

Mäntsälän jalankulku-, pyöräily- ja ulkoilureittien verkosto

Kehittämissuunnitelman päivitys



Ehdotus 28.6.2022

ESIPUHE

Kävellen ja pyöräillen liikuttaessa elinympäristön voi aistia ja nähdä ihmisen kokoisena; kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee siis myös viihtyisää elinympäristöä. Keskukset, jotka sopivat kävelijöille ja pyöräilijöille ovat yleensä myös ikääntyvien ja liikkumiseesteisten helposti saavutettavissa. Omaehtoisuutta tukeva ympäristö säästää kunnan kustannuksia. Mahdollisuus autottomuuteen parantaa myös sosiaalista tasa-arvoa. Lisäksi kävely ja pyöräily ovat erinomaista terveystoimintaa.

Mäntsälän jalankulku-, pyöräily- ja ulkoilureittienverkoston kehittämissuunnitelma on laadittu vuonna 2015. Suunnitelma käsiteltiin Mäntsälän kunnanvaltuustossa 31.8.2015, jonka jälkeen raporttia korjattiin valtuutettujen evästysten mukaisesti.

Kehittämissuunnitelma päivitettiin keväällä 2022 vastaamaan Mäntsälä 2035 taloussuunnitelman kehittämistarpeita sekä yleiskaava 2050 työssä esille nousseita uusia kohteita. Päivityksen yhteydessä osasta vuoden 2015 suunnitelmassa esitetyistä jalankulun ja pyöräiliikenteen väylien levennyksistä ja kulkumuotojen erottelusta luovuttiin, jotta voidaan käyttää olemassa olevat resurssit kokonaan puuttuvien väylien toteuttamiseen.

Ohjausryhmän työhön ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

- Matti Sulonen Tekninen ja elinvoimapalvelut, Mäntsälän kunta, pj
- Mika Pynttari Tekninen ja elinvoimapalvelut, Mäntsälän kunta
- Sirpa Hämäläinen Tekninen ja elinvoimapalvelut, Mäntsälän kunta
- Mari Niinistö Tekninen ja elinvoimapalvelut, Mäntsälän kunta
- Vesa Gummerus Tekninen ja elinvoimapalvelut, Mäntsälän kunta
- Herkko Jokela Uudenmaan ELY-keskus
- Miikko Santala Uudenmaan ELY-keskus

Päivitystyössä konsulttina on toiminut Sitowise Oy, josta työhön ovat osallistuneet projektipäällikkö Milla Talja, suunnittelijat Matias Härme ja Miro Mujunen sekä vanhempi suunnittelija Elina Nykänen.

SISÄLTÖ

ESIPUHE	1
1 JOHDANTO	3
2 TAVOITTEET	4
2.1 Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen ja liikenneturvallisuuden edistäminen ovat valtakunnallisia tavoitteita.....	4
2.2 Viisaan liikkumisen periaatteet.....	5
2.3 Mäntsälä kävely- ja pyöräilykuntana	5
3 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN NYKYTILA MÄNTSÄLÄSSÄ	6
3.1 Maankäytön ja liikenteen lähtökohdat	6
Yhdyskuntarakenne ja palvelujen saavutettavuus.....	6
Liikennejärjestelmä	6
3.2 Nykyinen jalankulku- ja pyörätieverkko ja ulkoilureitit	7
4 JALANKULUN, PYÖRÄILYN JA ULKOILUN TAVOITEVERKKO	9
4.1 Tavoiteverkon muodostamisen periaatteet.....	9
Vähennetään lyhyitä arjen automattoja	9
Ulkoilu- ja virkistysreitit lähelle ihmisiä	9
Monipuoliset reitit	9
Ympärivuotinen käyttö.....	10
4.2 Toiminnallinen luokitus	10
4.2.1 Jalankulkuverkko.....	10
4.2.2 Pyöräilyverkko.....	11
4.3 Tavoiteverkko 2035.....	12
4.3.1 Pääreittien suunnitteluperiaatteet.....	14
4.3.2 Alue- ja paikallisreittien suunnitteluperiaatteet.....	15
4.3.3 Ulkoilu- ja virkistysreitit	16
5 TOIMENPIDEOHJELMA	17
5.1 Kiireellisyysluokitus	17
5.2 Rakentamiskustannukset	18
5.3 Ylläpito.....	18
6 JATKOTOIMENPITEET	19
LIITTEET	20

1 JOHDANTO

Mäntsälän kunnanvaltuusto on hyväksynyt joulukuussa 2021 uuden kuntastrategian vuosille 2022-2025. Uuden strategian mukainen visio on *”kasvava ja kehittyvä, parhaan arjen paikkakunta”*, jonka tukemiseksi strategiaan on asetettu kolme kärkitavoitetta. Yksi kärkitavoitteista, ”turvallinen ja sujuva arki”, huomioi esimerkiksi hyvinvointikysymykset kuntalaisten lähiliikunnan mahdollisuuksiin panostamalla. Edellisessä kuntastrategiassa vuodelta 2017 asumisen ja maankäytön kehittämisen osalta on huomioitu turvallinen ja kattava kevyen liikenteen verkosto.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee hyvinvointia, viihtyisää elinympäristöä sekä uuteen strategiaan kirjatun turvallisen ja sujuvan arjen edistämistä. Palvelut, jotka sopivat kävelijöille ja pyöräilijöille, ovat yleensä myös ikääntyvien ja liikkumisesteisten helposti saavutettavissa. Omaehtoisuutta tukeva ympäristö säästää kunnan kustannuksia. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee kestävästä kehitystä, sillä mahdollisuus autottomuuteen parantaa sosiaalista tasa-arvoa ja edistää vähäpäästöisen liikkumisen ympäristöhyötyjä. Lisäksi kävely ja pyöräily ovat erinomaista terveysliikuntaa.

Toimiva liikennejärjestelmä on keskeinen osa kuntien ja seutujen toimintaedellytyksiä. Kävely ja pyöräily ovat keskeinen osa kunnan liikennejärjestelmää ja tilankäyttöltään tehokkaita kulkutapoja.

Mäntsälään valmistui vuonna 2015 kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma eli tavoitteellinen suunnitelma houkuttelevan ja turvallisen kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun reittien verkoston rakentamisesta. Edistämishjelma laadittiin hyödynnettäväksi lähtötietona ja päätöksenteon tukena kunnan maankäytön suunnittelussa, kunnallistekniikassa ja liikuntatoimessa.

Tämän työn tavoitteena oli päivittää vuonna 2015 laadittu Mäntsälän kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma. Työ sisälsi kävelyn ja pyöräilyn nykytila-analyysin ja muutosten vertailun vuoden 2015 tilanteeseen sekä toimenpideohjelman ja rakentamisaikataulun päivittämisen.

