

Luonnos 12/2018

LOHJA
Järviokaupunki

Kulje  viisaasti

LOHJASTA SUOMEN PARAS PYÖRÄILYKAUPUNKI




PYÖRÄILYN
INFRAN
PARANTAMINEN


PYÖRÄILY-
MATKAILU


PYÖRÄILYN
LISÄÄMINEN
ARKIMATKOILLA


HARRASTE-
PYÖRÄILYN
EDISTÄMINEN



PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA ON LAADITTU VUOROVAIKUTUKSESSA

Kaupunginvaltuuston päätöksen teki syksyllä 2017 päätöksen, jonka mukaan Lohjan kaupunki haluaa olla Suomen paras pyöräilykaupunki vuonna 2021. Tässä edistämishjelmassa esitetään tavoitteet, mittarit ja toimenpiteet, joiden avulla päästään kohti tätä tavoitetta.

Edistämishjelmaa on laatinut työryhmä, johon ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

- *Toimitusjohtaja Jukka Vienonen*
Lohjan liikuntakeskus
- *Liikuntamarkkinoija Tiia Luukkala*
Lohjan liikuntakeskus
- *Kaupunkitekniikkapäällikkö Seppo Lötjönen*
Lohjan kaupunki
- *Henkilöliikennelogistikko Tapio Heinonen*
Lohjan kaupunki
- *Yleiskaavoittaja Teija Liuska-Eloranta*
Lohjan kaupunki
- *Pyöräilijä Manu Heikura*
Lohja Trails ry
- *Projektipäällikkö Mari Päätalo*
Valpastin Oy

Lohjan kaupungin valtuustoryhmistä pyydettiin edustus edistämishjelman laatimisen prosessiin. Mukana valtuustoryhmistä ovat olleet seuraavat henkilöt:

- *Pekka Luoma ja Jussi Patinen,*
Kokoomuksen ja RKP:n valtuustoryhmä
- *Lassi Huhtala, Keskustan valtuustoryhmä*
- *Pekka Ilmarinen, Meidän Lohja -valtuustoryhmä*
- *Markku Saarinen ja Jaana Silander,*
Sosiaalidemokraattinen valtuustoryhmä
- *Sanna Benamar, Mirva Gullman ja*
Ann-Marie Kuurto, Vihreä valtuustoryhmä
- *Toni Hägg, Vasemmistoliiton valtuustoryhmä*

Edistämishjelma laatimiseen on saatu Liikenneviraston tukea. Liikenneviraston yhteyshenkilönä on toiminut kestävän liikkumisen asiantuntija Maija Rekola.

Edistämishjelmaa on laadittu vuorovaikutuksessa. Edistämishjelman etenemisestä on tiedotettu sähköpostilistalle, jossa on ollut yhteensä 98 vastaanottajaa. Sähköpostilistalla on ollut mukana kaupungin työntekijöitä, yhteistyökumppaneita, kaupungin päättäjiä ja yhdistysten edustajia.

Työn aikana on järjestetty kaksi työpajaa. Ensimmäisessä oli paikalla lähinnä Lohjan kaupungin työntekijöitä. Toisessa työpajassa oli mukana kaupungin päättäjiä, yhteistyökumppaneita ja kaupungin työntekijöitä.

Asukastilaisuus järjestettiin syyskuun 3. päivä. Asukastilaisuudessa esiteltiin pyöräilyn edistämishjelman alustavaa luonnosta ja käytiin keskustelua pyöräilyn edistämisestä Lohjan kaupungissa. Asukastilaisuuteen osallistui noin 50 henkilöä. Lisäksi asukkailta kysyttiin mielipiteitä pyöräilyn edistämisestä asukaskyselyn avulla.

Tämän edistämishjelman lisäksi työssä on syntynyt toimenpidetaulukko, vuosikello sekä asukaskyselyn tulokset. Pyöräilytyöryhmä hyödyntää näitä työvälineitä pyöräilyn edistämisessä.



Kuva: Suunnittelutoimisto Lumimarja.



Kuva: Suunnittelutoimisto Lumimarja.

SISÄLLYS

- 4** Pyöräilyn edistäminen tukee kaupunkistrategiaa
- 6** Pyöräilyn edistäminen on valtakunnallinen tavoite
- 10** Pyöräilyn nykytila Lohjalla
- 16** Pyöräilyn hyödyt
- 19** Pyöräilyn tavoitetila Lohjalla
- 20** Edistämishjelman seurannan mittarit
- 22** Toimenpiteet



Kuva: Minna Ermala.



Kuva: Suunnittelutoimisto Lumimarja.



Kuva: Suunnittelutoimisto Lumimarja.



Kuva: Suunnittelutoimisto Lumimarja.

PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN TUKEE KAUPUNKISTRATEGIAA

Lohjan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Lohjan kaupunkistrategian 2017–2025¹. Sen mukaan kaupungin arvoja ovat avoimuus, asukaslähtöisyys, rohkeus ja vastuullisuus. Vastuullisuus tarkoittaa, että toiminta on ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä. Pyöräily täyttää vastuullisuuden määritelmän hyvin, sillä pyöräily on päästötöntä, siitä saadaan taloudellisesta hyötyä (esimerkiksi terveyshyötyjen myötä) ja se on sekä liikenne- että liikuntamuotona mahdollista useimmille väestöryhmille: eri ikäisille, eri kulttuuritaustoista tuleville ja erituloisille kaupunkilaisille.

Pyöräily on osa toimivaa liikennejärjestelmää. Pyöräilyn edistäminen on liikuntapalvelu, sillä pyöräily on liikenne- ja liikuntamuotona lähes kaikkien väestöryhmien saavutettavissa. Pyöräily lisää hyvinvointia, sillä kaikissa ikäryhmissä suomalaiset harrastavat terveytensä kannalta liian vähän liikuntaa.

Lohjan kaupungin puhdas ympäristö harjuineen, järvineen ja metsineen tarjoaa hyvät lähtökohdat pyöräilyn kaikille muodoille. Pyöräily tukee puhtaan ympäristön vaalimista ja laadukkaan infrastruktuurin rakentamista edullisesti, sillä pyöräily on tehokas liikennemuoto ja vie vähemmän tilaa kuin auto.

Pyöräily on suosittu harrastusmuoto ja sitä on mahdollista harrastaa monin eri tavoin ja monella eri tasolla. Pyöräily tarjoaa myös mahdollisuuksia yhteisöllisten vapaa-ajan tapahtumien järjestämiseen, josta suosittu esimerkki on mm. Lohjanjärven ympäripyöräily.



VISIO Paras pyöräily- kaupunki 2021

Vuonna 2021 pyöräily on Lohjalla suosittu arkiliikkumisen ja liikuntaharrastuksen muoto.

Pyöräily näkyy Lohjan katukuvassa.

Lapsilla ja nuorilla on mahdollisuus tehdä koulumatkansa turvallisesti pyöräillen.

Lohja on suosittu pyörämatkailun kohde.

¹ Lohjan kaupunkistrategia 2017–2025. Kaupunginhallitus 6.11.2017.





PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN ON VALTAKUNNALLINEN TAVOITE

Valtio tukee kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä kunnissa – myös taloudellisesti

Valtioneuvosto teki maaliskuussa 2018 periaatepäätöksen² kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Kävelyn ja pyöräilyn periaatepäätöksellä halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. **Periaatepäätöksessä kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu.**

Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman 2018 tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää siten, että vuonna 2030 kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee nykyisestä noin 30 prosentista 35–38 prosenttiin. Tämä merkitsee, että vuonna 2030 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään noin 450 miljoonaa enemmän kuin nyt. Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen tavoite on aiemmin hyväksytyn kansallisen energia- ja ilmastostrategian³ mukainen.

Kansanterveyden osalta on arvioitu, että kävelyn lisääminen Suomessa jo 20 prosentilla tuottaisi yhteensä yli 4 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä.

Valtakunnallisessa edistämishjelmassa⁴ yksilöidään 31 eri toimenpidettä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Keskeisiä keinoja ovat muun muassa infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun kehittäminen, rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen. Lisäksi nähdään tärkeänä taloudellisen ohjauksen ja lainsäädännön kehittäminen, yhteistyö eri toimijoiden välillä, kävelyn ja pyöräilyn vastuutahojen määrittäminen ja pyörämatkailun edistäminen.

² Valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä.

Valtioneuvoston yleisistunto 22.3.2018.

³ Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030.

Työ- ja elinkeinoministeriö 23.01.2017. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 4/2017.

⁴ Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Jääskeläinen, Saara (toimittaja).

Liikenne- ja viestintäministeriö 04.04.2018. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.

Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukaan rahoitusta suunnataan käynnistämällä valtion ja kuntien yhteinen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma. Ohjelman avulla tuetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista. Edistämishjelmassa on esitetty valtion rahoituksen vuositasoksi 30 miljoonaa euroa ja kuntien vastaavaksi tasoksi 30 miljoonaa euroa.

Marraskuussa 2018 julkaistiin ensimmäinen valtion kävelyn ja pyöräilyn investointituki⁵, joka kohdistuu kävelyn ja pyöräilyn katuverkon investointeihin. Investointituki on tässä vaiheessa arvoltaan 3,5 miljoonaa euroa ja sitä voidaan myöntää hakemusten perusteella kunnille, joissa on laadittu kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tai kunnassa on muu strateginen päätös kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Tätä kirjoitettaessa ei ole tietoa, minkälainen on investointituen taso tulevana vuosina.

Avustusta voi saada puolet hankkeen hyväksytyistä kustannuksista. Investointitukea hakiessa hankkeesta täytyy olla laadittuna hanke- tai yleissuunnitelma, jonka perusteella voidaan esittää hankkeen kustannukset.

Pyöräilyn turvallisuus paranee pyöräilyä lisäämällä

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen edistämishjelman tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn määrien kasvaessa turvallisuuden tulee kasvaa matkamäärien kasvusta huolimatta. Tavoite on saanut nimekseen *plussavisio*. Plus-savisiossa liikenteen päästöt, liikennekuolemat ja liikenneonnettomuudet vähenevät samanaikaisesti.

Liikunnalla saavutetut terveyshyödyt ovat huomattavasti suuremmat kuin tapaturmista syntyneet haitat. Esimerkiksi tanskalaisessa tutkimuksessa⁶ päädyttiin siihen, että pyöräilystä saatavat terveyshyödyt olivat 21-kertaiset loukkaantumisen aiheuttamiin haittoihin verrattuna. Kuolemiin verrattuna suhdeluku oli 238.

Tutkimuksissa on todettu, että pyöräilymäärien lisääntyessä pyöräilyonnettomuudet eivät lisäänty samassa suhteessa. Liikenneturvan artikkelissa⁷ todetaan, että pyöräilymäärien kasvaessa 100 prosenttia pyöräilyonnettomuuksien määrä lisääntyy keskimäärin 43 prosenttia. Tämä ns. *Safety in Numbers* ilmiö on yleisesti tunnustettu, mutta ilmiön selittävää mekanismia ei ole pystytty osoittamaan. Liikenneturvallisuustyöllä pyritään siihen, että pyöräilyn määrän noustessa onnettomuuksien määrä ei lisääntyisi ollenkaan.

⁵ Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma 2018 – Hakuohje. 9.11.2018.

⁶ Trends in cycling and cycle related injuries and a calculation of prevented morbidity and mortality.

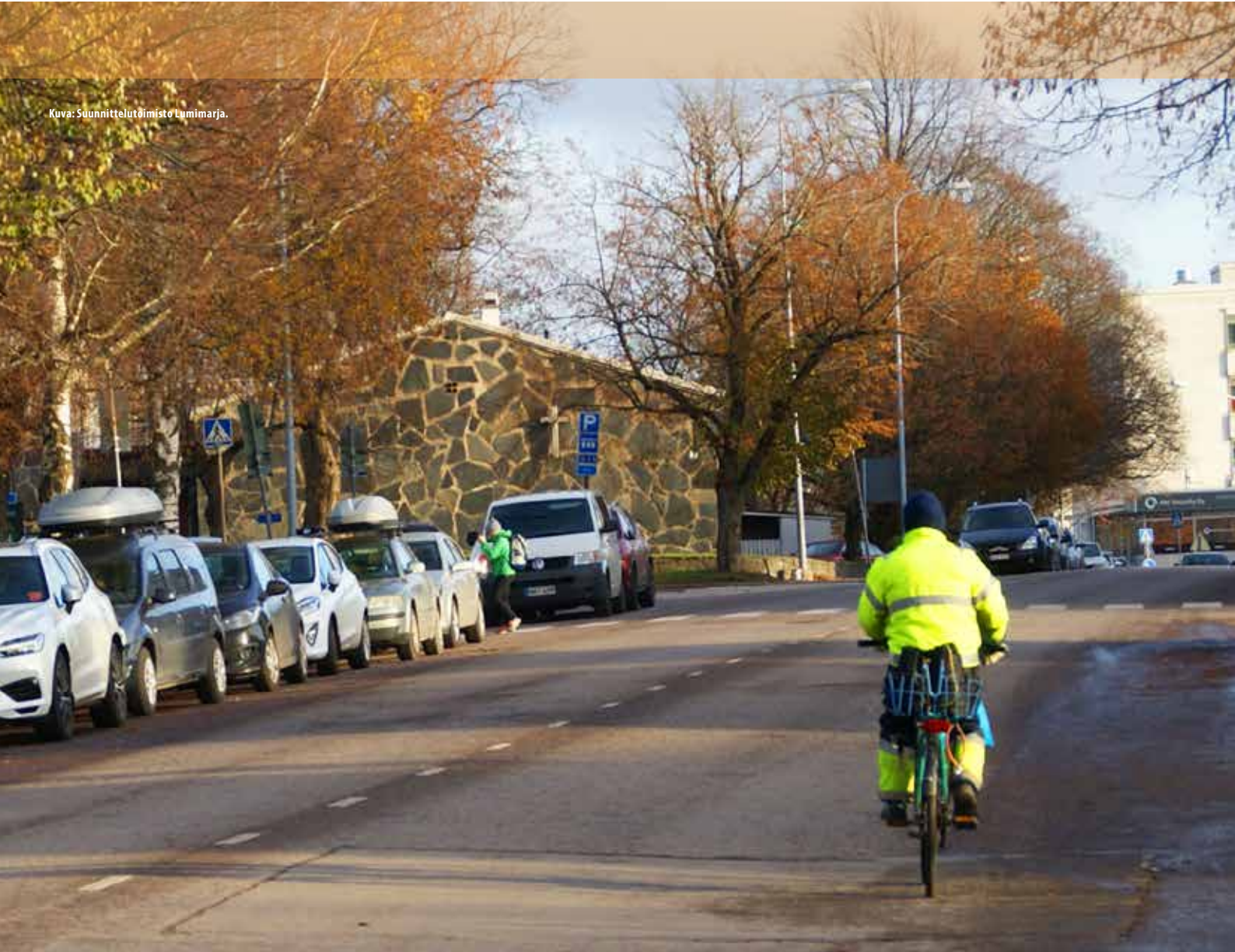
⁷ Liikenneturvan artikkeli 2/2018. Turvallinen on myös terveellistä. Viitattu 12.11.2018.



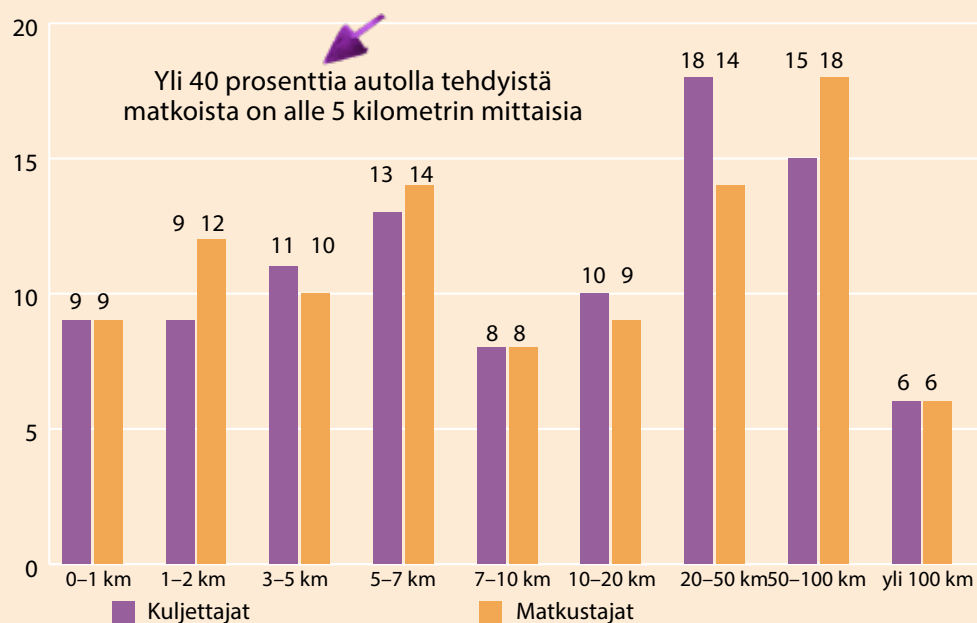
Kuvat: Suunnittelutoimisto Lumimarja.

Pyöräilyn lisääminen ja pyöräilyn turvallisuuden parantuminen tapahtuvat pitkälti samoilla keinoilla. Liikenneturvan 2013 julkaiseman selvityksen mukaan pyöräiliikenteen turvallisuuteen vaikuttavat pyöräilyinfrastruktuurin laatu, maankäyttö, liikenneverkko, autoliikenteen määrä ja nopeudet, autoilijoiden tietoisuus pyöräilijöistä sekä tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen ja turvallisuutta edistävä valistus. Pyöräiliikenteen määrään vaikuttaviksi tekijöiksi havaittiin yhdyskuntarakenne ja liikenneverkko, pyöräilyinfrastruktuurin laatu, lainsäädäntö, palvelut ja markkinointi sekä muiden kulkutapojen hinnoittelu.⁸ **Tutkimuksen tuloksena on, että pyöräilyinfrastruktuurin laatua parantamalla sekä pyöräilyn houkuttelevuutta parantamalla liikenneverkon ja maankäytön suunnittelulla voidaan tukea merkittävästi Safety in numbers -ilmiön toteutumista eli samanaikaisesti lisätä pyöräilyn määrää ja vähentää pyöräilyonnettomuuksia.**

⁸ Pyöräilyn lisääntymisen yhteys turvallisuuteen. Liikenneturvan selvityksiä 1/2013.



**Automatkojen pituusjakauma läntisellä Uudellamaalla 2016
(prosenttia automatkoista). Lähde: hlt.fi**



PYÖRÄILYN NYKYTILA LOHJALLA

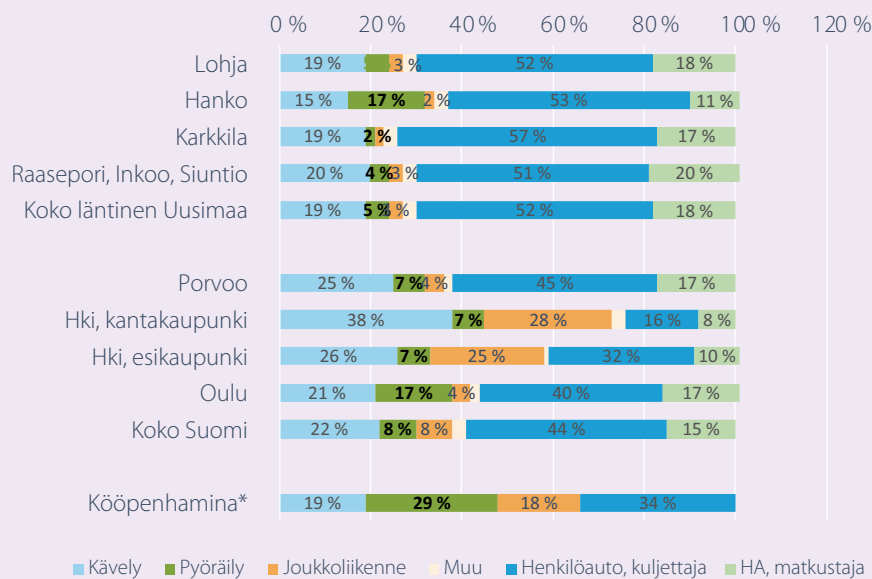
Arkipyöräily: Lohjalaisten pyöräilyaktiivisuus on hieman alle suomalaisen keskitason

Valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta⁹ ilmenee, että lohjalaiset pyöräilevät arkimatkoistaan noin viisi prosenttia. Arkimatkoilla tarkoitetaan ihmisten tekemiä matkoja mm. töihin, kouluun, päiväkotiin, harrastuksiin ja näistä takaisin kotiin. Lohjalaisten arkimatkojen pyöräilyosuus on hieman alempi kuin valtakunnallisesti, sillä keskimäärin suomalaiset pyöräilevät noin kahdeksan prosenttia arkimatkoistaan. Alla olevassa kaaviossa on esitetty eri kulkutapojen osuuksia eri kunnissa.

