


Marttilan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Raportti

21.11.2025



Esipuhe

Luet parhaillaan Marttilan kunnan ensimmäistä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa, joka linjaa jatkossa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä ja olosuhteiden parantamista kunnassa. Työ tukee osaltaan kunnan strategisten tavoitteiden toteutumista pyrkimällä muun muassa edistämään sujuvaa arkea ja asukkaiden hyvinvointia.

Marttila on noin 2000 asukkaan kunta Varsinais-Suomessa. Myös pienissä kunnissa on potentiaalia lihasvoimaisen liikkumisen lisäämisessä: ohjelma on sovitettu pienen kunnan tarpeisiin ja siinä on hyödynnetty kunnan vahvuuksia. Marttilassa silmiinpistävää ovat esimerkiksi kuntastrategiasta nousevat yhteisöllisyys ja positiivisuus, jotka pohjustavat hienosti kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

Kävely ja pyöräily ovat helppoja ja lähes kaikille sopivia liikkumismuotoja, jotka edistävät fyysistä kuntoa, hyvinvointia ja vähentävät ilmansaasteita. Ohjelmalla ja sen mukaisilla toimenpiteillä parannetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuuria, lisätään tietoisuutta ja motivoidaan kuntalaisia aktiiviseen liikkumiseen. Ohjelma keskittyy erityisesti lähivuosien kehittämistoimiin, mutta sisältää myös pidemmän aikavälin vision ja toimenpiteitä aina vuoteen 2040 saakka.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on myöntänyt edistämishjelman laadinnalle kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelmien valtionavustusta.

Työn ohjausryhmätyöskentelyyn ovat osallistuneet:

- Kirsi Halkola, tekninen johtaja, Marttilan kunta
- Satu Virtanen, rehtori-sivistysjohtaja, Marttilan kunta
- Mirella Laine (16.5.2025 saakka) ja Anniina Bergfors (19.5.2025 alkaen), vapaa-aikapääällikkö 31.5.2025 saakka, hyvinvointijohtaja 1.6.2025 alkaen, Marttilan kunta
- Marja Tommola ja Paula Väisänen, Valonia
- Piritta Paavola-Vainio, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Kati Hyvärinen, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Edistämishjelman laatiminen käynnistyi maaliskuussa 2025 ja työ valmistui marraskuussa 2025. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana kuusi kertaa. Lisäksi toteutettiin sidosryhmien haastatteluja touko-kesäkuussa, työpajat tavoitteista ja toimenpiteistä kesäkuussa ja syyskuussa sekä asukaskyselyt nykytilasta ja kehittämistarpeista huhtikuussa ja toimenpiteistä syys-lokakuussa.

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet projektipääällikkö Juulia Hyvärinen sekä Helmi Ylitalo ja Tapio Kinnunen.

Raportin kuvat ovat Ramboll Finlandin ottamia, ellei toisin mainita.

Sisältö

1. Johdanto	4
2. Katsaus nykytilaan	10
3. Visio ja tavoitteet	24
4. Kävely	29
5. Pyöräliikenne	33
6. Toimenpideohjelma	39
7. Toteutus ja seuranta	56

Liitteet:

- Asukaskyselyn tulokset



JOHDANTO

Miksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään?



Lähtökohdat

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu valtakunnallisiin ja alueellisiin tavoitteisiin, joilla tavoitellaan muun muassa ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä. Kestävästi liikkuminen edistää myös useita Marttilan kunnan omia tavoitteita.

Valtakunnallisesti tavoitellaan muun muassa kansainvälisiin ilmastopöytäkirjoihin pohjautuen kasvihuonekaasupäästöjen laskemista sekä yleisesti että liikenteessä. Alueellisesti kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on nostettu tärkeäksi osaksi koko liikennejärjestelmän kehittämistä muun muassa Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Marttila on ilmasto- ja ympäristöohjelmassaan sitoutunut Varsinais-Suomen tavoitteeseen 80 prosentin päästöjen vähennyksestä vuodesta 2005 vuoteen 2035.

Marttilassa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tuo valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet kuntatasolle, mutta toteuttaa myös useita kunnan itsensä asettamia tavoitteita. Kunnat ovatkin merkittäviä toimijoita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa. Marttilan kuntastrategiassa tavoitellaan sujuvaa arkea sekä onnellista elämää, joihin voidaan vaikuttaa erinomaisesti edistämällä lihasvoimin liikkumista. Kuntien toimia kestävien kulkutapojen suosion nostamiseksi ovat muun muassa laadukkaan ja turvallisen infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksella ja liikkumisen ohjauksella.

Marttilan visio vuodelle 2035

Marttila on onnellisen elämän, sujuvan arjen ja menestyvien yritysten koti kaupunkien läheisellä maaseudulla.

Kärkitoimenpide: Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

- *Marttilan kunnan ilmasto- ja ympäristöohjelma 2030*

Terveelliset elintavat: Nykyistä terveellisempiä elintapoja edistetään ravitsemuksen ja liikunnan avulla.

Ympäristö ja turvallisuus: Asuin ympäristön viihtyvyydellä, liikenneturvallisuustyöllä ja väkivallan ehkäisyllä parannetaan kuntalaisten ja henkilökunnan turvallisuutta.

- *Marttilan kunnan hyvinvointisuunnitelma 2025-2028*

- Edistämme lähiympäristön hyvinvointia yhdessä muiden toimijoiden kanssa.
- Luonnonläheisyys, rauhallisuus, viihtyisyys ja turvallisuus ovat keskeisiä voimavarojamme.
- Opiskeluliikenne joukkoliikenteellä sujuu. Työ- ja asiointiliikennettä kehitetään yhteistyössä Varsinais-Suomen alueella.
- Huolehdimme toimivasta infrasta ja rakentamisen tuesta.

- *Marttilan kuntastrategia 2023-2027*

Liikennejärjestelmän suunnitteluratkaisuilla tuetaan ihmisten terveyden ja hyvinvoinnin sekä ympäristön kannalta fiksuja liikkumisvalintoja – liikenneturvallisuudesta tinkimättä.

Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuus ja kulkutavan valinnan houkuttelevuus priorisoidaan liikennejärjestelyissä etenkin taajamissa.

- *Marttilan liikenneturvallisuussuunnitelma*

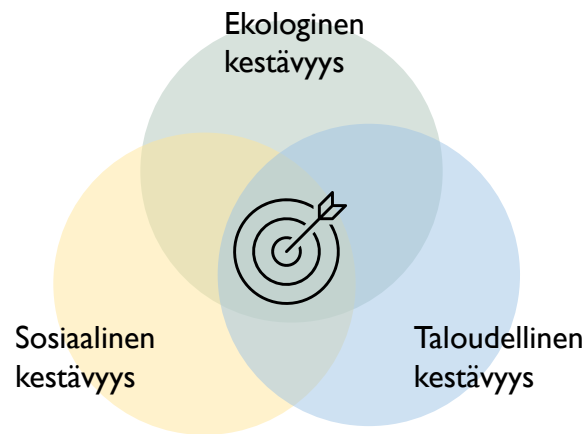
Parannetaan erityisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta.

Nostetaan kävely ja pyöräily ykkösiksi taajamissa.

- *Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma*

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen hyödyttää kaikkia

Lihaskoivoin tehtävällä aktiivisella liikkumisella on merkittäviä hyötyjä niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen lisää hyvinvointia, terveyttä ja fyysistä toimintakykyä, tuo säästöjä, edistää ilmastotavoitteita, rakentaa viihtyisää ja elinvoimaista ympäristöä sekä edistää yhdenvertaisuutta. Aktiivisen liikkumisen lisäämisellä on sekä sosiaalista, taloudellista että ekologista kestävyyttä parantavia vaikutuksia.



Kävely ja pyöräily ovat **edullisia** liikkeitä tapoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa, kävely ja pyöräily edistävät **tasapuolisia** liikkumismahdollisuuksia. Ne eivät vaadi suuria henkilökohtaisia investointeja.



Kävely ja pyöräily ovat **terveellisiä** ja **helppoja** tapoja lisätä arkiliikuntaa. Omin lihaskoivoin liikkuminen tuo positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämänlaatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.



Kävely ja pyöräily ovat **ekologisia** valintoja, jotka säästävät ympäristöä. Autoilun sijasta omin lihaskoivoin tehtävät matkat vähentävät paitsi kasvihuonekaasupäästöjä myös paikallisia pienhiukkaspäästöjä.



Kestävään liikkumiseen perustuva yhdyskunta on **turvallinen**. Kävelyn ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on toisaalta turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Autoilijatkin osaavat huomioida suojattomammat liikkujat, kun ympäristö on suunniteltu hyvin.



Kävelyä ja pyöräilyä priorisoimalla voidaan tehdä **viihtyisää ja elinvoimaista taajamaympäristöä**. Tiivis kävelylle suotuisa yhdyskuntarakenne mahdollistaa palveluiden käytön sujuvasti ja tekee elinympäristöstä viihtyisää. Kävelyn suosiminen tuo positiivisia vaikutuksia palveluiden aktiivisen käytön lisäksi kunnan imagoille – puhumattakaan asukkaiden tyytyväisyydestä elinympäristöönsä.

Kävelylle ominaista

Kävely ja pyöräily ovat erillisiä kulkutapoja, joilla on omat erityispiirteensä ja edistämisessä huomioitavat tarpeensa. Tästä syystä niitä käsitellään ohjelmassa erikseen. Osa toimenpiteistä tietysti parantaa molempien kulkutapojen edellytyksiä ja toisaalta sekä kävelystä että pyöräilystä koituvat hyödyt satavat samoihin laareihin.

Ominaista kävelylle:

- Ihmiselle luonnollisin nopeus.
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja pääkulkutavasta riippumatta.
- Matkat ovat yleensä hyvin lyhyitä.
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla hyvin spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia.
- Kävely voi olla myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista, mutta myös liikuntaa kuten lenkkeilyä.
- Kävelijä hyötty viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä ja kaipaa turvattuja tienlyityksiä ja esteettömiä ratkaisuja.
- Kävely on yksi jalankulun muoto – jalankulkijoita ovat kävelijöiden lisäksi mm. pyörätuolin käyttäjät, lastenvaunujen tai rollaattorin kanssa kulkevat, potkulautailijat ja pyörää tai mopoa taluttavat.



Pyöräilylle ominaista

Pyöräily poikkeaa ominaisuuksiltaan ja tarpeiltaan kävelystä. Erityisesti pyöräilyn kävelystä erottava tekijä on nopeus: selvästi kävelyä nopeampi vauhti on taustasyynä monissa pyöräilyn ominaispiirteissä. Polkupyörä on ajoneuvo ja pyörällä liikkuminen pyöräliikennettä.

Ominaista pyöräilylle:

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa.
- Matkat voivat olla melko pitkiä. Sähköavusteiset polkupyörät ovat voineet pidentää pyöräiltäviä matkoja entisestään.
- Pyörällä liikutaan suoraviivaisesti: kuljetaan tyypillisesti paikasta A paikkaan B.
- Tarve pyörän pysäköinnille matkan molemmissa päissä.
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä – pysähtymiset ja jyrkät käännökset haittaavat sujuvuutta.
- Lainsäädännössä (ajoneuvolaki 19 §) pyörä on ajoneuvo, eli pyörä rinnastuu enemmän hitaasti liikkuvaan autoon kuin jalankuljijaan. Pyörällä liikkuminen on kuitenkin autoilua spontaanimpaa ja vähemmän säädeltyä.
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa.
- Pyöräilylle rinnasteisia kulkutapoja tai kulkuneuvoja ovat muun muassa potkupyörät, sähköpotkulaudat ja sähköavusteiset polkupyörät.



Matkaketjut

Matkaketjut ovat useasta eri kulkutavasta muodostuvia kokonaisuuksia. Käytännössä kaikkia matkoja voi ajatella matkaketjuina, sillä lähes aina matkat sisältävät vähintään kävelyä, vaikka pisin osuus matkasta tehtäisiin esimerkiksi pyörällä tai autolla. Usein matkaketjulla tarkoitetaan ensisijaisesti joukkoliikennematkoja, joihin sisältyy kävelyä, pyöräilyä tai muita tapoja liikkua joukkoliikenteen pysäkeille. Vaikka joukkoliikennetarjonta olisikin vähäistä ja lähinnä koulu-, opiskelu- ja työmatkojen perustarpeet täyttävää, voidaan sen käyttöä osaltaan helpottaa esimerkiksi kävely-yhteyksiin ja pyörien liityntäpysäköintiin liittyvillä toimenpiteillä: hyvä jalankulun ja pyöräilyn ympäristö houkuttelee kävelemään tai pyöräilemään pysäkeille.

Toimivien matkaketjujen ominaisuuksia:

- Eri kulkutapojen käyttö matkan osana on tehty mahdolliseksi: esimerkiksi joukkoliikennepalvelu on tarjolla ja pysäkin läheisyyteen voi pysäköidä pyörän turvallisesti.
- Matkaketjun tulisi onnistua ilman stressiä kilpailukykyisessä matka-ajassa – tällöin kestävä matkaketju voi olla houkutteleva vaihtoehto henkilöautoilulle.
- Pysäkkien tulisi olla infrastruktuuriltaan riittävän laadukkaita ja turvallisia. Kävely- ja pyöräily-yhteyksien pysäkeille tulisi olla sujuvat ja turvalliset.
- Eri kulkutavat yhdistyvät toisiinsa sujuvasti ja matkan osista on saatavissa riittävästi tietoa (esimerkiksi aikataulut).



KATSAUS NYKYTILAAN

Millainen kävelyn ja
pyöräilyn tilanne on
Marttilassa?



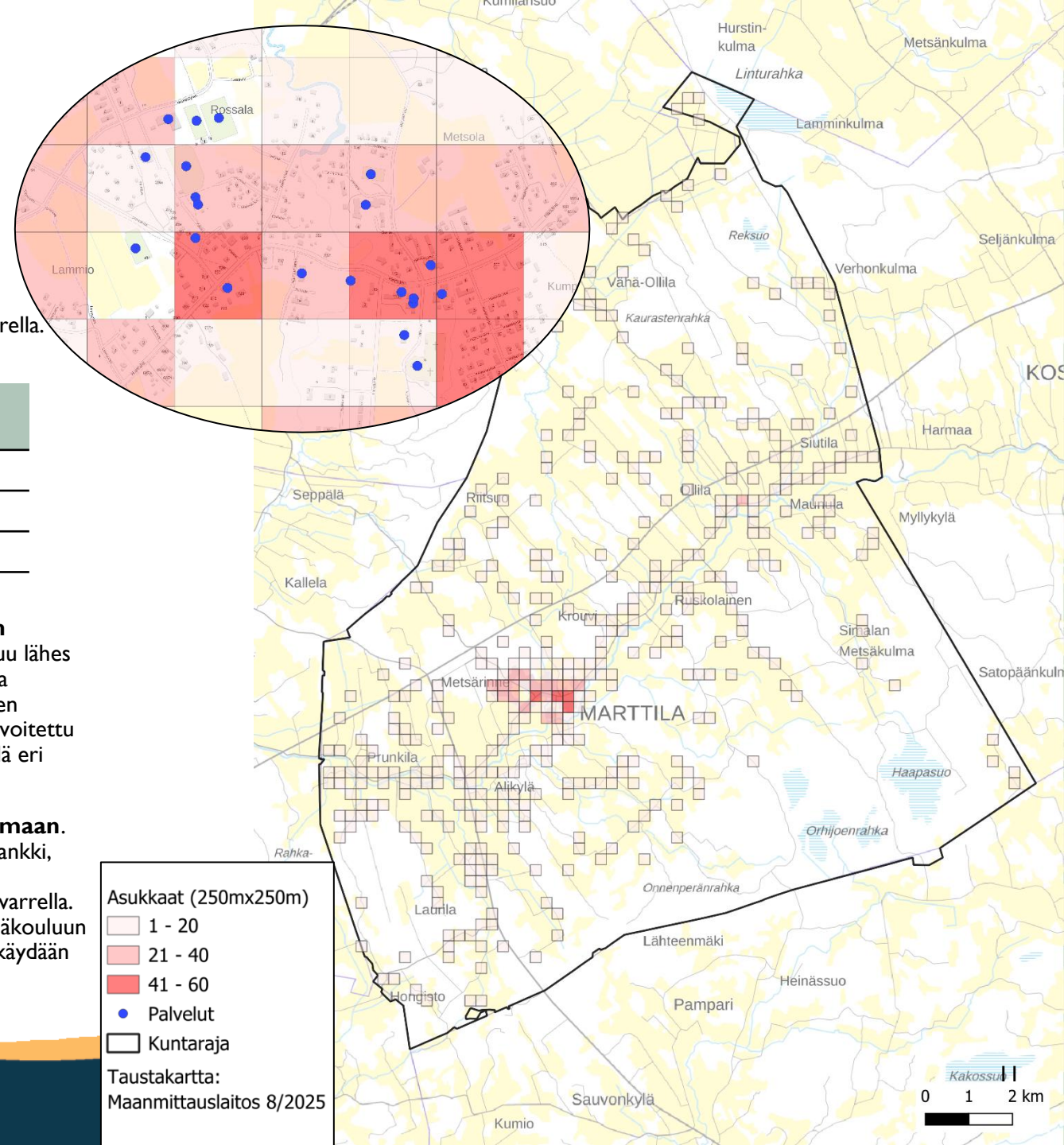
Asuminen ja palvelut keskittyneet keskustaajamaan

Marttila on noin 2000 asukkaan kunta Varsinais-Suomessa valtatie 10 ja Härkätien varrella. Turkuun on matkaa noin 40 kilometriä ja Saloon 30 kilometriä.

Ikä	Osuus asukkaista 2024 Marttila	Osuus asukkaista 2024 Varsinais-Suomi
Alle 15-vuotiaat	15 %	14 %
15-64-vuotiaat	56 %	62 %
Yli 65-vuotiaat	29 %	24 %

Kartalla on esitetty väestön sijoittuminen 250x250 m tilastoruutujen avulla. **Asutus on keskittynyt Marttilan keskustaajamaan**, joka on kunnan ainoa taajama ja jossa asuu lähes puolet asukkaista. **Väestötiheys on matala**, ja rakennuskanta muodostuu pääasiassa pientaloista. Keskustaajaman lisäksi asutusta on levittäytynyt Härkätien varteen koko sen matkalta ja maaseudulle kauemmas keskustaajamasta ja Härkätiestä. Kunnan asemakaavoitettu alue sisältää keskustaajaman ja Tiipilän teollisuusalueen. Asemakaavahankkeita on vireillä eri puolilla keskustaajamaa.

Martillassa on saatavilla peruspalvelut, jotka sijoittuvat kunnan keskustaajamaan. Palveluita ovat muun muassa koulu, päiväkotito, pienet päivittäistavarakaupat, apteekki, pankki, kirkko, kirjasto ja kahvila. Lisäksi keskustaajamassa sijaitsee useita liikuntapaikkoja. Keskustaajamassa välimatkat ovat lyhyitä ja palvelut sijaitsevat keskeisten kulkureittien varrella. Eriyispaalvelut haetaan esimerkiksi Turusta tai Salosta. Marttilassa on alakoulu, mutta yläkouluun ja lukioon kuljetaan naapurikuntaan Koskelle. Lukiossa ja toisen asteen oppilaitoksissa käydään myös lähistön muissa kunnissa (esimerkiksi Turussa tai Salossa).



Asukkaat (250mx250m)

- 1 - 20
- 21 - 40
- 41 - 60
- Palvelut
- Kuntaraja

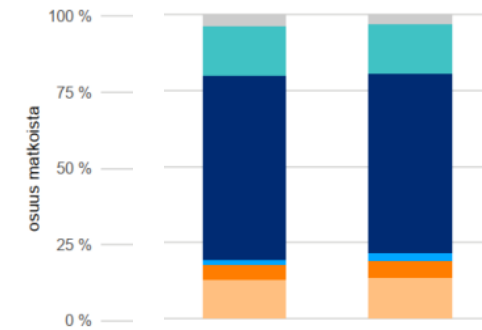
Taustakartta:
Maanmittauslaitos 8/2025

Marttilalaisten liikkumistottumukset

Marttilassa ei ole tehty kulkutapaosuuksia selvittäviä liikennetutkimuksia. Kulkutapaosuuksia voidaan kuitenkin arvioida hyvin karkeasti valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) tuloksilla. On hyvä kuitenkin huomata, että tämä ei kerro absoluuttisia lukuja juuri marttilalaisten liikkumiskäyttäytymisestä, vaan yleisen vastaavatyypisiin alueisiin pohjaavan arvion. Marttila kuuluu selvityksen kaupunki-maaseutuluokituksessa kaupungin läheiseen maaseutuun tai ydinmaaseutuun. Luokituksen mukaan arvioituna marttilalaiset tekevät vuorokaudessa keskimäärin 2,1 matkaa.

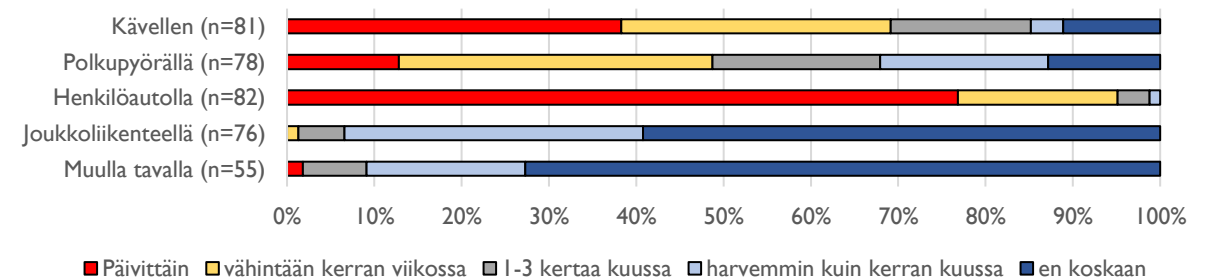
Yleisin kulkuneuvo on henkilöauto, sillä tutkimuksen mukaan kaupungin läheisellä maaseudulla ja ydinmaaseudulla matkoista 75-77 prosenttia tehdään autolla joko kuljettajana tai matkustajana. **Kävellen matkoista tehdään 13 prosenttia ja pyörällä 5-6 prosenttia.** Joukkoliikenteellä matkoista tehdään vain 2-3 prosenttia.

Edistämishjelman laadinnan yhteydessä toteutettiin asukaskysely, jonka vastaukset eivät ole koko kuntaa edustavia, mutta aineistosta voidaan tehdä nostoja. Kyselyyn vastasi 83 ihmistä, joista 77 prosenttia autoilee päivittäin ja lähes kaikki vähintään kerran viikossa. 38 prosenttia vastaajista kävelee päivittäin ja lähes 70 prosenttia vähintään kerran viikossa. Pyöräileviä vastaajissa oli hieman vähemmän, sillä 13 prosenttia pyöräilee päivittäin sulan maan aikaan ja noin puolet vähintään kerran viikossa. Talviseen aikaan pyöräilyn määrä tippuu merkittävästi ja enää noin 6 prosenttia pyöräilee vähintään kerran viikossa.



	kaupungin läheinen maaseutu	ydinmaaseutu
muu	4 %	3 %
henkilöauto, matkustaja	16 %	16 %
henkilöauto, kuljettaja	61 %	59 %
joukkoliikenne	2 %	3 %
pyöräliikenne	5 %	6 %
jalankulku	13 %	13 %

Kuinka usein kuljet arjen matkojasi (esimerkiksi töihin, kouluun tai kauppaan) seuraavilla kulkutavoilla sulan maan aikana?



Liikenneverkko

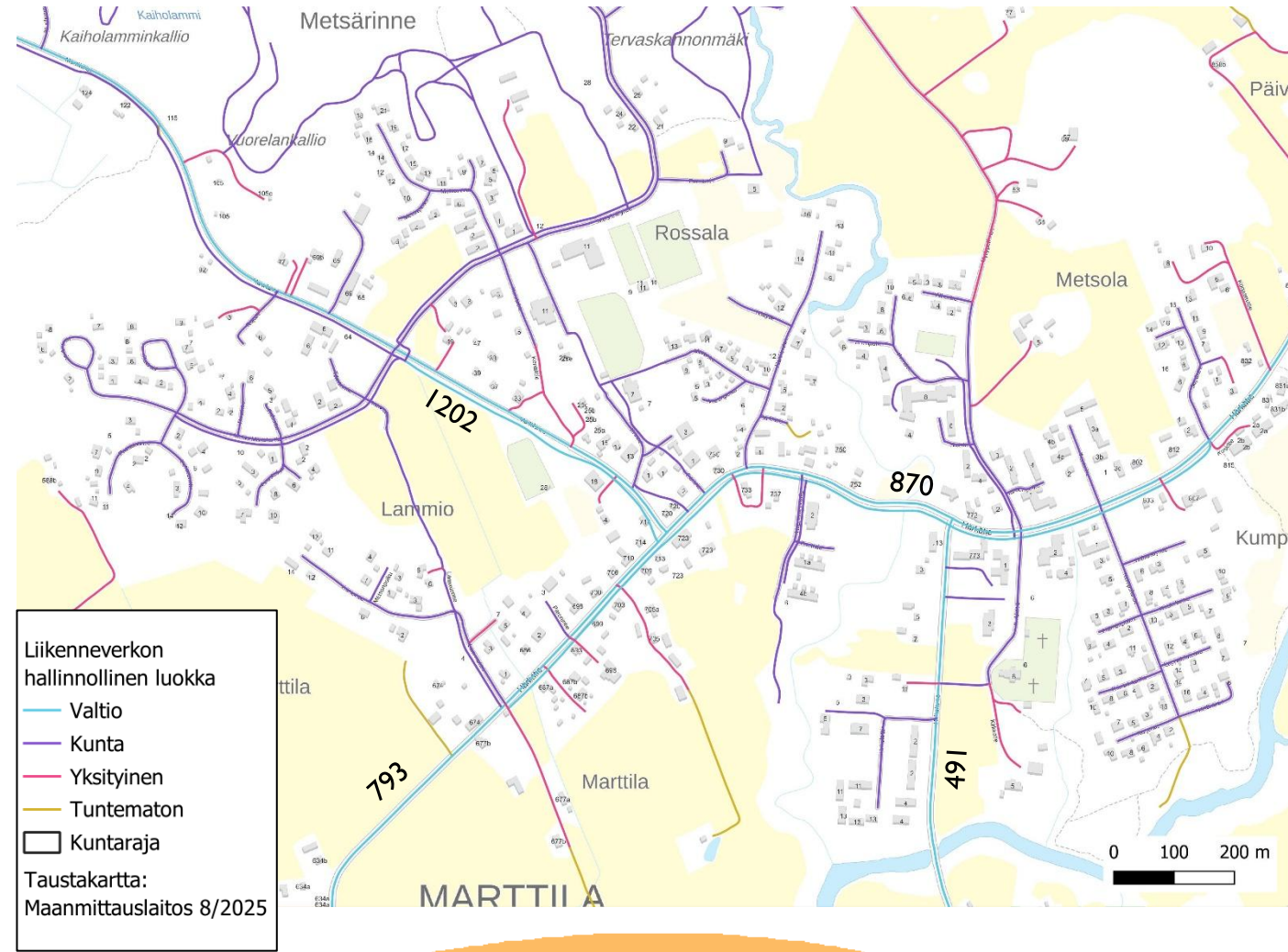
Marttilan keskustaajaman alueella on sekä valtion hallinnoimaa tiealuetta, kunnan katuja että yksityisteitä. **Taajaman halki kulkevasta Härkätiestä ja Marttilantiestä vastaa Varsinais-Suomen ELY-keskus.** Sekä keskustaajaman sisäisten kävely- ja pyöräily-yhteyksien että muualle Marttilaan suuntautuvien yhteyksien kehittämisessä tärkeä yhteistyökumppani on siis ELY-keskus (vuodesta 2026 alkaen Lounais-Suomen elinvoimakeskus).

Kunta ylläpitää keskustaajamassa kaavateitä, katuja ja kävelyn ja pyöräliikenteen väyliä. Kunnossapidettäviä katuja ja kaavateitä on Marttilassa yhteensä 11,5 kilometriä. Talvikunnossapito on jaettu kolmeen alueurakkaan.

Keskustaajaman ulkopuolella väyläverkko on ELY-keskuksen/elinvoimakeskuksen vastuulla tai yksityisteitä.

Kunnossapitoavustuksen piiriin kuuluvia yksityisteitä on kunnassa yhteensä noin 151 kilometriä. Kunnossapidosta vastaavat tiekunnat. Yksitysteiden merkitys Marttilassa on suuri: yksityistietä on runsaasti myös keskustaajamassa.

Härkätiestä kulkee Digiroadin mukaan päivittäin noin 700 ajoneuvoa (KVL 2023), joista 4 % on raskasta liikennettä. Marttilantiellä liikennemäärä on lähes 1200 (4 % raskasta). Valtatietä 10 ajaa päivässä keskimäärin noin 3200 ajoneuvoa, joista 13 % on raskasta liikennettä. Valtatie 10 on Varsinais-Suomen liikenneverkkovisiossa määritelty muuksi valtakunnalliseksi päätieksi ja Salontie maakunnalliseksi päätieksi.



