

Sipoo

KÄVELY JA PYÖRÄILY

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma



sipoo
sibbo

2016

Miksi kävelyä ja pyöräilyä halutaan lisätä Sipoossa?

Sipoon kunta on tulevina vuosikymmeninä valtavien muutosten edessä. Helsingin seutu kasvaa jopa kahden miljoonan asukkaan metropoliksi vuoteen 2050 mennessä. Osansa tästä kasvusta saa myös Sipoo. Kunnan kasvustrategian mukaisesti tavoitteena on väkiluvun kasvaminen nykyisestä n. 20 000 asukkaasta 30 000 asukkaaseen vuoteen 2025 mennessä. Tämä tarkoittaa haasteita palveluiden ja infrastruktuurin tuottamiselle. On opeteltava uusia toimintatapoja ja pohtia, mikä Sipoo on tulevaisuudessa. **Kenen Sipoota nyt tehdään?**

Muutoksen keskellä kunnan on turvattava nykyisille ja uusille asukkailleen terveellinen, turvallinen ja viihtyisä asuinympäristö. Helsingin seudun väestörakenne tulee muuttoliikkeestä huolimatta ikääntymään voimakkaasti tulevina vuosina. Houkuttelevan ja toimivan kävely- ja pyöräilyympäristön edistäminen toisaalta mahdollistaa kustannustehokkaasti eri-ikäisen väestön toimintamahdollisuuksia sekä toisaalta on vetovoimatekijä nuorten ja lapsiperheiden houkuttelemiseksi kuntaan.

Sipoossa kaikkien väestöryhmien on hyvä elää myös tulevaisuudessa. Tämä on peruslähtökohta kunnan palveluiden tuottamisessa ja suunnittelussa. Sipoolainen rakentaminen

ja asuinympäristöt monipuolistuvat kaiken aikaa. Myös liikennejärjestelmä ja -kulttuuri kehittyvät. Sipoon kunta liittyi vuonna 2015 Pyöräilykuntien verkostoon. Tunnistettiin tarve kävelyn ja pyöräilyn strategian laatimiselle. Vuonna 2016 Sipoon kunnalle myönnettiin liikkumisen ohjauksen valtionavustus kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatimista varten.

Tärkeimmät tämän strategisen ohjelman laatimiseen johtaneet tekijät ovat kuitenkin lähtöisin kuntalaisista itsestään. Asiakaslähtöiset, hyvinvointia ja terveyttä edistävät kuntopalvelut ovat keskeisessä asemassa kunnan strategiassa. Vuonna 2012 järjestetyn liikkumiskyselyn mukaan sipoolaiset ovat liikennejärjestelmämme osista tyytymättömiä erityisesti kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin Sipoossa. Kävely ja pyöräily koetaan turvattomiksi liikkumisen muodoiksi. Tilanteeseen tahdotaan parannus.

Pyörää ei tarvitse keksiä uudelleen, eikä omia elintapojaan ja sipoolaista tapaa elää tarvitse hylätä tulevaisuuden muutoksista huolimatta. Voimme ottaa käyttöön parhaita käytäntöjä ja muodostaa sipoolaisen kulttuurin myös pyöräilyn ja kävelyn saralle. Erityisesti luonto ja virkistys ovat rakkaita asioita sipoolaisille – kävely ja pyöräily luontevia tapoja liik-

12 toimenpidettä, jotka toteuttamalla Sipoossa voidaan saavuttaa luvussa 4 esitetyt tavoitteet.

s. 18



kua luonnossa. Kävely ja pyöräily voivat olla vielä vahvempi osa myös sipoolaista arkiliikkumista ja parhaillaan muotoutuva kaupunkikulttuuria – lähielämää. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tapahtuu nostamalla nämä kevyemmät liikennemuodot muiden rinnalle ja antamalla vaihtoehtoja - ei heikentämällä kenenkään liikkumisen mahdollisuuksia tai valinnan vapautta. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä hyötävät kaikki.

Hyvä kävely- ja pyöräilyympäristö ei synny itsestään. Kunnan eri toimijoiden on tiedostettava nykytilanne ja mahdollisuudet. Tämä ohjelma on ensimmäinen askel kohti paremman sipoolaisen pyöräily- ja kävelyympäristön luomista. Kävely- ja pyöräily nivoo yhteen kaikki kunnan toimialat terveydenhuollosta kuntatekniikkaan, elinkeinotoiminnasta liikuntatoimeen, sivistystoimesta kaavoitukseen. Ohjelmanlaadintaan on osallistunut monialainen ja -ääninen ohjausryhmä. Nykytilan ongelmat ja tulevaisuuden haasteet on tunnistettu yhdessä. Ratkaisujen ja kokonaisuuden luominen on nyt helpompaa. Strategia luo pohjan tässä raportissa esitetyille konkreettisille toimenpiteille.

Sisällys

1. Kasvava Sipoo tarvitsee kävelyä ja pyöräilyä	4
2. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila Sipoossa	8
3. Kävelyn ja pyöräilyn terveyshyödyt euroina	12
4. Tavoitteena toimiva ympäristö.	16
5. Toimenpiteet vievät kohti tavoitteita	18
6. Ohjelman toteuttaminen ja seuranta	23

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, Sipoo 12/2016.
Teksti: Valpastin Oy | Ulkoasu ja taitto: Suunnittelutoimisto Lumimarja.
Kannen kuva ja kuva yllä: Suvi Suovaara.





Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä tavoitellaan ympäristöhyötyjä, kansanterveyden paranemista sekä toimivaa liikennejärjestelmää. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen tuomat terveyshyödyt voidaan perustella euromääräisinä säästöinä.

Kuva:Paula Ropponen.

1.

Kasvava Sipoo tarvitsee kävelyä ja pyöräilyä

Kuntalain ensimmäinen pykälä toteaa: ”Kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestäväällä tavalla”. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen tukee näitä tavoitteita.

Kuntalain lisäksi kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on esillä useissa valtakunnallisissa ja seudullisissa ohjelmissa. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä tavoitellaan ympäristöhyötyjä, kansanterveyden paranemista sekä liikennejärjestelmän toimivuutta. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen tuo terveyshyötyjä, jotka voidaan perustella myös euromääräisinä säästöinä.

Sipoo on Helsingin seudun kasvukunta, jonka asukas- ja työpaikkamäärät tulevat kasvamaan voimakkaasti tulevina vuosikymmeninä. Liikenne tulee lisääntymään. Kävely ja pyöräily ovat resurssitehokkaita liikkumismuotoja, joiden käyttöä tulee lisätä.

Kunta pystyy vaikuttamaan kunta-laisten liikkumistottumuksiin ja siten edistämään kansanterveyttä. Sipoo on sitoutunut lisäämään kävelyä ja pyöräilyä myös osana seudullista yhteistyötä. 