2 TAVOITTEET

2.1 Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen ja liikenneturvallisuuden edistäminen ovat valtakunnallisia tavoitteita

Liikenne- ja viestintäministeriön valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (2018) kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantavilla toimenpiteillä tuetaan kustannustehokkaasti liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista. Ohjelmassa asetetaan vuoden 2030 tavoitteeksi 30 % matkamäärien kasvu kävelylle ja pyöräilylle, mikä merkitsee 450 miljoonan matkan lisäystä nykytilanteeseen nähden.

Kävelyä ja pyöräilyä edistäviksi toimenpiteiksi edistämishjelmassa on tunnistettu muun muassa yhdyskuntarakenteen kehittäminen, palveluiden sijoittumisen ohjaaminen sekä liikennejärjestelmä- ja infrasuunnittelu; kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tulee esimerkiksi huomioida kokonaisvaltaisesti maankäytön suunnittelussa sekä sitä ohjaavassa lainsäädännössä kaikilla kaavatasoilla, MAL-sopimuksissa sekä painottamalla laadukkaan ja yhtenäisen kävelyä ja pyöräilyä tukevan infran rakentamista erityisesti kaupunkialueilla. Lisäksi kävely- ja pyöräilymatkojen kasvua voidaan edistää kevyen liikenteen väylien korkeatasoiseen hoitoon ja kunnossapitoon investoimalla ja väyläinfran korjausvelkaa poistamalla sekä huomioimalla tehokkaammin kävely ja pyöräily suunnittelussa osana matkaketjuja, jolloin kehitetään kävelyä ja pyöräilyä osana liikenteen palvelukokonaisuutta. Lisäksi kävelyä ja pyöräilyä edistäviksi toimenpiteiksi nostetaan esimerkiksi liikkumisen ohjaus, pyöräilymatkailun ja liikenteen verotuksen kehittäminen sekä kävelyn ja pyöräilyn määrien ja kulkumuoto-osuuksien seuranta.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa vuosille 2022-2026 linjataan liikennejärjestelmää koskevien tavoitteiden osalta, että liikennejärjestelmän tulee olla saatavuttava ja tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille. Tämän edistämiseksi strategiassa huomioidaan, että kävelyn ja pyöräilyn väyliä parantamalla saadaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta ja kulkumuoto-osuutta kasvatettua, mikä edistää siirtymää kestäviin kulkumuotoihin. Tällä puolestaan on edelleen vaikutusta kokonaisliikenneturvallisuuteen. Strategian mukaan kävely- ja pyöräiliikenteen liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden vaikutus onnettomuusriskiin vaihtelee suuresti sen mukaan, minkälaisesta toimenpiteestä ja liikenneympäristöstä on kyse.

Mäntsälän kuntaan valmistui vuoden 2014 alussa liikenneturvallisuussuunnitelma. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa liikkumista koskeviksi tavoitteeksi asetettiin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvu. Tavoitteena on, että kuntalaisten tekemillä matkoilla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu kulkutapaosuus on kasvanut yli 45 prosenttia vuoteen 2020 mennessä.

Vuonna 2018 kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli Mäntsälässä Helsingin seudun kuntien yhteisen liikkumistutkimuksen mukaan 39 %.

Toisena tavoitteena Mäntsälän liikenneturvallisuussuunnitelmassa oli kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikennematkojen osuutta alle kolmen kilometrin matkoilla yli 50 prosenttia vuoden 2014 tasosta. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa määritettiin myös uudet kevyen liikenteen väylätarpeet sekä kevyen liikenteen yhteistarpeet, jotka huomioitiin vuonna 2015 valmistunutta kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmaa tehtäessä.

2.2 Viisaan liikkumisen periaatteet

Liikenneturvallisuuksavoitteiden rinnalla ilmastonmuutoksen hillintään liittyvät päästö-ohjaukselliset tavoitteet ja velvoitteet ovat merkittäviä. Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030.) Kansallisen liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamista tukevat mm. liikenteen energiankäytön vähentäminen ja sen energiatehokkuuden parantaminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen, terve elinympäristö ja eheä yhdyskuntarakenne.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021-2032 yhtenä tavoitteena on esitetty kestävyys eli *ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla, ja Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät edistään ilmastotavoitteen saavuttamista.*

Tavoitteita voidaan lähteä toteuttamaan pienin askelin; kuntalaisten liikkumistottumusten ja liikkumismuotojen muutoksissa on kyse arjen pienistä valinnoista, uusien keinojen löytämisestä ja vaihtoehtoisten liikkumismuotojen rohkeasta kokeilemisestä. Pienistä muutoksista ja viisaista valinnoista syntyy iso vaikutus niin yksilötasolla kuin yhteiskunnallisesti. Vaikutukset voivat olla niin hyvinvointiin ja terveyteen liittyviä kuin taloudellisiakin vaikutuksia.

Yhdyskuntarakenteen suunnittelussa ja muutosten tekemisessä pyritään siihen, että eri toimintojen sijoittamisella tuetaan turvallisia ja kestäviä liikkumistapoja. Tämä edellyttää kunnassa tehtävän liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyön tiivistämistä sekä toimintatapojen kehittämistä mm. kaavojen ja muiden keskeisten suunnitelmien liikenneturvallisuusvaikutusten huomioimiseksi. Asukkaille ja yrityksille kannattaa myös tiedottaa esimerkiksi asuinpaikan ja/tai työpaikan sijoittumisen vaikutuksista liikkumiseen.

2.3 Mäntsälä kävely- ja pyöräilykuntana

Mäntsälän kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen visio ja tavoitteet asetettiin vuonna 2015 kehittämissuunnitelman laadinnan yhteydessä. Päivitystyön yhteydessä vision ja tavoitteiden todettiin olevan yhä ajankohtaisia, joten niihin ei tehty muutoksia.

Visio:

Mäntsälä tarjoaa kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun verkoston, joka on toimiva, turvallinen ja mukava käyttää.

- Kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee vuoteen 2030 mennessä 35 prosenttiin (nykyinen 30 prosenttia).

Painopisteet:

- Muodostetaan tavoiteverkko, joka kytkee toisiinsa kaupallisen keskustan, rautatieaseman ja linja-autoaseman, koulut ja tärkeimmät työpaikka-alueet (mm. Kapulin alue).
- Kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun verkolle muodostetaan laatuluokitus (mitoitus, pinnat, kunnossapitoluokitus, esteettömyys, sujuvuus) runkoverkolle ja sitä tukevalle verkolle.
- Ydinkeskustassa varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn katkeamattomuus ja väylien esteettömyys.
- Verkon kehittämisessä otetaan huomioon yhteydet pääkaupunkiseudulle ja muihin ympäröiviin kuntiin.
- Verkon kehittämisessä otetaan huomioon maankäytön kehittämisaalueet.