Jalankulun ja pyöräilyn väylät ja nopeusrajoitukset

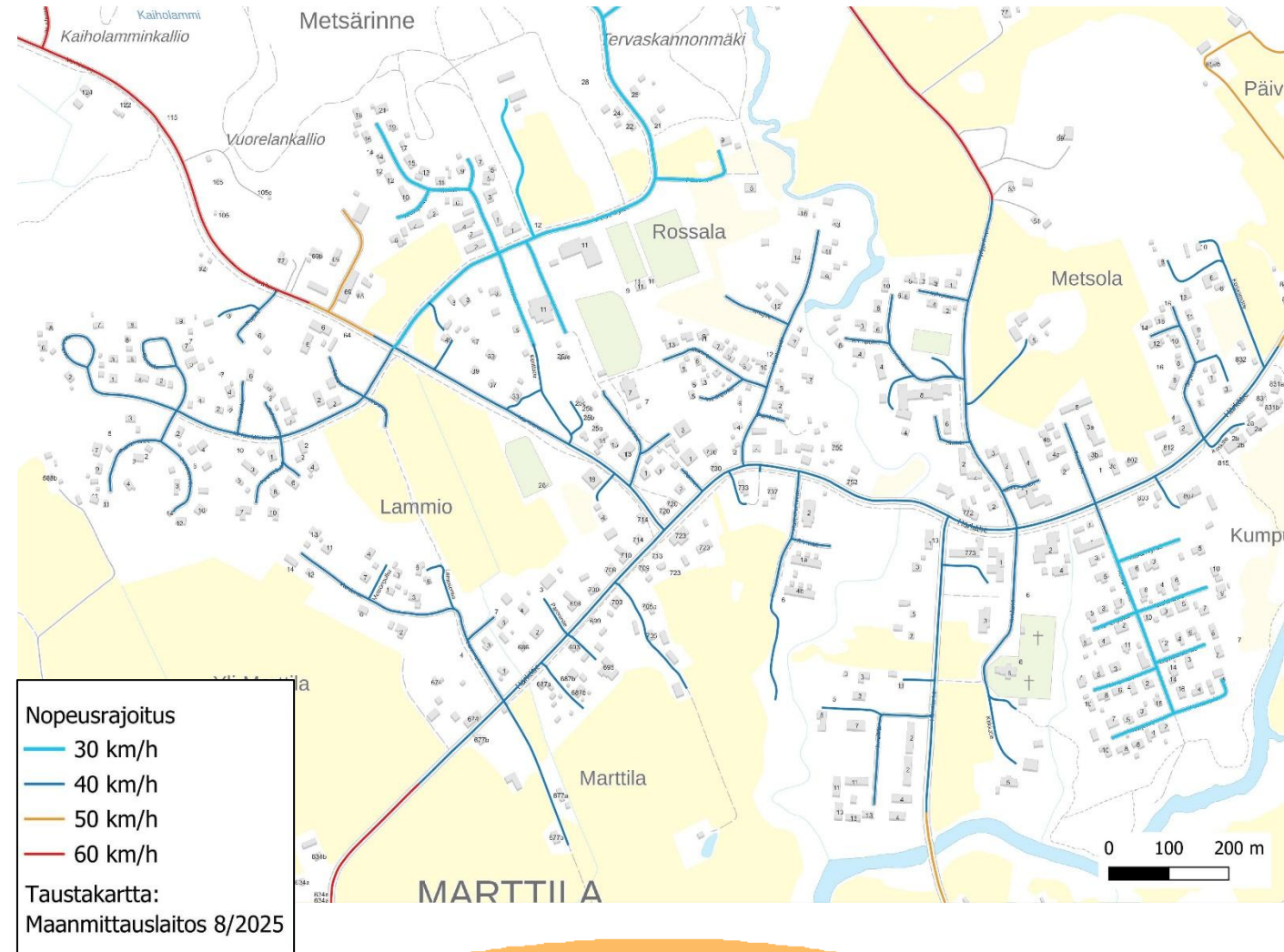
Marttilan jalankulun ja pyöräilyn väylät ovat sijoittuneet keskustaajaman alueelle. Moottoriajoneuvoliikenteestä eroteltua jalankulun ja pyöräilyn väylää on Härkätiellä, Marttilantiellä, Metsäniityntiellä, Metsä-Marttilantiellä ja Lammiontiellä. **Wäylät ovat yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä.** Muualla jalankulku ja pyöräily on sijoitettu teiden **pientareille**, vaikkakin pientareet ovat pääsääntöisesti erittäin kapeat.

Kosken suuntaan Härkätiellä jalankulun ja pyöräilyn väylä päättyy Sepäntien liittymään ja lännessä Lammiontien liittymään. Kohti valtatieta 10 Marttilantiellä väylä jatkuu lähes valtatielle saakka.

Nopeusrajoitus on keskustaajamassa sekä valtion että kunnan tieverkolla pääasiassa 40 km/h. Matalampi 30 km/h aluenopeusrajoitus on Kumpulantiellä ja Metsäniityntiellä ja niistä risteävillä tonttikaduilla. Härkätiellä on 80 km/h nopeusrajoitus Rounankoskelta itään ja Heikolantiellä Hallintien ja Erottajantien jälkeen etelään.

Härkätien ylittäviä suojaiteita on Marttilantien, Postitien, Myllypellontien, Tuulentien ja Sepäntien liittymissä. Marttilantiellä suojaite on Kisatien ja Metsäniityntien liittymissä.

Marttilassa ei ole koko kunnan käsittävää strategista yleiskaavaa, jossa esimerkiksi määriteltäisiin kaavamerkintöinä ohjeellisia pyöräilyn pääväyliä ja ulkoilureittejä tai kehitettäviä yhteyksiä.

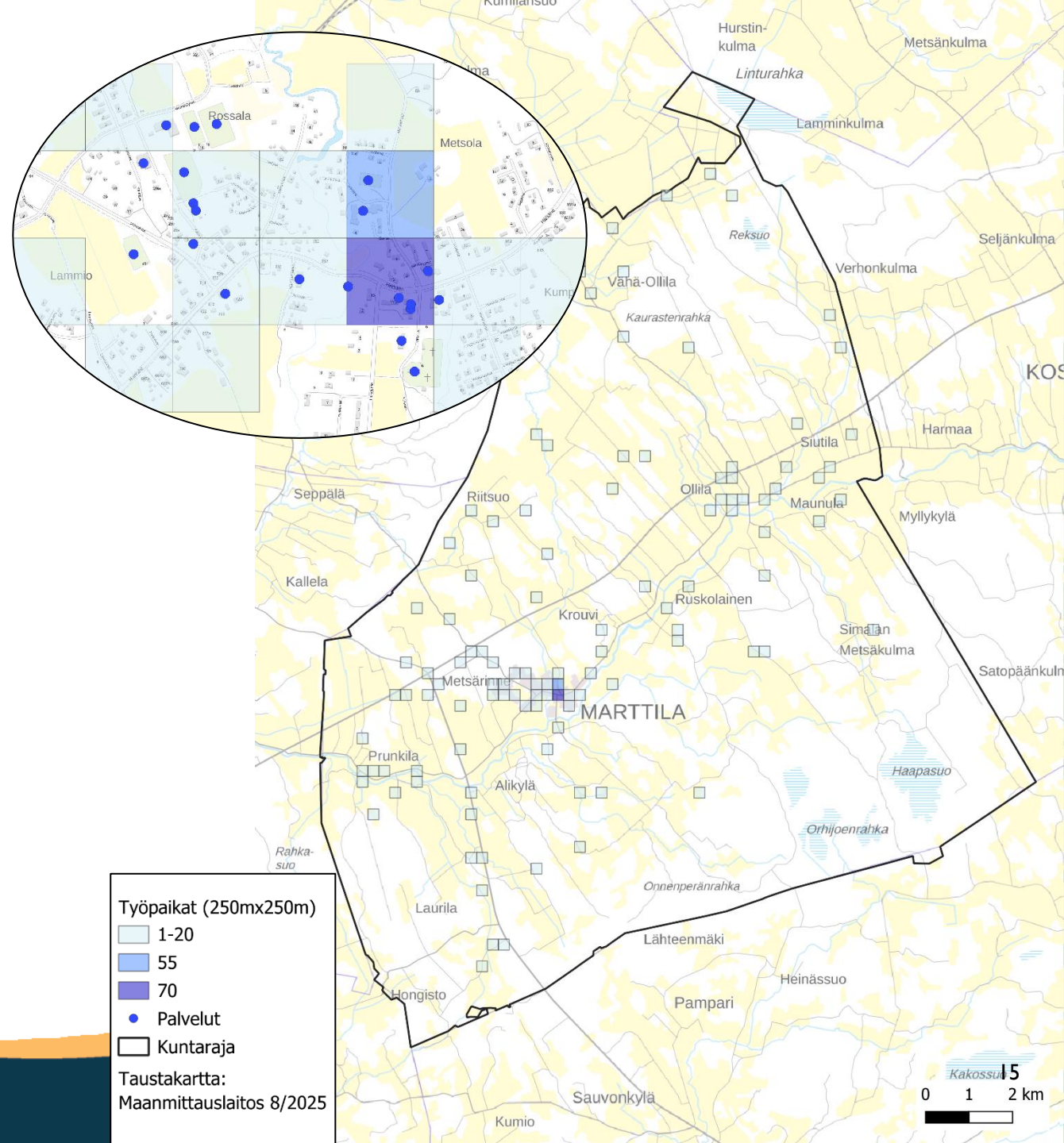


Työpaikat ja pendelöinti

Marttilassa on yhteensä noin 500 työpaikkaa. Työpaikoista noin 17 prosenttia on alkutuotannossa, 24 prosenttia jalostuksessa ja 58 prosenttia palvelualan työpaikkoja. **Työpaikat sijoittuvat pääosin kunnan keskustaajamaan.** Erityisen paljon työpaikkoja on tilastoruudussa, johon sijoittuu muun muassa kunnantalo.

Marttilan työssäkävistä asukkaista kunnan ulkopuolelle pendelöi yli 60 prosenttia. Pendelöinnin suuri osuus tarkoittaa tarvetta kehittää kunnan sisäisten yhteyksien lisäksi matkaketjuja merkittävimpiin lähikuntiin. Eniten Marttilasta käydään töissä seuraavissa kunnissa:

- Turku (18 % työssäkävistä)
- Salo (8 %)
- Lieto (8 %)
- Koski Tl (4 %)
- Loimaa, Pöytyä ja Raisio (kukin 3 %)
- Muut kunnat (16 %)



Joukkoliikenne

Marttilan kunnan alueella liikennöi **Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hankkimia bussivuoroja sekä markkinaehtoista joukkoliikennettä**. Varsinais-Suomen joukkoliikennevisiossa 2040+ (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma) Turun ja Marttilan väli on määritelty linja-autojen kaukoliikenteen yhteydeksi. Vuodesta 2026 alkaen joukkoliikennettä järjestää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

ELY-keskuksen hankkimat linjat **300 ja 612-615 liikennöivät Härkätietä pitkin ja mahdollistavat lähinnä koulu- ja opiskelumatkat tai työmatkat virka-aikaan arkipäivisin**. Linjoilla pääsee Koskelle, Saloon, Turkuun ja Somerolle. ELY-keskuksen hankkiman liikenteen käytetyimmät pysäkit ovat Marttilantien ja Metsäniityntien liittymän, Härkätien ja Lammiontien liittymän sekä Marttilan keskustan ja kirjaston pysäkit. Vilkkaimmalta Metsäniityntie P-pysäkiltä on syksyllä 2024 tehty keskimäärin arkipäivänä noin 8 nousua.

ELY-keskuksen liikenteessä on käytössä Seutu+ -lipputuotteet. Kausilippu käy maksuvälineenä valitusta kelpoisuusalueesta riippuen ELY-keskuksen vuorojen lisäksi Salon Paikku-liikenteessä ja Turun seudun Föli-liikenteessä.

Marttilan kunta on maantieteellisesti laaja ja kaikki lapset kulkevat kouluun joko Marttilan kouluun tai yläkouluikäiset Koskelle. Koulukuljetukset on järjestetty taksikytydein ja kunnalla on käytössä aikataulupalvelu kuljetusoppilaille.

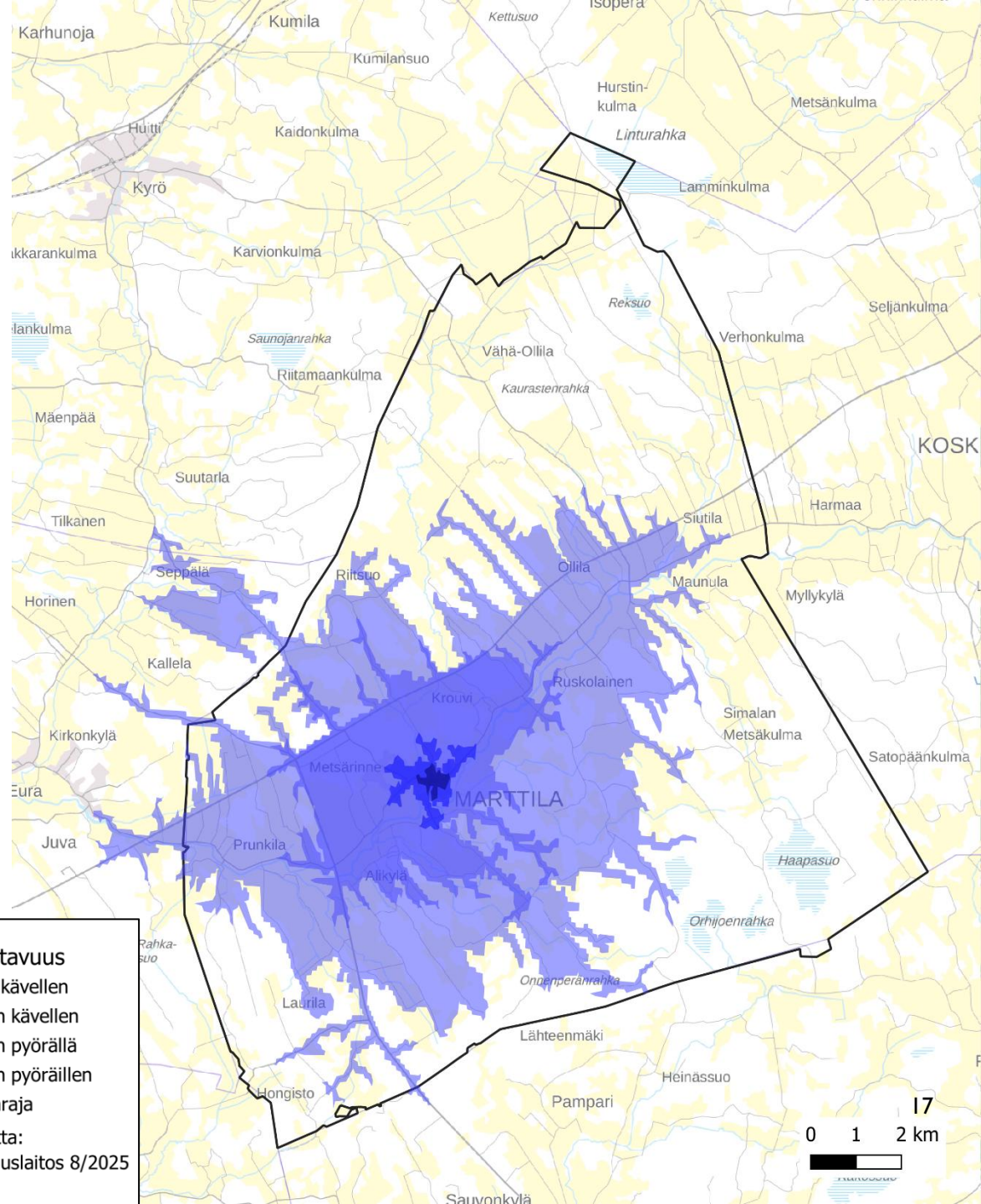
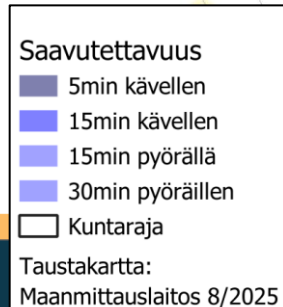


Saavutettavuus kävellen ja pyörällä

Kartalla on havainnollistettu Marttilan keskustaajaman saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. **27 prosenttia marttilalaisista asuu 15 min kävelymatkan ja 57 prosenttia 15 min pyöräilymatkan päässä keskustasta.** Marttilan keskustaajama on tiivis ja siellä kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa pääosin kävellen alle 15 minuutissa. Pyörällä pääsee keskustaajamaan Härkätien varresta lähes molemmilta kunnanrajoilta alle puolessa tunnissa.

Kulutusmatka ja matka-aika	Asukkaat	Työpaikat
5 min kävellen	159 (8 % asukkaista)	147 (35 % työpaikoista)
15 min kävellen	539 (27 %)	211 (50 %)
15 min pyörällä	1120 (57 %)	293 (69 %)
30 min pyörällä	1701 (86 %)	384 (90 %)

Jalankulun ajallisen saavutettavuuden tarkastelussa liikkumisnopeutena on käytetty 5 km/h. Pyöräliikenteen ajallista saavutettavuutta on havainnollistettu tavallisen polkupyörän (nopeus 15 km/h) mukaan. Sähköpyörällä saavutettavuusvyöhyke yhä laajenee. Kulutusmatkojen ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttavat liikkujan henkilökohteisten ominaisuuksien lisäksi muun muassa liikkumisen sujuvuus sekä maaston muodot.



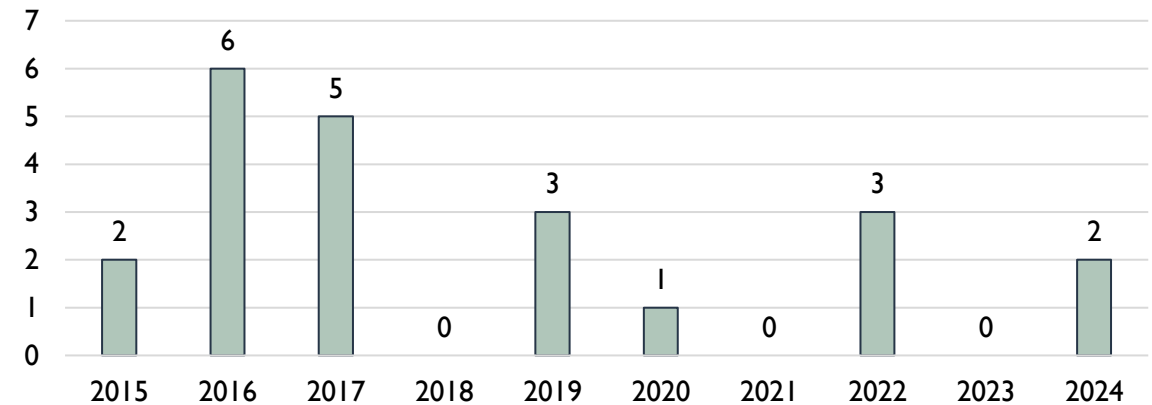
Liikenneonnettomuudet

Valtaosa Marttilassa tapahtuvista liikenneonnettomuuksista tapahtuu Salontielle tai valtatiellä 10 eli maanteillä ja valtateillä. Vuosina 2015-2024 Marttilassa on tapahtunut keskimäärin **2,2 henkilövahinkoon (loukkaantuminen tai kuolema) johtanutta onnettomuutta vuodessa**. Näistä yksikään ei ole tapahtunut kunnan väylillä. Onnettomuuksien määrässä on vuosittaista vaihtelua: kolmena vuonna onnettomuuksia on ollut nolla ja muina 1-6 kpl. **Tilastoiduissa onnettomuuksissa ei ole ollut mukana jalankulkijoita tai pyöräilijöitä.**

Jalankulun ja pyöräliikenteen osalta on hyvä huomioida, että useimmat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Jalankulkijoiden yksittäisonnettomuuksia, kuten liukastumisia ja kaatumisia, ei raportoida lainkaan tieliikenteen onnettomuustilastoissa.

Marttilaan on laadittu **liikenneturvallisuussuunnitelma**, joka on hyväksytty kunnanhallituksessa keväällä 2023. Tavoitteena on vähentää henkilövahinkoonnettomuuksien määrää ja pyrkiä tieliikennekuolemien osalta ns. nollavuosiin. Yksi suunnitelman painopisteistä on jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen. Tavoitteiden saavuttamiseksi suunnitelmassa on esitetty Marttilaan laajasti toimenpiteitä sekä fyysiseen liikennenympäristöön että muun muassa liikennekasvatukseen. Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteitä on hyödynnetty kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpideohjelmassa.

Tieliikenteen henkilövahinkoonnettomuudet Marttilassa 2015-2024



Tielaji	Henkilövahinkoonnettomuudet vuosina 2015-2025 yhteensä
Maantie tai valtatie	41 (89 % henkilövahinkoonnettomuuksista)
Seututie	3 (7 %)
Kunnan tie	0 (0 %)
Yksityinen tie	2 (4 %)

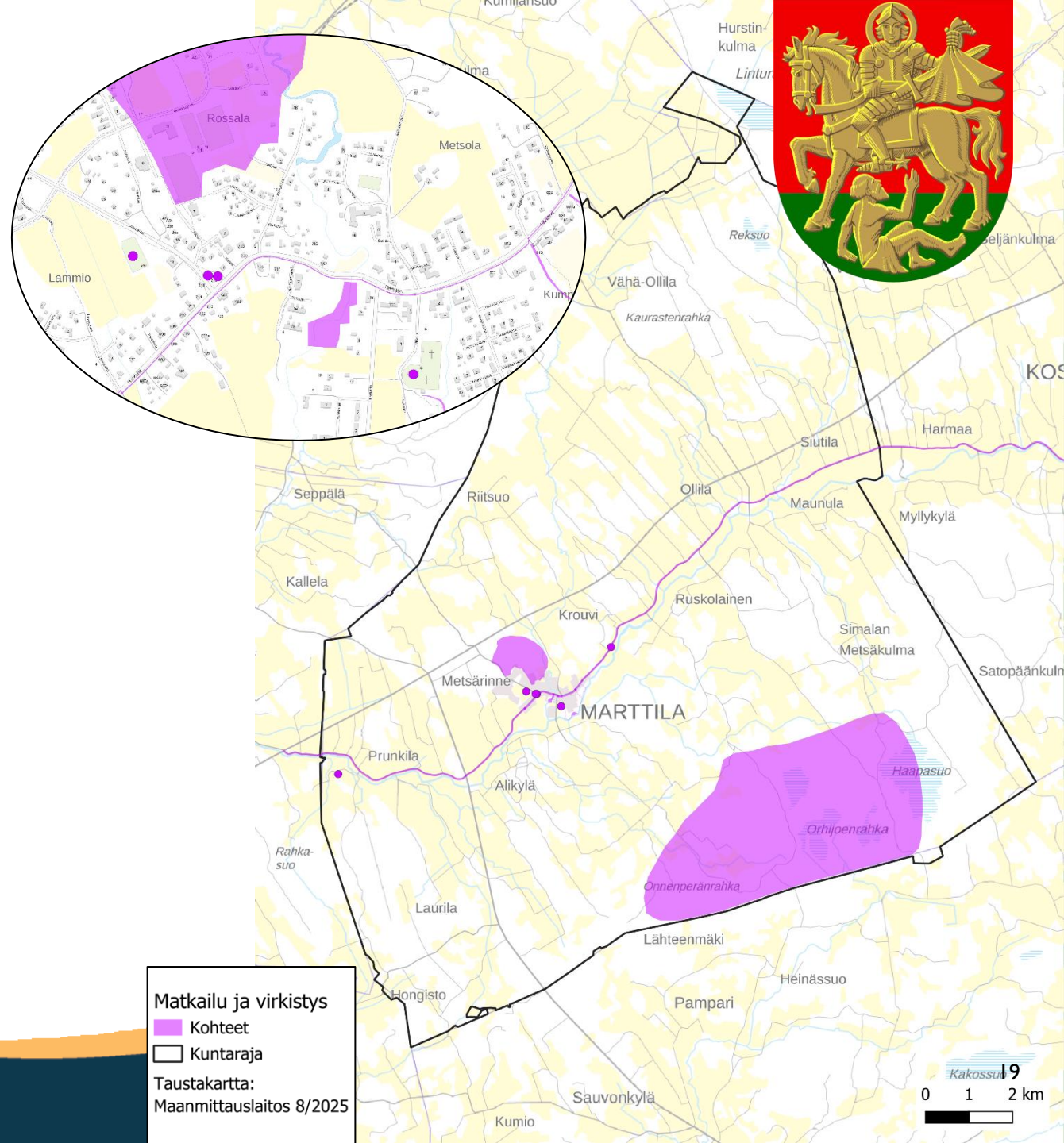
Matkailu ja virkistys

Martilassa on potentiaalia pyörämatkailulle, retkeilylle ja muulle virkistyskävelyille ja pyöräilylle. Kunnassa on kohteita, joita korostamalla voidaan tuoda esille matkailua ja virkistystä tukevia persoonallisia elementtejä.

Martilaa halkova Hämeen Härkätie (Turku-Hämeenlinna) on määritetty Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pyörämatkailureitiksi. Härkätie on yksi Suomen vanhimmista historiallisista teistä, jota on käytetty jo kauan ennen keskiaikaa. Marttilan korven Eräreitistöllä on kävelyille sopivia maastoon merkittyjä reittejä aina viidestä kolmeenkymmeneen kilometriin. Osa reiteistä voi soveltua myös maastopyöräilylle. Lähtöpaikat ovat Palaisten uimarannalla sekä Huhtaanmajan läheisyydessä.

Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi mahdollisesti hyödynnettäviä kulttuuri- ja liikuntakohteita ovat esimerkiksi seuraavat:

- Kumpulanrannan jokipolku, kirsikkapuisto sekä liikuntakeskus kuntoratoineen ja latuineen
- Liikennepuisto
- Marttilan kotiseutumuseo, Nostalgiamuseo ja Marttilan kirkkomuseo
- Marttilan taistelun muistomerkki ja Suomen viimeisen rauhanaikaisen mestauksen muistomerkki
- Pyhä Martti, jolta kunta on saanut nimensä ja joka on kuvattu kunnan vaakunassa (sivun ylälaita). Kohteita voivat olla esimerkiksi Pyhän Martin kirkko sekä Pyhän Martin patsas.



Matkailu ja virkistys

■ Kohteet

□ Kuntaraja

Taustakartta:

Maanmittauslaitos 8/2025

Kakossu 19

0 1 2 km

Asukkaat toivovat turvallisuutta ja sujuvuutta

Marttilalaisten näkemyksiä kävelyn ja pyöräilyn nykytilasta sekä kehittämistarpeista selvitettiin karttapohjaisella asukaskyselyllä, joka oli avoinna huhtikuussa 2025. Kyselyyn vastasi yhteensä 83 henkilöä.

Kyselyn tulokset on raportoitu kokonaisuudessaan liiteaineistossa.



Noin puolet vastaajista pyöräilee vähintään kerran viikossa. 43 % vastaajista on tyytyväisiä pyöräilyn olosuhteisiin.

TOP 3 motiivit pyöräillä:



Ulkoilu ja virkistys (92 %)



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (71 %)



Kätevä tapa liikkua (57 %)



Noin 70 % vastaajista kävelee arjen matkoja vähintään kerran viikossa. 52 % vastaajista on tyytyväisiä kävelyn olosuhteisiin.

TOP 3 motiivit kävellä:



Ulkoilu ja virkistys (90 %)



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (85 %)



Matkat ovat lyhyitä (44 %)

PYÖRÄILYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 4)

Turvallisemmat pyöräilyreitit (52 %)

Sujuvammat ja suoremmat pyöräilyreitit (26 %)

Reittien parempi kunto tai parempi talvikunnossapito (24 %)

Oma asennemuutos (22 %)

KÄVELYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 4)

Turvallisemmat jalankulkureitit (36 %)

Reittien parempi kunto tai parempi talvikunnossapito (28 %)

Paremmiin valaistuihin jalankulkureitit (26 %)

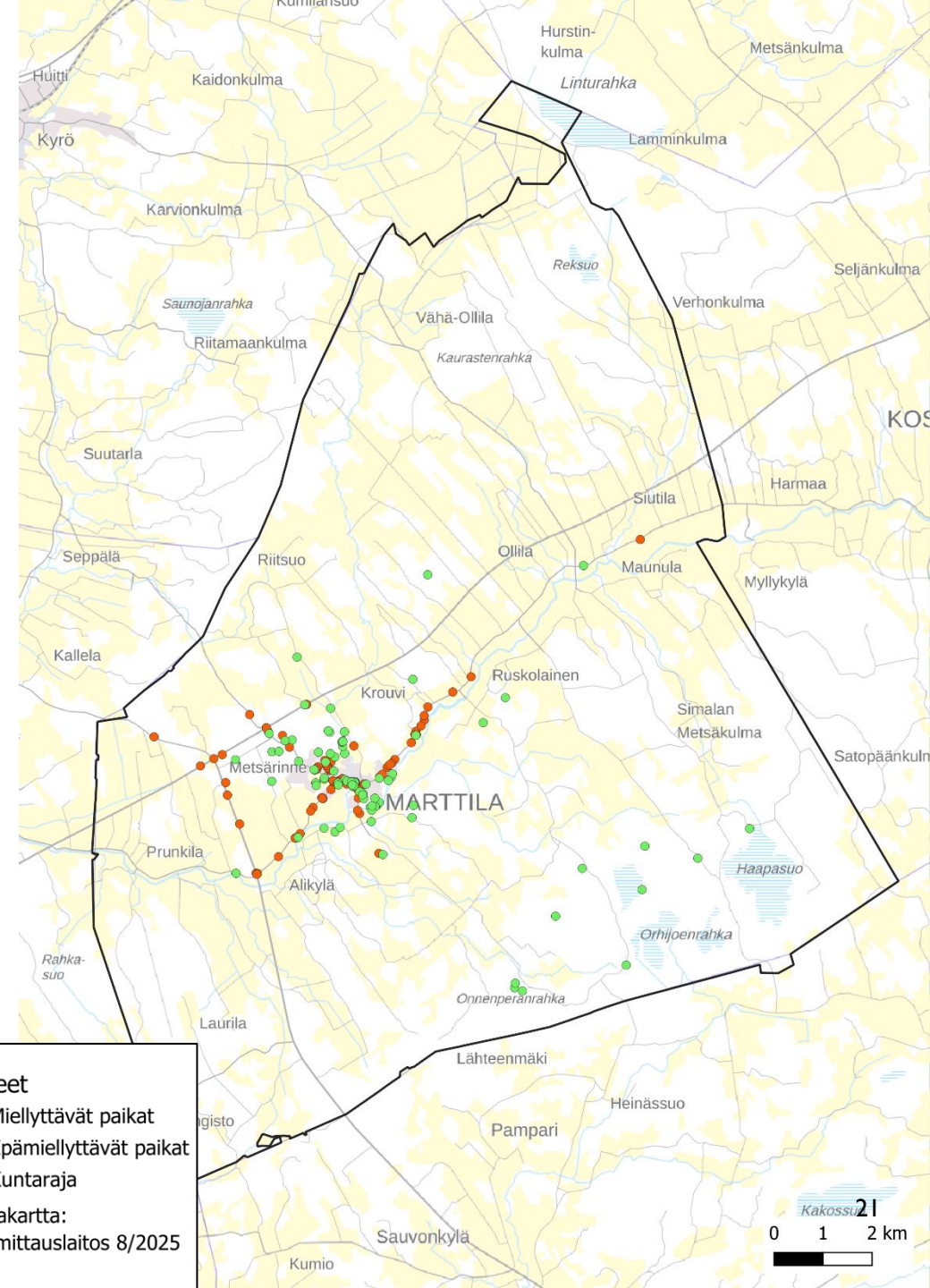
Viihtyisämmät jalankulkureitit (22 %)

Miellyttävät ja epämiellyttävät paikat

Marttilaan merkittiin asukaskyselyssä yhteensä 327 karttamerkintää, joilla vastaajat osoittivat miellyttäviä, epämiellyttäviä sekä kehittämisen tarpeessa olevia paikkoja. Vastaajat pystyivät tarkentamaan vastauksiaan karttapisteisiin liittyvillä avoimilla kommentteilla. Kartalla on esitetty miellyttävät ja epämiellyttävät paikat.

