



Kärkölen jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma 2021

Laaja loppuraportti

KÄRKÖLÄ

RAMBOLL

Sisällys

Työn lähtökohdat

Visio ja tavoitteet

Jalankulun ydinalueet

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Toimenpiteet

Liitteet:

Työtä ohjaavat linjaukset

Asukaskysely

Liikkumisen ja liikenteen nykytila

Liikenneturvattomuus

Kooste tavoitetyöpajan tuloksista



Kuva: Kärkölän kunta

Työn lähtökohdat

Työn taustaa ja tavoitteet

Kärkölän jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma pyrkii kohottamaan jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa osana Kärkölän kunnan sisällä tehtäviä arkiliikenteen matkoja, kehittämään pyörämatkailua ja lisäämään tietoisuutta aktiivisista liikkumismuodoista. Työssä kartoitettiin kestävä liikumisen nykytila Kärkölässä, kerättiin asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien mielipiteitä aiheesta suunnittelun tueksi, asetettiin visio ja tavoitteet sekä laadittiin toimenpidelistaus, jonka avulla tavoitteiden toteutumista voidaan edistää.

Työ nojautuu Kärkölän kuntastrategiaan, Etelä-Päijät-Hämeen turvallisen ja viisaan liikumisen suunnitelmaan, Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, Lahden kaupunkiseudun MAL-sopimukseen ja valtakunnallisiin linjauksiin. Kärkölä on osa valtakunnallista HINKU-verkosta ja sitoutunut vähentämään kasvihuonepäästöjä 80 % vuoteen 2030 mennessä (vuoden 2007 tasosta). Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen tukee tätä tavoitetta.



Kuva: Ramboll

Kuntastrategia ja muut selvitykset

KÄRKÖLÄ

on ulospäin suuntautuva ja myönteisesti tunnettu,
terve, itsenäinen, yhteisöllinen sekä menestyvä
- ihmisen kokoinen kunta.

Luottamus

Aktiivisuus

Vastuullisuus

Yhteisöllinen välittäminen

Osallistaminen

Turvallinen ja terveellinen ympäristö

Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen

Kestävän kehityksen periaatteet

Kunnan omien palvelujen kustannusten tiedostaminen

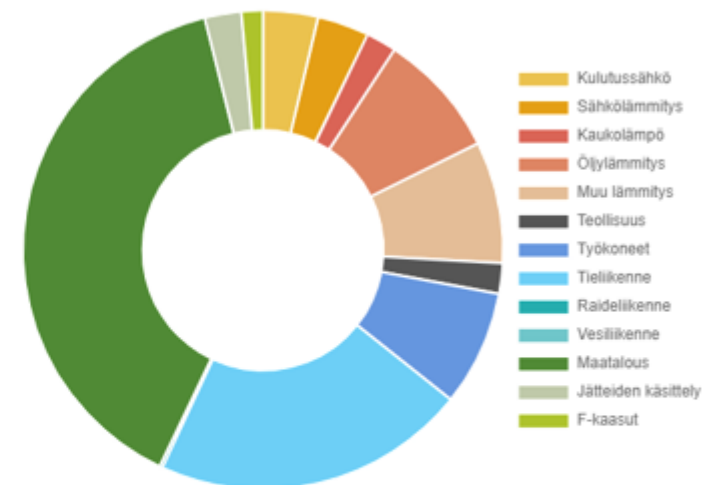
Liikenneyhteyksien kehittäminen ja julkisen liikenteen turvaaminen

HINKU-kuntana Kärkölä on sitoutunut päästövähennyksiin. Vuonna 2019 tieliikenne muodosti 21 % Kärkölään hiilidioksidipäästöistä.

Ikääntyneiden hyvinvointisuunnitelmassa terveyttä, turvallisuuden tunnetta ja kotona asumisen mahdollisuuksien parantamista tavoitellaan palveluiden saavutettavuutta terveitä kulkutapoja käyttäen sekä esteettömillä ja turvallisilla reiteillä.

Elinkeinostrategiassa on tunnistettu alueen vahva teollisuuspainotteisuus. Lähijunaliikenne Lahden ja pääkaupunkiseudun suuntaan tarjoaa hyvät pendelöintimahdollisuudet. Pendelöintiä varten asemien liityntäliikenteen tulee olla houkuttelevaa ja turvallista kaikilla kulkutavoilla.

PÄÄSTÖJEN JAKAUMA 2019 — KÄRKÖLÄ



CO2-ekvivalenttipäästöt Kärkölässä vuonna 2019. Lähde: [SYKE - Kuntien ja alueiden khk-päästöt](#)

Visio ja tavoitteet

Vision ja tavoitteiden asettaminen

Nykytila-analyysin, asukaskyselyn tulosten ja tavoitetyöpajan perusteella määritettiin jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistyötä Kärkölässä ohjaavat visio ja tavoitteet. Kärkölän kuntastrategian visio ”Ihmisen kokoinen kunta” toimii pohjana edistämishjelman visiolle: *”Sujuvaa ja vastuullista arkea Kärkölässä”*.

Toimenpideohjelmalla ohjaavat kolme arvoa: vastuullisuus, hyvinvointi ja yhteisöllisyys. Arvojen pohjalta on määritetty konkreettisia painopistealueita, jotka on esitetty seuraavalla sivulla.

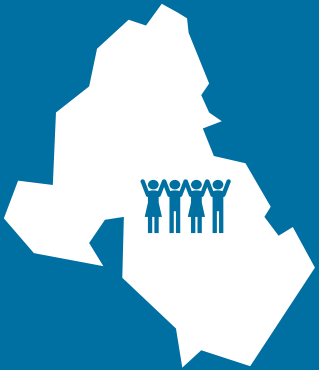
Jalankulun ja pyöräliikenteen suosiolle asetettiin myös määrälliset tavoitteet:

- Jalankulun kulkutapaosuus nousee 21 %:sta 25 %:iin.
- Pyöräilyn kulkutapaosuus nousee 7 %:sta 15 %:iin.



Visiosta toimenpideohjelmaan

IHMISEN KOKOINEN KUNTA



VISIO:
Sujuvaa ja vastuullista
arkea Kärkölässä



VASTUULLISUUS

- Turvallisuus
- Ilmastotavoitteet ja päästövähennykset
- Raideliikenteen hyödyntäminen



HYVINVOINTI

- Ulkoilu ja virkistäytyminen
- Terveysliikunta
- Esteettömyys ja yhdenvertaisuus



YHTEISÖLLISYYS

- Yhteishankkeet ja -rahoitus
- Yhteistyö työnantajien kanssa
- Yhdistykset mukaan yhteistyöhön

Toimenpideohjelma

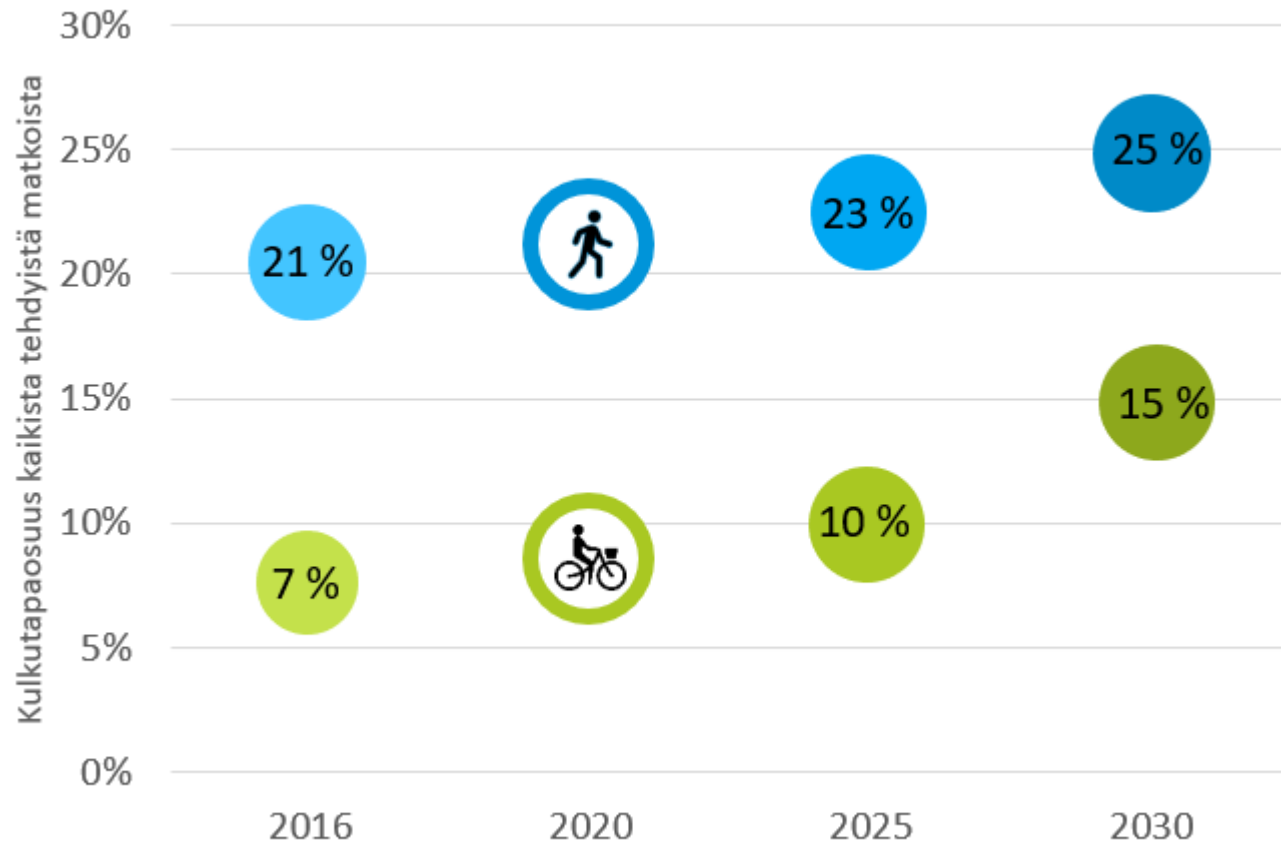
Toimenpideohjelma edistää osaltaan Kärkölänn kunnan strategiaa ja nojautuu mm. Lahden kaupunkiseudun MAL-sopimukseen, jossa Kärkölänn osalta keskeisiä asioita ovat mm. kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden sekä liikenneturvallisuuden parantaminen.



Seuranta

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Tavoitteena kasvu jalankulku- ja pyöräilymäärissä



Vuoden 2030 tavoitteen saavuttaminen tarkoittaisi kärköläläiselle keskimäärin 40 uutta kävelen tehtyä matkaa ja 80 pyörällä tehtyä matkaa vuodessa. Valtakunnallisena tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

Kulutapaosuuksien vuoden 2016 lähtötilanne on otettu valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta (HLT 2016) kuntayhdistelmästä Kärkölä, Hartola, Sysmä ja Padasjoki.

Ohjelman toiminnalliset tavoitteet



Jalankulun tavoitteet Kärkölässä

Kärkölässä on turvallista liikkua jalan

Jalankulkumatkojen määrää kasvatetaan etenkin taajamissa vuoteen 2030 mennessä

Kärkölän taajamat ovat esteettömiä ja miellyttäviä kävellä

Junayhteydet ovat helposti saavutettavia kävellen

Kärkölä kannustaa kaikkia ikäryhmiä aktiiviseen liikkumiseen



Pyöräliikenteen tavoitteet Kärkölässä

Kärkölässä on turvallista liikkua pyörällä

Pyörämatkojen määrä tuplataan vuoden 2016 tasosta vuoteen 2030 mennessä

Kärkölän taajamien välillä on helppo kulkea pyörällä

Junayhteydet ovat helposti saavutettavia pyörällä

Kärkölä kannustaa kaikkia ikäryhmiä aktiiviseen liikkumiseen

Jalankulun ydinalueet

Ydinalueiden määrittely

Jalankulun ydinalueiden profiileissa kuvataan kunkin alueen ominaispiirteet ja kytkeytyminen ohjelmassa muodostettaviin tavoitteisiin ja niitä tukeviin toimenpiteisiin viihtyisän elinympäristön luomiseksi. Ydinalueisiin lasketaan alueet, joilla on suurin potentiaali jalankulun vahvistumiseen arkiliikkumisen keinona. Profiileilla muodostetaan konkreettinen ja havainnollistava esitys yleisten tavoitteiden ja toimenpiteiden sovituksesta Kärkölän omalaatuisiin piirteisiin.

Ydinalueiden määrittely tarkoittaa myös pyöräliikenteen järjestelyjen määrittämistä. Ydinalueilla pyöräliikenteen ja jalankulun erottelun tarvetta voidaan harkita käytettävissä olevan tilan mukaan.

Alueprofiilien muodostamisessa on lähdetty liikkeelle alueen suhteesta jalan kulkevien tarpeiden tyydyttämiseen. Perustasolla ympäristö pystyy vastaamaan ihmisen arkisiin tarpeisiin, kuten suojan tarjoamiseen ja ravinnon hankkimiseen.

Mikään profiloitavista ydinalueista ei pärjää elinvoimaisena ja vetovoimaisena vain jalankulun mahdollistamisella ja turvallisella liikkumisympäristöllä.

Uniikkeja kohtaamisia, muistoja ja elämyksiä tarjoavat elinympäristöt vastaavat yksilöiden elämän merkityksellisyyden tarpeeseen ja saavat liikkujat tulemaan paikalle yhä uudestaan.



Jalankulun tarvehierarkia



Ydinalueet



VASTUULLISUUS

Nopeusrajoitusten tarkistaminen ja alentaminen tarpeen mukaan. Ydinalueilla pyritään mahdollisuuksien mukaisesti enintään 30 km/h nopeusrajoituksiin. Kadun ja ajoradan rakenne tukee nopeuksien noudattamista.

Ydinalueita lävistävien maanteiden estevaikutusta lievennetään turvallisilla ja sujuvilla tienlytyspaikoilla ja liittymäjärjestelyillä.

Valaistus on yhtenäistetty ELY:n ja kunnan hallinnoimilla keskeisillä reiteillä ja alueilla.



HYVINVOINTI

Kunnossapidon laatuksiteerejä korotetaan ja toimenpiteitä kohdennetaan ydinalueille ja niiden tärkeimmille reiteille.

Lähivirkistyskohteiden saavutettavuutta ja viihtyisyyttä kehitetään opasteiden ja kunnossapidon kehittämisellä.

Esteettömyyskartoituksen avulla kehitetään ydinalueista kaikille saavutettavia.



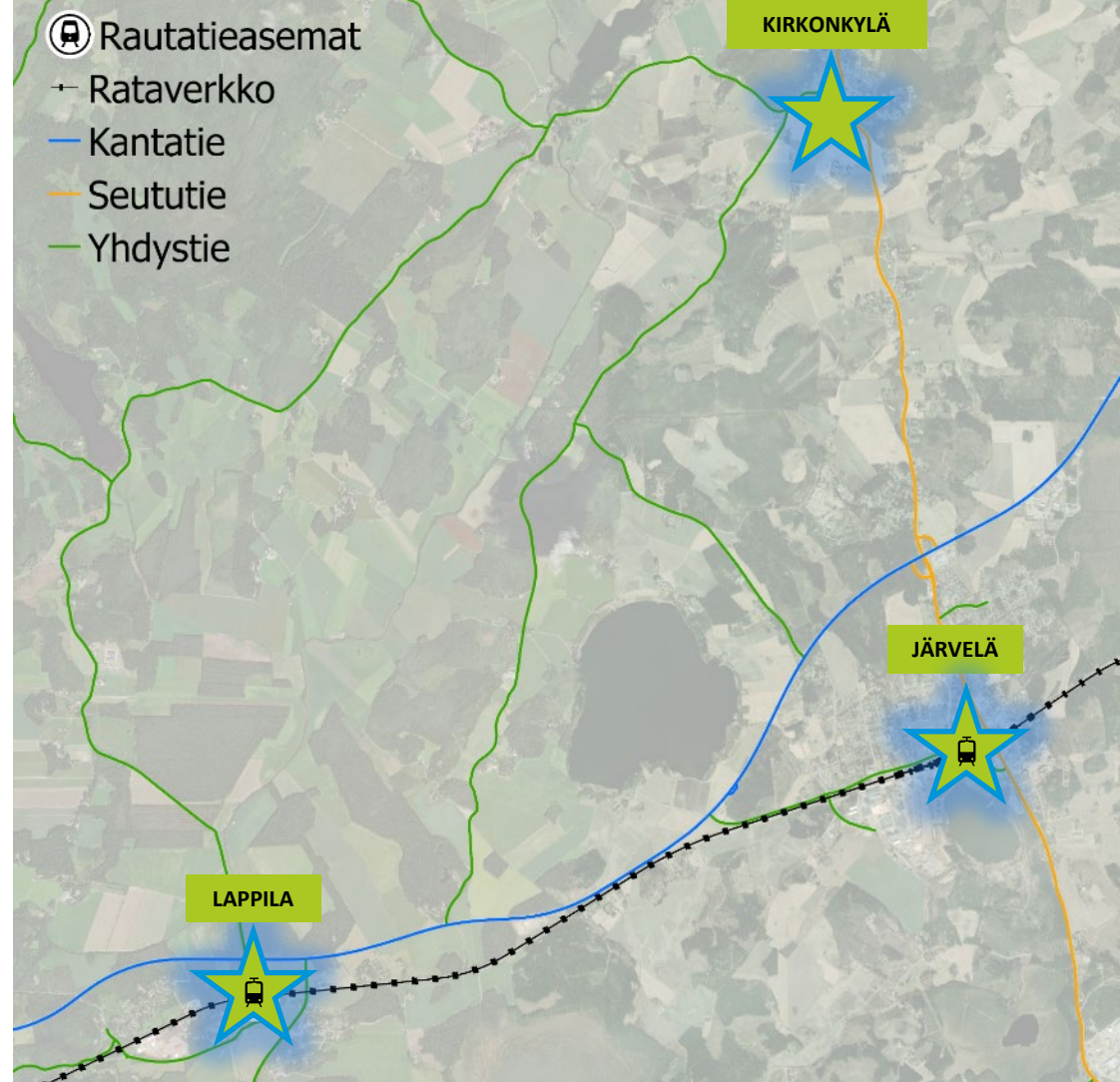
YHTEISÖLLISYYS

Ydinalueiden rauhallinen liikenne ja viihtyisyys tukee kunnan ja kylien yhteisöllisyyttä ja eri järjestöjen tapahtumia sekä tempauksia.

Ydinalueille sijoittuvat työnantajat ja palveluntuottajat parantavat kunnan kanssa tehtävällä yhteistyöllä työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta erilaisia liikkumistarpeita omaaville.



Jalankulun ydinalueet Kärkölässä



Järvelä

Osayleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta ja asuntoaluetta.
Lukuisia kunnallisia ja yksityisiä palveluita.



VASTUULLISUUS

Nopeuksien rauhoittaminen enintään 30 km/h tasolle. Kadun ulkonäkö vastaa asetettua nopeusrajoitusta.

Pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan tarpeen mukaan.



HYVINVOINTI

Jalankulkureittien ja -alueiden valaistus, esteettömyys ja kunnossapito on korkeatasoista.

Palveluiden väliset yhteydet ovat suoria ja selkeästi opastettuja.

