

# Nurmijärven kevyen liikenteen väylien kehittämisohjelma maantieverkolla



23.11.2017



## SISÄLTÖ

<b>1</b>	<b>TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>NYKYTILAKUVAUS.....</b>	<b>5</b>
2.1	Pyörätieverkko.....	5
2.2	Kävely ja pyöräliikenneverkon laatutekijät .....	6
2.3	Liikenneturvallisuuustilanne .....	6
<b>3</b>	<b>PRIORISOINTIMENETELMÄ.....</b>	<b>13</b>
3.1	Käytetyt priorisointitekijät.....	13
3.1.1	P1 Turvallisuus .....	13
3.1.2	P2 Kysyntäpotentiaali.....	13
3.1.3	P3 Koulumatkat.....	13
3.1.4	P4 Erikoistarve .....	14
3.2	Tarveindeksi .....	14
3.3	Hankekortit.....	14
<b>4</b>	<b>SELVITYKSEN TULOKSET .....</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>JATKOTOIMENPITEET .....</b>	<b>17</b>
	<b>LIITTEET .....</b>	<b>18</b>
	Liite 1 Hankepriorisointitaulukko	
	Liite 2 Nopeusrajoitus- ja liikennemääräkartat	
	Liite 3 Kärkihankkeiden hankekortit	
	Liite 4 Hankekartta	

## 1 Työn tausta ja tavoitteet

Nurmijärven kunta on laatinut alustavan ohjelman kevyen liikenteen väylien kehittämistarpeista maanteillä. Ohjelma ulottuu vuodelle 2027. Ohjelman tueksi on nähty tarpeelliseksi laatia kehittämissuunnitelma maanteillä, jossa selvitetään kiireellisimmät ja vaikutuksiltaan merkittävimmät hankkeet. Työn tavoitteena on parantaa maanteiden liikenneturvallisuutta, pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta johtaen pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuuden nousuun työ- ja koulumatkaliikenteessä sekä vapaa-ajan liikenteessä lisäten kuntalaisten hyvinvointia. Työn keskeisenä painopisteenä on ollut kävelyn ja pyöräilyn osuuden kasvattamispotentiaalnin tunnistaminen koulumatkoilla ja sen huomioiminen priorisoinnissa.

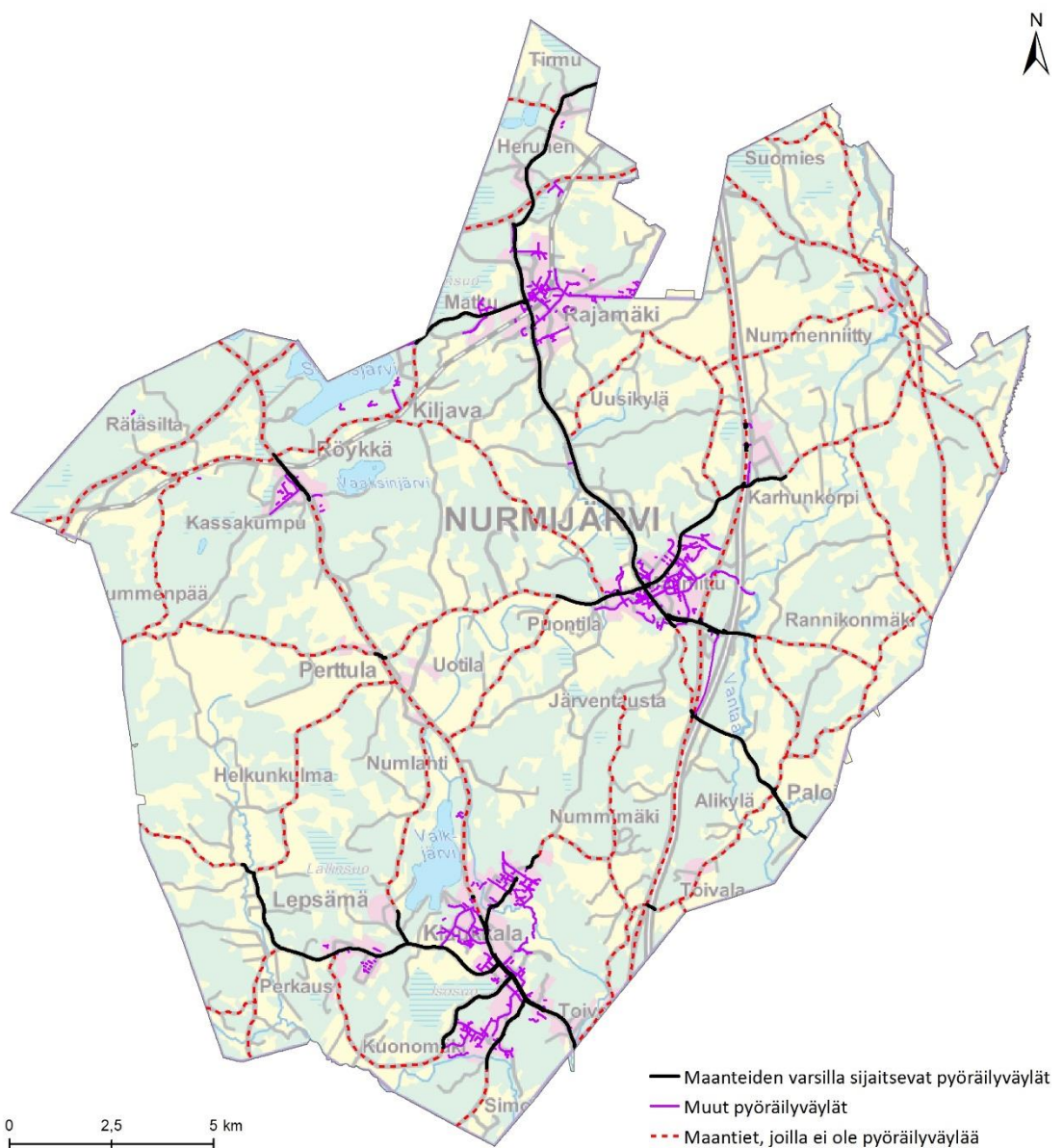
Kevyen liikenteen väyliä Nurmijärvellä on käsitelty Uudenmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvityksissä vuosina 2009 ja 2013. Lisäksi kunta on laatinut oman kevyen liikenteen verkoston ja ulkoilureitistön suunnitelman vuonna 2010, jossa käsiteltiin kävely- ja pyöräiliikenneväylien lisäksi myös puistoraitteja, ulkoilureittejä, hiihtolatuja, vaellusreittejä sekä muita ulkoiluun tarkoitettuja kävelyn ja pyöräilyn yhteysreittejä.

Työssä on tarkasteltu kaikkia Nurmijärven alueen maanteitä keskittyen kävelyn ja pyöräilyn yhteystarpeisiin niiden varrella. Työ on laadittu Nurmijärven kunnan tilauksesta Sito Oy:ssä, jossa työhön ovat osallistuneet projektipäällikkö Juha Mäkinen sekä suunnittelijoina Minna Koukkula ja Oskari Kaupinmäki. Nurmijärven kunnalla työtä ovat ohjanneet liikenneinsinööri Pia Korteniemi ja liikuntapäällikkö Antero Lempiö.

2 Nykytilakuvaus

2.1 Pyörätieverkko

Nurmijärven kunnan alueella on kevyen liikenteen väyliä (myöhemmin käytetään termiä pyöräteitä) maanteiden varsilla yhteensä noin 60 kilometriä ja maanteitä noin 200 kilometriä. Valtaosa pyöräteistä sijaitsee taajamissa ja taajamien läheisyydessä. Pyöräily on yleensä osoitettu yhdistetyllä jalankulku- ja pyöräilyväylälle, joista suurin osa on erotettu ajoradasta välikaistalla tai ojalla. Mopoilu sallitaan pyöräteillä silloin, kun liikenneturvallisuuksysta mopoilun ei katsota sopivan muun moottoriajoneuvoliikenteen joukkoon. Nykyinen pyörätieverkosto keskittyy Nurmijärven kolmeen suureen taajamaan; Kirkonkylään, Klaukkalaan ja Rajamäelle. Kevyen liikenteen väylät sijaitsevat pääosin taajamien kautta kulkevien pääväylien varrella. Taajamien välisiä kevyen liikenteen yhteyksiä ei kunnassa juuri ole: ensimmäinen taajamien välinen kevyen liikenteen väylä valmistuu vuoden 2017 aikana Kirkonkylän ja Rajamäen välille. Yhteys muodostaa samalla seudullisen yhteyden Kerava-Tuusula-Nurmijärvi-Hyvinkää -yhteysväylille.



Kuva 1. Nurmijärven nykyinen pyörätieverkosto



Kuva 2. Nurmijärven nykyiset pyörätiet ovat nykyisin pääosin yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä

## 2.2 Kävely ja pyöräliikenneverkon laatutekijät

Kävelijän ja pyöräilijän kannalta pääreittien tärkeimpiä ominaisuuksia ovat jatkuvuus, suoruus, houkuttelevuus, turvallisuus ja mukavuus. Väylästä ja reittien tulee tarjota mahdollisuus sujuvaan ja turvalliseen liikkumiseen. Reitistön tulisi olla ilmeeltään yhtenäistä ja helposti seurattavaa. Taajamien välisillä kevyen liikenteen väylillä kannattaa käyttää hyväksi olemassa olevan vähäliikenteisen tiestön osia edellyttäen, että niiden laatu on pyöräilylle ja kävelyllä soveltuva. Esimerkiksi sorapäällysteinen tie ei sovellu hyvin pyöräilyyn. Tie- ja katuosuuksien hyödyntämistä kävelyllä ja pyöräilyllä parannetaan rauhoittamalla autoliikennettä ajoradalla. Rakennetussa ympäristössä pyörällä tulee pystyä siirtymään sujuvasti kaikkiin olennaisiin määränpäihin. Rakennetussa ympäristössä on hyvä tunnistaa kävely ja pyöräily keskenään hyvin erilaisina kulkumuotoina, jolloin erottelu voi tulla tarpeen, kun taas maanteiden varsilla yhdistetyt kevyen liikenteen väylät toimivat pääosin pyöräteinä, joissa on paikoin lyhyt matkaista kävelyä. Nurmijärven nykyinen pyörätieverkko on mukavuudeltaan ja turvallisuudeltaan hyvä, mutta sen jatkuvuus on heikko, sillä yhteydet taajamien väliltä puuttuvat lähes kokonaan.

## 2.3 Liikenneturvallisuustilanne

Liikenneturvallisuuden kannalta keskeinen tavoite Nurmijärvellä on turvallista liikennekäyttäytymistä tukevan liikenneympäristön luominen sekä positiivinen vaikuttaminen liikkuvien ihmisten asenteisiin. Kevyen liikenteen turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat kävely- ja pyöräliikenneinfrastruktuurin laatu, maankäyttö, liikenneverkko, autoliikenteen määrä ja nopeudet, autoilijoiden tietoisuus kävelijöistä ja pyöräilijöistä sekä tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen ja turvallisuutta edistävä valistus. Liikenneturvallisuuteen negatiivisesti vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa kävely- ja pyöräliikenneväylän puute, valaistuksen puute, korkeat liikennemäärät sekä korkeat ajonopeudet. Kevyen liikenteen väylien kehittämisellä pyritään parantamaan erityisesti kävelen ja pyörällä liikkuvien koululaisten turvallisuutta.