Miellyttäväksi Marttilassa koetaan erityisesti paikat, joissa luonto on läsnä: Paimionjoen varren rantareitti, Kirsikkapuisto, pururata ja Marttilan korven eräreitistö. Miellyttävät paikat koetaan muun muassa kauniina, hiljaisina ja turvallisina. Toisaalta miellyttäviä ovat myös paikat ajanvietolle, kuten liikennepuisto, tori ja liikuntakeskus.

Epämiellyttäviä paikkoja sen sijaan ovat erityisesti teiden varret sekä keskustaajamassa että sen ulkopuolella Härkätien ja muiden teiden varressa. Härkätien varressa taajaman ulkopuolella koetaan olevan turvatonta korkeiden ajonopeuksien ja erittäin kapeiden piennarten vuoksi. Taajamassa epämiellyttävät paikat ovat turvattomia suojaiteita tai jäsentymättömiä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä. Valtatien 10 ja Salontien ylitykset koetaan vaarallisina. Epämiellyttävät paikat koetaan turvattomina, meluisina ja sekavina.



Kohteet

- Miellyttävät paikat
- Epämiellyttävät paikat
- Kuntaraja

Taustakartta:
Maanmittauslaitos 8/2025

Sidosryhmien näkemyksiä Marttilan vahvuuksista ja kehittämistarpeista

Työn aikana haastateltiin sidosryhmiä kävelyyn ja pyöräliikenteeseen liittyvien tarpeiden ja näkökulmien ymmärryksen syventämiseksi. Haastateltuja tahoja olivat kunnanjohtaja ja kunnanhallituksen puheenjohtaja, urheiluseura Marttilan Murto, vanhus- ja vammaisneuvosto, nuorisovaltuusto sekä Marttilan koti- ja kouluyhdistys. Lisäksi vahvuuksia ja kehittämistarpeita käytiin läpi tavoitetyöpajassa kunnan edustajien ja sidosryhmien kanssa.



- Pyöräily on turvallista keskustaaajamassa, jossa on erillinen kävelyn ja pyöräilyn väylä sekä rauhallisia asuinkatuja.
- Keskustaaajamassa etäisyydet ovat lyhyitä eli käveltävän ja pyöräiltävän mittaisia.
- Rauhallinen, kaunis ja luonnonläheinen ympäristö, joka houkuttelee liikkumaan. Liikennemäärät ovat pieniä.
- Kunnassa on toteutettu pyöräilyhaasteita ja muita liikkumiskampanjoita.
- Eräreitistö on houkutteleva kohde maastopyöräilylle ja retkeilylle. Matkailussa on muutenkin potentiaalia vielä hyödyntämättä.
- Marttila on yhteisöllinen: asioita edistetään ja toteutetaan porukalla. Kunnan koetaan olevan sitoutunut liikkumisen kehittämiseen.



- Pyöräteitä on vain Marttilan keskustaaajaman kohdalla ja muualla joudutaan pyöräilemään Härkätien varressa pientareella. Turvattomuus Härkätiellä kävellessä ja pyörällä: piennar on kapea, ajonopeudet suuria ja raskasta liikennettä. Suojateitä ei ole kaikissa tarvittavissa paikoissa.
- Koulun ja Martintalon ympäristössä liikennejärjestelyt ja tilanjako ovat epäselviä.
- Pyöräpysäköinnissä on puutteita niin kohteiden määrän kuin laadun suhteen (myös pyörien liityntäpysäköinti).
- Bussiliikenteen palvelutaso on heikko.
- Väylät ovat paikoin huonossa kunnossa. Kunnossapidossa on ollut puutteita erityisesti talviolosuhteissa.
- Pienessä kunnassa resurssipuutteet hankaloittavat asioiden etenemistä.
- Keskustan ulkopuolella etäisyydet ovat pitkiä, jolloin kävely- ja pyöräilymatkat kasvavat turhan pitkiksi.

Havaintoja kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista

- 1) Heikolantiellä kävelijät ja pyöräilijät käyttävät kapeaa piennarta. Piennar on yhtälailla kapea myös muun muassa Härkätiellä keskustaajaman ulkopuolella.
- 2) Koulun pyöräpysäköinti on järjestetty viereisen tontin tyhjälle hiekkakentälle. Pysäköidessä ei hyödynnetä vanhoja rengastelineitä vaan pyörät jätetään alueelle sokin.
- 3) Härkätien ylittävillä suojaiteilla on pääsääntöisesti merkit paikoillaan ja merkeillä heijastinvarret. Suojaiteita ei ole korotettu.
- 4) Kisarinteen päiväkodin ja koulun välinen jalankulun ja pyöräilyn väylä katkeaa Martintalon kohdalla. Järjestely on jäsentymätön ”parkkipaikan reuna-alue”.
- 5) Marttilassa on hyödynnetty opastamisessa paikoin Marttilan ilmeen mukaisia opasteita.
- 6) Härkätien ja Nahkurintien liittymästä puuttuu suojaite. Nahkurintie kääntyy kuvassa vasemmalle valaisinpylvään suuntaan.
- 7) Pyöräpysäköinti kunnantalon pihassa on järjestetty rengastelineellä. Paikka palvelee sekä kunnantalolla asioivia, työssäkäyviä että läheisen bussipysäkin liittytäpysäköintinä. Rengastelineet eivät tue pyörää, eivätkä mahdollista runkolukitusta.
- 8) Keskustaajaman alueella on kävelyreittien varsilla levähdyspaikkoja penkkeineen.
- 9) Kävely-ympäristö on vihreää. Kuvassa on Marttilan Kirsikkapuisto.



VISIO JA TAVOITTEET

Mihin edistämishjelmalla
pyritään?



Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet 2040

Marttilan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma määrittää yhteiset tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi kunnassa. Tavoitevuosi on 2040. Ohjelma toteuttaa Marttilan kuntastrategiaa, jonka visiota mukaillen kunnassa tavoitellaan tilannetta, jossa:

Marttilassa eletään onnellista elämää. Arki on sujuvaa ja turvallista kävellessä ja pyöräillen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tukee osaltaan Marttilan kuntastrategian tavoitteita, kuten arjen sujuvuutta ja hyvää elämisen ympäristöä. **Ohjelmaa toteutetaan kunnan arvojen mukaisesti:**

yhteisöllisesti

positiivisesti

rohkeasti

avoimesti

Tavoitteiden asettamisessa on hyödynnetty tavoitetyöpajaa, asukaskyselyä, haastatteluja ja ohjausryhmätyöskentelyä. Marttilan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteet painottavat sujuvuutta, turvallisuutta ja esteettömyyttä, kannustamista, matkailua ja virkistäytymistä sekä matkaketjuja. **Tavoitteena on kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn määrää kunnassa.**

Marttilassa palvelut ovat **sujuvasti saavutettavissa** kävellessä ja pyöräillen.



Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat **turvallisia** ja **esteettömiä**.



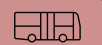
Kaiken ikäisiä marttilalaisia **kannustetaan** kävelemään ja pyöräilemään.

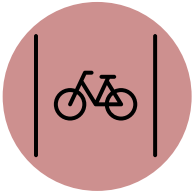


Marttila on houkutteleva **matkailu- ja virkistyskohde**, jossa hyödynnetään kunnan historiaa.



Kestävät **matkaketjut** ovat sujuvia koulu-, opiskelu- ja työmatkoilla.





Tavoite 1. Marttilassa palvelut ovat **sujuvasti saavutettavissa** kävellen ja pyöräillen.

Marttilassa on **mahdollista saapua kävellen tai pyörällä** kuntalaisten tärkeimpien palveluihin ääreen kesät talvet. Kunnan keskustaajamassa sijaitsee suurin osa palveluista ja asuu lähes puolet kunnan asukkaista, joten **keskustaajama** on palveluiden sujuvan saavutettavuuden kannalta erityisen tärkeä kohde. Emme kuitenkaan unohda pidemmän matkan kävelyn ja erityisesti pyöräilyn yhteyksiä keskustaajamaan kauempaakaan. Asiointiin liittyvien palveluiden lisäksi virkistyksen ja vapaa-ajanvieton kohteiden saavutettavuus on hyvä ja ajanvietolle on houkuttelevia mahdollisuuksia esimerkiksi liikuntapaikkojen ja tapahtumien muodossa.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat **sujuvia ja mahdollisimman suoraviivaisia**. **Talvikunnossapidolla** varmistamme kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet ympäri vuoden. Erityisesti lyhyiden etäisyyksien keskustaajamassa kävelyllä ja pyöräilyllä on potentiaalia olla houkuttelevia valintoja arjen matkoille myös talviaikaan.



Tavoite 2. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat **turvallisia ja esteettömiä**.

Marttilassa kävely ja pyöräily ovat turvallisia valintoja arkipäivän matkoille. Liikkumisympäristö on **turvallinen kaikille liikkujille ja käyttäjäryhmille**, ja kunnassa liikkuminen tuntuu turvalliselta. Erityistä huolellisuutta noudatamme lasten, nuorten, ikäihmisten ja muiden haavoittuvassa asemassa olevien käyttämien palveluiden läheisyydessä. Turvallisuuteen vaikuttavat myös muut tienkäyttäjät: liikenteessä käyttäytyään asiallisesti ja otetaan yhteistä vastuuta kaikkien turvallisuudesta.

Keskustaajamassa liikutaan kävellen ja pyöräillen eniten, mutta kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi pyrimme löytämään toimenpiteitä myös keskustaajaman ulkopuolella muun muassa kapean Hämeen Härkätien varressa. Keskustaajamassa kävely-ympäristön laatuun panostamalla varmistamme, että kaikilla ihmisillä on hyvät mahdollisuudet käyttää lähipalveluitaan riippumatta iästä tai toimintakyvystä. Palveluiden ympäristöt ovat esteettömiä.





Tavoite 3. Kaiken ikäisiä marttilalaisia **kannustetaan** kävelemään ja pyöräilemään.

Kannustamme marttilalaisia valitsemaan kestävät kulkutavat aina kun se on mahdollista. **Edistämme ja nostamme esille** kävelyä ja pyöräilyä **aktiivisesti, positiivisesti ja kannustavasti** niin, että asukkaat kokevat ne itselleen merkityksellisiksi kulkutavoiksi. **Kerromme** asukkaille kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tehtävistä toimenpiteistä.

Lapsia ja nuoria opastetaan liikennekasvatuksen keinoin suosimaan kävelyä ja pyöräilyä, jolloin heistä kasvaa aktiivisia liikkujia. Nuorena luotu pohja kantaa läpi eliniän. Toisaalta **uusia tapoja voi oppia myöhemmälläkin iällä**: työikäisille ja autoiluun tottuneille tarjoamme houkuttelevaa työntövoimaa kohti omien jalkojen tai polkupyörän valitsemista. Kannustamista tehdään erityisesti korostamalla kävelyn ja pyöräilyn hyötyjä yksilölle: kätevyys ja terveyshyödyt kiinnostavat monia.

Kannustamisessa hyödynnämme **laajalla paletilla erilaisia liikennekasvatuksen sekä liikkumisen ohjauksen keinoja**. Kunnassa vallitseva yhteisöllisyys mahdollistaa **positiivisen pöhinän** rakentamisen aktiivisen liikkumisen ympärille: tapahtumia, kampanjoita ja tempauksia voivat järjestää kunnan lisäksi esimerkiksi yhdistykset, seurat ja jopa yksittäiset kuntalaiset esimerkiksi yhteislenkkien muodossa. Pienetkin teot, joilla asukkaita saadaan houkutelua liikkumaan kävellen ja pyöräillen kotikunnassaan, auttavat kasvattamaan yhteistä pottia!

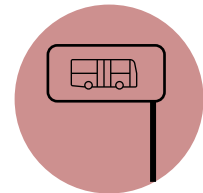




Tavoite 4. Marttila on houkutteleva **matkailu- ja virkistyskohde**, jossa hyödynnetään kunnan historiaa.

Marttilassa kävellään ja pyöräillään aktiivisesti arkisten siirtymien lisäksi **matkailu- ja virkistysmielessä**. Pyörämatkailun ja retkeilyn olosuhteita kehittämällä ja siitä kertomalla voimme houkuttaa kuntaan uusia kävijöitä, mutta nämä toimet hyödyttävät myös kunnan asukkaita. Muodostamme selkeistä reiteistä ja niitä tukevista palveluista matkailijoita ja vakituisia sekä kesäasukkaita palvelevan kokonaisuuden. Arkinen virkistäytyminen sekä lenkkeily ovat merkittäviä syitä kävellä ja pyöräillä kunnassa, joten **panostamme liikuntamielessä vapaa-ajalla tehtävään liikkumiseen** hyvinvoinnin lisäämiseksi.

Pyörämatkailun ja retkeilyn kehittämässä sekä arkipäivän liikuntaan kannustamisessa **hyödynnämme kunnan historiaa**. Esimerkiksi Hämeen Härkätie, Pyhä Martinus, Marttilan taistelun muistomerkki ja Suomen viimeisen rauhanaikaisen mestauksen muistomerkki ovat kohteita ja teemoja, joita kannattaa nostaa esille reiteillä ja viestinnässä.



Tavoite 5. Kestävät **matkaketjut** ovat sujuvia koulu-, opiskelu- ja työmatkoilla.

Kouluun, opiskelemaan, töihin ja toisaalta asioimaan ja vapaa-ajan harrastuksiin liikkuminen on sujuvaa sekä kunnan sisällä että sen ulkopuolelle. Opiskeluikäisillä koulu- ja opiskelumatkat suuntautuvat Marttilan ulkopuolelle jo yläkoulusta alkaen ja työssäkäyvistä kunnan ulkopuolelle pendelöi 60 %. Matka on tällöin usein liian pitkä käveltäväksi tai pyöräiltäväksi kokonaan, mutta se voi olla mahdollista tehdä **kestävästi yhdistelemällä eri kulkutapoja**. Peruspalvelua tarjoava joukkoliikenne voi olla vaihtoehto opiskeleville ja virka-aikaan töitä tekeville, ja voimme parantaa sen edellytyksiä kehittämällä kävelyä ja pyöräilyä. Panostamme Marttilassa muun muassa **liityntäpysäköintiin sekä linja-autopysäkkien yhteyksiin kävellen ja pyörällä** sekä tuemme kestäviä matkaketjuja riittävällä viestinnällä.



KÄVELY



Kävely ja kävelyalueet

Kävely on yksi jalankulun muoto. Sen kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajemmin **jalankulun eri muotojen tarpeet liikkumisympäristön kannalta ja jalankulkuympäristön ominaisuuksien välinen hierarkia**. Jalan voidaan saavuttaa erilaisia palveluita ja kohteita, kun etäisyydet pysyvät miellyttävän pituisina ja liikkumisympäristö mahdollistaa jalan liikkumisen.

Käveltävyyttä miettiessä on tärkeä tunnistaa, että ihmiset kävelevät eri syistä:



Arkikävely eli tarve liikkua arkipäivän matkoilla paikasta toiseen, esimerkiksi kotoa kouluun, töihin, harrastuksiin, kauppaan, jne.



Virkistyskävely eli mahdollisuus kävellä, juosta tai ulkoilla luonnossa tai rakennetussa ympäristössä.



Oleskelu eli sosiaalinen halu viettää aikaa toreilla, aukioilla, puistoissa tai kauppojen tuntumassa.

Lisäksi jalankulkijoiden joukko on monimuotoinen ja tarpeet ja kyvyt erilaisia. Jalankulkijoita ovat kävellen liikkuvien lisäksi muun muassa lastenvaunujen, potkukelkan, pyörätuolin tai jalankulkua avustavan laitteen kanssa liikkuvat. Kaikkia tulisi pystyä palvelemaan.

Kävelyn edistämisen pääteemoja ovat:

- Mitä enemmän palveluita ja asukkaita alueella on, sitä tärkeämpää alueen käveltävyys on ja sitä laadukkaampia ratkaisujen tulisi olla.
- Palveluiden lähiympäristöjen tulee olla laadukasta kävely-ympäristöä ja kaikkien käytettävissä.

Jalankulun suunnitteluohjeessa (Väylävirasto, 34/2022) on määritetty jalankulkuympäristön ominaisuudet ja niiden luokittelu. Luokittelun perusteella määräytyvät suunnitteluperiaatteet ja ratkaisut, joita eri ympäristössä tulisi käyttää. **Marttilassa jalankululle perusteltuja ratkaisuja väylätyyppien osalta ovat yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät kohteissa, joissa jalankulku on tarpeen erottaa autoliikenteestä, ja sekaliikenneväylät ja pientareet muualla.** Myös kyläteiden soveltuvuutta Marttilaan on selvitetty.

Seuraavalla kalvolla esitellyt kävelyalueiden ominaisuudet pohjautuvat Väyläviraston ohjeeseen ja niitä sovelletaan Marttilan kävelyalueilla.

Kävelyalueen ominaisuudet

Kävelyalueen käytettävyyden ja houkuttelevuuden voidaan ajatella muodostuvan viidestä askelmasta. Kävelyn mahdollistamiseksi tulee huomioida ensisijaisesti hyödyllisyys, turvallisuus ja esteettömyys sekä suoruus ja sujuvuus, mutta houkuttelevuutta erityisesti keskeisimmillä kävelyalueilla voidaan lisätä merkittävästi panostamalla myös mukavuuteen, viihtyisyyteen ja kiinnostavuuteen.

KÄVELYALUEEN KÄYTETTÄVYYS Perusedellytykset kävelylle

KÄVELYALUEEN HOUKUTTELEUVUUS Kävelijälle lisäarvoa tuottavat ominaisuudet

Hyödyllisyys

Ympäristössä on toimintoja, jotka voi saavuttaa helpoiten jalan.

Monipuoliset toiminnot, palvelut ja lyhyet etäisyydet tukevat kävelyä ja terveellisten kulkumuotovalintojen tekemistä. Kotoa voi kävellä kauppaan ja harrastuksiin. Liikennejärjestelyt mahdollistavat kävelyn.

Turvallisuus ja esteettömyys

Ympäristö on kaikille saavutettava ja turvallinen.

Kävely on sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallista sekä esteetöntä. Reiteillä ja alueilla on jalankululle kohdennettu valaistus, näkyvyys on hyvä ja väylät ovat leveitä. Kävelijän paikka on selkeä ja ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat turvallisia.

Suoruus ja sujuvuus

Ympäristö mahdollistaa sujuvan ja suoran etenemisen.

Kävelyn reitit ovat loogisia, suoraviivaisia ja reittejä on tiheästi. Kävellessä tarvitsee pysähdellä vähän ja korkeuseroja on vältetty.

Kävely-ympäristöjen kunnossapidosta huolehditaan ympärivuotisesti.

Mukavuus ja viihtyisyys

Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.

Ympäristö on virikkeellistä ja viihtyisää. Reitin varrella on mahdollisuus levähtää ja tarjolla on kutsuvia paikkoja oleskelulle.

Pensaat, puut ja kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä. Sään ja melun vaikutukset on huomioitu.

Kiinnostavuus

Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.

Ympäristö on visuaalista, vaihtelevaa ja omaleimaista. Se houkuttelee jäämään, katselemaan ja palaamaan uudestaan.

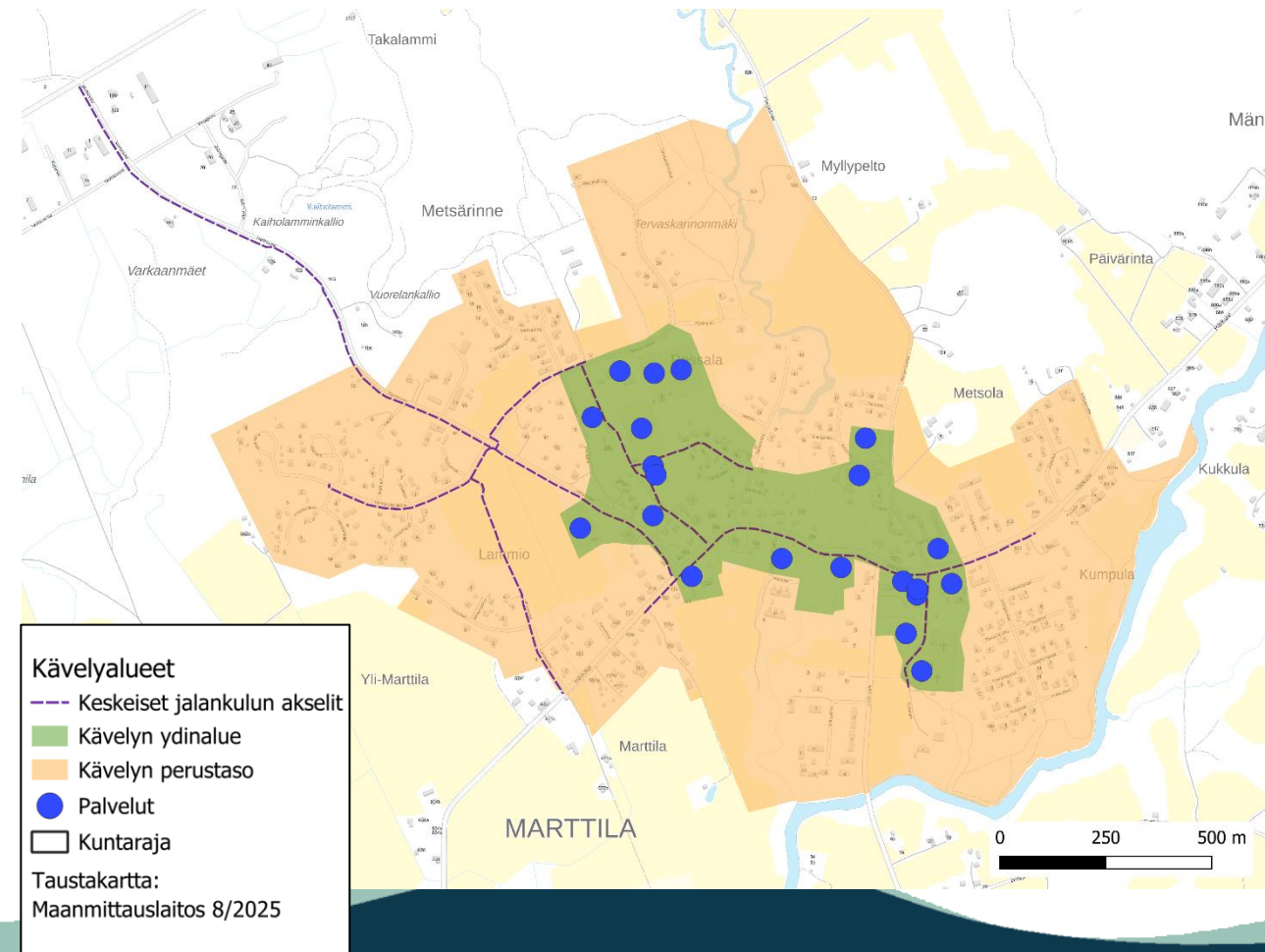
Ihmisten välinen vuorovaikutus on mahdollista: on mukavaa katsella, kuunnella ja keskustella.

Kävelyalueet Marttilassa

Jalankulku on mahdollista lähes kaikkialla rakennetussa ja rakentamattomassa ympäristössä, mutta kävelyalueiksi on määritetty Marttilassa ainoastaan keskeisimmät kävelyn alueet. Kävelyalueet sijoittuvat kunnan keskustaajamaan.

- 1. Kävelyn ydinalue:** Kaikista keskeisimmällä kompaktilla kävelyalueella sijaitsee suurin osa Marttilan palveluista. Alueella kävellään eniten, ja palveluiden tulee olla kaikkien saavutettavissa kävelen. Käytettävyyden eri osa-alueiden toteutuminen tulee varmistaa ja myös houkuttelevuutta parannetaan mahdollistamalla oleskelu ja lisäämällä viihtyisyyttä. Ydinalue vastaa Väyläviraston luokittelussa väljää ja rauhallista aluetta.
- 2. Kävelyn perustaso:** Keskustaajaman asemakaavoitettu alue on kävelyn perustaso. Tavoitteena on, että kävely on kunnan tiiveimmin asutulla alueella sujuvaa ja turvallista ja että ydinalueella sijaitsevat palvelut ovat saavutettavissa kävelen. Kävelyn perustasolla korostuvat turvallisuus, suoruus ja sujuvuus sekä mukavuustekijät. Perustaso vastaa Väyläviraston luokittelussa rauhallista aluetta.
- 3. Keskeiset jalankulun akselit:** Nämä reitit yhdistävät keskustaajaman keskeisiä palveluita toisiinsa ja ovat käytetyimpiä kävely-yhteyksiä esimerkiksi kouluun, bussipysäkeille ja kauppaan. Keskeisillä akseleilla huolehditaan erityisesti käytettävyyden osa-alueista.

Kävelyalueiden ulkopuolinen alue vastaa Väyläviraston luokittelussa rakennettua aluetta taajaman ulkopuolella sekä rakentamatonta aluetta. Myös kävelyalueiden ulkopuolella tulee varmistaa, että kävelylle on mahdollisuus esimerkiksi pientareella.



PYÖRÄLIIKENNE



Pyöräily ja pyöräliikenteen verkko

Lähtökohtaisesti jokainen kunnan osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä, eli pyörällä tulee päästä niin koteihin, kouluun, työpaikoille kuin palveluihin. Pyöräilyn tulisi olla mahdollista kaikille, jotka pyörällä haluavat. Lisäksi pyöräilyn tulisi olla houkutteleva vaihtoehto henkilöautoilulle erityisesti lyhyillä matkoilla. Pyörällä voidaan niin arkipyöräilynä paikasta toiseen kuin virkistysmielessä liikunnan ilosta, jotka molemmat on hyvä huomioida edistämistoimissa.

Ensisijainen tavoite pyöräilyä edistäessä ei ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita kokonaisvaltaisesti. Pyöräliikenteen käytössä olevissa suunnitteluperiaatteissa (Väylävirasto 18/2020) annetaan mm. seuraavia suosituksia pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi.

- Pyörän käytön lisääminen onnistuu ainoastaan, jos pyöräilystä tehdään käytännöllinen, nopea ja mukava kulkutapa.
- Ihmisten tulee huomata pyöräilyolosuhteiden aktiivinen parantaminen ja tehdyt parannukset.
- Risteysten hyvä suunnittelu on olennaista, sillä risteyksissä aiheutuu eniten viivettä pyöräilijöille sekä suurin osa onnettomuuksista.
- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on toiminnaltaan ensisijaisesti pyörätie. Yhdistettyä väylää voidaan käyttää väljästi rakennetuilla ja rakentamattomilla alueilla, joissa jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärät ovat alhaiset, kuten Marttilassa.

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4

Käytetään	5
Käytetään yleensä	4
Voidaan käyttää	3
Ei yleensä käytetä	2
Ei käytetä	1

Pyöräliikenteen väylätyyppien soveltuvuus liikenneympäristöittäin.
 Pyöräliikenteen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

Pyöräväylien ominaisuudet

Pyöräväylän käytettävyyden ja houkuttelevuuden voidaan ajatella muodostuvan viidestä askelmasta. Pyöräilyn mahdollistamiseksi tulee huomioida ensisijaisesti turvallisuus, suoruus ja yhdistävyys, mutta houkuttelevuutta voidaan lisätä merkittävästi panostamalla myös vaivattomuuteen ja miellyttävyyteen.

PYÖRÄVÄYLÄN KÄYTETTÄVYYS Perusedellytykset pyöräilylle

PYÖRÄVÄYLÄN HOUKUTTELEVUUS Pyöräilijälle lisäarvoa tuottavat ominaisuudet

Turvallisuus

Pyörän käyttäjä kokee olonsa turvalliseksi kaikkialla väyläverkolla.

Konfliktipisteet nopean, vilkkaan ja raskaan ajoneuvoliikenteen kanssa on minimoitu. Liikenneympäristössä on turvallista liikkua läpi vuoden.

Liikkujan tasapainoa horjuttavia esteitä ja mutkia ei ole.

Suoruus

Reitit ovat suoria matkassa ja ajassa.

Pyörätiet jatkuvat risteyksissä suoraan.

Pyöräväyliä käyttämällä kohteiden välillä voi liikkua mahdollisimman suoraan. Kiertotiekertoimen tavoitearvo pääverkolla on korkeintaan 1,2 ja muilla väylillä 1,4 (väylää pitkin tehdyn matkan suhde linnuntietäisyyteen). [1]

Yhdistävyys

Käytössä on rajattu määrä väylätyyppejä, jotka linkittyvät johdonmukaisesti toisiinsa.

Pääverkon reitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.

Eri kohteiden saavutettavuudesta voi olla varma.

Vaivattomuus

Turhia pysähdyksiä ja kiihdytyksiä aiheuttavia pullonkauloja ei ole.

Ajokokemus on häiriötön ja laatu on huomioitu: päällysteen laatu on hyvä, reunakivet ja muut epätasaisuudet on eliminoitu.

Väylän kuivatus toimii.

Miellyttävyys

Pyöräily-ympäristö on virikkeellinen ja mukava.

Väylät sopivat ympäristöönsä.