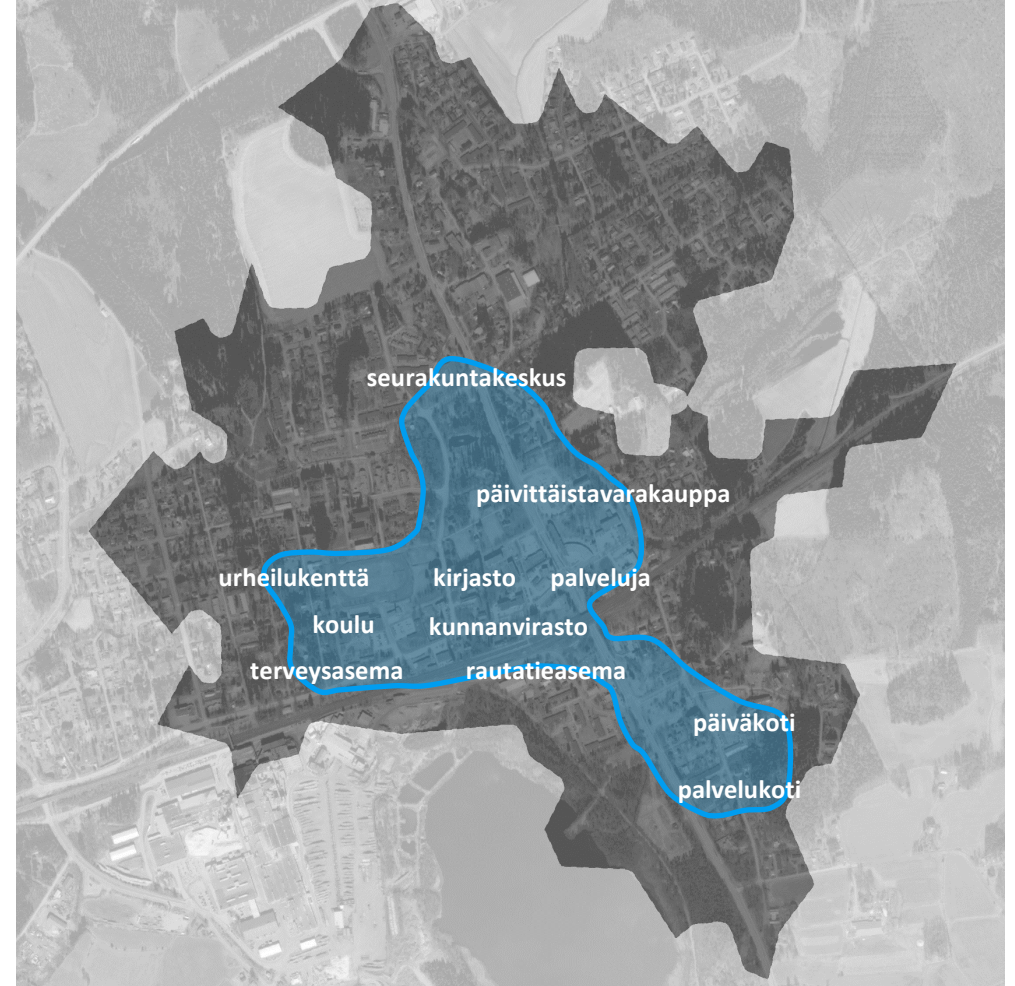


YHTEISÖLLISYYS

Virkistys- ja oleskelualueet ovat viihtyisiä ja ympäristöä elävöittävää sosiaalista toimintaa tukevia.

Tummanharmaalla väritetyn alueen sisältä on alle 15 minuutin kävelymatka* Järvelän keskustaan.
Sininen aluerajaus tarkoittaa jalankulun olosuhteisiin kohdistettavien toimenpiteiden alueita.

*OpenStreetMapin jalankulun liikenneverkkoa pitkin. Kävelynopeus 5 km/h



Lappila

Osayleiskaavassa palveluiden ja toimintojen aluetta sekä pientalovaltaista asuntoaluetta. Rautatieasema ja kylätupa muodostavat alueen keskuksen.



VASTUULLISUUS

Nopeuksien rauhoittaminen enintään 30 km/h tasolle aseman ja kylätuvan ympäristössä sekä tonttikaduilla. Kadun ulkonäkö vastaa asetettua nopeusrajoitusta.



HYVINVOINTI

Koulunmäeltä ja Vellinginmäeltä rautatieasemalle vievien jalankulkureittien ja -alueiden valaistus, esteettömyys ja kunnossapito on korkeatasoista.



YHTEISÖLLISYYS

Kylätuvan ympäristö ja virkistysalueet ovat viihtyisiä ja ympäristöä elävöittävää sosiaalista toimintaa tukevia.

Tummanharmaalla väritetyn alueen sisältä on alle 15 minuutin kävelymatka* Lappilan kylätuvalle. Sininen aluerajaus tarkoittaa jalankulun olosuhteisiin kohdistettavien toimenpiteiden alueita.

*OpenStreetMapin jalankulun liikenneverkkoa pitkin. Kävelynopeus 5 km/h



Kärkölän kirkonkylä

Osayleiskaavassa pientalovaltaista asuntoaluetta.
Joitakin palveluita.



VASTUULLISUUS

Nopeuksien rauhoittaminen enintään 30 km/h tasolle tonttikaduilla. Kadun ulkonäkö vastaa asetettua nopeusrajoitusta.

Järveläntien estevaikutusta lievennetään nopeuksien rauhoittamisella ja suojateiden turvallisuuden parantamisella.



HYVINVOINTI

Keskeisten jalankulkureittien ja -alueiden valaistus, esteettömyys ja kunnossapito on korkeatasoista.

Kuntorata tarjoaa vuodenajasta riippumatta erilaisille kulutavoille mukavat reitit.



YHTEISÖLLISYYS

Virkistys- ja oleskelualueet ovat viihtyisiä ja ympäristöä elävöittävää sosiaalista toimintaa tukevia.

Huovilan puistoon kulkee vierailijoitakin houkutteleva ulkoilureitti.

Tummanharmaalla väritetyn alueen sisältä on alle 15 minuutin kävelymatka* Kirkonkylän kirkolle.
Sininen aluerajaus tarkoittaa jalankulun olosuhteisiin kohdistettavien toimenpiteiden alueita.

*OpenStreetMapin jalankulun liikenneverkkoa pitkin. Kävelynopeus 5 km/h



Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Verkkosuunnittelun tavoitteet 1/3

Toimivien pyöräliikenteen olosuhteiden suunnittelun kulmakivi on pyöräliikenteen verkon suunnittelu.

Verkkosuunnittelun lähtökohta on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja muiden tilojen suunnittelussa.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon tehtävä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia kunnan tie- ja katuverkon eri osissa.

Tavoiteverkko asemoi pyöräliikennettä katuverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin. Lisäksi tavoiteverkko linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä ja antaa suosituksia **tavoitteellisista pyöräliikenteen järjestelyistä** keskeisellä taajama-alueella.

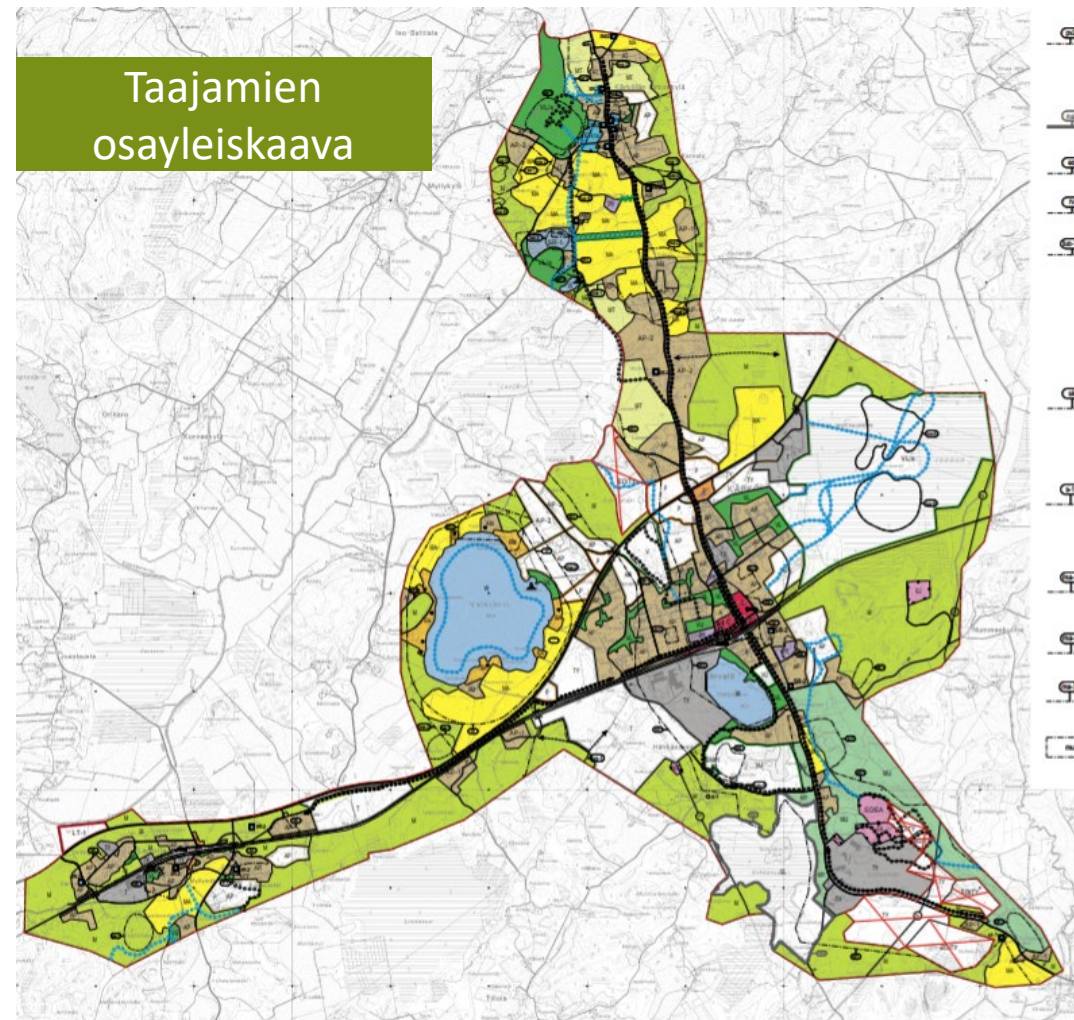
Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. **Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus.**

Verkkosuunnittelun tavoitteet 2/3

Jokainen kunnan osoite tulee lähtökohtaisesti olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kunnan kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat, päiväkodit ja palvelut.

Tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa pyöräteitä, vaan kehittää pyöräliikenteen olosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katu- ja tieverkon laajuudessa. Vaihtoehtoina on väyläkohtaisesti sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esim. erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräliikenteeseen (liikenteen rauhoittaminen).

Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys- ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kunnan kehitystä.



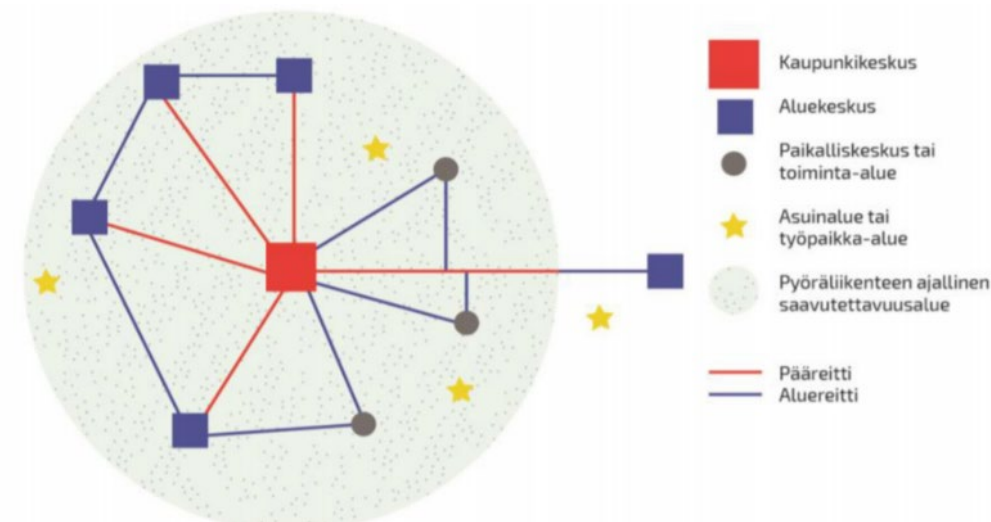
Verkkosuunnittelun tavoitteet 3/3

Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa pääverkkoon ja perusverkkoon. Pääverkko muodostuu merkittävimmistä arkiliikkumisen yhteysväleistä, jotka useimmiten muodostuvat yhdyskuntarakenteen asumisen ja työpaikkojen keskittymien väleille.

Kärkölässä merkittävimpanä matkojen lähtö- ja määränpääpaikkana toimii verkkoluokittelun tarpeisiin aluekeskukseksi luokiteltava Järvelän keskustaajama. Keskuksen ja pienempien taajama-alueiden välisiä suurimpia pyöräliikenteen määriä välittäviä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**. Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin **aluereitit**, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä korkeimman laatustandardin pääreiteille.

Perusverkko on käsitteenä pääverkkoa laajempi. Taajama-alueella se käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijä voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä.

Pyöräliikenteen verkko koostuu siten pääverkon pääreiteistä, niitä tukevista aluereiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Pyörällä kulkevan käytössä olevaan liikkumisympäristöön kuuluvat sallitut katu- ja tieverkon sekä viheralueiden yhteydet, ei pelkästään erilliset pyörätiet.



[Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#)
– Verkon toiminnallinen luokitus

Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenteen pääverkon. Perusverkko kattaa kaikki muut saavutettavuusalueen pyöräiltävät väylät.

Tarkennettu verkkokuvaus

Tarkennettu verkkokuvaus on tärkeä osa suunnittelun kokonaisuuden hallintaa. Se toimii kokonaissuunnitelmana kaavoituksen tueksi ja lähtötietona yksittäisiin liikenne- ja yleissuunnitelmiin ja katusuunnitelmiin.

- Ilman kokonaissuunnitelmaa tapauskohtainen harkinta esimerkiksi liikennemuotojen erottelutarpeen arvioinnista johtaa todennäköisesti merkittäviin epäjatkuvuuksiin ja sen myötä pyörän kuljettamiseen sille kuulumattomassa kohdassa katutilaa.

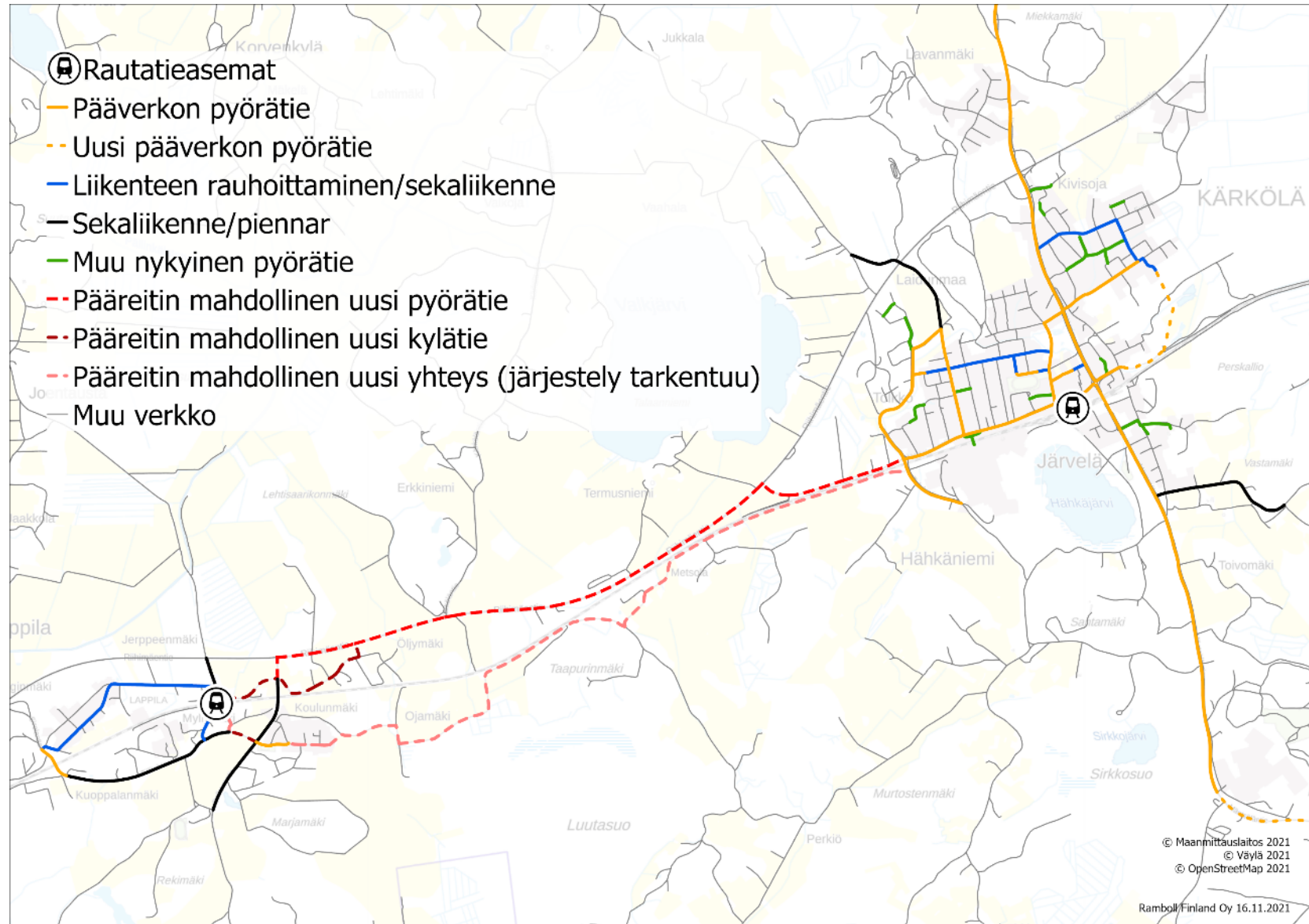
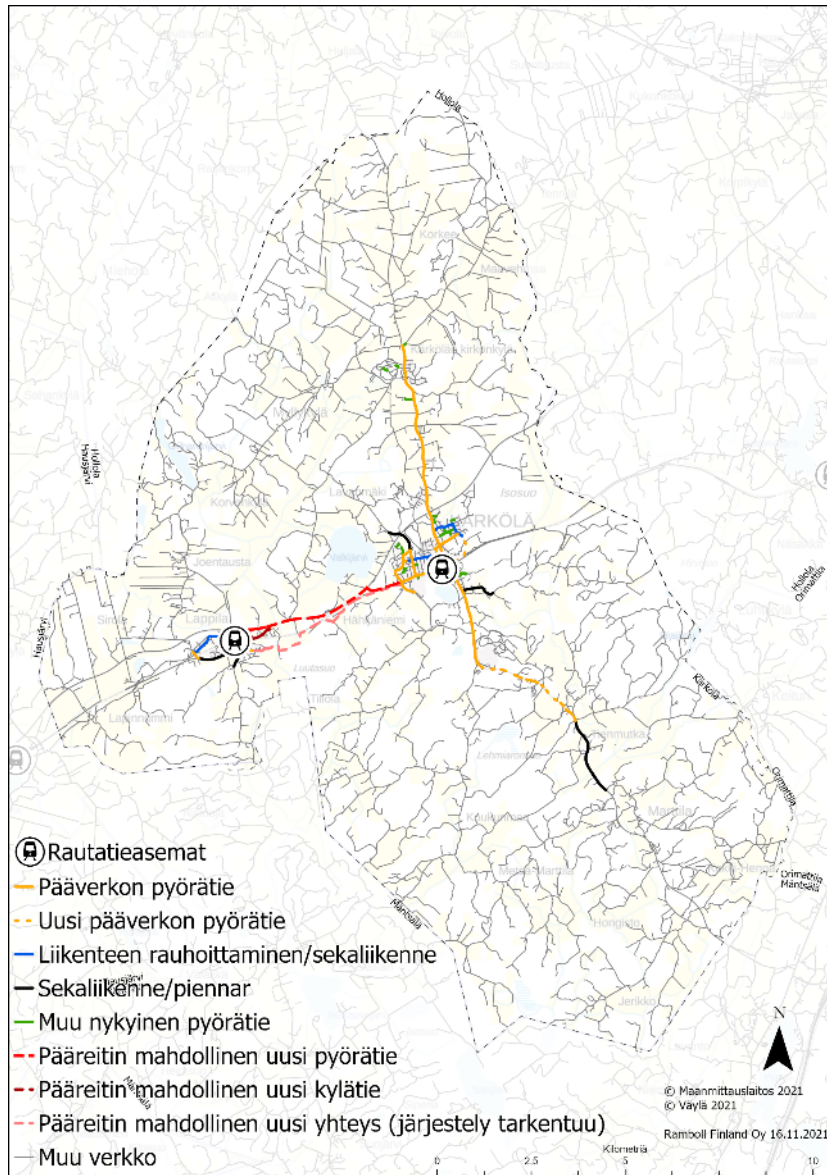
Pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä vain, jos sekaliikenne ei ole soveltuva ratkaisu moottoriajoneuvoliikenteen määrästä tai nopeudesta johtuen. Rauhallisen liikkumisen alueilla, joilla autoliikenne ei ole vilkasta, **sekaliikenne on aina pyöräliikenteen perusratkaisu. Vilkaasti liikennöidyillä kaduilla suositetaan erillisiä pyöräteitä tai -kaistoja.** Kärkölän melko väljästi rakennetun ympäristön sekä sen liikennemäärien ja katutilan puolesta on perusteet kaksisuuntaisille järjestelyille ja jalankulun kanssa jaetuille väylille. **Järvelän keskustan jalankulun ydinalueella erottelu jalankulun ja pyöräliikenteen välillä voi olla perusteltua** mikäli katutila mahdollistaa täysimittaiset väyläleveydet.

Kärkölässä **pääreittien pyöräliikenteen järjestelyinä** on pääsääntöisesti ajoradan liikenteestä eroteltu pyörätie. Tapauskohtaisesti voidaan myös harkita mm. kylätien käyttöä.