3 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN NYKYTILA MÄNTSÄLÄSSÄ

3.1 Maankäytön ja liikenteen lähtökohdat

Yhdyskuntarakenne ja palvelujen saavutettavuus

Mäntsälä kytkeytyy vahvasti etelään pääkaupunkiseutuun ja pohjoiseen Lahden seutuun valtatie 4 ja Helsinki-Lahti-oikoradan kautta. Paikkakunnalta on nopeat yhteydet myös itään Porvooseen ja länteen Hyvinkään suuntaan. Mäntsälän taajama-alueet muodostuvat keskustaajamasta sekä siihen liittyvistä nauhamaisista taajama-alueista Vanhan Porvoontien varrella sekä Hirvihaarantien varrella. Taajama-aste kunnassa on noussut 69 prosentista (2011) noin 74 prosenttiin (2020) koko maan keskiarvon ollessa vuonna 2020 86,5 %.

Mäntsälän keskustaajamassa palvelut ovat saavutettavissa hyvin kävellen tai pyörällä, sillä etäisyydet ovat lyhyet. Keskustaajama levittyy ydinkeskustan ympärille epätasaisesti, jolloin taajama-alueen reunoilla on potentiaalia kävely- ja pyöräilyetäisyydellä olevalle lisärakentamiselle. Palvelut keskustaajaman ja kahden muun päätaajaman ulkopuolella ovat vähäiset, minkä vuoksi välttämättömiä asiointimatkoja tehdään oman asuintaajaman ulkopuolelle. Välimatkat taajamien välillä ovat pitkiä, mikä ei tue kestävää liikkumista.

Mäntsälän kunnan sijainti ja osittain hajanainen yhdyskuntarakenne ovat haasteellisia niin palveluiden saavutettavuuden kuin liikkumisen kannalta. Kunnan alueidenkäytön tavoitteita ovat olleet mm.:

- Uusien toimintojen sijoittuminen nykyisen yhdyskuntarakenteen sisäpuolelle
- Kasvusuunnissa varaudutaan asemakaava-alueen eteläosan laajenemiseen (Vuolteenpelto ja Pornaistentien asuinalue) ja asema-alueen kehittymiseen
- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen

Mäntsälän yleiskaavassa 2050 esitetyn maankäytön strategian mukaan eriluonteisilla alueilla tavoitellaan eheytyvää ja tiivistä yhdyskuntarakennetta, johon pyritään muun muassa luomalla edellytykset kattaville joukkoliikenneyhteyksille, käveltävälle ja pyöräiltävälle ympäristölle sekä turvalliselle ja laadukkaalle kevyen liikenteen reitistölle. Myös yleiskaavan liikenneverkkoa koskevien tavoitteiden osalta linjataan, että kestävien kulkumuotojen käyttöä edistetään kunnan yhdyskuntarakenteen erityispiirteisiin sopivilla tavoilla.

Mäntsälän työpaikkaomavaraisuus oli vuonna 2010 noin 61 prosenttia, ja puolet kunnan työllistä työllistyi julkisen hallinnon alalle tai kaupan ja kuljetuksen alalle. Työpaikkaomavaraisuus vuonna 2019 oli noin 68 %. Asuinkunnassaan työssäkäyvien osuus oli vuonna 2019 Mäntsälässä noin 37 % (koko maa 65 %), joten työmatkoista jo 63 % suuntautuu kunnan ulkopuolisiin kuntiin, erityisesti pääkaupunkiseudulle. Kulkumuotojakauman perusteella henkilöauton osuus asukkaiden kaikista matkoista on 58 %, joten myös työmatkat tehdään pääosin omaa henkilöautoa käyttäen. Koronaviruspandemia on luultavasti lisännyt ja tulee jatkossakin lisäämään etätyöskentelyn määrää, joten voidaan olettaa, että tämä on kuitenkin vaikuttanut työmatkaliikkumiseen ja työmatkaliikenteen matkalukuun.

Liikennejärjestelmä

Mäntsälän liikennejärjestelmän muodostavat kunnan läpi kulkevat Helsinki–Lahti-junaraata ja maantiet sekä kunnan hallinnassa olevat kadut sekä maanteiden ja katujen varsien yhdistetyt pyöräilytiet ja jalkakäytävät sekä jalkakäytävät.

Vuoden 2015 kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa Mäntsälän jalankulku- ja pyöräilyväylien verkostossa osoitettiin yhteyspuutteita. Työssä laadittiin tavoiteverkko (pääreitit ja alureitit) sekä toimenpidesuunnitelma tavoiteverkon yhteyspuutteiden kehittämiseksi.