Väylät vastaavat ihmisen tarpeisiin.

Sosiaalinen turvallisuuden tunne on hyvä myös pimeään aikaan.

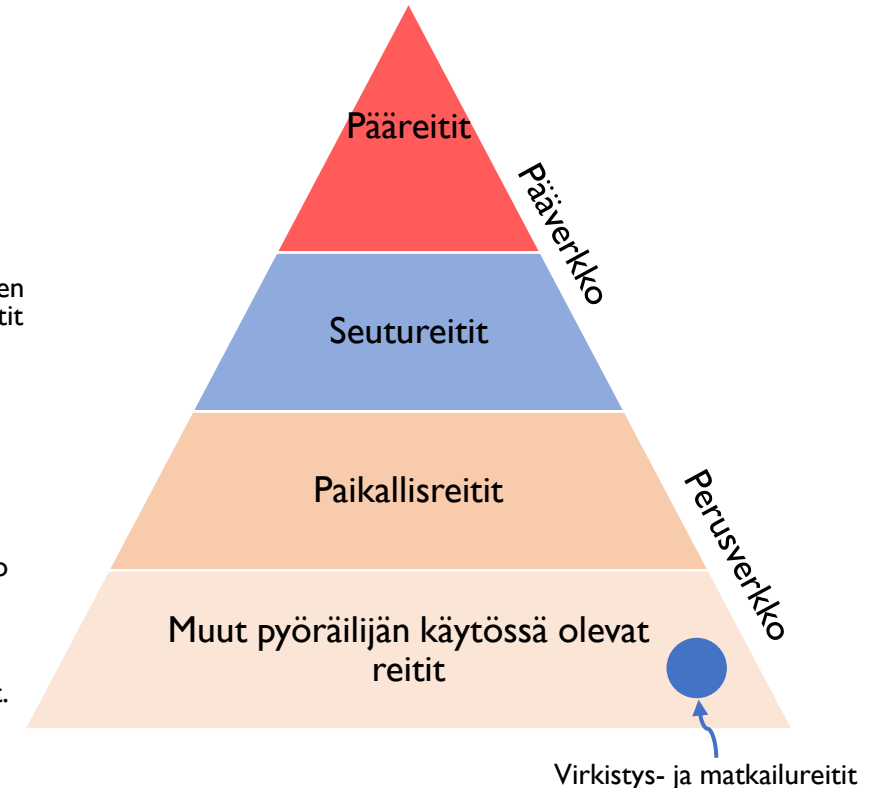
Pyöräliikenteen tavoiteverkko Marttilassa

Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa pääverkkoon ja perusverkkoon. Pääverkko muodostuu merkittävimmistä arkiliikkumisen yhteysväleistä, jotka useimmiten muodostuvat yhdyskuntarakenteen keskusten välille. Pyöräliikenteen tavoiteverkon tehtävä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia kunnan tie- ja katuverkon eri osissa. Tavoiteverkko asemoi pyöräliikennettä liikenneverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin. Tavoiteverkko kuvaa nimensä mukaisesti tavoitteellista tilannetta.

Marttilassa reitit on jaettu neljään luokkaan. Luokituksen perusteina on reitin luonne ja pyöräliikenteen määrät.

- **Pääverkkoon kuuluvat pääreitit ja seutureitit.**
 - **Pääreitit** muodostavat pyöräilyn runkoverkon, joka yhdistää tärkeimpiä kohteita toisiinsa. Pääreiteillä on eniten käyttäjiä ja laatustandardit ovat korkeimmat. Pyöräiliikenne on pääreiteillä aina eroteltu autoliikenteestä. Pääreitit sijoittuvat keskustaajamaan.
 - **Seutureitit** ovat merkittävimpiä yhteyksiä kuntakeskuksen ulkopuolelle ja yhdistävät keskustaajaman muuhun harvempaan asutukseen. Ne palvelevat hieman pidempiä matkoja ja pyöräiliikenne voi olla sijoitettuna pientareelle.
- **Perusverkkoon kuuluvat paikallisreitit sekä muut pyöräilijän käytössä olevat reitit.**
 - **Paikallisreitit** ovat perustason yhteyksiä, jotka yhdistyvät pääverkkoon ja ovat pääverkon jälkeen merkittävimpiä pyöräilyn yhteyksiä. Paikallisreittien laatutaso pidetään hyvänä, mutta pyöräiliikenne voi olla joko eroteltu autoliikenteestä tai järjestetty esimerkiksi sekaliikenteenä. Paikallisreiteille on esitetty lisäksi uusia pidemmän aikavälin yhteystarpeita.
 - **Muut pyöräilijän käytössä olevat reitit** käsittävät käytännössä kaikki mahdolliset muut tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyörällä liikkuva voi ja on tarve liikkua. Perusverkkoon kuuluvat myös virkistys- ja matkailureitit.

Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa sijoittuu sekä kunnan että elinvoimakatuksen väylille ja yksityisteille. Tavoiteverkko kuvaa väylien hierarkiaa ja on hyvä huomata, ettei tavoiteverkolle kuuluminen suoraan tarkoita, että väylälle olisi tarvetta tehdä suuria toimenpiteitä.



Tavoiteverkko kartalla

Alla on kuvattu, mitkä tiet tai reitit kuuluvat mihinkin tavoiteverkon luokkiin.

Pääreitit:

- Härkätie (Lammiontie–Sepäntie/Koskitie)
- Marttilantie (Härkätie–Vt 10)

Seutureitit:

- Härkätie (Lammiontien liittymästä länteen ja Seututien ja Koskitien liittymästä itään)
- Heikolantie (Riiheläntien liittymästä etelään)

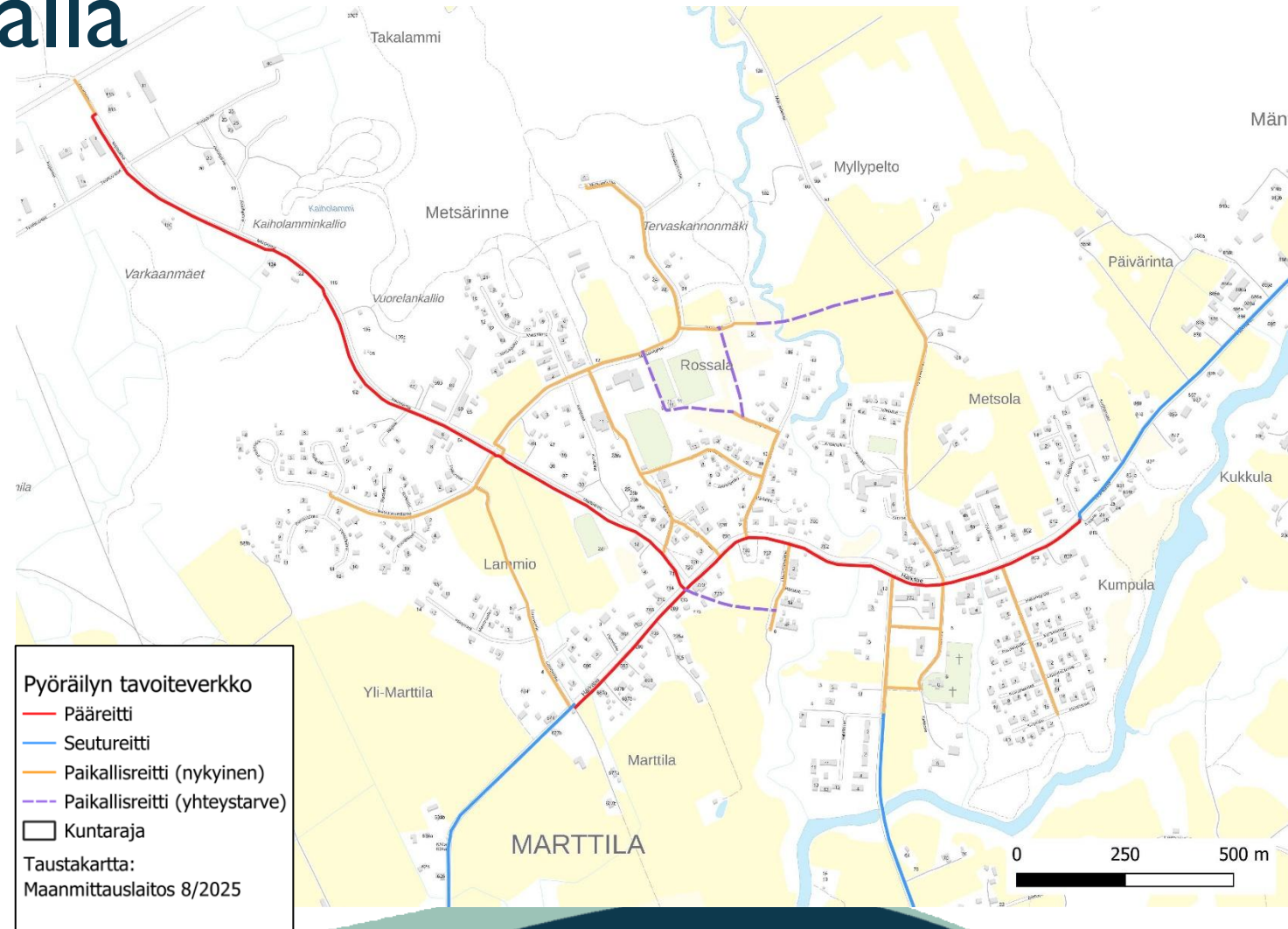
Paikallisreitit:

- Keskustaajaman käytetyimpiä pyöräilyn yhteyksiä pääreittien jälkeen.

Paikallisreittien uudet yhteystarpeet:

- Metsäniityntie/Puostintie–Myllypellontie
- Kirjasto–Haaparannantie
- Jalkapallokentän ympärys

Muita pyöräilijöiden käytössä olevia reittejä ei ole esitetty kartalla.



Pyöräpysäköinti

Pyöräliikenteessä jokainen matka alkaa pysäköinnistä ja päättyy pysäköintiin. Pysäköinnille on siis tarve sekä kotona että mahdollisissa määränpäissä, kuten työpaikoilla, kouluilla ja kaupoilla. Pyöräpysäköintijärjestelyjen kehittäminen onkin keskeisessä asemassa väylien kehittämisen rinnalla, kun pyöräliikenteen määrää pyritään kasvattamaan. Pyöräpysäköinnin suunnittelulle ohjeita on esimerkiksi Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (18/2020).

Pyöräpysäköinnin järjestelyille on kolme pääperiaatetta:

1. **Lähellä kohdetta:** Pyöräpysäköinti sijaitsee mahdollisimman lähellä kohdetta. Pyörällä on mahdollista päästä lähemmäs määränpäättä kuin autolla. Tästä voidaan tarvittaessa poiketa pitkäaikaisen pysäköinnin tai säilytyksen osalta, jos se on korkealaatuista ja houkuttelevaa.
2. **Oikeassa paikassa:** Pyöräpysäköinti sijaitsee tulosuunnasta katsottuna ennen kohdetta. Tällöin pyörällä ei tarvitse ensin ohittaa kohdetta ja sen jälkeen kävellä takaisinpäin. Pysäköintialue on luontevasti löydettävissä matkalla kohteeseen ilman etsiskelyä.
3. **Helposti käytettävä:** Pyöräpysäköinti on helposti ja vaivattomasti käytettävää. Pyöräpysäköintikalusteet tukevat pyöriä eivätkä aiheuta niihin vaurioita. Pysäköinti ehkäisee pyörävarkauksia ja pyörän pysäköiminen tuntuu turvalliselta mihin kellonaikaan tahansa. Pyöräpysäköintijärjestelyjen tulee olla myös kunnossapidon kannalta sujuvasti hoidettavissa ympäri vuoden – erityistä huomioita suunnittelussa vaatii talvikunnossapito.

Pyöräpysäköinnin laatutasolla on merkittävä vaikutus pyöräpysäköinnin käytettävyyteen ja luotettavuuteen. Minimissään pituussuunnassa polkupyörälle tulisi varata 2,0 m, leveysuunnassa 0,6 m ja korkeussuunnassa 1,2 m, mutta tilantarve vaihtelee erimallisten telineiden sekä erikokoisten ja -mallisten pyörien osalta. Mitoitus tulee aina tarkistaa suunnitteluohjeista. Tilantarve on suurempi esimerkiksi sellaisille telineille, joihin pysäköidään kaksi pyörää ja tavarapyörät vaativat minimissään 1,5 metriä telineiden väliin. Osan telineistä tulisikin mahdollistaa myös erikoispyörien ja lasten pyörien pysäköinti. Laatutasoon vaikuttavat riittävän tilan lisäksi pysäköinnin järjestämiseen käytettyjen rakenteiden ja ympäristön laadukkuus, siisteys, turvallisuus ja hyvä kunnossapito. Turvallisuudella tarkoitetaan sekä ihmisten sosiaalista turvallisuudentunnetta että pyörän turvallisuutta varkauksilta tai ilkivallalta. Näihin kaikkiin tulee kiinnittää suunnittelussa huomiota niin, että järjestely on muun muassa laadukas ja sen talvikunnossapito on sujuvaa.

Ohessa on esitetty Helsingin pyöräpysäköinnin suunnitteluohjetta mukailien laatua parantavia tekijöitä.

Pyörätelineet

- Helppo-käyttöisyys
- Ei riko pyörää
- Runkolukitus
- Helppo kunnossapito
- Jatkettavissa tai katettavissa tarpeen tullen
- Kestävät materiaalit

Katokset ja varastot

- Suojaa sateelta ja lumelta
- Ei kerää vettä sisään
- Helppo kunnossapito
- Siisteys ja valoisuus
- Riittävän väljä mitoitus

Valaistus

- Luo aitoa ja koettua turvallisuutta
- Käyttö-mukavuus
- Lisää käyttöaika
- Automatiikka ja LED-tekniikka tuovat säästöjä

Lisävarustus

- Luo positiivista ilmapiiriä
- Helppous
- Huolto-varmuus
- Ilkivallan esto
- Esimerkkejä: pyörän-pumppu, sähköpyörän latauspiste ja huoltopiste

TOIMENPIDE- OHJELMA

Mitä kävelyn ja pyöräilyn
edistämiseksi tehdään?



Toimenpideohjelman rakenne

Kehittämistoimenpiteet ovat konkreettisia toimia, joilla ohjelmalle asetetut tavoitteet pyritään saavuttamaan. Toimenpiteet on jaettu kolmeen kokonaisuuteen. Määrällisesti eniten on liikenneinfrastruktuuriin liittyviä toimenpiteitä, jotka on koottu **saavuttavuuden ja olosuhteiden** kokonaisuuteen. Liikkumisympäristön lisäksi toimenpiteillä vaikutetaan **asenteisiin ja liikkumistottumuksiin** sekä varmistetaan riittävät **resurssit ja yhteistyön** edellytykset.

Toimenpideohjelmaan on pyritty valitsemaan mahdollisimman vaikuttavia toimenpiteitä sekä lyhyelle tähtäimelle että toisaalta erityisesti infrastruktuuriin liittyviä toimenpidetavoitteita pidemmälle aikajänteelle. Kunnassa tehtävä työ kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on esitetty kolmen kokonaisuuden alla pääsääntöisesti **jatkuvina toimintamalleina**, joilla on kuvattu pysyvää toimintaa. Toimintamallit on pilkkottu **toteutettaviin toimenpiteisiin**, jotka voivat olla kertaluontoisia, useamman kerran vuodessa tai vuosittain toistuvia.

Kullekin toimenpiteelle on määritetty niiden priorisointiluokka sekä vastuutahot. Lisäksi toimintamallit on kytketty edistämishjelman tavoitteisiin, joita kullakin toimintamallilla pystytään edistämään.



Marttilassa palvelut ovat sujuvasti saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.



Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat turvallisia ja esteettömiä.



Kaiken ikäisiä marttilalaisia kannustetaan kävelemään ja pyöräilemään.



Marttila on houkutteleva matkailu- ja virkistyskohde, jossa hyödynnetään kunnan historiaa.



Kestävät matkaketjut ovat sujuvia koulu-, työ- ja opiskelumatkoilla.



Saavutettavuus ja olosuhteet

Maankäytöllä ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset kävelylle ja pyöräilylle. Infrastruktuurin laadukkailla kävelyn ja pyöräilyn ratkaisuilla varmistetaan turvalliset ja sujuvat yhteydet.



Asenteet ja liikkumistottumukset

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista. Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen ilmapiirin merkitys on suuri ja erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.



Resurssit ja yhteistyö

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja sekä yhteistyötä.

Toimenpiteiden priorisointi

Toimenpiteet on jaoteltu prioriteettiluokkiin, jotka kertovat toimenpiteiden toteutusaikataulusta. Toimenpiteiden prioriteettiluokat ovat:

- I. Ensisijaiset toimenpiteet:** Toimenpiteitä ryhdytään edistämään välittömästi. Ne ovat kriittisiä, helposti toteutettavia ja/tai edellytys muille toimenpiteille. Alustava aikataulu on vuosille 2026-2027.
- II. Tärkeät toimenpiteet:** Toimenpiteitä ryhdytään edistämään I-luokan jälkeen. Toimenpiteiden alustava aikataulu on 2027-2030.
- III. Kiireettömät toimenpiteet:** Toimenpiteitä edistetään, kun muut toimenpiteet on tehty tai jos aikaisemmin käynnistämiseksi on muita syitä, kuten toimenpide voidaan toteuttaa muun hankkeen yhteydessä tai sille löytyy sopiva rahoitusinstrumentti. Toimenpiteiden alustava aikataulu on vuodesta 2030 eteenpäin.

Lisäksi osa toimenpiteistä on luonteeltaan jatkuvia ja niitä on tarkoitus toteuttaa tai ylläpitää jatkuvasti. Tällaisten toimenpiteiden osalta on pyritty priorisoinnin sijasta kuvaamaan niiden rytmiä.



Toimenpiteiden priorisointia tehtiin yhteistyössä

Toimenpiteiden priorisointia tehtiin kunnan viranhaltijoille ja luottamushenkilöille järjestetyssä toimenpidetyöpajassa sekä tärkeysjärjestyksestä pyydettiin näkemyksiä kuntalaisilta ja kunnanvaltuutetuilta sähköisillä kyselyillä syksyllä 2025. Sekä toimenpidetyöpajassa että toimenpidekyselyissä tehtävänantona oli järjestää toimenpiteitä eri teemojen sisällä tärkeysjärjestykseen. Työpajan ja kyselyiden tuloksia on hyödynnetty ohjelmassa esitettyjen toimenpiteiden sisällöissä, kärkitoimenpiteiden valinnassa sekä toimenpiteiden priorisointijärjestysten määrittelyissä. Priorisointijärjestyksissä on toisaalta huomioitu myös toimenpiteiden toteuttamismahdollisuuksia.

Alle on listattu teemoja, joihin liittyvät toimenpiteet nousivat kärkeen eli joiden kehittäminen nähdään Marttilassa tärkeimpinä. Työpajassa ja kyselyissä asetettiin järjestykseen vain saavutettavuuteen ja olosuhteisiin sekä asenteisiin ja liikkumistottumuksiin liittyviä toimenpiteitä. Resursseihin ja yhteistyöhön liittyvistä toimenpiteistä kerättiin vain kommentteja työpajassa, joten niiden järjestystä ei ole tässä esitetty.

Saavutettavuus ja olosuhteet

- Kävelyn ja pyöräilyn reittien kehittäminen
- Viihtyisyyden ja varustelun kehittäminen reiteillä ja oleskelualueilla
- Liikkumisvaikutusten arviointi esimerkiksi kaavamuutosten yhteydessä
- Reittien kunnan, kunnossapidon ja valaistuksen kehittäminen

Asenteet ja liikkumistottumukset

- Tapahtumat, joilla kannustetaan kävelemään ja pyöräilemään
- Riittävä informaatio kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista
- Koululaisten liikennekasvatukseen ja liikkumiseen panostaminen
- Työkäisille viestimiseen panostaminen
- Pyörämatkailuun ja retkeilyyn panostaminen

Liikenneympäristön kehittämiskohteiden sekä pyöräpysäköintikohteiden edistämishjelmassa esitetty priorisointijärjestys noudattelee toimenpidetyöpajassa asetettuja järjestyksiä.



Kärkitoimenpiteet

1 Edistetään koululaisten liikkumista omin lihasvoimin

Koululaisten liikkumista omin lihasvoimin edistetään aktiivisella liikennekasvatuksella, jota tehdään jokaisella vuosiluokalla. Marttilan koulun liikennejärjestelyissä on epäjohtamukaisuuksia, jotka korjataan: puuttuvat jalankulun ja pyöräilyn turvalliset väylät toteutetaan, koulun pyöräpysäköintiä parannetaan ja saattoliikenteen järjestelyjä selkeytetään. Kun infrastruktuuriin on tehty muutokset, laaditaan koululla liikkumissuunnitelma, jonka tavoitteena on lisätä lihasvoimin liikkumista koulumatkoilla uudessa turvallisemmassa liikkumisympäristössä.

2 Kehitetään arjen, virkistys-, matkailun ja retkeilyn reittejä sekä niiden viihtyisyyttä

Marttilassa kävellään ja pyöräillään paljon virkistysmielessä. Esimerkiksi työmatkat ovat usein pitkiä, joten liikkeelle lähdetään työpäivien jälkeen. Toisaalta Marttilassa on potentiaalia pyörämatkailulle ja retkeilylle. Virkistysreittien kattavuutta lisätään, mahdollistetaan ympyräreitit ja kehitetään matkailun palveluita. Reiteillä ja oleskelupaikoilla lisätään viihtyisyyttä muun muassa istutuksilla, penkeillä ja taiteella.

3 Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn väylien kuntoa sekä kunnossapitoa

Kävelyn ja pyöräilyn väylien kunnossa koettiin puutteita, jotka heikentävät olosuhteita. Väylien kunto kartoitetaan ja ohjelmoidaan tarvittavat korjaustoimenpiteet. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn väylien sekä suojateiden valaistus on paikoin puutteellista: myös valaistuksen osalta kartoitetaan ja ohjelmoidaan tarvittavat toimenpiteet. Kunnossapidon vaatimukset ja priorisoinnit tarkistetaan urakkakausien taitteessa.

4 Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvistä asioista tiedotetaan kuntalaisille aktiivisesti ja järjestetään tapahtumia ja kampanjoita

Kävelyä ja pyöräilyä pidetään aktiivisesti esillä kunnan viestinnässä ja järjestetään tapahtumia tai tempauksia, joilla pyritään vaikuttamaan kuntalaisten liikkumistottumuksiin sekä asenteisiin. Konkreettisesti työ aloitetaan käymällä läpi kunnan viestinnän ja eri toimialojen viestintäsuunnitelmat ja vuosikellot sekä sisällyttämällä niihin vuodenaikaan sopivia kestävän liikkumisen aiheita niin, että viestintä on säännöllistä. Käydään läpi myös tapahtumakalenteri. Viestinnässä huomioidaan eri kohderyhmät.

5 Panostetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen informaation laajuuteen ja laatuun

Kävelyn ja pyöräiliikenteen kaikki reitit kootaan yhteen ja niistä laaditaan selkeä kartta. Kartoilla nostetaan esille yhtenäisiä ympyräreittejä. Koostetaan tiedot kunnan verkkosivuille niin, että ne ovat sekä kuntalaisten että vierailijoiden helposti löydettävissä.

6 Toteutetaan potentiaalisia kylätiekohteita

Härkätiellä ja Heikolantiellä kävelyä ja pyöräilyä haittaa erillisen jalankulun ja pyöräilyn väylän puute. Edullisena mutta tehokkaana ratkaisuna asiaan on tunnistettu kylätiejärjestely. Marttilassa tehdään jatkotarkastelut kylätiekohteiden toteuttamismahdollisuuksista yhdessä Lounais-Suomen elinvoimakokeskuksen kanssa ja pyritään toteuttamaan kylätiekokeilu.



Saavutettavuus ja olosuhteet 1/2

Toimenpiteillä parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita liikkumisympäristössä.

TOIMENPIDE	PRIORITEETTI	VASTUUTAHO	TAVOITE
<p>Kehitetään arjen, virkistyksen, matkailun ja retkeilyn reittejä.</p> <p>a. Toteutetaan uusia tarvittavia kävelyn ja pyöräilyn reittejä erityisesti niin, että ympyrälenkit ovat mahdollisia. Reiteissä huomioidaan leveämpien väylien lisäksi metsäpolut. Tuetaan Eräreitistöä maastopyöräilyreittien tekemisessä..</p> <p>b. Kartoitetaan virkistysreittien ja liikuntapaikkojen viitoituksen tilanne ja ohjelmoidaan toimenpiteet viitoituksen lisäämiseksi. Viitoituksessa hyödynnetään teemoittelua (s. 51).</p> <p>c. Tarkistetaan, että talvisinkin kävelyllä on varattu reittejä hiihdon rinnalla.</p> <p>d. Kehitetään viihtyisiä talvikävelyreittejä hiihdon rinnalle.</p>	<p>a. I-III b. II c. I d. III</p>	<p>Tekninen, hyvinvointi ja elinvoima</p>	
<p>Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn väylien kuntoa.</p> <p>a. Kartoitetaan kävelyn ja pyöräilyn väylien kunto.</p> <p>b. Tarkistetaan kävelyn ja pyöräilyn väylien sekä suojateiden riittävä valaistus.</p> <p>c. Ohjelmoidaan tarvittavat korjaustoimenpiteet tuleville vuosille ja huomioidaan niiden rahoitus kunnan talousarvioissa.</p>	<p>a. I b. I c. II</p>	<p>Tekninen (elinvoimakeskus)</p>	
<p>Tehdään kävelyn ydinalueesta viihtyisiä ja kiinnostava. Panostetaan erityisesti oleskelupaikkoihin ja palveluiden lähiympäristöihin.</p> <p>a. Lisätään oleskelupaikkoja ja penkkejä kävelyreiteille sekä palveluiden yhteyteen. Teemoitellaan istumapaikkoja esimerkiksi maisematai taidepenkeiksi.</p> <p>b. Lisätään viihtyisyyttä istutuksilla ja kasvillisuudella. Kohteita ovat mm. kirjaston ja nuorisotilan alue ja tori sekä kunnantalon, kahvilan ja terveysaseman alue.</p>	<p>a. II b. II</p>	<p>Tekninen, hyvinvointi ja elinvoima</p>	
<p>Toteutetaan potentiaalisia kylätiekohteita.</p> <p>a. Tehdään jatkotarkastelut kylätiekohteiden toteuttamismahdollisuuksista. Potentiaalisia kylätiekohteita ovat Heikolantie, Härkätie keskustaajamasta itään sekä Ollilan kohta (s. 49-50).</p> <p>b. Tehdään kylätiekokeilu.</p>	<p>a. I b. II</p>	<p>Tekninen (elinvoimakeskus)</p>	



Saavutettavuus ja olosuhteet 2/2

Toimenpiteillä parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita liikkumisympäristössä.

TOIMENPIDE	PRIORITEETTI	VASTUUTAHO	TAVOITE
<p>Parannetaan ja yhdenmukaistetaan kunnossapitoa kävely- ja pyöräilyreiteillä.</p> <p>a. Tarkistetaan, että pyöräiliikenteen tavoiteverkon reitit sekä kävelyn ydinalueen ja keskeisimpien akseleiden luokitus on riittävän korkea. Tarkistetaan myös tärkeimpien linja-autopysäkkien ja niille johtavien reittien kunnossapitoluokitus.</p> <p>b. Tarkistetaan kunnossapidon vaatimukset, priorisoinnit ja sopimusehdot urakkakausien taitteessa.</p> <p>c. Tarkistetaan pyöräpysäköintikohteiden talvikunnossapitoon liittyvät vaatimukset niin, että pysäköinti on käytettävissä myös talviaikaan.</p>	a. I b. II c. II	Tekninen (elinvoimakeskus)	
<p>Lasketaan nopeusrajoituksia tarpeen mukaan.</p> <p>a. Tunnistetaan kadut ja tiet, joilla nopeusrajoitusten laskemiselle on tarvetta. Tällaisia voivat olla esimerkiksi Kirkkotie, Nahkurintie ja Myllypellontie (ks. liikenneturvallisuussuunnitelma).</p> <p>b. Nopeusrajoituksia laskiessa varmistetaan, että liikenneympäristö tukee nopeusrajoitusta.</p>	a. I b. II	Tekninen	
<p>Huomioidaan kävelyn ja pyöräilyn edellytykset maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellessa ja kehittäessä.</p> <p>a. Arvioidaan vaikutukset jalankulkuun ja pyöräiliikenteeseen kaavamuuostosten, palveluverkon ja katusuunnitelmien laadinnan osana.</p> <p>b. Kävelyn ja pyöräilyn reittien suunnittelu ja niiden parantaminen toteutetaan jalankulun suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2022) ja pyöräiliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020) mukaisin periaattein tai niitä soveltaen.</p>	a. Jatkuvaa b. Jatkuvaa	Tekninen (kaavoitus)	
<p>Parannetaan jalankulun esteettömyyttä.</p> <p>a. Tehdään esteettömyyskartoitukset kunnan keskeisten palveluiden ympäristössä ja keskeisillä jalankulun akseleilla. Kunnan omista kohteissa esteettömyyskartoituksia on tehty.</p> <p>b. Priorisoidaan ja toteutetaan esteettömyyskartoituksissa havaittuja esteettömyyttä parantavia toimia.</p>	a. II b. III	Tekninen	
<p>Parannetaan pyöräpysäköintiä.</p> <p>a. Parannetaan pyöräpysäköinnin laatua (mm. runkolukitus) tunnistetuissa pyöräpysäköintipaikoissa palvelukohteissa ja liityntäpysäköintipaikoilla kohteittaisen priorisointijärjestyksen mukaisesti (s. 48).</p> <p>b. Lisätään pyöräpysäköintipaikkoja tunnistettuihin kohteisiin, joista turvalliset pysäköintimahdollisuudet puuttuvat tällä hetkellä (s. 48).</p>	a. I-III b. I-III s. 48	Tekninen	

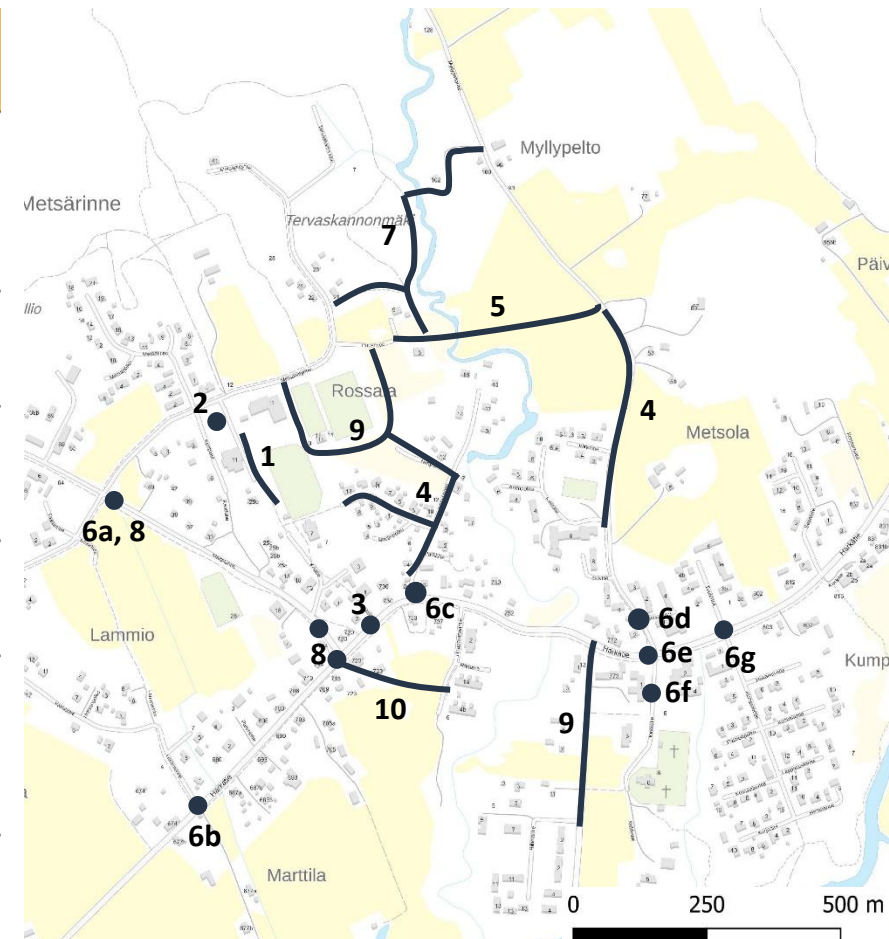


Liikenneympäristön kehittämiskohteet 1/2

Martilasta on tunnistettu kohteita, joissa liikennejärjestelyjä ja infrastruktuuria on tarpeen kehittää muun muassa sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmista. Kohteista on esitetty niissä tarvittavat toimenpiteet, vastuutaho sekä sijainti kartalla. Toimenpiteet on jaettu kahdelle sivulle. Kohteiden toteuttaminen edellyttää jatkosuunnittelua.