Aluereitit täydentävät pääverkon ja pyöräliikenteen järjestelyt valitaan tapauskohtaisesti kadun tai tien roolin ja liikenneympäristön luonteen mukaisesti. Autoliikenteestä vilkkaammilla ja leveämmillä yhteyksillä suositetaan nykyisiä tai uusia pyöräteitä.

- Tonttiyhteyksiä tarjoavilla rauhallisen liikkumisen alueilla pyöräliikenteen perusratkaisuna toimii sekaliikenne eli ajoradalla ajo. Tällöin voidaan tarpeen mukaan osoittaa ajoradalle liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä (mm. hidasteet, kavennukset).
- Muille aluereittien maantiesuosuksille harkitaan mahdollisuuksien mukaan pientareen leventämistä, kylätietä tai erillistä pyörätietä.

Pyöräliikenteen (ja jalankulun) väylien tarkemman suunnittelun ensisijaisena suunnitteluohjeena toimii Väyläviraston julkaisu 18/2020 (Pyöräliikenteen suunnittelu).



Toimenpiteet

Toimenpidelistauksen laatiminen

Kärkölän kunnalle on koottu toimenpidelistaus lähivuosien tärkeimmistä toimenpiteistä, joilla jalankulkua ja pyöräliikennettä voidaan edistää. Toimenpiteet kytkeytyvät työn aikana asetettuihin tavoitteisiin ja arvoihin (vastuullisuus, hyvinvointi ja yhteisöllisyys). Toimenpiteiden painopiste on pienissä ja konkreettisissa toimenpiteissä, joihin kunta voi itse vaikuttaa. Toimenpiteiden toteutusvastuu on laaja-alaisesti kunnan eri toimialoilla.

Toimenpiteitä muodostettiin reilu 20, joista yhdeksän valittiin kärkitoimenpiteiksi. Kärkitoimenpiteitä toteuttamalla jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistyölle luodaan hyvä pohja, jonka avulla myös muiden toimenpiteiden toteuttaminen helpottuu tai niiden vaikuttavuus lisääntyy.



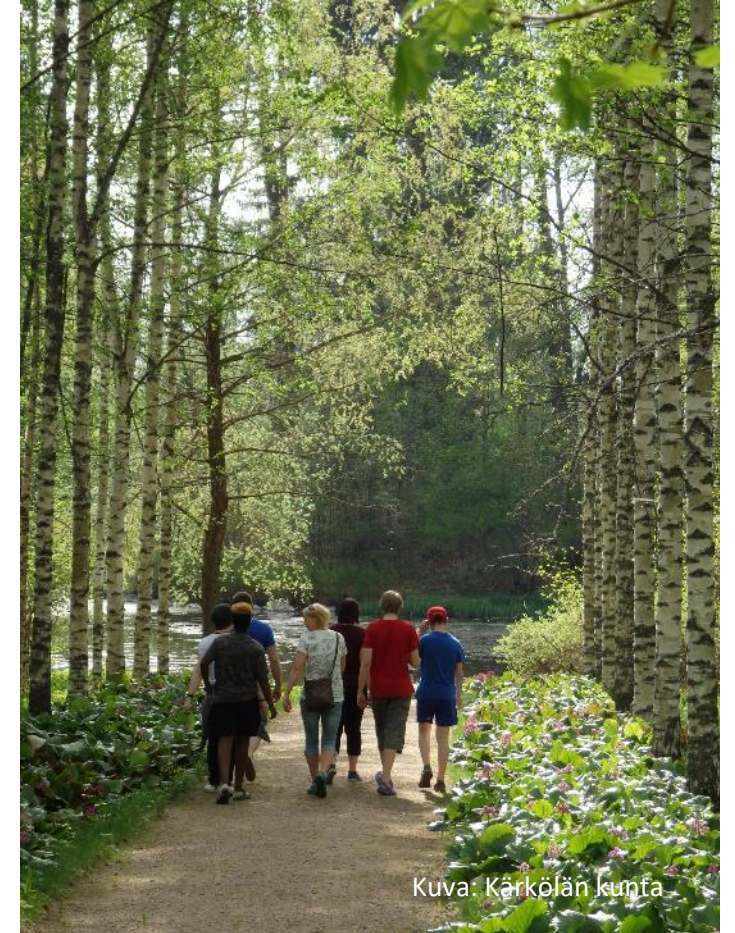
Kuva: Ramboll

Kärkitoimenpiteet (TOP-lista)

Tavoitekokonaisuus	Toimenpide	Toimenpideluokka
Yhteisöllisyys	Laaditaan jalankululle ja pyöräilylle oma investointiohjelma ja haetaan tärkeimpiin investointeihin tukea valtiolta. Selvitetään mahdollisia muita rahoituskeinoja.	Rahoitus ja organisointi
Yhteisöllisyys	Nimetään jalankulun ja pyöräilyn kehitystyölle vastuuhenkilö kunnasta. Hyödynnetään kunnan liikenneturvallisuusryhmää jalankulun ja pyöräilyn edistämistyössä.	Rahoitus ja organisointi
Vastuullisuus	Lisätään liikennekasvatusta sekä liikenneturvallisuuteen ja kestävään liikkumiseen liittyvää tiedotusta kaikille ikäluokille. Panostetaan liikennekasvatukseen etenkin lasten, nuorten ja ikäihmisten parissa.	Viestintä ja liikkumisen ohjaus
Vastuullisuus	Parannetaan pyöräpysäköintiä Järvelän ja Lappilan asemilla.	Muu kehittäminen
Vastuullisuus	Toteutetaan laadukasta pyöräpysäköintiä kunnan palveluiden (mm. kirjasto, terveysasema, kunnanvirasto, koulu, päiväkoti) yhteyteen. Varmistetaan runkolukitusmahdollisuus, riittävä paikkamäärä ja mahdollisuuksien mukaan suojaus säältä.	Muu kehittäminen
Vastuullisuus	Tarkastellaan Kärkölän taajama-alueiden (Järvelä, kirkonkylä ja Lappila) nopeusrajoituksia kokonaisuutena ja alennetaan tarpeen mukaan nopeusrajoituksia 30 km/h:iin liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toteutetaan pieniä parantamistoimia nopeusrajoituksen uskottavuuden parantamiseksi.	Muu kehittäminen
Vastuullisuus	Rakennetaan pyörätie Järvelästä Lappilaan (kantatien 54 varsi), mikäli rahoitus järjestyy ELY-keskuksen ja kunnan yhteishankkeena tai valtion tukemana. Vaihtoehtoisesti toteutetaan pyöräily-yhteys yksityistieverkkoa pitkin taajamien välille.	Väylien rakentaminen ja kunnossapito
Hyvinvointi	Tehostetaan kunnossapitoa jalankulun keskeisillä väylillä Järvelän keskustassa, kirkonkylällä ja Lappilassa. Varmistetaan kunnossapidon hyvät käytännöt urakoitsijoiden kanssa (ei lumien aurausta jalankulku- ja pyöräilyväylille, ei lumivalleja suojaiteiden kohdalle, riittävä liukkaudentorjunta jne.).	Väylien rakentaminen ja kunnossapito
Hyvinvointi	Laaditaan esteettömyyskartoitus yhteistyössä kunnan liikenneturvallisuusryhmän sekä vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa. Kartoituksen perusteella tehdään keskeisistä kävelyreitistä esteettömiä Järvelän keskustassa, kirkonkylällä ja Lappilassa. Parannetaan esteettömyyttä etenkin tärkeiden palveluiden ja niiden lähiympäristön kohdalla ja lisätään penkkejä keskeisille paikoille.	Väylien rakentaminen ja kunnossapito

Seuranta ja mittarit

- Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee ja onnettomuusmäärät pienenevät. Seuranta Tilastokeskuksen onnettomuustilastojen perusteella.
- Kävelyn kulkutapaosuus kasvaa 21 % -> 25 % vuoteen 2030 mennessä. Seuranta valtakunnallisen tai seudullisen henkilöliikennetutkimuksen avulla.
- Pyöräilyn kulkutapaosuus kasvaa 7 % -> 15 % vuoteen 2030 mennessä. Seuranta valtakunnallisen tai seudullisen henkilöliikennetutkimuksen avulla.
- Tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin kasvaa. Seuranta säännöllisesti kunnallisen tai seudullisen kyselytutkimuksen avulla tai osana kunnan muuta kyselyä.
- Seurataan liikennekasvatukseen liittyvien tapahtumien, tempausten ja viestinnän määrää vuositasolla ja varmistetaan, että eri ikäryhmät tulevat tavoitetuiksi. Hyödynnetään kunnan liikenneturvallisuusryhmää.
- Järvelän ja Lappilan juna-asemille on järjestetty pyöräpysäköinti, jonka käyttöä seurataan vuosittain. Junayhteyksistä on tietoa kunnan nettisivuilla.



Kuva: Kärkölän kunta

LIITTEET

[Liite 1. Työtä ohjaavat linjaukset](#)

[Liite 2. Asukaskyselyn tulokset](#)

[Liite 3. Liikkumisen ja liikenteen nykytila](#)

[Liite 4. Liikenneturvattomuus](#)

[Liite 5. Kooste tavoitetyöpajan tuloksista](#)

Liite 1. Työtä ohjaavat linjaukset

Kävely ja pyöräily

Useimmissa suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä ”kevyt liikenne” tai ”kevyen liikenteen väylä”

Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina



Ominaista kävelyllle

- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla hyvinkin spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto → kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen



Ominaista pyöräilylle

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike → kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä → pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä ei suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo → rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin spontaaniuteen.
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

Rahoitus

YK ohjeistaa investoimaan **20 % liikennesektorin budjetista kävelyyn ja pyöräilyyn.**

European Cyclists' Federation **investointisuositus on 15–25 €/vuosi/asukas** kaupungeille, jotka tavoittelevat pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvua. 10€/vuosi/asukas riittää ylläpitämään nykyisen kulkutapaosuuden.

Kärkölässä liikennebudjetti on viime vuosina ollut keskimäärin 280 000 €/vuosi (vuosien 2018–2021 keskiarvo), mikä tarkoittaisi ohjeellisesti noin 56 000 €/vuosi (13 €/vuosi/asukas) investointia kävelyyn ja pyöräilyyn.



Tavoitteet

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin. Ekologisen kestävyyslisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan sosiaalista, kaikkia huomioivaa, tasa-arvoista ja turvallista kestävyttä sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta kestävyttä. Henkilöautoliikenteen matkoista tavoitellaan merkittävää siirtymää kestäviin kulkutapoihin eri ohjaustoimilla.

Kunnat ja kaupungit toimivat läheisemmässä vuorovaikutuksessa asukkaidensa kanssa. Tärkeimpiä toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen ja liikkumisen ohjauksen keinoin.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, tavoitteet ja strategiset linjaukset

Liikenteen verotuksen uudistaminen

Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia

Kansainväliset ilmastositomukset

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035

Maakuntastrategia

Turvallisen ja viisaan liikkumisen suunnitelma

Maakuntakaava

Terveysliikuntastrategia

Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma

Lahden seudun MAL-sopimus

Kuntastrategia

Ikäntyneiden hyvinvointisuunnitelma

Elinkeinostrategia

HINKU-toimintasuunnitelma

Kärkölän osayleiskaava

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Kunnan muut toimialakohtaiset ohjelmat, strategiat, tavoitteet ja visiot



Tavoitteita tukevat, aikataulutetut ja toimialoittain jaetut toimenpiteet



Vuorovaikutus kansalaisten kanssa



Seutujulkaisut

Lahden kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa (MAL-sopimuksessa) vuosille 2021–2031 määritetään kaupunkiseudun tavoitteet lähivuosien maankäytön ja liikenneverkon kehittämiseksi sekä asuntotuotannolle. MAL-sopimuksessa Kärkölän liikenteen osalta keskeisiä asioita ovat mm.

- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen
- Liikenneturvallisuuden parantaminen

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoitellaan mm.

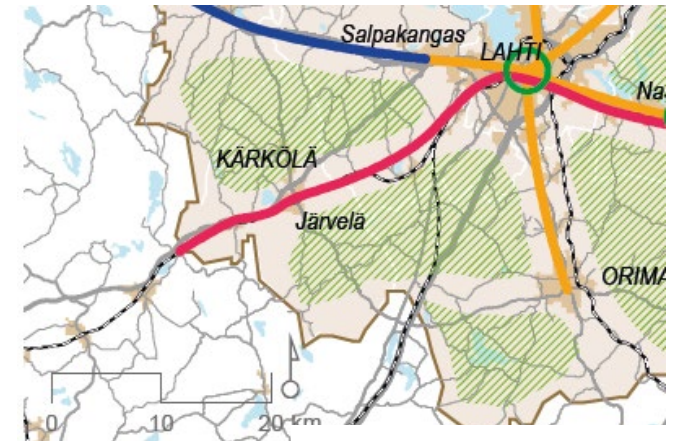
- Kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen edistämistä
- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän jatkuvaa vähentämistä
- Liikenteen yhteisiin resursseihin kohdistuvien haittavaikutusten vähentämistä
- Kestävän ja vetovoimaisen yhdyskuntarakenteen toteuttamista
- Eri väestöryhmien liikkumistarpeiden tyydyttämistä
- Väylänpidon ja liikennepalvelujen resurssitehokkuutta ja taloudellisuutta

Päijät-Hämeen terveystuoliikuntastrategiassa tavoitellaan mm.

- Terveeseen liikkumiseen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) innostavan arkiympäristön luomista

Etelä-Päijät-Hämeen turvallisen ja viisaan suunnitelmassa tärkeiksi painopisteiksi on nostettu mm.

- Vastuullisen, toiset huomioon ottavan ja turvallisen liikennekäyttötymisen lisääminen
- Ikäihmisten omatoimisen liikkumisen lisääminen



Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman joukkoliikenteen kehittämisen painopisteet

- Palvelutason nostaminen alueella
- Yhteistyö maakunnan rajojen yli, palvelutason nostaminen
- Lähijunaliikenteen kehittäminen
- Matkaketjun kehittäminen
- Lahti: matkakeskus
- Nastola: liityntäyhteydet
- Kuljetusten koordinointi, kehittäminen ja yhdistäminen

Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden kehittäminen on tärkeä osa myös resurssitehokkaan ja toimivan lähijunaliikenteen kehittämisessä.

Liite 2. Asukaskyselyn tulokset

Vastaajat



Kyselyyn vastasi yhteensä **258** henkilöä.



Vastaajista **31 %** on **25–44** vuotiaita.



91 % vastanneista on **Kärkölän** asukkaita.

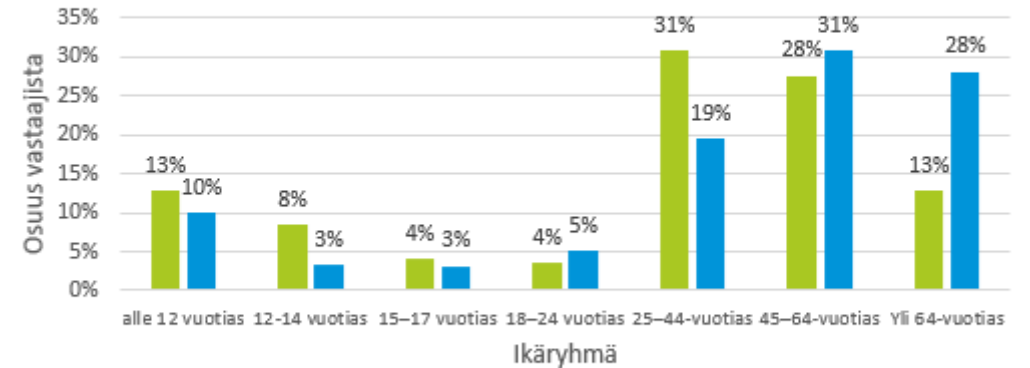


829 kartalle kohdistettua **palautetta**.



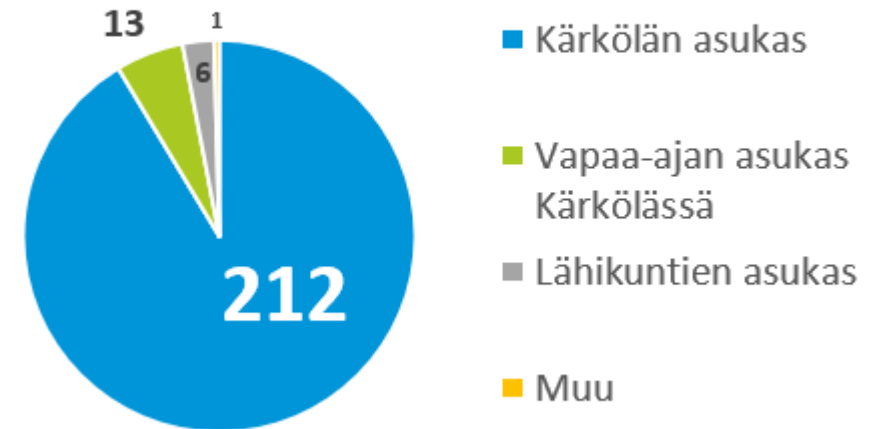
Kysely oli auki **10.-30.5.2021**.
Kyselyä mainostettiin laajasti kunnan tiedotuskanavilla ja paikallismediassa.

Ikäjakauma kyselyn vastaajissa verrattuna Kärkölän väestön ikäjakaumaan



■ Vastaajat (%) (n=250) ■ Osuus Kärkölän väestöstä 2020 (%) (n=4326)

Vastaajien yhteys Kärkölään (n=232)





Jalankulku 1/3

Liikutko Kärkölässä jalan (koko matkan)? (n=175)

32 % vastaajista on aktiivisia jalankulkijoita (kulkee usein)
57 % kulkee jonkin verran jalan

Kuinka tyytyväinen olet jalankulun olosuhteisiin Kärkölässä? (n=167)



55 % vastaajista on vähintään tyytyväisiä jalankulun olosuhteisiin.
Tyytymättömiä on **14 %**

Tyytyväisyysmittarin* arvoksi tulee 3,45

*erittäin tyytyväinen = 5 ... erittäin tyytymätön = 1

Mitkä seuraavista kuvaavat parhaiten jalankulkumatkojasi? (n=171)



Jalankulku on sosiaalista liikennettä!

70 % vastaajista kävelee perheenjäsenen tai kaverin kanssa



59 % kävelee yksin



33 % kävelee asiointi- tai ostosmatkoja



30 % kävelee koiran kanssa

Muita tapoja:

Muu tapa lasten kanssa (leikit, seikkailut) **16 %**

Lastenvaunujen kanssa **11 %**

Joukkoliikenteen liityntämatkat **10 %**

Pyörätuoli tai rollaattori **<1 %**



Jalankulku 2/3

Miksi liikut Kärkölässä jalan? (n=146)



75 % vastaajista motivoituu kävelemään ulkoilu- ja virkistysmielessä



46 % kokee saavansa kävelystä terveyshyötyjä



36 % kokee kävelyn käteväksi tavaksi liikkua paikasta toiseen

Muita syitä:

Matkani ovat lyhyitä **29 %**

Edullinen tapa liikkua **24 %**

Ympäristösyitä **13 %**

Ihmisten kohtaaminen **9 %**

Joukkoliikenne ei palvele riittävän hyvin **7 %**

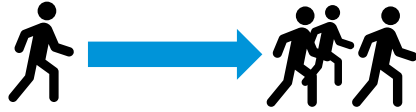
Muu syy **6 %**

Autoa tai pyörää ei ole käytettävissä **5 %**

Muilla kulkutavoilla liikkuminen on vaikeaa tai turvatonta **<1 %**



Jalankulku 3/3



Mikä saisi sinut kulkemaan jalan nykyistä enemmän? (n=155)

31 % kulkisi jalan enemmän, jos jalankulun väylät olisivat paremmassa kunnossa tai niiden talvikunnossapito olisi tehokkaampaa.

31 % kulkisi jalan enemmän, jos jalankulun reitit olisivat viihtyisämpiä.

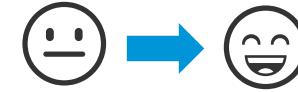
20 % kulkisi jalan enemmän, jos jalankulun väylät olisivat valaistu paremmin.