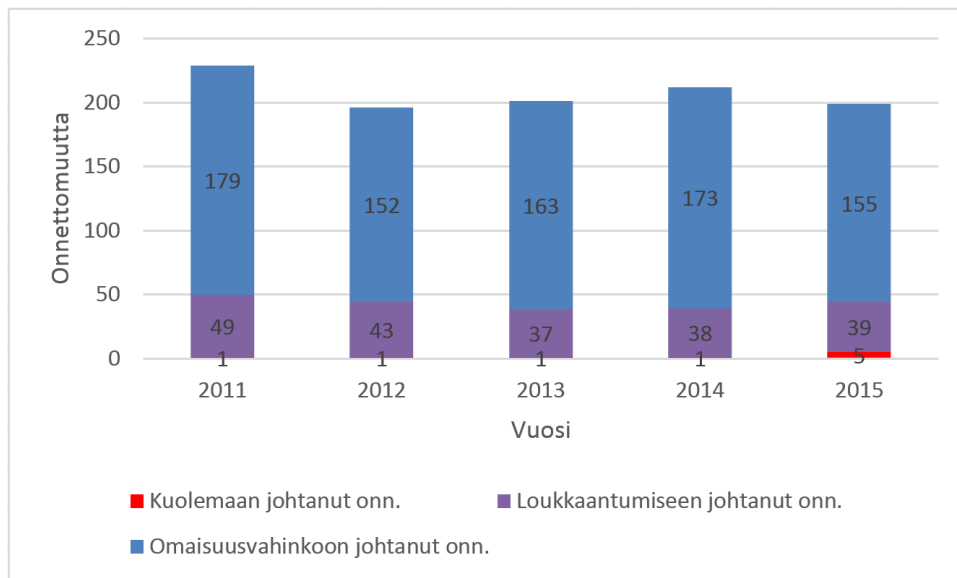
Suunnittelualan nopeusrajoitukset ja liikennemäärät, jotka vaikuttavat merkittävästi liikenneturvallisuuteen ja kevyen liikenteen tarpeisiin, on esitetty liitteessä 2.

Vuosina 2011 – 2015 Nurmijärvellä tapahtui yhteensä 1037 onnettomuutta, joista 8 johti kuolemaan ja 266 loukkaantumiseen. Henkilöonnettomuuksien keskimääräinen vuosittainen määrä on alle kansallisen keskitason. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tapahtuivat maanteillä 25, 45, 130, 132, 1311, 1403, 11325 ja 11419. Jalankulkija- tai pyöräilijä oli osallisena 39 onnettomuudessa, joista valtaosa (87%) johti henkilövahinkoihin ja yksi jalankulkijan kuolemaan. Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksista 33 % tapahtui ajoradalla.

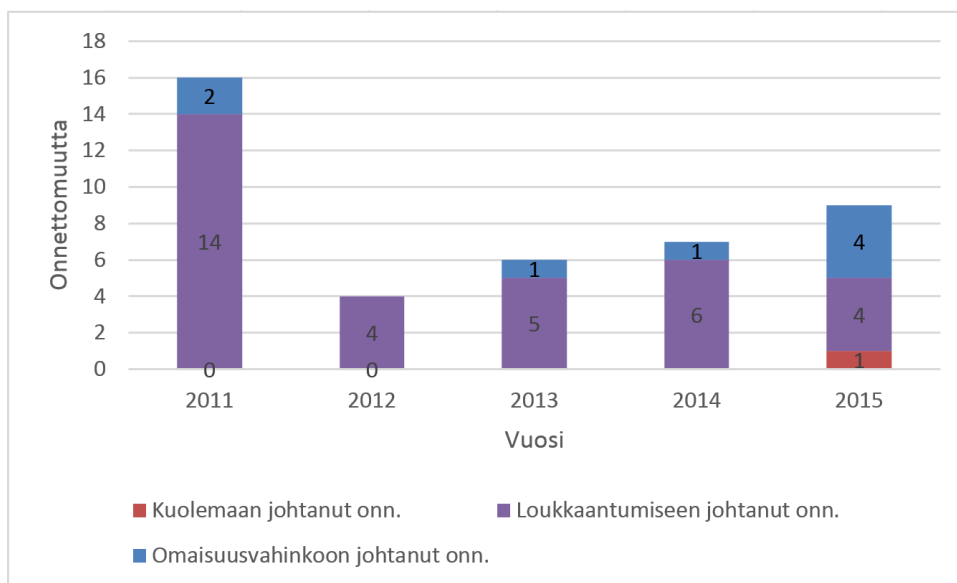
Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrä on laskenut vuodesta 2011 ja pysynyt sen jälkeen suunnilleen samalla tasolla. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli vuosina

2011 – 2014 yhteensä neljä kappaletta. Vuonna 2015 tapahtui kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta tilastollinen piikki määrän noustessa viiteen. Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien osalta vuosi 2011 oli heikoin (16 onnettomuutta), minkä jälkeen tilanne on huomattavasti parantunut. Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä on kuitenkin hienoisessa nousussa vuosien 2012-2015 välillä. Kaikkien Nurmijärvellä tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien kehitys on esitetty alla olevissa kuvissa (kuvat 3 ja 4), kuolemaan johtaneet onnettomuudet kartalla kuvassa 5 sekä onnettomuudet kartalla kuvissa 6 ja 7. Yksi vuoden 2015 onnettomuuksista oli kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvä onnettomuus, joka johti jalankulkijan kuolemaan.

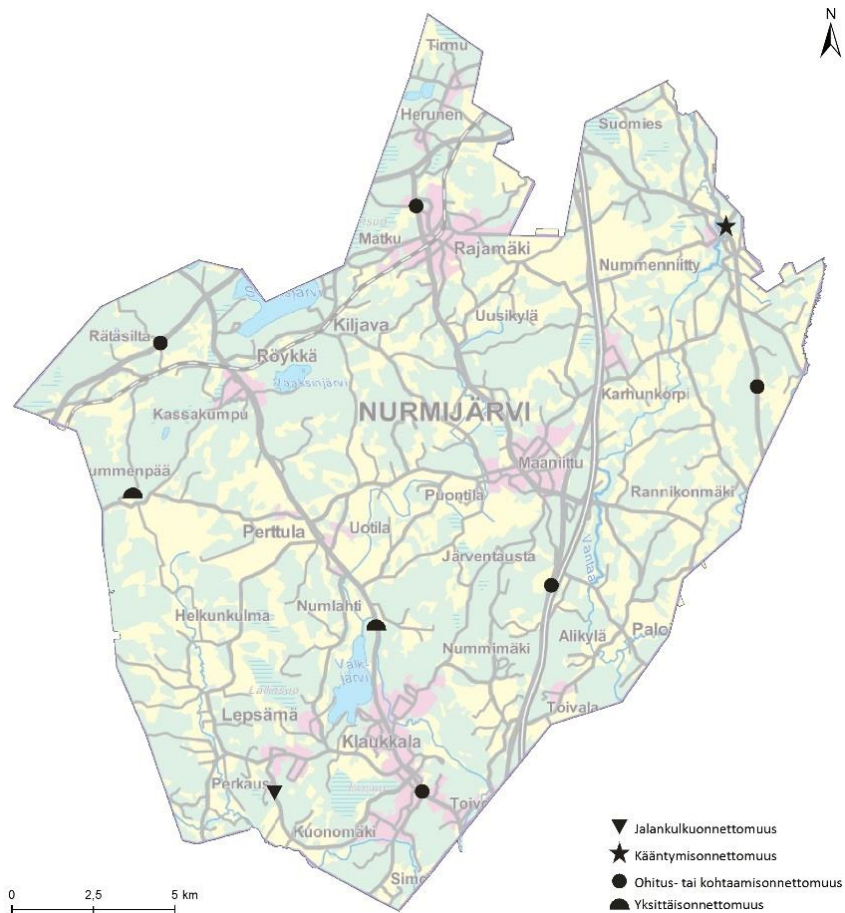
Nurmijärven liikenneturvallisuuksitilanne on kokonaisuudessaan hyvä, mutta henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä antaa viitteitä siitä, että liikenneturvallisuuksia parantavat toimenpiteet tulisivat tarpeeseen kaikkien kulkumuotojen osalta.



Kuva 3. Onnettomuuksien kehitys Nurmijärvellä vuosina 2011 – 2015 (Tiira)



Kuva 4. Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien kehitys Nurmijärvellä vuosina 2011 – 2015 (Tiira)



Kuva 5. Nurmijärven kuolemaan johtaneet liikenneönettomuudet vuosina 2011-2015

Koulureittien vaarallisuutta arvioitiin Nurmijärvellä käytössä olevalla koululiitu-ohjelmalla. Tarkastelussa huomioitiin vuosien 2011-2015 önettomuudet. Koululiitu-menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Nurmijärven maantiet ovat pääosin turvallisia 5. luokkaisille ja vanhemmille lukuun ottamatta vilkkaimpia maanteitä, jotka ovat (kuva 8):

- Hangonväylä (vt 25)
- Hämeentie (kt 45)
- Hämeenlinnantie (mt 130)
- Lopentie (mt 132)
- Rajamäentie (mt 1311)
- Perttulantie (mt 1321)
- Lahnuksentie (mt 1324)
- Vanha Hämeentie (mt 1378).

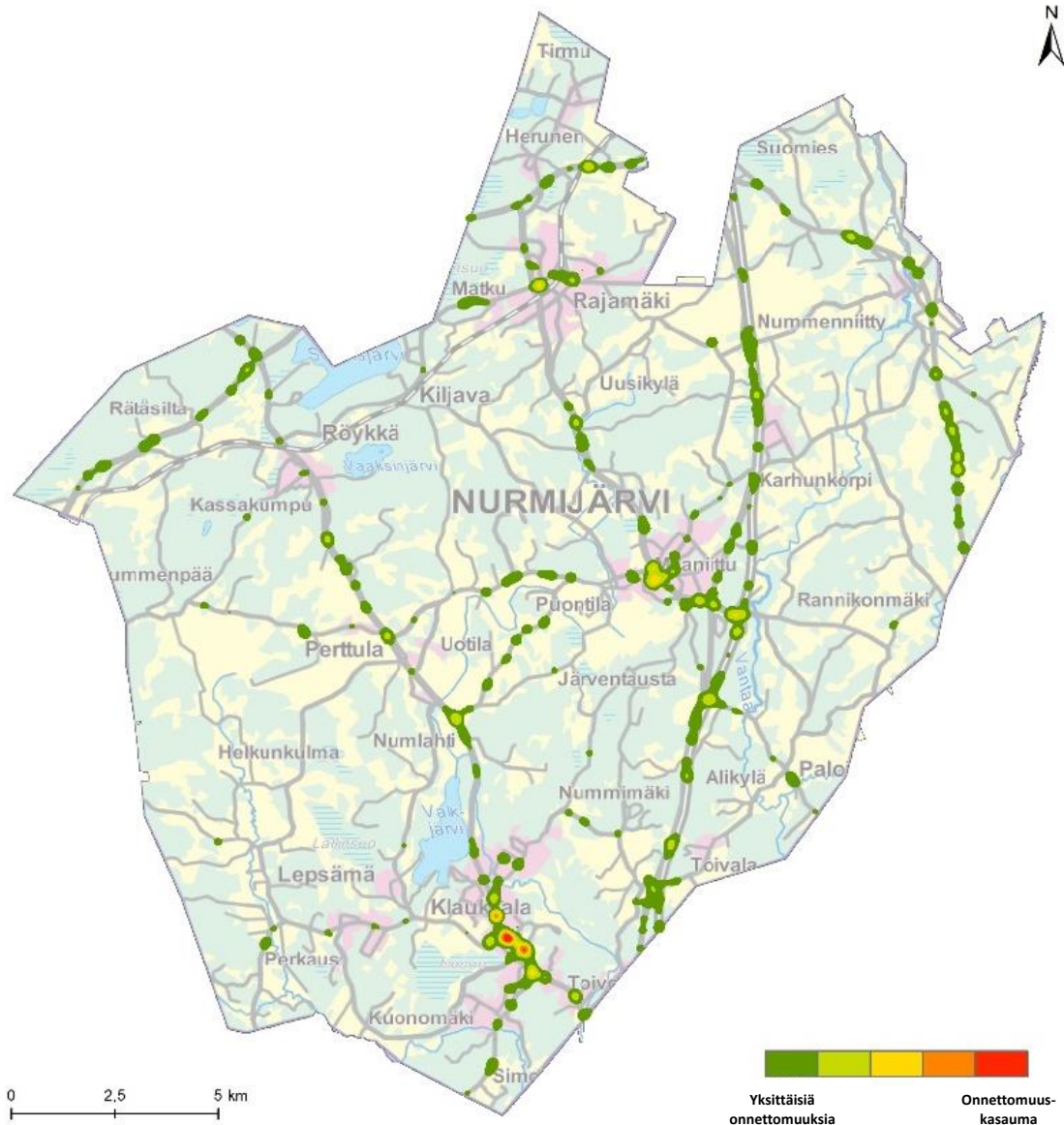
Suurimmat önettomuuskasaumapisteet olivat:

