



# Raahen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Loppuraportti 26.2.2026

**RAAHE**  
LUONNOSTAAN YLPEÄ

**TRAFICOM**  
Liikenne- ja viestintävirasto  
Transport- och kommunikationsverket

**RAMBOLL**



Kuva: Kirsi Översti

# Sisältö

Tiivistelmä

1. Lähtökohdat
2. Liikkumattomuus ja liikkumisen potentiaali
3. Asukkaiden näkemyksiä
4. Visio ja tavoitteet
5. Pyöräliikenteen pääverkko
6. Kävelyn ydinalueet ja -reitit
7. Toimenpideohjelma 2026–2037
8. Koordinointi ja seuranta
9. Valtion rahoituskanavia

Erilliset liiteraportit:

1. Raahen asukaskyselyn tuloskooste

# Tiivistelmä

Raahen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman laatiminen aloitettiin maaliskuussa 2025. Raahen kaupunki sai Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta valtionavustusta 75 % hankkeen kustannuksista.

Hankkeen ohjausryhmä kokoontui työn aikana viisi kertaa. Raahelaisten ja alueella muuten liikkuvien näkemyksiä kartoitettiin sähköisesti Maptionnaire-karttapalvelukyselyn avulla 28.4.–18.5.2025. Kyselystä tiedotettiin kunnan verkkosivuilla ja some-kanavilla. Hankkeesta järjestettiin lisäksi kaikille avoin työpaja paikan päällä Raahessa 14.1.2026, josta tiedotettiin kunnan verkkosivuilla, paikallismediassa ja some-kanavilla. Työpajan tunnelmat saivat näkyvyyttä myös paikallismedian, [Raahen Seudun tekemässä jutussa](#).

Edistämishjelman toimenpiteet ulottuvat nykyhetkestä vuoteen 2037, valtuustokauden taitoskohtaan perustuen. Ensimmäisenä toimenpiteenä Raahen kaupungin esitetään hyväksyvän edistämishjelman poliittisesti ja tiedottavan valmistuneesta ohjelmasta. Poliittinen hyväksyntä on usein myös edellytys Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukaisen valtionavustuksen saamiselle.

Raahen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmalla tavoitellaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvua sekä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisääntymistä kulkumuotona vuoden ympäri. Osana työtä on määritelty lähitulevaisuuden, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi sekä mittarit toimenpiteiden seurantaan.

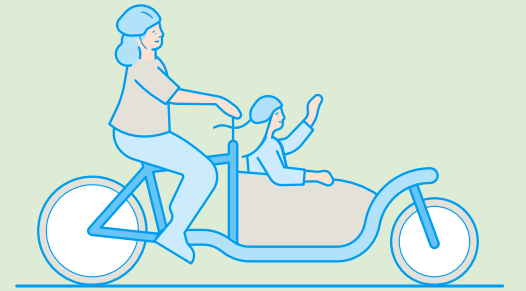
Raahen kävelyn ja pyöräliikenteen visiona on: **Raahessa pyörät pyörivät ja askeleet avartavat. Visio korostaa sitä, että kävely ja pyöräily ovat arjen ja vapaa-ajan ykkösvalinnat, sillä ne ovat helppoja ja sujuvia liikkumistapoja.** Infrastruktuuri tukee turvallista ja miellyttävää liikkumista. Kampanjat ja yhteisön osallistaminen saavat ihastumaan omin voimin liikkumiseen ja kestävään elämäntapaan aivan varhaisesta iästä asti.



## Hankkeen ohjausryhmä:

- *Mikael Yritys, kuntatekniikan päällikkö, Raahen kaupunki (12/2025 saakka)*
- *Toni Ojala, liikuntapalvelupäällikkö, Raahen kaupunki*
- *Elina Jaakola, kaupunginvaltuuston jäsen, Raahen kaupunki*
- *Jessica Impola, nuoriso-ohjaaja, Raahen kaupunki*
- *Mari Ryönänkoski, nuorisokoordinaattori, Raahen kaupunki*
- *Seppo Sarlin, henkilöstöpäällikkö, Raahen kaupunki*
- *Iiris Matila, kaavoitusharjoittelija, Raahen kaupunki*
- *Anne-Maria Tokola, opetuksen vastuurehtori, Raahen kaupunki*
- *Terhi Eteläinen, matkailupäällikkö, Raahen kaupunki*
- *Timo Salonen, rakennusmestari, Raahen kaupunki*
- *Anna-Katri Huttunen, Raahen Yrittäjät ry*
- *Merja Turunen, SSAB*
- *Sami Saarenpää, RCC*
- *Soile Purola, kestävän liikkumisen vastaava, Pohjois-Suomen elinvoimakeskus*
- *Mari Rosenström, erityisasiantuntija, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom*
- *Lari Mäkelä, Liikenneturva*