20 % kulkisi jalan enemmän, jos arkimatkojen etäisyydet olisivat lyhyemmät

Muita asioita:

Parempi terveydentila tai fyysinen kunto **18 %**
Sujuvammat ja suoremmat jalankulkureitit **17 %**
Oma asennemuutos **15 %**
Jalan ja pyörällä kulkevien erottaminen toisistaan omille väylilleen **12 %**
Esteettömät reitit **10 %**
Muu asia **10 %**
Parempi reittien tunteminen **9 %**

Mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä osalla matkaa **6 %**
Ihmisten häiriökäyttäytymiseen aktiivisemmin puuttuminen **5 %**
Määränpäässäni olisi asialliset pukeutumis- ja suihkutilat **3 %**
Innostava kampanjointi tai viestintä **2 %**
Työpaikallani olisi lainattavissa auto työasiointia varten, jotta minun ei tarvitse käyttää omaa autoa työpäivän aikana **1 %**



Mitkä seuraavista ovat mielestäsi tärkeimpiä jalankulun olosuhteiden kehittämistarpeita? (n=157)

43 % kehittäisi jalankulkuväylien kuntoa

42 % rakentaisi uusia jalankulun yhteyksiä

34 % tehostaisi jalankulkuväylien talvikunnossapitoa

34 % parantaisi jalankulun liikenneturvallisuutta

25 % lisäisi jalankulun turvallisuuden tunnetta

Muita tarpeita:

Jalankulkureittien viihtyisyyden ja houkuttelevuuden kehittäminen **20 %**
Jalankulkureittien jatkuvuuden parantaminen **17 %**
Jalankulkureittien esteettömyyden kehittäminen **10 %**
Jalankulun opastuksen kehittäminen **9 %**
Esteettömät reitit **10 %**
Muu tarve **3 %**



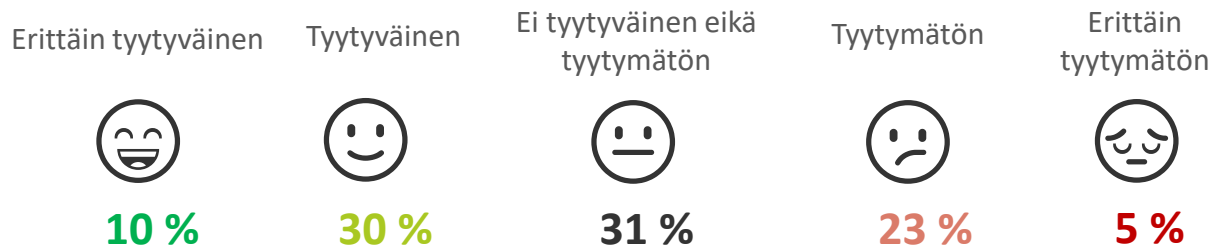
Pyöräily 1/4

Liikutko pyörällä Kärkölässä? (n=171)

92 % vastaajista liikkuu pyörällä
35 % innostuu jatkamaan pyöräilyä myös talvella

13 %, kyllä, paljon kesäisin ja talvisin
17 %, kyllä, paljon kesäisin, jonkin verran talvisin
27 %, kyllä, paljon kesäisin, en lainkaan talvisin
5 %, kyllä, jonkin verran kesäisin ja talvisin
30 %, kyllä, jonkin verran kesäisin, en lainkaan talvisin
8 %, en lainkaan

Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Kärkölässä? (n=171)



40 % vastaajista on vähintään tyytyväisiä pyöräilyn olosuhteisiin.
Tyytymättömiä on **28 %**

Tyytyväisyysmittarin* arvoksi tulee 3,14

*erittäin tyytyväinen = 5 ... erittäin tyytymätön = 1

Jos et liiku pyörällä, minkä takia et käytä pyörää? (n=61)



44 % pyörällä kulkemattomista ei aja pyörällä, koska autolla liikkuminen on pakollista tai käytännöllisempää



30 % kokee matkojen olevan liian pitkiä pyöräiltäväksi



21 % kokee pyöräreittien olevan huonolaatuisia tai kunnossapidon olevan heikkoa

Muita syitä:

- Minulla ei ole pyörää saatavilla tai pyöräni ei ole ajokuntoinen **18 %**
- Pidän pyöräilyä liian vaarallisena Kärkölässä **18 %**
- Lapsen, ostosten tai tavaroiden kuljettaminen pyörälläni on hankalaa **11 %**
- Muu syy **11 %**
- Pyöräpysäköinti on puutteellista tai pelkään, että pyörä varastetaan **10 %**
- Liikkuminen kävellen on helpompaa tai nopeampaa **7 %**
- Terveystilani ei mahdollista pyöräilyä **5 %**
- En pidä pyöräilystä tai en osaa pyöräillä **3 %**
- En tunne reittejä riittävän hyvin tai pelkään eksyväni **2 %**
- Määränpäässäni ei ole riittäviä suihku- tai pukeutumistiloja **2 %**
- Liikun muutenkin paljon tai työni on fyysisesti raskasta **2 %**
- Liikkuminen joukkoliikenteellä on helpompaa tai nopeampaa **0%**



Pyöräily 2/4

Miksi pyöräilet Kärkölässä? (n=158)



80 % vastaajista motivoituu pyöräilemään ulkoilu- ja virkistysmielessä



59 % kokee saavansa pyöräilystä terveyshyötyjä



52 % kokee pyöräilyn käteväksi tavaksi liikkua paikasta toiseen

Muita syitä:

- Edullinen tapa liikkua **36 %**
- Nopeampi tapa liikkua kuin muut **22 %**
- Ympäristösyitä **17 %**
- Autoa ei ole käytettävissä **10 %**
- Ihmisten kohtaaminen **9 %**
- Joukkoliikenne ei palvele riittävän hyvin **8 %**
- Matkailu **4 %**
- Muu syy **4 %**
- Auton pysäköinti on hankalaa **0 %**



Pyöräily 3/4



Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän pyöräillen? (n=157)

58 % kulkisi pyörällä enemmän, jos pyöräilyreitit olisivat turvallisempia

31 % kulkisi pyörällä enemmän, jos pyöräilyreitit olisivat sujuvampia ja suurempia

27 % kulkisi pyörällä enemmän, jos pyöräväylillä olisi parempi talvikunnossapito

Muita syitä:

Jalan ja pyörällä kulkevien erottaminen toisistaan omille väylilleen **15 %**

Oma asennemuutos **15 %**

Oman pyörän huoltaminen tai vaihtaminen paremmin minua palvelevaksi (esim. sähköpyörä) **13 %**

Parempi pyöräpysäköinti määränpäässä (laatu, turvallisuus, helpokäyttöisyys) **12 %**

Muu syy **11 %**

Parempi reittien tunteminen **8 %**

Innostava kampanjointi tai viestintä **5 %**

Yhteiskäyttöpyörät **3 %**

Selkeämpi opastus ja viitoitus pyöräreiteillä **3 %**

Määränpäässäni olisi asialliset pukeutumis- ja suihkutilat **1 %**



Mitkä seuraavista ovat mielestäsi tärkeimpiä pyöräilyolosuhteiden kehittämistarpeita? (n=160)

57 % rakentaisi uusia pyöräliikenteen yhteyksiä

47 % kehittäisi nykyisten pyöräteiden laatua tai turvallisuutta

29 % toteuttaisi vapaa-ajan pyörä- tai maastopyöräreittejä

24 % tehostaisi pyöräväylien talvikunnossapitoa

24 % parantaisi pyöräväylien jatkuvuutta

Muita tarpeita:

Pyörän pysäköintimahdollisuuksien kehittäminen **18 %**

Pyöräilyreittien opastus ja pyöräilykartat **14 %**

Pyöräilytaitojen ja -sääntöjen opettaminen eri kohderyhmille **8 %**

Kunnan palveluiden saavutettavuus pyörällä **6 %**

Pyörämatkailu tai pyöräilyyn liittyvät palvelut **4 %**

Pyöräilyyn kannustaminen tiedottamisen ja kampanjoinnin keinoin **4 %**

Muu tarve **3 %**



Pyöräily 4/4

Kuinka tärkeänä pidät Kärkölän elinvoimaisuuden kehittämistä pyörämatkailun kautta? (n=170)

74 % pitää pyörämatkailun kehittämistä melko tärkeänä tai erittäin tärkeänä

30 %, erittäin tärkeänä
44 %, melko tärkeänä
18 %, en kovin tärkeänä
2 %, en lainkaan tärkeänä
6 %, en osaa sanoa

Pyörämatkailun kannalta tärkeimpinä vetonauloina pidetään mm. Huovilan puistoa ja Villa Elinaa.

Kuva: Retkipaikka



Kuva: Villa Elina



Palaute asukaskyselystä

Poimintoja avoimista palautteista

”Superhyviä kysymyksiä ja hyvä palkinto. Kiitos kyselystä!”

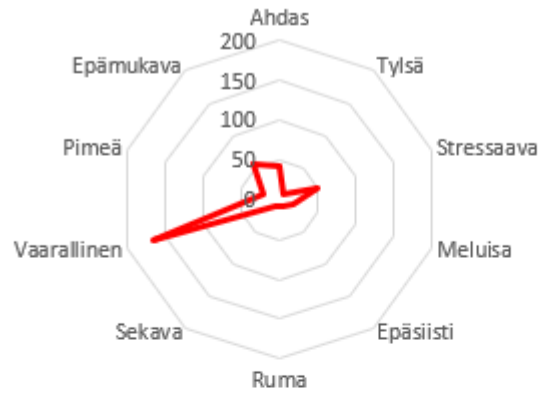
”Superhienoa, että tällainen kysely on. Lisää näitä.”

”Hienosti tehty lomake ja helppo täyttää.”

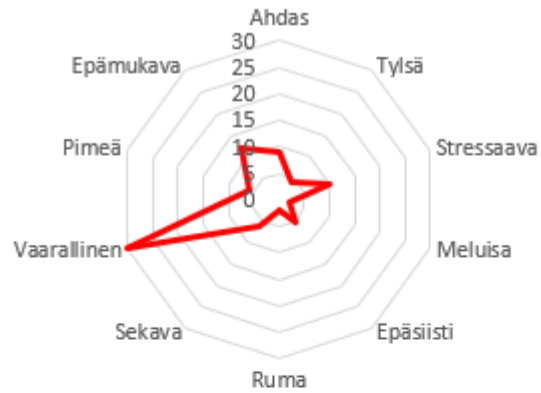
- Pyöräliikenteen ja kävelyn reittejä kuvaavien karttojen kehittäminen - **(4 palautetta)**
- Talvikunnossapito ja väylien parempi kunto – **(3 palautetta)**
 - Priorisoitu auraus aamulla Hähkäniementiellä ja Järvelän keskuksessa
 - Päällystyksen korjaus
- Lapsille turvallinen liikkumisympäristö **(2 palautetta)**
- Liikennesäännöistä kampanjoinnin tehostaminen **(1 palaute)**
- Maastoreittien kehittäminen **(1 palaute)**

Epämiellyttävät paikat

Koko Kärkölä



(1) Järvelän keskus



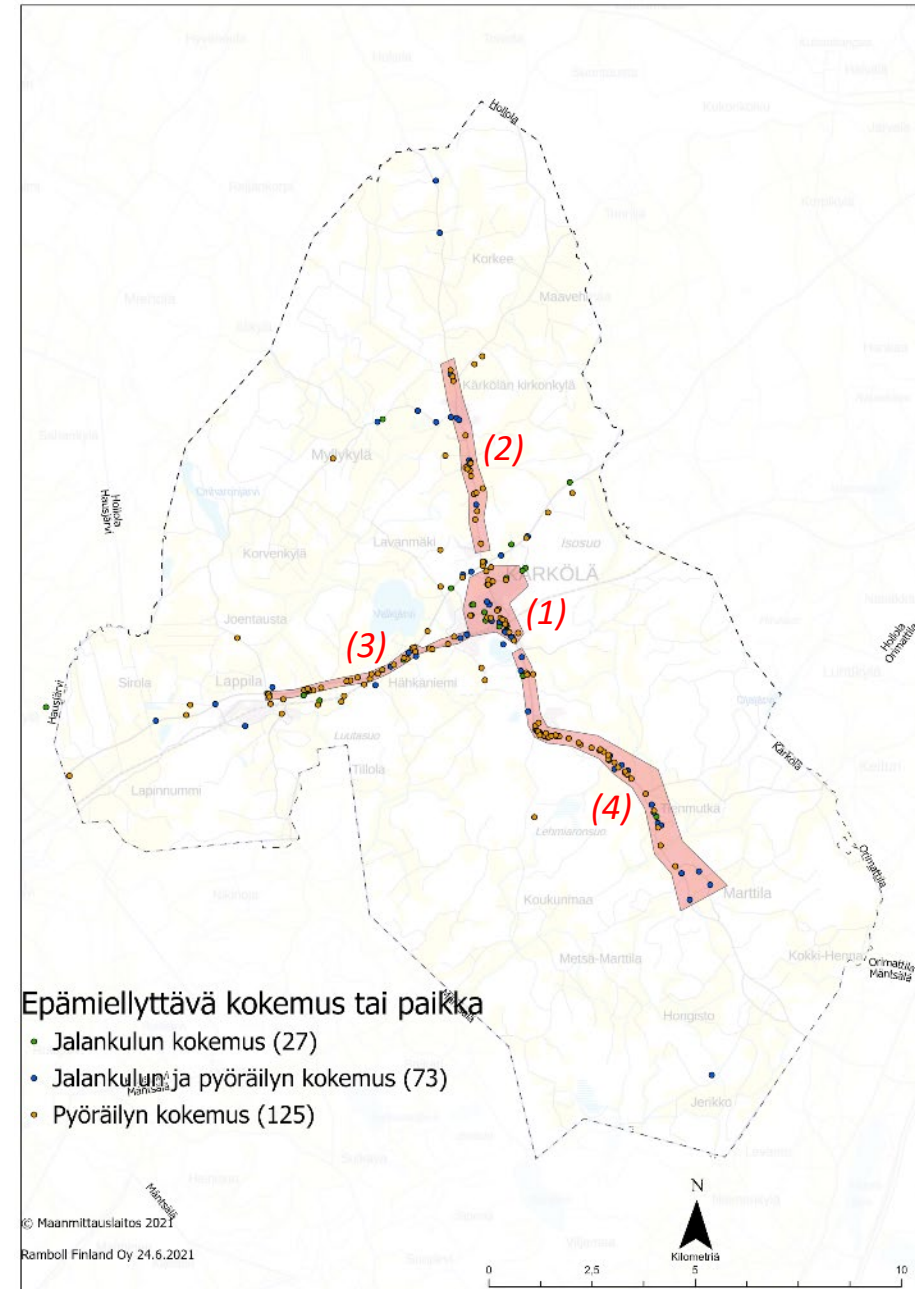
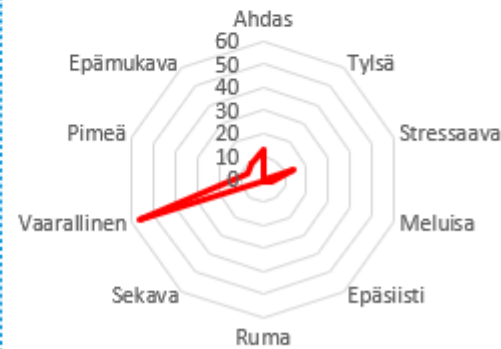
(2) Järvelä-Kirkonkylä väli



(3) Järvelä-Lappila väli



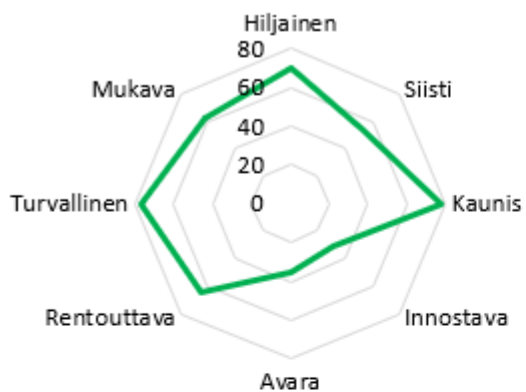
(4) Järvelä-Marttila väli



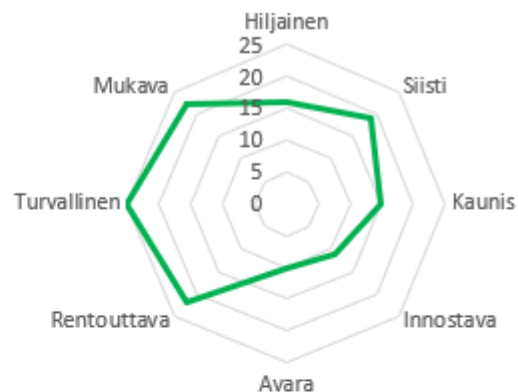
Kartan punaiset alueet kuvaavat karttamerkitöiden merkittävimpiä kasaumia. Merkittävimmistä kasaumista on esitetty aluekohtaiset kuvaajat, joista käy ilmi epämiellyttävään paikkakokemukseen vaikuttavien ominaisuuksien vastausmäärät.

Miellyttävät paikat

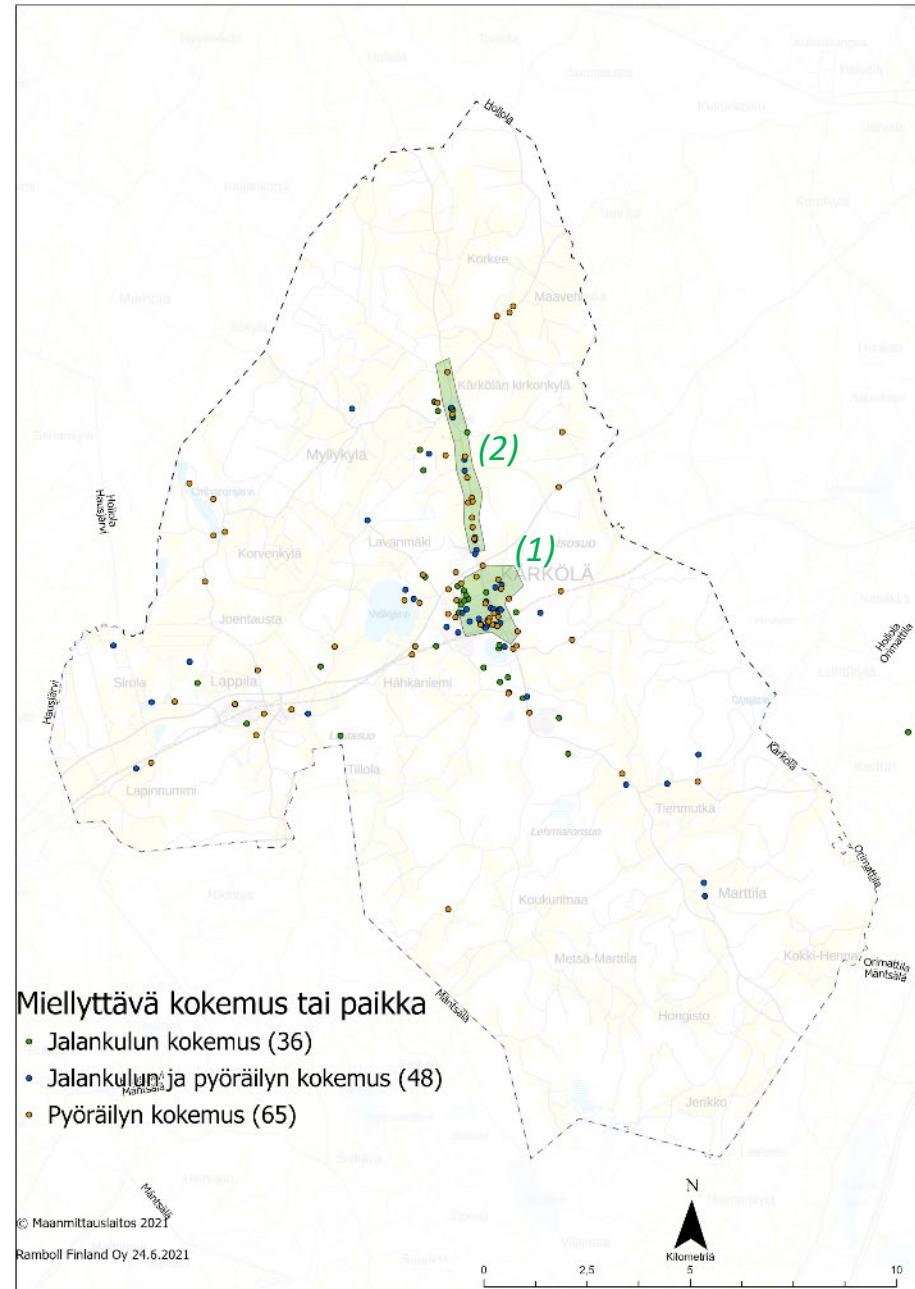
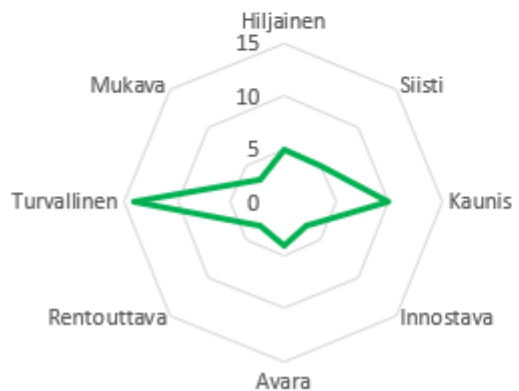
Koko Kärkölä



(1) Järvelän keskus



(2) Järvelä-Kirkonkylä väli



Kartan vihreät alueet kuvaavat karttamerkintöjen merkittävimpiä kasaumia. Merkittävimmistä kasaumista on esitetty aluekohtaiset kuvaajat, joista käy ilmi miellyttävään paikkakokemukseen vaikuttavien ominaisuuksien vastausmäärät.