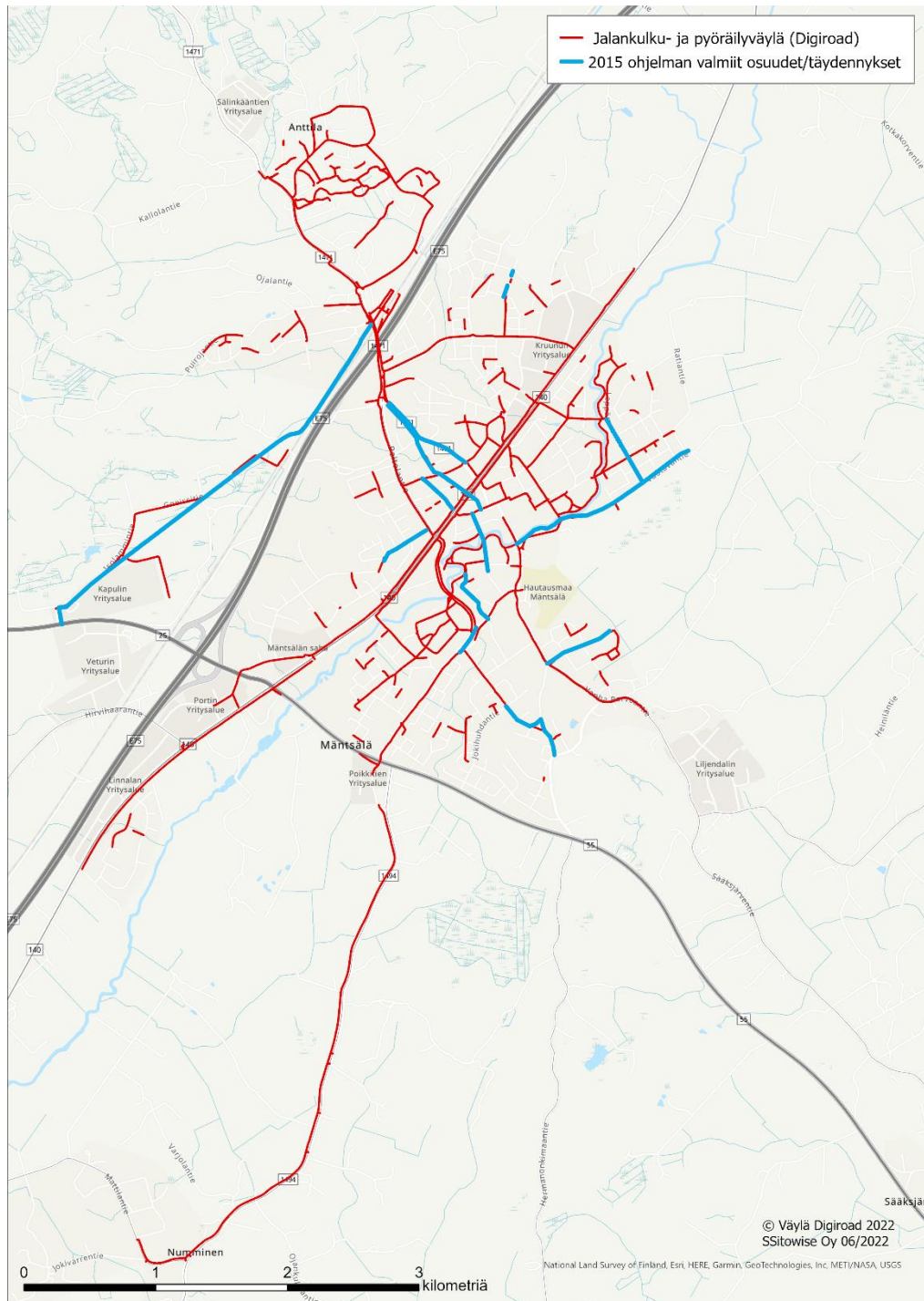
Vuonna 2021 Mäntsälän yleiskaavan 2050 laatimistyön yhteydessä tehdyssä liikenneselvityksessä nousi esiin, että keskustaajamassa on hyvät edellytykset kävely ja pyöräilyn määrien kasvuun keskustaajaman tiivistyessä. Pyöräily nähdään myös kehitettävänä kohteena asuinalueiden ja keskustaajaman välillä sekä Hyökännummen ja Kellosken keskustan välillä.

3.2 Nykyinen jalankulku- ja pyörätieverkko ja ulkoilureitit

Mäntsälän jalankulku- ja pyörätieverkko on keskittynyt keskustaajamaan. Keskustaajaman ulkopuolella, Sälinkään, Ohkolan ja Nummisen kylissä yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä on vain muutamia eikä verkko kata taajamien välisiä yhteyksiä.

Vuoden 2014 jalankulun ja pyöräilyn verkkoa on keskustan alueella täydennetty (vuoden 2015 edistämishjelmassa määritellyt kohteet) muun muassa kohteilla Rautatieasema - vt25/Kapuli, Sälinkääntie välillä Liedontie - mt1471, Leppämaantie välillä Vuotavantie - Leppäniementie, Osuustie välillä mt140 Lahdentie - Liedontie, Meijerintie välillä mt1471 Peltolantie - Metsäpolku sekä Urheilupuiston ulkoilureitti (välillä joen rannan ulkoilureitti - Nordenskiöldintie).

Kuvan 1 kartalla on esitetty Mäntsälän keskustan jalankulku ja pyöräilyväylät. Avaimesta Digiroad -aineistosta löytyvän aineiston (punaisella) päälle on täydennetty vuoden 2015 jälkeen valmistuneet yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät (sinisellä).



Kuva 1. Nykyiset kävelyn ja pyöräliikenteen väylät Mäntsälän keskustassa. Sinisellä värillä on eroteltu vuonna 2015 valmistuneen kehittämissuunnitelman jälkeen rakennetut osuudet.

4 JALANKULUN, PYÖRÄILYN JA ULKOILUN TAVOITEVERKKO

4.1 Tavoiteverkon muodostamisen periaatteet

Kehittämishjelmaa laadittaessa tarkasteltiin nykyistä kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun verkkoa ja reittejä arvioitiin toimivuuden, turvallisuuden, jatkuvuuden, virkistyksen ja monikäyttöisyyden näkökulmista. Lisäksi tarkasteltiin jonkin verran myös maankäytön kehittymisen aiheuttamia tarpeita. Työ ei sisältänyt moottorikelkkareittien selvitystä eikä ulkoilun tai liikunnan tarvitsemien palveluiden suunnittelua. Pyöräilyn alalajeista tarkasteltiin vain tavanomaista työ-, koulu- ja asiointi- sekä ulkoilupyöräilyä. Seuraavassa on esitetty muutamia periaatteita, joita Mäntsälän kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun verkostolla tavoitellaan.

Vähennetään lyhyitä arjen automattoja

Maankäytön ratkaisulla voidaan hillitä matkapituuksien kasvua ja tukea palveluiden hyvää saavutettavuutta kävellen ja/tai polkupyörällä. Kävelyn ja pyöräilyn kannalta turvalliset ja toimivat ratkaisut varmistetaan kaavoituksessa ja palveluverkkosuunnitelmassa sekä tie- ja katusuunnitelmissa. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehitetään siten, että niiden käyttö koetaan helpoksi, houkuttelevaksi ja turvalliseksi.

Tärkeänä tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja lisääminen Mäntsälässä. Suunniteltavan verkon tulee kytkeä toisiinsa kaupallinen keskusta, rautatieasema, linja-autoasema, koulut ja tärkeimmät työpaikka-alueet. Ydinkeskustassa varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn katkeamattomuus ja verkon esteettömyys.

Mäntsälän kirkonkylän alueella asutus, keskus ja työpaikat sijoittuvat riittävän lähelle toisiaan, jotta kävely- ja pyörämatkoille on hyvät mahdollisuudet. Suurin potentiaali kävelyn ja pyöräilyn lisäämiselle on juuri taajamissa ja niiden läheisyydessä.

Haja-asutusalueilla kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on haasteellista. Mäntsälä on pinta-alaltaan melko suuri ja kevyen liikenteen verkoston ulottaminen kaikkiin kyliin ja haja-asutusalueille olisi suuria investointeja vaativaa. Haja-asutusalueilla on keskeistä tarjota turvalliset kävelyn ja pyöräiliikenteen yhteydet siellä, missä etäisyyksien puolesta koulumatka on tehtävissä kävellen tai pyörällä. Usein asutus on kuitenkin valitettavasti niin hajallaan, että koululaiset on pitkien koulumatkojen vuoksi kuljetettava kouluun koulukyydillä.