*Hankkeen konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Kirsi Översti, Katja Jurmu, Reijo Vaarala ja Roope Palomaa.*



# Lähtökohdat

# Mitä priorisoimme?

- A. Suomalaisten suosituin liikuntapaikka on asfalttipäällysteinen jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Keskeiset reitit työ- ja opiskelupaikoille sekä palveluihin ovat avainasemassa arkiliikkumisen kannalta.
- B. Koetut liikenteen vaarat ovat yksi merkittävä syy lasten elinpiirin kaventumiseen Suomessa. Lapset ja nuoret ovat suojattomimpia liikkujia, sillä he vasta opettelevat liikenteessä liikkumisen sääntöjä. On tärkeää, että liikenneympäristö rakennetaan niin, että myös pieniä virheitä voi tapahtua ilman, että seuraamukset ovat vakavia. Turvalliset kävely ja pyöräily-ympäristöt laajentavat erityisesti lasten ja nuorten, mutta myös iäkkäämpien elinympäristöä.
- C. Kävely ja pyöräily ovat molemmat myös edullisia tapoja liikkua tehden arjen liikkumisesta tasa-arvoisempaa.

**Liikenneympäristö on julkishyödyke, jonka tulee tukea jokaisen oikeutta liikkua aktiivisesti, kestävästi ja turvallisesti.**



# Kestävän kehityksen tavoitteet osana kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteita

Raahen kaupunki kuuluu kansainväliseen Hiilineutraalit kunnat-verkoston (HINKU), johon kuuluvat kunnat ovat sitoutuneet tavoittelemaan päästöhvitysten kanssa laskettuna 80 %:n päästövähennystä vuoteen 2030 mennessä. Raahen on valmistunut keväällä 2025 uusi ilmastosuunnitelma, jossa liikenteen osalta toimenpiteeksi on nostettu liikkumisen kehittäminen vähähiiliseen suuntaan sekä työsuhdepolkupyörien käyttöönotto.

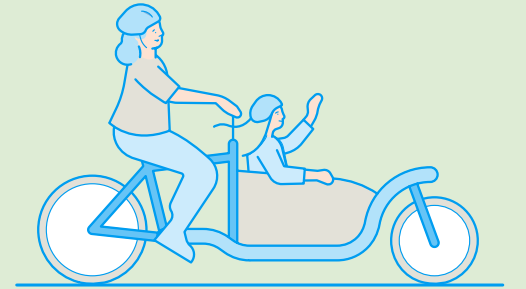
Raahen omien tavoitteiden lisäksi sitä koskettavat kansainväliset kestävän kehityksen tavoitteet eli YK:n Agenda2030-tavoitteet, joissa huomioidaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma toteuttaa useaa YK:n kestävän kehityksen tavoitetta.