Viihtyisyys

Viihtyisyyspuutteita jalankulun ja pyöräilyn ympäristössä merkattiin Järvelän keskusta.

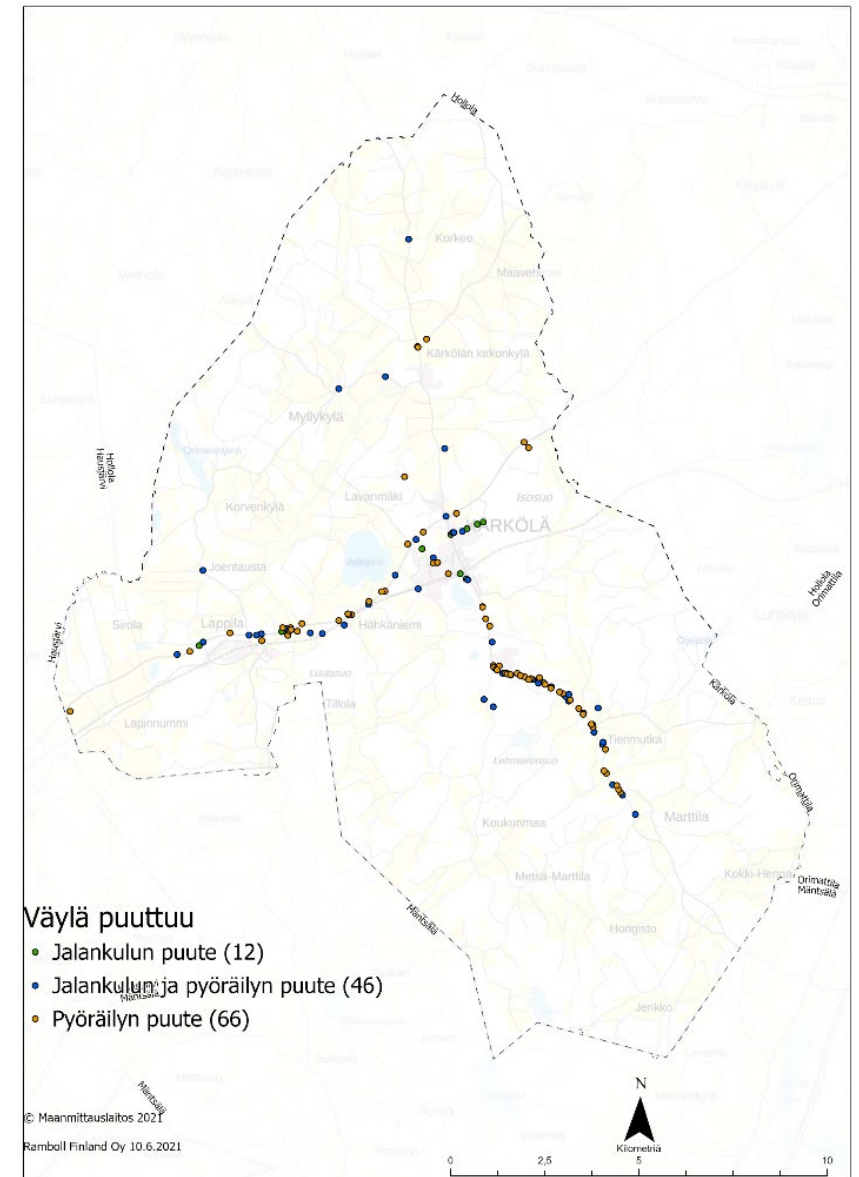
Erityisesti puisto Järveläntien ja Virkatien välissä nousi useammalla vastaajalla puutteelliseksi paikaksi.



Yhteyspuutteet

Pyöräliikenteen väyläpuutteita merkittiin Järvelästä Marttilaan ja Lappilaan.

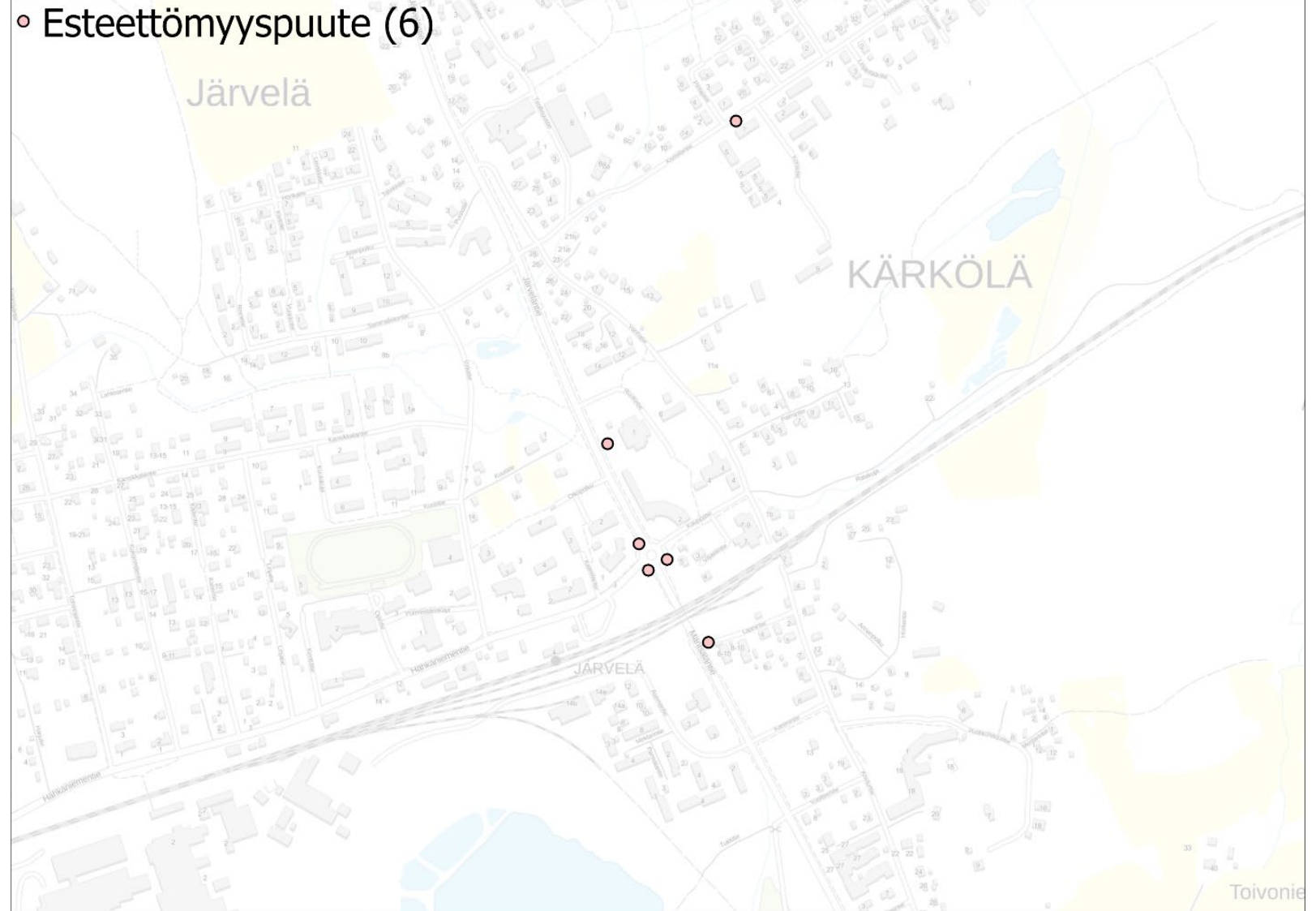
Jalankulun väyläpuutteita merkittiin myös Järvelään Suotielle.



Esteettömyys

Esteettömyysasiat ovat erittäin tärkeitä tietyille liikkujaryhmille, vaikka vastaajamäärät eivät kyselyssä nousekaan erityisen suuriksi.

Hähkäniementien ja Mäntsäläntien kiertoliittymään merkittiin mm. väylän epätasaisuudesta johtuva laatupuute.



Liite 3. Liikkumisen ja liikenteen nykytila

Väestö

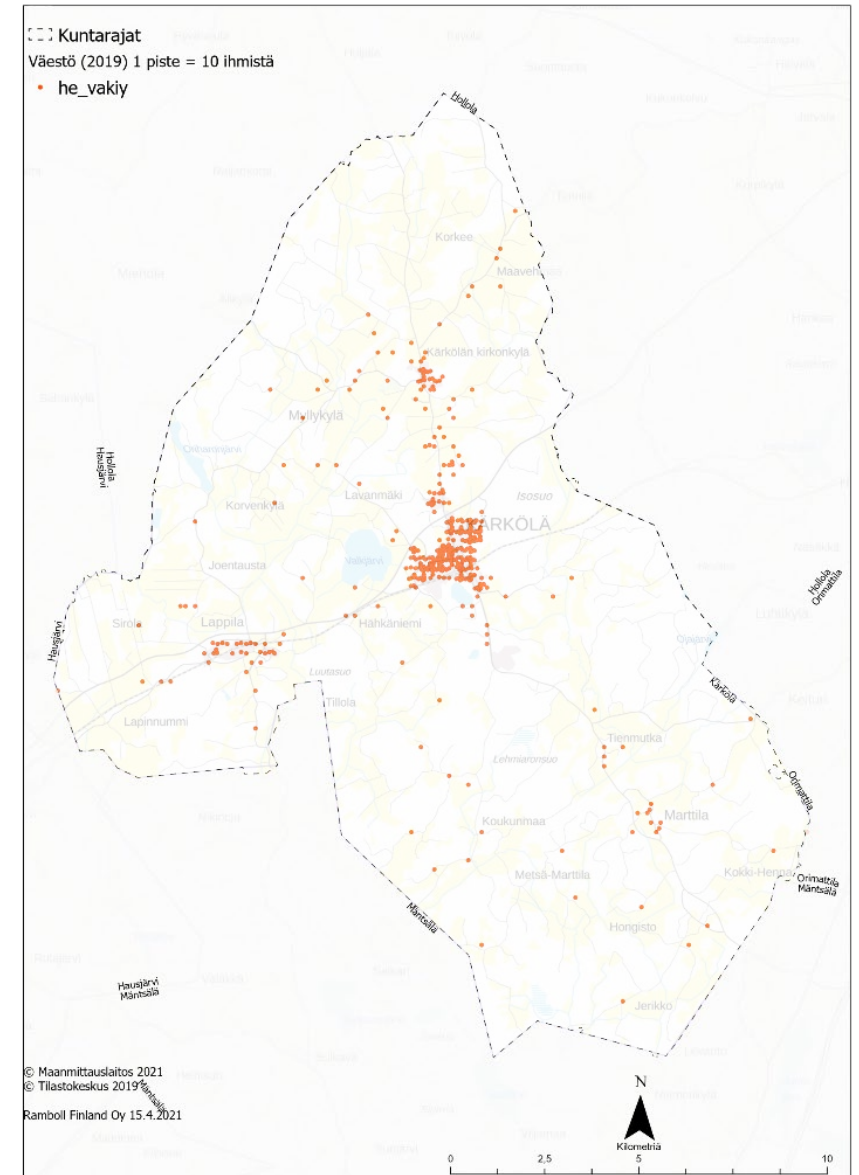
67 % Kärkölän väestöstä asuu yhdyskuntarakenteen luokituksen^[1] mukaisella taajama-alueella.

- Lappila 6,5 % väestöstä
- Järvelä–Kärkölän kk 60,5 % väestöstä

36 % Kärkölän väestöstä asuu 15 minuutin pyörämatkan päässä alueen rautatieasemista.

25 % Kärkölän väestöstä asuu 15 minuutin pyörämatkan päässä Järvelän keskustasta.

[1] [Suomen Ympäristökeskus \(SYKE\)](#)



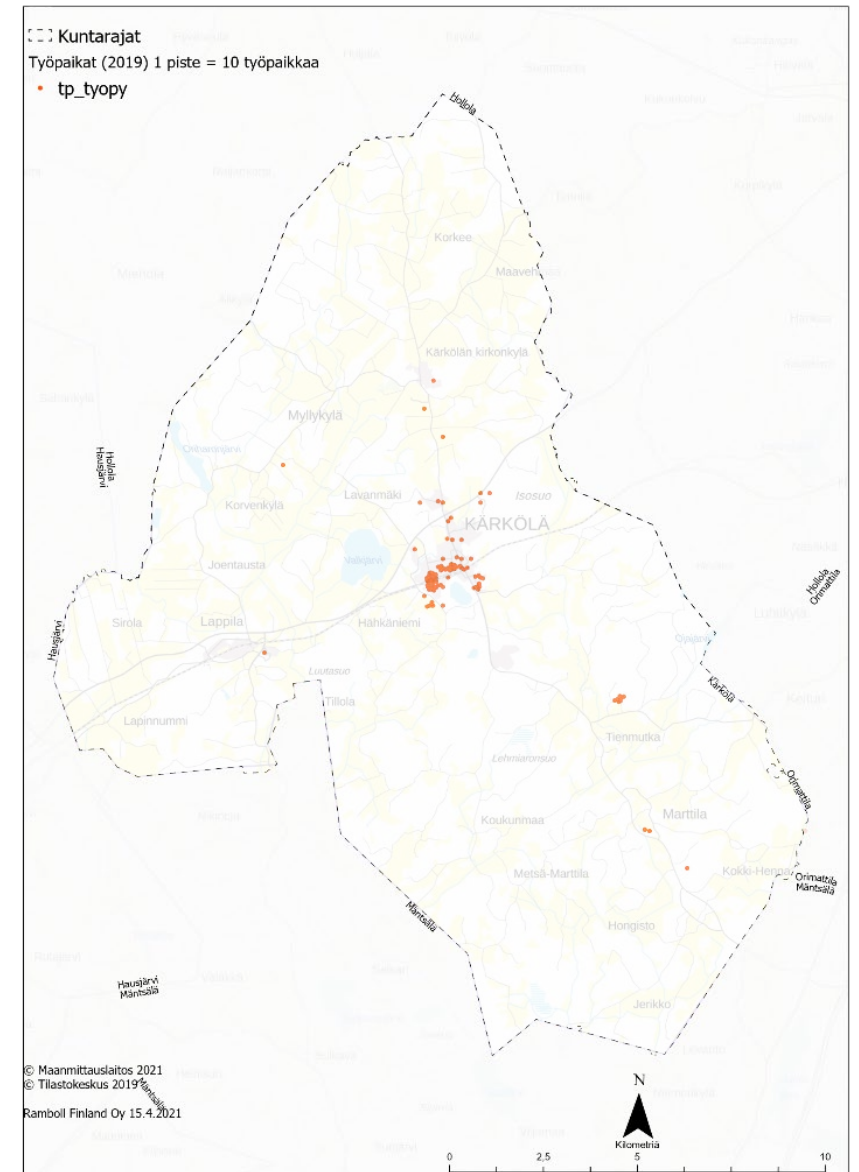
Työpaikat

83 % Kärkölässä sijaitsevista työpaikoista on yhdyskuntarakenteen luokituksen^[1] mukaisella taajama-alueella.

- Lappila 1,5 % työpaikoista
- Järvelä–Kärkölen kk 81,5 %

47 % Kärkölässä sijaitsevista työpaikoista sijaitsee 15 minuutin pyörämatkan päässä alueen rautatieasemista.

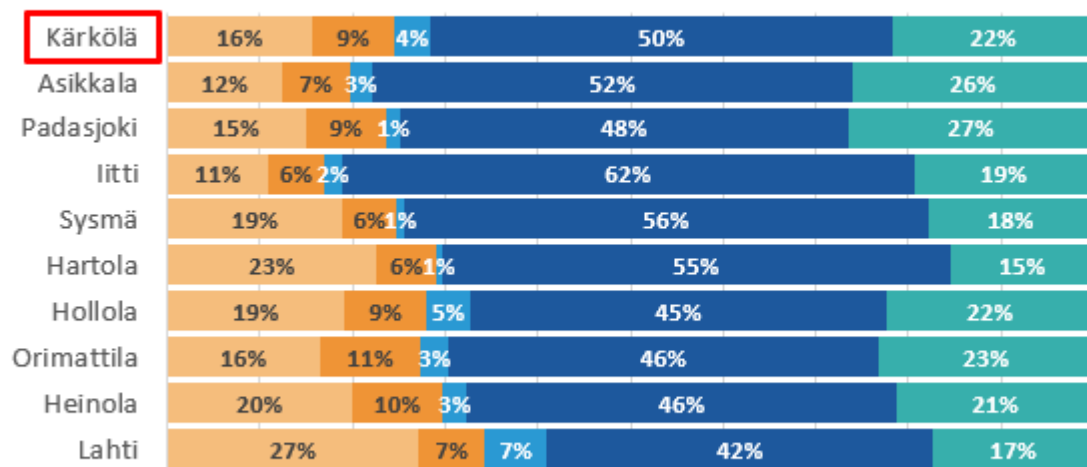
[1] [Suomen Ympäristökeskus \(SYKE\)](#)



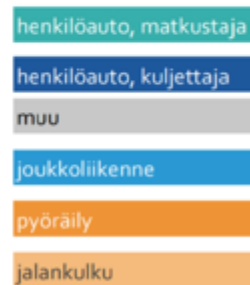
Liikkumistottumukset

- Henkilöliikennetutkimuksen (2016) Päijät-Hämeen seutujulkaisun tuloksissa Kärkölä on pienen otoskokonsa vuoksi yhdistetty Hartolan, Sysmän ja Padasjoen kanssa.
- Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaan [BRUTUS-liikennemallilla](#) estimoitu jalankulun kulkutapaosuus on Kärkölässä 16 % ja pyöräilyn 9 %. **Potentiaalia pyöräliikenteen osuuden kasvuun on erityisesti lyhyemmillä alle viiden kilometrin matkoilla.**

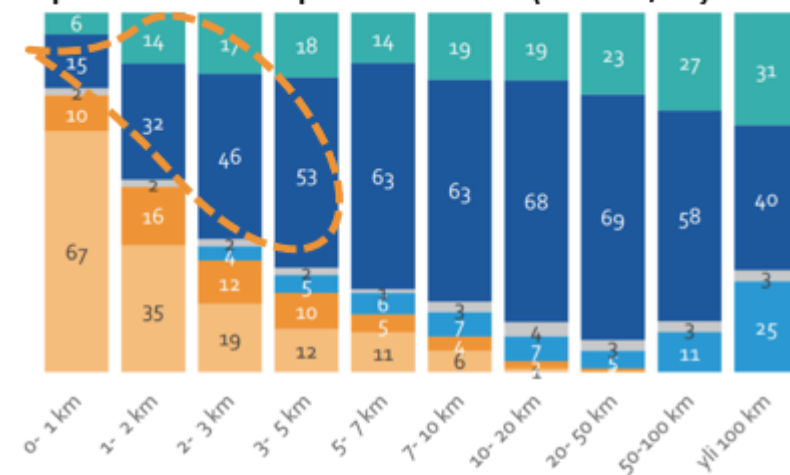
BRUTUS-liikennemallilla estimoitu nykyhetken kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



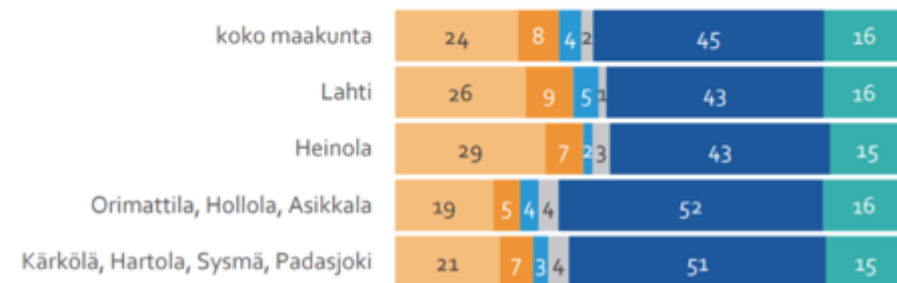
selitteet:



Kestävien kulkutapojen potentiaali
Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (HLT2016/Päijät-Häme)



Kulkutapajakauma alueen mukaan (HLT2016/Päijät-Häme)