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan Länsi-Uudellamaalla 40 prosenttia autolla tehdyistä automatkoista on alle viiden kilometrin mittaisia. Tavoitteena on, että erityisesti näitä lyhyitä automatkoja pyöräiltäisiin enemmän.

Matkojen kulkutapaosuus asuinkunnittain 2016. Lähde hlt.fi

* Kööpenhaminan luvut eri tutkimuksesta (Copenhagen City of Cyclists, Facts & Figures 2017)



⁹ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016, www.hlt.fi.

Infra: Hyvät lähtökohdat, paljon kehittämistarpeita

Lohjan nauhamainen taajamarakenne ja asutuskeskittymät antavat hyvät lähtökohdat jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi. Toisaalta harjuaalueen suuret korkeuserot luovat estevaikutuksen, vaikka matkat olisivat lyhyitä.

Tällä hetkellä Lohjalla on pyöräteitä yhteensä 140 kilometriä ja liikenneveraston teiden varressa 2 km. Lohjan kaupungin pyöräilyinfran kehittämistarpeita on esitetty liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2035¹⁰ sekä Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys¹¹.) Länsi-Uudenmaan Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä tehdyt taajamien palvelutasotarkastelut nostivat esiin erityisesti pyöräilynpääverkon kehittämistarpeen. Suunnitelman mukaan infrastruktuurissa siirretään kehittämisen painopistettä määrästä laatuun.

Lohjan kevyenliikenteen väylästä keskustan suuntaan on nykyisin kattava Muijalan, Virkkalan ja Roution suunnasta aivan ydinkeskustan tuntumaan asti. Suurimmat puutteet ovat väyläverkoston jatkuvuudessa keskustan kauppakatujaosille. Ongelman muodostavat kapeat katutilat ja liikehuoneistot, jotka ovat pakottaneet kapeisiin kevyen liikenteen ratkaisuihin ja kadunvarsipysäköintiin siten, että pysäköinti vie tilaa jalankululta ja pyöräilyltä. Tilanpuutteen takia väyläverkoston laajentaminen Lohjan ydinkeskustassa on haastavaa. Yhtenä vaihtoehtona voisi olla maltillinen kadunvarsipysäköintipaikkojen korvaaminen kevyen liikenteen väylillä tai kevyempänä ratkaisuna pyöräkaistojen erottaminen ajoratamaalauksin. Ongelmat koskevat erityisesti Kauppakatua, Koulukatua ja Suurlohjankatua.

Väylien tavoitetaso voi olla erilainen eri taajamavyöhykkeillä. Perusratkaisuja ovat riittävä leveys, jalankulun ja pyöräilyn erottaminen vilkkaimmilla osuukilla sekä risteysjärjestelyt pyöräilyn mukavuuden ja turvallisuuden ehdoilla. Toiveet keskustan pyöräily-yhteyksien kehittämisestä sekä verkon laadun parantamisesta tulevat esiin myös asukaskyselyissä sekä esimerkiksi sosiaalisen median kommentteissa.

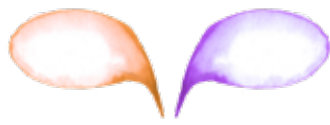
Keskustan väylien puuttumisen ja muun verkon laatuongelmien lisäksi asukkailta tulee toiveita ja viestejä pyöräteiden rakentamiseen maanteiden varrelle. Useiden maanteiden varsilla liikenne on vilkasta ja pyöräily koetaan turvattomaksi. Tämän edistämishjelman teon yhteydessä toiveita on tullut erityisesti Sammatin alueelta.

¹⁰ Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035. Uudenmaanliiton julkaisu C72–2014.

¹¹ Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys. Lohjan kaupunki. 2012.



Kuvat: Suunnittelutoimisto Lumimarja.



*Olisi hienoa, jos Lohjan taajamien välille
saataisiin kevyen liikenteen väylät.
Erityisesti toivon Lohja-Karstu(Karkali)-
Sammatti-Karjalohja -reittiä
kehitettäväksi ja rakennettavaksi.
Se tukisi myös matkailun kehitystä!*

Kommentti asukaskyselystä 10/2018.

Pyörämatkailu

Lohjan alue ja sen lähiympäristö tarjoavat erinomaisen mahdollisuuden pyörämatkailuun. Tällä hetkellä Lohjalla ei ole tietoa pyörämatkailijoiden määristä. Lohjan sijainti pääkaupunkiseudun läheisyydessä tarjoaa hyviä mahdollisuudet lisätä pyörämatkailua sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Tällä hetkellä Lohjanjärven reitti löytyy kansainväliseltä www.outdooractive.com -sivustolta.

Suomessa on joitakin kohteita, joissa kehitetään pyörämatkailua. Tampereen seudulla on *pyhanasi.fi* -reitistö, Pieksämäellä Vedenjakajan reitistö ja Tammireitit www.reitisto.fi Kaarinan, Liedon, Paimion ja Sauvon kuntien yhteistyönä. Tammireittien alueen matkailuyrittäjät ovat arvioineet, että pyörämatkailijoiden yöpymismäärät on parin viime vuoden aikana nelinkertaistuneet.¹²

Maastopyöräily on kasvava luontomatkailun muoto. Sen kansainvälisenä esikuvana voidaan pitää Skotlantia, jossa on aktiivisesti edistetty pyöräilymatkailua. *Visit Scotlandin* sivuilta pyörämatkailija löytää sopivan yöpymispaikan helposti ja joustavasti. Lapin matkailukeskuksissa maastopyöräily on lisääntynyt, mikä tasaa matkailun sesonkivaihtelua.¹³ Lapin maastopyöräilyn tuoteistamiseen voi tutustua monilla Lapin matkailusivustoilla. Yhtenä esimerkkinä Tunturilapin matkailusivu.

Euroopan parlamentti on selvittänyt pyöräilyturismin merkitystä Euroopassa *Eurovelo*-raportissaan¹⁴ vuonna 2012. Tilastot eivät ole täysin kattavia ja vertailukelpoi-

sia, mutta antavat suuntaa pyöräilyturismin merkityksestä. **Koko Euroopan tasolla on arvioitu, että Euroopassa tehdään vuosittain 2,3 miljardia pyöräilyturismimatkaa ja tämän taloudellinen arvo on 44 miljardia euroa vuodessa.**

Pyörämatkailu vaikuttaa paikalliseen elinkeinoelämään, sillä se tukee paikallista yrittäjyyttä ja luo tai ylläpitää paikallisia työpaikkoja. Näitä työpaikkoja ei voida siirtää muualle. Eurovelo-raportin mukaan pyörämatkailun kehittämisellä on suurin vaikutus erityisesti alueilla, jotka eivät ole itsestään matkailun magneetteja. Esimerkit Britanniasta, Saksasta ja Serbiasta osoittavat, että pyöräilyreittien kehittäminen on tuonut matkailuun lisätuloja. Pyörämatkailijoiden kohteessaan käyttämä rahamäärä vaihtelee matkan keston, kohdemaan sekä lähtömaan mukaan. Yöpyvät pyörämatkailijat käyttävät rahaa 50–70 €/vuorokausi kun päivämatkailijat käyttävät rahaa 10–20 €/vuorokausi. Luvut ovat vuodelta 2012.

Harrastepyöräily

Lohja on suosittu maantiepyöräilyn kohde. Markkinoinnilla sekä reittien ja palveluiden kehittämisellä voidaan houkutella lisää harrastajia Lohjalle. Pyöräretkeilyä voi olla hyvin eri tahtista ja voidaankin sanoa, että mitä hidastahtisempi pyöräilijä, sitä enemmän hän käyttää matkan varrella palveluita. Pyöräretkeilyä harrastavan perheen pillimehutaun väli voi olla muutama kilometri, kun urheilullinen maantiepyöräilyseurue pysähtyy yhteen kahvilaan 100 kilometrin matkan varrella.

Vuosittain järjestettävä Lohjan ympäripyöräily tarjoaa matalan kynnyksen mahdollisuuden osallistua ja keilla maantiepyöräilyä selkeällä reitillä.

Maastopyöräily eri muodoissaan on suosittu harrastemuoto ja Lohjalla paikallinen seura edistää harrastusta aktiivisesti. Seura on menestynyt kilpailuissa valtakunnallisesti. Lohjan kaupungin upeat maastot tarjoavat mahdollisuuden kehittyä Etelä-Suomen maastopyöräilyn keskuksiksi Lapin matkailukeskusten rinnalle.



Kuva: Valpastin.

¹² Jouko Parviaisen puhelinhaastattelu 4.10.2018. Itäisten kuntien reitistöhanke www.reitisto.fi

¹³ Tunturi-Lapin [www-sivusto](http://www.sivusto). Viitattu 24.10.2018 <https://www.tunturi-lappi.fi/harrasteet/maastopyorailly/>

¹⁴ European Parliament study on EUROVELO. Directorate-General for Internal Policies. Transport and Tourism. Policy Department B: Structural and Cohesion Policies European Parliament. 2012.



PYÖRÄILYN HYÖDYT

Pyöräily on liikennettä ja liikuntaa. Liikennemuotona pyöräily on edullinen, saasteeton ja lyhyillä matkoilla nopea. **Suurimmat taloudelliset hyödyt pyöräilystä yhteiskunnalle tulevat siitä, että pyöräily on erinomaista arkiliikuntaa.** Länsi-Uudenmaan asukkaat tekevät päivittäin hieman alle kolme matkaa eli siirtyvät kouluun, päiväkotiin, töihin, asioille ja harrastuksiin.

Lyhyillä matkoilla pyöräily on nopeudeltaan kilpailukykyinen kulkutapa autolle erityisesti, jos liikutaan kaupungin keskustassa. Autolla tehdyistä matkoista yli 40 prosenttia on alle viiden kilometrin mittaisia.

Tällä hetkellä noin neljännes aikuisista saa riittävästi liikuntaa. Riittäväällä fyysisellä aktiivisuudella tarkoitetaan terveysliikuntasuosituksen mukaista reipasta tai rasittavaa kestävyysliikuntaa, jonka toteutus on jaettu usealle päivälle viikossa. Terveysliikuntasuositus on vähintään 2,5 tunnin reipastehoinen tai 75 minuutin rasittava liikunta-annos. Terveyttä edistäväksi kestävyysliikunnaksi siis riittää esimerkiksi 15 minuutin työmatkan pyöräily edestakaisin viitenä päivänä viikossa.

Valtioneuvoston raportti esitti huhtikuussa 2018 laskelman¹⁵, jonka mukaan liikkumattomuuden vuosittaiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat 3,2–7,5 miljardia euroa.

Nämä koostuvat terveydenhuollon suorista kustannuksista, menetetyt työpanoksen kustannuksista, ikääntyneiden kasvavista hoivakuluista, syrjäytymisen kustannuksista sekä sosiaalietuuksien lisäkustannuksista.

Kroonisten kansansairauksien lisäksi liikkumattomuus altistaa syrjäytymiselle, heikentää yksilön mahdollisuuksia kuntoutua pitkäkestoisten sairaalajaksojen jälkeen ja kaventaa ikääntyneen toimintakykyä sekä mahdollisuuksia omaa elämää koskevaan päätöksentekoon.

Valtioneuvoston raportissa ehdotetaan väestön fyysisen aktiivisuuden lisäämisen yhdeksi keinoksi yhteistä pyörä- ja kävelytieverkostoa. Raportti linjaa, että terveyserojen kaventamiseksi tulee panostaa matalan kynnyksen liikuntamahdollisuuksiin ja hyötyliikuntaan sekä lähiliikuntaan, jotta myös alempiin sosiaaliryhmiin kuuluvilla on tasapuoliset mahdollisuudet terveyden kannalta riittävän fyysisen aktiivisuuden toteuttamiseen.

Lasten omatoimiset koulumatkat lisäävät lasten hyvinvointia

Lapset ja nuoret hyötyvät arkiliikunnasta kuten muutkin väestöryhmät, mutta itsenäisellä liikkumisella on kasvavalle ja kehittyvällä lapselle ja nuorelle erityinen merkitys. Karlstadin yliopistossa tarkastetun väitöskirjankimpuksen¹⁶ mukaan liikkumistapa kouluun ja takaisin vaikuttaa lapsen hyvinvointiin ja koulumenestykseen. Lapset, jotka taittavat koulumatkan kävelemällä, pyörällä tai bussilla voivat paremmin kuin vanhempien kyyditsemät lapset.

Itsenäisesti koulumatkansa tekevät lapset ovat tutkimuksen mukaan onnellisempia kuin vanhempien kyyditsemät lapset. He pärjäsivät autokyytiläisiä paremmin kognitiivista suoriutumista vaativissa testeissä.

¹⁵ Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018.

¹⁶ Drivers of Children's Travel Satisfaction. Jessica Westman. DOCTORAL THESIS | Karlstad University Studies | 2017:41

Liikunta parantaa aivojen terveyttä kaikenikäisillä

Liikunnan merkitys aivojen terveydelle on erittäin suuri. Ruotsalaisen Anders Hansenin 2017 ilmestynyt kirja *Aivovoimaa – näin vahvistat aivojasi liikunnalla*¹⁷ on koostanut tieteellisiä tutkimuksia liikunnan vaikutuksista aivoihin. Säännöllinen liikunta muodostaa uusia verisuonia ja hermosolujen välisiä yhteyksiä aivojen eri alueille. Kun aivoverenkierto vilkastuu, hermosolut saavat tehokkaammin niiden tarvitsemia happimolekyylejä ja ravintoaineita ja vastaavasti niistä poistuu aineenvaihdunnassa syntyneitä kuona-aineita. Lisääntynyt verenkierto mahdollistaa myös hermosolujen välisten uusien yhteyksien muodostumisen. Säännöllinen liikunta näkyy siis sekä aivojen rakenteessa että toiminnassa.

Liikunta vaikuttaa aivojen terveyteen sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Aivojen on todettu toimivat tehokkaammin liikuntasuorituksen jälkeen niin nuorilla kuin senioreillakin.

Lapsilla ja nuorilla liikunta parantaa oppimiskykyä.¹⁸ Koululaisilla päivittäinen liikkuminen paransi mm. luetun ymmärtämistä, matematiikan ja vieraitten kielten oppimista, keskittymiskykyä ja tarkkaavaisuutta. Liikuvilla lapsilla stressinsietokyky sekä toiminnanohjaus eli kyky tehdä päätöksiä, aloitteita ja suunnitelmia parantivat myös selvästi. Havaittiin, että yksittäinen, vain noin 12 minuutin liikuntakerta mitä tahansa fyysistä aktiivisuutta, paransi keskittymistä ja 20 minuutin liikuntasuoritus paransi jopa lapsen koulumenestystä.

¹⁷ *Aivovoimaa – näin vahvistat aivojasi liikunnalla. Anders Hansen (2017).*

¹⁸ Rinnekoti-Säätiön nettisivut. *Liikunta ja aivot. Viitattu 12.11.2018.*

PYÖRÄILYN TAVOITETILA LOHJALLA

Pyöräilyn kaksinkertaistaminen vuoteen 2021 mennessä

Tavoitteeksi asetetaan pyöräilymatkojen osuuden kaksinkertaistaminen vuoden 2016 tasosta vuoteen 2022 mennessä (10 % tehdyistä arkimatkoista) ja nelinkertaistaminen vuoteen 2030 (20 % tehdyistä arkimatkoista) mennessä. Tavoite on erittäin kunnianhimoinen ja vaatii selkeää resursointia pyöräilyn edistämiseen. Pyöräilyn lisääntymistä tavoitellaan erityisesti lyhyillä arkimatkoilla.

Pyöräily näkyy Lohjan katukuvassa

Tällä hetkellä Lohjan katukuvassa ei näy pyöräilijöitä. **Tavoitteena on, että pyöräily näyttäytyy katukuvassa sekä kaupungin keskustassa että Lohjan kylissä.** Tämä edellyttää pyöräilyväylien kehittämistä sekä sitä, että pyöräpysäköintiä lisätään merkittävästi. Pyöräilyn lisääntymisestä on tehtävä itseään ruokkiva ilmiö: lisääntyvät pyöräilymäärät houkuttelevat muitakin pyöräilemään.

Pyöräily on suosittu arkiliikunnan ja harrasteliikunnan muoto kaikissa ikäryhmissä

Sekä lapset, nuoret, työikäiset että seniorit liikkuvat nykyään terveytensä kannalta liian vähän ja pyöräilyn lisääminen on edullinen tapa lisätä liikuntaa. **Tavoitteena on, että pyöräilyn hyödyt saadaan käyttöön kaikissa ikäryhmissä.**

Pyöräilyn edistämiseen on varattu resursseja

Pyöräilyn edistämiseen on tietoisesti lisättävä resursseja: työaika ja rahaa. Lisäksi yhteistyö kolmannen sektorin kanssa on erittäin tärkeää.

Erilaisten urheilu- ja ulkoiluseurojen, asukasyhdistysten ja kansalaisjärjestöjen tukeminen perustellusti voi olla tehokasta pyöräilyn eri muotojen edistämisessä.

Tunnetuissa pyöräilymaissa, kuten Tanskassa ja Hollannissa, pyöräilyn mahdollistamiseen on panostettu 70-luvulta alkaen. Tämä näkyy näissä maissa sekä kaupunkien katukuvassa että kaupunkien ulkopuolella. Pyöräily on yleinen tapa liikkua paikasta toiseen ja lisäksi molemmat maat ovat merkittäviä pyöräilyturismiltaan.

Suomessa tunnettu pyöräilykaupunki on Oulu. Pyöräilyliikenteen ensimmäinen kokonaissuunnitelma Oulussa valmistui vuonna 1972 ja myös pyöräilymäärien laskennat aloitettiin samoihin aikoihin. **Järjestelmällinen panostaminen näkyy liikennetutkimuksissa vuodesta toiseen: Oulussa pyöräillään eniten arkimatkoja Suomessa.**

Oulun menestys pyöräilykaupunkina kumoaa käsityksen siitä, että talvi olisi este pyöräilylle. On esitetty, että Oulussa pyöräilyn suurta suosiota selittäisi joukkoliikenteen huono palvelutaso ja takavuotina pyöräilyn ja joukkoliikenteen välillä olikin vastakkainasettelua, kun pyöräilyn koettiin vievän joukkoliikenteen asiakkaita kesäisin. Hyvällä liikennesuunnittelulla voidaan varmistaa, että pyöräily parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa. Tämä tarkoittaa hyviä yhteyksiä joukkoliikenteen runkoreittien varteen ja laadukasta pyöräpysäköintiä pysäkkien ja asemien yhteyteen.

EDISTÄMISOHJELMAN SEURANNAN MITTARIT

On tärkeää, että edistämishjelman toteutumista voidaan seurata numeerisilla mittareilla. Näin voidaan seurata, ovatko tehdyt toimenpiteet tehonneet. Jotta pyöräilyn edistämistyö voitaisiin suunnata toimenpiteiden toteuttamiseen eikä mittaamiseen, tulisi mittareiden olla helposti saatavilla.

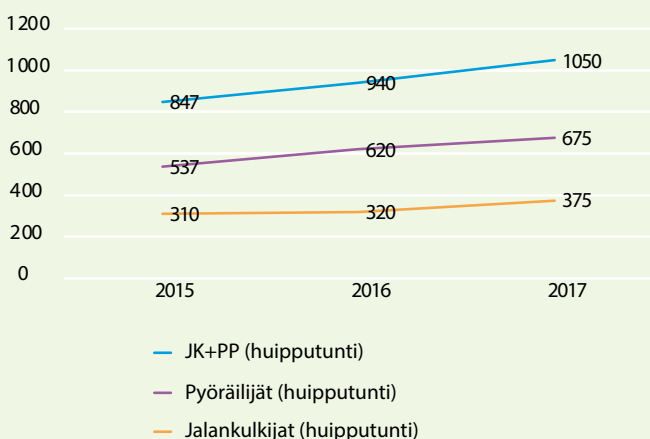
Liikennetutkimukset

Pyöräilyn osuutta arkimatkoilla seurataan valtakunnallisten liikennetutkimusten perusteella. Liikennetutkimukset ovat selkeä ja vertailtava mittari. Tällä hetkellä valtakunnallisia liikennetutkimuksia tehdään 5–6 vuoden välein, joten liikennetutkimukset eivät anna tuloksia nopealla aikavälillä. Seuraava valtakunnallinen liikennetutkimus ajoittunee vuodelle 2022.

Tässä edistämishjelmassa on asetettu tavoitteeksi, että pyöräilyn kulkumuoto-osuus olisi vuonna 2022 10 % arkimatkoista ja vuonna 2030 20 % tehdyistä arkimatkoista.