# Työhön kytkeytyviä strategioita

Raahen liikkumishjelma 2024-2029	Raahen keskeisten alueiden liikennesuunnitelma 2013	Raahen kaupunkistrategia 2023-2027	Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 5/2018	Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmä-suunnitelma	Valtakunnallinen liikennejärjestelmä suunnitelma (Liikenne 12) vuosille 2021-2032	Ilmastosuunnitelma 2025
<ul style="list-style-type: none"> <li>Raahessa on liikkumiseen kannustavat lähiliikunta- ja -ulkoilureitit, jotka tukevat väestön säännöllistä arki- ja työliikuntaa – Painopisteenä lähiliikuntapaikkojen ja ulkoilureittien kehittäminen.</li> <li>Toteutamme toimintamalleja, ohjaustoimintaa ja tapahtumia, jotka tukevat monipuolisesti vähän liikkuvien mahdollisuuksia löytää itselle sopivia liikkumistapoja ja liikuntamuotoja.</li> <li>Tavoitteena on erityisesti vahvistaa kaupunkiorganisaation sisäistä yhteistyötä liikkumisen edistämistyössä sekä myös uudistaa seurayhteistyön toimintatapoja tukeakseen vähän liikkuvia.</li> <li>Toteutamme kaupunkina innostavaa ja saavutettavaa viestintää, joka aktivoi kuntalaisia monipuolisesti liikkeelle.</li> <li>Kunnostetaan ja lisätään pyöriteitä vuosittaisilla määrärahoilla. Parannetaan lisäksi pyöräilyn olosuhteita kehittämällä pyöräpaikoitusta, reittien viitoitusta ja reittikarttoja. Kehitetään liikkumisreitistöjen monipuolisuutta (esim. talvikävelyreittien ja talvipyöräilyreitistöjen kehittäminen).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laatukäytävän suunnittelun keskeisenä periaatteena on parantaa keskeisten yhteyksien laatutasoa niin, että yhteydet tulevat entistä turvallisemmiksi ja miellyttävimmiksi liikkua sekä houkuttelevat entistä enemmän ihmisiä liikkumaan jalan tai pyöräillen.</li> <li>Jotta jalankulun ja pyöräilyn laatukäyvistä saadaan houkuttelevia ja entistä turvallisempia, tulee niiden liikenneympäristön ratkaisujen ja kunnossapidon oltava korkealuokkaisia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raahella on merkittävä rooli asukkaidensa hyvinvoinnin ja terveyden edistämisessä</li> <li>Kehitämme kulttuuria, liikuntaa, paikallisia miljöitä sekä luontoympäristöjä hyvinvoinnin edistämiseksi</li> <li>Vihreässä siirtymässä tartutaan lähes kaikkiin yhteiskunnan toiminnan osa-alueeseen mm. liikkumiseen ja luonnon monimuotoisuuteen.</li> <li>Raahen kaupunki toteuttaa omassa toiminnassaan ympäristöystävällisyyden ja kiertotalouden periaatteita sekä hyödyntää vihreää siirtymää.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan (2018) verrattuna).</li> <li>Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.</li> <li>Kansantalouden näkökulmasta tavoitteena on ns. plussavisio: liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden parantumisen kanssa haetaan yhteiskunnalle miljardien eurojen säästöjä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhdyskuntarakenteessa työpaikkojen ja palveluiden helppo saavutettavuus kestävällä kulkutavoilla on avainasemassa kestävä liikumisen lisääntymiselle.</li> <li>Kävelyn ja pyöräilyn vahvinta osaa-alueita ovat kaupunkikeskustat, ulompi kaupunkialue, niiden kehysalueet sekä maaseudun olosuhteita ja turvallisuuspuutteita poistamalla voidaan luoda edellytykset käytön lisääntymiselle.</li> <li>Kehittämistoimenpiteet:             <ul style="list-style-type: none"> <li>Edistetään maakunnan kuntakeskusten ja taajamien kävelyn- ja pyöräilyn investointien toteuttamista</li> <li>Hyödynnetään aktiivisesti liikennehallinnon ja muiden toimijoiden tukirahoitusta seutu- ja kuntatason kestävä liikumisen hankkeiden (jalankulun- ja pyöräilyn, päästöjen vähentämisen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistuet) edistämiseksi</li> <li>Kehitämme turvallisia, esteettömiä ja viihtyisiä kävely- ja pyöräilyympäristöjä ja kytkemme ne joukkoliikenteen matkaketjuihin.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kestävyystavoitteita koskeva strateginen linjaus:             <ul style="list-style-type: none"> <li>Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät edistämällä ilmastotavoitteen saavuttamista.</li> </ul> </li> <li>Valtio ja kunnat jatkavat kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuurin parantamista katuverkolla. Valtio jatkaa valtionavustusta kunnille katuverkkoa koskeviin vaikuttaviin hankkeisiin, joilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta ja siten lisätään kävely- ja pyöräilymatkojen määrää ja kulkutapaosuutta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raahen kaupunki kuuluu kansainväliseen Hiilineutraalit kunnatverkostoon (HINKU), johon kuuluvat kunnat ovat sitoutuneet tavoittelemaan päästöhyvitysten kanssa laskettuna 80 %:n päästövähennystä vuoteen 2030 mennessä.</li> <li>Kävely ja pyöräiliikenteen osalta toimenpiteeksi on nostettu liikkumisen kehittäminen vähähiiliseen suuntaan sekä työsuhdepolkupyörien käyttöönotto</li> </ul>

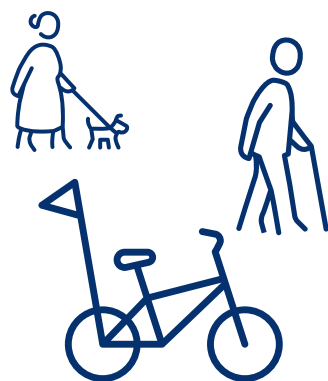
# Liikkumattomuus ja liikkumisen potentiaali



# Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannukset

Liikkumattomuus ja paikallaanolo lisäävät väestötasolla useiden kansansairauksien riskiä. UKK-instituutin laskurin mukaan liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat Raahessa nykytilanteessa yli 16 miljoonan euron suorat ja epäsuorat kustannukset vuosittain. Suoriin kustannuksiin lasketaan mukaan kansansairauksien aiheuttamat terveystalv- ja lääkekustannukset. Epäsuorissa kustannuksissa näkyvät sairauspoissaolot, työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat.