	TOIMENPIDE	PRIORI-TEETTI	TILANNE	VASTUU-TAHO
1	Kisarinteen päiväkodin ja Marttilan koulun välisen jalankulun ja pyöräliikenteen väylän rakentaminen yhtenäiseksi. Tällä hetkellä pyörätie katkeaa Martintalon pysäköintialueen kohdalla. Rakennetaan Martintalon kohdalle pysäköintialueen reunaan ja Martintalon ja urheilukentän väliselle nurmialueelle selkeästi pysäköintialueesta erotettu pyörätie.	I	Suunniteltu	Tekninen ja sivistys
2	Koulun liikennejärjestelyjen selkeyttäminen. Siirretään saattoliikenne koulun tontin sisäänkäynniltä hiekkakentälle. Saattoliikenne ja koulutaksit kiertävät Kenttätien kautta hiekkakentälle.	I	Suunniteltu	Tekninen ja sivistys
3	Tarkistetaan Postitien kohdan suojatien sijainti. Nousu pyörätieltä suojatielle on jyrkkä ja Postitien puolella suojatie päättyy kapeaan pientareeseen. Kohde sijaitsee Lounais-Suomen elinvoimakeskusten vastuualueella.	II	Kaavoitettu / uusi	Tekninen Elinvoimakeskus
4	Pidemmällä aikavälillä edistetään jalankulun ja pyöräilyn uusien yhteyksien toteuttamista Metsäniityntieltä ja Puostintieltä Myllypellontielle. Sijainti kartalla on viitteellinen.	Selvitys: II Toteutus: III	Kaavoitettu / Uusi	Tekninen
5	Parannetaan kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyjä Nahkurintiellä, Martintiellä ja Myllypellontiellä. Nahkurintiellä ja Martintiellä selvitetään mahdollisuudet esimerkiksi rajata kävelyille ja pyöräilylle tilaa ajoradan viivojen maalauksilla. Myllypellontien osalta selvitetään mahdollisuutta ottaa tietä pidemmältä osuudelta yksityistiestä kunnan vastuulle.	Selvitys: II Toteutus: III	Kaavoitettu / Uusi	Tekninen

Lista jatkuu seuraavalla sivulla.

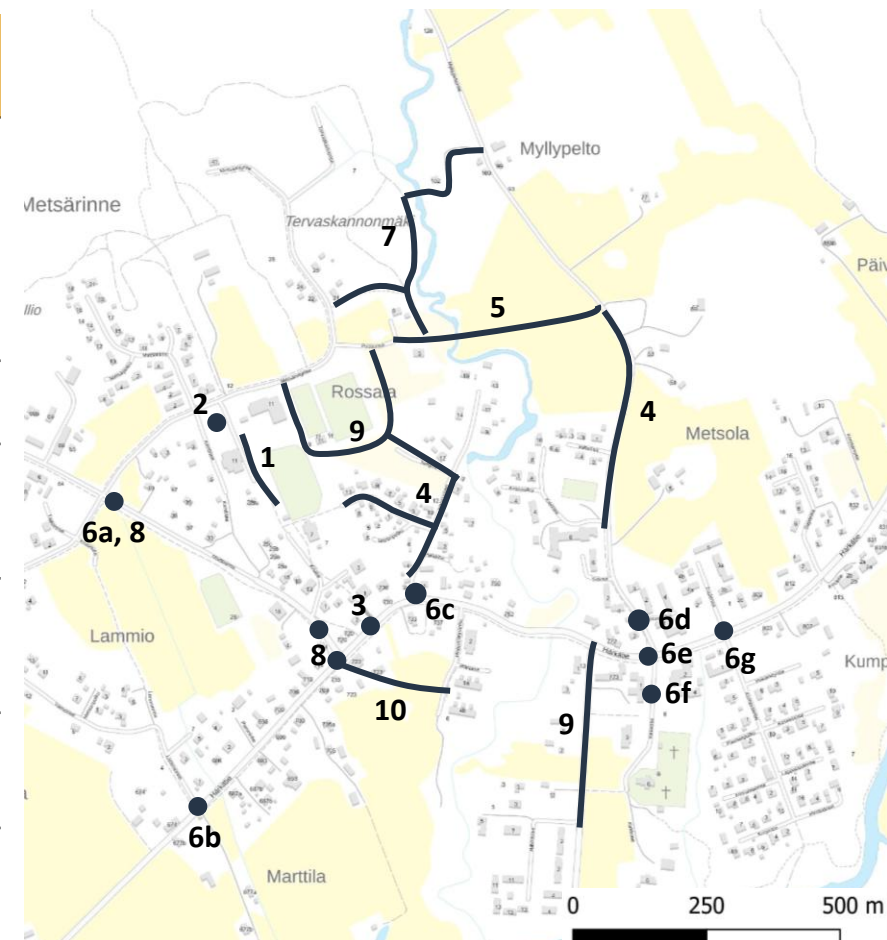




Liikenneympäristön kehittämiskohteet 2/2

	TOIMENPIDE	PRIORI-TEETTI	TILANNE	VASTUU-TAHO
6	Tehdään liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt suojaiteiden parantamistoimenpiteet . a) Liikennemerkkit ja heijastinvarret keskisaarekkeelle, suojatien reunakivilinjan maalaaminen valkoisella ja näkemien parantaminen, b) suojatien merkitseminen, c) uusi suojatie, d) uusi suojatie pyörätietä kahvilan puolelle, e) suojaiteimerkinnyt Kirkkotien haaraan, f) suojatien toteuttamismahdollisuuksien selvittäminen kunnantalon ja terveysaseman välille, g) heijastinvarsiensa lisääminen.	a) I b) I c) II d) II e) II f) II g) II	Liikenne- turvallisuus- suunnitelmassa	Tekninen (d, f) Elinvoima- keskus (a, b, c, e, g)
7	Lisätään valaistus Tervaskannonmäen metsäreiteille , joita käytetään läpikulkureittinä koulun ja Martintalon alueen sekä Myllypellontien välillä.	II	Uusi	Tekninen ja hyvinvointi
8	Tarkastellaan mahdollisuuksia ajonopeuksien hillitsemiseksi Marttilantien ja Metsäniityntien sekä Härkätien ja Marttilantien liittymissä (suojaiteet).*	II	Uusi	Tekninen Elinvoima- keskus
9	Pidemmällä aikavälillä edistetään jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamista Heikolantielle välillä Härkätie-Riiheläntie. Toimenpide on esitetty myös liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Ratkaisu kohteessa voi olla myös kylätie .	Selvitys: I Toteutus: II	Uusi	Tekninen Elinvoima- keskus
10	Pidemmällä aikavälillä edistetään jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien toteuttamista kirjastolta Haaparannantielle sekä jalkapallokentän ympäristössä. Sijainnit kartalla ovat viitteellisiä.	Selvitys: II Toteutus: III	Uusi	Tekninen

*= Hidasteiden käyttöä vaikeuttaa tai sen estää niistä aiheutuva tärinä. Ajonopeuksien hillintää on kokeiltu Marttilassa elementtihidasteilla ja tärinäraidoilla, mutta niistä on jouduttu luopumaan tärinän vuoksi.

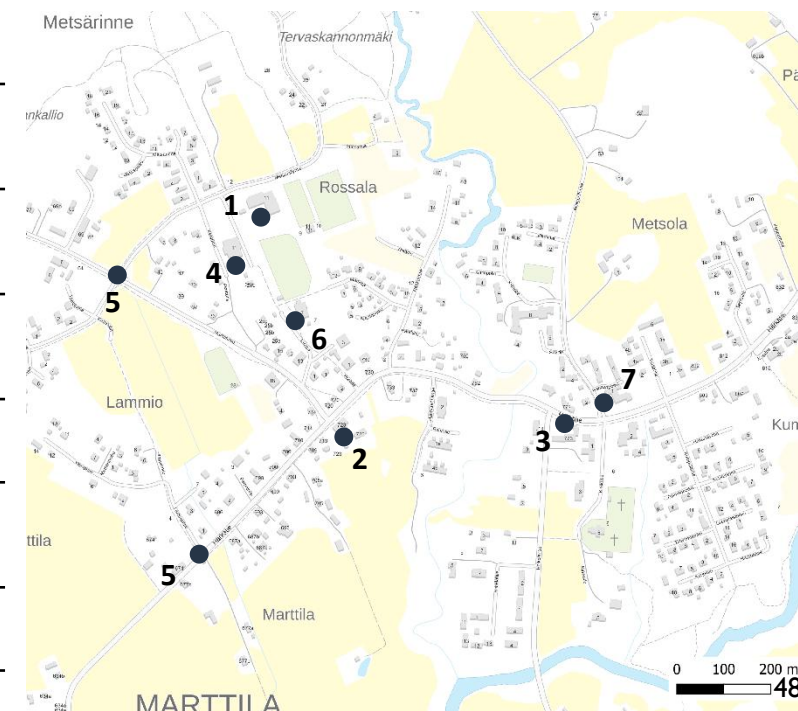
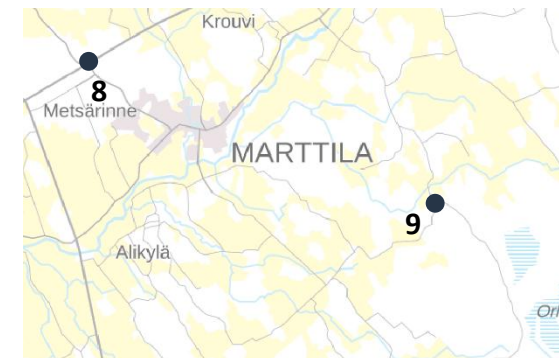




Pyöräpysäköintikohteet

Marttilasta on tunnistettu potentiaalisia pyöräpysäköintikohteita, joissa pysäköintiä esitetään lisättäväksi ja/tai parannettavaksi. Kaikissa kohteissa pyöräpysäköinti toteutetaan runkolukittavilla telineillä. Järjestelyjä voidaan arvioida tarkemmin jatkosuunnittelussa. Kaikissa kohteissa vastuutaho on tekninen toimiala ja yhteistyötä tehdään koulun ja päiväkotien osalta sivistystoimen sekä liityntäpysäköinnin osalta elinvoimakeskuksen kanssa.

	KOHDE	TOIMENPIDE	PRIORI-TEETTI
1	Marttilan koulu	Katoksellinen pysäköinti koulun edustalla olevalle vapaalle nurmialueelle. Nykyisin käytössä oleva jäsentymätön pyöräpysäköinti hiekkakentältä poistetaan käytöstä. Vähintään 30 paikkaa.	I
2	Kirjasto ja nuorisotalo Huvila	Nykyiset telineet vaihdetaan uusiin kirjaston seinustalla. Kirjaston paikat palvelevat myös nuorisotalo Huvilaa. Noin 10 paikkaa.	I
3	Kunnantalo	Nykyiset telineet vaihdetaan uusiin kunnantalon edessä. Paikat palvelevat sekä kunnantaloa että kunnantalon bussipysäkkien liityntäpysäköintiä. Noin 8 paikkaa.	I
4	Martintalo	Nykyiset telineet vaihdetaan uusiin Martintalon seinustalla. Noin 4 paikkaa.	II
5	Liityntäpysäköinti Lammiontien ja Metsäniityntien bussipysäkit	Uusi kohde: telineet pysäkkien välittömään läheisyyteen. Noin 4 paikkaa / pysäkipari.	II
6	Kisarinteen päiväkot	Uusi kohde: telineet päiväkodin edustalle. Järjestelyissä huomioidaan isompien pyörien sekä lastenvaunujen säilytystarve. Noin 5 paikkaa.	II
7	Myllypellontien päiväkot	Uusi kohde: telineet päiväkodin edustalle. Järjestelyissä huomioidaan isompien pyörien sekä lastenvaunujen säilytystarve. Noin 5 paikkaa.	III
8	Liityntäpysäköinti 10-tie	Tarkistetaan nykyisten telineiden kunto: tarvittaessa telineet uusitaan ja rakennetaan katos. Noin 8 paikkaa.	III
9	Palaisten uimaranta ja sauna	Telineet ranta-alueen sisääntulolle. Noin 10 paikkaa.	III





Kylätie

Kylätiellä tarkoitetaan liikennejärjestelyä, jossa ajorata on kapeampi niin, että ajoradalle ei mahdu kahta autoa rinnakkain. Reunaviivalla merkityt pientareet ovat leveät ja kohtaamistilanteissa autot hyödyntävät piennarta. Jalankulkijat ja pyöräilijät käyttävät tien leveitä pientareita. Ratkaisu soveltuu maaseutumaisille alueille, joissa liikennemäärät ovat riittävän alhaisia.

Kylätien toteuttaminen on kustannuksiltaan selvästi edullisempaa kuin erillisen jalankulun ja pyöräliikenteen väylän rakentaminen, mutta parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Kylätieratkaisulla voidaan mahdollistaa kävelijälle ja pyöräilijälle selkeä ja riittävä tila kustannustehokkaasti ilman, että erillistä jalankulun ja pyöräilyn väylää tarvitsee rakentaa. Ratkaisu parantaa kävelijän ja pyöräilijän turvallisuudentunnetta, kun autoliikenteen nopeustaso hidastuu ja ohittamisetaisyudet kasvavat. Lumisena ja jäisenä aikana kyläteiden tiemerkinnot jäävät helposti näkymättömiin: talviaikaan tärkeää on varmistaa järjestelyn turvallisuus hyvällä kunnossapidolla ja talvihoidolla.

Kuvissa on esitetty kylätieratkaisu poikkileikkauksena sekä esimerkkikohde Vantaalta vastaavatyypisessä ympäristössä, jollaisia esimerkiksi Härkätie ja Heikolantie ovat Marttilassa. Esimerkkikohteesta on havaittavissa, että alun perin hyvin kapeita pientareita on mahdollista leventää niin, että jalankulun ja pyöräilyn tila kasvaa. Autot väistävät toisiaan kohdatessa pientareiden kautta ja toisaalta myös pyöräilijää tai kävelijää voidaan kuvan mukaisesti väistää riittävän etäältä. Varsinais-Suomessa kyläteitä on toteutettu muun muassa [Sauvossa sekä Turun ylioppilaskylässä](#). Sauvossa ratkaisu on saanut asukkailta kehuja turvallisuudesta, mukavuudesta ja mielenkiintoisuudesta sekä pyöräilijöiltä, kävelijöiltä että autoilijoilta.



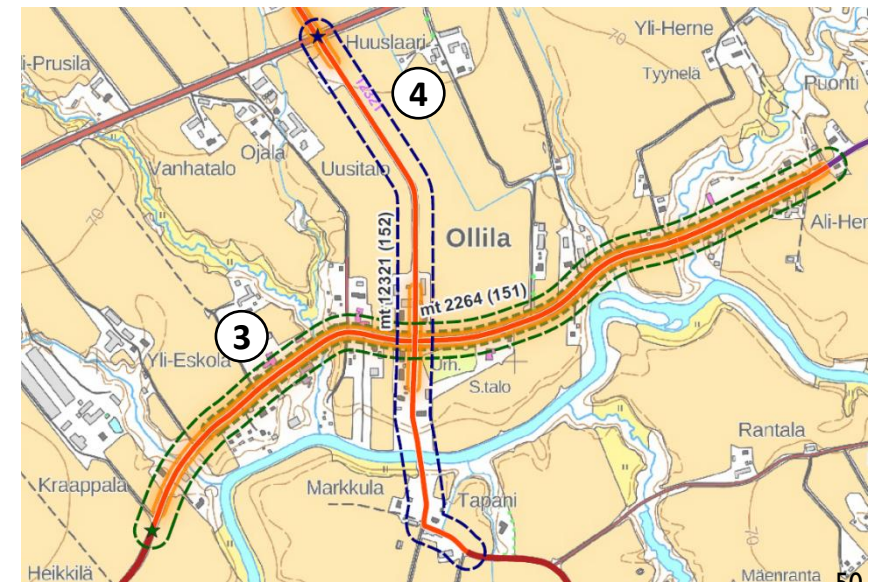
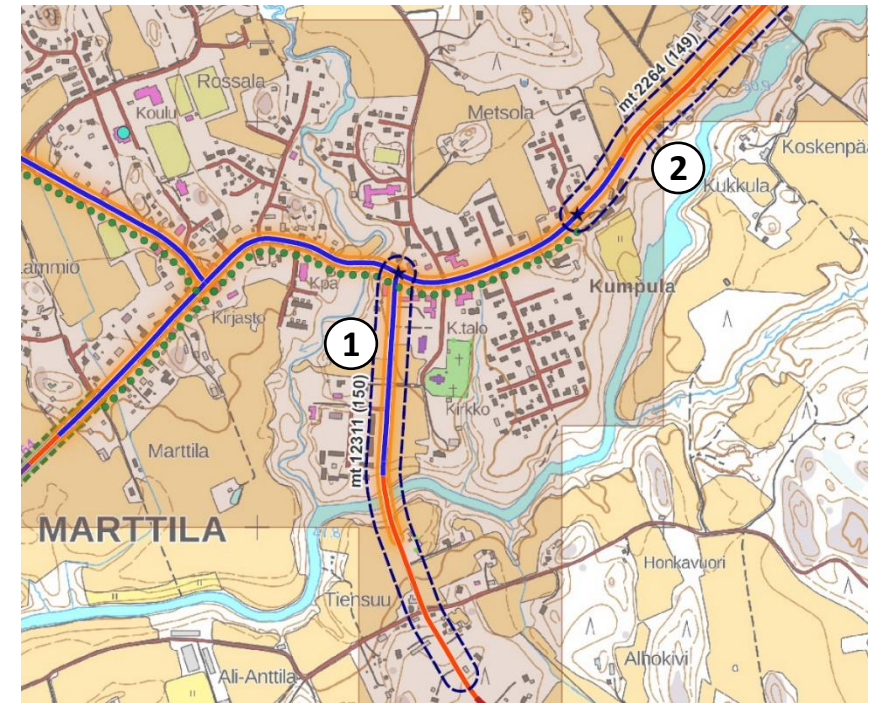


Potentiaaliset kylätiekohteet

Varsinais-Suomen ELY-keskus on selvittänyt kylätieratkaisujen potentiaalisia kohteita Varsinais-Suomessa. Marttilasta tarkasteluissa on ollut mukana neljä kohdetta, jotka sisältyvät luokkiin A ja B. Nämä ovat potentiaalisia kohteita, joita voidaan tarkastella tarkemmin myöhemmin. Luokan A kohteet ovat tarkastelun mukaan kylätieratkaisuille parhaiten soveltuvia. Kohteille ei ole tehty tarkempaa jatkosuunnittelua, vaan niille on tehty vasta alustavaa tarkastelua. Kohteiden mahdollinen toteuttaminen tulevaisuudessa edellyttäisi lisätarkasteluja sekä tarkempia toteuttamissuunnitelmia.

Marttilassa potentiaalisiksi tunnistetut kylätiekohteet:






- 1) Marttilan keskustaajamassa Heikolantie (luokka B)
- 2) Marttilan keskustaajamassa Härkätie itään jkpp-väylän päätepisteestä (luokka B)
- 3) Ollilan kohdalla Härkätie (luokka A)
- 4) Ollilan kohdalla Kyröntie/Simalantie (luokka B)





Asenteet ja liikkumistottumukset 1/2





Toimenpiteillä vaikutetaan asukkaiden liikkumiseen liittyviin asenteisiin ja tottumuksiin viestinnän, liikennekasvatuksen ja kannustamisen keinoin.

TOIMENPIDE	PRIORITEETTI	VASTUUTAHO	TAVOITE
<p>Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvistä asioista tiedotetaan kuntalaisille aktiivisesti.</p> <p>a. Käydään läpi kunnan viestinnän ja eri toimialojen viestintäsuunnitelmat ja vuosikellot. Sisällytetään niihin vuodenaikaan sopivia kestävän liikkumisen aiheita niin, että viestintä on säännöllistä. Viestinnässä huomioidaan eri ikäryhmiä (esim. työikäiset, ikäihmiset) ja tienkäyttäjryhmiä (esim. kävelijät, pyöräilijät, autoilijat). Huomioidaan valtakunnalliset teemaviikot ja kampanjat.</p> <p>b. Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin muutoksista tiedotetaan aina aktiivisesti kunnan viestintäkanavissa. Tiedotetaan niin reiteistä, niille tehdyistä parannuksista kuin esimerkiksi uusista pyöräpysäköintipaikoista.</p> <p>c. Marttila-tiedotteeseen sisällytetään kävelyn ja pyöräilyn aiheita.</p> <p>d. Kunnan työntekijöille välitetään liikkumisaiheista tiedotusta neljästi vuodessa.</p> <p>e. Kestävän liikkumisen mahdollisuuksista tiedotetaan ikäihmisille hyödyntäen esimerkiksi vanhus- ja vammaisneuvostoa vähintään kaksi kertaa vuodessa.</p>	<p>a. I b. Jatkuvaa c. 3 krt/vuosi d. 4 krt/vuosi e. 2 krt/vuosi</p>	<p>Kaikki toimialat</p>	
<p>Järjestetään tapahtumia, kampanjoita, tempauksia ja ohjattuja kävely- ja pyöräilyretkiä.</p> <p>a. Järjestetään vähintään kaksi kertaa vuodessa kävelyn tai pyöräilyyn liittyvä hyvän mielen tempaus tai kampanja, jotka kirjataan viestintäsuunnitelmiin ja vuosikelloihin. Toteutustavat voivat olla kevyitäkin: esimerkiksi heijastinten jako syksyllä.</p> <p>b. Varmistetaan kolmen kuukauden välein, että tapahtumakalenteriin on merkitty kävely- ja pyöräretket ja muut tilaisuudet. Teemoja retkille voidaan hakea esimerkiksi Marttilan historiasta nähtävyyksiin liittyen. Tarkistetaan, onko kävelyn ja pyöräilyyn liittyviä aiheita mahdollista yhdistää kunnassa jo järjestettäviin tapahtumiin (esim. Marttilamessut, Härkähumut, Kirppisrallit, Palaisten kesäkauden avaukset).</p> <p>c. Vuosittain lähestytään kunnassa toimivia yhdistyksiä tapahtumien tai retkien järjestämisen merkeissä.</p>	<p>a. 2 krt/vuosi b. 4 krt/vuosi c. 1 krt/vuosi</p>	<p>Hyvinvointi ja tekninen</p>	 
<p>Panostetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen informaation laajuuteen ja laatuun.</p> <p>a. Laaditaan kartta kävelyn ja pyöräilyn reiteistä.</p> <p>b. Kerätään kaikki kävelyn ja pyöräiliikenteen reitit kunnan verkkosivuille yhteen helposti löydettävään ja käytettävään paikkaan, joka on avoin kaikille käyttäjille.</p> <p>c. Viedään reitit ainakin kunnan karttapalveluun, Lounaistiedon karttapalveluun sekä luontoon.fi-kartoille.</p> <p>d. Teemoitetaan virkistysreitistöä esimerkiksi väreillä, Marttilan historiaa ja logoa hyödyntämällä.</p>	<p>a. I b. I c. I d. II</p>	<p>Hyvinvointi, tekninen ja elinvoima</p>	 



Asenteet ja liikkumistottumukset 2/2

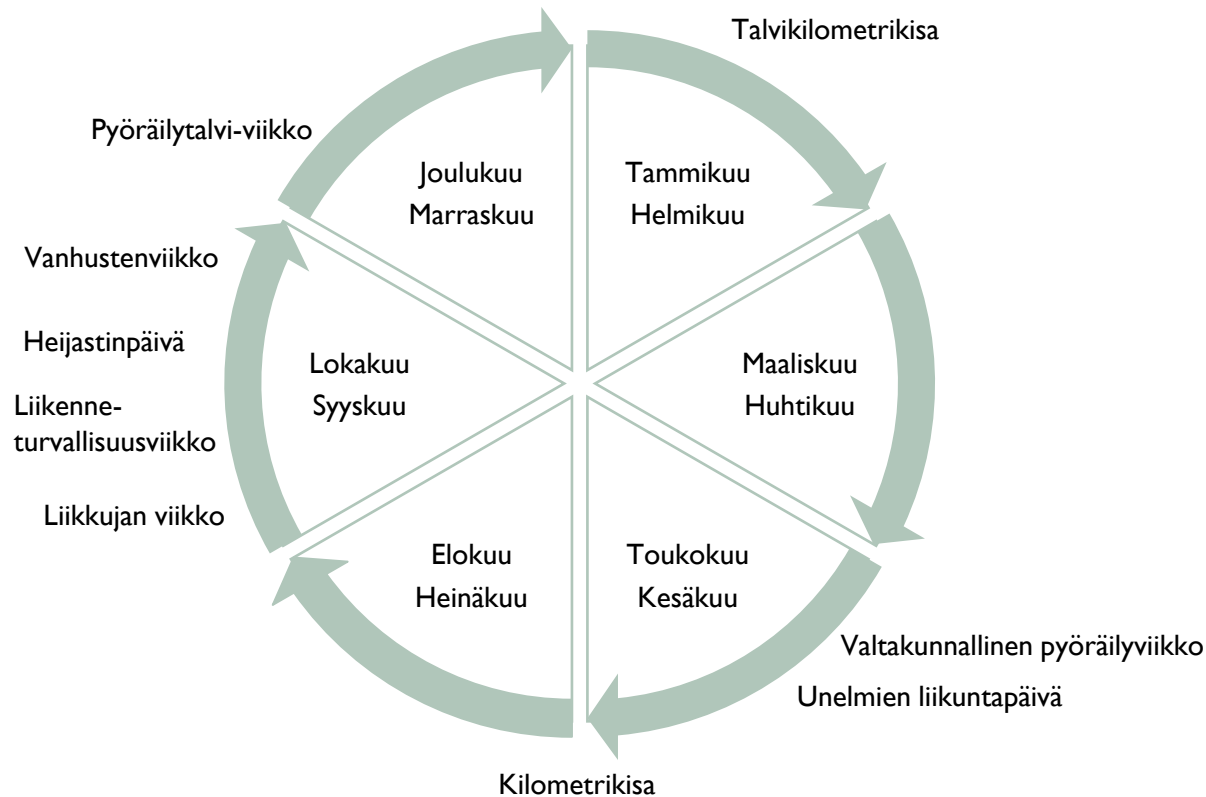
Toimenpiteillä vaikutetaan asukkaiden liikkumiseen liittyviin asenteisiin ja tottumuksiin viestinnän, liikennekasvatuksen ja kannustamisen keinoin.