Ulkoilu- ja virkistysreitit lähelle ihmisiä

Ulkoilureittien kehittämisen tavoitteena on luoda yhteydet asuinalueilta ulkoilualueille sekä miellyttävän pituiset ulkoilun lenkkimahdollisuudet asuinalueiden sisällä ja välillä. Mäntsälän joenrannan pitkä ulkoiluväylä luo uuden, ympäristöltään hienon ja arvokkaan ulkoilumahdollisuuden.

Tavoitteena on, että ulkoilureiteille kävelemään, pyöräilemään tai hiihtämään pääsee asuinalueilta helposti niin, ettei siirtymiseen tarvita autoa.

Monipuoliset reitit

Kuntalaisten tarpeet ja toiveet kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilureittiverkon tarjoamista mahdollisuuksista vaihtelevat paljon. Mäntsälään halutaan muodostaa kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilureittien verkko, joka palvelee mahdollisimman monenlaisia käyttäjiä.

Ympärivuotinen käyttö

Keskeisten reittien tulee olla käytettävissä ympärivuotisesti. Väylien kunnossapidon ja hoidon jakautuessa eri vastuualueille (Mäntsälän kunta ja ELY), tulee hoidossa noudattaa yhtenäisiä ja selkeitä laatuvaatimuksia. Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon osalta laatuvaatimukset ovat korkeimmat pääreiteillä. Talvihoidon osalta myös pyöräpysäköintipaikat tulee kunnossapitää ympäri vuoden.

4.2 Toiminnallinen luokitus

Väyläviraston ohjeessa Pyöräliikenteen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 18/2020) on esitetty verkkosuunnittelua varten pyöräliikenteen verkon toiminnalliset luokitukset. Jalankulun osalta noudatetaan yhä Liikenneviraston ohjetta Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 11/2014). Lisäksi tässä päivitystyössä on hyödynnetty 24.5.2022 päivättyä luonnosta Väyläviraston uudesta Jalankulun suunnitteluohjeesta, jossa esteettömyys on nostettu yhdeksi hyvän jalankulkuverkon ominaisuudeksi erityisesti rakennetulla alueella. Mäntsälän liikenneturvallisuuksuunnitelman tullessaan päivittämään muutaman vuoden sisällä ja tässä yhteydessä tehdään keskustaluueen esteettömyyskartoitus.

4.2.1 Jalankulkuverkko

Jalankulkuverkolta edellytetään kattavuutta, yhdistävyyttä ja suoruutta. Jalankulkijan kannalta oleellista on saavuttaa kaikki olennaiset määränpäätt helposti, turvallisesti ja sujuvasti.

Erityisesti rakennetulla alueella hyvän jalankulkuverkon ominaisuutena on myös esteettömyys.

Jalankulkuverkon suunnittelussa tunnistetaan, että jalankulkija on turvallisuuden kannalta heikoimmassa asemassa kaikissa tienkäyttäjärühmissä.

Jalankulkuverkon hyviä periaatteita ja vaatimuksia ovat:

- Tiheys
- jatkuvuus
- suoruus
- esteettömyys
- keskitetyt kadunylitykset
- liikenteellinen ja sosiaalinen turvallisuus
- maaston korkeuserojen välttäminen
- jalkakäytävän puolelta toiselle sijoittelun välttäminen.

Jalankulkuverkko suunnitellaan asemakaavoituksen tai tarkemman yleiskaavoituksen sekä kaavatyöhön liittyvän liikennesuunnittelun yhteydessä. (Lähde: Jalankulun suunnitteluohje, luonnos 24.5.2022)

4.2.2 Pyöräilyverkko

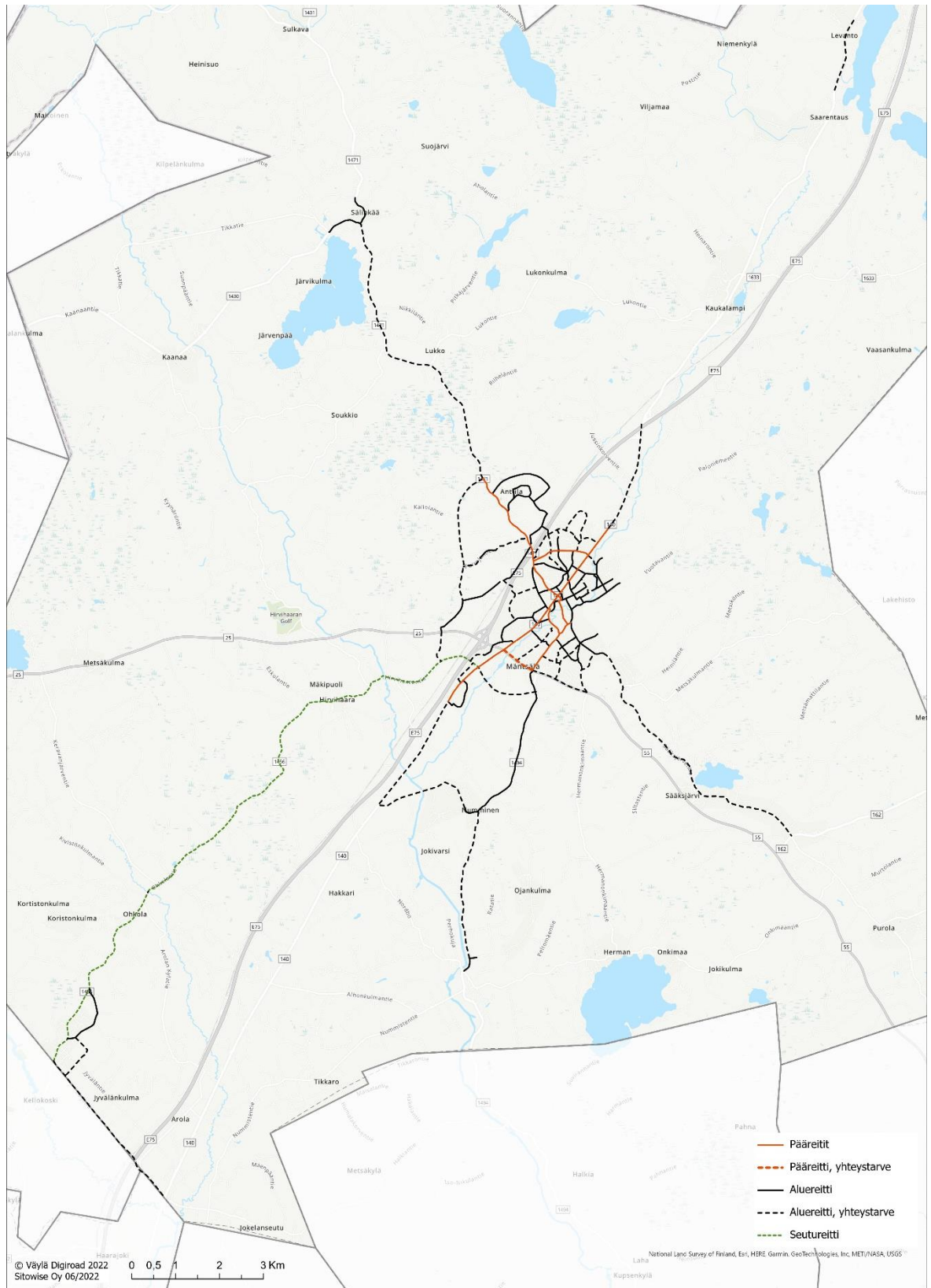
Pyöräiliikenteen pääverkko muodostuu tärkeimmät kohteet toisiinsa yhdistävistä pää- ja aluereiteistä. Pääverkon ulkopuolelle jäävät muut pyöräiliikenteelle sallitut yhteydet eli paikallisreitit.