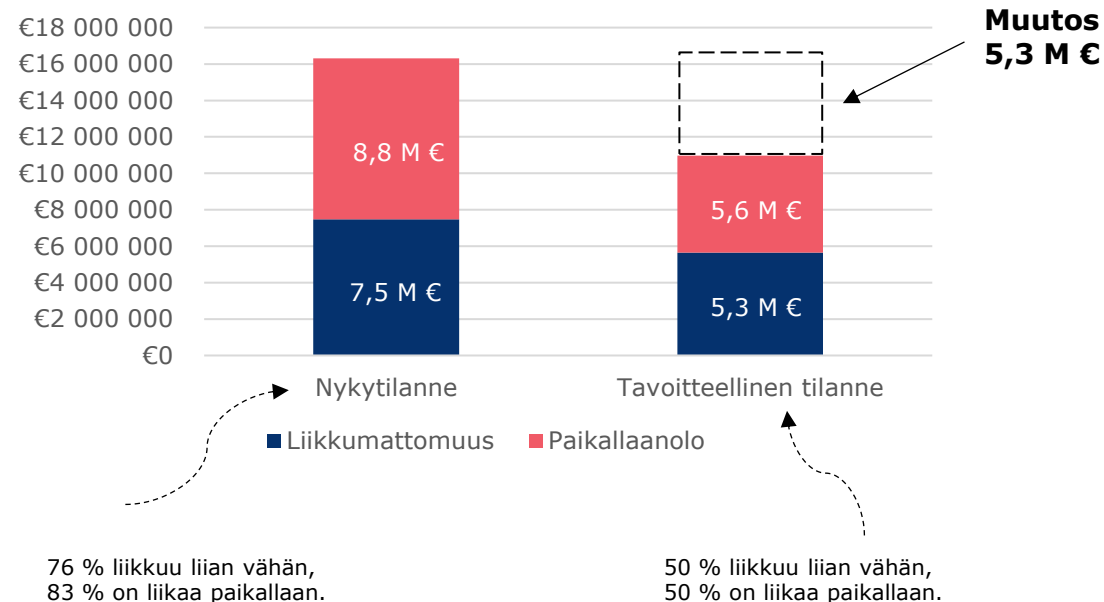
Mikäli Raahessa liikuttaisiin tavoitteellisen tilanteen mukaan (50 % liikkuisi liian vähän ja on liikaa paikallaan) voitaisiin Raahessa säästää vuosittain yli 5,3 miljoonaa euroa.



\*Kokonaiskustannukset sisältävät liikkumattomuudesta aiheutuvat kansansairauksien kustannukset. Laskelmissa ei ole huomioitu tuloverojen menetyksestä eikä maksetuista työttömyysturvaetuksista aiheutuneita kustannuksia.

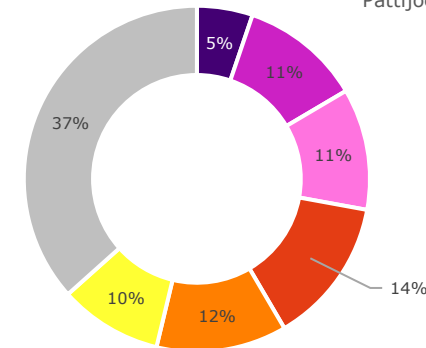
	Liikkumattomuus	Paikallaanolo	Yhteensä
<b>Nykytilanne: 76 % liikkuu liian vähän ja 83 % on liikaa paikallaan</b>			
Suorat kustannukset	3 779 000 €	2 939 000 €	6 718 000 €
Epäsuorat kustannukset	3 689 000 €	5 895 000 €	9 584 000 €
Kokonaiskustannukset	7 468 000 €	8 834 000 €	<b>16 302 000 €</b>