1.1. Vähäpäästöiset kulkutavat vievät kohti ympäristötavoitteita

Kunnalla on tärkeä rooli liikenteen kasvun hillitsemisessä ja liikkumisvalintoihin vaikuttamisessa. Liikenteen ympäristöstrategia katsoo kuntien olevan osaltaan vastuussa seuraavista asioista, joista tämä julkaisu keskittyy kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen:

+ Joukkoliikenteen edistäminen

+ Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

+ Liikkumisen ohjaus

+ Nopeusrajoitusten pudottaminen taajamien sisääntuloväylillä

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee useita kansallisia ja kansainvälisiä ilmastotavoitteita. Suomi on asettanut tavoitteekseen vähentää liikenteen kasvihuonepäästöjä vuoteen 2030 mennessä 20 prosenttia (vertailuvuosi 1990). Maamme päästövähennysveloitteena ei-päästökauppa- sektorilla on 16 prosentin vähennys vuoteen 2020 mennessä (vertailuvuosi 2005).

Liikenne tuottaa vajaan viidenneksen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä Suomessa. 90 prosenttia näistä päästöistä tulee tieliikenteestä, joista puolestaan 60 prosenttia henkilöautoista. Liikenne- ja viestintäministeriön laatima Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020 listaa keinoiksi yhdyskuntarakenteeseen vaikuttamisen ja ihmisten liikkumisvalintojen ohjaamisen kohti vähäpäästöisempiä kulkutapoja.

1.2. Liikunta tuo hyvinvointia

Liikunta edistää terveyttä ja tuo hyvinvointia kaiken ikäisille. Liikunnan hyödyt kansanterveyden näkökulmasta nähdään sekä valtakunnallisesti että Sipoon kunnan hyvinvointikertomuksessa.

Sosiali- ja terveysministeriö listaa valtakunnallisessa Muutosta liikkeellä! -raportissaan liikunnan lisäämisen ja sen aseman vahvistamisen yhdeksi keskeisimmistä hyvinvoinnin lähteistä. Valtakunnallisten linjausten liikunnan on todettu olevan lääkettä Käypä hoito -terveyskirjaston potilasohjeessa. Liikkumattomuus ja runsas istuminen ovat terveydelle haitallisia. Ohjeen mukaan säännöllisen liikunnan tulee kuulua pitkäaikaissairauksien ehkäisyyn, hoitoon ja kuntoutukseen tarvittaessa muihin elämäntapamuutoksiin ja hoitoihin yhdistettynä.

Potilasohje suositaa kaikille aikuisille kohtuukuormitteista kestävyysliikuntaa ainakin 150 minuuttia viikossa. Kohtuukuormitteista kestävyysliikuntaa ovat esimerkiksi reipas kävely, sauvakävely tai pyöräily. Tämän lisäksi kaikille suositellaan lihasvoimaa tai -kestävyyttä ylläpitävää tai lisäävää liikuntaa. Yli 65-vuotiaille suositellaan lisäksi liikkuvuutta ja tasapainoa ylläpitävää ja kehittävää liikuntaa.

Pikkulapsille päivittäinen liikunta on yhtä tärkeää kuin riittävä uni ja terveellinen ravinto. Opetus- ja kulttuuriministeriön suositus varhaisvuosien fyysiselle aktiivisuudelle on kolme tuntia päivässä, mikä koostuu kuormittavuudeltaan monipuolisesta liikkumisesta: kevyestä liikunnasta ja reippaasta ulkoilusta sekä erittäin vauhdikkaasta fyysisestä aktiivisuudesta. Opetusministeriön julkaisu ”Fyysisen aktiivisuuden suositus kouluikäisille” vuodelta 2008 suosittelee kouluikäisiä liikkumaan vähintään 1–2 tuntia päivässä. Yli kahden tunnin mittaisia istumiskätköjä tulisi välttää.

Sipoon kunnan hyvinvointikertomuksen mukaan Sipoon kunnan hyvinvointipolitiikan tavoitteena ovat hyvinvoivat asukkaat, jotka ottavat vastuuta omasta terveydestään, tuntevat olonsa turvalliseksi ja tuntevat saavansa laadukasta palvelua. Hyvinvointikertomuksessa

todetaan myös Sipoon kunnalla olevan laaja ulkoreittiverkosto, jota tulee ylläpitää ja näin lisätä kuntalaisten mahdollisuuksia arkiliikuntaan ja liikuntaharrastuksiin.

1.3. Terveysliikuntasuosituksiin on matkaa

Eri liikuntatutkimusten mukaan vaikuttaa siltä, etteivät terveysliikuntasuositukset täyty missään ikäryhmässä. Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen vuonna 2013 tekemän tutkimuksen mukaan aikuisväestöstä vain joka kymmenes suomalainen liikkuu terveysliikuntasuositusten mukaisesti sekä kestävyys-, että lihaskuntoliikunnan osalta. Liikuntasuosituksen täyttävien osuus oli suurin (14 prosenttia) alle 55-vuotiailla ja pienin (2 prosenttia) 75 vuotta täyttäneillä.

Valtion liikuntaneuvoston julkaisun (2015) mukaan tutkimustulokset osoittavat, että vain viidesosa suomalaisista viides-, seitsemäs- ja yhdeksäsluokkalaisista lapsista ja nuorista liikkuu päivittäin suositusten mukaisesti eli vähintään tunnin. Huolestuttavin piirre lasten ja nuorten liikunnassa on murrosiässä tapahtuva vieraantumisen fyysisestä aktiivisuudesta. Vain 10 prosenttia tutkimukseen osallistuneista yhdeksäsluokkalaista täytti päivittäisen liikuntasuosituksensa määrän.

Liikuntaneuvoston julkaisun mukaan suomalaiset koululaiset kulkevat koulumatkansa varsin yleisesti pyöräillen tai kävellen, minkä vuoksi koulumatkalla on keskeinen merkitys lasten ja nuorten liikunnan kannalta. Kaikilla luokkatasoilla koulumatkan pidentyessä aktiivisten jalan ja pyörällä kulkijoiden osuus pienenee. Keväällä ja syksyllä monet viides- ja seitsemäsluokkalaisista kulkevat pyöräillen tai kävellen alle kolmen kilometrin matkat, mutta talvisin aktiivinen kulkeminen vähenee. Yhdeksäsluokkalaisten kulkemisessa ei ole havaittavissa samantyyppistä vuodenaikaisvaihtelua. Toisin kuin koulumatkan kulkutavassa, koulumatkaan käytetyssä ajassa ei ole juurikaan vuodenaikaisvaihtelua. Tätä voi selittää se, että keväällä ja syksyllä pyöräillään enemmän kuin talvella. Vaikka aktiivinen kulkeminen yleisesti vähenee talvella, moni oppilas myös vaihtaa pyöräilyn kävelyyn, jolloin matka-aika pitenee.