- Klaukkalantien ja Lepsämäentien liittymä (17 önettomuutta).
- Klaukkalantie/Kuonomäentie/Gunnarintien liittymä + Viirintie/Gunnarintien liittymäalue (13 önettomuutta)
- Klaukkalantien ja Ropakkotien/kiikkaistenkujan liittymäalue (12 önettomuutta)
- Klaukkalantien ja Lahnuksentien liittymäalue (8 önettomuutta)
- Helsingintien ja Raalantien liittymä Kirkonkylässä (7 önettomuutta)

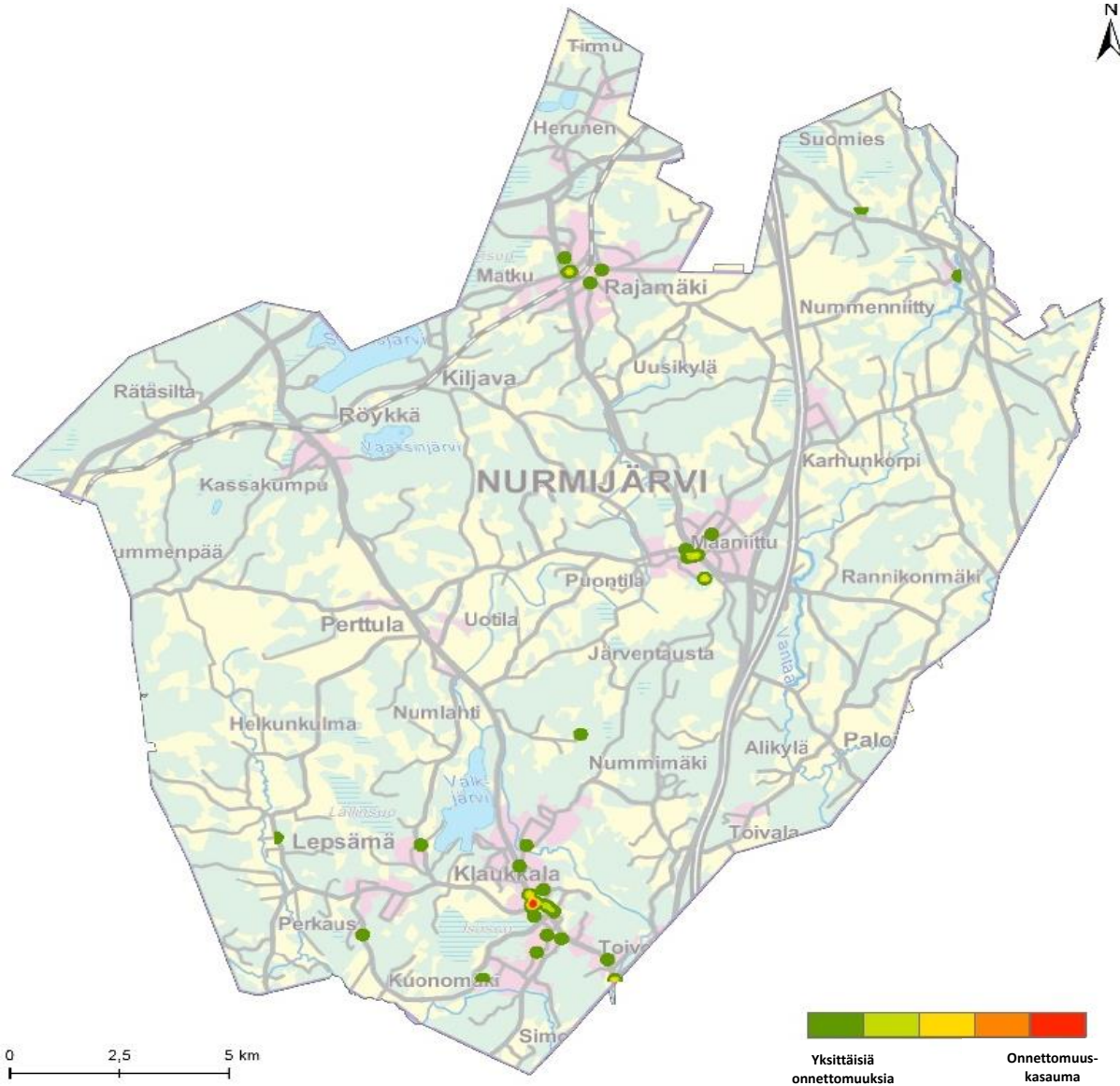


- K-Supermarketin ja linja-autoaseman seudun ympäristö Kirkonkylässä (11 onnettomuutta. 7 tapahtui ajoradalla ja loput 4 pysäköintialueilla).

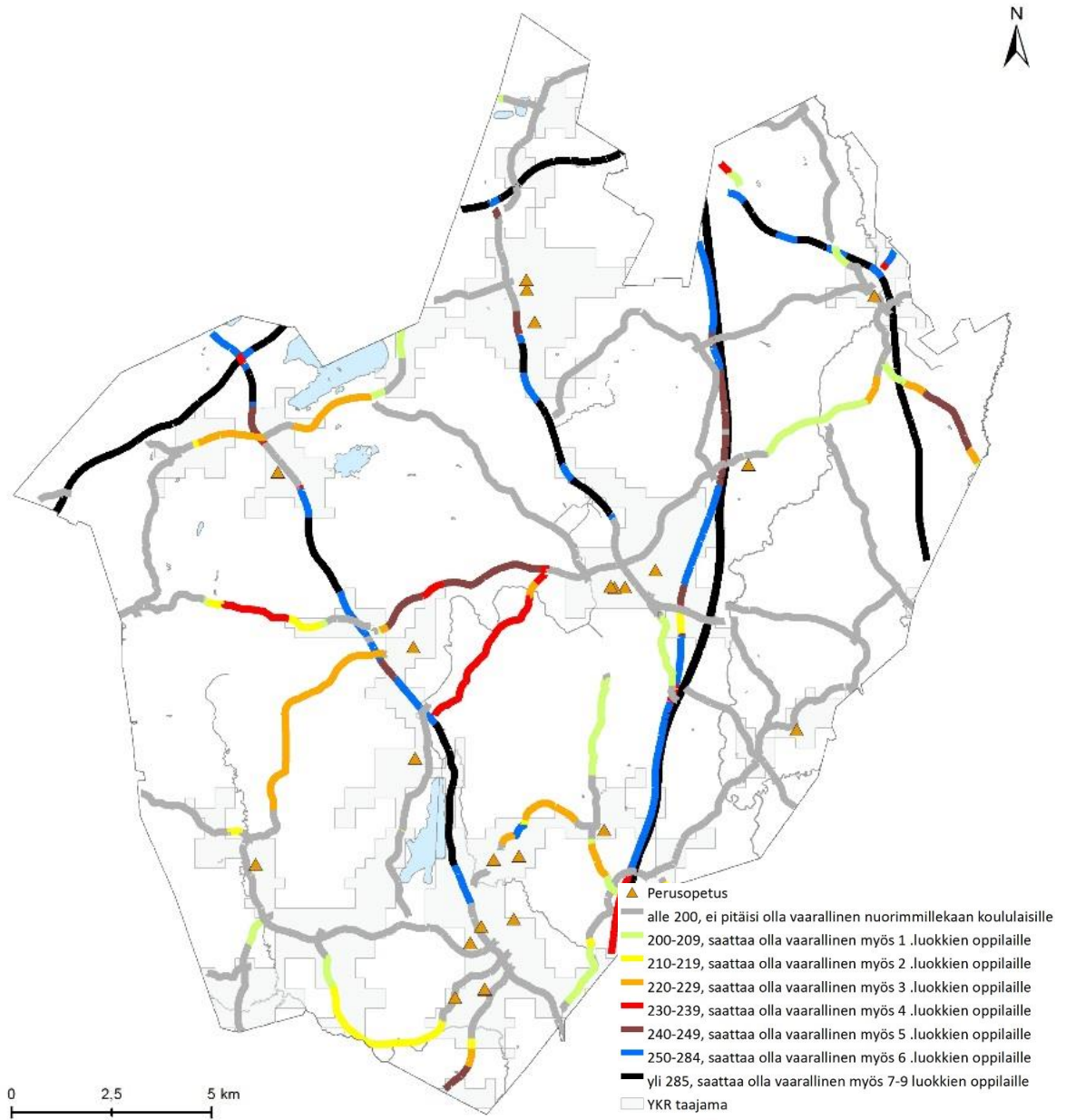
Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksia tarkasteltaessa merkittävin onnettomuuskasauma-  
piste oli Klaukkalantien ja Lepsämäntien liittymäalue, jossa oli vuosina 2011-2015 tapahtu-  
nut 5 onnettomuutta. Tulokset on esitetty kuvissa 6 ja 7.



Kuva 6. Nurmijärven liikenneonnettomuudet vuosina 2011-2015



Kuva 7. Nurmijärven jalankulku- ja pyöräonnettomuudet vuosina 2011-2015

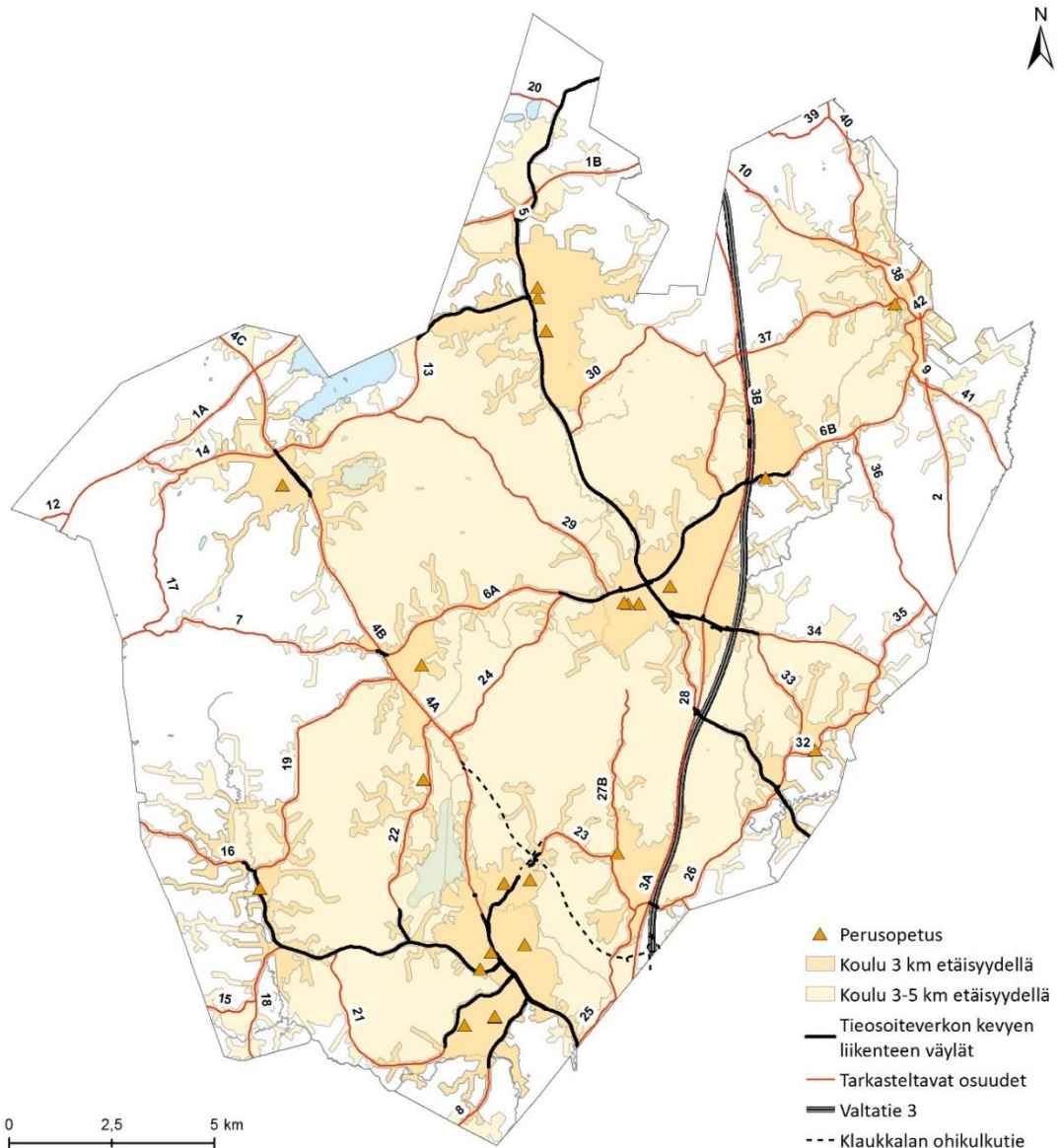


Kuva 8. Koulumatkan vaarallisuus (Tien suuntainen vaarallisuusluku)

