pornaistentietä	n.1600 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	0,8 M€
Linsvedintie / Paippinen - Pornainen pituus 3,85 km	248	Seudullinen yhteys (HSL) Linjaus Linsvedintietä	n. 3000 ajoneuvoa/vrk	Tavanomainen maisema	1,9 M€

Muut pääverkon hankkeet	Asukkaita	Yhteystarve	Turvallisuus	Virkistys	Kustannusarvio
Öljytie / Kerava - Jokivarrentie pituus 5,13 km	660	Kerava - Porvoo yhteys Bastukärriin työpaikka-alue Linjaus Öljytietä	n. 4700 ajoneuvoa/vrk	Tavanomainen maisema	2,6 M€
Knutersintie / Vantaa - Broböle pituus 10,24 km	457	Sipoonkorven yhteys / Nikkilä ja Vantaa Linjaus Knutersintietä tai metsien kautta	n. 700 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	5,1 M€
Länsitie / Jokivarrentie - Hindsby pituus 4,54 km	292	Sipoonkorven yhteys / Nikkilä ja Vantaa Linjaus Länsitietä	n. 300 ajoneuvoa/vrk	Kaunis maisema	2,3 M€
Öljytie / Jokivarrentie - Vanha Kuninkaantie pituus 5,80 km	1961	Kerava-Porvoo yhteys Linjaus Öljytietä	n. 6200 ajoneuvoa/vrk	Tavanomainen maisema	2,9 M€
Öljytie / Vanha Kuninkaantie - Porvoo pituus 3,21 km	275	Kerava-Porvoo yhteys Linjaus Öljytietä	n. 4200 ajoneuvoa/vrk	Tavanomainen maisema	1,6 M€