1.4. Liikennesektorin tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö ja edelleen Liikennevirasto ovat asettaneet valtakunnallisen tavoitteen, jonka mukaan vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään 20 % enemmän kuin vertailuvuonna 2005. Muutos on tarkoitus saada erityisesti lyhyillä automatkoilla, sillä suomalaisten tekemistä automatkoista noin puolet ovat alle viiden kilometrin mittaisia. Alle viiden kilometrin mittainen matka on monen käveltävissä tai pyöräiltävissä ainakin silloin tällöin. Helsingin seudun asukkaiden tekemistä matkoista 55 prosenttia on viiden kilometrin pituisia tai sitä lyhyempiä.

Kävelyä ja pyöräilyä tulee lisätä kaikissa väestöryhmissä, jolloin Liikenneviraston toimenpideohjelman tavoitteet täyttyvät parhaiten. Liikennevirasto on arvioinut terveyshyödyillä saavutettavat säästöt maailman terveyssäätiön WHO:n HEAT-menetelmän avulla. Laskelman mukaan tavoitteen saavuttamisen terveyshyödyt euroiksi muutettuna ovat noin 4,4 miljardia vuoteen 2025 mennessä.

1.5. Väestön kasvu ohjaa resurssitehokkuuteen

Sipoon kuntastrategian väestönkasvun tavoitteena on, että asukasluku kasvaisi vuosina 2016–2018 keskimäärin 3 prosenttia vuodessa. Vuosina 2018–2010 vuosikasvun tavoitteellaan olevan 4–5 prosenttia ja vuosina 2021–2025 5 prosenttia. Tavoitteena on noin 30 000 asukkaan kunta vuonna 2025.

Sipoon väestökasvu asettaa liikennejärjestelmän toimivuudelle haasteita. Vähäpäästöisten kulkutapojen ohella tulee tehostaa myös olemassa olevan liikennejärjestelmän käyttöä. Kävely ja pyöräily ovat resurssitehokkaita liikennemuotoja ja niitä kannattaa hyödyntää kasvavaa kuntaa kehittäessä. Kunnan tulee tarjota mahdollisuudet kuntalaisten pyöräilylle ja kävelylle tulevaisuudessa yhä enenevässä määrin.

Tulevaisuuden Sipoossa liikutaan yhdistäen eri kulkumuotoja ja siellä ylläpidetään mahdollisuuksia myös au-



toilulle ja julkiselle liikenteelle. Eri kulkutavat täydentävät toisiaan matkaketjussa. Kävely ja pyöräily täydentävät joukkoliikennettä ja jokaiseen automatkaan kuuluu lähes aina myös kävelyä.

1.6. Sipoo on sitoutunut lisäämään kävelyä ja pyöräilyä

Sipoon kunta on sitoutunut kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osana seudullista yhteistyötä. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 linjaa, että kestävien kulkutapojen palvelutasoa on nostettava. Kävelyn ja pyöräilyn roolia liikennejärjestelmässä halutaan vahvistaa. Kävelyn ja pyöräilyn tulee olla houkuttelevaa ja sujuvaa. Pyöräilyn kilpailukykyä parannetaan ja kävelyympäristöjen viihtyisyyttä ja turvallisuutta kehitetään. HSL:n hallitus hyväksyi HLJ 2015 strategian maaliskuussa 2015.

Sipoon kunta on yksi 14 Helsingin seudun kunnasta, jotka ovat allekirjoittaneet myös maankäytön, asuminen ja liikenteen MAL-sopimuksen kesäkuussa 2016. Sopimuksen tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle.

Sopimuksen mukaan maankäyttöä, asuntotuotantoa ja liikennejärjestelmää ohjataan kokonaisuutena yhdyskuntarakennetta eheyttäen ja kestävästä liikkumisesta edistäen, jotta kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.



Sipoossa autolla kuljettujen matkojen osuus on vastaavanlainen kuin muissa samankokoisissa pääkaupunkiseudun kunnissa. Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelma nostaa tärkeäksi kunnan jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämisen.

Kuva: Virva Korkeamäki.

2.

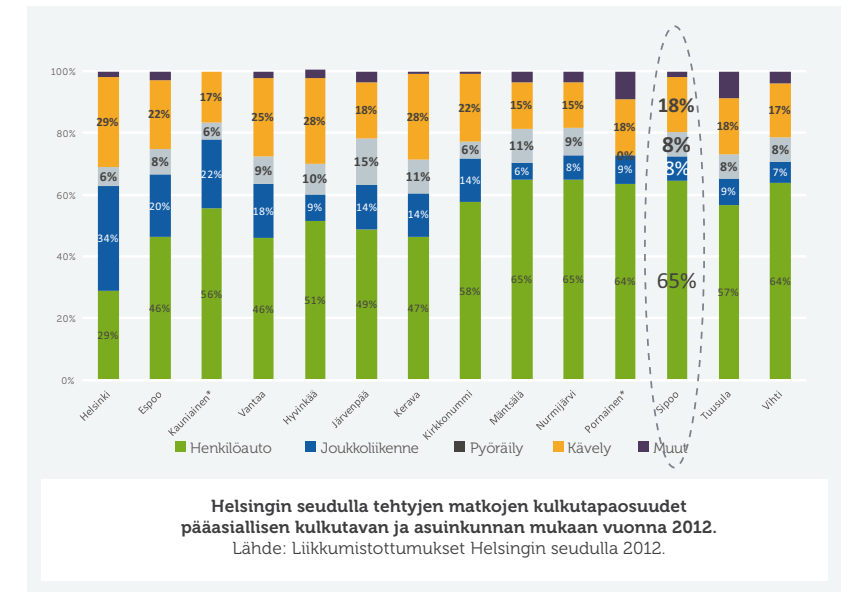
Kävelyn ja pyöräilyn nykytila Sipoossa

Nyky-Sipoossa taitetaan suurin osa matkoista henkilöautolla. Kävelyä ja pyöräilyä on mahdollista lisätä kunnan kaikissa väestöryhmissä. Sipoon kunnan liikkumiskysely kertoo kuntalaisten pohtivan erityisesti lasten ja liikumisesteisten liikenneturvallisuutta. Kunta järjestää perusopetuksessa olevien oppilaittensa koulukuljetuksen vuosittain 900 lapselle. 🟢

2.1. Sipoolaisten arkimatkat

Sipolaiset yli 7-vuotiaat tekivät vuonna 2012 arkipäivisin 51 000 arkimatkaa. Näistä kävellen tehtiin 17 prosenttia ja pyörällä 8 prosenttia. Autoiltujen matkojen osuus on sen sijaan 65 prosenttia. Tämä on vastaava kuin esimerkiksi Mäntsälässä ja Nurmijärvellä. Kaupunkimaisemissa, tiiviimmin rakennetuissa kunnissa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuudet ovat Sipoota suuremmat.