Hankkeiden suhdetta kouluihin tarkasteltiin mm. seuraavalla analyysikartalla, jossa on kuvattu koulujen sijainnit suhteessa tarkasteltaviin hankkeisiin sekä koulumatkojen 3 km ja 5 km pituutta. Kunta järjestää peruskoulun oppilaille maksuttoman kuljetuksen tai avustaa oppilaan kuljettamista seuraavissa tapauksissa:

- oppilas on 1. - 3. luokalla ja hänen koulumatkansa on yli 3 km pitkä
- oppilas on 4. - 9. luokalla ja hänen koulumatkansa on yli 5 km pitkä
- koulumatka on vaarallinen (reitit turvallisuus arvioidaan Koululiidun avulla)
- ilman kuljetusta matka on oppilaan ikä tai muut olosuhteet huomioon ottaen oppilaalle liian vaikea, rasittava tai vaarallinen. Ratkaisu tehdään asiantuntijalausunnan perusteella, kun kysymyksessä on liian vaikea tai rasittava matka.

Kunta ei avusta huoltajien omatoimisissa kuljetuksissa ei-kuljetus -oppilaille. Alla olevassa kuvassa (kuva 9) hankkeet on numeroitu niiden indeksinumeron mukaisesti ja ne eivät ole sidoksissa niiden myöhemmin laaditulle priorisoinnille.



Kuva 9. Koulujen suhde tarkasteltaviin hankkeisiin

### 3 Priorisointimenetelmä

Kevyen liikenteen väylien priorisoinnin taustalla on työn tavoitteet parantaa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta sekä lisätä niiden houkuttelevuutta niin koulu, työ kuin vapaa-ajan matkoilla paremman ympäristön kautta. Priorisoinnissa painottuu Koulu-liitu sekä koulumatkojen turvallisuus, jotka pitää sisällään niin tien liikennemäärän sekä liikenneturvallisuuden. Lisäksi on huomioitu kysyntäpotentiaalia sekä taajamien suhdetta pyöräteihin ja pyöräteiden jatkuvuutta. Priorisointi jaettiin näiden pohjalta neljään priorisoinnin osa-alueeseen, jotka muodostuvat useammasta mittarista, mitkä kuvattu tarkemmin alla.

Priorisoinnissa huomioitiin myös aiemmat selvitykset sekä niiden kärkihankkeet, jotka saivat näistä lisäpisteen. Valtiolle kuuluvien vilkkaiden kantateiden osalta päädyttiin ratkaisuun jättää ne priorisoinnin ulkopuolelle. Nurmijärven kunta näkee niiden toteutuksen kuuluvan ELY-keskukselle.

#### 3.1 Käytetyt priorisointitekijät

##### 3.1.1 P1 Turvallisuus

P1 Turvallisuus -priorisointitekijä koostuu nykytilanteen Heva -tehokkuudesta sekä hankkeen vaikutusalueen Koulu -liitu tunnuslukujen keskiarvosta. Kevyen liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien (heva) tehokkuusluku kuvaa sitä, kuinka paljon hanke voisi vähentää kevyen liikenteen onnettomuuksia suhteessa hankkeen yksikkökustannusarvioon. Tekijöitä painotettiin seuraavasti:

$$P1 (\max 20 p) = \text{Heva -tehokkuus} * 0,5 + \text{Koulu -liitu tunnuslukujen keskiarvo} * 0,5$$

Nykytilanteen Heva -tehokkuus on laskettu jakamalla hankkeen yksikkökustannusarvio laskennallisella nykytilanteen kevyen liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrällä. Laskennallinen kevyen liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä saatiin TARVA -ohjelmasta.

Koulu -liitu tunnuslukujen keskiarvo on laskettu hankkeen vaikutusalueen tieverkolta. Koulu -liitu tunnusluku kuvaa tien suuntaisen kulkemisen turvallisuutta.

##### 3.1.2 P2 Kysyntäpotentiaali

P2 kysyntäpotentiaali -priorisointitekijä koostuu matkatuotosindeksistä ja hankkeen sijainnista suhteessa taajamaan. Tekijöitä painotettiin seuraavasti:

$$P2 (\max 20 p) = \text{Matkatuotosindeksi} * 0,5 + \text{Hanke taajama-alueella} * 0,5$$

Matkatuotosindeksi perustui hankkeen vaikutusalueella asuvan väestön määrään. Vaikutusalueena käytettiin yhtä kilometriä. Kunkin hankkeen käyttäjien matkatuotos laskettiin käyttämällä keskimääräisenä matkamääränä 2,9 matkaa/vuorokausi/asukas huomioiden kulkumuoto-osuudet. Lopuksi hankkeen yksikkökustannusarvo jaettiin väestön matkatuotoksella.

Hankeille laskettiin prosenttiosuus siitä, kuinka paljon hankkeen kokonaispituudesta sijaitsee taajama-alueella. Taajama-alueajauksena käytettiin SYKEN YKR -taajama-alueita.

##### 3.1.3 P3 Koulumatkat

P3 koulumatkat-priorisointitekijä koostuu viidestä tekijästä; hankkeen vaikutusalueella olevien kouluisten määrästä suhteessa väylän pituuteen 3 km säteellä koulusta, 4-9 luokkalaisten kouluisten määrästä suhteessa väylän pituuteen 3-5 km säteellä koulusta, tulevien koululaisten määrä, hanke koulun vaikutusalueella ja Koulu -liitu maksimi arvo. Tekijöitä painotettiin seuraavasti:

$P3$  (max 50 p) = Koululaisten määrä/km 3 km säteellä koulusta\*0,25 + 4-9 luokkalaisten määrä/km 3-5 km säteellä koulusta\*0,25 + Tulevien koululaisten määrä/km\*0,15 + Hanke koulun vaikutusalueella\*0,10 + Koulu -liitu maksimi arvo\*0,25

Nykyisten sekä tulevien koululaisten määrä on laskettu Tilastokeskuksen rakennus- ja huoneistorekisteri aineistosta. Vaikutusalueena käytettiin etäisyyttä (3 ja 5 km) koulusta tieverkkoa pitkin tai yhtä kilometriä (tulevien koululaisten määrä). Koululaisiin on laskettu kaikki 7-15 vuotiaat henkilöt ja tuleviin koululaisiin 0-6 vuotiaat. Nykyisten sekä tulevien koululaisten määrä suhteutettiin hankkeen pituuteen (koululaista/km), jotta hankkeiden vertailukelpoisuuden taakaamiseksi.

Hankeille laskettiin prosenttiosuus siitä, kuinka paljon hankkeen kokonaispituudesta sijaitsee koulujen vaikutusalueella. Vaikutusalue laskettiin tieverkkoa pitkin 5 km laajuiseksi.

Koululiitu tunnuslukujen maksimi-arvo tarkistettiin hankkeen vaikutusalueen tieverkolta. Koululiitu maksimi-arvo kuvaa tien suuntaisen kulkemisen pahinta mahdollisinta kohtaa hankealueella.

### 3.1.4 P4 Erikoistarve

P4 erikoistarve-priorisointitekijä koostuu neljästä tekijästä; aikaisemmat suunnitelmat, joukkoliikenteen vaikutus, taajamien välinen yhteys sekä pyörätien jatkuvuus. Tekijöitä painotettiin seuraavasti:

$$P4 \text{ (max 8 p)} = \text{Aikaisemmat suunnitelmat} + \text{joukkoliikenteen vaikutus} + \text{taajamien välinen yhteys} + \text{pyöräteiden jatkuvuus}$$

Hanke sai maksimissaan 2 lisäpistettä, jos se tai merkittävä osa hankkeesta on esitetty aikaisimmissa suunnitelmissa tärkeänä hankkeena. Hanke sai 1-2 lisäpisteen, jos maantiellä on joukkoliikennettä. Jos väylä palvelee taajamien välistä liikennettä, sai se kaksi lisäpistettä ja tärkeästä jatkuvuudesta vielä 1-2 lisäpistettä.

## 3.2 Tarveindeksi

Hankkeet arvioitiin yhtenäisesti luvussa 3.1 priorisointitekijöillä. Priorisointitekijöitä painotettiin seuraavasti:

$$\text{Tarveindeksi (max 40 p)} = P1*1/3 + P2*1/3 + P3*1/3 + P4*1/2$$

## 3.3 Hankekortit

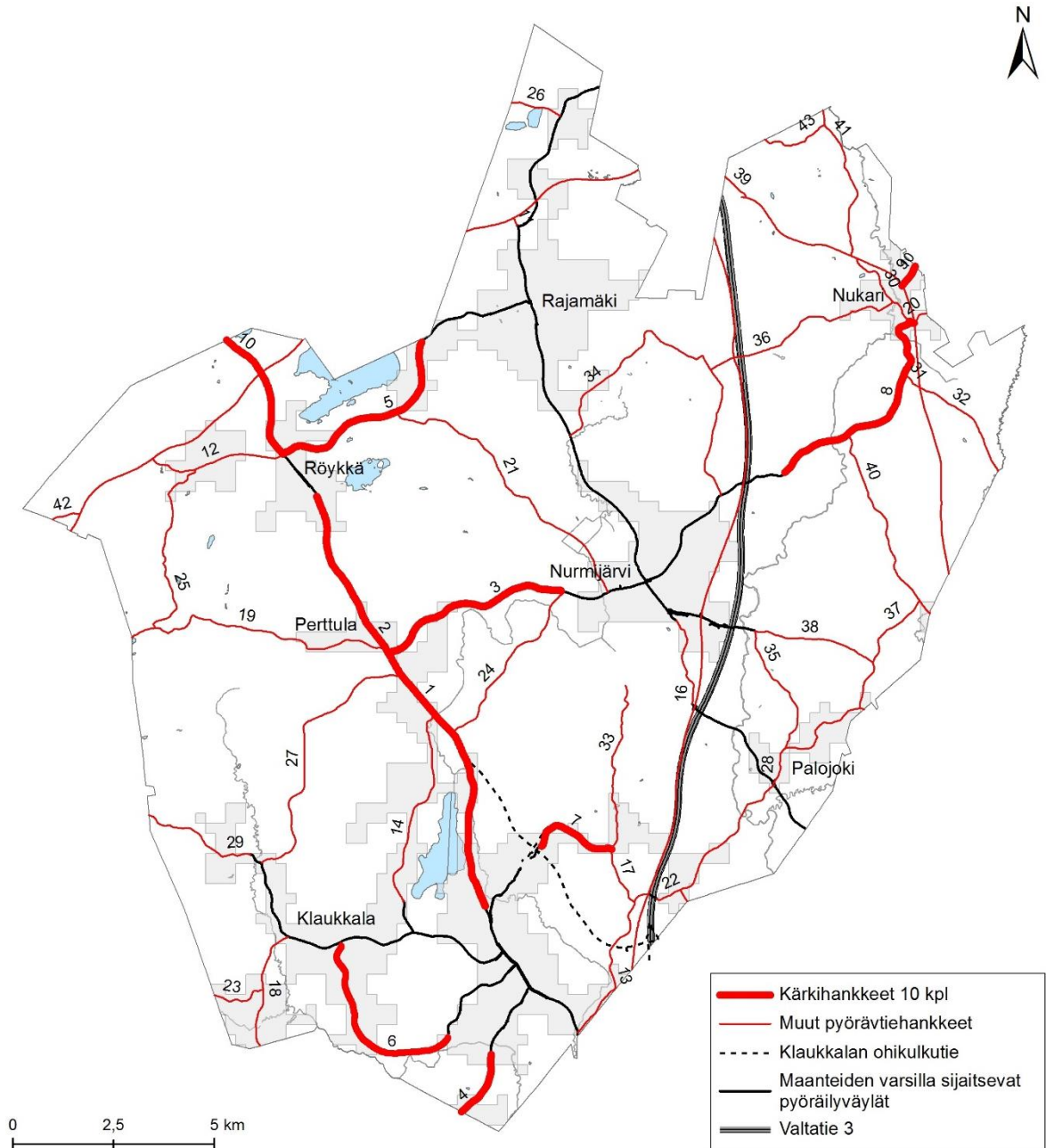
Työn tuloksena tehtiin viidelle kiireellisimmälle hankkeelle hankekortti. Hankekortit on esitetty liitteessä 2.