Liikkumattomuus

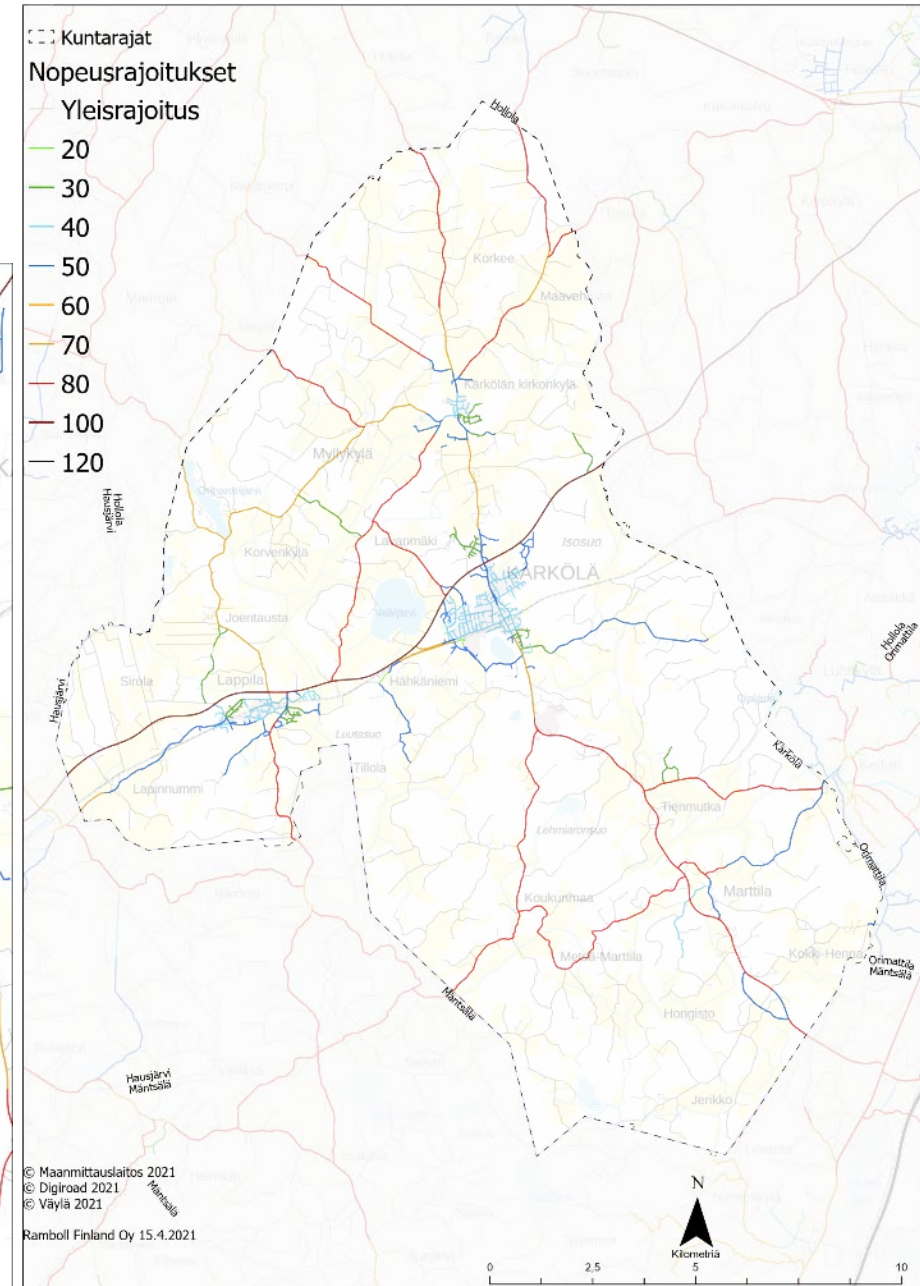
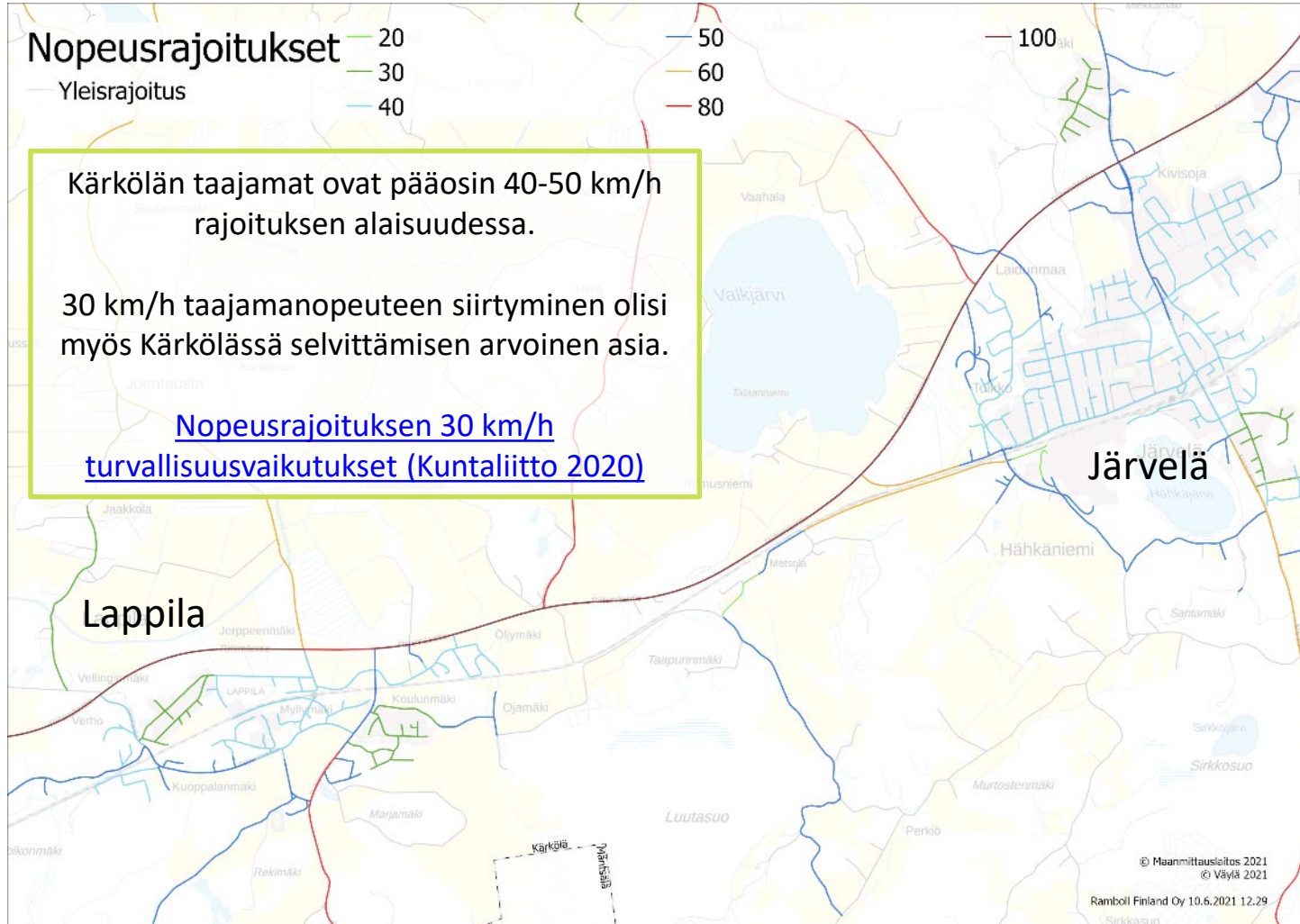
Liikkumattomuus Kärkölässä aiheuttaa yhteiskunnalle kustannuksia karkean arvion mukaan **2,5 M€–5,9 M€** vuodessa.

Kustannusarvio koostuu pääosin liikkumattomuudesta seuraavien kroonisten kansansairauksien yhteiskunnalle aiheuttamista **suorista terveydenhuollon kustannuksista, alhaisemmista tuloveroista ja tuottavuuskustannuksista.**

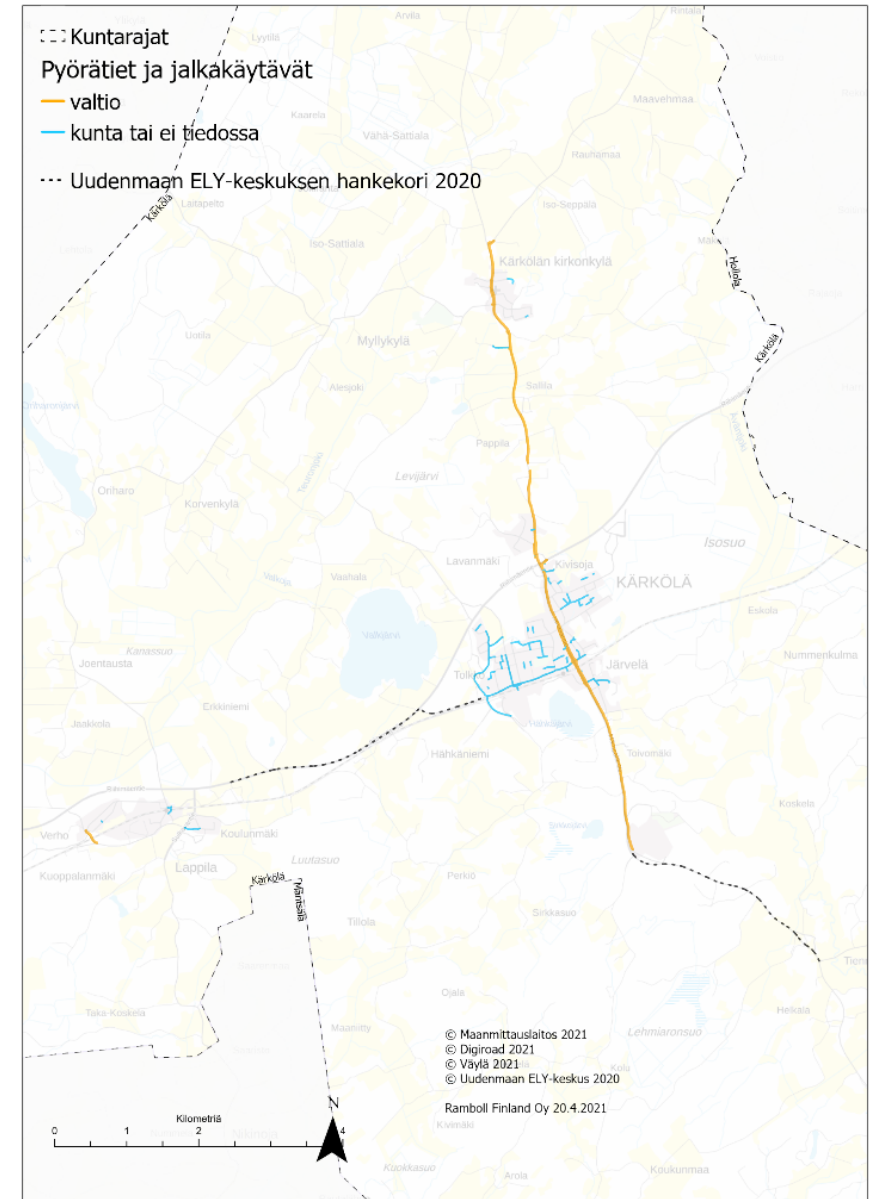
Liikkumattomuuden kustannuksia on arvioitu Valtioneuvoston kanslian julkaisussa ["Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset"](#)



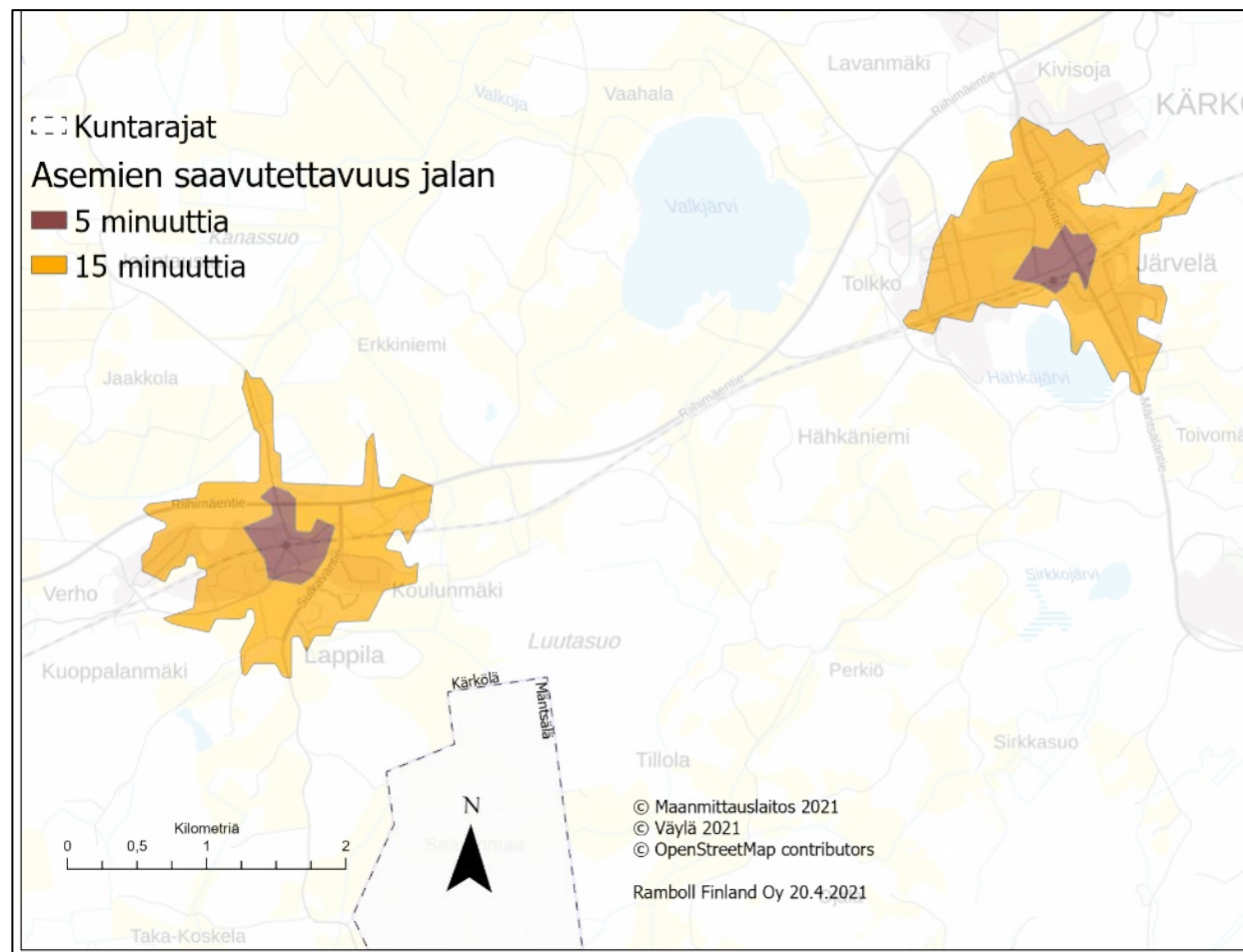
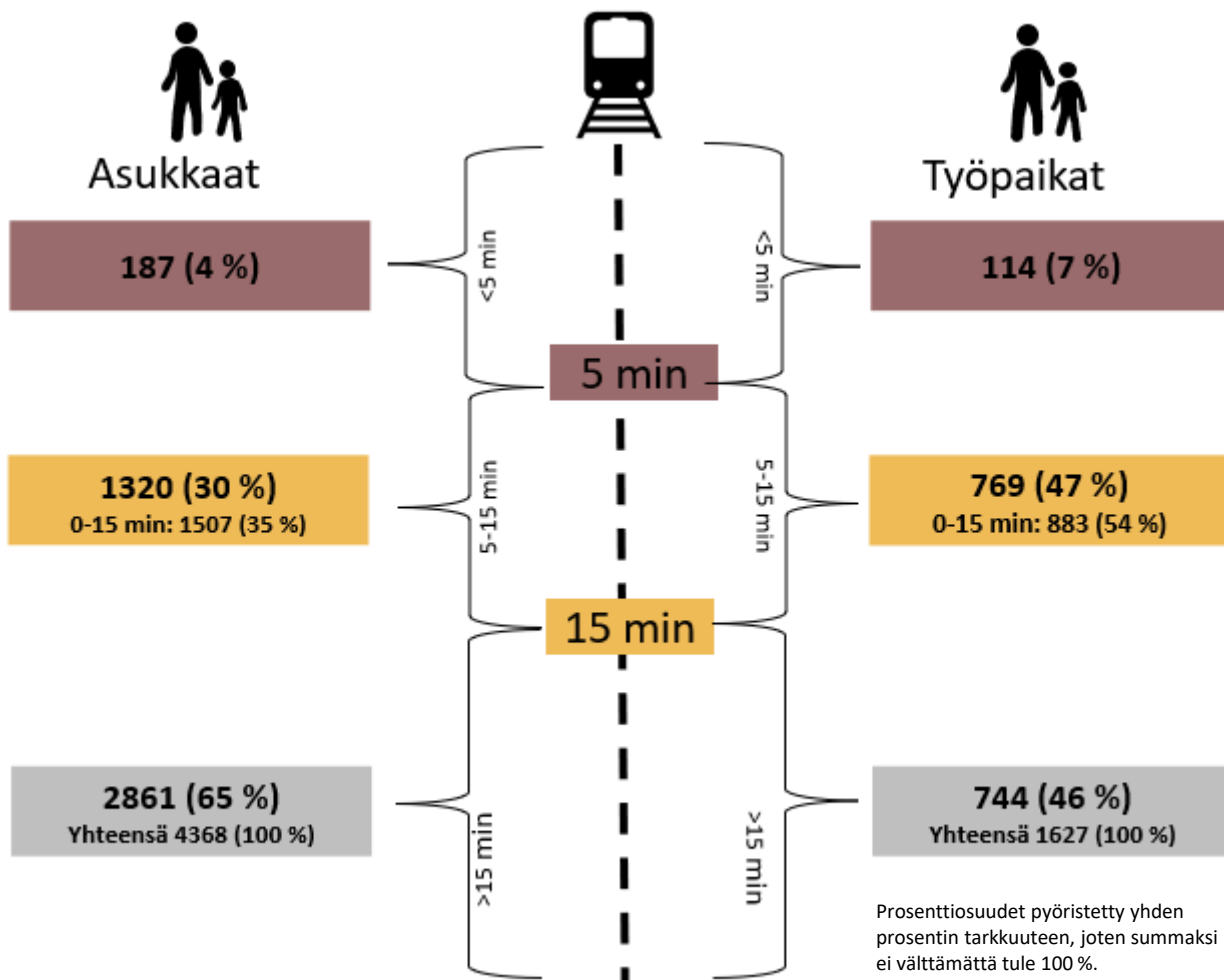
Nopeusrajoitukset