Arkimatkoihin sipolaisilta kuluu päivittäin keskimäärin 69 minuuttia - arjen pyörämatkoihin neljä minuuttia ja käveltyihin 15 minuuttia. Luvut selviävät henkilöhaastatteluihin perustuvasta HSL:n tekemästä Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012 -tutkimuksesta.

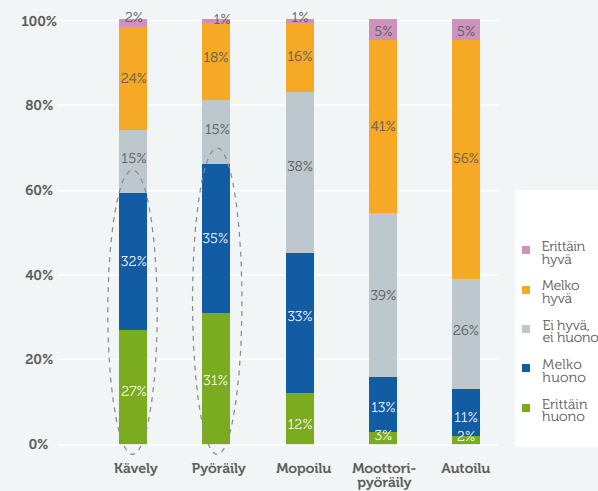


2.2. Sipoolaisten liikenneturvallisuus ja turvallisuuden tunne

Vuonna 2012 tehty [Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelma](#) käsittelee laajasti kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuutta. Liikenneonnettomuuksien määrän ohella oleellista on liikenteessä koettu turvallisuuden tunne, jota kyselyssä myös selvitettiin. Kunnan toteuttamaan liikkumiskyselyyn vastasi yli tuhat sipoolaista.

Kuntalaisten huoli lasten ja liikumisesteisten liikenneturvallisuudesta nousi kyselyssä esiin. Vastajat kokivat turvattomimmiksi kulkutavoiksi kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun. Henkilöautoilun turvallisuus

Eri kulkutapojen liikenneturvallisuuden tila Sipoossa.
Lähde: Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelma 2012.



Kuva: Suvi Suovaara.

koettiin hyväksi. Tärkeimmäksi kehittämistarpeeksi sipoolaiset nostivatkin juuri kunnan jalankulku- ja pyöräilyyhteydet. Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien osuus kaikista tilastoiduista liikenneonnettomuuksista on Sipoossa vain seitsemän prosenttia, mutta onnettomuuksien seuraukset ovat olleet usein vakavia.

2.3. Kävely ja pyöräily ovat lapsille tärkeitä tapoja liikkua

Sipoon kunnassa koulukuljetusedun saa noin 900 lasta. Kustannuksia koulukuljetuksista kertyy vuosittain 0,5 miljoonasta eurosta miljoonaan euroon. Koulukuljetusetua myönnetään matkan pituuden, vaikeuden tai vaarallisuuden perusteella.

Kouluikäinen lapsi tekee noin 400 koulumatkaa vuodessa. Lapsille kävely ja pyöräily ovat tärkeitä liikennemuotoja ja ne tulee nähdä tärkeänä osana lapsen liikkumista. Lapsen terveyden kannalta olisi hyvä, jos ainakin osan koulumatkasta voisi tehdä kävellen tai pyörällä. Tämä voi olla haastavaa, koska Sipoossa välimatkat ovat pitkiä ja joukkoliikenne paikoin vaatimatonta. On hyvä asettaa tavoitteeksi kunta, jossa mahdollisimman monen lapsen koulumatka tukee aktiivista elämäntapaa.

Sipoossa koulujen lähiympäristöjen turvallisuuteen on panostettu, mutta kehitettävää on edelleen paljon ja toivomuksia liikenneturvallisuuden parantamiseen tulee kuntalaisilta runsaasti. Tällä hetkellä ensimmäisen ja toisen vuosiluokan oppilaille ei Sipoon koulutoimissa suositella pyöräilyä koulumatkoilla. Päätös tästä on kuitenkin vanhemmilla.



Ikä-ihmisten pyöräilytapahtuma Sipoossa syksyllä 2016.

Kuva: Paula Ropponen.



Kuva: Suvi Suovaara.

Pyörällä kaiken ikää

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen tuo paljon hyviä vaikutuksia myös ikääntyville. Kaikilla on tarve päästä ulkoilemaan - tarvittaessa avustajan kanssa. Sipoon kunta tekee yhteistyötä Pyörällä kaiken ikää -projektin kanssa ja kunnassa on käytössä sähköpyöriä, joiden avulla esimerkiksi pyörä tuolissa istuva voi istua turvallisesti pyörän kyyditettävänä. Tällä hetkellä toiminta tapahtuu lähinnä henkilökunnan ja omaisten voimin. Tulevaisuudessa tavoitteena on saada mukaan myös vapaaehtoisia.

Safety in Numbers

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisestä puhuttaessa saatetaan huolestua liikenneturvallisuuden heikentymisestä, sillä kävely ja pyöräily ovat suojattomia liikennemuotoja. Kansainväliset tutkimukset kuitenkin osoittavat, että pyöräilyn lisääntyminen ei nosta pyöräilyn henkilövahinkoja samassa tahdissa: **maissa, jossa pyöräilymäärät ovat suurempia, pyöräillyt kilometrit ovat turvallisempia.**



Hyvä koulutie vie pitkälle -merkki myönnetään koululle, joka valmistelee liikkumissuunnitelman.

HSL-oppilaitosyhteistyö on alkanut aktiivisesti Sipoossa

Oppilaitosyhteistyöllä halutaan lisätä terveyttä ja vireyttä tukevaa koulumatkaliikuntaa sekä tietoisuutta ja sitoutumista kestävämpiin toimintatapoihin kouluissa ja perheissä. Helsingin seudun liikenne HSL kannustaa alueen kouluja ohjaamaan päivittäisiä liikkumistottumuksia kestävämpään suuntaan. Kouluille, joissa liikkumissuunnitelma on tehty, myöntää HSL **Hyvä koulutie vie pitkälle** -merkin. Sipoossa Jokipuiston ja Sipoonlahden kouluissa suunnitelma on jo tehty.

Tätä **Safety in numbers** -ilmiötä on selitetty sillä, että pyöräilijöiden jatkuva läsnäolo liikenteessä tekee pyöräilyn näkyväksi. Tilanteet, joissa pyöräilijä tulee autoilijalle yllätyksenä vähenevät, mikä parantaa autoilijoiden ennakkointia liikenteessä.