Pyöräilyn pääreitit yhdistävät pyöräilyetäisyydellä olevat paikalliskeskustat kuntakeskukseen. Kaikki pääreitit ovat laadullisesti korkealaatuisia, joiden kuormitetuimmilla osilla toiminnallisen laadun lisäksi kiinnitetään huomiota väylien varustukseen, kunnossapitoon ja esteettömyyteen. Pääreitit ovat loogisia sekä jatkuvia ja ne esitetään omalla merkinnällään pyöräilykartassa.

Pyöräilyn aluereitit ovat alueellisia pääreittejä, jotka yhdistävät paikalliskeskuksen tai toimintoalueen kunta- ja aluekeskuksiin tai pääreittiin. Aluereitin laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta eroavat pääreittien laatuvaatimuksista. Pääverkon tapaan myös alueverkon tulee olla yhtenäinen ja jatkuva.

Pyöräilyn paikallisreitit ovat pyöräilyn pääverkon ulkopuolelle jääviä yhteyksiä. Tyypillisesti paikallisverkolla ei ole erillistä pyöräilyn väylää.

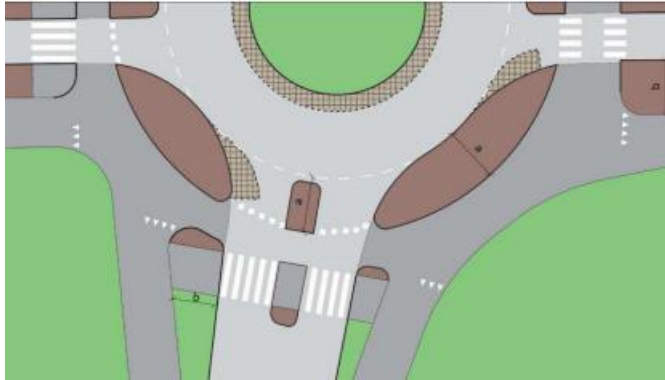
Pääulkoiluverkko yhdistää taajaman eri osat ulkoilualueisiin sekä ulkoilualueet toisiinsa. Pääulkoiluverkolla ja muulla jalankulku- ja verkolla voi olla yhteisiä osuuksia. Latuverkosto on hyvä toteuttaa erillään pyöräilyliikenteestä.



Kuva 3. Mäntsälän kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko koko kunnan alueella (Sitowise ja Mäntsälän kunta 2022)

4.3.1 Pääreittien suunnitteluperiaatteet

Pääreiteillä jalankulku ja pyöräily pyritään erottelemaan toisistaan vähintään risteysalueilla. Niillä pääreitien osuuksilla, joilla erottelua ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa, voidaan käyttää esimerkiksi kulkusuunnat erottelevaa keskiviivaa korostamaan väylän roolia pyöräilyverkolla. Yhdistettynä jalkakäytävänä ja pyörätienä toteutettu väylä on pääreitillä 3,5–4,0 metriä leveä. Risteyksissä ylityskohdat toteutetaan luiskalla ilman reunatukea.

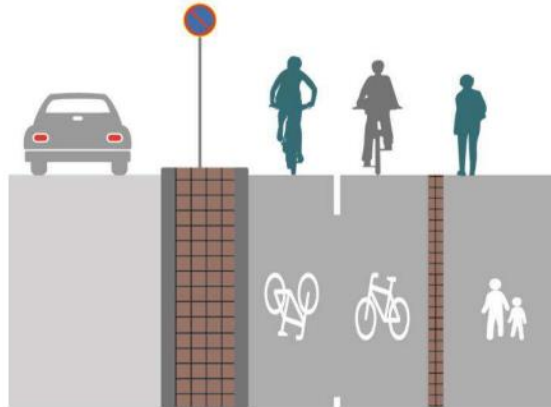


Kuva 4. Risteysalueella pyöräily ja jalankulku voidaan erotella toisistaan myös yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä. (Kuva: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väyläviraston ohjeita 18/2020).

Pääreiteillä tavoitteena on osoittaa pyörätien kanssa risteävät väylät väistämisvelvollisiksi. Risteysalueilla ja ylityspaikoilla toteutetaan mahdollisuuksien mukaan riittävät odotus- ja ryhmittymisalueet. Jalankulun ja pyöräilyn väylän sekä ajoradan väliin pyritään osoittamaan 0,5–1 metrin levyinen erotuskaista, joka on yleensä kivetty.

Tärkeimmät pääreitit voidaan toteuttaa erityisinä laatureitti -yhteyksinä. Ydinkeskustan alueella rautatieaseman ja Färjärinraitin välinen jalankulun ja pyöräilyn pääreitti on yksi baanaksi paranneltavista pääreiteistä, jonka ominaisuudet ovat seuraavat:

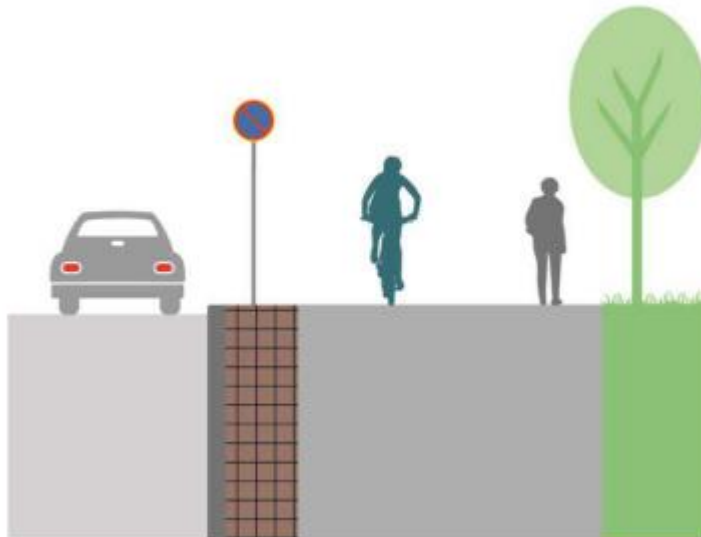
- Väylä on eroteltu kevyen liikenteen väylä, jonka päällystetty poikkileikkaus on 5,0–7,0 m levä, pyörätien osuus on vähintään 2,5 metriä
- Pyöräilyn kulkusuunnat voidaan erotella toisistaan keskiviivalla
- Pääkatujen liittymissä pyörätien jatke toteutetaan ajoradan tasossa, ilman reunatukea.