Liikkumattomuuden ja paikallaanolon vuosittaiset kustannukset Raahessa



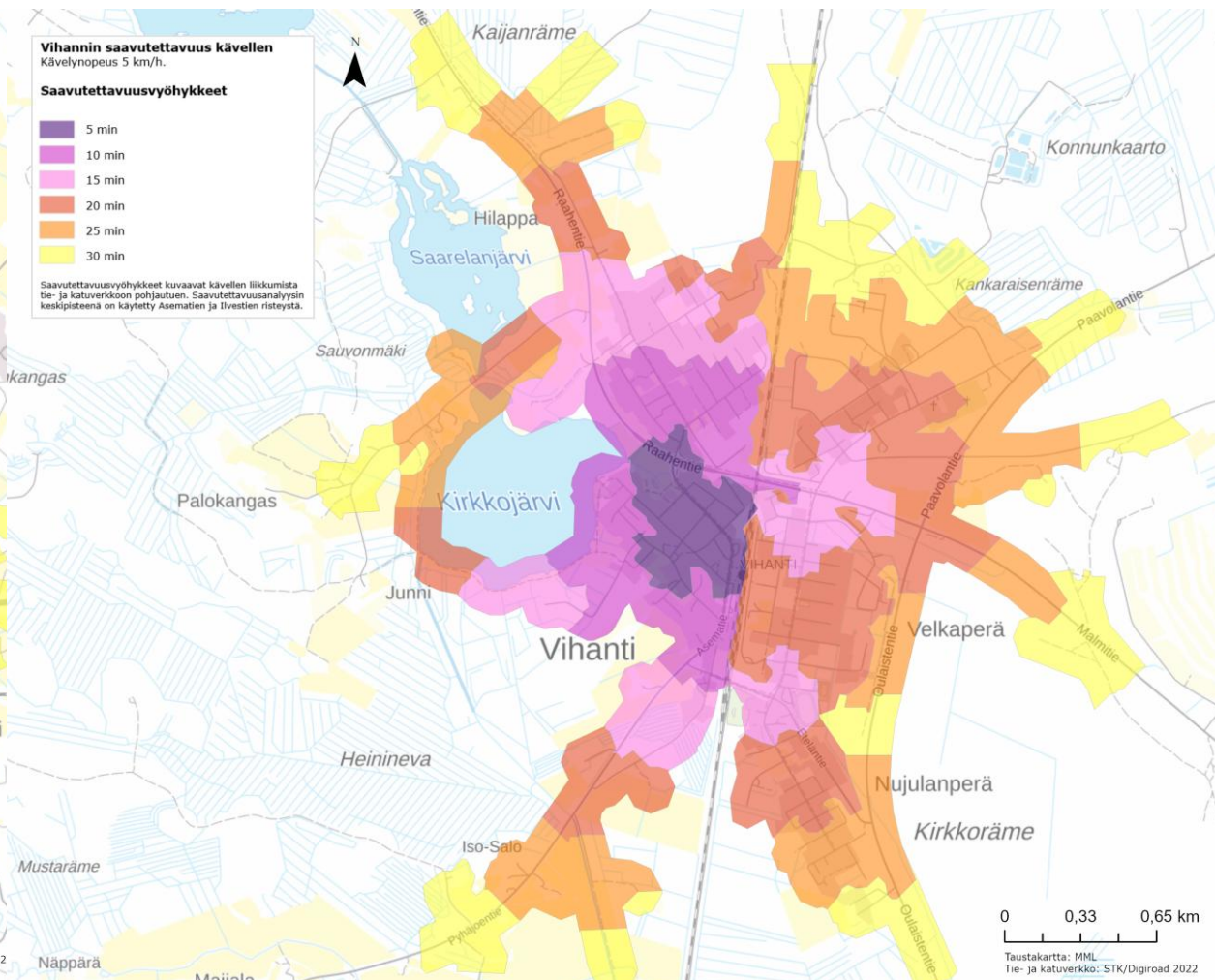
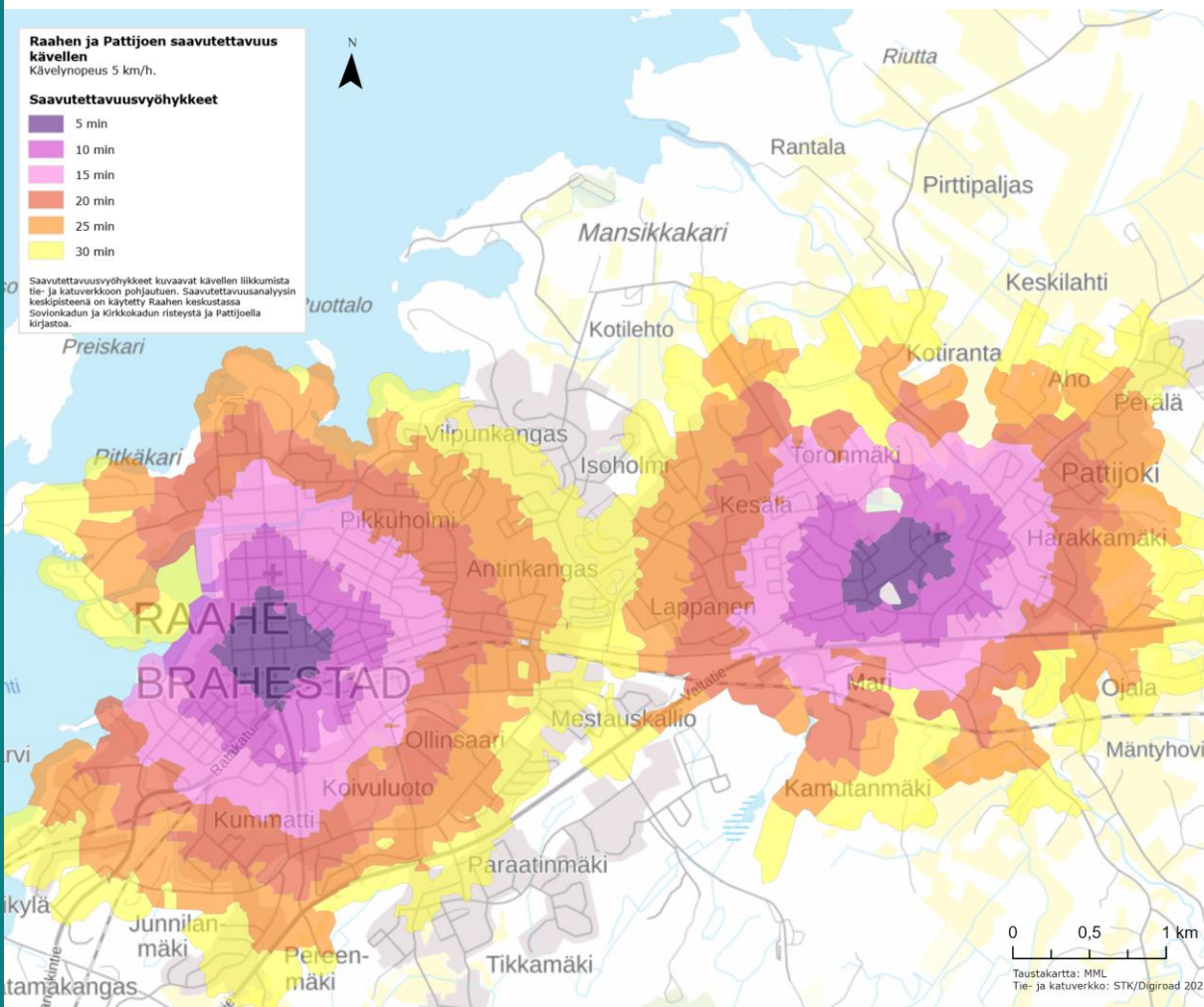
# Saavutettavuus kävellen: 5 km/h – Raahan keskusta, Pattijoki ja Vihanti