Liikenneturvan selvityksen mukaan pyöräliikenteen määrän kasvuun ja turvallisuuden parantumiseen vaikuttavat osatekijät ovat pitkälti samoja. Pyöräliikenteen määrän kasvu tukee pyöräliikenteen liikenneturvallisuutta.

3.

Kävelyn ja pyöräilyn terveyshyödyt euroina

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä voidaan saavuttaa kansantaloudellisia hyötyjä. Hyötyjen arviolaskelma tehdään Suomessa ja kansainvälisesti käytetyllä HEAT-menetelmällä, jonka tuloksena syntyvät säästöt perustuvat työikäisten kuolleisuuden vähenemiseen aikuisväestössä. Tämä laskelma ei huomioi sairastavuuden pienenemisestä saatavia säästöjä. 

Kävely ja pyöräily ovat liikuntamuotoja, jotka ovat useimpien meistä saavutettavissa. Maailman terveysjärjestö WHO on todennut ihmisten liikkumattomuuden yhdeksi suurimmista terveysongelmista länsimaissa. Tämän takia se on laatinut HEAT-menetelmän, joka arvioi kävelystä ja pyöräilystä saatavia kansantaloudellisia hyötyjä. Laskelmassa arvioidaan sitä, kuinka paljon kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä säästetään yhteiskunnan varoja työikäisten kuolleisuuden vähentymisen myötä. Laskelma ei huomioi sairastavuudesta aiheutuneita kustannuksia, joten todellisuudessa kansantaloudellisten hyötyjen voidaan arvioida olevan vielä suuremmat.

Tämä edistämishjelma asettaa tavoitteeksi, että vuoteen 2025 mennessä Sipoossa

+ Kävelyn kulkumuoto-osuus lisääntyy 25 prosenttiin ja

+ Pyöräilyn kulkumuoto-osuus lisääntyy 15 prosenttiin.

Mittarina käytetään liikennejärjestelmätyön yhteydessä kahden vuoden välein tehtävää HSL:n liikkumistutkimusta.

HEAT-laskentamenetelmän antamat kansanterveydelliset hyödyt Sipoossa

Kävelyn lisääminen 18 prosentista 25 prosenttiin

Asetetaan tavoitteeksi, että vuoteen 2025 mennessä kävelyn kulkumuoto-osuus lisääntyy 18 prosentista 25 prosenttiin. Oletetaan, että matkojen keskipituus ja kävelynopeus pysyisi nykyisenlaisena. Näin sipoolaisten keskimääräinen arkimatkojen kävelyyn käyttämä aika olisi vuonna 2025 vuoden 2012 käytetyn 15 minuutin sijaan 19 minuuttia. **Kävelyn lisääntymisen ansiosta väestöryhmän kuolleisuuden riski pieneneisi kahdella prosentilla. HEAT-laskelma antaa kävelyn lisääntymiselle keskimääräiseksi kansantaloudelliseksi vuosihyödyksi 14 vuoden ajan 1,86 miljoonaa euroa.**

Pyöräilyn lisääminen 8 prosentista 15 prosenttiin

Asetetaan tavoitteeksi, että vuoteen 2025 mennessä pyöräilyn kulkumuoto-osuus lisääntyy 8 prosentista 15 prosenttiin. Oletetaan, että matkojen keskipituus ja pyöräilynopeus pysyisi nykyisenlaisena. Näin sipoolaisten keskimääräinen arkimatkojen pyöräilyyn käyttämä aika olisi vuonna 2025 vuoden 2012 käytetyn 4 minuutin sijaan 8 minuuttia. **Pyöräilyn lisääntymisen ansiosta väestöryhmän kuolleisuuden riski pieneneisi kolmella prosentilla. HEAT-laskelma antaa pyöräilyn lisääntymiselle keskimääräiseksi kansantaloudelliseksi vuosihyödyksi 14 vuoden ajan 1,53 miljoonaa euroa.**



Oletukset/käytetyt arvot:

- Muutoksen aika yhdeksän (9) vuotta (2017–2025)
- Kuolleisuudelle on käytetty Suomen väestöryhmän arvoa (HEAT-laskelman antamaa arvoa)
- Laskennallinen korko, annuiteetti 4 %
- Ihmishengen arvolle on käytetty HEAT-laskelman Suomelle antamaa arvoa 4 605 203 €
- Aika, jona hyödyt saavutetaan, on 14 vuotta (2017–2030)
- Väestömääränä on käytetty Sipoon väestömäärää vuonna 2014.
- Väestö 20–74 -vuotiaat, kävelyn HEAT-laskelma 12 590 (vuosi 2014, Tilastokeskus)

- Väestö 20–64 -vuotiaat, pyöräilyn HEAT-laskelma 10 702 (Vuosi 2014, Tilastokeskus)
- Laskennassa on ajateltu, että väestömäärä näissä ikäryhmissä pysyy samana koko laskentakauden ajan. Luultavasti Sipoon väestö kasvaa, mutta laskennassa ei voida arvioida, milloin Sipooseen muuttaja tulisi hyödyn piiriin.
- Matkatutkimuksena on käytetty HSL:n tutkimusta ”Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012”. Tutkimuksesta on saatu tietoja yli 7-vuotiaiden sipolaisten tekemistä matkoista. Laskelmassa on ajateltu, että HEAT-laskelman väestöluku noudattaa samaa kulkumuotojakaumaa.

4.

Tavoitteena toimiva ympäristö

Toimivalla ympäristöllä tarkoitetaan sujuvan liikenteen ja kestävän kehityksen lisäksi terveelliseen elämään ja yhteisöllisyyteen kannustavaa ympäristöä. Myös sipoolaiset itse vaikuttavat elinympäristönsä muotoutumiseen. Kunta pystyy vaikuttamaan kuntalaisten liikkumistottumuksiin ja siten edistämään heidän terveyttään ja hyvinvointia. Tavoitteita toteuttamalla Sipoon kunta mahdollistaa yhä paremmat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet. 🟢

4.1. Kävely ja pyöräily osaksi toimivaa liikennejärjestelmää

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen potentiaali on erityisesti lyhyillä matkoilla. Helsingin seudulla tehdyistä matkoista 55 % on alle 5 kilometrin mittaisia.

Kestävän kehityksen mukaisen liikennejärjestelmän kehittäminen auttaa turvaamaan sipoolaista elinympäristöä.

Sipoon kunta asettaa tavoitteeksi, että vuoteen 2025 mennessä

+ Kävelyn kulkumuoto-osuus lisääntyy 25 prosenttiin

+ Pyöräilyn kulkumuoto osuus lisääntyy 15 prosenttiin

Kulkutavan valinnassa henkilöautolla liikkumisen ei tarvitse olla lähtökohta, vaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tulisi nostaa tasavertaisiksi kulkumuodoiksi autoilun rinnalle. Kestävän kehityksen mukaisen liikennejärjestelmän kehittäminen auttaa omalta osaltaan turvaamaan sipoolaista elinympäristöä.