ESIMERKKI PYÖRÄILYMÄÄRIEN SEURANNASTA

Kävelyn ja pyöräilyn kehitys Kangasalan mittauspisteissä 2015–2017
Huipputuntilaskenta 16 mittauspisteessä



Pyöräilijöiden määrän laskennat

Pyöräilymäärien laskennat ovat helppo ja konkreettinen tapa seurata pyöräilijöiden määrien kehitystä vuosittain. Laskennat kannattaa toteuttaa vuosittain samana vuodenaikana, esimerkiksi toukokuun poutaisena arkivuorokautena. Laskennat toteutetaan vuosittain samoissa vilkkaimmissa paikoissa, joita Lohjalla voisivat olla koulujen läheisyydessä olevat kadut ja tiet sekä Laurinkatu, Kauppakatu ja Nummentie. Myös haja-asutusalueen väyliä voidaan ottaa mukaan laskentoihin, esimerkiksi Werlanderintie (mt 1070) Sammatissa.

Pyöräilyn käsinlaskentojen yhteydessä kannattaa samalla tehdä myös jalankulkijoiden laskenta. Koneellisen laskennan kustannukset vilkkaimmissa paikoissa on myös syytä selvittää. Tärkeintä on, että pyöräilijöiden laskennat aloitetaan ja laskentoja toistetaan vuosittain. Ensimmäisenä vuonna voidaan aloittaa 3–5 laskentakohteella.

Laskentoihin voi hakea mallia eri kaupunkien pyörälaskennoista. Esimerkiksi Tampereen kaupunkiseutu toteuttaa laskentoja seudulla vuosittain. Oheisessa kuvassa näkyy Kangasalan kaupungin kävelyn ja pyöräilyn laskentojen tuloskuvaaja vuosilta 2016–2018.



*Lohjan pitää olla valmis
satsaamaan hankkeeseen rahaa,
muuten tämä on pelkkää
unelmahöttöä.*

Kommentti asukaskyselystä 10/2018.

Pyöräilyn investointien määrä

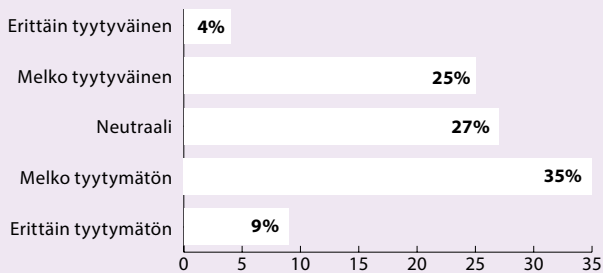
Muutamat pyöräilyn edistämiseen sitoutuneet kunnat seuraavat pyöräilyn investointikuluja vuosittain. Kangasalan kunta asetti kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassaan tavoitteeksi, että kävelyn ja pyöräilyn investoinnit olisivat noin 25 €/asukas/vuosi. Helsingin rahoitus pyöräliikenteeseen oli vuonna 2017 noin 14 miljoonaa euroa, mikä oli noin 10 prosenttia liikenteen kokonaisbudjetista. YK:n suositus on, että 20 prosenttia liikenteen investoinneista käytetään pyöräilyyn. **Pyöräilyn investointien määrä on pyöräilyn edistämisen mittari.**

Asukaskyselyistä pyöräilybarometriksi

Tämän työn osana on tehty internetkyselynä toteutettu asukaskysely, jossa on hyödynnetty vuonna 2016 toteutetun liikenneturvallisuuskyselyn pyöräilyä koskevia kysymyksiä. Tämän lisäksi hyödynnettiin Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn palautekyselyn kysymyksiä ja näiden kysymysten kohdalta voidaan halutessa vertailla tuloksia Tampereen kaupunkiseudun kuntiin. Asukaskyselyyn lisättiin myös harrastepyöräilyä koskevia kysymyksiä, joilla pyöräilyn edistämishjelmaa voidaan seurata. Lohjaan pyöräilykaupunkina on tällä hetkellä tyytyväisiä 29 % vastaajista. **Tavoite on, että tyytyväisten osuus nousee vuosittain.**

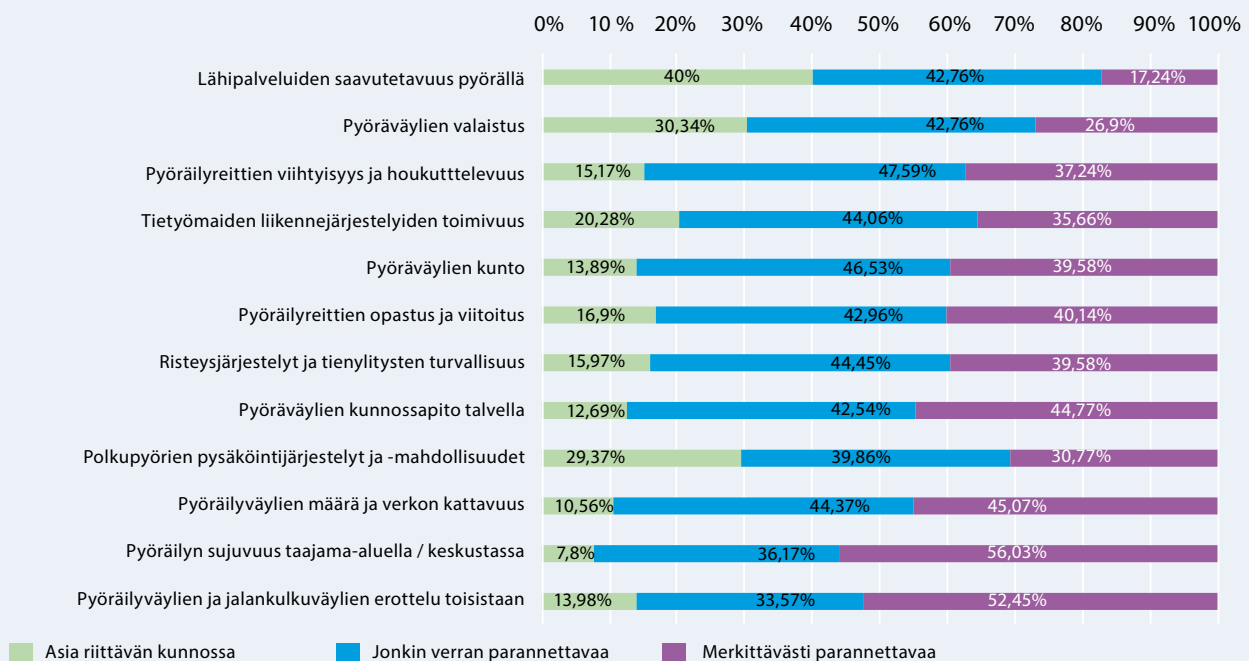
Kuinka tyytyväinen olet Lohjaan pyöräilykaupunkina?

Vastaajien määrä: 146



Lisäksi kyselyssä kysyttiin tyytyväisyyttä pyöräilyn eri osatekijöihin. Suurin tyytymättömyys kohdistuu Lohjan keskustan pyöräily-yhteyksiin.

Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin pyöräilyn olosuhdetekijöihin Lohjalla?





PYÖRÄILYN INFRAN PARANTAMINEN

Lohjasta Suomen paras
pyöräilykaupunki



PYÖRÄILY- MATKAILU

Lohjasta Suomen paras
pyöräilykaupunki



PYÖRÄILYN LISÄÄMINEN ARKIMATKOILLA



HARRASTE- PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN

Lohjasta Suomen paras
pyöräilykaupunki



TOIMENPITEET

Tässä luvussa on esitetty toimenpiteet, joilla tavoitteisiin päästään. Tämän lisäksi on laadittu tarkempi toimenpidetaulukko vuosille 2019–2021 sekä pyöräilyn edistämisen vuosikello.



Toimenpide 1

Infran parantamiseen varataan resursseja.

Pyöräilyn infran parantaminen on tehokkain tapa lisätä pyöräilyä. Valitettavasti infran parantaminen on keinovalikoimasta myös kallein. Lohjan kaupungissa toteutetaan jatkuvasti laajoja infran rakentamishankkeita, joissa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan osana rakentamishankkeita. Esimerkiksi asu-
tomessualueen rakentamisessa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat tärkeässä roolissa. Näiden hankkeiden toteuttamisessa on tärkeä varmistaa, että pyöräilyn olosuhteet huomioidaan ja että uudet järjestelyt liittyvät saumattomasti nykyiseen verkkoon.

Uusien rakentamishankkeiden lisäksi pyöräilyn infraa voidaan parantaa kevyillä ja nopeilla investoinneilla liikenneturvallisuustyön tapaan. **Näitä parannushankkeita tehdään vuosittain 150 000 eurolla.**



Toimenpide 2

Keskustan pyöräyhteyksien parantamisesta laaditaan verkkosuunnitelma, joka kytkee keskustan yhteydet ympäröivään pyöräilyverkkoon. Verkkosuunnitelma sisältää yhteysvälejä, joita toteutetaan vuosittain.

Lohjan keskustan pyöräily-yhteyksissä on merkittävästi parannettavaa. Tällä hetkellä keskustan yhteydet ovat katkeilevat eikä pyöräilijälle ole osoitetaa selvää reittiä.

Keskustan pyöräily-yhteyksistä tulee tehdä kokonaisuunnitelma, jonka avulla pyöräily-yhteydet saadaan jatkuviksi ja johdonmukaisiksi. Pyöräilijällä täytyy olla selkeä paikka kaupunkitilassa. Kaupungin keskustassa pyöräily on hyvä erottaa selkeästi jalankulusta esimerkiksi pyöräkaistojen ja/tai pyöräteiden avulla. Keskustassa tämä todennäköisesti vaatii autojen kadunvarsipysäköinnin vähentämistä liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisesti.

Jalankulku ja pyöräily ovat kaksi erillistä liikennemuotoa ja kaupungin keskustassa nämä liikennemuodot on hyvä erotella toisistaan. Tämä linjaus on esitetty Liikenneviraston vuonna 2014 valmistuneessa Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeessa¹⁹ sekä esimerkiksi Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluohjeissa²⁰ www.pyoraliiikenne.fi

Jos autoliikenteen nopeusrajoitus on 30 km/h tai alle, pyöräily voidaan sijoittaa samaan tilaan autoliikenteen kanssa.

¹⁹ Liikennevirasto. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014.

²⁰ Helsingin kaupunki. Pyöräliikenteen suunnitteluohje. www.pyoraliiikenne.fi, viitattu lokakuussa 2018.

Toimenpide 3

Kevyen liikenteen runkoverkko kehitetään pyöräilyn valtaväyläksi.

Kevyen liikenteen verkosto on tällä hetkellä melko kattava Lohjan keskustassa säteittäin Muijalan, Virkkalan ja Roution suuntiin. Reittiä kehitetään ns. laatukäytäväksi, mikä tarkoittaa sujuvuutta, esteettömyyttä ja turvallisuutta. Kävely ja pyöräily erotellaan toisistaan selkeästi vähintään maalauksella, mutta mieluiten materiaalierolla. **Tavoitteena on, että pyöräily on sujuvaa, miellyttävää ja turvallista.**

Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksessä on esitetty Lohjan pääpyöräverkko (kuvassa). **Tavoitteena on ennen kaikkea verkollinen ja kattava väylästä, jossa on hyvät yhteydet joka ilmansuunnasta keskustaan, keskustan läpi, kouluille sekä muille kevyttä liikennettä houkutteleville kohteille kuten liikunta- ja harrastuspaikoille.** Merkittävimmät työmatkapyöräilyn väylät kehitetään laatukäytäväksi, joilla tavoitteena on viivytysten minimointi.



Toimenpide 4

Haja-asutusalueen yhteyksien parantamiseen haetaan aktiivisesti ratkaisuja ja rahoitusta. Tässä tehdään yhteistyötä muiden kuntien ja Ely-keskuksen kanssa.

Pyöräilyn edistämistyön yhteydessä on tullut paljon toiveita haja-asutusalueiden pyöräteiden rakentamisesta. Kevyen liikenteen väylä maantien varteen maksaa n. 200 000–500 000 €/kilometri. Yleisesti investointeja tehdessä haetaan mahdollisimman suurta vaikuttavuutta. Pyöräilyinfran parantaminen kannattaa tehdä siellä, missä potentiaalisia käyttäjiä ja suotuisia turvallisuusvaikutuksia on eniten.

Maanteiden kevyen liikenteen väylien rakentaminen on Ely-keskusten vastuulla, mutta viime vuosina toteutuneet kevyen liikenteen väylät on usein rakennettu kuntien ja Ely-keskuksen yhteisrahoituksella. Tämä tarkoittaa sitä, että kaupungin pitäisi olla mukana maksamassa väylien kustannuksia. Onkin todennäköistä, että kaikkiin lohjalaisten kevyen liikenteen väylätoiveisiin ei välttämättä pystytä lähivuosina vastaamaan.

Maanteiden pyöräilyolosuhteiden parantamisessa kannattaa tutkia kevyempien ratkaisujen mahdollisuus. Euroopassa on maanteiden varsille toteutettu erilaisia pyöräkaistoja, jotka ovat toteutuskustannuksiltaan paljon erillistä kevyen liikenteen väylää edullisempia. Suomessa näitä kokeiluja on ollut toistaiseksi vähän, mutta kesällä 2018 toteutettiin kylätiekokeilu Hämeen Sattulassa²¹, jossa kylätien poikkileikkaus muutettiin hollantilaistyyppiseksi kylätieksi. Kokeilun alustavat tulokset ovat olleet hyvin rohkaisevia. Hankkeen toteutuskustannukset olivat alhaiset verrattuna erillisen kevyen liikenteen väylän rakentamiseen. Sattulan kylätiellä on noin 400 käyttäjää vuorokaudessa. Tämän tyyppinen ratkaisu sopiikin parhaiten yhteysväylille, jossa on vähän liikennettä.

²¹ Kylätie – tien uusjako Hollannin tyyliin. Niko Palon esitelmä 28.9.2018 VeloFinland -tapahtumassa. <https://pyoraliiitto.fi/wp-content/uploads/niko-palo-kylatie-tien-uusjakohollannintyyliin.pdf>

Tärkeää on, että maanteiden kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseksi haetaan aktiivisesti ratkaisuja Ely-keskuksen ja muiden kuntien kanssa. Erityishuomio kannattaa kiinnittää koulujen läheisyyteen. Kevyen liikenteen väyliin investoiminen tulee nähdä myös matkailuinvestointina.



Sammatissa ei ole juurikaan pyöräteitä. Lasten koulumatkat sujuvat pyöräillen, se plussaa.

Talvikunnossapito on välillä vähän huonoa..

Kommentti asukaskyselystä 10/2018.

Sattulantien kylätie

Sattulantie on Hattulan kunnassa sijaitseva maantie, joka muutettiin kesällä 2018 hollantilaistyyppiseksi kylätieksi²². Tiellä on noin 400 käyttäjää vuorokaudessa.

Kokeilulla haluttiin rauhoittaa henkilöautoliikenteen nopeuksia ja lisätä eri käyttäjäryhmien kokemaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi saadaan lisätietoa uusista kustannustehokkaiden keinoista parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita alemman tieverkon vähäliikenteisissä kohteissa, joissa erillisen kevyen liikenteen väylän toteuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Kylä-

tiekokeiluun ryhdyttiin Sattulan kyläyhdistys ry:n tekemän aloitteen perusteella.

Sattulantien liikennejärjestelyitä muutettiin 2,5 kilometrin matkalla. Ajoradan keskeltä varattiin moottoriajoneuvoliikenteelle kaksisuuntainen, noin 3 metriä leveä kaista. Ajoradan molemmin puolin varataan noin 1,5 metriä leveä reuna-alue ensisijaisesti jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen käyttöön. Moottoriajoneuvojen kohtaaminen tapahtuu osittain reuna-alueiden kautta. Nopeusrajoitus kylätiellä on 40 kilometriä tunnissa.



Kuvat: Niko Palo.

²² Uudenmaan Ely-keskuksen hanketiedote. Viitattu 25.10. 2018.



Toimenpide 5

Pyörätelineitä ja pyöräkatoksia lisätään vuosittain:

- katu- ja puistoalueille
- kaupungin kiinteistöihin (koulut, kirjastot ja muut työpaikat)
- liityntäpysäköintipaikoille (joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhdistäminen)

Jotta pyöräily olisi mukavaa ja kätevää, on tärkeää, että pyörälle löytyy turvallinen säilytyspaikka mahdollisimman läheltä määränpäättä. Näin saadaan pyöräilyn hyödyt liikennemuotona parhaaseen mahdolliseen käyttöön.

Laadukkaan pyöräpysäköinnin määrittely:

1. Pyörille on osoitettu selkä paikka.
2. Pyörälle on riittävästi tilaa.
3. Pyörän voi kiinnittää telineeseen rungostaan.
4. Pyörä on suojassa sateelta.
5. Pyörä on suojassa pakkaselta.

Pyörän pysäköintipaikasta ja pysäköinnin kestosta riippuu kuinka tärkeitä eri kriteerit ovat. Lyhytaikaiseen pysäköintiin voi riittää, että pyörällä on riittävästi tilaa. Talvisin pyörä olisi miellyttävintä saada sisätilaan. Luonnollisesti pyörän arvo vaikuttaa myös siihen, kuinka tärkeää on pyörän suojaaminen varkaudelta.



Toimenpide 6

Parannetaan koulujen lähiympäristöjen liikennejärjestelyitä. Järjestelyiden toteuttamisen vaikutuksia tehostetaan tiedottamalla asiasta koulujen henkilökunnalle, oppilaille ja vanhemmille.

Liikenneturvallisuussuunnitelman²³ yhteydessä käytiin läpi 22 koulun lähiympäristön liikenneturvallisuuksien tilanne ja tehtiin toimenpide-ehdotukset turvallisuuden parantamiseksi. Parannuksia tarvitaan erityisesti

- saattoliikenteen järjestelyihin,
- koulun ympäristön nopeusrajoituksiin ja
- henkilökunnan autojen pysäköinnin järjestelyihin.

Samalla on syytä varmistaa, että kaikissa kouluissa on riittävästi tilaa pyörien pysäköinnille. **Lähtökohtaisesti pyörien pysäköinnin tulee olla aina lähempänä ovia kuin autojen pysäköinnin.** Tämä on selvä viesti, että pyöräilyä arvostetaan kulkumuotona.

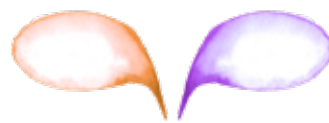
Oppilaita ja henkilökuntaa voidaan ottaa mukaan suunnitelmien katselmuksiin. Pysäköinnin ja saattoliikenteen järjestelyistä annetaan selvät ohjeistukset henkilökunnalle, koululaisille ja vanhemmille. **Pyöräilyn lisäämisellä voidaan vähentää saattoliikenteen haittoja.**

Liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisia toimenpiteitä toteutettu vuosittain. Toteutus on aloitettu kiireellisimmistä ja katualueelle kohdistuvia toimenpiteistä. Toimenpiteitä, joiden toteuttaminen vaatii lisää suunnittelua ja jotka kohdistuvat koulujen tontille, on vielä toteuttamatta.

²³ Lohjan liikenneturvallisuussuunnitelma 2016: www.lohja.fi > Liikenne, kartat ja paikkatieto > Liikenneturvallisuus



Kuvat: Suunnittelutoimisto Lumimarja.



*Pyöräparkkien lisääminen
helpottas kummasti
asiointia keskustassa.*

*Keskustan alueelle turvalliset
pyörätiet tai 'kaista' pyöräilyyn.
Ei sinne autojen sekaan mahdu.*

*Vinkkinä:
kaupunkipyörät pääkaupunki-
seudun tapaan voisivat
toimia myös Lohjalla.*

Kommentti asukaskyselystä 10/2018.



Kuva: Valpastin.



Kuva: Suunnittelutoimisto Lumimarja.



Kuva: Suunnittelutoimisto Lumimarja.

Toimenpide 7

Tehdään koko kaupungin kattava pyöräilyn viitoitus suunnitelma ja toteutetaan viitoitusta suunnitelman mukaan vuosittain.

Pyöräilyn viitoitus ja opastus helpottaa arkipyöräilijän liikkumista, mutta erityisen tervetullutta opastus on retkeilijälle ja matkailijalle. Vaikka erilaiset karttapalvelut tekevät reitin löytämisen helpommaksi kuin takavuosina, ovat maastossa näkyvät opasteet erit-

täin toivottuja. Pyöräilyn viitoitusta on kehitetty viime vuosina erityisesti Tampereen seudulla ja Helsingissä. Nykyaikainen viitoitustapa on käyttää kaksijalkaisia viittoja, koska ne eivät ole ilkeillä yhtä herkkiä kuin yhdellä jalalla seisovat. Viitoituksessa keskitytään laatuikävien viitoitukseen.

²⁴ Hyvinkään pyöräily: www.hyvinkaa.fi > Liikenne ja kartat > Pyöräily

²⁵ Tampereen pyöräilykartat: www.tampere.fi > Liikenne ja kadut > Pyöräily ja jalankulku > Reitit ja kartat



Toimenpide 8

Laaditaan Lohjan kaupungin pyöräilykartta, josta tehdään sekä painettu versio että tulostettava versio internetsivuille.