Asukkaiden matka-aika kävellen Raahan, Pattijoen tai Vihannin keskustaan



Oheiset saavutettavuusanalyysit kuvaavat kävellen liikkumisen nykytilaa olemassa olevaan tie- ja katuverkkoon pohjautuen.

Laadittujen saavutettavuusanalyysien perusteella Raahan asukkaista 27 % saavuttaa kävellen jonkin palvelukeskuksista (Raahan keskusta, Pattijoki tai Vihanti) varttitunnin sisään. Puolen tunnin sisään vastaava luku on jo 63 %.

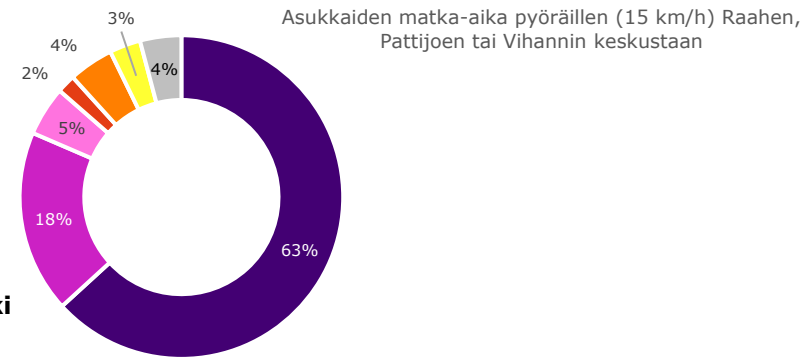


# Saavutettavuus pyöräillen 15 km/h

## Raahen keskusta, Pattijoki ja Vihanti

Kävelyn lisäksi on tutkittu, **kuinka laajalta alueelta ehtii polkemaan tunnin aikana pyöräillen ja saavuttaa Raahen, Pattijoen tai Vihannin keskustan.**