Tulevaisuudessa Sipoon kaupunkirakenne tiivistyy ja sitä kautta kävelyn ja pyöräilyn edellytykset parantuvat. Kävely ja pyöräily ovat resurssitehokkaita liikennemuotoja ja niitä kannattaa hyödyntää kasvavaa kuntaa kehittäessä. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuuden kasvu on tavoite, johon Sipoon kunnan tulee osaltaan sitoutua. Pyöräilyn kulkumuoto-osuuden tavoite on 15 prosenttia, jonka HSL on asettanut pyöräilyn viestintästrategiassaan ja johon Brysselin sopimuksessa on sitouduttu.

Brysselin sopimus (Charter of Brussels) perustettiin vuoden 2009 Velo-city -konferenssissa. Sopimuksen on nyt allekirjoittanut 60 eurooppalaista kaupunkia ja Suomesta mukana ovat Helsinki, Vantaa ja Espoo. Sopimusta hallinnoi European Cyclists' Federation (ECF).

Ympäristö, joka aktivoi kävelemään ja pyöräilemään, tukee myös aktiivista elämää. Ikäihmiselle kävely ja pyöräily ovat luonteva tapa aktiivisen toimintakyvyn ylläpitämiseksi.

Kuva: Virva Korkeamäki.



4.2. Terveys ja liikenneturvallisuus

Kävely- ja pyöräilyväylät ovat tärkeitä liikuntapaikkoja. Kävely ja pyöräily tuovat hyvinvointia, oli sitten kyse vapaa-ajan lenkkeilystä tai arkimatkoista. Helsingin seudulla asuvat käyttävät päivittäisiin arkimatkoihinsa keskimäärin 73 minuuttia. Onkin tärkeää kannustaa ihmisiä kulkemaan arkimatkojaan lihasvoimin myös ajankäytön kannalta. Liikenneturvallisuus on tärkeä osa terveyttä edistävää ympäristöä, sillä ainoastaan turvallisiksi koettu ympäristö houkuttelee kävelemään ja pyöräilemään.

4.3. Yhteisöllisyys ja sosiaalinen turvallisuus

Kävely ja pyöräily lisäävät yhteisöllisyyttä. Kävellessä ja pyöräillen syntyy luonnollisia kohtaamisia. Ihmisen mittaavaa on tärkeä. Ympäristö, jossa liikkuu erilaisia ja erikäisiä ihmisiä, mielletään usein turvallisiksi. Liikkuvat ihmiset ovat aktiivinen osa elinympäristöään ja myös kiinnostuneita muista siellä liikkuvista, mikä edesauttaa sosiaalisen turvallisuuden tunteen kehittymistä.

5.

Toimenpiteet vievät kohti tavoitteita

Tässä luvussa on esitetty 12 toimenpidettä, joita toteuttamalla Sipoossa voidaan saavuttaa edellisessä luvussa esitetyt tavoitteet.

Toimenpide 1

Kävelyn ja pyöräilyn asema otetaan huomioon kaikessa kunnan päätöksenteossa.

Liikenteeseen ja liikkumiseen suorasti tai epäsuorasti vaikuttavia päätöksiä tehdään kunnan eri päätöksentekolimissä. Päätösten vaikutus kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin kunnassa tulee tiedostaa. Valmistelulla on suuri rooli.

Kävelyn ja pyöräily otetaan huomioon kunnan yhdyskuntarakennetta, kaavoitusta ja teknistä suunnittelua koskevassa valmistelussa. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn asemaan kiinnitetään huomiota palvelu- ja kouluverkon suunnittelussa sekä liikennejärjestelyissä koulujen lähiympäristöjä suunniteltaessa.

Sipoon kunta on tilanteessa, jossa rakennetaan paljon uutta. Tämä tuo mahdollisuuden hyvien ja ajanmukaisten käytäntöjen käyttöönottoon niin uudisrakentamisessa kuin olemassa olevien palveluiden kehittämisessä. Oppia haetaan niin Suomesta kuin ulkomailta.



Kuva: HSL, Lauri Eriksson.

Toimenpide 2

Kävely ja pyöräily tunnistetaan omiksi liikennemuodoikseen.

Kävely- ja pyöräilyinfraa parannetaan kokonaisvaltaisesti. Kävely ja pyöräily tunnistetaan omiksi liikennemuodoikseen, joilla molemmilla on omat tarpeensa. Toimivassa kävely-ympäristössä otetaan huomioon myös erilaiset liikkumisen apuvälineet, kuten esimerkiksi rollaattori tai pyörätuoli. Kävelijä voi liikkua omista ajatuksissaan koiran tai lastenvaunujen kanssa. Pyöräilijälle taas on tärkeää sujuvuus ja reittien johdonmukaisuus.

Kävelyllä ja pyöräilyllä tulee olla lähtökohtaisesti oma tilansa liikenneympäristössä, jossa kävely ja pyöräily on pääsääntöisesti eroteltu toisistaan. Kävely-yhteydet ja pyöräilyverkko ovat molemmat omia kokonaisuuksiaan, joilla on osittain yhteisiä osia esimerkiksi maanteiden varsilla. Kävely-yhteyksien ja pyöräilyverkkojen tavoite-tilasta sovitaan sekä kunnassa sisäisesti että yhteistyökumppaneiden kanssa.

Kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteista tiedotetaan kaikkia kunnan suunnitteluprosessissa mukana olevia. Suunnittelukäytännöt julkaistaan esimerkiksi kunnan verkkosivuilla.



Koulujen saattoliikenne

Koulujen ympärillä tapahtuva saattoliikenne heikentää liikenneturvallisuutta. Koska vanhemmat pitävät koulujen liikenneympäristöä vaarallisena, he haluavat kuljettaa lapsensa autolla kouluun, mikä lisää omalta osaltaan koulujen lähiliikennettä. Selkeä ja edullinen keino on siirtää saattoliikenne muutaman sadan metrin päähän koululta, jolloin saattoliikenne ei vaaranna kouluun kävelevien lasten turvallisuutta.

Kuva: Paula Ropponen.

Toimenpide 3

Tunnistetaan keskeiset kävely-yhteydet ja -alueet. Suunnitelma ohjaa rakentamista ja kunnossapittoa.

Liikenneviraston suunnitteluohjeen mukaan jalankulku-ympäristöön kuuluvat jalkakäytävät, kävelyväylät ja -alueet, kävelykadut, ulkoilureitit, yhteisen tilan ratkaisut sekä puistot ja viheralueet. Lisäksi kävely-ympäristöä ovat yhteiset väylät pyöräilijöiden kanssa, yksityiset tiet sekä teiden ja katujen pientareet.

Seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ) on tunnistettu **hyvän kävely-ympäristön ominaisuuksiksi:**

- Saavutettavuus: paikalliset ja alueelliset reitit yhdistyvät kävelyverkkoon
- Sosiaalisuus: vuorovaikutteinen tapaamispaikka
- Esteettisyys ja elämyksellisyys

Lisäksi kävely-ympäristöjen tulee olla turvallisia.

Toimenpide 4

Laaditaan Sipoolle oma hierarkinen pyöräilyn tavoiteverkko laatu-tavoitteineen ohjaamaan rakentamista ja kunnossapittoa.

Pyöräiliikenteen tavoiteverkko sovitetaan yhteen muun liikenneverkon kanssa koko katu- ja tieverkon laajuudessa. Suunnitteluohjeen mukaan pyöräiliikenteenverkko jaetaan kolmeen toiminnalliseen luokkaan:

- pääverkko
- alueverkko
- paikallisverkko

Seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ) **hyvien pyöräilyolosuhteiden** ominaisuuksiksi on tunnistettu:

- jatkuvuus
- suoruus
- houkuttelevuus ja mukavuus
- turvallisuus



Helsingin seudun pääpyöräreittien tavoiteverkossa Sipoon tärkeimmiksi seutureiteiksi on nostettu yhteysvälit maantie 1521 Korso-Nikkilä väli ja maantie 170 Hangelby-Box.

Toimenpide 5

Budjettiin varataan rahaa pienille, kustannustehokkaille kävelyä ja pyöräilyä lisääville hankkeille.

Ympäristön rakentuminen ja kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden toteutuminen vievät oman aikansa. Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistavia olosuhteita kehitetään jatkuvasti. Pieniä kustannustehokkaita, esimerkiksi 10-30 t€:n hankkeita toteutetaan vuosittain budjetin puitteissa.

Näin on mahdollista myös kokeilla uusia ratkaisuja. Pieniä vuosittain tehtäviä kävelyn ja pyöräilyn infra-hankkeita voivat olla esimerkiksi:

- uudet pyöräkatokset bussipysäkeille
- koulun saattoliikenteen turvallisuuden parantaminen
- pyöräkaistan maalaaminen lyhyelle yhteysvälille

Kävelyn ja pyöräilyn kustannustehokkaiden hankkeiden tulee olla sellaisia, että ne lisäävät kävelyä ja/tai pyöräilyä sekä näiden turvallisuutta Sipoossa. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden jokavuotinen, jatkuva parantaminen on selkeä viesti kuntalaisille.



Kuva: Paula Ropponen.

Toimenpide 6

Kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapitoa kehitetään verkkohierarkian mukaisesti.

Kävely- ja pyöräily-ympäristön kunto vaikuttaa ympäri-vuotiseen kävelyyn ja pyöräilyyn. Talvikunnossapidossa eli lumenpoistossa ja liukkauden torjunnassa on tärkeintä selkeä tärkeysjärjestys, joka on käyttäjien tiedossa. Ensisijaisesti hoidetaan ne väylät, joilla on eniten käyttäjiä. Avoin tiedotus kuntalaisten suuntaan on tärkeää. Väliaikainen haitta on helpompi sietää, kun tietää kyseessä olevan poikkeustilanne, joka helpottaa myöhemmin.

Toimenpide 7

Kävelyn ja pyöräilyn työmaa-aikaista ohjausta ja tiedotusta parannetaan.

Sipoossa rakennetaan jatkuvasti. Kävelyn ja pyöräilyn ohjauksesta työmaan aikana laaditaan peruseriaatteen. Suunnitelma työmaa-aikaisista liikennejärjestelyistä vaaditaan nykyisin kaivuuluvan myöntämisen yhteydessä. Työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt tulee tehdä niin, että kävely ja pyöräily voidaan ohjata sujuvasti ja turvallisesti rakentamisesta huolimatta.

Työmaajärjestelyistä tiedottaminen on tärkeää rakentamisen yhteydessä. Isoimmista työmaajärjestelyistä tiedotetaan mediatiedotteella sekä kunnan www-sivuilla.

Myös kunnan sisäinen tiedottaminen työmaista koulujen, terveyspalveluiden, kirjastojen jne. käyttäjille on tärkeää.



Kuva: Suvi Suovaara.

Toimenpide 8

Pyörien pysäköintitarpeet otetaan huomioon suunnittelusta rakentamiseen.

Pyöräliikenteen kannalta tärkeisiin kohteisiin kuten kouluille, työpaikkojen ja kauppojen yhteyteen sekä bussipysäkeille lisätään laadukasta pyöräpysäköintiä. Pyörää pitää voida säilyttää turvallisesti ja mieluiten sateen-suojassa.

Pyörien liityntäpysäköinti joukkoliikenteen asemilla ja pysäkeillä on tärkeä keino parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa. Pyörien liityntäpysäköinnin tulee olla turvallista, helppoa ja sujuvaa.

Kunnan rakennuskohteissa varmistetaan pyöräpysäköinnin laadukas suunnittelu ja toteuttaminen. Tästä mainitaan esim. kaavamääräyksissä.

Toimenpide 8

Kävelyn ja pyöräilyn asioista viestitään aktiivisesti.

Liikkumattomuus on terveysriski kaikissa ikäryhmissä. Eri ikäryhmille suunnattuja toimia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi edistetään aktiivisesti. Kävelystä ja pyöräilystä viestitään säännöllisesti ja suunnitelmallisesti.

Tehokkaita viestintäkeinoja kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi ovat myös sähköpyörien, tavarapyörien ja muiden erikoispyörien esittelypäivät, pyörähuoltopajat sekä kävelylenkeille haastaminen.

Aiheesta viestitään vuosittain vähintään kahdella näkyvällä kampanjalla.



Kuva: Yrjö Kumpulainen.

Toimenpide 10

Kävely ja pyöräily otetaan osaksi päiväkotien ja koulujen toimintaa.

Lasten kävelyä ja pyöräilyä koulumatkoilla edistetään, jotta lapset liikkuisivat terveytensä kannalta riittävästi. Parhaimmillaan lapset ovat hyviä kasvattamaan vanhempiensa kohti aktiivista elämäntapaa.

HSL-kummikoulutoimintaa jatketaan. Koulujen saatto-liikenteeseen liittyvään liikenneturvallisuushaasteeseen etsitään yhdessä ratkaisuja. Koulujen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistäminen jalkautetaan myös päiväkoteihin tukemaan varhaiskasvatuksen tavoitteita. Päiväkoteihin sopivaa toimintaa on esimerkiksi:

- yhdessä lähiympäristöön tehtävät kävelyretket
- pyöräilyn mahdollistaminen päiväkodin pihalla
- pyöräilymerkin suorittaminen



Kuva: Suvi Suovaara

Toimenpide 11

Laaditaan pyöräily- ja ulkoilukartta, jossa näkyvät Sipoon kävely- ja pyöräilyväylät sekä -reitit.