Vaikka erilaiset mobiilit karttasovellukset palvelevat myös pyöräilijöitä, ovat pyöräilykartat ovat suosittuja tuotteita pyöräilykaupungeissa: hyviä esimerkkejä löytyy esimerkiksi Hyvinkäältä²⁴, Tampereen seudulta²⁵ ja pääkaupunkiseudulta. Hyvinkäällä on laadittu erillisiä pyöräkarttoja eri kaupunginosiin sekä lisäksi maastopyöräkarttoja. Kartat löytyvät sekä paperisina että netistä tulostettavina versioina. Pääkaupunkiseudun ja Tampereen seudun pyöräilykartat ovat tarjolla paperisina versioina ja opaskartan lisäksi on laadittu kävelyn ja pyöräilyn reittiopas.

<http://kevytliikenne.tampere.fi/>

Pyöräilykartta antaa yleiskuvan kaupungin pyöräilyverkostosta ja se toimii markkinointituotteena niin asukkaalle, retkeilijälle kuin turistillekin. Pyöräilykartta toteutetaan digitaalisesti. Näin sitä voidaan hyödyntää erilaisina sähköisinä ja painettuina versioina.



Olen vapaa-ajan asukas ja pyöräilen huvikseni. Kunnollisten ulkoilu- ja pyöräilykarttojen laatiminen ja hyvä saatavuus lisäisi pyöräilyäni.

Kommentti asukaskyselystä 10/2018.



Toimenpide 9

Pyöräilykasvatus otetaan kiinteäksi osaksi päiväkotien ja koulujen ohjelmaa.

Ensimmäiseksi on syytä varmistaa, että Lohjan kaupungin koulussa ei ole voimassa niin sanottuja pyöräilykieltoja eli suosituksia, joiden mukaan esimerkiksi ensimmäisen ja toisen luokka-asteen oppilaat eivät saisi tulla kouluun pyörällä.

Pyöräily otetaan osaksi opetussuunnitelmaa ja se huomioidaan eri aineiden opetuksessa, kuten teknisissä töissä (pyörähuolto), ympäristökasvatuksessa (pyöräilyn ympäristöhyödyt) sekä liikuntatunneilla. Pyöräilymerkkien suorittaminen on hyvä tapa markkinoida pyöräilyn hyötyjä sekä koululaisille että heidän vanhemmilleen.

Pyöräilymerkin voi suorittaa monella eri ikätasolla päiväkotii-ikäisistä aina yläasteikäisiin. Tärkeä taitekohta on nuoren täyttyessä 12 vuotta, sillä silloin hän ei voi enää liikennesääntöjen mukaan ajaa jalkakäytävällä. Tässä ikävaiheessa nuoren itsenäinen liikkuminen lisääntyy ja elinpiiri laajenee. Tässä ikäryhmässä tapahtuu myös paljon pyöräilyonnettomuuksia.

Pyöräily voi olla myös välituntiliikuntaa. Koulun pihalta voidaan varata alue, jossa saa pyöräillä myös välitunnilla.

Välituntipyöräilyä ja yhteisiä retkiä varten koululla olisi hyvä olla tarjolla muutama lainapyörä, joita huolletaan säännöllisesti. Erilaiset haastekilpailut luokkien ja koulujen kesken ovat myös suosittu tapa lisätä koulumatkan pyöräilyä.

Sivustolta www.pyorallakouluun.fi löytyy paljon vinkkejä pyöräilykasvatuksen toteuttamiseen. Sieltä löytyvät esimerkiksi ohjeet pyörän kuntotarkastuksen ja pyörähuollon koulutuksen toteuttamiseen, ohjeet Pyöräilymerkin suorittamisen toteuttamiseen tai kadulla ajamisen koulutuksen järjestämiseen 11-vuotiaille.



Toimenpide 10

Markkinoidaan pyöräilyä säännöllisesti.

Pyöräilyn markkinoinnilla ei poisteta turvallisen ja laadukkaan infran tarvetta. Sujuvan ja turvallisen pyöräilyverkon sekä laadukkaan pyöräpysäköinnin merkitys pyöräilyn edistämisessä on keskeinen. Infran kehittäminen vaatii kuitenkin aikaa ja rahaa. Pyöräilyn markkinointi on todettu edulliseksi ratkaisuksi pyöräilyn edistämisessä: **paras vaikutus saadaan, kun infrastruktuurin parantamiseen yhdistetään innostava markkinointi.**

Pyöräilyn markkinointikeinoja ovat

- erilaiset teemapäivät ja tapahtumat esimerkiksi pyörävalojen jakaminen lokakuussa ja nastarengaskampanja marraskuussa
- pyöräilijöiden palkitseminen: esimerkiksi Liikuntakeskuksessa ja kirjastossa voidaan järjestää kampanjapäiviä, jolloin pyörällä tulleille tarjotaan esimerkiksi kahvit. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi niin, että pyöräilykypärää näyttämällä saa kahvilipun.
- erikoispyörien, kuten sähkö- ja tavarapyörien koeajopäivät
- haastekilpailut
- erikoispyörien kokeilujaksot: kokeilijoille annetaan esimerkiksi sähköpyörä käyttöön muutaman viikon ajaksi ja aiheesta viestitään sosiaalisessa mediassa ja blogissa
- erilaiset esitteet ja kampanjatuotteet kuten satulusuojat, pyörien valot ja heijastintuotteet

Pyöräilyn markkinointi on kustannustehokasta, kun se on säännöllistä. Säännöllisyys tuo markkinointiin rutiinia ja toiminta tehostuu. Esimerkiksi kilometrikisaan tulee jatkuvasti lisää osallistujia, koska kampanja tulee tunnetummaksi. Pyöräilyn markkinointia ohjaa pyöräilyn edistämisen vuosikello.



Toimenpide 11

Työnantajat tukevat työmatkapyöräilyä – Lohjan kaupunki näyttää esimerkkiä.

Työnantaja voi vaikuttaa siihen, millä tavoin henkilöstö tulee töihin. Pyöräilyä voidaan lisätä erityisesti alle viiden kilometrin työmatkoilla, joita useimmilla suomalaisilla työpaikoilla on lähes puolet. Sähköpyörä mahdollistaa myös pitemmän työmatkan kulkemisen pyörällä suhteellisen kevyesti.

Työnantaja voi lisätä työmatkojen pyöräilyä tarjoamalla työpaikalla hyvät ja toimivat peseytymis- ja sosiaalitilat sekä varusteiden säilytys- ja kuivausmahdollisuudet. Amerikkalaisessa Virginian yliopiston tutkimuksessa²⁶ on selvitetty tekijöitä eri kuntien työmatkapyöräilyn yleisyyteen. Tutkimuksen mukaan kaupungeissa, joissa on laadukas pyöräpysäköinti, työmatkapyöräilyn yleisyys on 1,5 kertainen verrattuna kaupunkeihin, joissa laadukasta pyöräpysäköintiä ei ole tarjolla. Jos laadukkaan pyöräpysäköinnin lisäksi on tarjolla suihkut ja säilytystilat, nousee työmatkapyöräilyn yleisyys 4,5 kertaiseksi. Matkojen kulkutapaan kodin ja työpaikan välillä vaikuttaa myös työpaikan pysäköintipolitiikka henkilöstön autoille.

Lohjalla on jo kannustettu työmatkapyöräilyyn kampanjoimalla. *Pyörällä töihin* -teemapäivä on järjestetty jo useana vuonna ja vuonna 2018 Lohjan kaupunki osallistui kilometrikisaan, jossa Lohjan kaupungin joukkueeseen osallistui 48 henkilöä. Kilometrejä joukkueelle kertyi yhteensä 28 000 kilometriä. www.kilometrikisa.fi

Lohjan kaupungin kannattaa näyttää esimerkkiä pyöräilymyönteisenä työnantajana ja kannustaa muitakin Lohjan työpaikkoja kehittämään työantajakuvaansa. Edullinen ja tehokas keino on järjestää ”Kaupungin pyöräilymyönteisin työpaikka” -kilpailu. Kilpailu nos-

²⁶ Determinants of bicycle commuting in the Washington, DC region: The role of bicycle parking, cyclist showers, and free car parking at work. Transportation Research Part D 17 (2012) 525–531



Kuva: Minna Ermala.



Kuva: Manu Heikura.

taa asian työpaikkojen tietoisuuteen ja samalla työpaikat voivat saada vinkkejä muilta työpaikoilta ja kilpaila keskenään.²⁷

Työmatkapyöräilyn lisääminen kannattaa kuten muunkin liikunnan lisääminen. Lisäksi työmatkapyöräily vähentää työpaikan parkkipaikkatarvetta. Työmatkapyö-

räilyn edistämiseen löytyy vinkkejä työnantajille Pyöräilykuntien verkoston sivulta²⁸ sekä kestävän työmatkaliikenteen toimintamalleja Motivan sivuilta.²⁹

²⁷ Pyöräilymyönteisimmän työpaikan palkitseminen. Artikkelin Kokkolan kaupungin sivuilla. Viitattu 5.11.2018. (linkki: https://www.kokkola.fi/ajankohtaista/tiedotteet/2015/fi_FI/kokkolan_pyorailymyonteisin_tyopaikka/)

²⁸ Pyöräilykuntien verkoston vinkit työnantajille. Viitattu 24.10.2018. (linkki: <https://www.poljin.fi/fi/toiminta/pyorailyviikko/pyorailyvinkit-tyonantajalle>)

²⁹ Työpaikat kestävän liikunnan edistäjinä -jatkohanke (TYKELI II) 2014-2015. Motiva Oy. Viitattu 24.10.2018. (linkki: [https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikenteen_projekteja/tyopaikat_kestavan_liikkumisen_edistajina_\(tykeli_ii\)_2014-2015](https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikenteen_projekteja/tyopaikat_kestavan_liikkumisen_edistajina_(tykeli_ii)_2014-2015))



Toimenpide 12

Kehitetään pyöräretkeilyn reittejä ja palveluita yhteistyössä matkailuyritysten kanssa.

Kun pyörällä retkeilyn olosuhteet ovat hyvät, ne houkuttelevat Lohjan vakituksia ja vapaa-ajan asukkaita sekä matkailijoita pyöräilyn pariin.

Lohjan kunta toimii aktiivisesti pyöräilymatkailun edistämisen koordinaattorina. Matkailun edistämiskeskus on laatinut tuotesuosituksen retkipyöräilylle matkailuyrittäjien tuotekehityksen apuvälineeksi.³⁰ Paikallisia matkailuyrityksiä kannustetaan kehittämään palveluitaan pyöräilijöille. Pyörämatkailijan erityistarpeita ovat varusteiden kuivausmahdollisuudet, pyörien huoltovälineet sekä pyörien säilytys.

Kaupungin rooliin sopii parhaiten reittien kehittäminen sekä osa palveluinfrastruktura, näistä esimerkkinä taukopaikkojen varustaminen sopii kaupungin rooliin. Tautkopaikkojen tarjoamisessa kannattaa hyödyntää valmiita palveluita, kuten uimarantoja. Miira Lehto on laatinut Matkailun liikkeenjohdon koulutusohjelman lopputyössään³¹ suositukset Lohjanjärven ympäri kulkevan pyöräilyreitin kehittämiseen. Outdoors Finland on laatinut ohjeen³² pyöräilyreittien suunnitteluun ja toteutukseen matkailun näkökulmasta.

Erilaisten reittien (esim. rantareitti, Laurin reitti sekä Lohjanjärven ympäri kiertävä reitti) markkinointi ja ”brändäys” ovat tärkeitä, jotta pyöräilijät ja matkailijat löytävät ne. Pyöräretkeilyä palvelemaan on syytä tuoda erilaisia palveluita, joista yhtenä esimerkkinä ovat yhteiskäyttöiset pyörät.



Toimenpide 13

Maastopyöräilyn reitit merkitään ja palvelut järjestetään.

Lohjan maastopyöräilyreitit ovat jo hyviä ja toimivia, mutta niitä ei ole merkitty mitenkään. Vaikka Lohjan maastopyöräilyseura Lohja Trails ry järjestää opastettuja retkiä, rajoittaa merkintöjen puute aloittelijan ja matkailijan omatoimista maastopyöräilyä. Reittien opastuksen lisäksi hyvää palvelua olisi lähtöpaikka opastauluineen sekä esimerkiksi penkki ja pöytä. Maastopyöräreitin lähtöpaikka toimisi samalla maanteitä käyttävien pyöräretkeilijöiden ja tietenkin kaikkien muidenkin retkeilijöiden taukopaikkana. Pyöränpesupaikka esimerkiksi Neidonkeitaalla olisi hyvä palvelu. Myös maastopyöräilyradan tekeminen tukisi lajin harrastamista Lohjalla.



Toimenpide 14

Kaupungin tekemiä päätöksiä arvioidaan pyöräilyn edistämisen kannalta.

Kaupungin hallinto tekee jatkuvasti päätöksiä, jotka vaikuttavat siihen, miten kaupunkilaiset voivat liikkua paikasta toiseen. Tällaisia päätöksiä ovat muun muassa erilaisten palveluiden verkko-suunnitelmat ja kaavoitus. Esimerkiksi kouluverkko-suunnitelmalla on suorat vaikutukset sekä lasten että henkilökunnan kulkutapavalintaan. Jokainen kaavoituspäätös sisältää valintoja pyöräilyn mahdollistamiseen. Konkreettinen esimerkki tästä on katutilan jakaminen autojen pysäköinnin ja pyöräkaistojen välillä.

³⁰ Retkipyöräilyn teemakohtaiset tuotesuosituksset. Visit Finland. Viitattu 26.10.2018.

Linkki: <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/05/Tuotesuosituksset-OF-Py%C3%B6r%C3%A4ily.pdf?dl>

³¹ Lohjanjärven omatoimisten luontoaktiviteettireittien nykytila ja kehittämistarpeet. Miira Lehto. 2014.

³² Vaellus-, pyöräily- ja melontareittien suunnittelu ja toteutus matkailun näkökulmasta. Outdoors Finland. Lahden Ammattikorkeakoulu. Viitattu 26.10.2018.



Toimenpide 15

Pyöräilytyöryhmä koordinoi tämän edistämishjelman toteuttamista.

Perustetaan pyöräilytyöryhmä, johon kuuluu edustajia kaupungin eri hallintokunnista. Pyöräilytyöryhmä koordinoi edistämishjelman toteuttamista ja sopii eri toimenpiteiden tehtävänjaosta. **Pyöräilytyöryhmä raportoi vuosittain kunnanhallitukselle edistämishjelman toteutumisesta.**



LOHJA
Järvikaupunki

Kulje  viisaasti

Pyöräilyn olosuhteet tulee huomioida kaikissa kaavoitus ja rakentamishankkeissa.

		2019	2020	2021
1.	Keskustan pyöräily-yhteyksien parantaminen			
	Suunnittelu	20 000 €		
	Toteuttaminen	20 000 €	50 000 €	50 000 €
2.	Nauhataajaman runkoverkko			
	Suunnittelu	10 000 €	5 000 €	5 000 €
	Toteuttaminen	10 000 €	15 000 €	20 000 €
3.	Keskustan ulkopuoliset yhteydet*			
	Suunnittelu	10 000 €	10 000 €	10 000 €
4.	Pyöräpysäköinti (katokset että telineet)	10 000 €	10 000 €	10 000 €
	Katu-alue			
	Kaupungin kiinteistöt			
	Liityntäpysäköinti			
5.	Viitoitus ja opasteet			
	Suunnittelu	10 000 €		
	Toteuttaminen	10 000 €	10 000 €	10 000 €
6.	Koulujen lähiympäristöjen parannustoimenpiteet liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisesti			
	Suunnittelu + toteutus	10 000 €	10 000 €	10 000 €
7.	Pyöräilykasvatus	10 000 €	5 000 €	5 000 €
8.	Pyöräilyn markkinointi kaikenikäisille	10 000 €	10 000 €	10 000 €
9.	Pyöräilykartan laatiminen		5 000 €	
10.	Maastopyöräily: Flow track rata	10 000 €	10 000 €	10 000 €
11.	Pyörämatkailu: Pyöräilyn tuotteistaminen ja brändi	10 000 €	10 000 €	10 000 €
	Pyöräilyn lisäbudjetti yhteensä:	150 000 €	150 000 €	150 000 €

*Maanteiden varsien kevyen liikenteen väylien rakentamista ei ole kirjattu tähän, sillä ne vaativat erillistä isoa budjettia.

le.

n

Ehdotus 25.10.2018



Lohjasta paras pyöräilykaupunki – Asukaskyselyn tulokset 2018



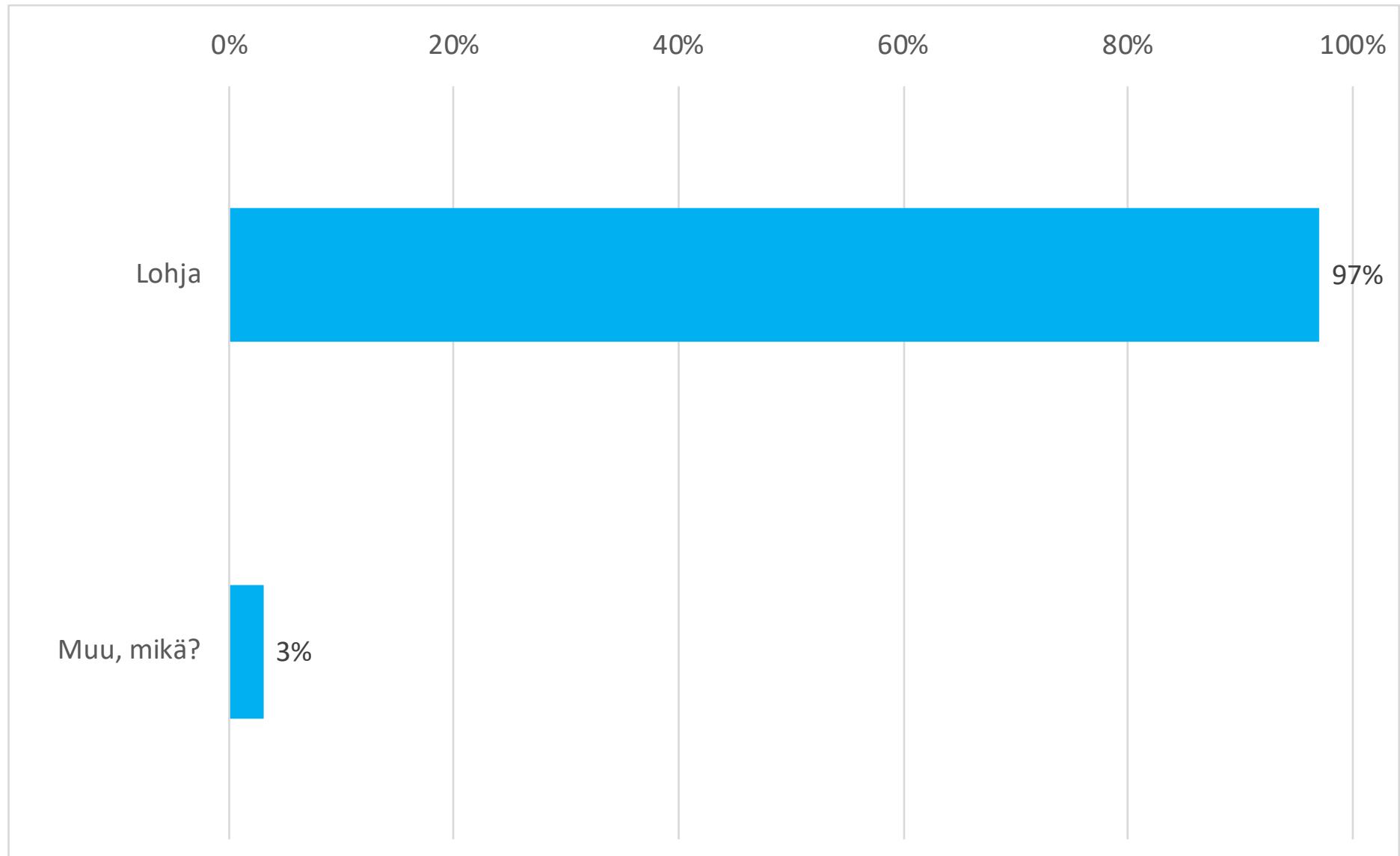
©Valpastin Oy

Kyselyn tiedot

- Kyselyn tarkoituksena oli saada tietoa asukkaiden tyytyväisyydestä pyöräilyn olosuhteisiin Lohjalla. Kyselyssä hyödynnettiin Lohjan liikenneturvallisuuksuunnitelman 2016 yhteydessä tehdyn kyselyn kysymyksiä sekä Tampereen kaupunkiseudun *Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyn* kysymyksiä
- Tarkoitus on, että kyselyä voidaan toistaa säännöllisesti ja näin saada tietoa Lohjan pyöräilyn edistämistyön tuloksista
- Kysely tehtiin nettikyselynä ja se oli avoinna 12.-26.10.2018
- Kysely tehtiin nettikyselynä.
- Vastauksia yhteensä 150.