Hankekorteissa on tarkemman karttakuvan ja väylän ominaisuustietojen lisäksi esitetty seuraavat asiat:

- hankkeen tavoitteet
- priorisointimenetelmän mukainen pisteytys
- tarveindeksi
- vaikutukset
- maastokuvat.

#### 4 Selvityksen tulokset

Hankepriorisoinnissa nousivat esiin Nurmijärven kunnan aikaisemmin tunnistamat kävelyn ja pyöräliikenteen yhteystarpeet maanteiden varsilla. Työssä käytetyn priorisoinnin tuloksena hankkeiden toteuttamisjärjestys muuttui hieman aikaisemmasta, mutta aiemmin tunnistetut hankkeet sijoittuivat kuitenkin 20 kärkihankkeen joukkoon. Alla on esitetty hankekartta, jossa korostettuna 10 kiireellisintä hanketta (koko taulukko on esitetty liitteenä).



Kuva 10. Selvityksessä tehdyn hankepriorisoinnin perusteella priorisoidut hankkeet kartalla, missä 10 kärkihanketta on korostettuna.

Taulukko 1. Hankepriorisoinnin top 10 -hankkeet

Hankeindeksointi				Priorisointimenetelmä						
Nro	Hankeen nimi	Tie	Kokonaispituus	KVL 2015	Kustannusarvio (€)	P1 Turvallisuus	P2 Kysyntä-potentiaali	P3 Koulumatkojen turvallisuus	P4 Erikoistarve	Tarveindeksi
1	Klaukkala - Perttula	132	6,00	9259	5400000	10,0	8,8	7,5	7,0	12,3
2	Perttula - Röykkä	132	4,20	5470	1800000	9,0	8,1	6,9	7,0	11,5
3	Kirkonkylä - Perttula	1321	4,92	2453	2209000	5,5	4,8	5,9	8,0	9,4
4	Klaukkala - Korpilampi	1324	1,70	3203	680000	6,5	8,5	8,8	2,0	8,9
5	Röykkä - Kiljava	11299	5,23	1629	2092000	4,0	7,4	3,5	7,0	8,5
6	Kuonomäentie	11419	5,00	2056	2121000	3,5	9,1	7,1	3,0	8,1
7	Nummelantie	11423	2,24	1780	897000	6,0	8,7	5,9	2,0	7,9
8	Kirkonkylä - Nukari	1321	5,96	1298	2624000	3,5	4,4	5,1	7,0	7,8
9	Ridasjärventie	1403	1,00	3533	401000	7,5	8,3	5,1	1,0	7,5
10	Röykkä pohj.	132	3,40	4719	1480000	8,0	7,2	5,0	1,0	7,2

Kärkihankkeet olivat Nurmijärvellä jo pääosin tunnistettuja, mutta tärkeä tavoite oli saada niiden priorisointi järjestykseen, jolloin niihin investoidut varat saavat aikaan suurimman vaikutavuuden. 1.hankkeeksi tuli maantie 132, joka on vilkas tieyhteys Klaukkala-Perttula-Röykkä taajamien välillä. Työssä hanke jaettiin kahteen osaan, joista kumpikin (4A&4B) nousivat kaikkien muiden edelle. Kärkihankkeiden joukkoon tuli kunnan aikaisemmin tunnistettujen hankkeiden lisäksi maantie 1324 Klaukkalasta Korpilampeen Espoon suuntaan (sija 4).

Priorisoinnin perusteella kärkihankkeet (5 kpl) ovat:

1. Mt 132 Klaukkala - Perttula (Hankeindeksi 4A)
2. Mt 132 Perttula - Röykkä (Hankeindeksi 4B)
3. Mt 1321 Kirkonkylä - Perttula (Hankeindeksi 6A)
4. Mt 1324 Klaukkala - Korpilampi (Hankeindeksi 8)
5. Mt 11299 Röykkä - Kiljava (Hankeindeksi 13)

Työn tulokset toimivat tukena Nurmijärven kunnan päätöksenteossa kevyen liikenteen väylien toteuttamisessa maanteiden varsille. Tarkemmin hankkeiden vaikutukset on esitetty hankekorteissa liitteessä 3.

Kustannusarviot on laskettu Rapalin Hola-laskentamenetelmällä hyödyntäen alueelle jo tehtyjen / suunniteltujen kevyen liikenteen väylien keskimääräistä metrihintaa. Hankkeiden kustannukset on esitetty hankepriorisointitaulukossa liitteessä 1 sekä hankekorteissa, kustannustasona on käytetty joulukuun 2016 indeksiä. Hankekorteissa kustannusarvioita tarkennettiin huomioiden valaistuksen rakentamisen tarve sekä mahdollinen pohjavesisuojausten tarve. Mahdollinen pohjavesisuojausten tarve nostaa kustannuksia, mutta todellisen suojausten tarpeen määrittely on tehtävä jatkosuunnittelussa, jolloin myös kustannukset tarkennetaan.



## 5 Jatkoimenpiteet

Hankepriorisoinnin tuloksena on syntynyt lista toteuttavista hankkeista niiden laskennallisen tärkeysjärjestyksen mukaan. Priorisointi toimii hyvänä tukena jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamisjärjestystä ohjelmoitaessa sekä perusteltaessa kunnallisessa päätöksenteossa.

Koululaisten sekä muiden liikkujien turvallisuuden ja matkojen sujuvuuden kannalta on syytä priorisoida hankkeet, jotka sekä luovat turvallisen yhteyden kouluille sekä parantavat alueellista saavutettavuutta kaikille käyttäjille. Näin ollen on syytä varmistaa toteutuksen systemaattisuus niin, että uudet hankkeet kytkeytyvät toteutuessaan laajempaan verkkoon.

Hankepriorisoinnissa 10:n kärkihankkeen joukossa olevat Kirkonkylä-Nukari mt 1321:n hanke 6B on hyvä yhdistää kantatien 45 alikulkuhankkeeseen, jolloin saadaan jatkuva ja turvallinen yhteys Kirkonkylältä Tuusulan Jokelaan.

Hankekortit sisältävät kohdan 3.3 mukaiset tarkennetut tiedot priorisointimenetelmässä tärkeimmiksi määritellyistä hankkeista ja toimivat hyvänä lähtökohtana niiden toteutuksen jatkosuunnittelussa ja päätöksiä tehtäessä. Kärkihankkeeksi nousseen maantien 132 tiesuunnitelman laatiminen on käynnistymässä kunnan ja ELY-keskuksen yhteishankkeena.

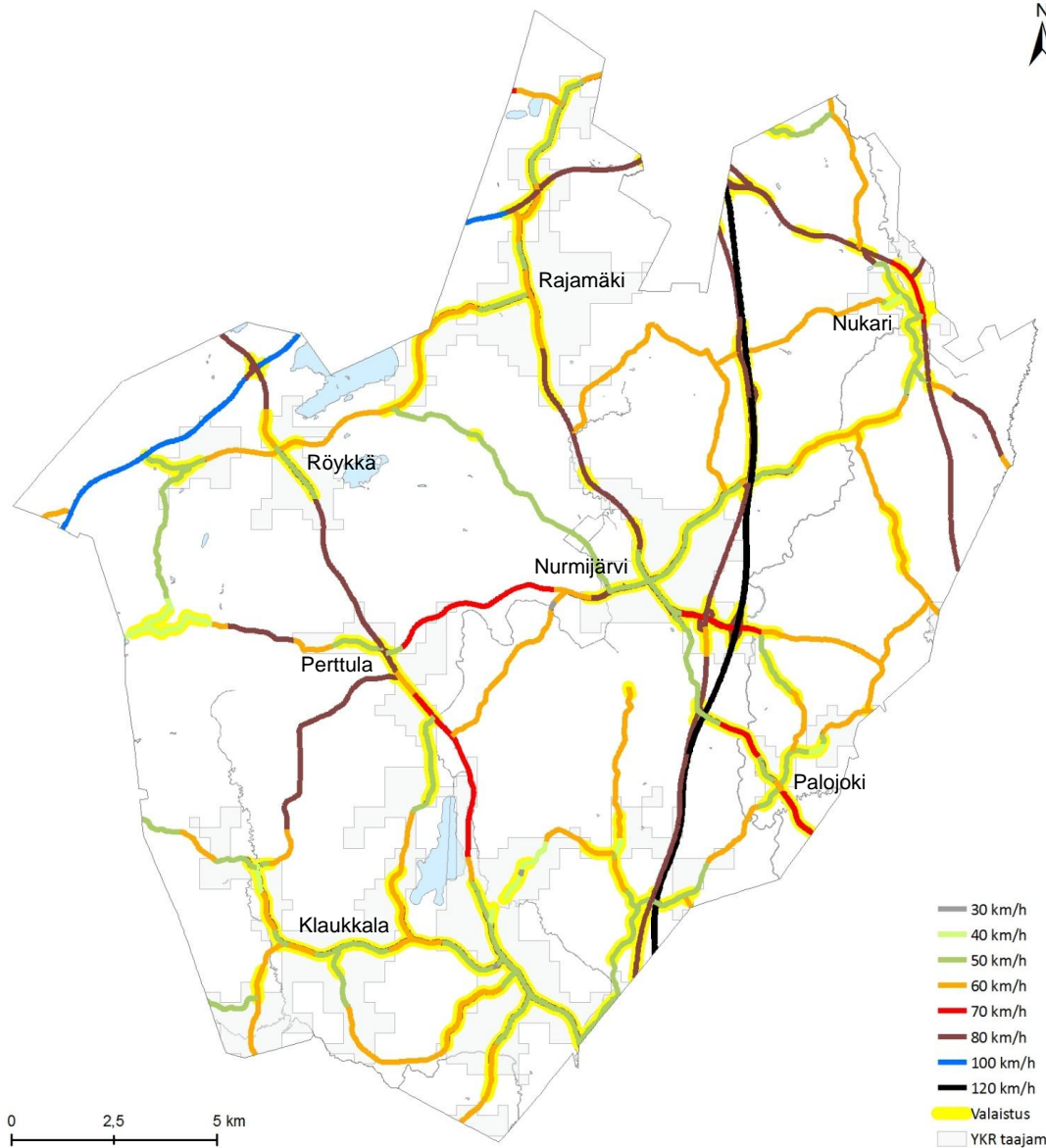
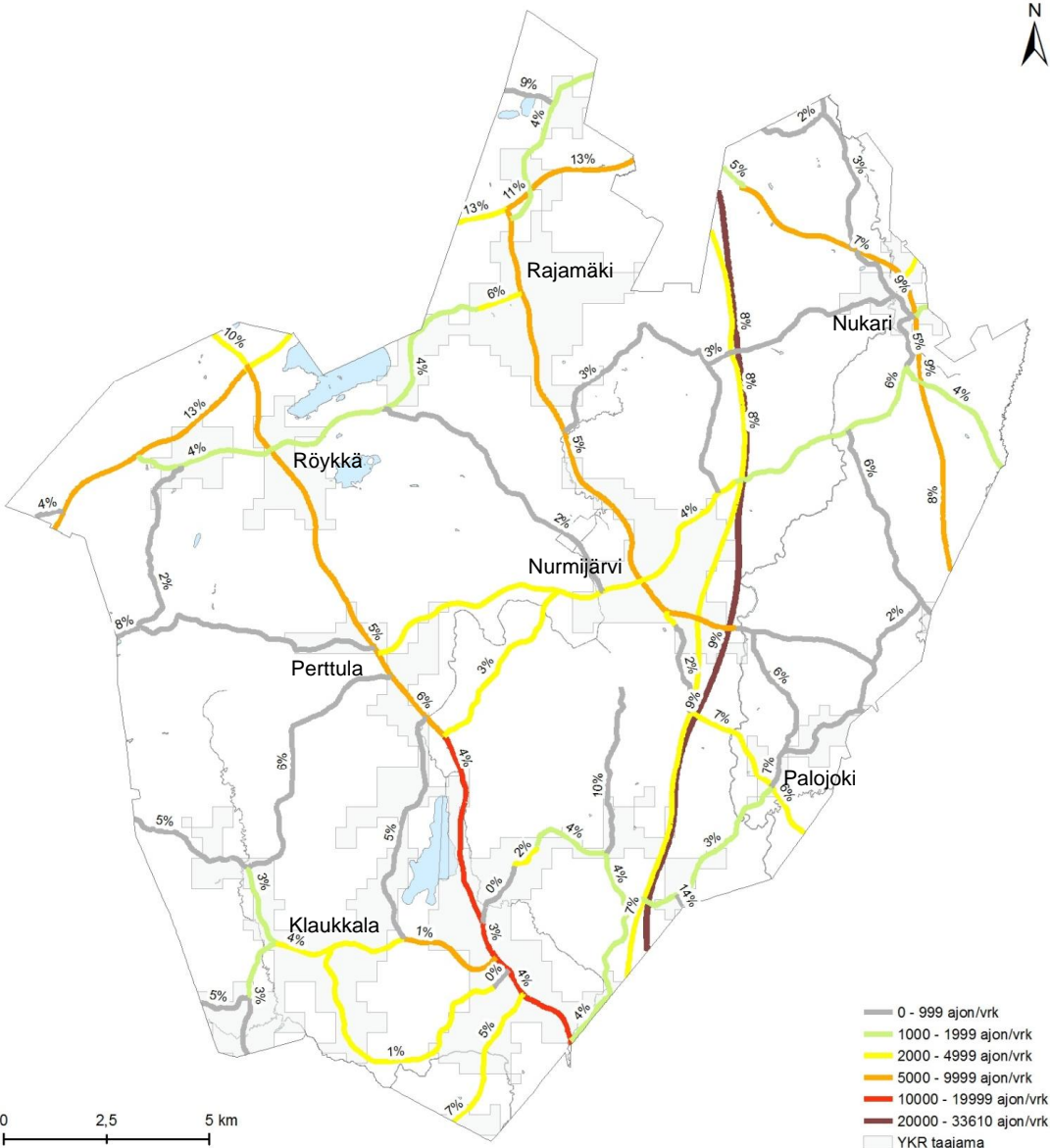
**Liitteet**