Kuva 5. Pääreiteillä kulkumuodot pyritään erottelemaan, esimerkiksi yhteysvälillä Mäntsälän rautatieasema - Färjärinraitti (Kuva: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väyläviraston ohjeita 18/2020).

4.3.2 Alue- ja paikallisreittien suunnitteluperiaatteet

Aluereiteillä jalankulkua ja pyöräilyä ei lähtökohtaisesti erotella toisistaan. Yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien väylän tavoiteleveys aluereitillä on 3,0–3,5 metriä. Pääreitien tapaan myös aluereiteillä voidaan risteysalueen järjestelyt toteuttaa pyöräilyn ja jalankulun osalta eroteltuna. Aluereiteillä ajoradan ja yhdistyn jalkakäytävän ja pyörätien väliin pyritään osoittamaan 0,5–1 metrin levyinen erotuskaista.



Kuva 6. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä (Kuva: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väyläviraston ohjeita 18/2020).

Paikallisreitillä yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien leveys on n. 3,0 metriä. Pyöräily paikallisreitillä on useimmiten osoitettu ajoradalle. Tällöin huolehditaan kadun maltillisista autoliikenteen nopeuksista ja rakennetaan tarvittaessa hidasteratkaisuja tapauskohtaisesti. Erilaisissa kadun saumakohdissa pyritään pyöräilijä ohjaamaan luontevasti pyörätieltä ajoradalle ja päinvastoin, jotta ehkäistään jalkakäytävillä pyöräilyä.

4.3.3 Ulkoilu- ja virkistysreitit

Tavoiteverkolle esitettiin vuoden 2015 kehittämissuunnitelmassa uusia ulkoilureittilenkkejä. Kehittämistyön päivitystyön yhteydessä toimenpidelistalle nostettiin Porakallion ulkoilureitti Hyökännummen taajamassa.

Ulkoilureiteille on tärkeää rakentaa riittävän tiheästi levähdyspaikkoja, jotka tulee varustaa esteettömyysvaatimukset täyttävillä penkeillä. Levähdyspaikkojen suositeltava etäisyys toisistaan on enintään 250 metriä (erikoistasolla 50 metriä).

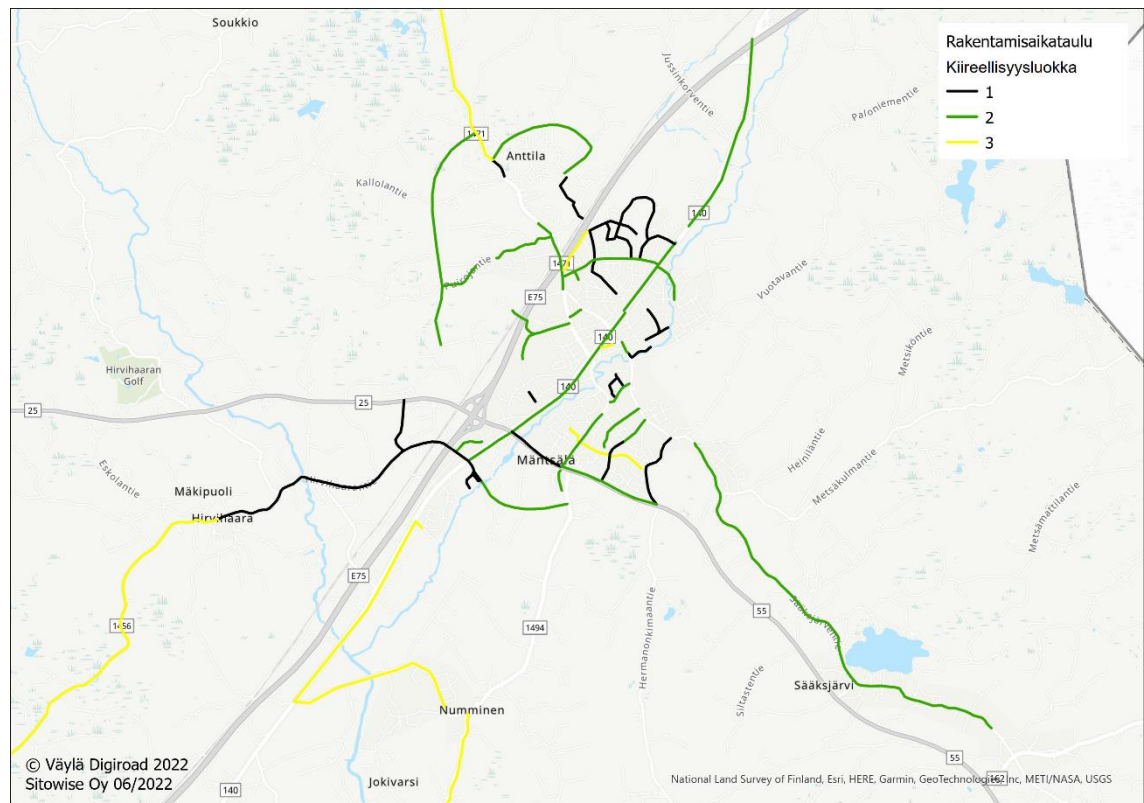
5 TOIMENPIDEOHJELMA

Päivitystyön yhteydessä jalankulun, pyöräilyn ja ulkoilureittien tavoiteverkko päivitettiin ja toimenpiteet priorisointiin. Myös toimenpiteiden kiireellisyysluokka, tienpitäjät ja alustavat kustannusarvio päivitettiin. Infrastruktuurin kehittämiseen liittyvien toimenpiteiden lisäksi kävelyä ja pyöräilyä voidaan edistää mm. viestinnän, liikkumisen ohjauksen ja palveluiden kehittämisen keinoin. Näitä osa-alueita ei ole tässä työssä käsitelty, vaikkakin edistämistyötä myös näihin liittyen Mäntsälässä tehdään. Käynnissä on mm. rautatieaseman pyöräpysäköintipaikkojen kattaminen ja valaistuksen kehittäminen, joka parantaa erityisesti pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtävien matkojen palvelutasoa.