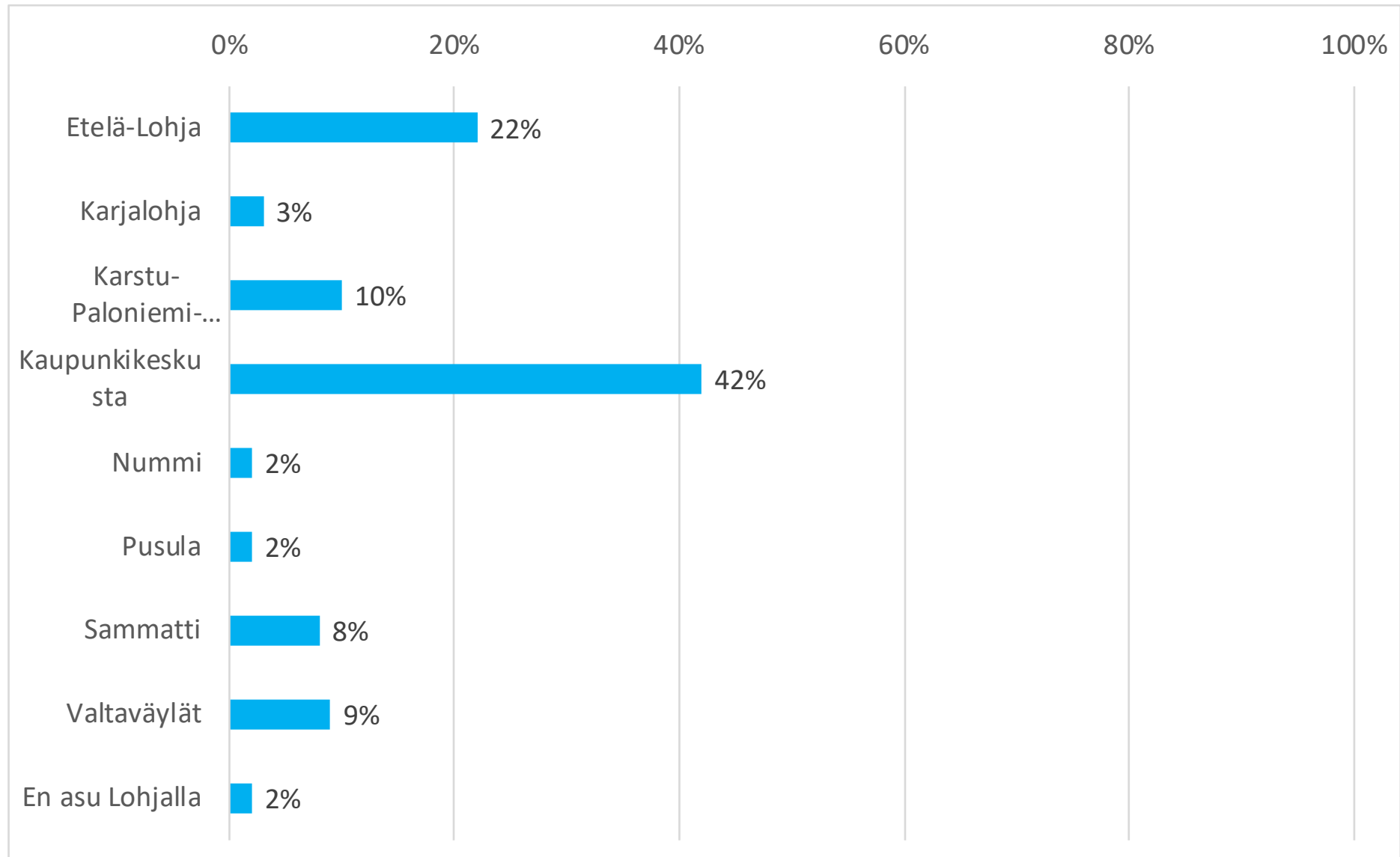
Asuinkunta

Vastaajien määrä: 147



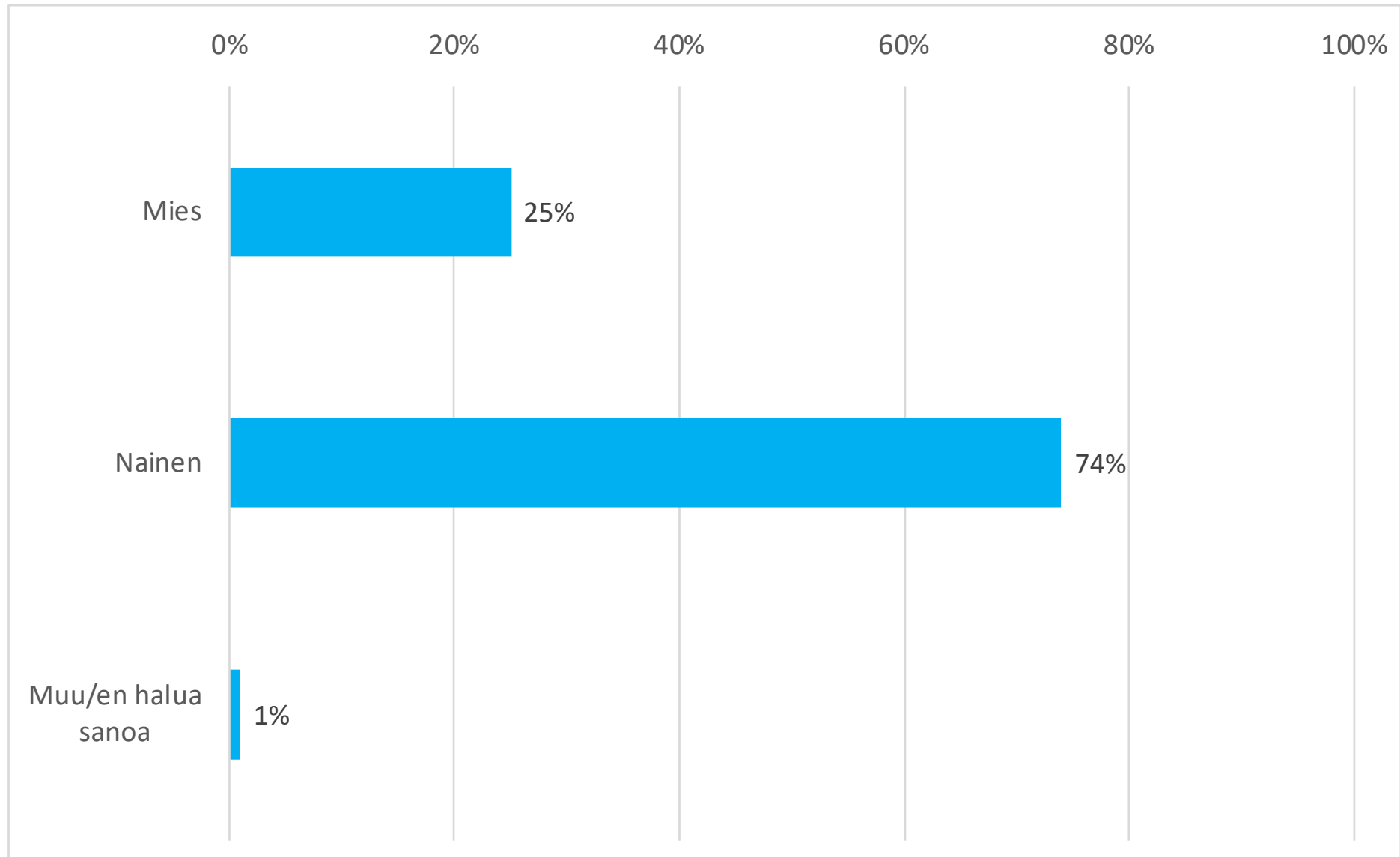
Millä alueella asut?

Vastaajien määrä: 145



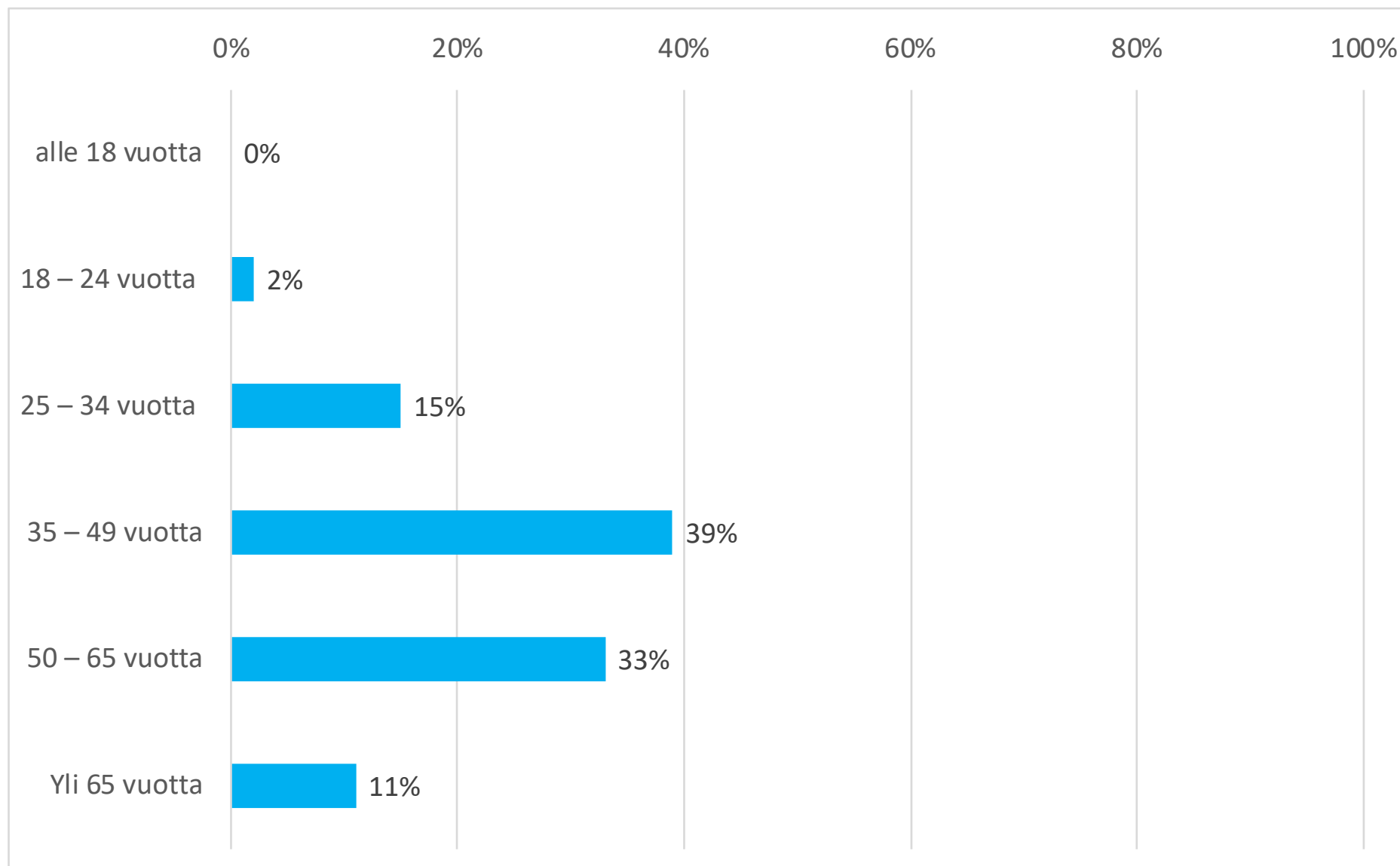
Sukupuoli

Vastaajien määrä: 147, valittujen vastausten lukumäärä: 147



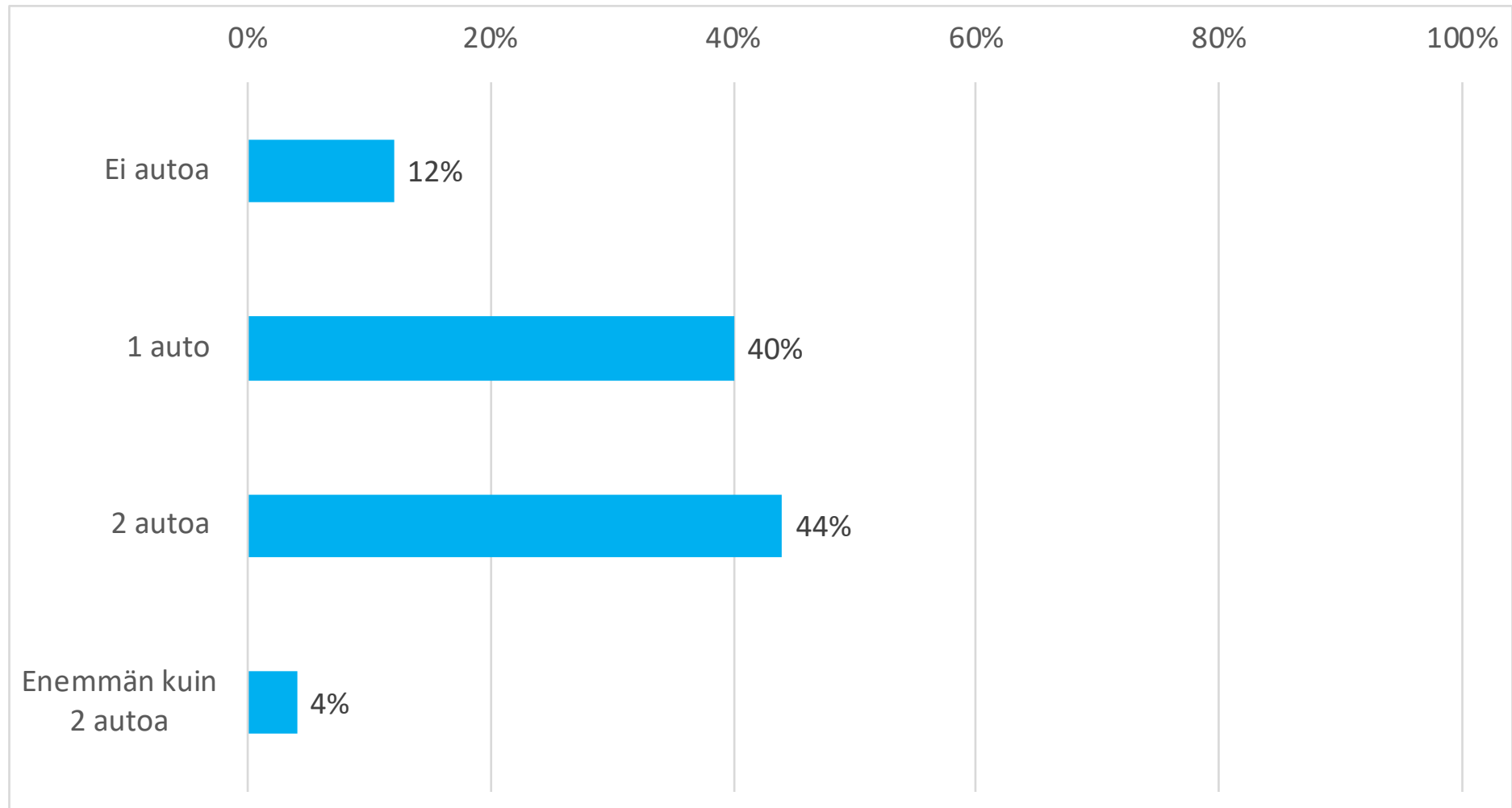
Mihin ikäryhmään kuulut?

Vastaajien määrä: 147



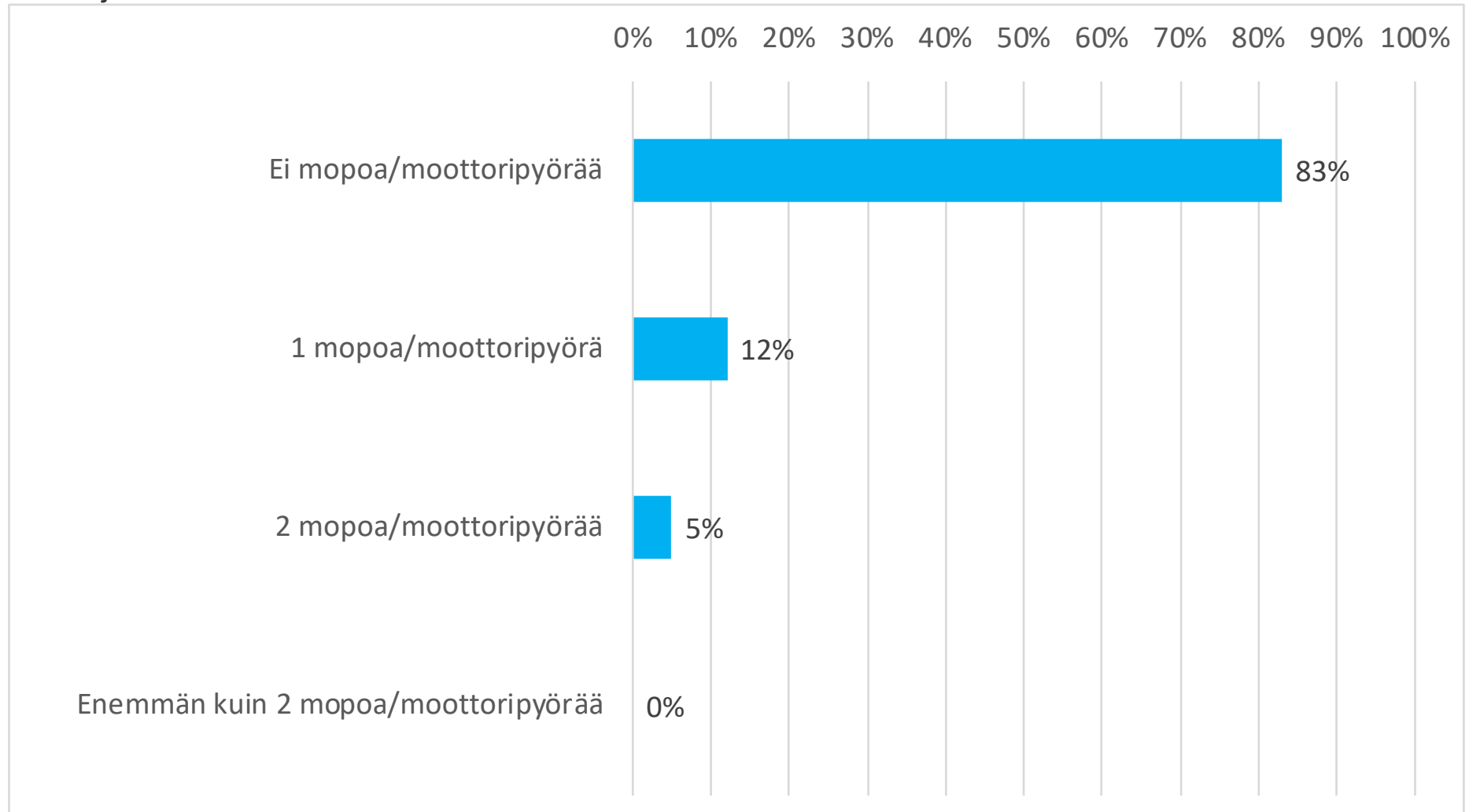
Kuinka monta henkilöautoa taloudessasi on vakituisesti käytettävissä?