TOIMENPIDE	PRIORITEETTI	VASTUUTAHO	TAVOITE
<p>Marttilan koululla ja päiväkodilla laaditaan liikkumissuunnitelmat, joiden tavoitteena on lisätä omin lihasvoimin liikkumista koulumatkoilla ja vähentää saattoliikennettä. Liikkumissuunnitelmat tehdään tilanteeseen, jossa koulun ja päiväkotien liikennejärjestelyihin on tehty suunnitellut muutokset (s. 46).</p> <p>a. Selvitetään liikkumisen nykytila. b. Kartoitetaan turvalliset ja suositellut koulureitit, jotka esitetään kartalla. Kartalle merkitään myös pysäköinnin ja saattoliikenteen järjestelyt. c. Tunnistetaan kohdennetusti toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. d. Suunnitelmien laadintaan osallistetaan lapset ja heidän vanhempansa.</p>	<p>Kun koulun ja päiväkotien liikennejärjestelyt on tehty.</p> <p>a. I-II b. I-II c. I-II d. I-II</p>	<p>Tekninen ja sivistys</p>	 
<p>Kävelyä ja pyöräilyä korostetaan liikennekasvatustyössä systemaattisesti kaikilla vuosiluokilla ja varhaiskasvatuksessa.</p> <p>a. Liikennekasvatuksen vuosikello käydään koululla ja varhaiskasvatuksessa läpi kahdesti vuodessa. Vuosikellona voi hyödyntää esimerkiksi Liikenneturvan valmiita pohjia 1.-2. luokille ja 3.-6. luokille. Varhaiskasvatuksessa liikennekasvatusta tehdään ikätason mukaisesti. b. Lasten ja nuorten huoltajille viestitään koulumatkoilla liikkumisesta vähintään kaksi kertaa vuodessa. Nämä merkitään vuosikelloon. c. Koulu ja varhaiskasvatuksen yksiköt osallistuvat mahdollisuuksien mukaan valtakunnallisiin teemaviikkoihin ja kilpailuihin. Nämä merkitään vuosikelloon.</p>	<p>a. 2 krt/vuosi b. 2 krt/vuosi c. Vuosittain</p>	<p>Sivistys</p>	
<p>Laaditaan pyörämatkailun ja retkeilyn parantamissuunnitelma.</p> <p>a. Kartoitetaan pyörämatkailuun ja retkeilyyn liittyvät palvelut kunnassa. Viedään palvelut kartalle. b. Kootaan yhteistyökumppanit sekä osallistutaan ja koordinoidaan yritysten välistä keskustelua. c. Kannustetaan yrityksiä hakemaan Welcome Cyclist -tunnusta. d. Jaetaan tietoa reittien lisäksi eduista ja palveluista kunnan kanavissa.</p>	<p>a. II b. II c. II d. II</p>	<p>Hyvinvointi ja tekninen</p>	



Ideoita viestintään ja kampanjointiin

Valtakunnallisia kampanjoita, joihin kunnassa voidaan osallistua:



Jatketaan Marttilassa jo tehtäviä hyviä toimintatapoja:

- Tapahtumia järjestetään säännöllisesti
- Aktiivista viestintää kuntalaisille muun muassa sosiaalisessa mediassa, Marttila-tiedotteilla sekä ilmoitustauluilla
- Liikuntaneuvontaa kuntalaisille
- Jatketaan ympärivuotisia kampanjoita (esim. haastepyöräily)
- Wertaisliikuntakavereiden kanssa kuukausittaiset ulkoilutapaamiset
- Liikennepuiston hyödyntäminen liikennekasvatuksessa

Muita ideoita liikennekasvatukseen, viestintään ja tempauksiin:

- Liikenne- tai liikkumispäivän järjestäminen rastipisteineen yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.
- Ohjatut kävely- ja pyöräilyretket, joilla kierretään kunnan nähtävyyksiä ja esitellään historiaa ja palveluita (esim. Pyhä Martti, Hämeen Härkätie).
- Koululaisten kävely- tai pyöräretket, taitoradat ja sääntövisat.
- Polkupyörien avoimet korjauspajat.
- Talvipyöräilyn testaustapahtumat.
- Eri ikäryhmien tai sidosryhmien kanssa ideoidut sisällöt kunnan sosiaalisen mediaan (mm. nuoret).
- Kylissä erilaiset tempaukset ja haasteet kuten "kävelykyläkierrokset" esimerkiksi kyläyhdistysten kautta.
- Pyöräily- ja kävelyteemaiset Marttila-tuotteet, kuten kangaskassit ja heijastimet.
- Vinkkilistoja ja ideoita liikennekasvatukseen löytyy lisäksi esimerkiksi [Liikenneturvan aineistoista](#).



Resurssit ja yhteistyö 1/2

Toimenpiteillä varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen resurssit ja edistämistyötä tehdään yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

TOIMENPIDE	PRIORITEETTI	VASTUUTAHO	TAVOITE
<p>Edistämishjelma hyväksytetään ja sen toteutumista seurataan.</p> <p>a. Edistämishjelma esitellään ja hyväksytetään kunnanvaltuustossa.</p> <p>b. Ohjelman valmistumisesta tiedotetaan asukkaille, luottamushenkilöille ja kunnan toimialoille.</p> <p>c. Ohjelman käytännön edistämistä toteuttaa ja seuraa edistämishjelman ohjausryhmän kuntaedustajista koostuva tiivis seurantaryhmä.</p> <p>d. Ohjelman toteutumista seurataan vuosittain kunnan liikenneturvallisuustyöryhmässä.</p> <p>e. Ohjelman toteutumisesta raportoidaan säännöllisesti kunnanvaltuustolle valtuuston kokouksen yhteydessä.</p>	<p>a. I</p> <p>b. I</p> <p>c. I</p> <p>d. I krt/vuosi (alkaen 2026)</p> <p>e. I krt/vuosi (alkaen 2026)</p>	<p>Seurantaryhmä ja liikenneturvallisuustyöryhmä</p>	<p>Mahdollistaa muut toimenpiteet</p>
<p>Varmistetaan resurssit jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi.</p> <p>a. Ohjelmoidaan investointiohjelmassa liikenneympäristöä parantavat toimenpiteet tuleville vuosille ja niiden rahoitus huomioidaan kunnan talousarvioissa.</p> <p>b. Haetaan soveltuviin kohteisiin tukea valtiolta ja selvitetään mahdollisia muita rahoituskeinoja. Hyödynnetään osallistuvaa budjetointia silloin, kun sitä kautta etenee kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin liittyviä pieniä toimenpiteitä.</p> <p>c. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteille varataan vuosittain käyttötaloudesta erillinen raha, jota käytetään mm. viestintä- ja kampanjatarvikkeisiin.</p>	<p>a. I</p> <p>b. I</p> <p>c. I</p>	<p>Seurantaryhmä ja liikenneturvallisuustyöryhmä</p>	<p>Mahdollistaa muut toimenpiteet</p>
<p>Parannetaan tietoa kävelyn ja pyöräilyn määristä kunnassa.</p> <p>a. Valikoidaan kävelyn ja pyöräilyn määrien seurannalle sopivat laskentapistet kunnan katuverkolta.</p> <p>b. Toteutetaan säännöllisesti laskentapisteissä kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrien laskennat. Toteutustapa voi olla koneellinen laskenta laskentalaitteilla tai manuaalinen käsinlaskenta.</p>	<p>a. 1-2 vuoden välein</p>	<p>Tekninen</p>	<p>Mahdollistaa muut toimenpiteet</p>



Resurssit ja yhteistyö 2/2

Toimenpiteillä varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen resurssit ja edistämistyötä tehdään yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

TOIMENPIDE	PRIORITEETTI	VASTUUTAHO	TAVOITE
<p>Tarkistetaan kunnan yksityistieavustusten kriteerit.</p> <p>a. Lisätään avustuksen korotusperusteeksi yksityistien käyttömahdollisuus kävelyn ja pyöräilyn tarpeisiin niin, että verkollisesti tärkeän yksityistien voi merkitä kävely- ja pyöräilyreitteinä kunnan kartoille. Lisäksi korotusperusteeksi kirjataan mahdollisuus lisätä viitoitusta yksityisteillä ja viitoittaa kävelyä ja pyöräilyä niiden kautta.</p>	a. II	Tekninen	
<p>Kävelyä ja pyöräilyä edistetään yhteistyössä sidosryhmien kanssa.</p> <p>a. Tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin selvitetään säännöllisesti joko omalla kyselyllä tai asia kytketään johonkin säännöllisesti kunnassa toteutettavaan kyselyyn.</p> <p>b. Osallistetaan asukkaita, järjestöjä, seuroja ja yrityksiä kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen: kysytään heiltä kommentteja tehtävistä toimenpiteistä sekä hyödynnetään viestinnässä, kampanjoinnissa ja tapahtumissa.</p> <p>c. Osallistutaan kävelyn ja pyöräilyn tai kestävästi liikkumisen seudulliseen yhteistyöhön naapurikuntien kanssa. Ollaan aktiivisia jakamaan tietoa ja pyydetään kokemuksia verrokkikunnista.</p>	a. 1-2 vuoden välein b. II c. II	Seurantaryhmä ja liikenneturvallisuus-työryhmä	

TOTEUTUS JA SEURANTA

Miten ohjelmaa lähdetään toteuttamaan ja miten sitä seurataan?



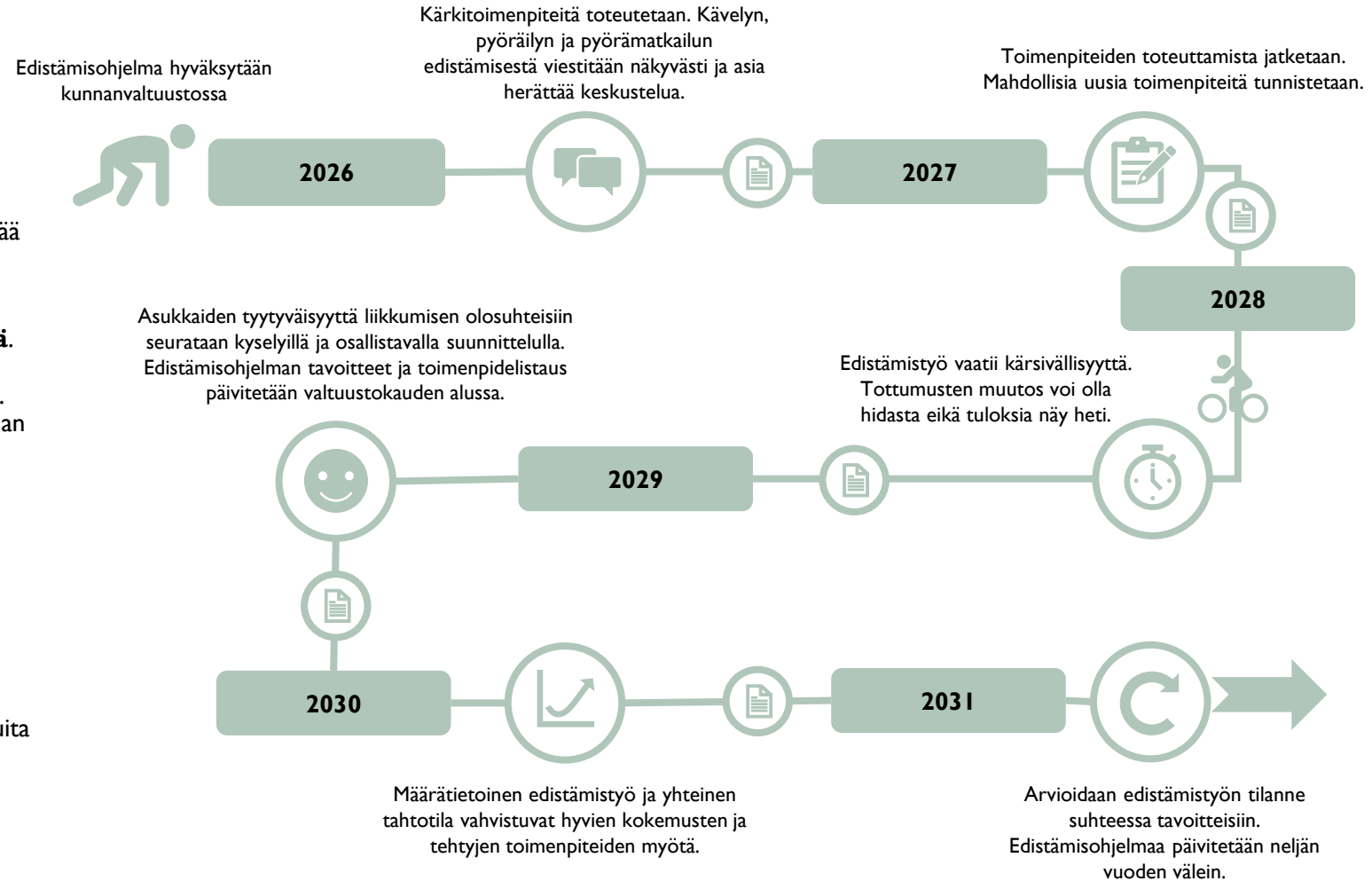
Toteutus

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Kunnan toimielimissä hyväksyttävä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sitouttaa kunnan viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä toteuttamaan suunnitelmaa, joka osaltaan edistää kuntastrategian tavoitteita.

Edistämishjelman toteutuksesta vastaa ohjelman laatimisvaiheen ohjausryhmän kuntaedustajista muodostuva **tiivis seurantaryhmä**. Seurantaryhmä toimii ohjaavana ja koordinoivana tahona, joka yhteistyössä kunnan toimialojen kesken vie toimenpiteitä eteenpäin. Toimenpideohjelman menestyksellä toteuttaminen edellyttää kunnan kaikkien eri toimialojen yhteistyötä. Valtion tieverkolle sijoittuvat toimenpiteet edellyttävät yhteistyötä Lounais-Suomen elinvoimakeskusten kanssa. Yhteistyötä on hyvä tehdä myös yhdistysten, seurojen ja yritysten kanssa muun muassa asenteisiin vaikuttamisessa. Marttilalle hedelmällistä voisi olla myös seudullinen yhteistyö naapurikuntien kanssa ja esimerkiksi Valonian apua hyödyntäen.

Toimenpiteiden edistämässä hyödynnetään lisäksi kunnan **liikenneturvallisuustyöryhmää**, jossa voidaan keskustella toimenpiteiden toteuttamisesta ja aikataulutuksesta sekä jakaa vastuuta eri toimialoille.

Edistämishjelmaa **päivitetään valtuustokausittain neljän vuoden välein** tarkistamalla erityisesti tavoitteiden ja toimenpideohjelman ajantasaisuus.



Seuranta ja mittarit

Seurannan avulla voidaan osoittaa, mitä toimenpiteitä on toteutettu ja millaisia vaikutuksia niillä on saatu aikaan. Tärkein seurattava asia on **toimenpideluettelon etenemisen seuraaminen, jota tehdään kunnassa vuosittain**. Tällöin merkitään ylös toteutuneet tai etenevät toimenpiteet ja niiden jatkoaskeleet. Seuranta toteutetaan kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän toiminnan yhteydessä ja raportoidaan kunnanvaltuustolle valtuuston kokouksessa kerran vuodessa.

Toimenpiteiden toteutumisen lisäksi seurataan ohjelman vaikuttavuutta arvioimalla, **millaisia vaikutuksia toimenpiteiden toteuttamisella on ollut**. Pienessä kunnassa seurannalle asettaa rajoitteita puutteellinen tieto nykytilasta. Esimerkiksi kulkutapajakaumasta ei ole saatavissa luotettavaa tietoa, sillä valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen aineisto ei anna tarkkaa tietoa juuri nimenomaan marttilalaisten liikkumisesta, eikä seudulla ole tehty omia tutkimuksia liikkumistottumuksista.

Edistämishjelmaan on valittu muutamia helposti seurattavia mittareita, jotka kuvaavat liikenneturvallisuutta, kävelyn ja pyöräilyn määriä sekä tyytyväisyyttä olosuhteisiin. Seurantamittareiden valinnassa on huomioitu, että pienen kunnan resurssit mittareiden seurannalle ovat rajalliset. **Nykytilatietoa on harvasta mittarista, mutta oleellista on saada seuranta käyntiin: tietoa alkaa kertyä, kun seuranta tehdään säännöllisesti.**

Tavoite	Mittari	Nykytila	Tavoite
Kaikki tavoitteet	Toteutuneiden toimenpiteiden määrä	-	Toimenpiteitä toteutetaan joka vuosi
Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat turvallisia ja esteettömiä.	Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet kävelijät ja pyöräilijät.	0	0 Säilytetään hyvä tilanne myös kävelyn ja pyöräilyn määrien kasvaessa
Kaikki tavoitteet	Kävely- ja pyöräilyliikenteen laskentapisteen keskiarvo (toimenpide s. 54)	Lähtötaso 1. mittauksesta	Tieto kävelyn ja pyöräilyn määristä kasvaa ja kunnassa kävellään ja pyöräillään enemmän
Kaikki tavoitteet	Tyytyväisyyskysely (toimenpide s. 55)	Lähtötaso 1. mittauksesta	Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin tyytyväisten kuntalaisten osuus kasvaa
Kaiken ikäisiä marttilalaisia kannustetaan kävelemään ja pyöräilemään.	Järjestettävien kävelyn, pyöräilyn ja liikenneturvallisuuteen liittyvien tapahtumien ja kampanjoiden määrä ja kohdentuminen eri ryhmille	Lähtötaso 1. mittauksesta	Tapahtumien määrä säilyy nykyisellään tai kasvaa



Liitteet

Liite I. Asukaskyselyn tulokset

Liite I. ASUKASKYSELYN TULOKSET



Vastaajien taustatiedot



Kyselyyn vastasi yhteensä **83** henkilöä.



Vastaajista 42 % on 25–44 vuotiaita. Saman verran vastaajia oli ikäryhmästä 45-64-vuotiaat.

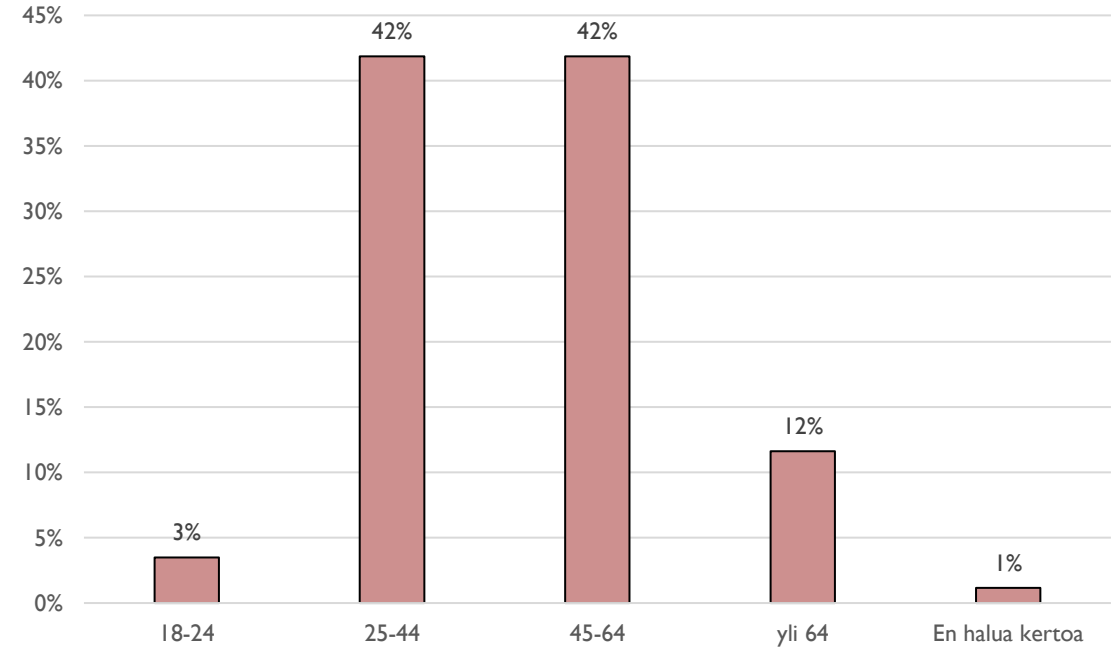


Kartalle merkittiin yhteensä 327 palautetta.



Asukaskysely oli auki **5.-21.4.2025**. Kyselystä tiedotettiin kunnan viestintäkanavissa.

Vastaajan ikä (n=86)



Kuljutavat sulan maan aikana



Henkilöauto on selvästi suosituin kuljetapa Marttilassa. Sulan maan aikana henkilöautoa käyttää päivittäin 77 % vastaajista.



Noin 50 % vastaajista pyöräilee vähintään kerran viikossa.



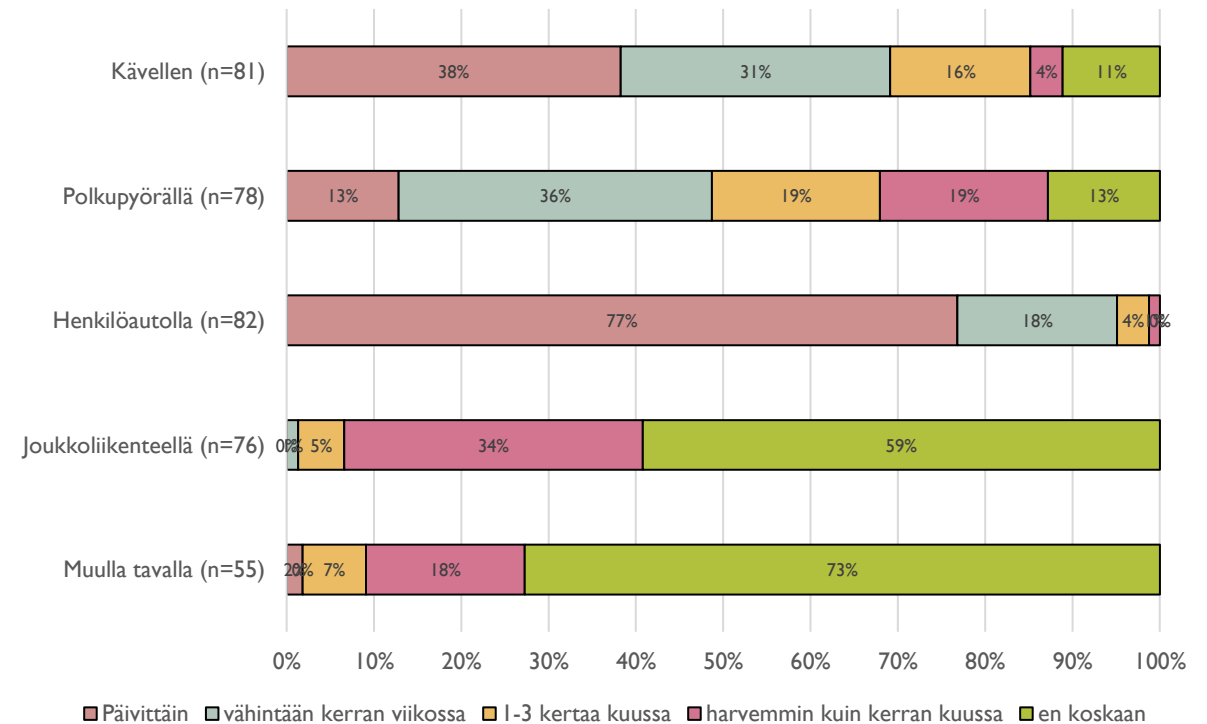
Kävely on suosittu kuljetapa Marttilassa, koska melkein 70 % vastaajista taittaa arjen matkoja kävellen vähintään kerran viikossa.



Joukkoliikenteen käyttö on Marttilassa hyvin vähäistä, eikä vastaajissa ollut mukana joukkoliikenteen aktiivikäyttäjiä. Noin 6 % vastaajista käyttää joukkoliikennettä 1-3 kertaa kuussa tai useammin.

Muita kuljetapoja käyttää n. 27 % edes joskus.

Kuinka usein kuljet arjen matkojasi (esimerkiksi töihin, kouluun tai kauppaan) seuraavilla kuljetavoilla sulan maan aikana?



Kulcutavat talviaikaan



Henkilöauton kulcutapaosuus kasvaa talviaikaan. Noin 83 % vastaajista käyttää henkilöautoa päivittäin.



Pyöräilyn suosio kulcutapana vähenee talviaikaan. Vastaajista n. 6 % pyöräilee vähintään kerran viikossa. Sulan maan aikana pyöräilyn kulcutapaosuus kerran viikossa pyöräilevillä oli n. 50 %.



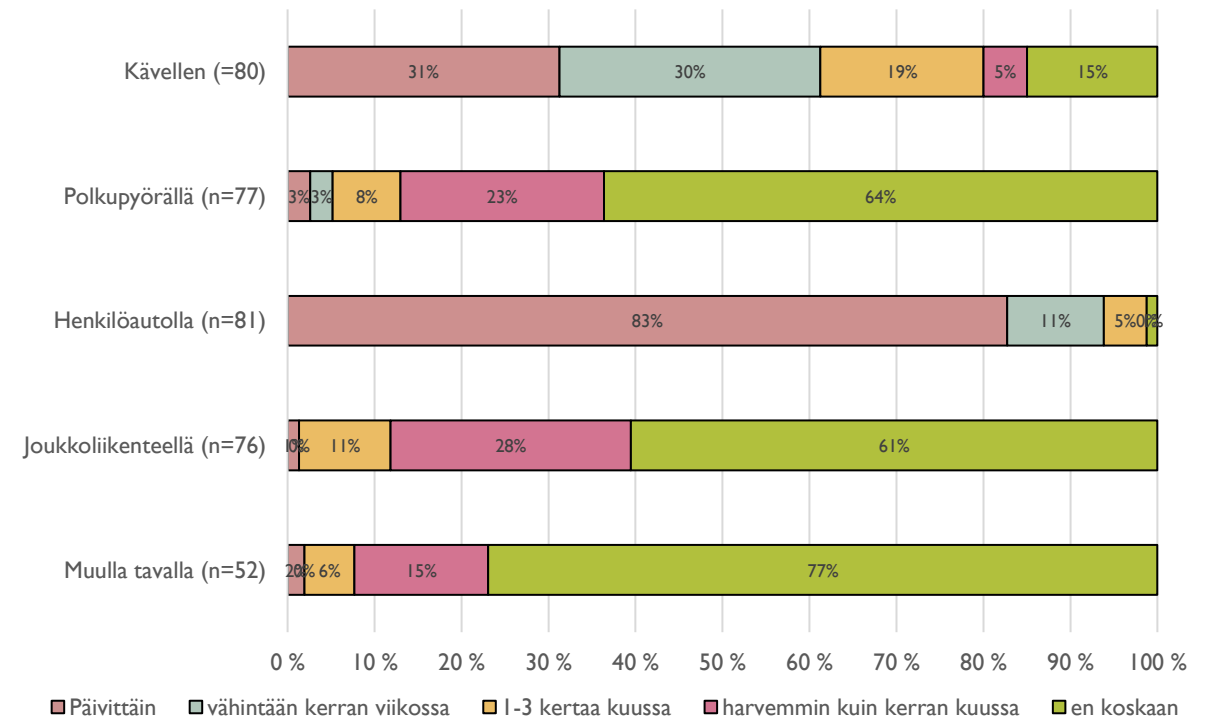
Kävely on myös talviaikaan suosittu kulcutapa Marttilassa. Noin 60 % kävelee vähintään kerran viikossa, kun sulan maan aikaan osuus oli 70 %.



Joukkoliikenteen käyttö kasvaa talviaikaan hieman. Vastaajista n. 12 % käyttää joukkoliikennettä 1-3 kertaa kuussa, kun sulan maan aikana käyttäjiä oli n. 6 %.

Muita kulcutapoja käyttäminen vähenee talviaikaan. Noin 8 % käyttää muita kulcutapoja vähintään 1-3 kertaa kuussa.

Kuinka usein kuljet arjen matkojasi (esimerkiksi töihin, kouluun tai kauppaan) seuraavilla kulcutavoilla talviaikaan?



Tyytyväisyys olosuhteisiin



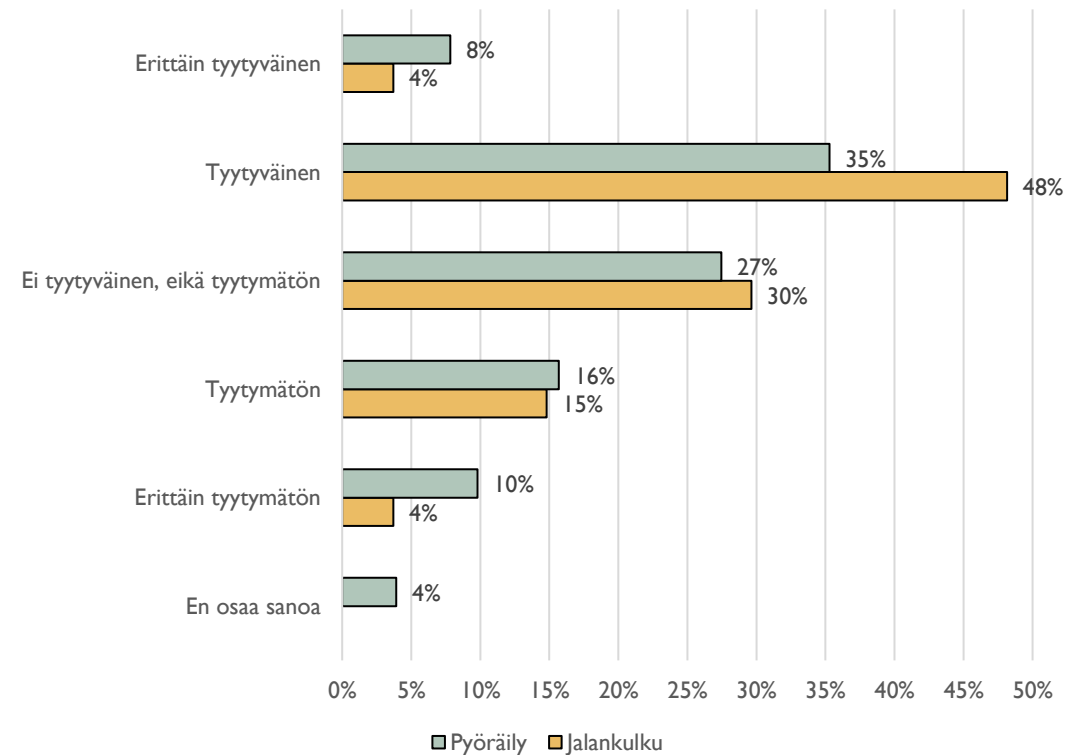
Pyöräliikenteen osalta olosuhteisiin oli tyytyväisiä n. 43 % vastaajista. Pyöräliikenteessä erittäin tyytyväisten osuus oli suurempi kuin jalankulussa. Toisaalta pyöräliikenteen olosuhteisiin erittäin tyytymättömiä on enemmän kuin jalankulun osalta.



Kävelyn olosuhteisiin ollaan Marttilassa pääsääntöisesti tyytyväisiä, sillä 52 % vastaajista kertoi olevansa joko melko tai erittäin tyytyväinen jalankulun olosuhteisiin.