Pyöräily- ja ulkoilukartta on selkeä ja havainnollinen ta-pa markkinoida sekä arkimatkojen olosuhteita että virkis-tystä ja ulkoilua. Sipooseen laaditaan pyöräily- ja ulkoilu-kartta, jossa näkyvät Sipoon kevyen liikenteen väylät se-kä kävely- ja pyöräilyreitit. Tämä kertoo nykyisille ja uu-sille asukkaille Sipoon kävely- ja pyöräilyväylien tilanteen ja auttaa hahmottamaan niitä erilaisten karttapalvelui-den rinnalla. Kartta palvelee sekä arkiliikuntaa kuten asiointi-, työ- ja koulumatkoja, että vapaa-ajan retkeilyä ja liikuntaa. Mallia voidaan ottaa esimerkiksi pääkaupun-kiseudun ulkoilukartasta. www.ulkoilukartta.fi

Kotikuntaa vaihtaneille on tärkeä kertoa kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista kunnassa. Sipooseen juu-ri muuttaneet uudet kuntalaiset etsivät toimivia arkiru-ttiineja, joista monet liittyvät arkimatkojen taittamiseen.

Tervetuloa liikkumaan Sipooseen -paketti voisi sisältää esimerkiksi

- heijastimen
- pyörän valon
- ulkoilukartan

Toimenpide 12

Markkinoidaan Sipoota pyöräilykohteena.

Sipoo on suomalaista kulttuurimaisemaa pääkaupungin ja lentokentän vieressä, mikä mahdollistaa alueen mark-kinoinnin monenlaisen virkistyspyöräilyn ja matkailun kohteena. Sipoon tiet ovat entuudestaan tunnettuja maantiepyöräilijöiden kohteena ja pyöräilijä pysähtyy mielellään palveluiden ja nähtävyyksien äärelle. Tyypilli-sesti pyörällä taitetut välimatkat ovat lyhyempiä kuin esi-merkiksi autolla liikuttaessa.

Pyörämatkailu kasvattaa maailmalla suosiotaan. Si-poon markkinointiin pyöräilykohteena tulee panostaa, sillä se edistää myös sipoolaista elinkeinotoimintaa. Pyö-räilyreittien varrella olevien palveluiden esiintuominen vahvistaa osaltaan myös sipoolaisten matkailupalvelui-den ja elinkeinoelämän kehittymistä.



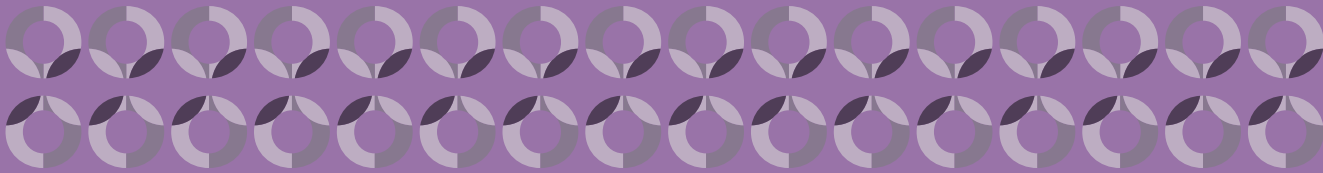
6.

Ohjelman toteuttaminen ja seuranta

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman edistymisestä raportoidaan osana hyvinvointikertomusta.

Toimenpiteet

1. Kävelyn ja pyöräilyn asema otetaan huomioon kaikessa kunnan päätöksenteossa.
2. Kävely ja pyöräily tunnistetaan omiksi liikennemuodoikseen.
3. Tunnistetaan keskeiset kävely-yhteydet ja -alueet. Suunnitelma ohjaa rakentamista ja kunnossapittoa.
4. Laaditaan Sipoolle oma hierarki-nen pyöräilyn tavoiteverkko laatu-tavoitteineen ohjaamaan rakenta-mista ja kunnossapittoa.
5. Budjettiin varataan rahaa pienille, kustannustehokkaille kävelyä ja pyöräilyä lisääville hankkeille.
6. Kävely- ja pyöräilyväylien kun-nossapittoa kehitetään verkko-hierarkian mukaisesti.
7. Kävelyn ja pyöräilyn työmaa-aikaista ohjausta ja tiedotusta parannetaan.
8. Pyörien pysäköintitarpeet otetaan huomioon suunnittelussa.
9. Kävelyn ja pyöräilyn asioista viestitään aktiivisesti.
10. Kävely ja pyöräily otetaan osaksi päiväkotien ja koulujen toimintaa.
11. Laaditaan pyöräily- ja ulkoilu-kartta, jossa näkyvät Sipoon kävely- ja pyöräilyväylät sekä -reitit.
12. Markkinoidaan Sipoota pyöräily-kohteena.



Lisätietoja

Charter of Brussels. Velo-city 2009. Allekirjoittajina 60 eurooppalaista kaupunkia.

Fyysisen aktiivisuuden suositus kouluikäisille 7-18-vuotiaille. Lasten ja nuorten liikunnan asiantuntijaryhmä 2008. Opetusministeriö ja Nuori Suomi ry.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. Kävelyn ja pyöräilyn osaselvitys 15.10.2014

HLJ 2015 Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012. HSL Helsingin seudun liikenne. HSL:n julkaisuja 27/2013. 2013.

Iloa, leikkiä ja yhdessä tekemistä. Varhaisvuosien fyysisen aktiivisuuden suositukset. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 21/2016.

Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellinen arviointi (HEAT) Menetelmät ja käyttäjän opas, 2014 päivitys KKI, Liikennevirasto, Pyöräilykuntien verkosto, World Health Organization. Europe.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 4/2011.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012.

Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2014. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2015/2.

Liikenneviraston ohjeita 11/2014 Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu.

Liikenteen ympäristöstrategia 2013-2020. Liikenne- ja viestintäministeriö. Julkaisuja 43/2013.

Liikunta on lääkettä. Duodecim. Käypä hoito potilaalle. www.terveyskirjasto.fi

Muutosta liikkeellä! Valtakunnalliset yhteiset linjaukset terveyttä ja hyvinvointia edistävään liikuntaan 2020. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2013/10.

Pyöräilyn lisäämisen yhteys turvallisuuteen. Liikenneturvan selvityksiä 1/2013.

Sipoon kunnan hyvinvointikertomus 2013-2016. Hyväksytty valtuustossa 16.5.2016 93.

Sipoon liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Raportteja 16/2012.

Talousarvio vuodeksi 2016. Taloussuunnitelma vuosiksi 2016-2018. Sipoon kunta. Kunnan valtuuston kokouspöytäkirjan liite 14.12.2015.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016-2019. YM19/5511/2015. 9.6.2016.