Vastaajien määrä: 147



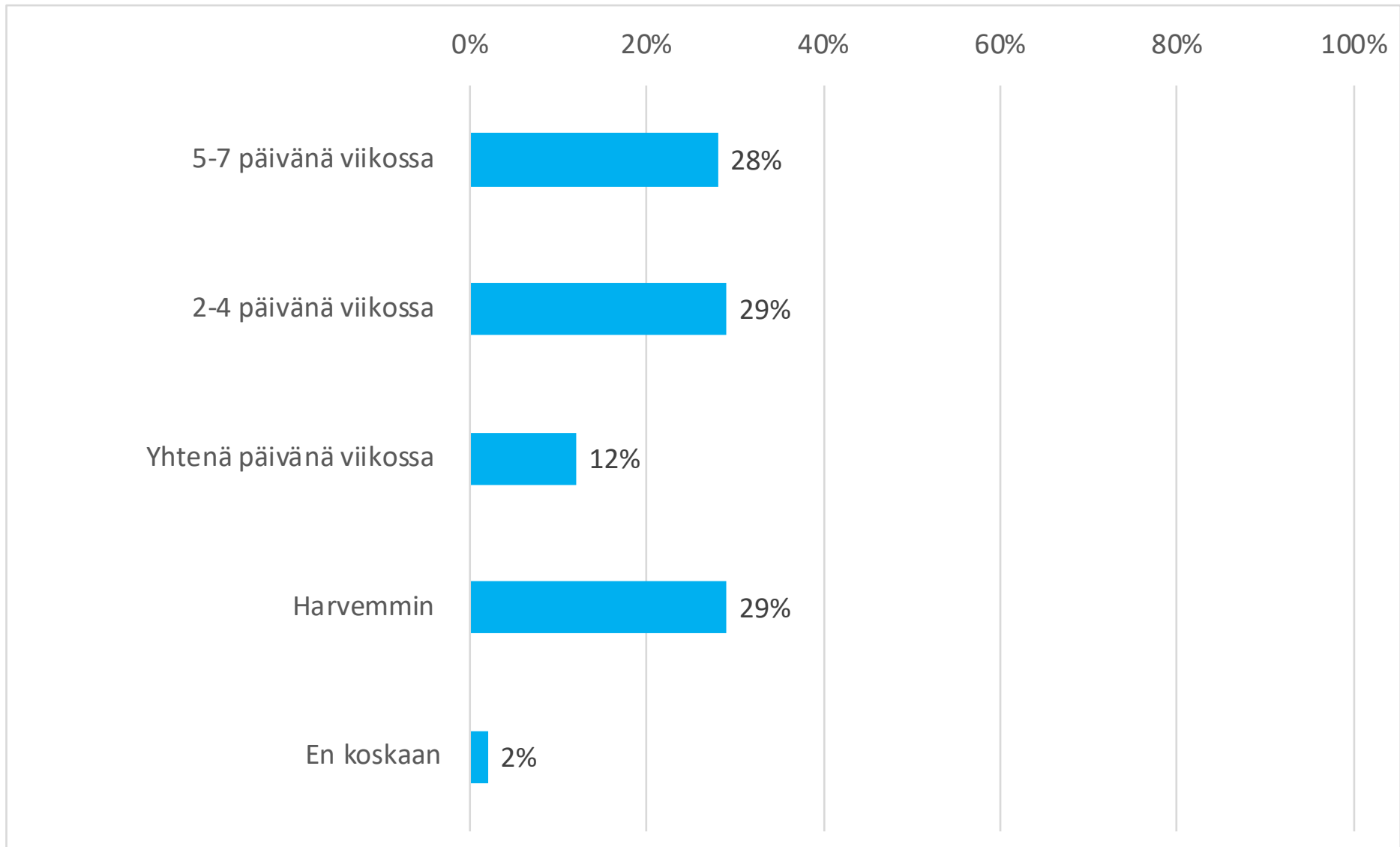
Kuinka monta mopoa/moottoripyörää taloudessasi on vakituisesti käytettävissä?

Vastaajien määrä: 147



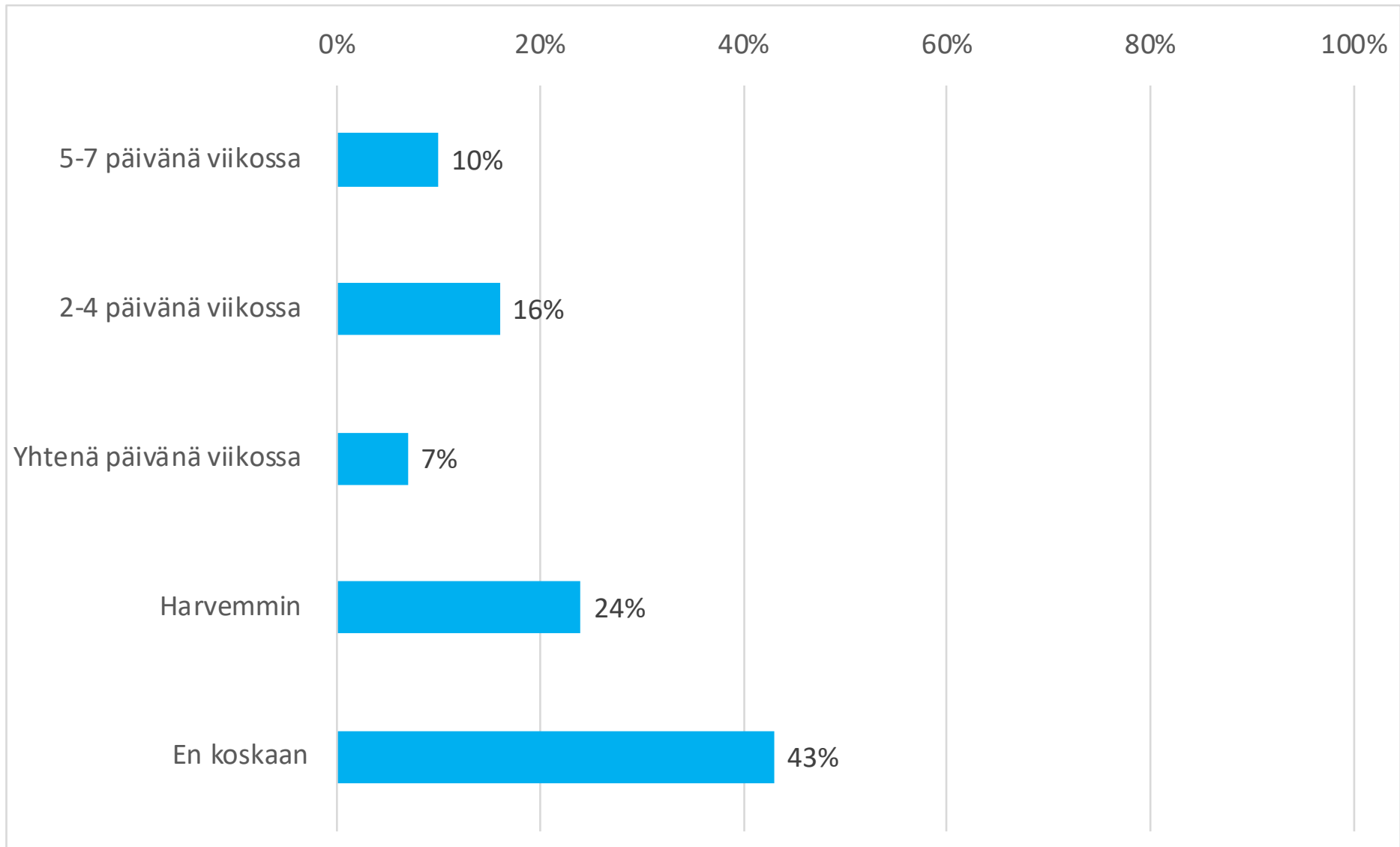
Kuinka usein pyöräilet lumettomaan aikaan?

Vastaajien määrä: 147



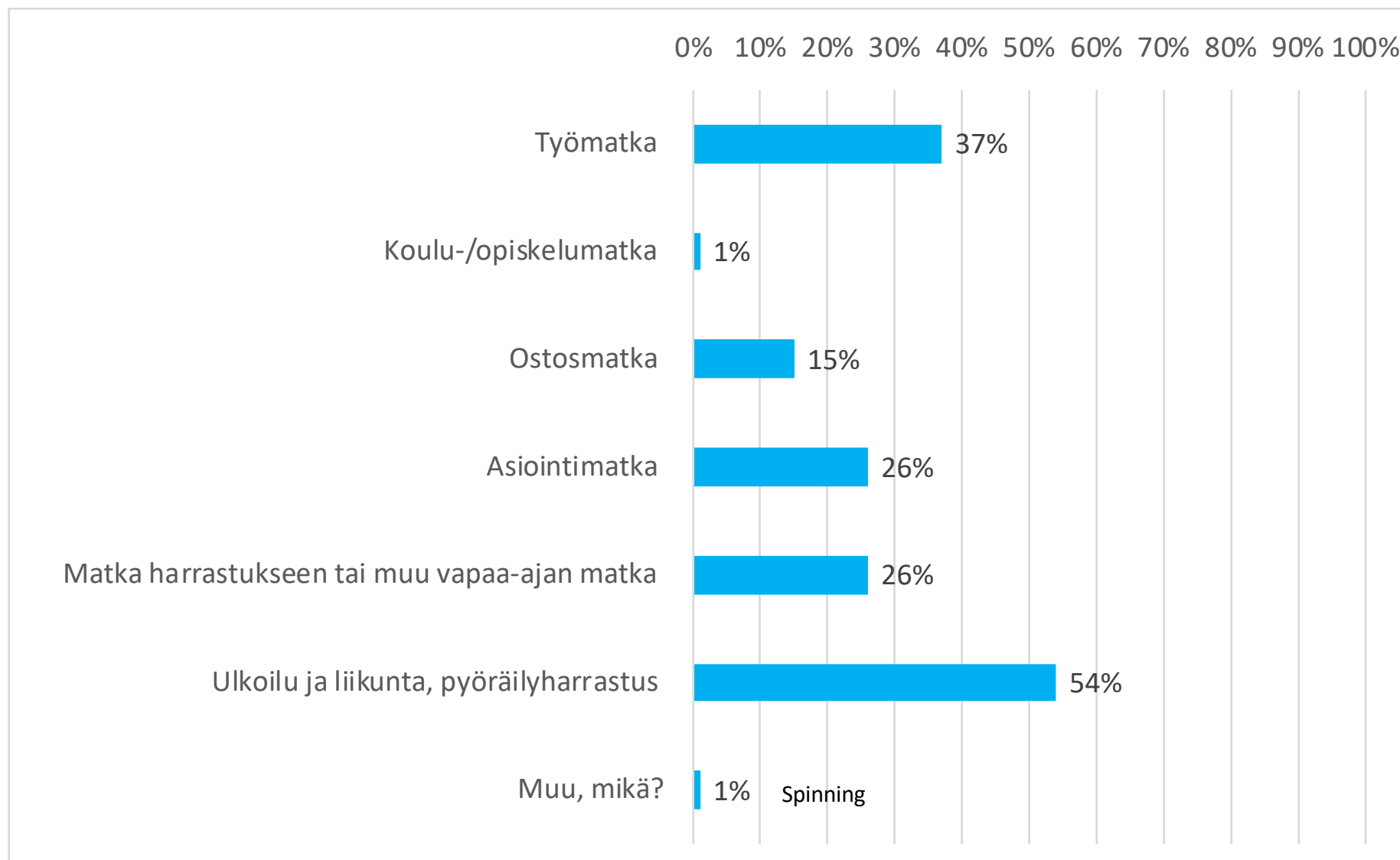
Kuinka usein pyöräilet talvella?

Vastaajien määrä: 147



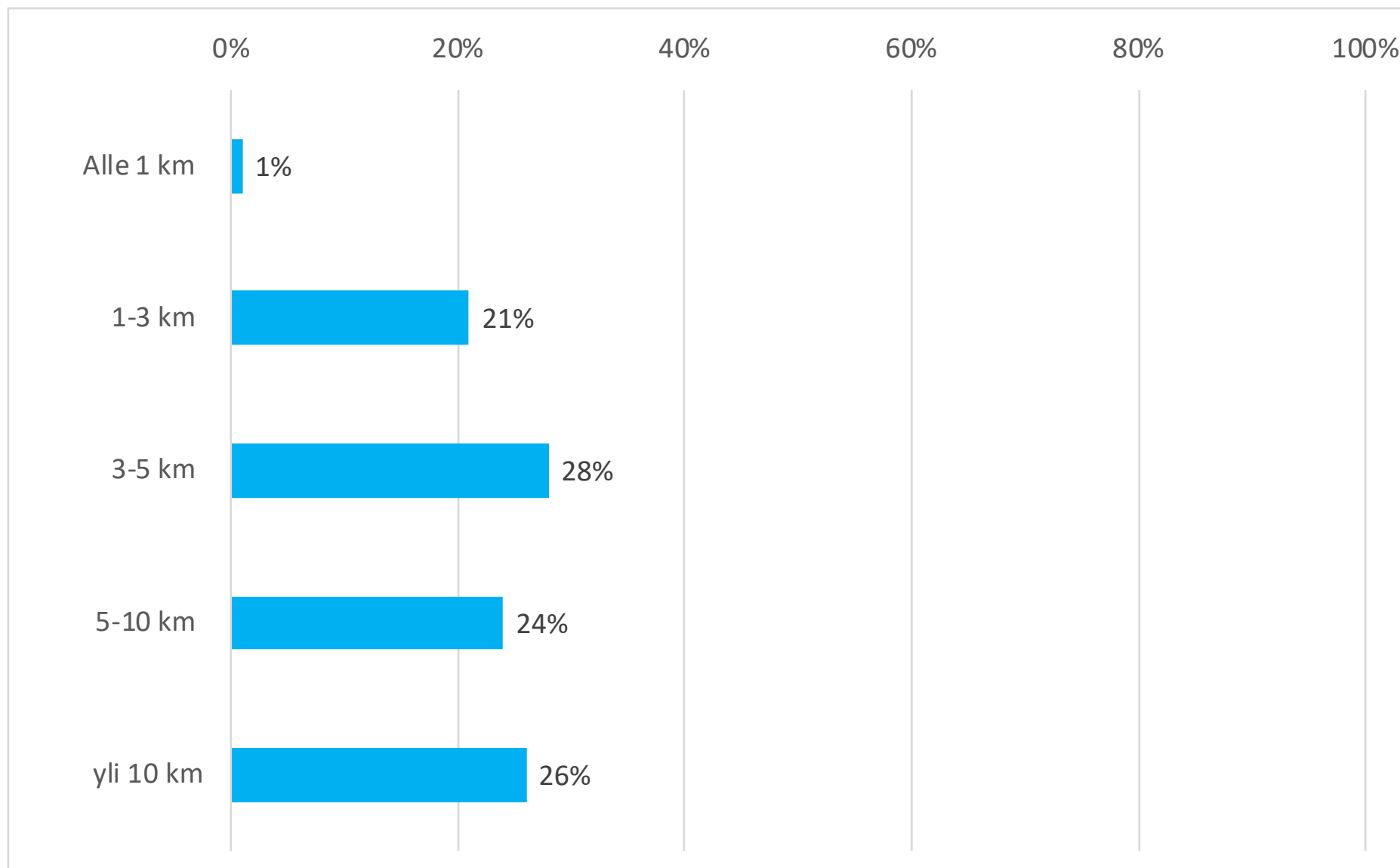
Mikä on tavanomaisen pyörämatkasi tarkoitus?

Vastaajien määrä: 145, valittujen vastausten lukumäärä: 233



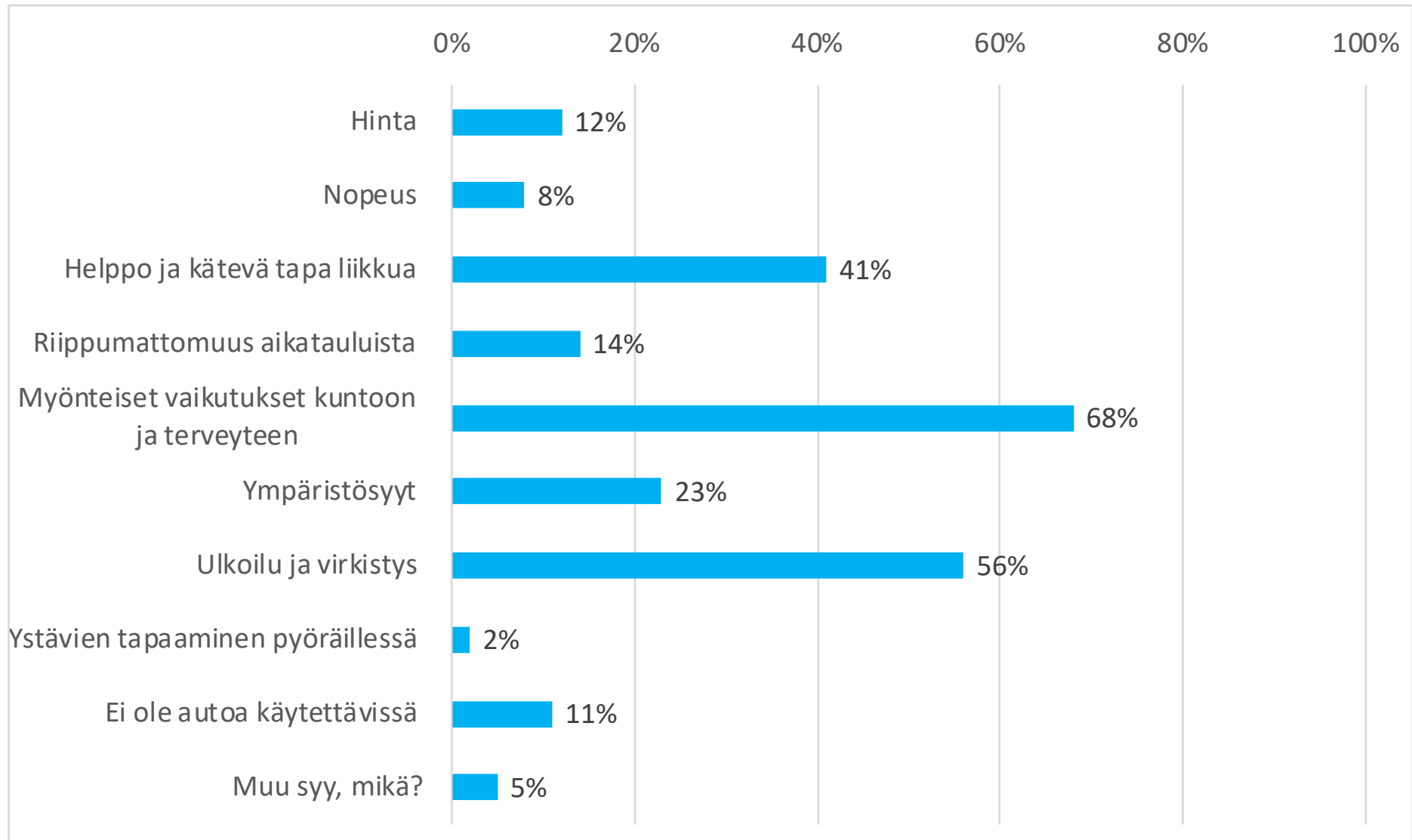
Kuinka pitkä tavanomainen pyörämatkasi on?

Vastaajien määrä: 144



Mitkä ovat tärkeimmät syys pyöräillä?

Vastaajien määrä: 145, valittujen vastausten lukumäärä: 346

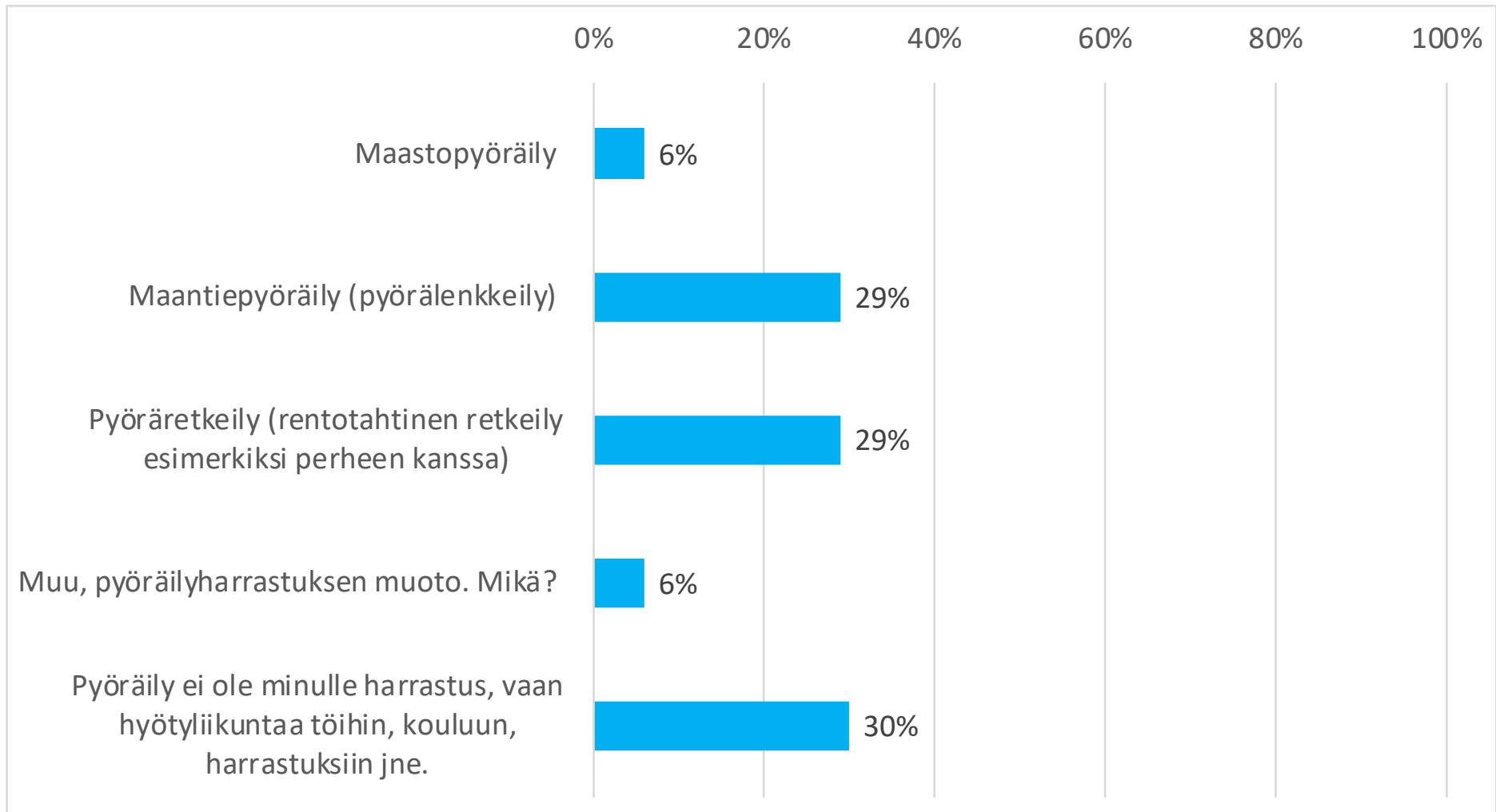


Mitkä ovat tärkeimmät syysi pyöräillä, muu mikä?