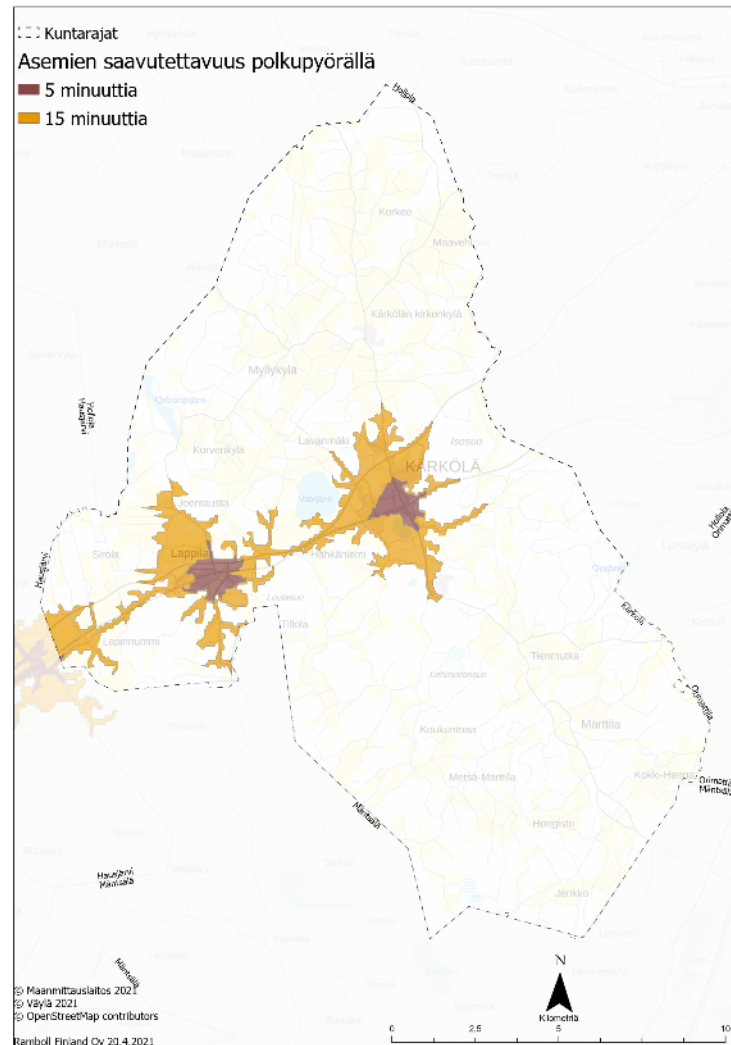
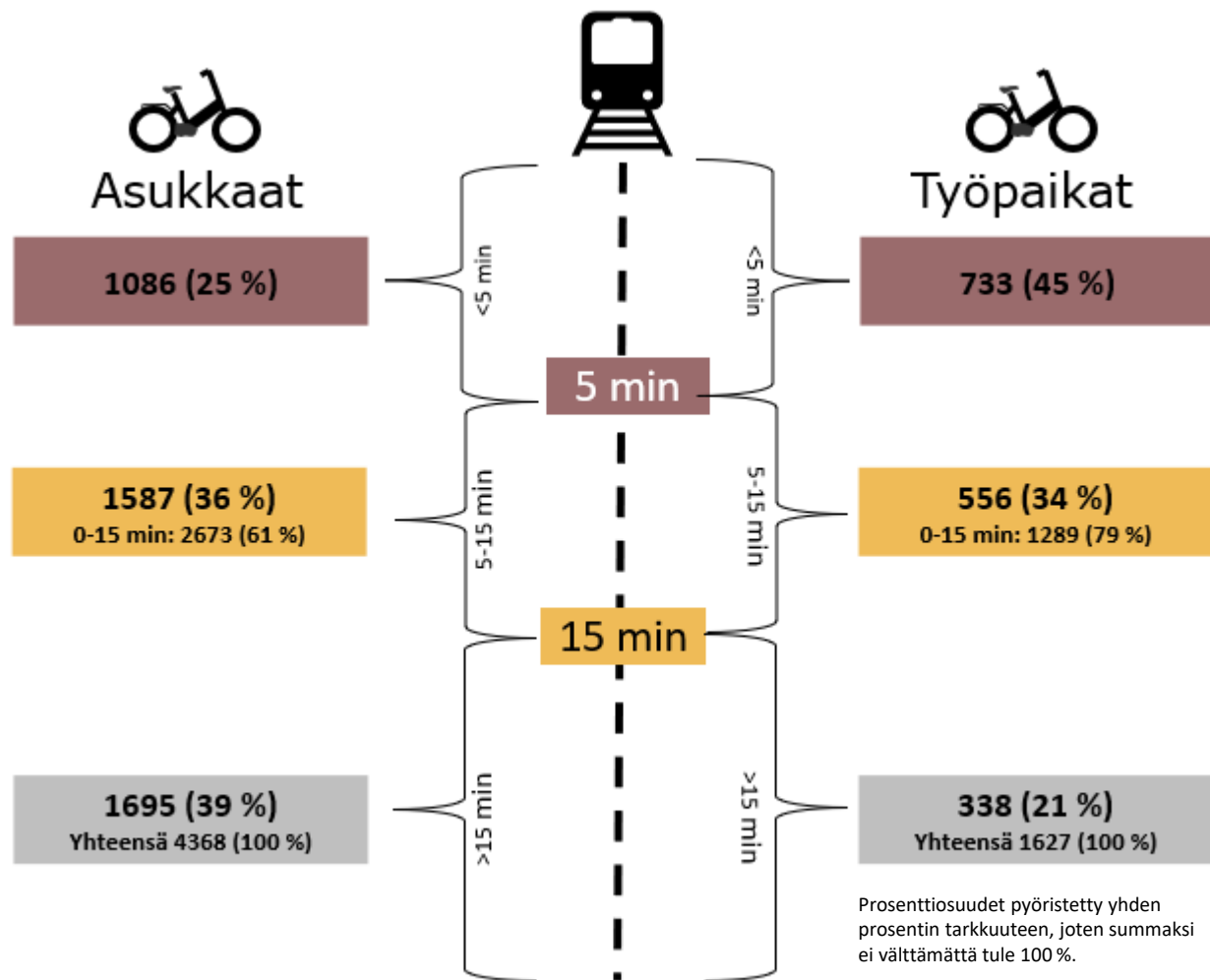
Infrastruktuuri



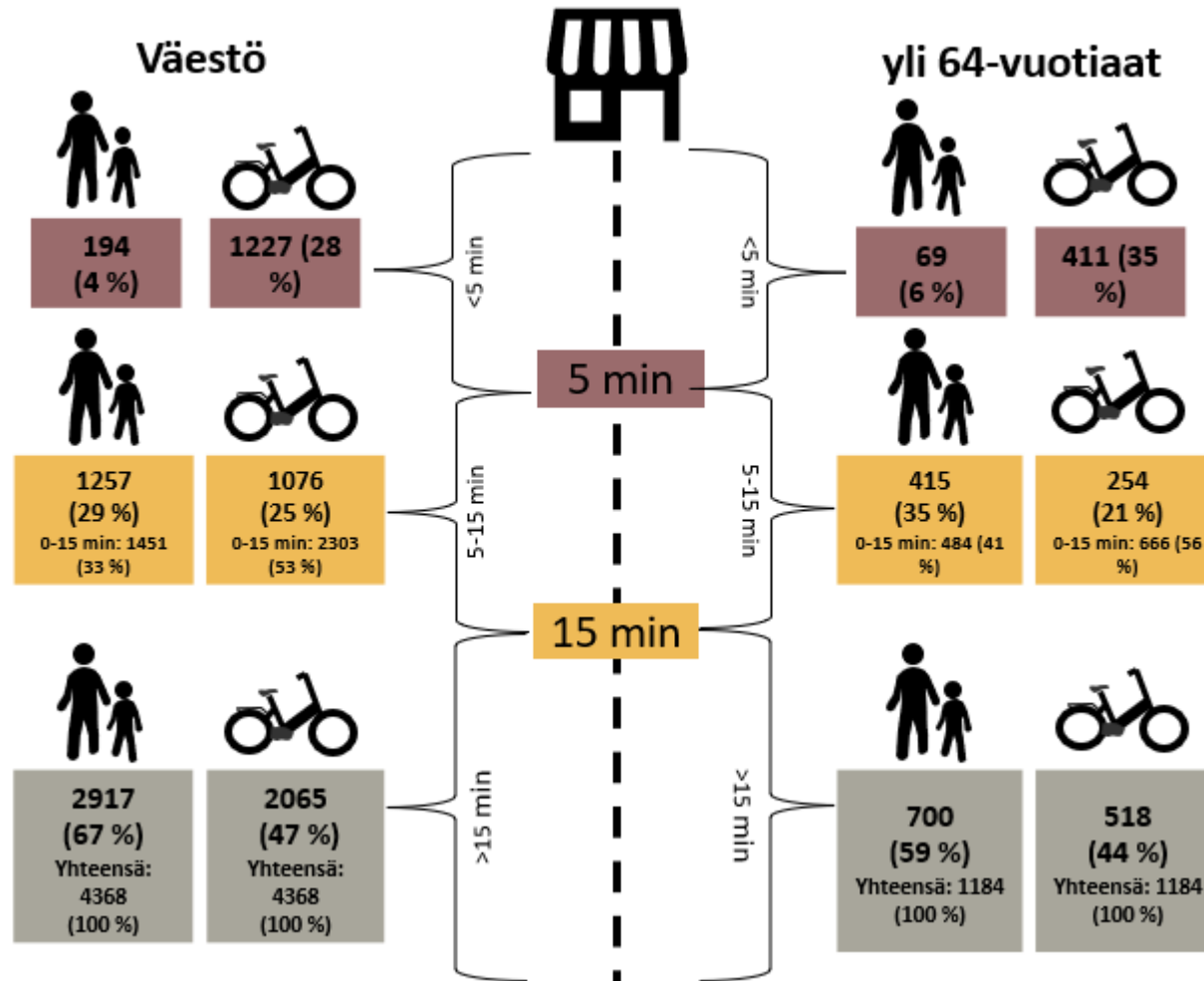
Asemien saavutettavuus jalan



Asemien saavutettavuus pyörällä

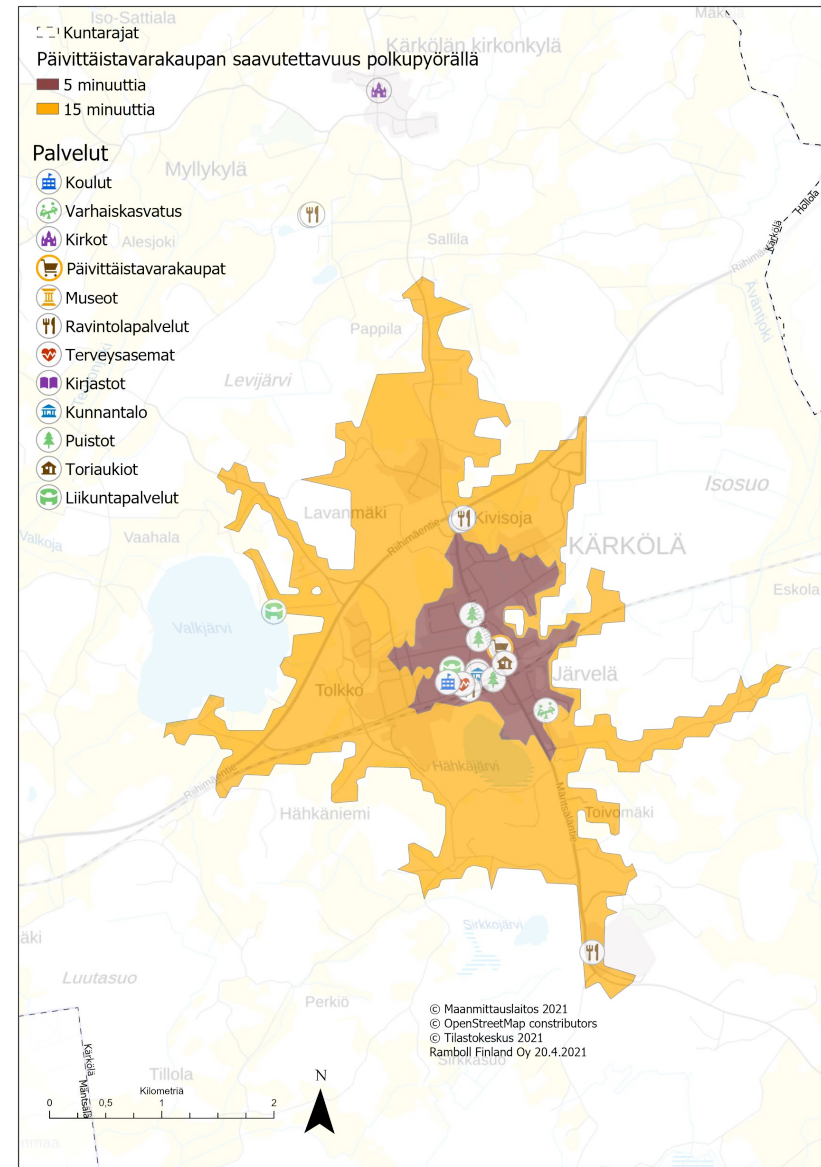
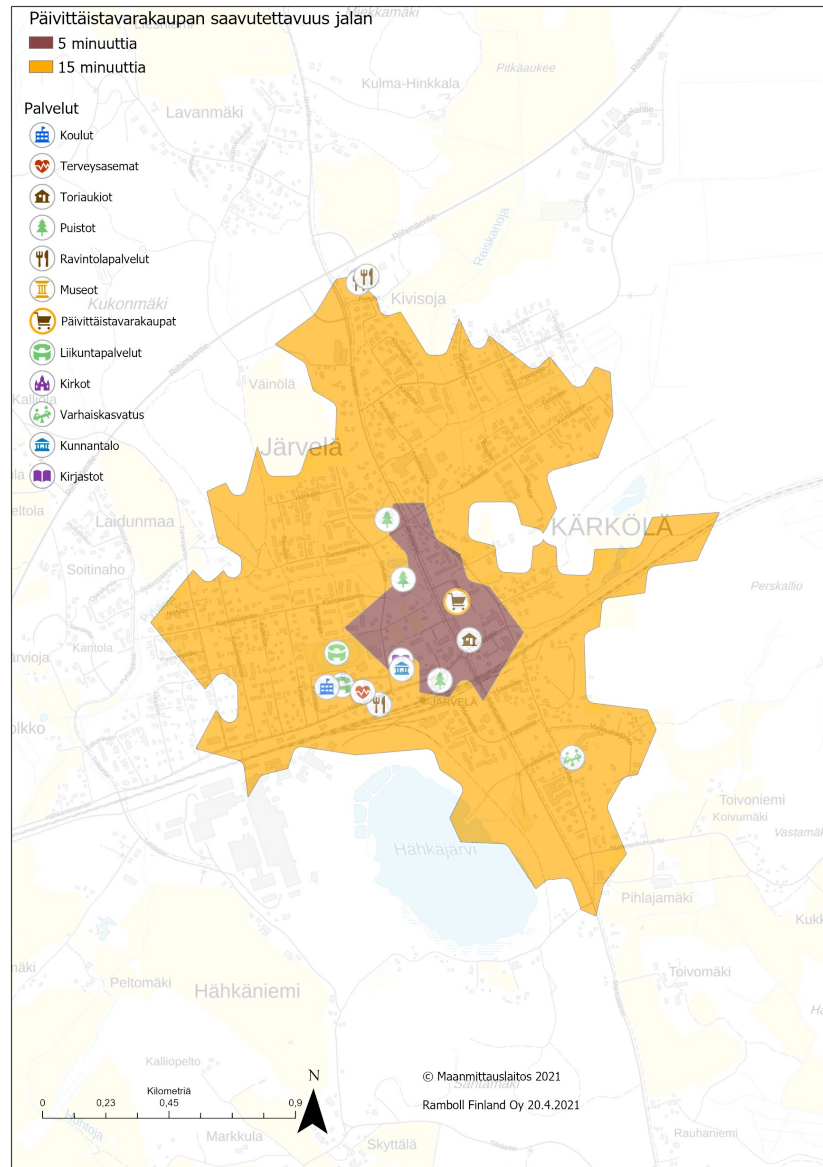


Päivittäistavarakaupan saavutettavuus 1/2

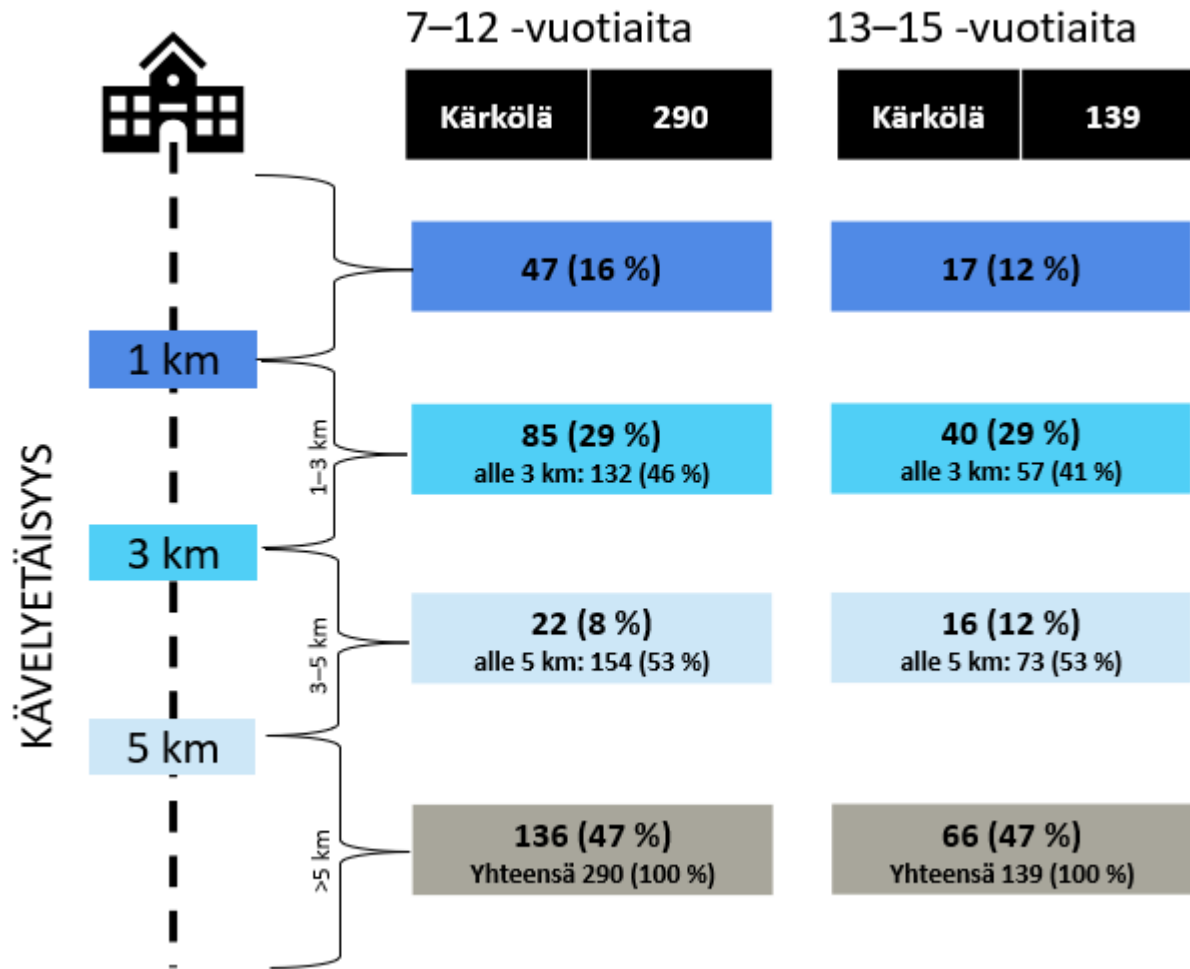


Prosenttiosuudet pyöristetty yhden prosentin tarkkuuteen, joten summaksi ei välttämättä tule 100%.

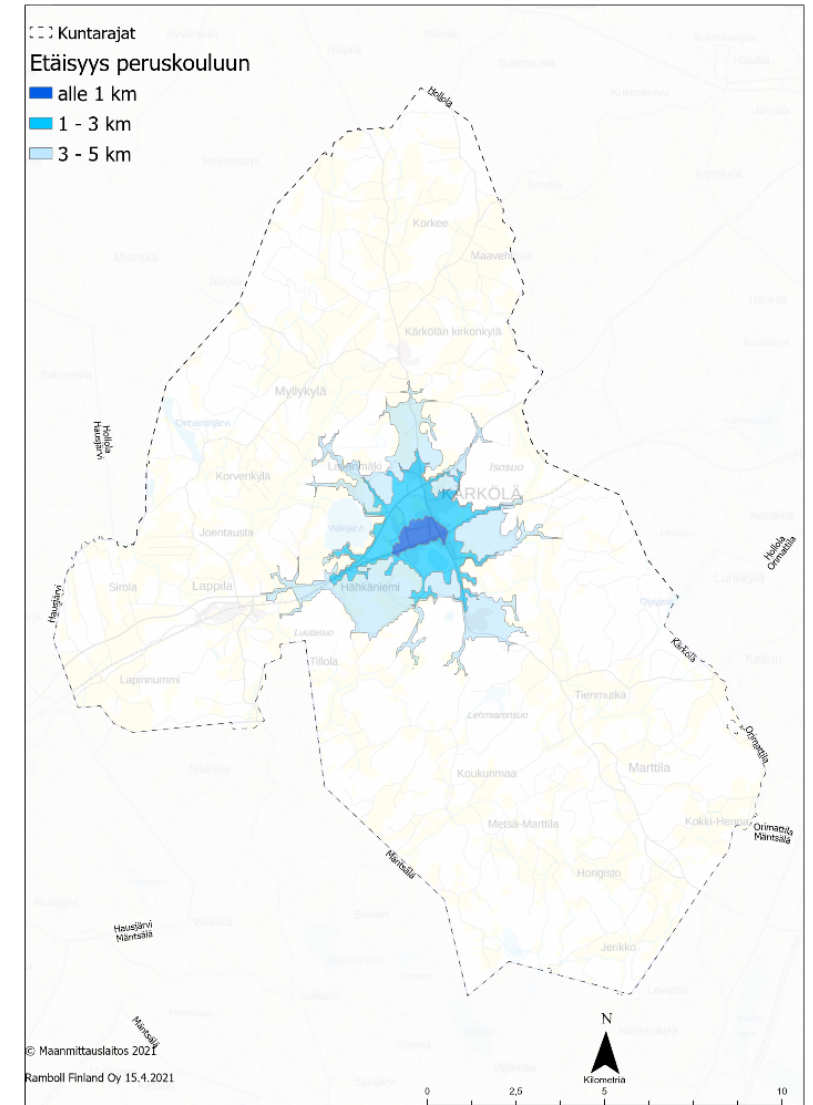
Päivittäistavarakaupan saavutettavuus 2/2



Peruskoulu



Prosenttiosuudet pyöristetty yhden prosentin tarkkuuteen, joten summaksi ei välttämättä tule 100 %.