Ei tyytyväisten, eikä tyytymättömien osuus oli sekä jalankulun, että pyöräilyn osalta yli 25 %.

Tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin
(jalankulku n=54, pyöräily n=51)



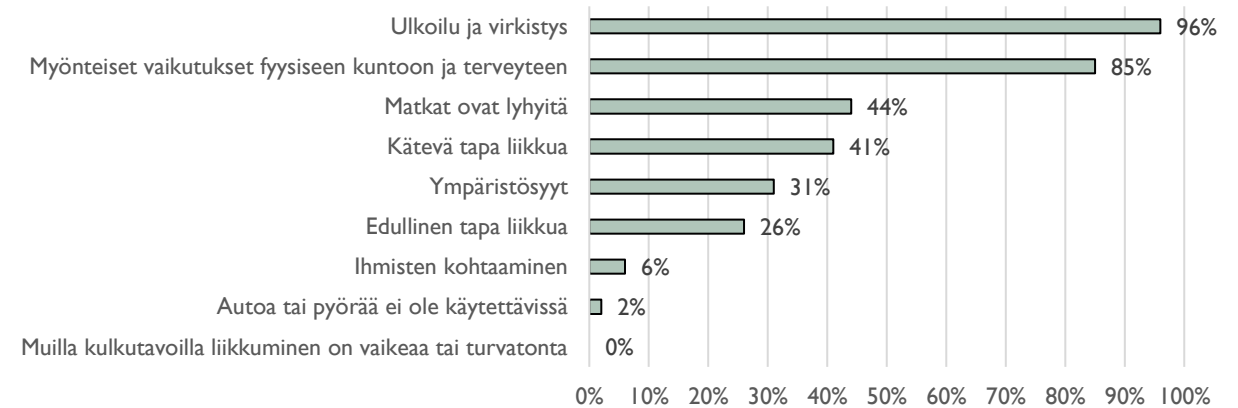
Jalankulku 1/2

Kävellen liikkumaan kannustavat selvästi eniten **ulkoilu ja virkistys** (90 % vastaajista) sekä tieto siitä, että kävelyllä on **myönteisiä terveysvaikutuksia** (85 % vastaajista). Lisäksi kävelemään houkuttelevat **käytännölliset syyt**: 41 % kokee kävelyn käteväksi ja 26 % edulliseksi tavaksi liikkua.

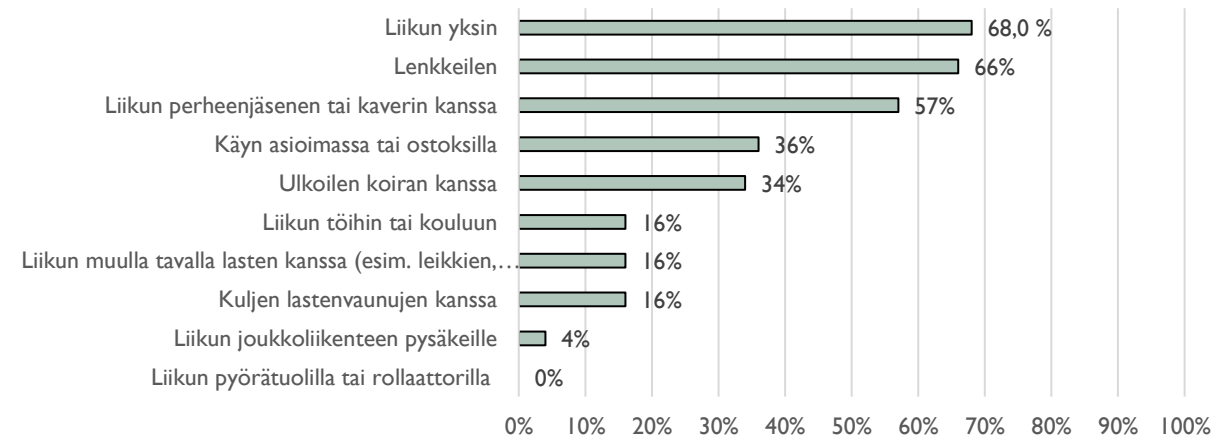
Suurin osa vastaajista liikkuu **yksin** (68 % vastaajista) ja **lenkkeillen** (66% vastaajista). Perheenjäsenet koira mukaan luettuna sekä kaverit liikuttavat myös vastaajia, eli **kävelemässä käydään myös seurassa**.

Asiointi-, ostos- ja koulu- tai työmatkoja tekevät kävellen yli puolet (52 % vastaajista). Asiointi- ja ostosmatkoja tekee yli kolmasosa vastaajista kävellen ja koulu- tai työmatkoja noin 16 %. Työmatkojen pientä osuutta selittävät todennäköisesti etäisyydet: työpaikalle voi olla pitkä erityisesti, koska Marttilasta pendelöidään paljon töihin muihin kuntiin.

Miksi liikut Marttilassa jalan? (n=54)



Mitkä seuraavista kuvaavat parhaiten jalankulkumatkojasi? (voit valita useita) (n=56)



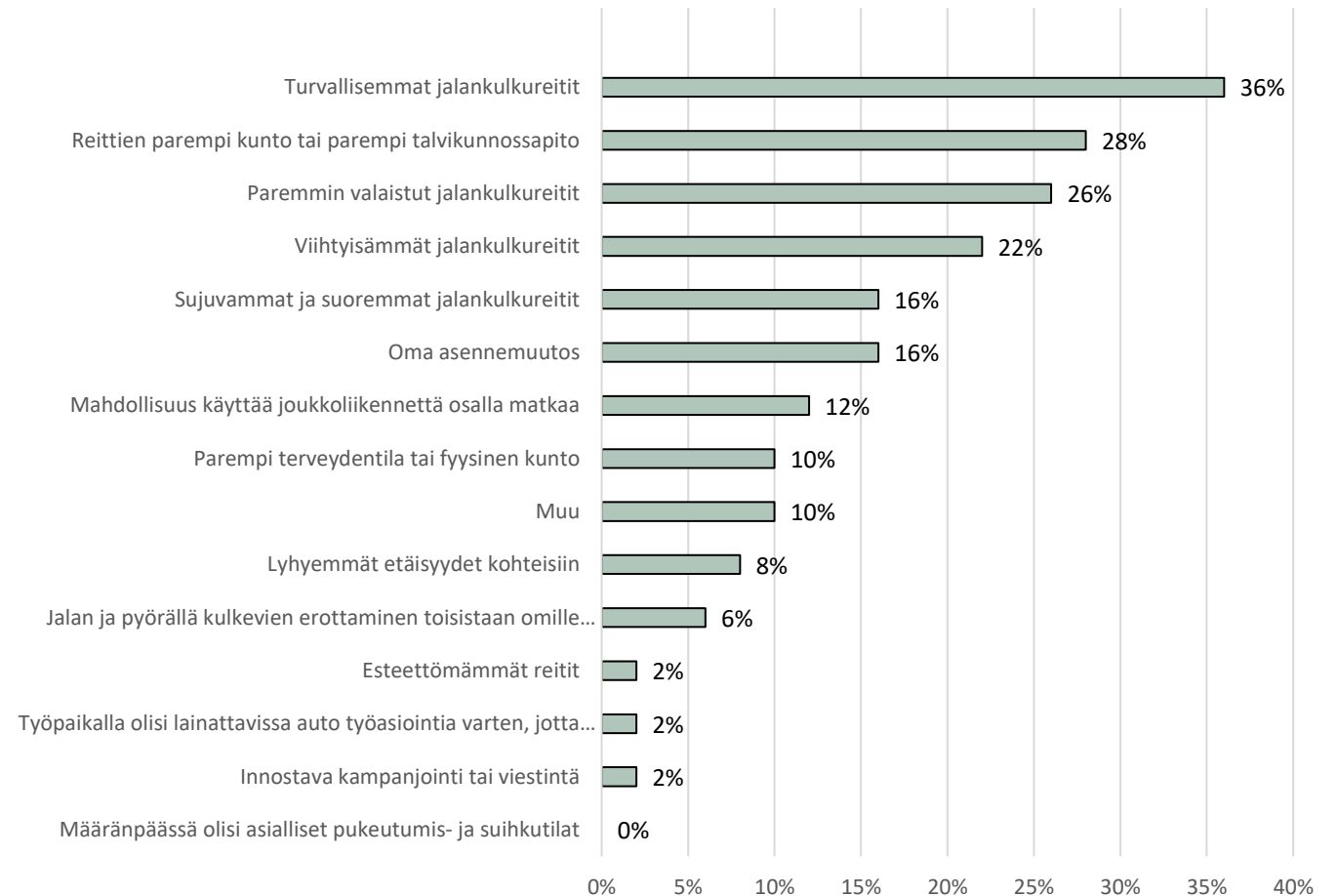
Jalankulku 2/2

Jalankulun edistämiseksi merkittävimmit keinoiksi nähdään **turvallisemmat** jalankulkureitit (36 % vastaajista), reittien **parempi kunnossapito tai parempi talvikunnossapito** (28 % vastaajista) ja paremmin **valaistut** jalankulkureitit (26 % vastaajista). Reiteille toivotaan myös viihtyisyyttä ja sujuvuutta.

Noin 12 % vastaajista on myös sitä mieltä, että mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä osalla matkaa saisi kävelemään enemmän.

Avoimissa vastauksissa (muu-vaihtoehto) todettiin muun muassa, että autoilijoiden ajonopeuksien noudattaminen, suurempi määrä lenkkivaihtoehtoja sekä lyhyempi työmatka voisi saada kävelemään enemmän.

Mikä saisi sinut kulkemaan jalan nykyistä enemmän esimerkiksi työ-, opiskelu- tai asiointimatkojasi? Valitse kolme tärkeintä. (n=50)

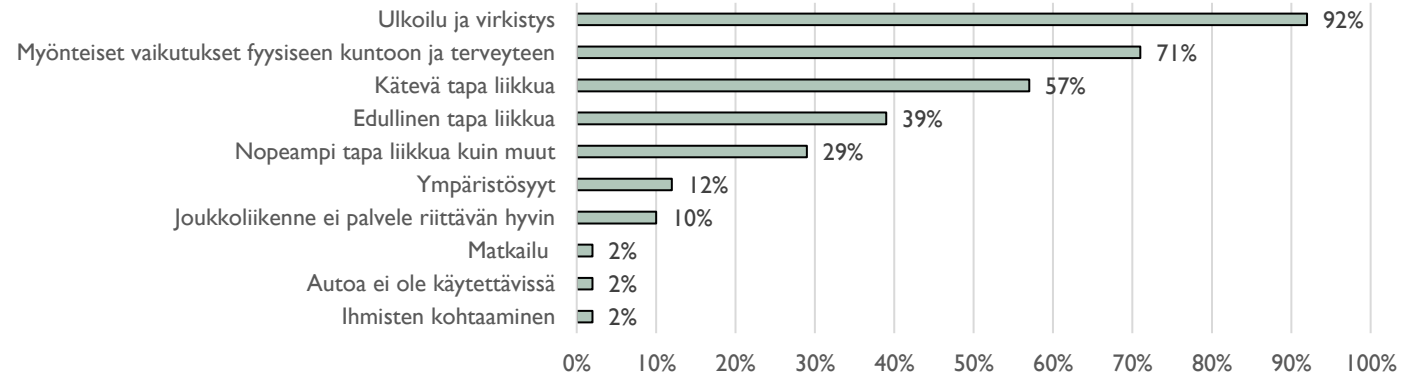


Pyöräliikenne

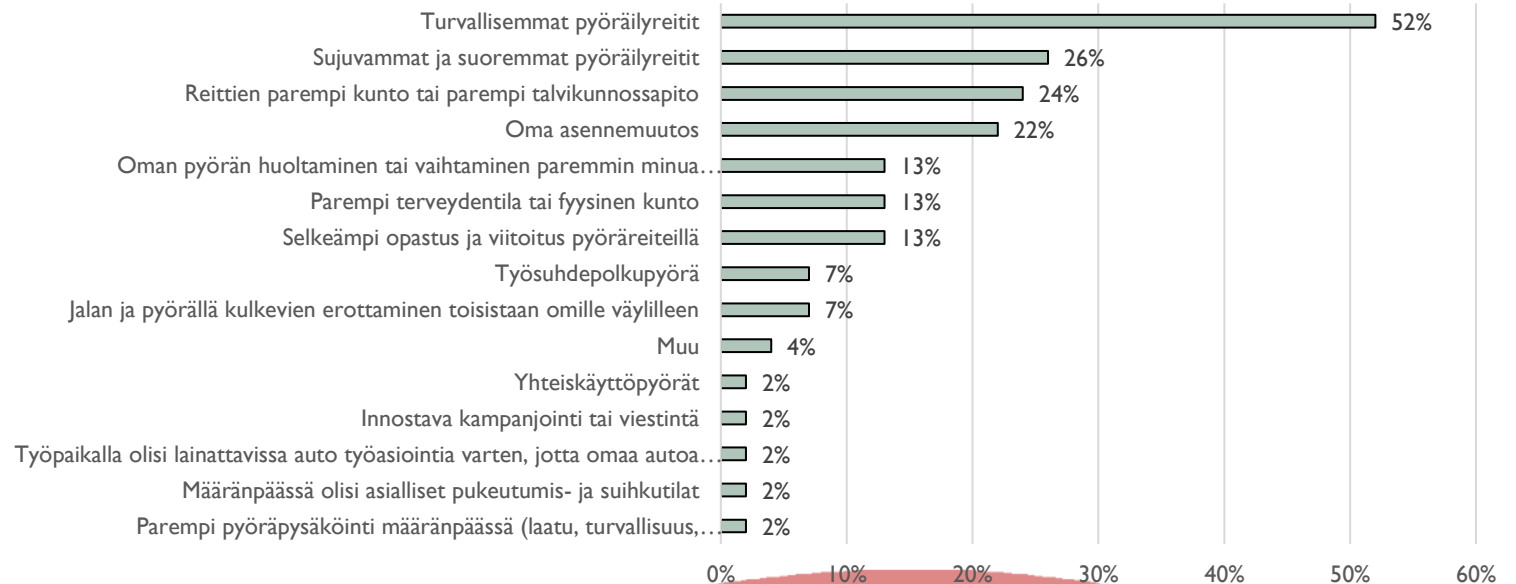
Marttilalaiset pyöräilevät eniten **ulkoilun ja virkistys** vuoksi (92% vastaajista). Vastaajat kokevat myös, että pyöräily lisää **myönteisiä vaikutuksia fyysiseen kuntoon ja terveyteen** (71% vastaajista) ja pyöräily on **kätevä tapa liikkua** (57% vastaajista).

Kyselyyn vastanneet marttilalaiset liikkuisivat arjen matkoja enemmän pyöräillen, jos alueella olisi enemmän **turvallisia** pyöräilyreittejä (52% vastaajista). Muita tärkeitä keinoja olisi **sujuvammat ja suuremmat** pyöräilyreitit (26% vastaajista) ja **reittien parempi kunto tai parempi talvikunnossapito** (24% vastaajista). Viidesosa vastaajista näkee myös omalla asennemuutoksella olevan vaikutusta, jotta kulkutavaksi tulisi valittua kävely arjen matkoilla.

Miksi pyöräilet Marttilassa? (n=49)



Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän pyöräillen esimerkiksi työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja? (n=46)



Avoimet vastaukset

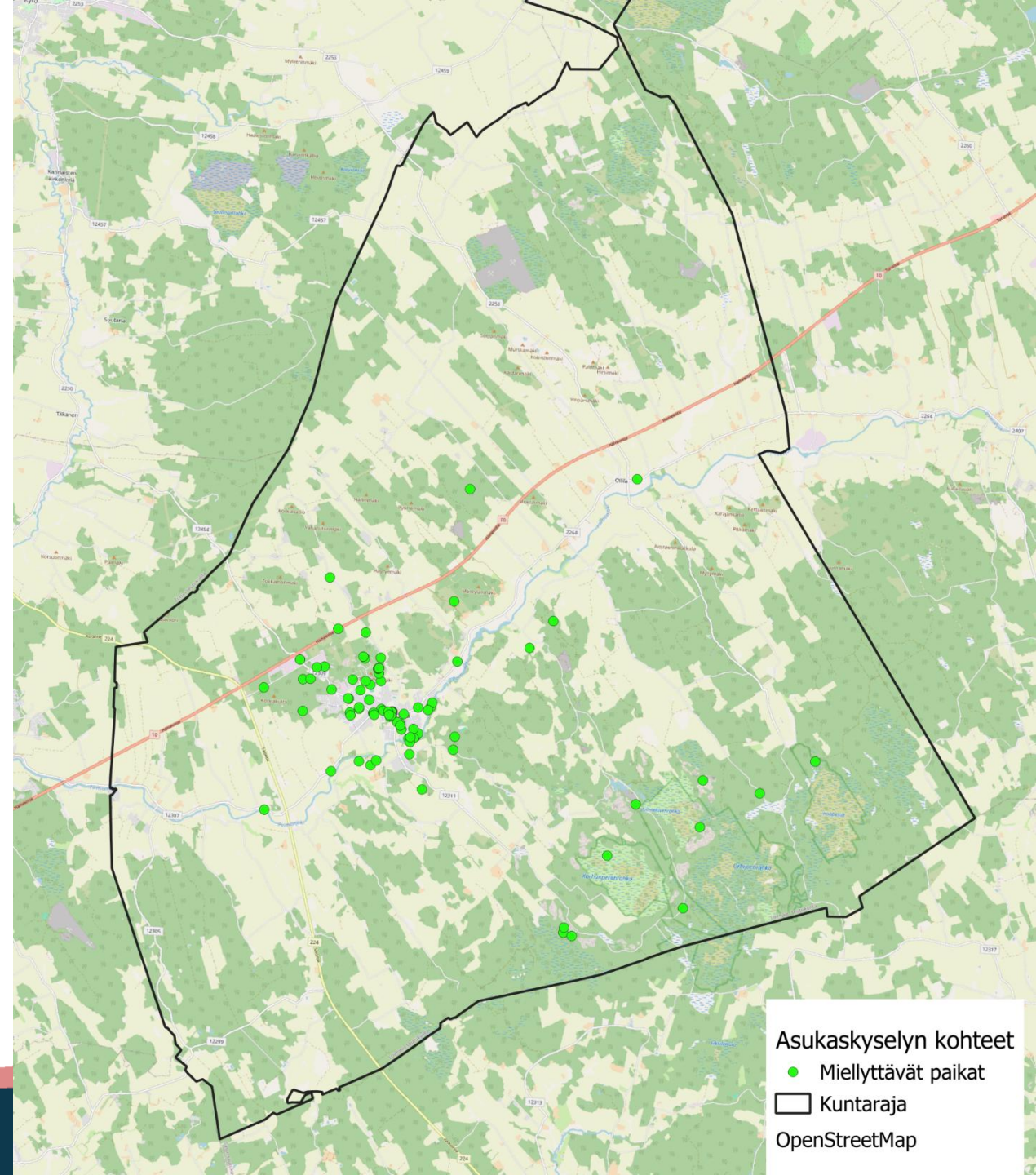
Avoimia vastauksia jätettiin 16 kappaletta.

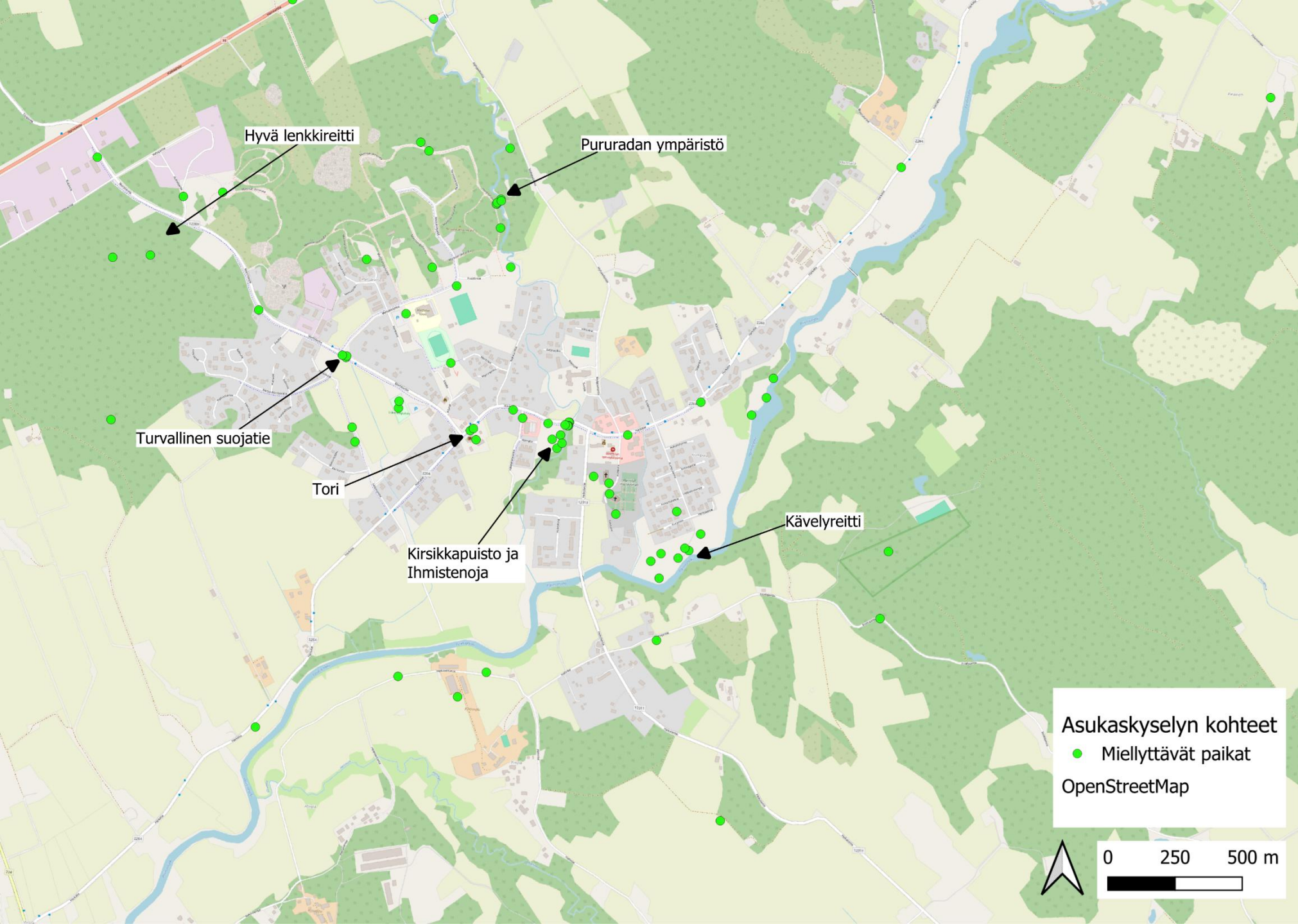
Avoimissa vastauksissa todettiin mm.:

- Härkätie nähdään merkittävänä yhteytenä ja kävelyn ja pyöräilyn reittinä ja sen olosuhteiden parantaminen edistäisi kävelyä ja pyöräilyä. Tiellä on korkeat nopeusrajoitukset ja paikoin piennar on todella kapea.
- Kävely- ja pyöräilyreittejä tulisi jatkaa keskustasta myös taajaman ulkopuolelle.
- Talviaikaan kävelymahdollisuuksia (ei ainoastaan latuja).
- Selkeät pyöräilyreittien kartat auttaisivat löytämään pyöräilyyn sopivat reitit ja lenkit.
- Pyöräteillä on huonokuntoisia osuuksia.

Miellyttävät paikat

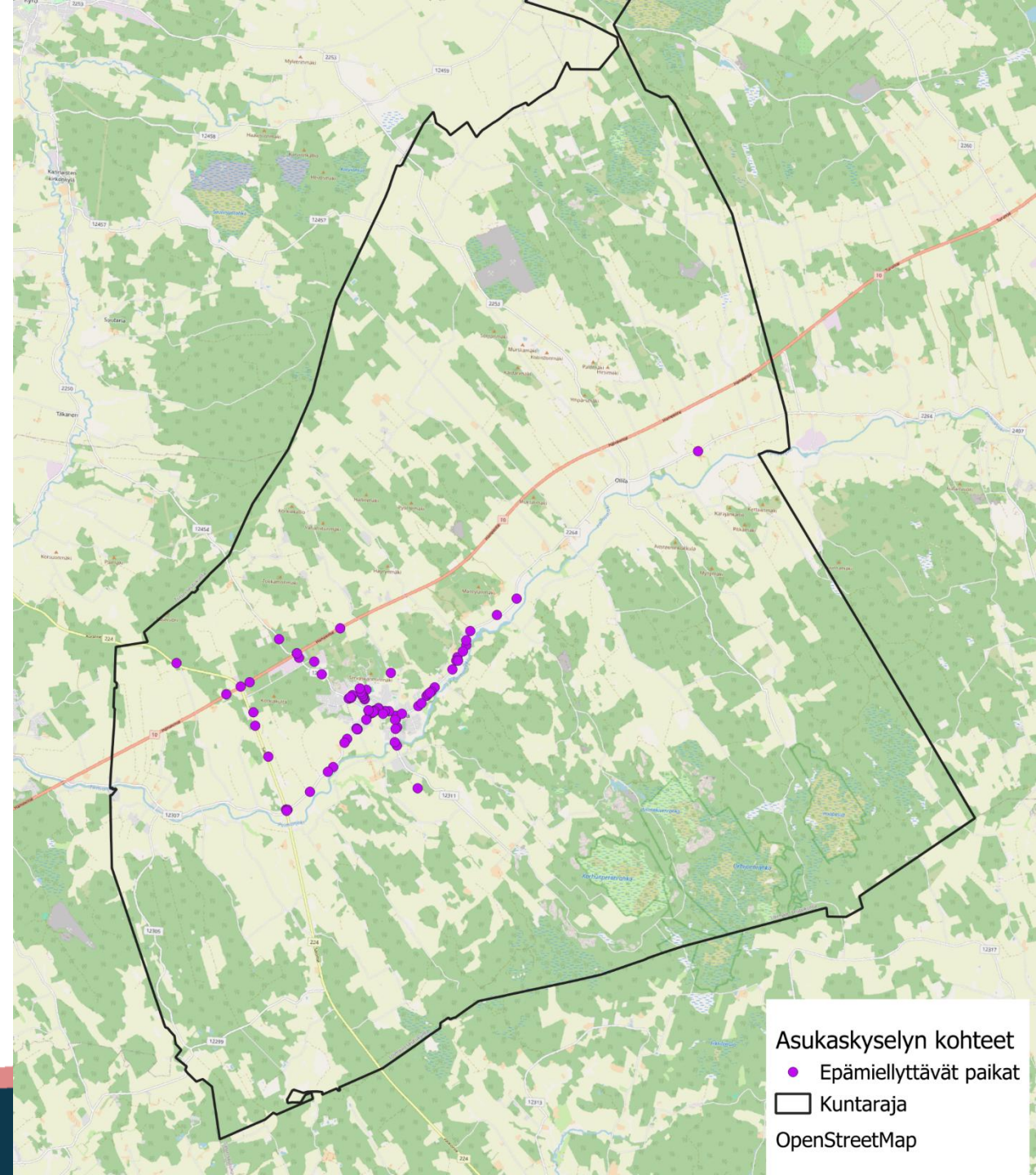
Vastaajat merkitsivät kartalle 95 miellyttävää paikkaa.