- Perheen/lasten kanssa vietetty aika
- Upea Lohjan maasto
- Urheilu
- Ei julkisia kulkuyhteyksiä asuinalueelta
- Ei tarvitse kytätä parkkikiekon aikaa keskustassa
- Harrastus

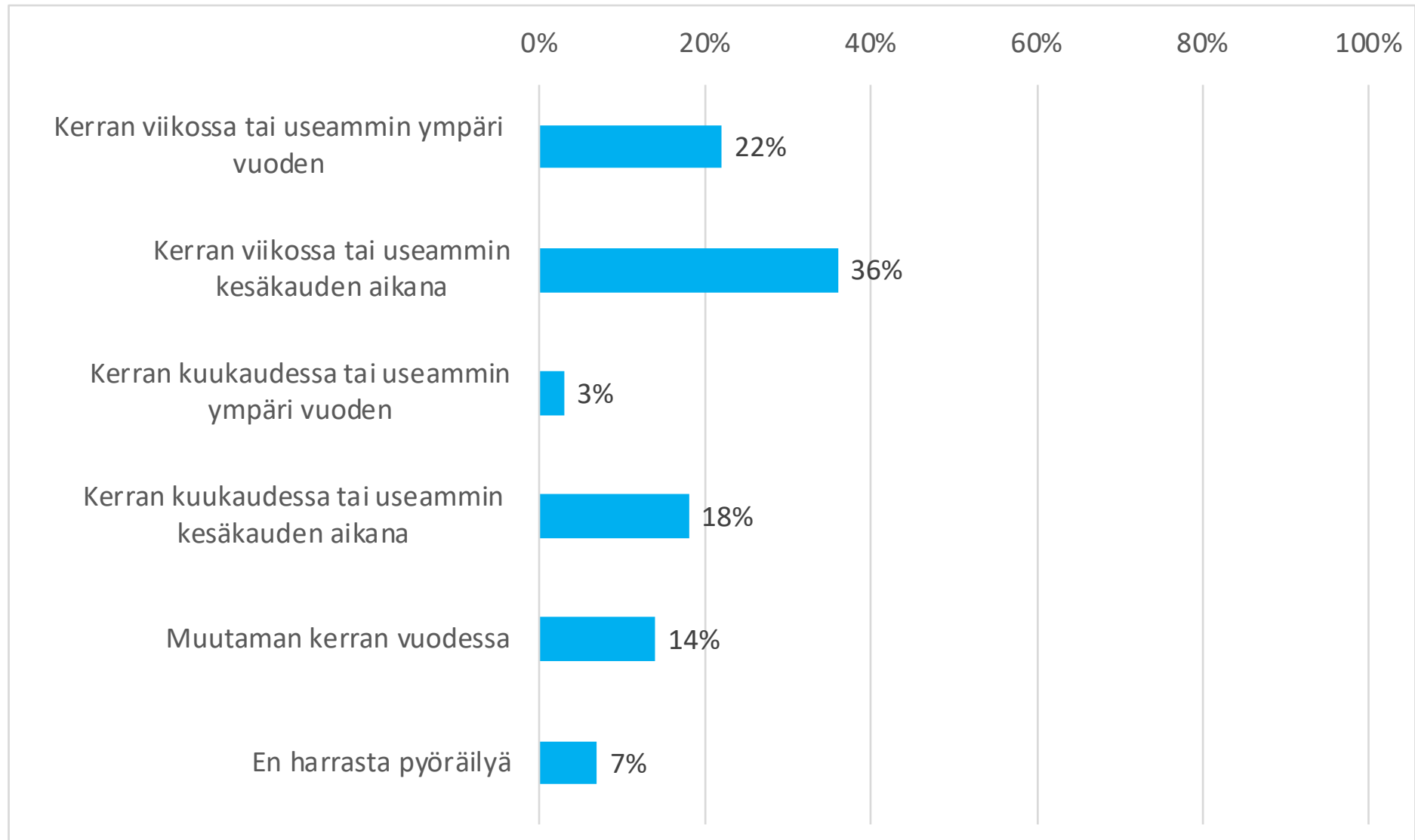
Harrastatko pyöräilyä vapaa-aikanasi? Mikä kuvaa harrastustasi parhaiten?

Vastaajien määrä: 145



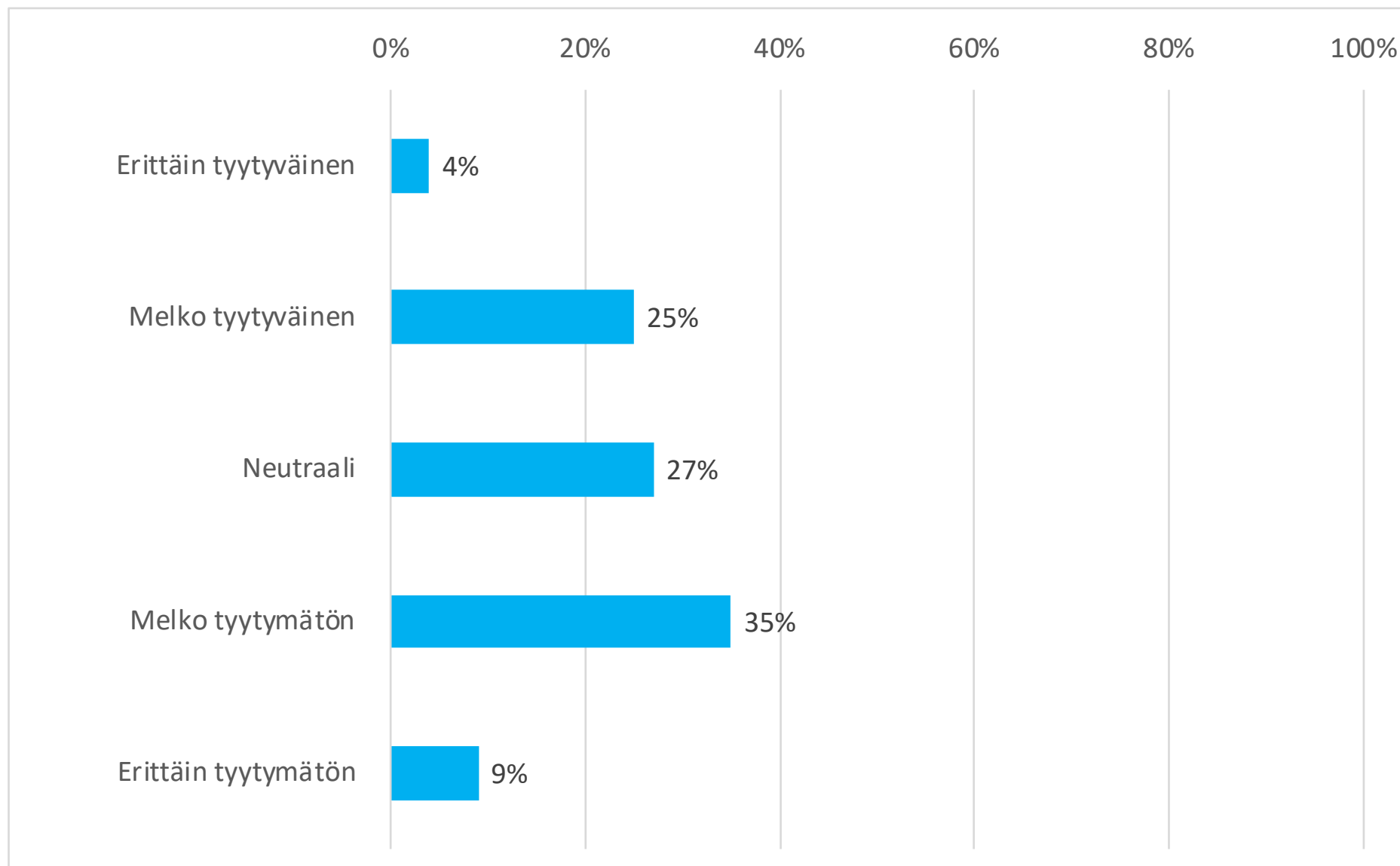
Kuinka usein harrastat pyöräilyä?

Vastaajien määrä: 146

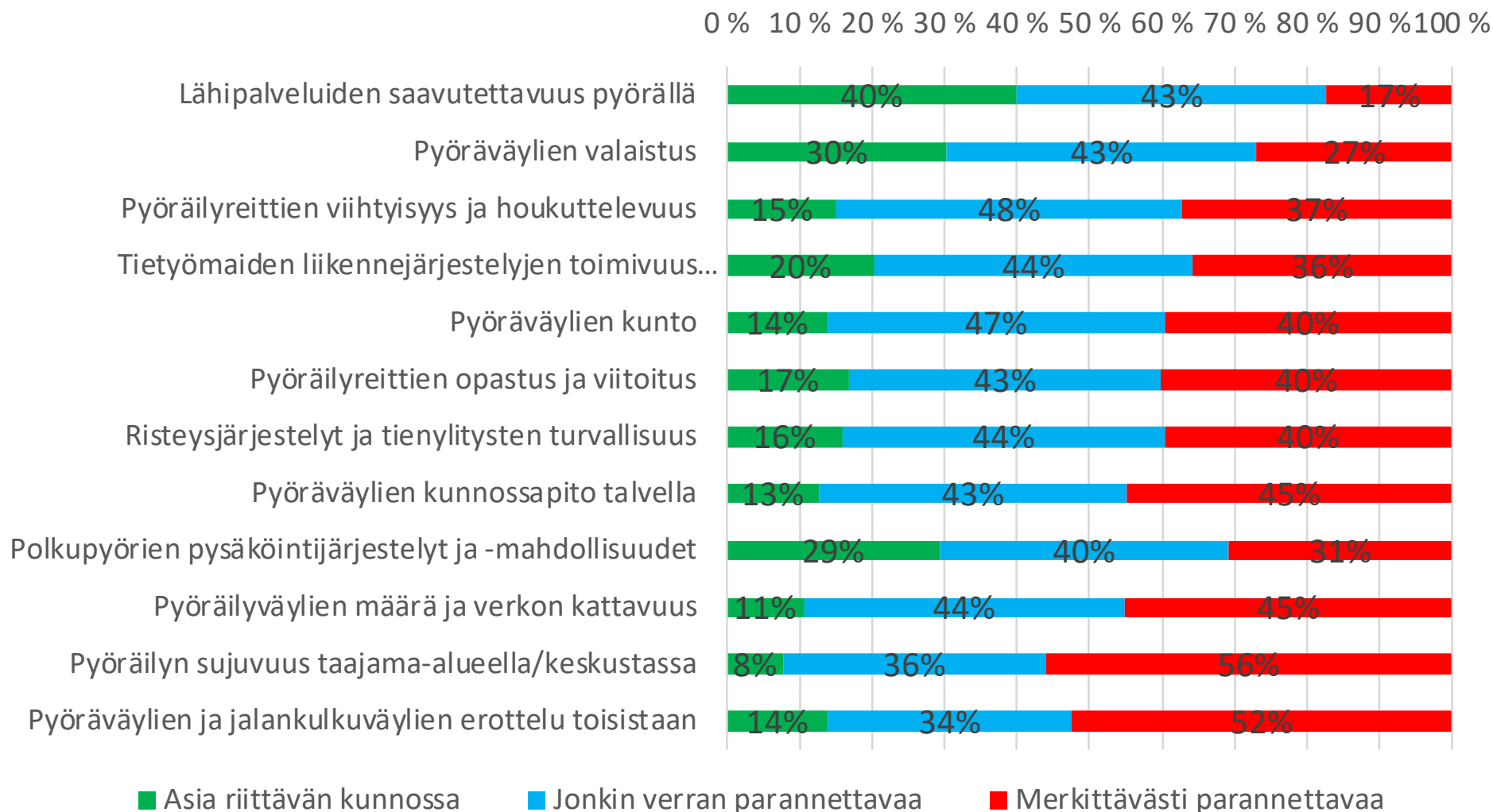


Kuinka tyytyväinen olet Lohjaan pyöräilykaupunkina?

Vastaajien määrä: 146



Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin pyöräilyn olosuhdetekijöihin Lohjalla?



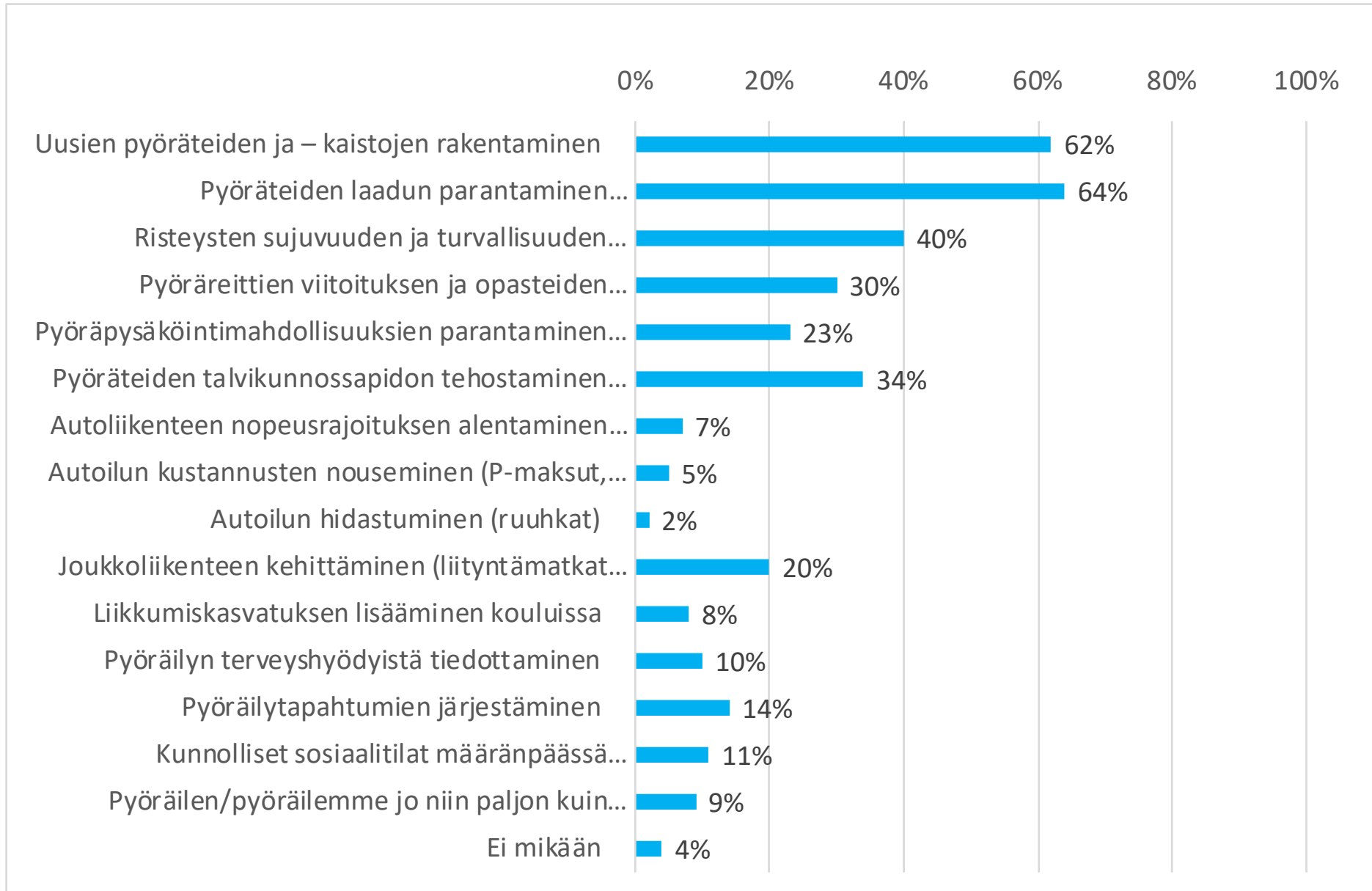
Kuinka tyytyväinen olet seuraavin pyöräilyn olosuhdetekijöihin?

Niiden vastaajien osuus, joiden mielestä asia on riittävän kunnossa. Liikenneturvallisuuskysely 2016, Pyöräilyn asukaskysely 2018



Mikä seuraavista lisäisi omaa tai perheenjäsentesi pyöräilyä?

Voit valita enintään 5 vaihtoehtoa.



Asukaskysely 2018: Muita kommentteja ja/tai toivomuksia pyöräilyn kehittämiseen Lohjalla.

Vastaajien määrä: 74

Vastaukset
Sammatissa Myllykylässä ei ole pyöräteitä ja tiellä on erittäin vaarallista pyöräillä sillä piennar aluetta ei ole. Ainoa vaihtoehto pyöräilyyn on metsässä tai Leikkilän hiekkatiellä.
Yleisesti pyöräily on ok pääväylillä, esim. Muijalasta Nummelaan tai Lohjan keskustaan. MUTTA, jos haluaa ajaa pyörällä Sammattiin, Lieviölle, Siuntioon (tai Siuntion kautta Inkooseen), Kahvimaalle tai Pulliin/Saukkolaan, eipä onnistu. Ellei ole varustautunut sellaisella pyörällä jolla voi ajaa ojan kautta, kun auto ajaa 60-80 km/h ohi eikä ehdi väistämään. Ja joo, nopeusrajoitukset ova usein 40-60 km/h mutta em. alueilla ehkä yksi kymmenestä niitä noudattaa. Lieviön soratielläkin on melko vaarallista kun auto ajaa ohi ja joudut väistämään ihan ojan reunalle toivoen että reuna ei petä. Jos kerkeän, niin hyppään yleensä pyörän selästä pois, mutta ei sitäkään joka kerta kerkeä tehdä.
Eli summasummarum, lisää kevyen liikenteen väyliä taajamaan ulkopuolelle myös!
Olisi hienoa jos Lohjan taajamien välille saataisiin kevyen liikenteen väylät. Erityisesti toivon Lohja-Karstu(Karkali)-Sammatti-Karjalohja reittiä kehitettäväksi ja rakennettavaksi. Se tukisi myös matkailun kehitystä!
Kivetysten madaltaminen huolellisest ja aktiivisest ja piani. Pt maalaaminen. Runkoparkit puuttuu kirjasto, monkola, tennari... ..rinteen ränni vaarallinen kun pitää ajaa liikenteen seassa, pyörätiet loppuu yhtäkkiä. Hiekotusseppi ei sovi renkaille! Tienvarsipysäköintipaikat vaarallisia ovien takia.
Tavolantie aika vaarallinen sekä Saukkolantie-Lohjantie. Toisaalta pyöräilijöiden ja kävelijöiden pitäisi vaan alkaa liikkua niillä enemmän, että autoilijoiden olisi pakko ajaa rauhallisemmin. Mutta loukkaantumisriski on isosti olemassa.
Erityisesti keskusta-alueen pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta tulisi parantaa.
Keskustassa turvallisesti pyöräily on lähes mahdotonta.
Lohjan keskustan pyöräteitit ovat jo nyt kadehdittavan hyviä. Kehitystä ennemminkin pieniin kyliin, joissa pyöräily on pyöräteiden puutteen ja kapeiden pientareiden vuoksi todella vaarallista. Itse lisäisin pyöräilyä paljonkin jos ei tarvitsisi pyöräillä kapeilla maanteillä.
Pienempiin kyliin enemmän pyöräteitä tai leveämmät pientareet ajoväylille.
Maltillista kehitystä toivotaan. Nykyisellään perusasiat ovat hyvässä kunnossa. Vinkkinä: kaupunkipyörät pääkaupunkiseudun tapaan voisivat toimia myös Lohjalla.
Keskustan läpiajolle pyörätie. Autojen seassa yli 12v. ajelu keskustassa on todella riskialtista.
Miksi tehdään liian korkeat reunat "rotvallit" esim Tennarin risteys, siitä seuraava Roiutiolle päin.Pyöräilijän pakko hidastaa vauhti lähes 0 koska tömähtää muuten niin että tavarat lentää kyydistä.Ja hiekat pois myös liikymp alta kesällä (pikku ABC),hengenvaarallista kun ei siivota edes kesäksi hiekoitushiekat pois!Päättäjät pyörälenkille niin tietävät mistä muut puhumme (ja pääse ihmiset myös esim pyörätuolilla tms helpommin liikkumaan) kunhan reunat ja väylät ovat kunnossa.