5.1 Kiireellisyysluokitus

Kiireellisyysluokat jaettiin kolmeen tasoon. Korkeimman tason priorisointiluokka kuvaa hankkeita, joiden suunnittelu on käynnistynyt ja joiden toteuttaminen on varmistunut ja aikataulutettu. Toinen ja kolmas priorisointiluokka ovat Mäntsälä 2035 taloussuunnitelmasta nostettuja investointitarpeita, joiden todellinen aikataulu tarkentuu lähempänä. Toisen ja kolmannen priorisointiluokan toimenpiteissä on paljon ELY-keskuksen maantieverkolle sijoituvia hankkeita, joiden toteutusmahdollisuudet riippuvat ELY-keskuksen rahoituksesta. Lisäksi osa toisen ja kolmannen priorisointiluokan hankkeista edellyttää vielä yleiskaavatyön etenemistä.

Toimenpideohjelman hankkeet ja kiireellisyysluokituksineen on esitetty kuvassa 7. Toimenpideluettelo yksityiskohtaisine tietoineen on liitteenä 3. Toimenpideohjelman toimenpiteet kartalla on esitetty liitteessä 4.



Kuva 7. Toimenpideohjelman toimenpiteet kiireellisyysluokittain Mäntsälän keskustajaman alueella

5.2 Rakentamiskustannukset

Rakentamiskustannukset arvioitiin juoksumetreittäin, alikulkujen ja siltojen hinnat kapaleittain (pituuden mukaan) käyttäen 150-650 €/m hinta-arviota kohteesta riippuen.

- Kevyen liikenteen väylä, yhdistetty, leveys 3,0–4,5 metriä
 - väylän poikkileikkauksesta riippuen 300–650 €/m
- Kevyen liikenteen alikulku seututietasoisen maantien ali
 - leveys 4,0–5,0 metriä: 500 000 €
- Päällysteen parantaminen
 - leveys 3,0 metriä: 40–50 €/m
- Nykyisen kevyen liikenteen väylän parantaminen pääväyläksi; päällysteen uusiminen, leventäminen (1,0 m) ja kulkutapojen erottelu kiviraidalla: 200–400 €/m
- Sora- tai hiekkapäällysteinen ulkoilureitti
 - leveys 3,0 metriä: 150 €/m
- Joen ylitys, kevyen liikenteen silta
 - pääreitillä, eroteltu kevyen liikenteen väylä, leveys 3,5 metriä: 500 000 €
 - sora/hiekkapäällystetyllä ulkoilureitillä, leveys 3,0 metriä: 400 000 €

Toimenpideohjelman kaikkien hankkeiden ja toimenpiteiden kustannusarvio on yhteensä 36,15 miljoonaa euroa. Taulukossa 1 on esitetty kustannusarviot kiireellisyysluokittain.

Taulukko 1. Toimenpideohjelman kiireellisyysluokkien kokonaiskustannukset

Kustannukset kiireellisyysluokittain	
Kiireellisyysluokka 1	11,7 M€
Kiireellisyysluokka 2	11,43 M€
Kiireellisyysluokka 3	11,2 M€
Kustannusarvio yhteensä	34,3 M€

5.3 Ylläpito

Pyöräiliikenteen käyttämän väylän päällysteen tasaisuudella ja vaurioitumisella on ratkaiseva vaikutus väylän käyttömukavuuteen ja talvihoitoon. Päällysteen voimakas epätasaisuus voi johtua rakennevaurioista, huonosti tehdyistä kaivantojen paikkauksista tai huonoista reunatukijärjestelyistä. Vauriot johtuvat yleensä routimisesta, tien huonoista rakenteista tai puutteista kuivatusjärjestelyissä. Vauriot vaikuttavat ajomukavuuden lisäksi myös turvallisuuteen.

Pyöräiliikenteen väylien kunnon varmistamiseksi tulee tienpitäjän laatia uudelleenpäällystysohjelma pyöräiliikenteen väylien päällystämisestä vastaavalla tavalla kuin ajoradoista.

6 JATKOTOIMENPITEET

Jalankulun, pyöräilyn ja ulkoilun reittien kehittämissuunnitelma on tehty kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Mäntsälässä, erityisesti maankäytön suunnittelun, liikenneverkko-suunnittelun, virkistysverkko-suunnittelun ja yksityiskohtaisemman tie-, katu-, puisto-suunnittelun apuvälineeksi ja lähtöaineistoksi.

Jatkossa on tärkeitä käynnistää yksityiskohtaisempi suunnittelu ja tavoiteverkon mahdollistava kaavoitustyö vähintään kiireellisyysluokituksen 1 ja 2 toimenpiteistä. Maantieverkon hankkeiden osalta on Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa laadittava suunnittelu- ja toteuttamissopimus. Nykyrahoituksella Uudenmaan ELY-keskus ei pysty edistämään toimenpideohjelmassa esitettyjä hankkeita. Ainoastaan Helsingin seudun pääpyöräilyverkkoon kuuluville osuuksille voidaan hakea valtion rahoitusta KUHA-hankkeiden ohjelmasta.

Tarkemman suunnittelun yhteydessä huomioidaan jalankulun ja pyöräilyn kannalta turvalliset ja selkeät ratkaisut liittymäalueilla ja kevyen liikenteen väylien ja ajoratojen risteämiskohdissa.

Lisäksi pyritään kehittämään pääväyläverkon viitoitusta.

Tulevaisuudessa pyöräilyn kehittämisessä on hyvä huomioida myös seudullisen pyöräilyn ja pyörämatkailun lisääntyminen. Monet kunnat ovatkin kehittäneet erityisesti pyörämatkailuun soveltuvia reittejä sekä niiden tueksi palveluita pyöräilijöitä varten. Myös Mäntsälässä on suurta potentiaalia pyörämatkailun ja seudullisen pyöräilyn lisäämiselle. Pyöräilyolosuhteita ja viitoitusta parantamalla voidaan edistää myös pyörämatkailua.

Kehittämissuunnitelma on tavoitteena päivittää noin viiden vuoden välein. Seuraava päivitys olisi hyvä toteuttaa hiukan tätä työtä laajempuna kokonaisuutena sisältäen muun muassa asukaskyselyn. Työtä voitaisiin myös harkita laajennettavan infratoimenpiteiden lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämisen viestintään ja palveluihin.

LIITTEET

- Liite 1 Jalankulun, pyöräilyn ja ulkoilun reittien tavoiteverkko 2035, taajamakeskustan alueella
- Liite 2 Jalankulun, pyöräilyn ja ulkoilun reittien tavoiteverkko 2035, koko kunnan alueella,
- Liite 3 Toimenpideluettelo, excel-taulukko
- Liite 4 Toimenpidekohteet kartalla, taajamakeskustan alueella
- Liite 5 Toimenpiteet kartalla, koko kunta