Liite 4. Liikenneturvattomuus

Tieliikenneonnettomuuksien tilaston selite

Onnettomuusyhteenvedossa on hyödynnetty lähtöaineistona [Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuuksien tilastoa](#) sekä Väyläviraston tuottamaa Onnettomuusrekisteriä. Molemmat aineistot **perustuvat poliisiasian tietojärjestelmään tallennettuihin tieliikenneonnettomuustietoihin**. Onnettomuusrekisterissä onnettomuuksiin yhdistetään sijainnin perusteella myös tierekisterin tietoja.

Poliisin tilastoinnin (=virallisen tilastoinnin) **peittävyys kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen. Loukkaantumisten osalta** on arvioitu, että tilaston kattavuus on vain 20-30 %.

Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. **Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä (noin 10 % tilastoitu). Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei puolestaan lasketa lainkaan** mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin.

Pääosin poliisin tilastojen puutteellisuudet johtuvat joko siitä, etteivät onnettomuudet tule lainkaan poliisin tietoon (ei soiteta 112) tai siitä että poliisi ei käy onnettomuuspaikalla (tilanteen saattaa hoitaa esim. pelastuslaitos tai rajavartiolaitos). Puuttuvista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista valtaosa on lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti. Itsemurhia ja epäiltyjä itsemurhia ei poisteta tilastosta, kuten tehdään joissakin muissa maissa.

Tilastoidut tieliikenteessä loukkaantuneet ja kuolleet

Poliisin tilastoihin päätyneitä liikenneonnettomuuksia on tapahtunut seudulla vuosina 2016-2020 yhteensä **64 kpl** eli **13 kpl vuodessa**. Näistä **18 kpl**, eli **28 %** johti loukkaantumiseen tai kuolemaan. Yli puolet henkilövahinkoon tapahtuneista onnettomuuksista tapahtui kanta- ja seututeillä. Loput onnettomuuksista tapahtuivat pienemmillä maanteillä ja katuverkolla.

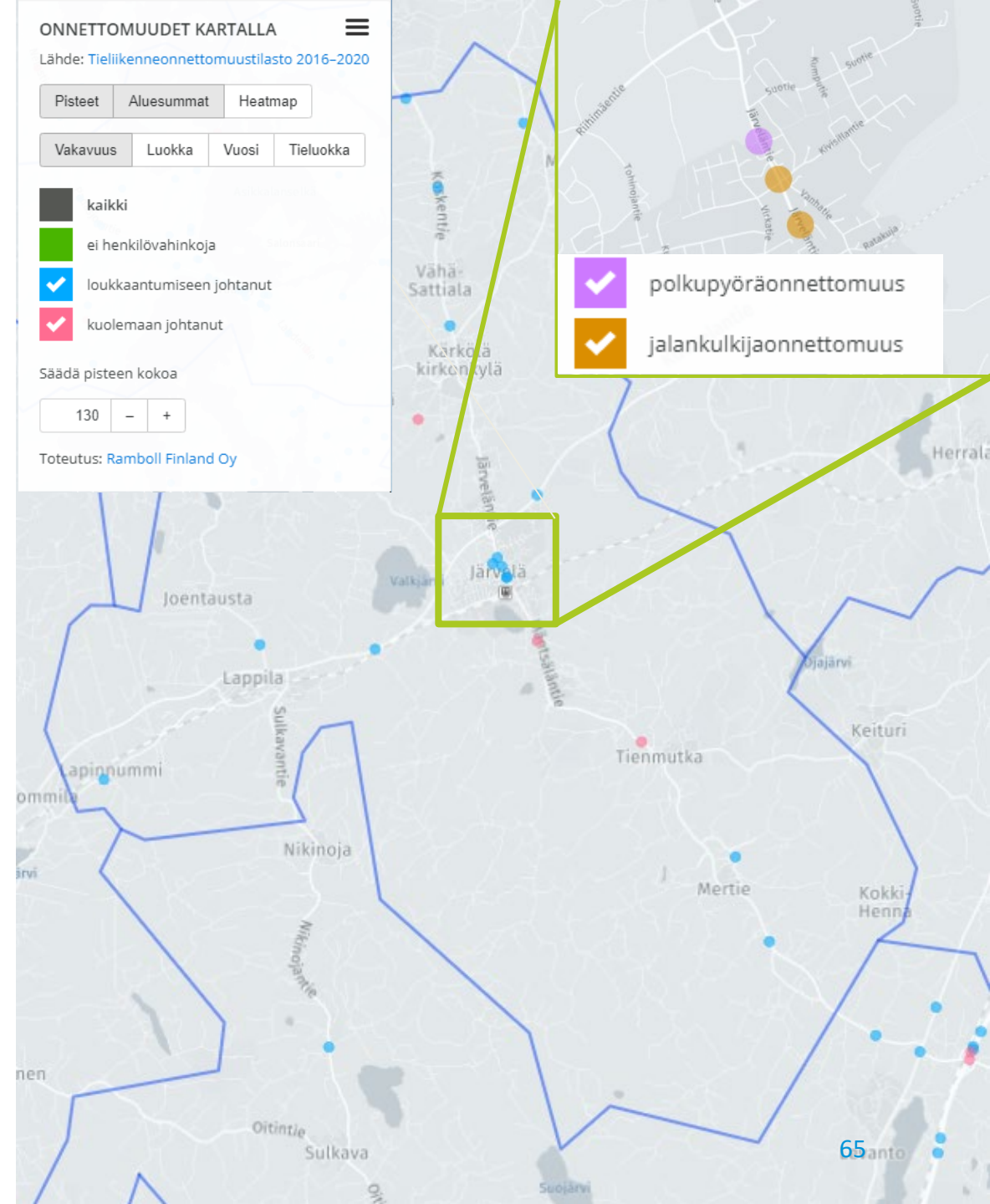
[Onlinekartta](#)

Tieliikenneonnettomuudet	Kärkölä
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet yhteensä	3
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet yhteensä	15
Kaikki tieliikenneonnettomuudet yhteensä	64

Kärkölän tieliikenteessä on aiheutunut vähintään 15 loukkaantumista ja 3 kuolemaa vuosien 2015–2020 aikana.

Poliisin määrittelemiä **polkupyöräonnettomuuksia** on tilastoitu vain **yksi** edelliseltä viideltä vuodelta. **Jalankulkijaonnettomuuksia** on tilastoitu **kaksi** samalta ajalta. Kaikki kolme ovat johtaneet loukkaantumiseen.

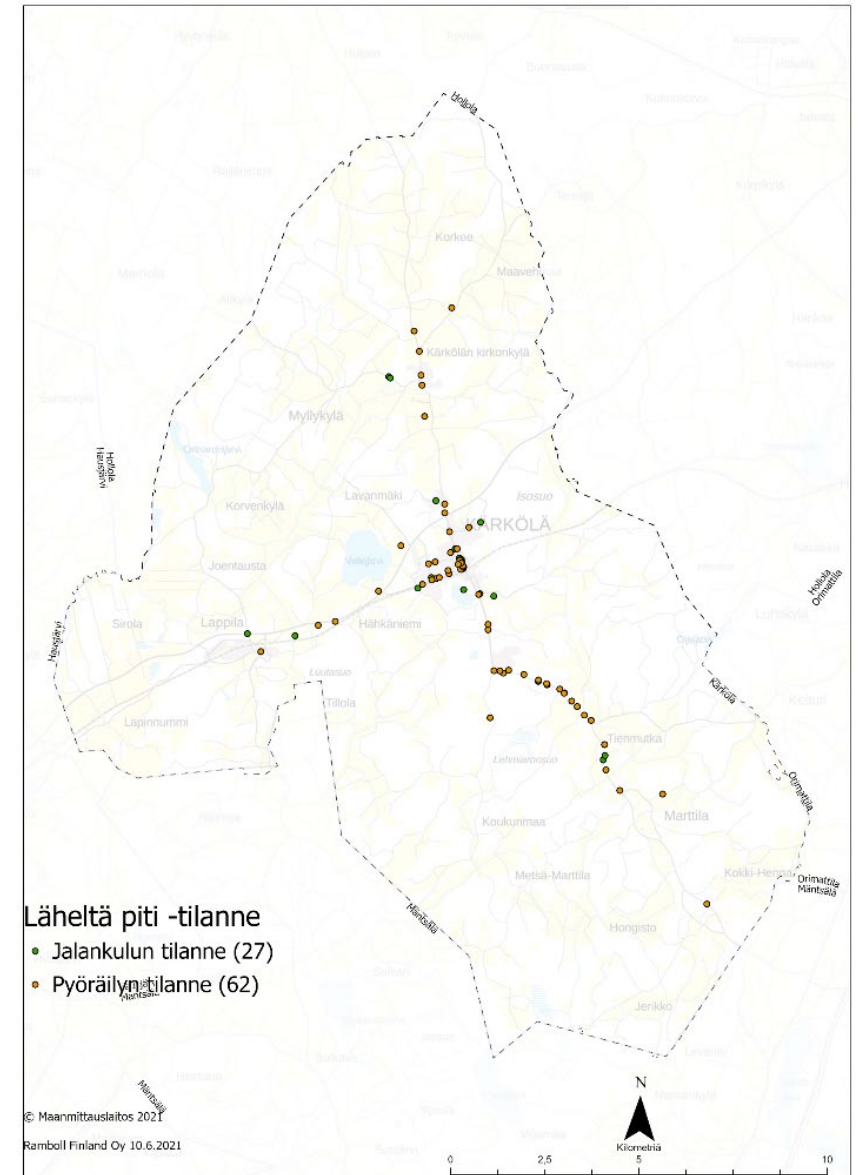
Polkupyörällä tai jalan liikkuneiden loukkaantumisia on todellisuudessa todennäköisesti huomattavasti enemmän.



Läheltä piti -tilanteet

Läheltä piti -tilanteita merkittiin asukaskyselyssä eniten Järvelän keskusta Järveläntielle Ruukintien ja Hähkäniementien välille. Useimmiten vaaratilanteen synnä pidettiin liikenneympäristöön nähden autoa liian suurella nopeudella kuljettavia henkilöitä.

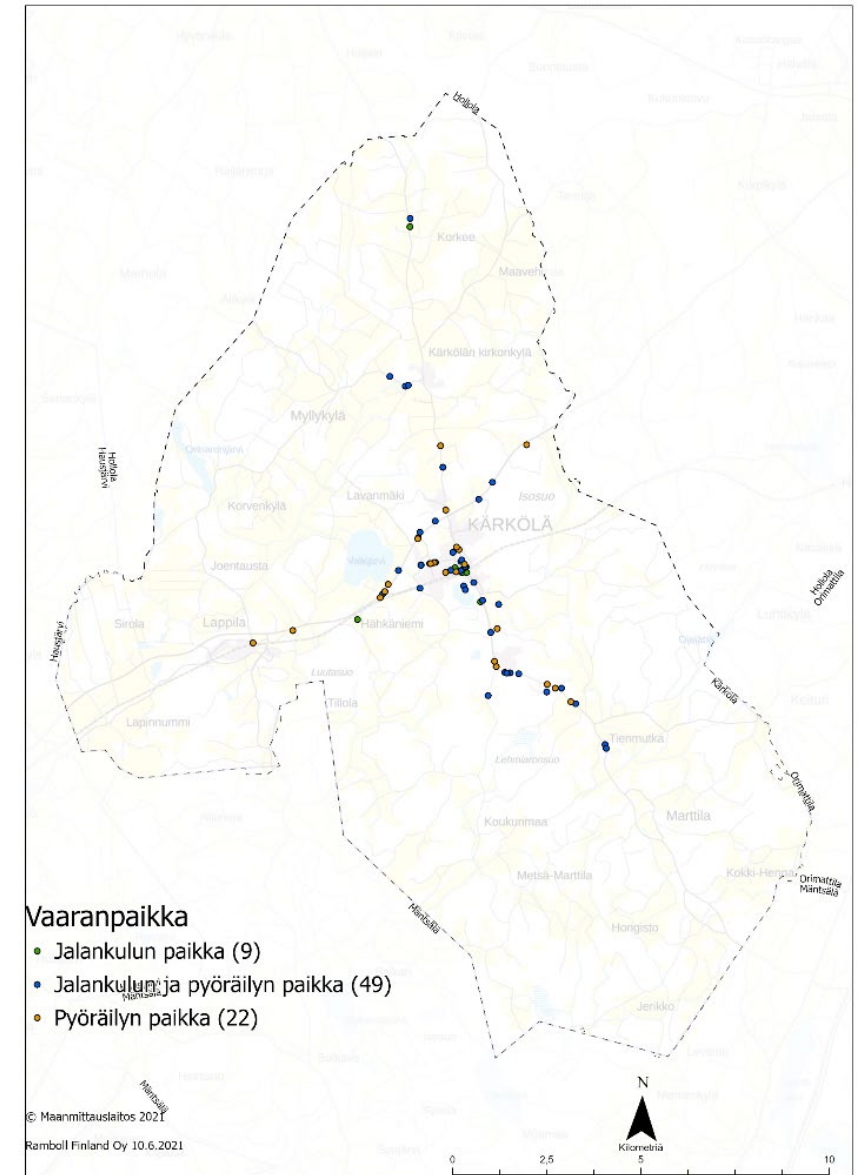
Toinen merkittävä läheltä piti -tilanteiden paikka on vilkkaan raskaan liikenteen Mäntsäläntien osuudella, jossa jalankulku ja pyöräliikenne on ohjattu kapealle pientareelle. Useampi vastaaja kertoi tilanteesta, joissa he olivat jalan tai pyörällä kulkevana kokeneet ohittavat tai kohtaavat kuorma-autot uhkaaviksi.



Vaaranpaikat

Merkittävimmäksi jalankulun ja pyöräilyn vaaranpaikaksi tunnistettiin Hähkäniementien ja Mäntsäläntien kiertoliittymä. Vastaajat nostivat esiin liittymän huonot näkemät ja tielläliikkujien heikon liikennesääntöjen tuntemisen.

Toinen merkittävä vaaranpaikka on vilkkaan raskaan liikenteen Mäntsäläntien osuudella, jossa jalankulku ja pyöräiliikenne on ohjattu kapealle pientareelle.



Tieliikenteen onnettomuuskustannukset

Tieliikenneonnettomuuksien taloudellisia seuraamuksia on mahdollista arvioida laskennallisesti onnettomuuskustannusten yksikköarvojen avulla, jotka huomioivat onnettomuuksien aineelliset vahingot ja uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset.

Kärkölässä tieliikenteen aiheuttamat yhteiskuntataloudelliset kustannukset loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista ovat arviolta noin **2,6 miljoonaa euroa vuosittain**. Onnettomuuskustannuksista kohdistuu arviolta noin **15 %*** Kärkölän kunnan maksettavaksi mm. pelastus-, terveys- ja sosiaalitoimen menoina. Näin ollen tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat tämän arvion mukaan Kärkölän kunnalle kustannuksia noin **400 000 €/vuosi**.

Luvut ovat keskiarvoja ja perustuvat vuosien 2016–2020 onnettomuusmääriin (huomioitu vain loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneet onnettomuudet).

Tilastollisesti tyypillisen kuolemaan johtaneen tieliikenneonnettomuuden yksikköarvo on 3 019 100 euroa
vakavaan loukkaantumiseen johtaneen tieliikenneonnettomuuden yksikköarvo on 1 401 900 euroa
lievään loukkaantumiseen johtaneen tieliikenneonnettomuuden yksikköarvo on 102 800 euroa.

Lähteet:
Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus 2021
Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018, Väyläviraston ohjeita 40/2020
*Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen, Tiehallinnon selvityksiä 50/2006 (s. 100)

Liite 5. Kooste tavoitetyöpajan tuloksista

Ennakkotehtävä: Asiat jotka tekevät Kärkölästä unelmien kävelykunnan



Ennakkotehtävä: Asiat jotka tekevät Kärkölästä unelmien pyöräilykunnan



Alustavien tavoitteiden ideointi ennakkotehtävien perusteella



Kävely

- Kunnollinen valaistus
- Monipuolinen reitistö
- Erilaisia luontopolkuja
- Reittikartat netissä
- Reittien opastus maastossa (viitoitus)
- Turvalliset reitit
- Selkeät ja esteettömät reitit
- Penkkien ja muiden levähdysalueiden toteuttaminen kävelijöille



Pyöräily

- Uusia pyöräteitä ja laajempi pyörätieverkosto
- Hyväkuntoiset pyörätiet ja ajoradat
- Kunnollinen valaistus
- Pyöräteiden kunnossapito
- Maastopyöräilyreittejä

Alustavien visioiden ideointi



Kävely

Hyötyliikunnalla peruskuntoa ja terveyttä

Turvallisuutta ja esteettömyyttä

Selkeä ja opastettu reitistö

Anna ulkoilun rentouttaa



Pyöräily

Monipuoliset reitit

Turvalliset reitit

Arjen sujuvuus

Virkistys ja ulkoilu

Tavoitteiden priorisointi (asukaskyselyn ja valtakunnallisten linjausten pohjalta)



Kävely

1

Taajamat yhdistävien väyläpuutteiden rakentaminen

2

Arkiympäristö kannustaa fyysiseen aktiivisuuteen

3

Liikenteen rauhoittaminen ja sopiva nopeustaso

4

Jalankulun ja pyöräilyn huomiointi erillisinä kulkumuotoina

5

Esteettömyys



Pyöräily

1

Taajamat yhdistävien väyläpuutteiden rakentaminen

2

Suojaa moottoriajoneuvoliikenteeltä

3

Väylien tehostettu ylläpito

4

Pyöräpysäköinti ja synergiat joukkoliikenteen kanssa

5

Esteettömyys

TAVOITE:

Taajamat yhdistävien väyläpuutteiden rakentaminen ja suojaa moottoriajoneuvoliikenteeltä

ESITYKSIÄ TOIMENPITEIKSI

- Uusien jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentaminen yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa
- Valaistuksen lisääminen ja parantaminen (LED-valot)
- Tukirahoituksen hakeminen
- Kylien ja eri alueiden kytkeminen paremmin toisiinsa

TAVOITE:

Arkiympäristö kannustaa fyysiseen aktiivisuuteen

ESITYKSIÄ TOIMENPITEIKSI

- Hyväkuntoiset reitit (mm. kunnossapito)
- Opastus ja viitoitus maastossa
- Karttoja saatavilla mm. netissä
- Luontopolut auki ympäri vuoden (esim. pitkospuut kosteissa kohdissa)
- Uusien luontoreittien rakentaminen (esim. Hähkjärven ympäri)

TAVOITE:

Liikenteen rauhoittaminen, jalankulun ja pyöräilyn erottaminen sekä liikenneympäristöön sopiva nopeustaso

ESITYKSIÄ TOIMENPITEIKSI

- Korotettujen suojateiden rakentaminen
- Valaistuksen parantaminen esim. suojateiden kohdalla
- Riittävän leveiden jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentaminen
- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen tiemerkinnoin yhdistetyillä väylillä
- Luvattomien radanylitysten estäminen ja turvallisten ylityspaikkojen järjestäminen asemanseuduilla

TAVOITE:

Väylien tehostettu ylläpito

ESITYKSIÄ TOIMENPITEIKSI

- Tehokasta kunnossapitoa eri vuodenaikoina
- Eri toimijoiden (mm. urakoitsijat) vuoropuhelun lisääminen
- Ajoratojen ja jalankulku- ja pyöräilyväylien auraaminen järkevässä järjestyksessä
- Selkeät ohjeistukset ja kunnossapidon laatutaso tiedossa eri osapuolilla
- Sorapintaisten teiden parempaa hoitoa

TAVOITE:

Pyöräpysäköinti ja synergia joukkoliikenteen kanssa

ESITYKSIÄ TOIMENPITEIKSI

- Turvallisen pyöräpysäköinnin järjestäminen Järvelän ja Lappilan asemille
- Laaditaan liikekiinteistöille pyörätelinesuositus
- Lukittavien sääsuojujattujen pyöräsuojujen toteuttaminen

TAVOITE: Esteettömyys

ESITYKSIÄ TOIMENPITEIKSI

- Huomioidaan esteettömyys uusia väyliä ja suojateitä rakennettaessa
- Korkeiden reunakivien ja muiden korokkeiden poistaminen esim. ylityskohdissa ja sisäänkäyntien luona
- Penkkien lisääminen keskeisille reiteille
- Väylien hyvä kunnossapito
- Järvelän ja Lappilan asemien esteettömyys