Mä toivon, että keskustan pyöräilyolosuhteita kehitettäisiin. Selkeiden pyöräilyreittejä puuttuminen keskusta-alueella lisäisi omaa pyöräilyyn huomattavasti. Toinen asia, jota toivon, on että pyöräilijöiden tapakulttuuriin kiinnitettäisiin myös huomiota. Pyörät liikkuvat hurjaa vauhtia kävelijöihin verrattuna, kellon soitto ja varoittaminen hyvissä ajoin lähestyvästä pyörästä olisi ainakin minulle iso asia, sillä liikun jalkakäytävillä koirien kanssa. Aikaisemmin pyöriä pääsi pakoon maastoon, mutta nykyään sielläkin tulee jatkuvalla syötöllä pyöriä edestä ja takaa, ja jalankulkija on aina se joka väistää pöpeliköön. Meidän kaikkien tulisi mahtua sekä metsään että muille väylille, mutta toisten huomioonottamisessa olisi hurjasti parantamisen varaa ja tosiaan puhun ihan perusasioista, kuten varoittaminen nopeammasta ohittavasta kulkijasta, riittävästä ohitusetäisyydestä ja ajan antamisesta siihen, että toinen ehtii siirtyä syrjään tieltä.
Olisi erittäin kiva pyöräillä ja harrastaa, mutta olis todella mukava jos pyörää ei pöllittäisi kauppareissulle tai jos hetkeksi jätät lukkoon rapun eteen. Joka viikko saa lukea pyörä varmuksista lohjalla niin en ala neljättä pyörää ostamaan.
Lidlin risteys hengenvaarallinen. Nyt syksyllä mären lehdet tekevät pyörätiestä liukkaana. Lohjansaarentie liian kapea pyöräilyyn. Pitäisi levenyttää piennarta. Pyöräteiden kiveytys risteysalueilla liian korkea. Muijalan suunnalla pyörätiessä koko matkan halkeamia. Keskustassa lähes mahdoton pyöräillä. Harjulta (uimahallilta) vaikea päästä pyörällä Aurlahteen.
Pyöräteitä lisää !!!!!!!
Lohjan pitää olla valmis satsaamaan hankkeeseen rahaa, muuten tämä on pelkkää unelmahöttöä.
Keskustassa pyöräily on tällä hetkellä todella hankalaa ja vaarallista!!
Pyöräkisoja Lohjalle, pienemmät ja saman kokoiset kunnat järjestävät merkittävästi enemmän. Hyvien reittien varrelle taukopaikkoja, vessoja, opasteita taukopaikoille ymsym.
Moottoritien uusimisen yhteydessä olisi pitänyt olla hereillä etelälohjan suhteen koska vt 25 vieressä mennyt pyörätie poistettiin niin, että joutuu nykyään aina laskeutumaan alas. Jos juna asemakin tulee lempolaan niin olisi parantanut sitäkin. Tämän yhteyden korjaus harjun viera.
Valtareitti ns. Radanpohja Vieremästä Vappulaan on hoidettu aina todella huonosti. Valaistus on ja se on hienoa kun pimeällä tulee töistä. Sen sijaan sen kunnossapito on huonoa ja ala-arvoista. Siinä oli pitkään hyvä ja kova hiekka, kunnes tänä kesänä 2018 siihen ajettiin lisää pehmeää soraa/hiekkaa ja ajaminen pyörätiellä vaikeutui valtavasti ja aiheutti jopa turvallisuusriskejä. Kun pyörä osuu pehmeään kohtaan on kaatuminen lähellä. Kuin uimarannalla ajaisi. Jollei päällystetä tien pintaa, niin se on saatava kovaksi! Sinne muotoutui molemmille puolille kaksi polkua, jota kaikki pyrkivät sitten käyttämään ja tie näytti ns. kärrypolulta, jossa keskiosa on käyttämätön. Myös jalankulkijat valittivat; pehmeässä pinnassa ei ollut mukava kävellä. TÄMÄ LYHYT JA PALJON KÄYTETTY REITTI PITÄÄ PÄÄLLYSTÄÄ! (tai ainakin hoitaa turvallisesti ja kovaksi)
Virkkalassa on monelle epäselvää missä ajaa, kadulla vai jalkakäytävällä. Moni ajaa jalkakäytävällä sen turvallisuuden takia (autot) aiheuttaen jalankulkijoille vaaraa. Muuten näillä seuduilla on ihanaa kulkea polkupyörällä, radanpohjakin oikaisee mukavasti matkaa Virkkalasta Ojamolle ja kulkee upean kulttuurimaiseman läpi!
Laurinkadulla Karstuntien ja Prisman välisellä matkalla ylhäältä katsoen oikealla puolella (järven puolella), on useimmiten niin vähän jalankulkijoita, että siinä pitäisi olla mahdollisuus myös pyöräilyyn. Jos pyöräilijä esim. tällainen yli 70-vuotias, ajaa pyörällä pysäköityjen ja liikkuvien autojen välissä, on todella suuressa vaarassa. Siinä kulkee busseja ja isoja kuorma-autoja ja parkkeerattujen autojen ovia voidaan avata pyöräilijän eteen.
Keskustassa ajotien ja jalkakäytävä/pyörätien tasoerojen korjaaminen nollaan.
Infraan laatua! Mallia Kööpenhaminasta tai edes Helsingistä.
Lohjansaarentielle pitää saada turvallinen piennar. Jossa kävellä ja pyöriä.

Toivottavasti tässä muistetaan, että Lohjalla on muutakin kuin keskusta. Sammatin julkinen liikenne on pelkkä vitsi ja autoilu on pakollista, jos aikoo töissä käydä.
Aivan kaupungin keskustassa ei ole mahdollisuuksia käyttää pyörää. Kävelyteillä ei saa ajaa ja samaan aikaan taas ei voi kyllä ns. oikeaakaan keinoa käyttää eli ajorataa autojen seassa, sillä se on erittäin vaarallista.
Keskustassa jalkakäytävät jalankulkijoille. Pyöräilijät tekevät kävelyn vaaralliseksi. Missään muualla maailmassa eivät aikahmiset suhaa jalankulkijoiden keskelle. Maalattaisiin edes kaistat! Kamalaa! En edes kävellen viitsi keskustassa liikkua kun pyöräilijät eivät osaa sääntöjä!
Keskustassa pyöräily vaarallista. Yhtäkkiä pyörätie loppuu, pitää siirtyä ajokaistalle, jossa palloilla pysäköityjen autojen ja liikkuvien autojen joukossa. Aikuistakin hirvittää mennä. Saati että lasten pitäisi osata sukkuloida siellä.
Keskustan alueelle paljon lisää pyöräteitä. Auraus kuntoon edes pääväylillä talvella. Usein klo 7.30 ei ole vielä käynyt aura esim Gunnarlankadulla.
Sammatissa on haastavaa pyöräillä huonojen piennarten vuoksi - ei edes yhtä 5-10km lenkkiä jossa voisi koko perheen kanssa turvallisesti pyöräillä. Ainoa vaihtoehto on pyöräillä aivan taajamassa ympyrää -työmatkaa ei edes osaa voi mennä pyörällä saa murhaavia katseita jos aamulla 7.00 bussiin aiot pyörää mukaan ottaa. Joukkoliikenteellä negatiivinen asenne aamuruuhkassa. Pyörätempauksia enemmän, myös kouluihin- jotta asenne lapsuudesta kasvaisi.
Keskustaan kauppakatu/laurinkatu pyörätie ja pyöräilymahdollisuus turvallisesti, myös pyöräparkkien lisääminen helpottas kummasti asiointia keskustassa. Nykykeskusta suunniteltu jalankulkijoiden ja autoilijoiden tarpeiden mukaisesti! Tähän toivoisin parannusta(talvipyöräilyäkin ajatellen)
Kunnolliset pientareet haja-asutussalueelle vilkkaimmille teille, joiden varsilla ei ole kevyenliikenteen väyliä. Lohjansaari olisi otollinen pyöräretkeilykohde, mutta olemattomat pientareet ja vilkas liikenne, ei houkuttele pyöräilemään. Helsingissä asuessa, pyöräilin kesätalvet joka päivä työmatkat (yli 10km).
Laurinkadulla ja kauppakadulla tulee ruuhka jos ajan ajoradalla enkä jalkakäytävällä. Pyöräilyn nopeuteni hidas ja hermostuneet autoilijat tekevät hengenvaarallisia ohituksia. Noudatanko siis lakia vai vaarannanko liikenteen?
Pyöräilin vuosina 2015-2017 kesät talvet työpaikalleni, ja huomasin, että talvisin pyöräilyä ei helpotettu paljoa kaupungin osalta. Autotiet olivat usein aurattu, mutta kävely/pyöräilytiet unohdettu. Tämä vaikeutti huomattavasti talvella pyöräilyä. Auto pääsee usein itse lumihangen läpi mutta pyörä täytyy raahata.
Muistakaa, että haja- asutus alueellakin tarvitaan turvallisaa pyöräteitä ja valoja! Veroeurot siirtyy nopeasti takaisin Espooseen kun Saukkolasta vuedään kaikki palvelut pois ja ulkoilualueista ei huolehdi.
Perttilässä pyörätie Lohjanharjuntien varressa vaatisi uuden asfaltin!
Missä on pyörätie. .enpä ole löytänyt maaseudulla ainakaan. Ei ole edes piennarta jossa pvoisi polkea.
Pyöriä varastetaan Lohjalla paljon henkilökohtaisesti jo kaksi pyörää linja-auto pysäkeille pyörän lukitus telineitä. Kyselyä ei voinut lähettää ilman yhteystietoa
Puskia pois risteysalueilta. Pahoja sekä pyöräilijän että autoilijan kannalta. Keskustan läpi pitää päästä järkevästi pyöräilemään, ei ajoteitä pitkin
pyörätie Sammattiin välille keskusta Niemenkylä(ainakin Lohjan tiehaaraan)
Keskustaan pyöräilytiet, autojen seassa turvatonta.
Citypyörät lohjallekin käyttöön! Huomattava määrä pyöräilee esim Helsingissä kyseisillä pyörillä.

Edelleen muistuttaisin Nummentien huonosta kunnosta (kuoppia) lähestyttäessä keskustaa asemalta päin tullessa (kerrostalojen jälkeen)!
Lohjanjärven ympäripyöräilyyn satsattava (teiden kunto enimmäkseen surkea, Mustio-Virkkala välille pyörätie tai ainakin riittävä levennys). Myös Lohjansaari mainio pyöräilykohde, mutta pyörätie tai -levennys puuttuu!
Tämä kysely oli muuten taitavasti piilotettu. En ainakaan löytänyt linkkiä Lohjan liikuntakeskuksen sivuilta. Tuskin monikaan viitsii naputella lehdessä olevaa https-osoitetta!
Talvikunnossapito on välillä vähän huonoa, osa pyöräteistä on jo aamusin töihin mennessä aurattu ja hiekoitettu, mutta osaa ei (huonolla hoidolla esim. Nummentien ja Venteläntien pyörätiet
Ensimmäiset lumisateiden sohjat tulee aurata pois pyöräteiltä, jotteivät ne jäädy epätasaiseksi ja vaarallisiksi ajaa. Liukkauden estossa sepeli puhkoo pyörän kumeja eli jokin muu liukkaudenesto käyttöön. Jos sepeliä käytetään, niin ne tulisi keväällä poistaa ripeästi pyöräteiltä pois. Vaarallisiin pyöräteiden alikulkuihin tulee saada peilejä, jotta näkisi mutkan taakse alikulkuun mitä edessä on. Myös näkyvyyttä estävät pensaat tulee kaventaa pyöräteiltä vaarallisissa alikuluissa ym. Katulamppujen alapuolelle ei pitäisi istuttaa korkeita puita, koska ne estävät valon pääsyn pyörätien puolelle tehden monttujen ja muiden vaarallisten kohteiden havaitsemisen vaikeaksi.
Jos Lohja tosissaan aikoo Suomen parhaaksi pyöräilykaupungiksi, pitää uusia pyöräteitä alkaa tehdä pikavauhtia. Karjalohja, Sammatti, Nummi, ja Pusula kuuluvat myös Lohjaan. Sähköavusteisten pyörien yleistyessä ja kehittyessä työmatkapyöräily lisääntyy. Saksassa nyt jo yli kaksi miljoonaa sähköpyörää liikenteessä, eli 20% kaikista pyöristä.
Routiolla esim Kalliomäentien ja Salmenmäentien kevyen liikenteenväylä tolkuttoman kapea. Ei voi kutsua pyörätieksi, lähinnä jalkakäytävä. Vastaavia väyliä löytyy Lohjalta muitakin esim Nummentieltä. Enkä myöskään ymmärrä miksi autotien risteysalueille on tehty korkeat kynnykset. Niistä on todella inhottava ajaa pyörällä.
Lohjan päättäjien kannattaisi käydä katsomassa kuinka pääkaupunkiseudulla on pyöräily ja ylipäänsä kevyenliikenteenväylät rakennettu. Kaukana ollaan länsiuudellamaalla siitä. Tuntuu että Lohjasta pyöräilykaupunki on iso vitsi! Jos kaupungin rahat on loppu, kuinka muka pystyttäisiin panostamaan kevyen liikenteen infraan...
Tiet kuoppaisia ja huonolla asfaltilla. Nykyisten pyörä- ja kävelyteiden päällystys parantaisi pyöräilyhalukkuutta. Käyppä itse ajamassa Lohjan aseman pyörätietä kohti Muijalaa..tien kunto surkea. Perse kipeänä kun satulassa pomppii!
Olen vapaa-ajan asukas ja pyöräilen huvikseni. Kunnollisten ulkoilu- ja pyöräilykarttojen laatiminen ja hyvä saatavuus lisäisi pyöräilyäni.
Sammatissa ei ole juurikaan pyöräteitä. Lasten koulumatkat sujuvat pyöräillen, se plussaa. Muuten ei kiinnosta pyöräillä pientareettomilla teillä. Olisi loistavaa, jos moottoritien liityntäpysäköintiin saakka olisi pyörätie Sammatista.
Kaupunki pyöriä tarvitaan myös Lohjalla.
Penkereiden levennyksillä voi korvata kalliit kevyenliikenteen väylät. Ne ovat liian mahtipontisia ja kalliita.
Reunakivet pois pyörätien ja risteävän kadun risteyksistä. Harjulla/metsässä on paljon hyviä reittejä myös pyöräilijöille. Niihin voisi laittaa opasteet ja kartat.
Ensin pitää pyöräilijöille opettaa liikenne käyttäytyminen. Liikennemerkkit ja toisten huomioon ottaminen. Sitten vasta kehittää pyöräilyä lohjalla.
Keskustaan pyörätiet. Kauppakadun voisi muuttaa kaksikaistaiseksi, jolloin jäisi tilaa pyörätielle molempiin suuntiin.
Keskustan läpi pyöräily sujuvasti on ihan mahdotonta!
Voisi aloittaa madaltamalla kynnyksiä pyöräteiden ja suojateiden kohdalla. On ikävää rysäyttää reunalta alas ja ylös. Esim. Tennarin risteyksen kohdalla!

Jotkut pyöräilijät systemaattisesti yrittävät tuhota pyöräilyn mainetta ja imagoa pyöräillessä itsepäisesti ajorajalla, vaikka vieressä on oma/erillinen pyörätie/kevyenliikenteen väylä. Näytetään jopa keskisormea, jos joku kehtaakin edes osittaa pyörätielle siirtymistä. Nämä "yksilöt" ovat yleensä melko hyvin varustautuneet, joten vika ylimielisyyteen lienee omassa nupissa. Varsin ikävää tässä on seikka, että esim. alakoululaisten vanhemmat koittavat kovasti opastaa ja ohjata pyöräilyn aloittajia, ja sitten muutaman yläpäälaho esimerkillään ohjaa lapsia vaaralliseen pyöräilykulttuuriin
Annetaan metsäpolkujen olla eikä tehdä kaikesta tylsää spandexien baanaa.
Jo rakentamisvaiheessa tehdään näkemäesteitä. Esimerkiksi Munkkaantien yläpäässä radan alituksen kohdalla, valtatie alitus ammattikoulun luona ja Rantapuistokadun alitus ABC:n lähellä. Reunakivet pitäisi saada asfalttipinnan kanssa samaan tasoon. Asfalttia lisää risteyskohtiin sisäkurveihin. Harjausta voisi lisätä erityisesti risteyksissä ja kurveissa. Pyöräteillä oleviin liikennemerkkitolppiin väriä ja heijastimia.
Esimerkki huonosta pyörätieyhteydestä löytyy, kun lähtee Ojamon suunnasta Ojamonharjuntietä suuntana tori. Jos haluaa ajaa pyörätiellä, joutuu ylittämään Ojamonharjuntien kahdesti sekä selviämään terveyskeskuksen kohdalla kahdesta pahasta risteyksestä. Helpotus asiaan tulisi, jos pyörätie olisi molemmilla puolilla Laurinkatua Kauppakadun risteykseen saakka. Tämä on vain yksi esimerkki toimimattomasta reitistä.
Pyöriä kaupungin työntekijöiden käyttöön muuallakin kuin keskustassa
Pyörilijöille omat kaistat ja jatkumo ilman kapealle ajoradalle siirtymistä. Rampit matalimmiksi. Nykyisille jakakäytävälle mahtuu myös pyöräilijät.
Lähes päivittäinen pyöräily loppui Lohjalle muuton seurauksena kuin seinään, kun täällä on todella surkeasti pyöräteitä ja maantiet niin vaarallisia. Se on aina harmittanut. Pyörätietä pitäisi kulkea kaikista kylistä toisiin sekä keskustan läpi joka suuntaan.
Lohjanjärven ympärille pyörätie kiitos.
1) Keskustan läpi pyöräily on hankalaa. Jos ei halua ajaa ajotiellä autojen seassa, joutuu turhaan ajamaan kiertoteitä. 2) Risteysalueiden jälkeen on toisinaan hankala tietää, jatkuuko pyörätie vai täytyykö jo siirtyä ajoradalle. 3) Liikkeissä asioidessa pyörien pysäköintimahdollisuudet ovat usein todella huonot. Autoille voi olla parkkipaikkoja ihan liikkeiden edessä, mutta pyörälle ei ole mitään paikkaa lähelläkään. Toivottavasti myös esimerkiksi uuteen kauppakeskus Loheen tulee riittävästi pyöräparkkitilaa sisäänkäyntien lähistölle. Vanhan Sokoksen aikaanhan pyörätelineet olivat rakennuksen toisessa päässä kuin missä oli sisäänkäynti!
- Valmiiksi suunniteltuja reittejä - Reittikartasto - Virkistämismahdollisuudet reitin varrella
Keskustaan selkeät pyörätiet/kaistat pääkulkusuuntiin. Nykyisin ihan kuraa suurlohjankatu - laurinkatu osuuksilla. Merkinnot mitem sattuu, milloin ajoradalle milloin mitenkään. Voisiko merkinnöistä vastaavat jalkautua pyörän selkään ja kokeilla ihan itse? Esim. Suurlohjankadun alkupäästä (tie 25 suunnasta) terveyskeskukselle? Miten se kuuluisi ajaa? Ratkaisuna ehdotan että Laurinkatu 1-suuntaiseksi / pysäköinti pois toiselta puolen katu. Suurlohjankatu vähän vaikeampi, siitäkin pysäköintiä pois ja pyörätietä tilalle Latvalan kohdalle.
Metsäreitit ja viitoituksineen tai kartalle näkyviin
Lohja-Muijala väli ennalleen, eli samanlainen pyörätie siltoineen, kuin ennen uuden Lohjan sisäänkäyntien rakentamista.
Keskustan alueelle turvalliset pyörätiet tai 'kaista' pyöräilyyn. Ei sinne autojen sekaan mahdu.

Satamaradan muuttaminen pyörätieksi Lohjan asemalta Karstuntielle. Näin saataisiin halvalla sujuva, nopea ja turvallinen reitti Muijalan, Perttilän, Aseman ja Lempolan asukkaille keskustaan Tytyrin kautta. Myös tarjoaisi pyörämatkailijoille huikeat maisemat. Katokselliset pyörätelineet joihin pyörän saisi lukittua rungosta. Ainakin Ojamon, Roution ja Lohjan aseman suunnasta keskustan laidolle niitä tarvittaisiin. Sijoituspaikkoina esim. Prisma, kauppekeskus Lohi, kirjasto.

Työmatkapyöräilyyn kannustaminen Lohjalla jossa työmatkat voitaisiin hyvin pyöräillä autoilun sijaan. Pienillä pörkkanoilla esim. uimalippujen/jumppalippujen ansaiseminen jollakin työmatkapyöräilykampanjalla tms.