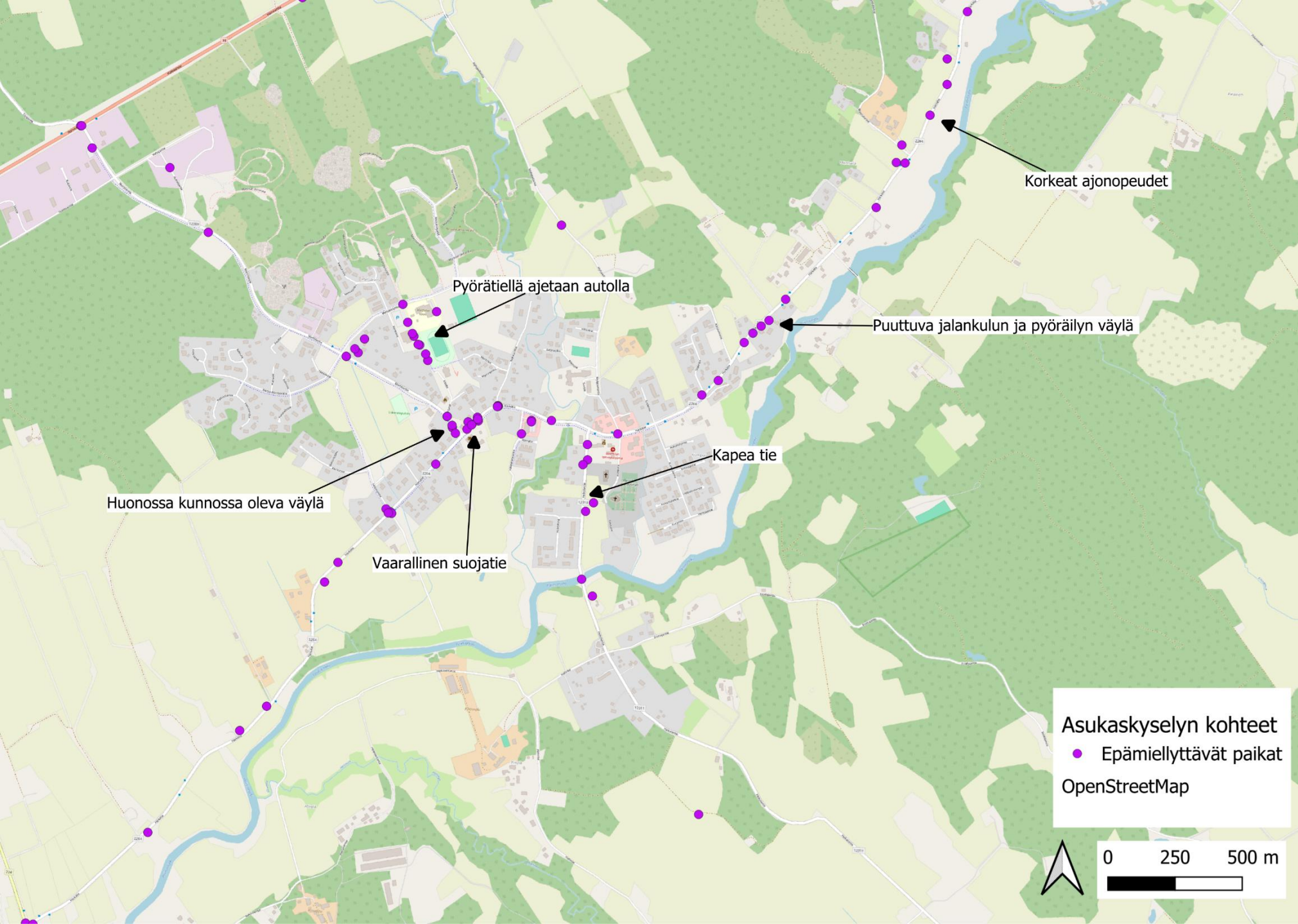




Epämiellyttävät paikat

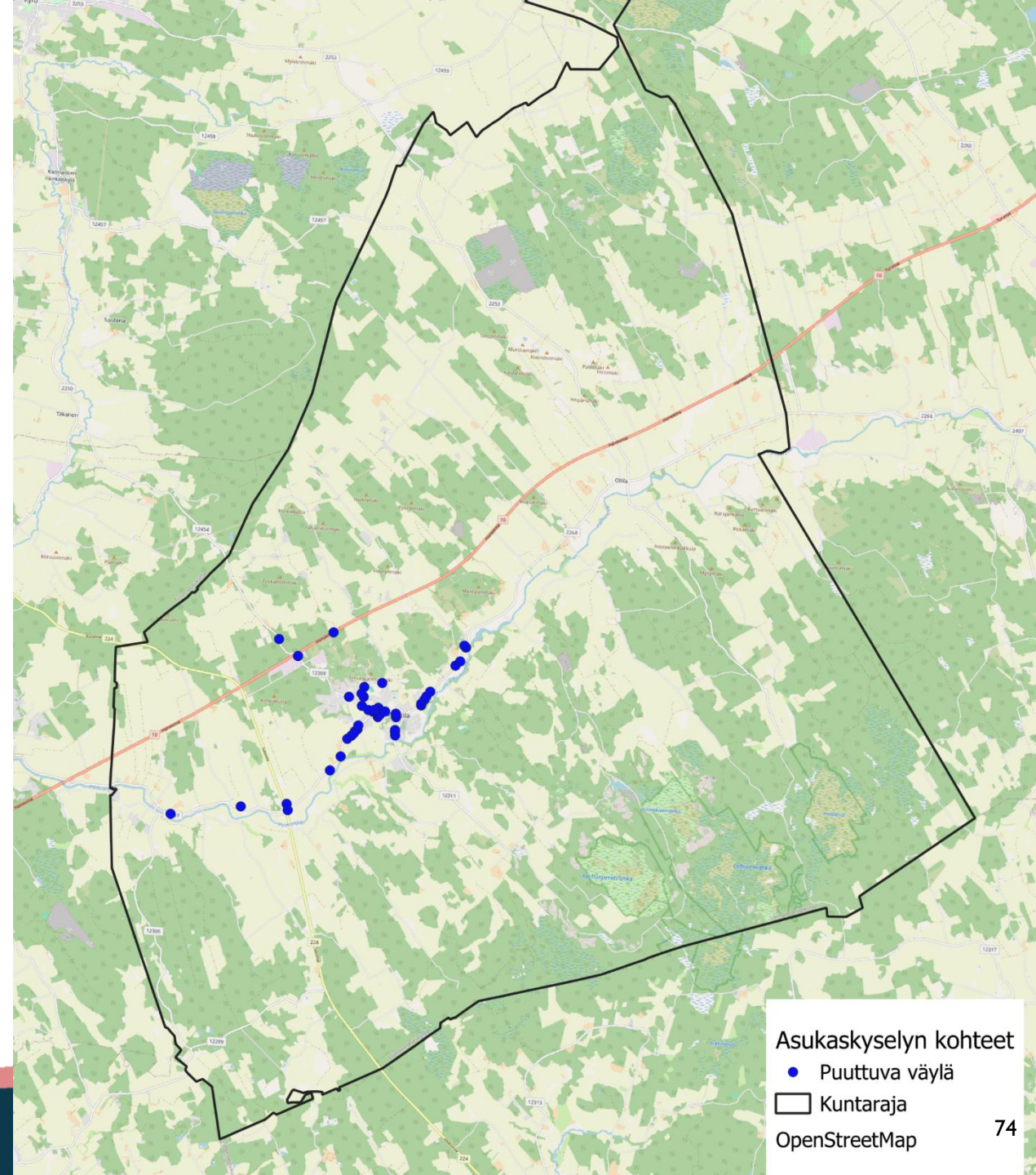
Vastaajat merkitsivät kartalle 96 epämiellyttävää paikkaa.

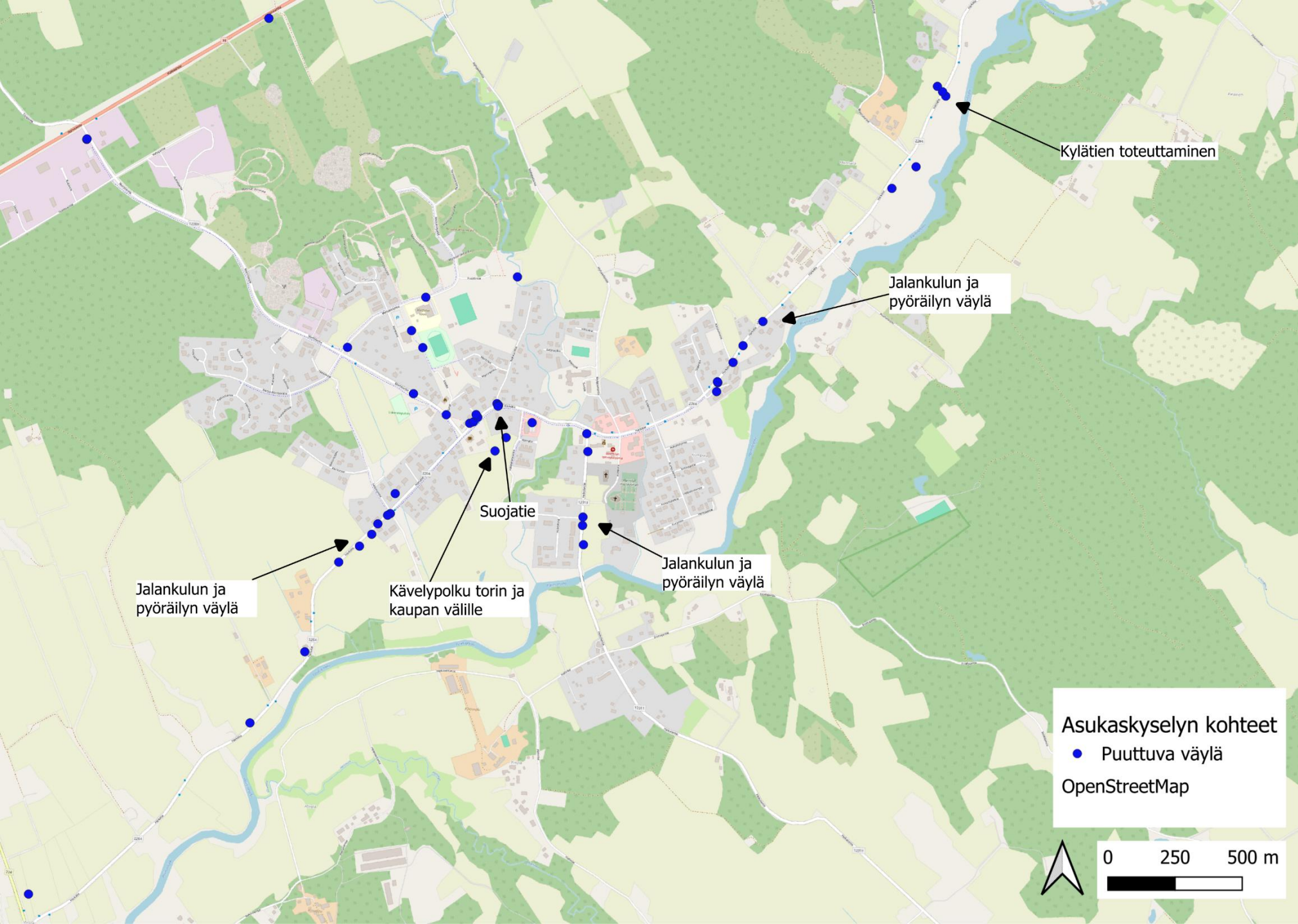




Väylä puuttuu

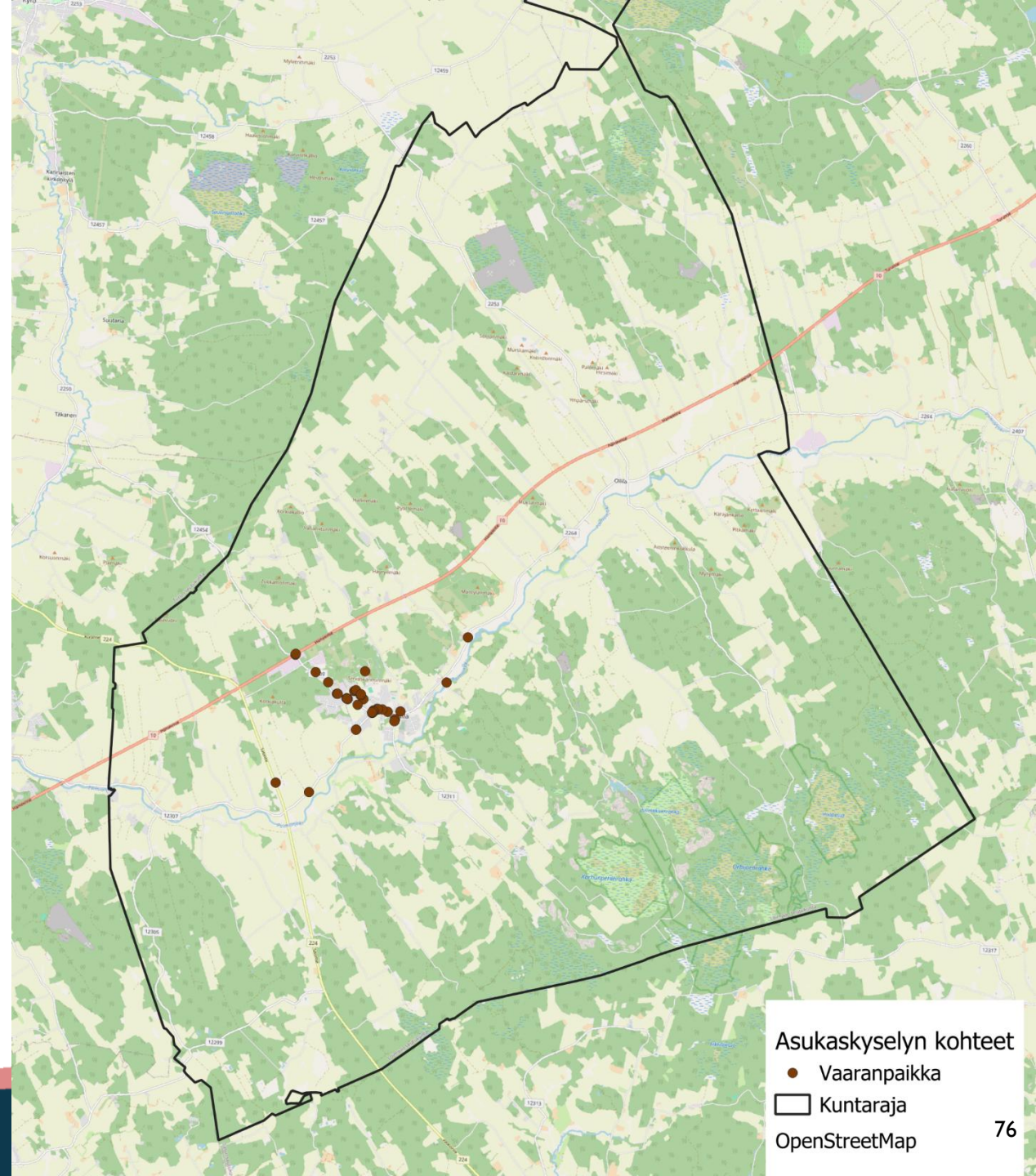
Vastaajat merkitsivät kartalle 51 kohtaa, josta puuttuu väylä.

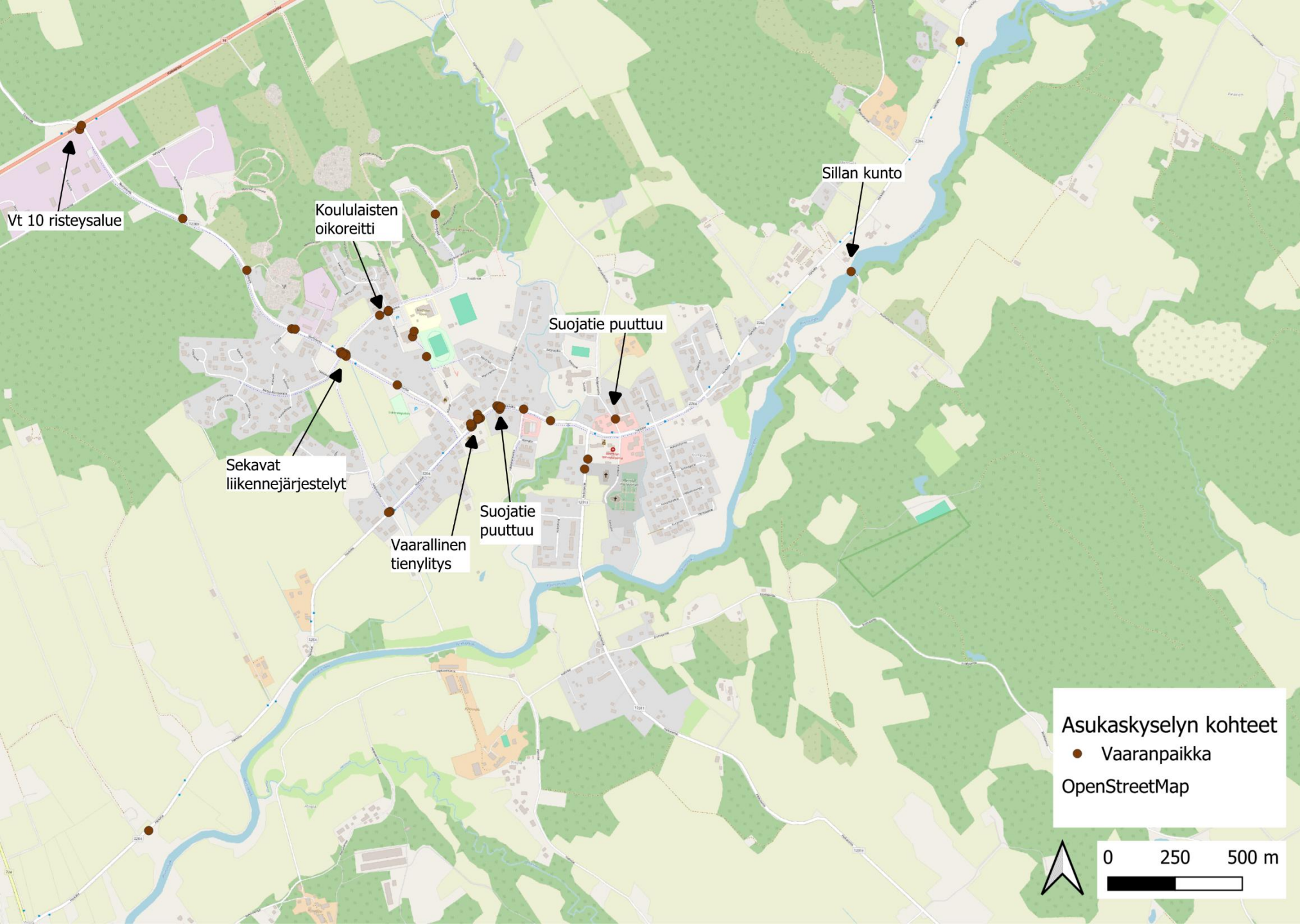




Vaaranpaikat

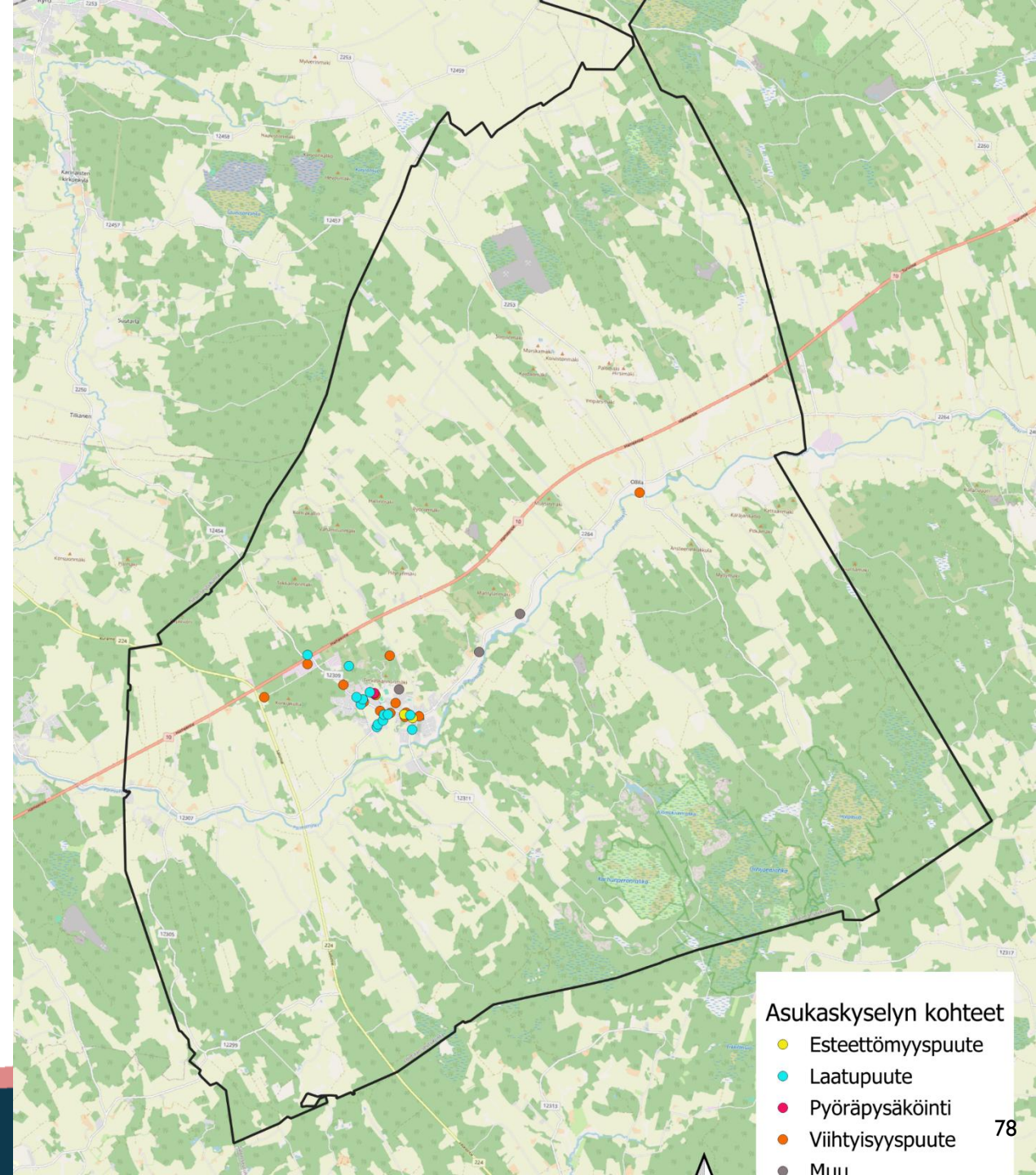
Vastaajat merkitsivät kartalle 51 vaaranpaikkaa.

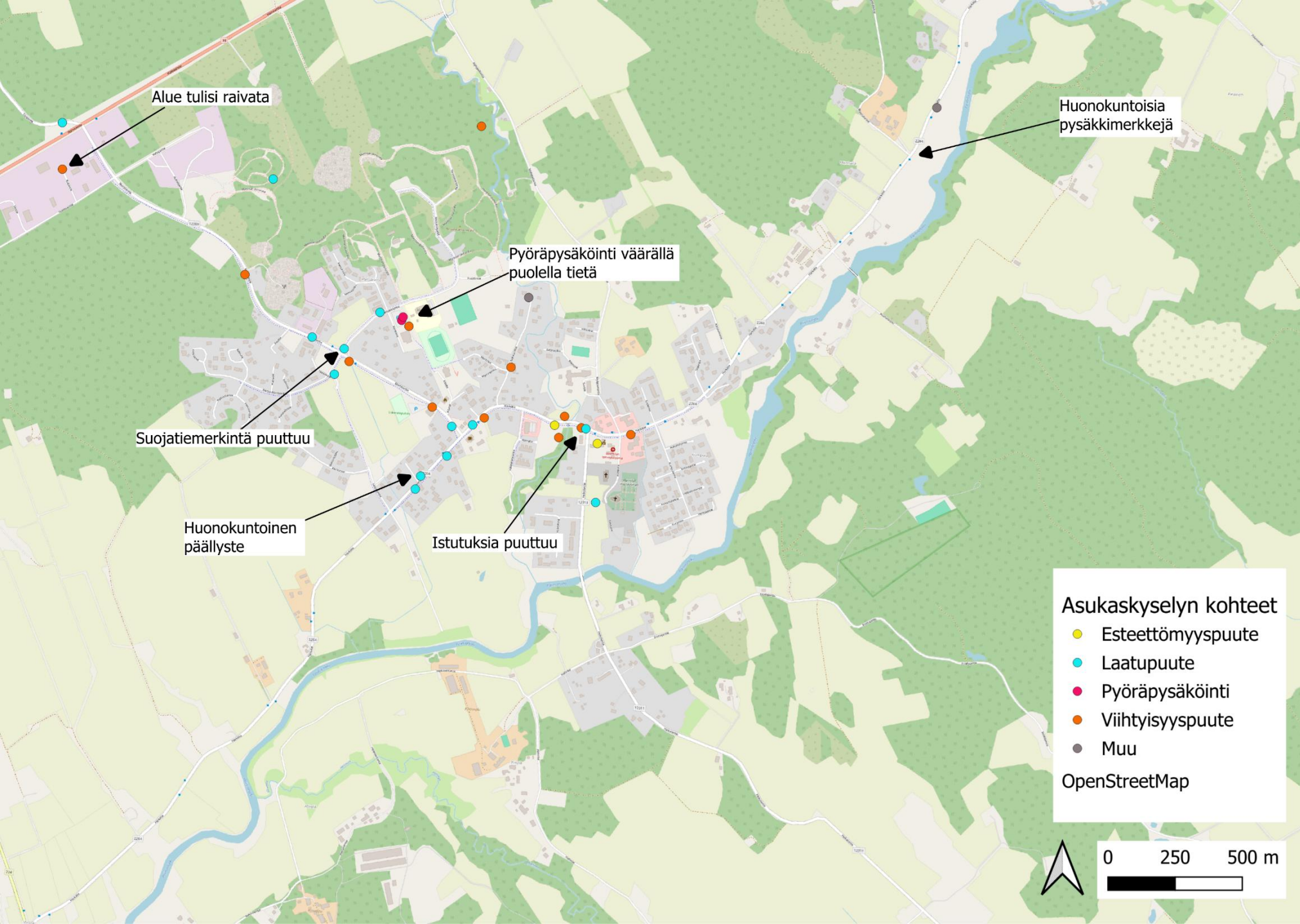




Muut merkinnät

Vastaajat merkitsivät kartalle 13 laatupuutetta, 14 puutetta viihtyisyydessä, 2 esteettömyyspuutetta, 2 pyöräpysäköintikohdetta ja 3 muuta ongelmaa.





Toimenpidekysely

- Kyselyllä selvitettiin kuntalaisten näkemyksiä toimenpiteiden priorisoinnista. Vastaava kysely kohdennettiin myös kunnanvaltuutetuille.
- Kyselyyn vastasi 31 kuntalaista ja 5 kunnanvaltuutettua.
- Kysely oli auki **16.9.-19.10.2025**. Kyselystä tiedotettiin kunnan viestintäkanavissa. Kysely oli osa Marttilan kunnan Liikkujan viikkoa ja siitä viestittiin Liikkujan viikon viestintäaineistoissa.
- Tärkeysjärjestystä kysyttiin kahden toimenpidekokonaisuuden osalta: Saavutettavuus ja olosuhteet sekä Asenteet ja liikkumistottumukset.
- Toimenpiteiden keskimääräiset sijoitukset tärkeysjärjestyksessä on esitetty seuraavalla sivulla. I = tärkein toimenpide. Kyselyssä esitettyjen toimenpiteiden kirjaukset eivät ole samoja kuin mitä lopullisessa ohjelman toimenpideosiossa.

Toimenpiteiden tärkeysjärjestys - kuntalaiset

Saavutettavuus ja olosuhteet

Toimenpide	Keskimääräinen sijoitus
Vaikutukset jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen arvioidaan kaavamuutosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien laadinnan osana.	3,5
Kehitetään virkistyksen, matkailun ja retkeilyn reittejä parantamalla nykyisiä reittejä ja niiden viitoitusta sekä rakentamalla tarpeen mukaan uusia reittejä.	3,57
Kehitetään jalankulun ja pyöräilyn väylien kunnossapitoa ympärivuotisesti.	3,66
Kehitetään kävelyreittien, oleskelualueiden ja palveluiden lähiympäristöjen varustelua, viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta.	3,68
Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn väylien kuntoa.	4,25
Lasketaan nopeusrajoituksia teillä ja kaduilla, joissa sille on tarvetta.	4,5
Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn väylien valaistusta.	4,63
Selvitetään ja toteutetaan potentiaalisia kylätiekohteita.	4,81
Parannetaan jalankulun esteettömyyttä.	6,6
Kehitetään pyöräpysäköintiä lisäämällä pysäköintipaikkojen määrää ja parantamalla laatua.	8,66

Asenteet ja liikkumistottumukset

Toimenpide	Keskimääräinen sijoitus
Lisätään liikennekasvatusta sekä liikenneturvallisuuteen ja kestävään liikkumiseen liittyvää tiedotusta koululaisille. Koululla ja päiväkodilla laaditaan liikkumissuunnitelmat.	2,78
Lisätään liikenneturvallisuuteen ja kestävään liikkumiseen liittyvää tiedotusta työikäisille.	3,37
Kehitetään pyörämatkailua ja retkeilyä sekä niihin liittyviä palveluita Härkätiellä ja Eräreitistöllä.	3,77
Kävelemään ja pyöräilemään kannustetaan tapahtumilla, kampanjoilla ja tempauksilla.	4,12
Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen informaatiota: kerätään kaikki kävelyn ja pyöräliikenteen reitit yhteen ja esitetään ne kartalla.	4,29
Osallistetaan asukkaita ja yhteisöjä kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen.	4,93
Lisätään liikenneturvallisuuteen ja kestävään liikkumiseen liittyvää tiedotusta ikäihmisille.	5,07
Viestitään turvallisesta ohitusetäisyydestä ja ajonopeuksista.	5,88
Järjestetään ohjattuja kävely- ja pyöräilyretkiä.	6,12
Hankitaan yhteiskäyttöisiä Marttila-pyöriä.	8

Toimenpiteiden tärkeysjärjestys - valtuutetut

Saavutettavuus ja olosuhteet

Toimenpide	Keskimääräinen sijoitus
Vaikutukset jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen arvioidaan kaavamuutosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien laadinnan osana.	2,8
Kehitetään virkistyksen, matkailun ja retkeilyn reittejä parantamalla nykyisiä reittejä ja niiden viitoitusta sekä rakentamalla tarpeen mukaan uusia reittejä.	3,25
Kehitetään kävelyreittien, oleskelualueiden ja palveluiden lähiympäristöjen varustelua, viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta.	4,33
Kehitetään jalankulun ja pyöräilyn väylien kunnossapitoa ympärivuotisesti.	4,33
Parannetaan jalankulun esteettömyyttä.	5
Lasketaan nopeusrajoituksia teillä ja kaduilla, joissa sille on tarvetta.	5,25
Selvitetään ja toteutetaan potentiaalisia kylätiekohteita.	5,25
Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn väylien valaistusta.	5,66
Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn väylien kuntoa.	6,33
Kehitetään pyöräpysäköintiä lisäämällä pysäköintipaikkojen määrää ja parantamalla laatua.	9,33

Asenteet ja liikkumistottumukset

Toimenpide	Keskimääräinen sijoitus
Lisätään liikennekasvatusta sekä liikenneturvallisuuteen ja kestäväan liikkumiseen liittyvää tiedotusta koululaisille. Koululla ja päiväkodilla laaditaan liikkumissuunnitelmat.	2
Kehitetään pyörämatkailua ja retkeilyä sekä niihin liittyviä palveluita Härkätiellä ja Eräreitistöllä.	3,66
Kävelemään ja pyöräilemään kannustetaan tapahtumilla, kampanjoilla ja tempauksilla.	3,75
Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen informaatiota: kerätään kaikki kävelyn ja pyöräliikenteen reitit yhteen ja esitetään ne kartalla.	4,5
Lisätään liikenneturvallisuuteen ja kestäväan liikkumiseen liittyvää tiedotusta ikäihmisille.	5
Lisätään liikenneturvallisuuteen ja kestäväan liikkumiseen liittyvää tiedotusta työikäisille.	5
Järjestetään ohjattuja kävely- ja pyöräilyretkiä.	6,33
Osallistetaan asukkaita ja yhteisöjä kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen.	6,33
Viestitään turvallisesta ohitusetäisyydestä ja ajonopeuksista.	7
Hankitaan yhteiskäyttöisiä Marttila-pyöriä.	10