**10 minuutin sisään Raahen asukkaista 63 % saavuttaa pyöräillen jonkin palvelukeskuksista (Raahen keskusta, Pattijoki tai Vihanti). Tunnin sisään vastaava luku on jo 96 %.**

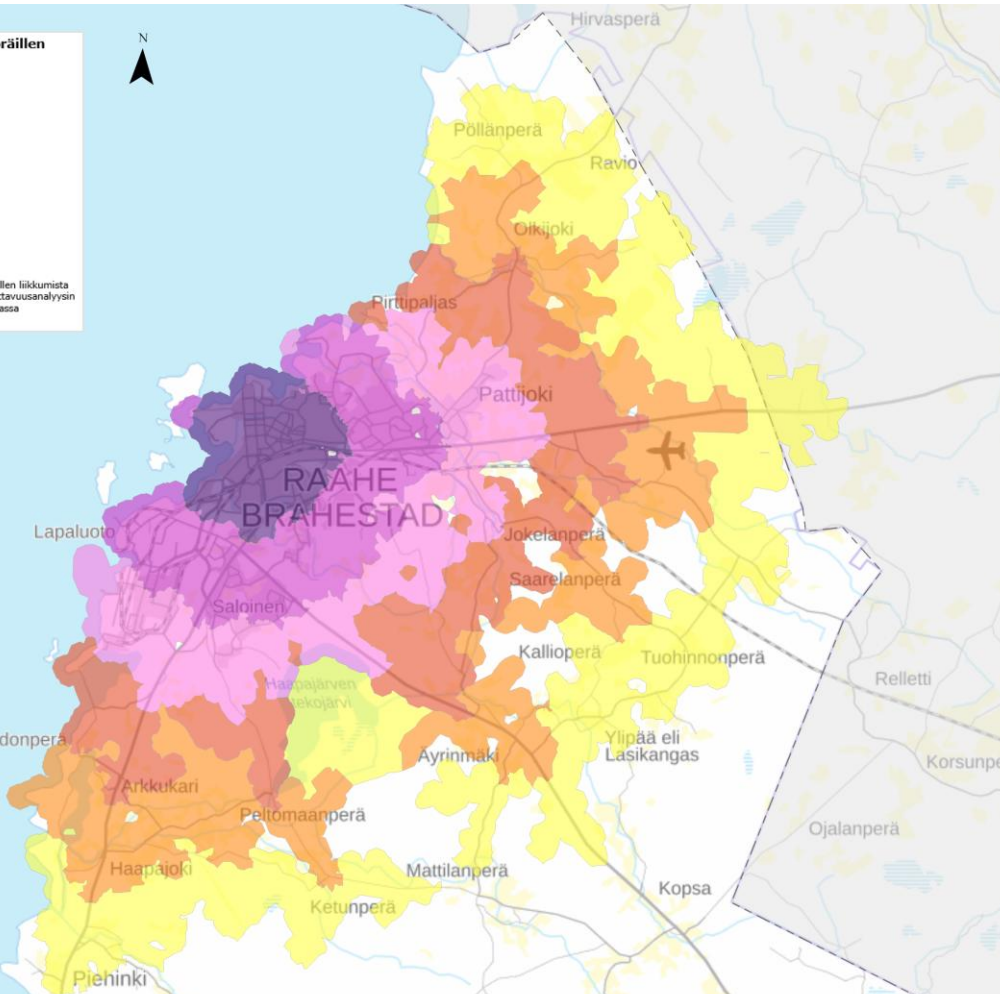


**Raahen saavutettavuus pyöräillen**  
Pyöräilynopeus 15 km/h.

**Saavutettavuusvyöhykkeet**

- 10 min
- 20 min
- 30 min
- 40 min
- 50 min
- 60 min

Saavutettavuusvyöhykkeet kuvaavat kävelen liikkumista tie- ja katuverkkoon pohjautuen. Saavutettavuusanalyysin keskipisteenä on käytetty Raahen keskustassa Sovonkadun ja Kirkkokadun risteystä.