Liite 1	Hankepriorisointitaulukko
Liite 2	Nopeusrajoitus- ja liikennemääräkartat
Liite 3	Kärkihankkeiden hankekortit
Liite 4	Hankekartta

Nro	Hankeen nimi	Tie	Kokonaispituus	Keskimääräinen KVL 2015	Keskimääräinen RASKVL%	Nopeusrajoitus (km/h)	Onnettomuudet 2011-2015		Kustannusarvio (€)	Priorisointimenetelmä				
							Kaikki	Henkilövahinkoihin johtaneet		P1 Turvallisuus	P2 Kysyntä-potentiaali	P3 Koulumatkojen turvallisuus	P4 Erikoistarve	Tarveindeksi
1	Klaukkala - Perttula	132	6,00	9259	4,8	50 / 60 / 70 / 80	40	6	5 400 000,00 €	10,0	8,8	7,5	7,0	12,3
2	Perttula - Röykkä	132	4,20	5470	5,4	50 / 80	25	2	1 800 000,00 €	9,0	8,1	6,9	7,0	11,5
3	Kirkkonkylä - Perttula	1321	4,92	2453	5,1	50 / 60 / 70	21	2	2 209 000,00 €	5,5	4,8	5,9	8,0	9,4
4	Klaukkala - Korpilampi	1324	1,70	3203	5,5	50 / 60	9	0	680 000,00 €	6,5	8,5	8,8	2,0	8,9
5	Röykkä - Kiljava	11299	5,23	1629	4,7	50 / 60	6	3	2 092 000,00 €	4,0	7,4	3,5	7,0	8,5
6	Kuonomaentie	11419	5,00	2056	1,2	50 / 60	4	1	2 121 000,00 €	3,5	9,1	7,1	3,0	8,1
7	Nummelantie	11423	2,24	1780	4	30 / 40 / 60	9	1	897 000,00 €	6,0	8,7	5,9	2,0	7,9
8	Kirkkonkylä - Nukari	1321	5,96	1298	5,3	50 / 60	6	0	2 624 000,00 €	3,5	4,4	5,1	7,0	7,8
9	Ridasjärventie	1403	1,00	3533	5,9	80	1	0	401 000,00 €	7,5	8,3	5,1	1,0	7,5
10	Röykkä pohj.	132	3,40	4719	6,8	50 / 60 / 80	15	0	1 480 000,00 €	8,0	7,2	5,0	1,0	7,2
11	Rajamäentie	1311	1,00	5145	5,8	50 / 60	0	0	398 000,00 €	7,5	6,3	6,1	1,0	7,1
12	Korventie	11302	3,46	1068	4,5	50 / 60	6	1	1 504 000,00 €	4,0	8,4	4,8	2,0	6,7
13	Metsäkyläntie	11431	4,38	1229	3,6	50	11	2	1 751 000,00 €	4,0	7,1	3,5	3,0	6,4
14	Valkjärventie	11421	5,19	566	4,2	50 / 60	6	3	2 077 000,00 €	3,0	7,9	4,0	2,0	6,0
15	Riipiläntie	11455	1,00	881	14,1	60	0	0	401 000,00 €	3,5	7,6	6,2	0,0	5,8
16	Ojakkalantie	11435	2,29	1082	2	50	7	2	916 000,00 €	3,5	8,2	5,3	0,0	5,7
17	Järventaustantie	11433	1,51	1832	4,4	40 / 50 / 60	3	0	723 000,00 €	4,0	5,9	3,5	2,0	5,5
18	Takkulantie	11339	3,05	1059	3,2	60	7	1	1 459 000,00 €	2,5	7,3	3,5	2,0	5,4
19	Nummenpäantie	1322	6,00	922	5,6	40 / 50 / 60	16	7	2 520 000,00 €	2,5	4,7	4,3	3,0	5,3
20	Pertuntie	11511	1,00	1331	4,7	50 / 80	2	0	398 000,00 €	3,0	7,6	4,3	0,0	5,0
21	Kyläjoentie	11436	6,00	423	2,4	50	7	1	2 521 000,00 €	1,0	6,6	4,2	2,0	4,9
22	Metsäkyläntie	11432	4,42	1367	3	50 / 60	8	3	1 887 000,00 €	4,0	6,0	3,0	1,0	4,8
23	Jokipellontie	11319	1,41	615	4,6	50	1	0	563 000,00 €	3,0	7,9	1,7	1,0	4,7
24	Hongisojantie	11427	4,78	2299	3,3	30 / 60	25	10	2 033 000,00 €	6,0	3,5	3,9	0,0	4,5
25	Leppälammentie	11325	4,85	148	2	40 / 50	1	1	1 940 000,00 €	0,0	4,4	1,9	4,0	4,1
26	Palkkisillantie	11353	1,28	480	8,8	60 / 70	0	0	512 000,00 €	3,5	7,2	0,9	0,0	3,9
27	Yli-Lepsämäntie	11345	6,00	669	6	40 / 50 / 60	9	1	2 521 000,00 €	0,0	4,8	3,5	2,0	3,8
28	Koulunkulmantie	11471	3,42	520	6,9	40 / 50 / 60	3	1	1 368 000,00 €	2,5	6,2	1,8	0,0	3,5
29	Selintie	11321	2,95	428	4,8	50 / 60	3	1	1 180 000,00 €	2,0	4,7	3,1	0,0	3,3
30	Nukarintie	11485	2,21	282	8,9	50	1	0	1 004 000,00 €	0,0	7,0	2,5	0,0	3,2
31	Vanha-Hämeentie	1378	1,00	1006	6,8	50	0	0	399 000,00 €	3,0	4,2	1,9	0,0	3,0
32	Vanha-Hämeentie	11505	3,01	1794	3,9	60	5	0	1 203 000,00 €	5,0	0,0	3,2	0,0	2,7
33	Järventaustantie	11433	4,35	312	10,3	40 / 50 / 60	1	0	1 741 000,00 €	0,0	5,4	2,5	0,0	2,6
34	Uudenkyläntie	11439	6,00	210	2,9	60	5	1	2 520 000,00 €	0,0	4,8	3,0	0,0	2,6
35	Kylmänojantie	11473	3,39	539	6,3	50 / 60	1	0	1 355 000,00 €	0,0	4,2	2,6	0,0	2,3
36	Nummenniityntie	11483	5,17	272	3,3	40 / 50 / 60	4	2	2 067 000,00 €	0,0	3,7	2,7	0,0	2,1
37	Lepomäentie	11476	2,06	330	2,4	60	5	0	824 000,00 €	0,0	2,8	1,3	0,0	1,4
38	Siippoontie	11475	4,46	410	4,9	60 / 70	4	2	1 784 000,00 €	0,0	1,7	2,2	0,0	1,3
39	Hämeentie	1379	1,00	1237	5,3	80	3	0	401 000,00 €	1,5	0,0	2,3	0,0	1,3
40	Hynnänkorventie	11480	5,15	303	6,3	60	3	0	2 178 000,00 €	0,0	1,0	2,0	0,0	1,0
41	Rantakulmantie	11489	3,96	339	3,4	60	2	0	1 585 000,00 €	0,0	0,0	1,6	0,0	0,5
42	Haimoontie	11296	1,00	466	4,3	60	0	0	398 000,00 €	0,0	1,4	0,2	0,0	0,5
43	Suomiehentie	11487	1,75	130	2,3	50	0	0	700 000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

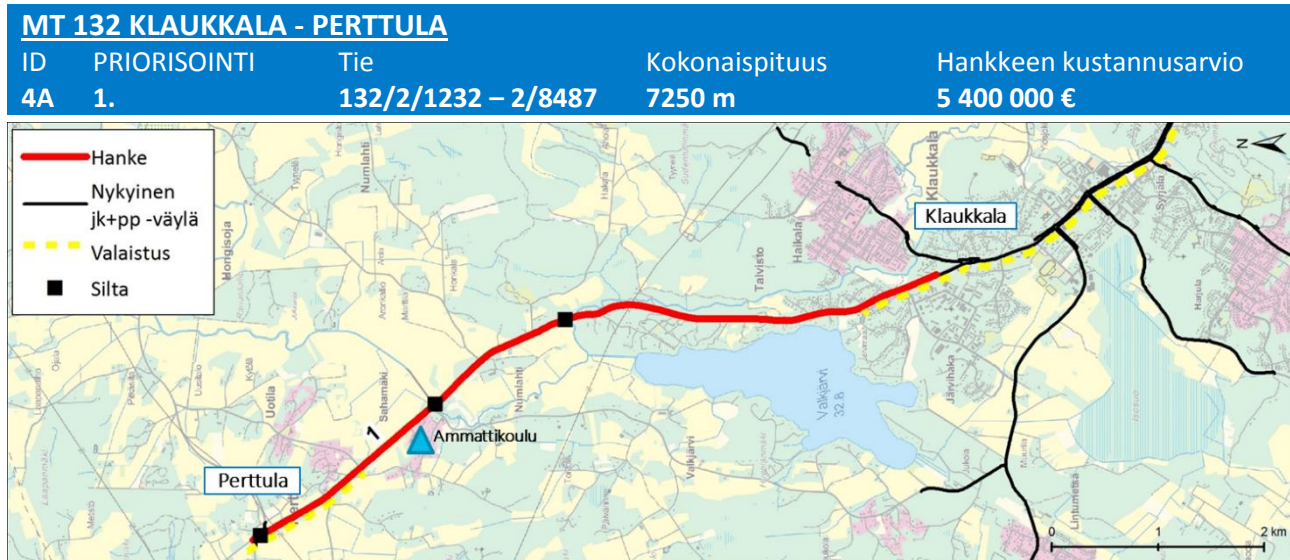
80 329 000,00 €

Liite 2. Nopeusrajoitus- ja liikennemääräkartat



0 2.5 5 km

0 2.5 5 km



### Liikenne ja ympäristö

KVL 2015	9259	Valaistus %	n. 75 %
RAS %	4,8	Onnettomuudet 2011-2015	40
Nopeusrajoitus	50-80 km/h	Hevat	6

### Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa kävely- ja pyöräily turvallisesti vilkkaalla Klaukkalantiellä (mt 132). Uusi kevyen liikenteen väylä mahdollistaa asukkaita kulkemaan koulu- ja työmatkansa kävellen tai pyörällä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi hanke toimii Klaukkalan ja Röykan välisen yhtenäisen yhteyden ensimmäisenä vaiheena. Hanke tukee myös maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

### Priorisointimenetelmä

<b>P1 Turvallisuus</b>		<b>10</b>
Heva-tehokkuus		Sija 1/48
Koulu-liitu		
<b>P2 Kysyntäpotentiaali</b>		<b>8,8</b>
Matkatuotosindeksi		Sija 5/48
Hanke taajamassa		
<b>P3 Koulumatkojen turvallisuus</b>		<b>7,5</b>
Koululaisia 3km säteellä koulusta/km		Sija 3/48
4.-9. lk koululaiset 3-5 km säteellä koulusta/km		
Väylä koulun 5 km vaikutusalueella		
Koulu-liitu max-arvo		
Tulevien koululaisten määrä/km		
<b>P4 Erikoistarve</b>		<b>7,0</b>
Hanke hankekorissa		Sija 2/48
Liikennemäärän muutos		
Joukkoliikennetarjonta		

**Tarveindeksi 12,3**

### Vaikutukset

Väylän toteutuminen voi teoreettisesti lisätä noin 3770 uutta kävelijää tai pyöräilijää / vrk työ- ja koulumatkaliikenteessä, mikä lisää myös arkiliikunnasta saatuja hyötyjä. Liikenneturvallisuus paranee (hevävähenemä 0,0564). Merkittävää on myös liikkumisen koettu turvallisuus vilkkaalla maantiellä. Käyttäjäpotentiaalia lisää myös Tiiranrannan uimaranta, jolle väylä avaa yhteyden. Väylän vaikutusalueella (etäisyys <5km) sijaitsee kouluja, ja siten se palvelee erityisesti turvallisia koulumatkoja kävellen tai pyörällä.



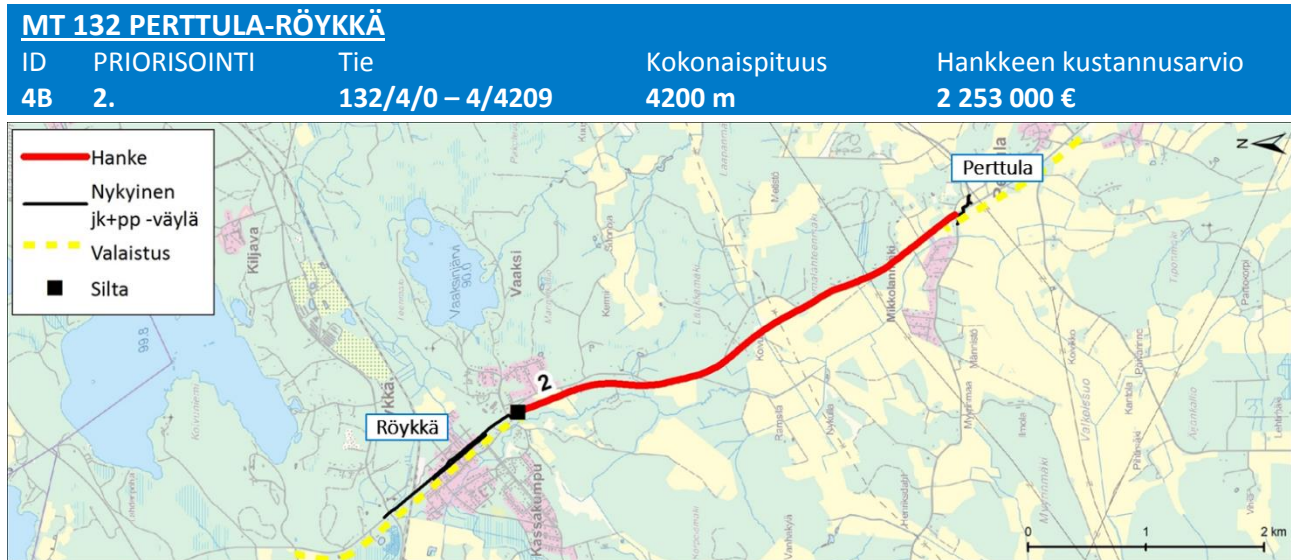
Näkymä hankkeen eteläpäästä. Nykyisen kevyen liikenteen väylän päättymiskohdalta. (Kuva © Google, 09/2009)



Näkymät Talviston kohdilta maantietä. (Kuva © Google, 09/2009)



Näkymä kohteen pohjoispäästä, maisema on hyvin maaseutumainen. (Kuva © Google, 09/2009)



### Liikenne ja ympäristö

KVL 2015	<b>5470</b>	Valaistus %	<b>alle 5 %</b>
RAS %	<b>5,4</b>	Onnettomuudet 2011-2015	<b>25</b>
Nopeusrajoitus	<b>50-80km/h</b>	Hevat	<b>2</b>

### Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa kävely- ja pyöräily turvallisesti vilkkaalla Lopenttiellä (mt 132). Uusi kevyen liikenteen väylä mahdollistaa asukkaita kulkemaan koulu- ja työmatkansa kävellen tai pyörällä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi hanke toimii Klaukkalan ja Röykan välisen yhtenäisen yhteyden 2.vaiheena. Yhtenäisen Perttulan ja Röykan välisen yhteyden myötä myös muiden matkojen houkuttelevuus kestäväillä kulkumuodoilla kasvaa. Hanke tukee myös maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

### Priorisointimenetelmä

<b>P1 Turvallisuus</b>		<b>9</b>
Heva-tehokkuus		Sija 3/48
Koulu-liitu		
<b>P2 Kysyntäpotentiaali</b>		<b>8,1</b>
Matkatuotosindeksi		Sija 10/48
Hanke taajamassa		
<b>P3 Koulumatkojen turvallisuus</b>		
Koululaisia 3km säteellä koulusta/km		
4.-9. lk koululaiset 3-5 km säteellä koulusta/km		<b>6,9</b>
Väylä koulun 5 km vaikutusalueella		Sija 4/48
Koulu-liitu max-arvo		
Tulevien koululaisten määrä/km		
<b>P4 Erikoistarve</b>		<b>7,0</b>
Hanke hankekorissa		Sija 3/48
Liikennemäärän muutos		
Joukkoliikennetarjonta		

**Tarveindeksi 11,5**

### Vaikutukset

Hanke luo yhtenäinen jalankulun ja pyöräilyn yhteyden Klaukkalasta Röykkään asti. Väylän toteutuminen voi teoreettisesti lisätä noin 1290 uutta käyttäjää/vrk työ- ja koulumatkaliikenteessä, mikä lisää myös arkkiliikunnasta saatuja hyötyjä. Liikenneturvallisuus paranee (heva-vähenemä 0,118)), kuten myös liikku- misen koettu turvallisuus. Väylä palvelee erityisesti sen läheisyydessä asuvien koulumatkoja. Väylä palvelee myös arjen muita matkojaan kävellen ja pyörällä liikkuvia.



Näkymä hankkeen eteläpäästä. (Kuva © Google, 08/2011)

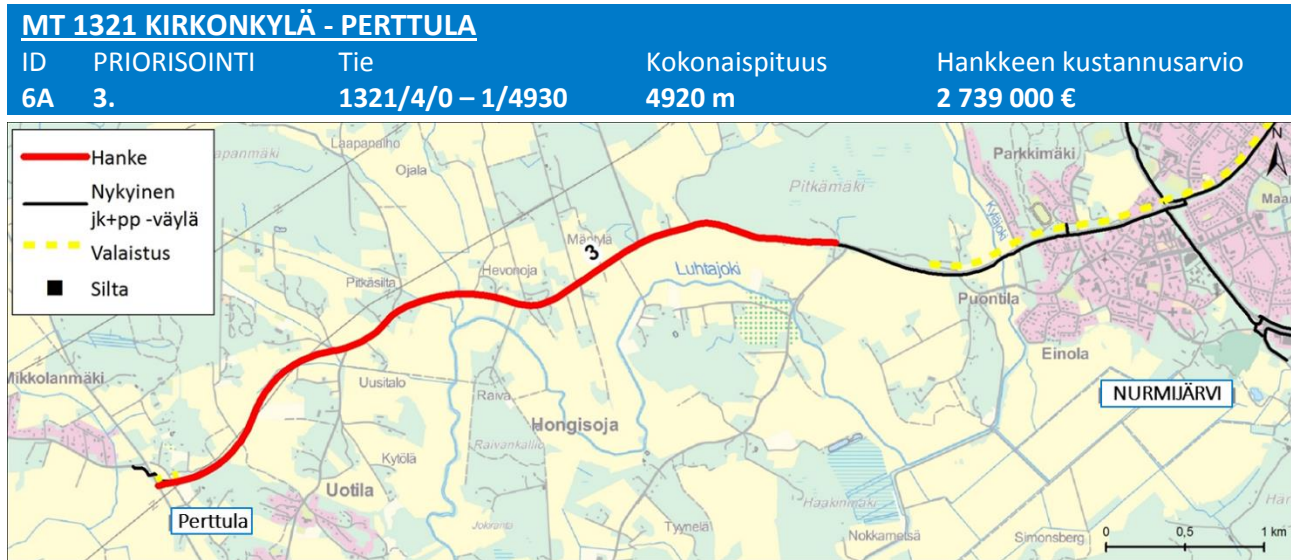


Näkymä Kurrinkaarin liittymän kohdalta. (Kuva © Google, 08/2011)



Näkymän kohteen pohjoispäästä etelän suuntaan kohdasta, johon nykyinen kevyen liikenteen väylä loppuu.  
(Kuva © Google, 08/2011)





### Liikenne ja ympäristö

KVL 2015	<b>2453</b>	Valaistus %	<b>alle 5 %</b>
RAS %	<b>5,1</b>	Onnettomuudet 2011-2015	<b>21</b>
Nopeusrajoitus	<b>50-70 km/h</b>	Hevat	<b>2</b>

### Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on parantaa Nurmijärven keskeisten taajamien saavutettavuutta ja turvallisuutta sekä saada enemmän lapsia ja aikuisia kulkemaan koulu- ja työmatkansa kestäville kulkumuodoilla. Yhtenäisen Perttulan ja kirkonkylän välisen yhteyden myötä myös muiden matkojen houkuttelevuus kestäville kulkumuodoilla kasvaa lisäten hyvinvointia kunnassa.

### Priorisointimenetelmä

<b>P1 Turvallisuus</b>		<b>5,5</b>
Heva-tehokkuus		
Koulu-liitu		Sija 14/48
<b>P2 Kysyntäpotentiaali</b>		<b>4,8</b>
Matkatuotosindeksi		
Hanke taajamassa		Sija 29/48
<b>P3 Koulumatkojen turvallisuus</b>		
Koululaisia 3km säteellä koulusta/km		
4.-9. lk koululaiset 3-5 km säteellä koulusta/km		<b>6,1</b>
Väylä koulun 5 km vaikutusalueella		Sija 9/48
Koulu-liitu max-arvo		
Tulevien koululaisten määrä/km		
<b>P4 Erikoistarve</b>		<b>8,0</b>
Hanke hankekorissa		
Liikennemäärän muutos		Sija 1/48
Joukkoliikennetarjonta		

**Tarveindeksi 9,5**

### Vaikutukset

Väylä yhdistää Kirkonkylän taajaman Klaukkalan, Perttulan ja Röykän taajamiin ja muodostaa yhtenäisen ja turvallisen kävelyn ja pyöräliikenteen väylän. Väylän toteutuminen voi teoreettisesti lisätä noin 450 uutta käyttäjää/vrk lisäten arkiliikunnasta saatuja hyötyjä. Väylän lisää myös kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuutta (heva-vähennemä 0,0082). Väylä palvelee erityisesti sen läheisyydessä asuvia koululaisia, jotka voivat hankkeen valmistuessa liikkua turvallisesti kouluun kävellen tai pyörällä.



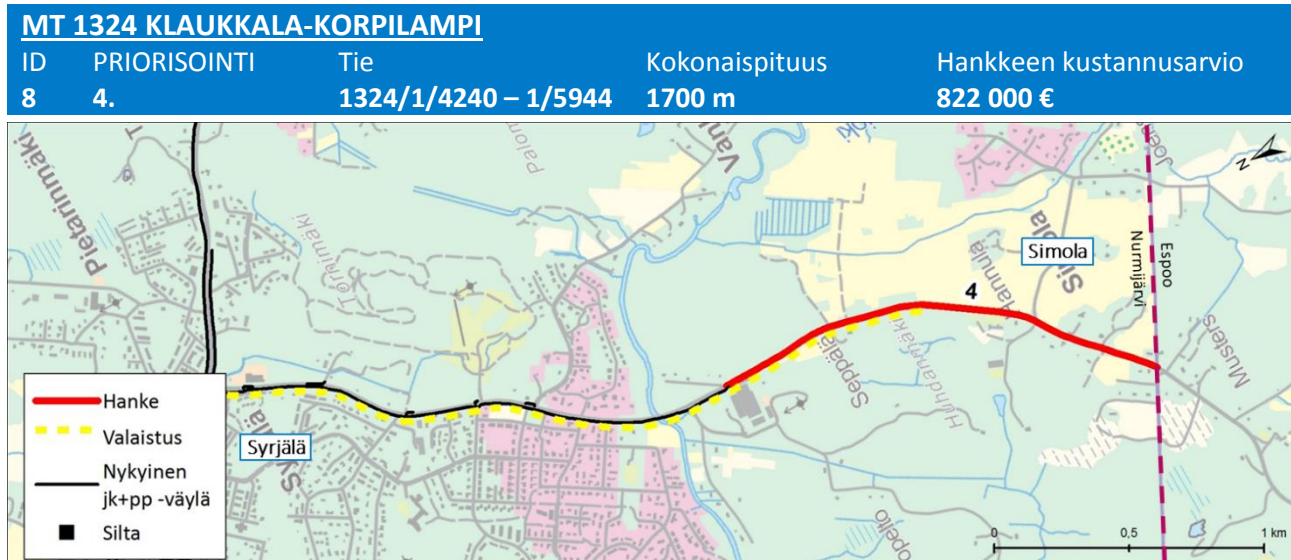
Näkymä hankkeen itäpäädyistä länteen nykyisen yhdistetyn kävely ja pyöräliikenteen väylän päättymiskohdassa. (Kuva © Google, 08/2011)



Näkymät nykyisellä maantiellä ovat hyvin maaseutumaisia. (Kuva © Google, 08/2011)



Perttussa yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä jatkuu Perttulantien pohjoispuolella mt 132 liittymän kohdalla. (Kuva © Google, 08/2011)



### Liikenne ja ympäristö

KVL 2015	<b>3203</b>	Valaistus %	<b>n. 45 %</b>
RAS %	<b>5,5</b>	Onnettomuudet 2011-2015	<b>9</b>
Nopeusrajoitus	<b>60 km/h</b>	Hevat	<b>0</b>

### Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on parantaa koulumatkojen ja virkistysluontoisen kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä ja liikenneturvallisuutta erityisesti Serenaan suuntautuvilla matkoilla lisäten pyöräilyä kunnassa. Hanke on luontevinta toteuttaa Nurmijärven kunnan, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Espoon kaupungin yhteishankkeena.

### Priorisointimenetelmä

<b>P1 Turvallisuus</b>		<b>6,5</b>
Heva-tehokkuus		Sija 11/48
Koulu-liitu		
<b>P2 Kysyntäpotentiaali</b>		<b>8,5</b>
Matkatuotosindeksi		Sija 7/48
Hanke taajamassa		
<b>P3 Koulumatkojen turvallisuus</b>		<b>9,0</b>
Koululaisia 3km säteellä koulusta/km		Sija 1/48
4.-9. lk koululaiset 3-5 km säteellä koulusta/km		
Väylä koulun 5 km vaikutusalueella		
Koulu-liitu max-arvo		
Tulevien koululaisten määrä/km		
<b>P4 Erikoistarve</b>		<b>2,0</b>
Hanke hankekorissa		Sija 10/48
Liikennemäärän muutos		
Joukkoliikennetarjonta		

**Tarveindeksi 9,0**

### Vaikutukset

Väylän toteutuminen voi teoreettisesti lisätä noin 1430 uutta käyttäjää/vrk lisäten arkiliikunnasta saatuja hyötyjä sekä kävely- ja pyöräliikenteen turvallisuutta (heva-vähenemä 0,00449). Väylä luo uuden linkin pääkaupunkiseudun kävely- ja pyöräliikenneverkkoon, parantaen Nurmijärven saavutettavuutta ja parantaen vapaa-ajan kävely- ja pyöräilymatkojen liikenneturvallisuutta.



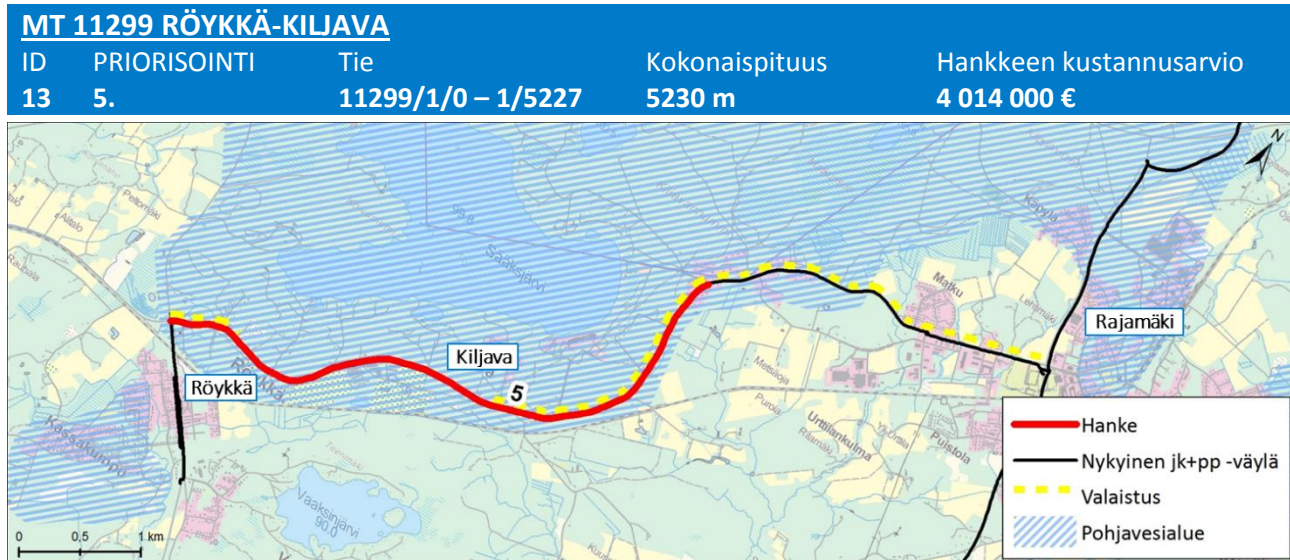
Nykyinen yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä päättyy tonttiliittymän kohdalla. (Kuva © Google, 09/2009)



Väylä kulkee nurmijärveläisittäin hyvin tyypillisissä luonnonmaisemissa. (Kuva © Google, 09/2009)



Näkymä kunnanrajalta, josta yhteyttä olisi syytä jatkaa Espoon puolella nykyiselle jalankulku- ja pyöräilyväylälle asti, joka sijaitsee Korpilammella 3,1 km päässä. (Kuva © Google, 09/2009)



### Liikenne ja ympäristö

KVL 2015	<b>1629</b>	Valaistus %	<b>n. 55 %</b>
RAS %	<b>4,7</b>	Onnettomuudet 2011-2015	<b>6</b>
Nopeusrajoitus	<b>50-60 km/h</b>	Hevat	<b>3</b>

### Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on lisätä liikenneturvallisuutta sekä jaloin ja pyörällä liikkumista kunnassa. Vapaa-ajan matkojen osalta suuri potentiaali on Sääksin uimarannalle suuntautuvilla matkoilla, joille hanke loisi katkeamattoman yhteyden valtaosasta Nurmijärven taajamista, mikäli Röykkä-Perttula -hanke on toteutettu. Työmatkojen kävelyn ja pyöräilyn potentiaalia lisää yhteys Kiljavan sairaalalle.

### Priorisointimenetelmä

<b>P1 Turvallisuus</b>		<b>4,0</b>
Heva-tehokkuus		Sija 16/48
Koulu-liitu		
<b>P2 Kysyntäpotentiaali</b>		<b>7,4</b>
Matkatuotosindeksi		Sija 13/48
Hanke taajamassa		
<b>P3 Koulumatkojen turvallisuus</b>		
Koululaisia 3km säteellä koulusta/km		
4.-9. lk koululaiset 3-5 km säteellä koulusta/km		<b>3,9</b>
Väylä koulun 5 km vaikutusalueella		Sija 25/48
Koulu-liitu max-arvo		
Tulevien koululaisten määrä/km		
<b>P4 Erikoistarve</b>		<b>7,0</b>
Hanke hankekorissa		Sija 5/48
Liikennemäärän muutos		
Joukkoliikennetarjonta		

**Tarveindeksi 8,6**

### Vaikutukset

Hanke luo yhtenäisen yhteyden Röykästä Kiljavaan ja samalla Perttula-Röykkä -hankkeen toteutuessa yhtenäisen kevyen liikenteen yhteyden Klaukkalaan asti. Hankkeella parannetaan niin vapaa-ajan kuin arjen matkojen edellytyksiä kestäväillä kulkumuodoilla. Väylän toteutuminen voi teoreettisesti lisätä noin 840 uutta käyttäjää/vrkliä arkiliikunnasta saatuja hyötyjä sekä kävely- ja pyöräliikenteen turvallisuutta (heva-vähennelmä 0,00687). Korkeampi kustannusarvio johtuu mahdollisista pohjavesisuojaustarpeista.



Röykän puolella Lopentien (mt 132) suuntaisesti kulkee yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä. (Kuva © Google, 08/2011)



Väylällä kulkee jo nykyiselläänkin pyöräilijöitä. (Kuva © Google, 08/2011)



Sääksin puolella väylä muuttuu hieman kaarevammaksi. (Kuva © Google, 08/2011)

Liite 4. Hankekartta



Nro	Hankeen nimi	Tie	Kokonaispituus	Tarveindeksi
1	Klaukkala - Perttula	132	6,00	12,3
2	Perttula - Röykkä	132	4,20	11,5
3	Kirkonkylä - Perttula	1321	4,92	9,4
4	Klaukkala - Korpilampi	1324	1,70	8,9
5	Röykkä - Kiljava	11299	5,23	8,5
6	Kuonomäentie	11419	5,00	8,1
7	Nummelantie	11423	2,24	7,9
8	Kirkonkylä - Nukari	1321	5,96	7,8
9	Ridasjärventie	1403	1,00	7,5
10	Röykkä pohj.	132	3,40	7,2