0 2 4 km

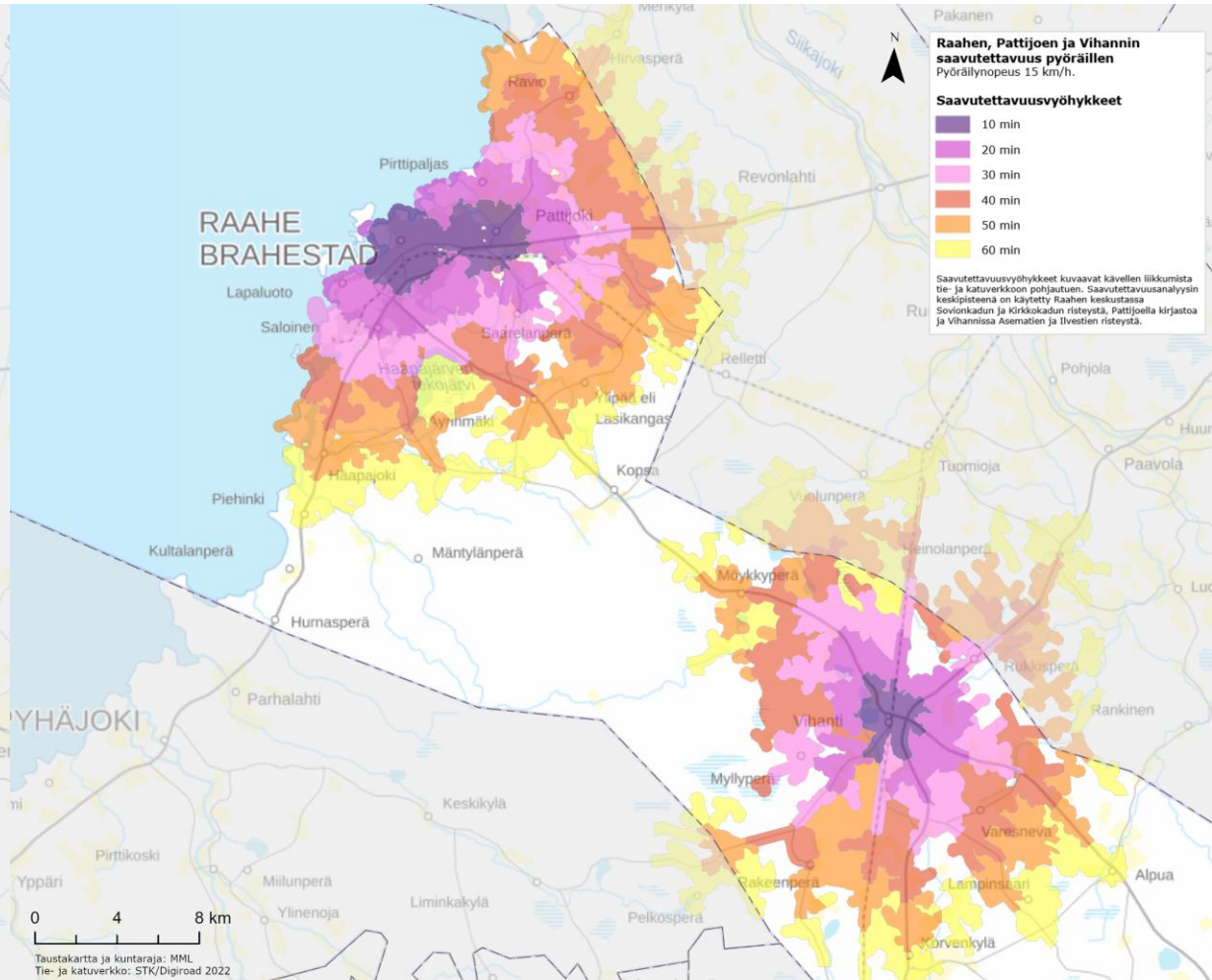
Taustakartta ja kuntaraja: MML  
Tie- ja katuverkko: STK/Digiroad 2022

**Raahen, Pattijoen ja Vihannin saavutettavuus pyöräillen**  
Pyöräilynopeus 15 km/h.

**Saavutettavuusvyöhykkeet**

- 10 min
- 20 min
- 30 min
- 40 min
- 50 min
- 60 min

Saavutettavuusvyöhykkeet kuvaavat kävelen liikkumista tie- ja katuverkkoon pohjautuen. Saavutettavuusanalyysin keskipisteenä on käytetty Raahen keskustassa Sovonkadun ja Kirkkokadun risteystä, Pattijoen kirjastoa ja Vihannissa Asemien ja Iivestien risteystä.



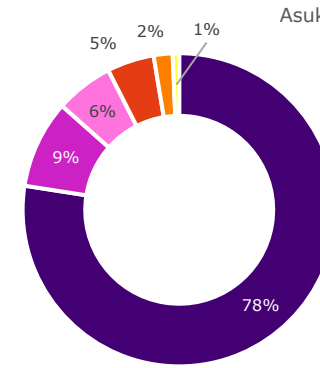
0 4 8 km

Taustakartta ja kuntaraja: MML  
Tie- ja katuverkko: STK/Digiroad 2022

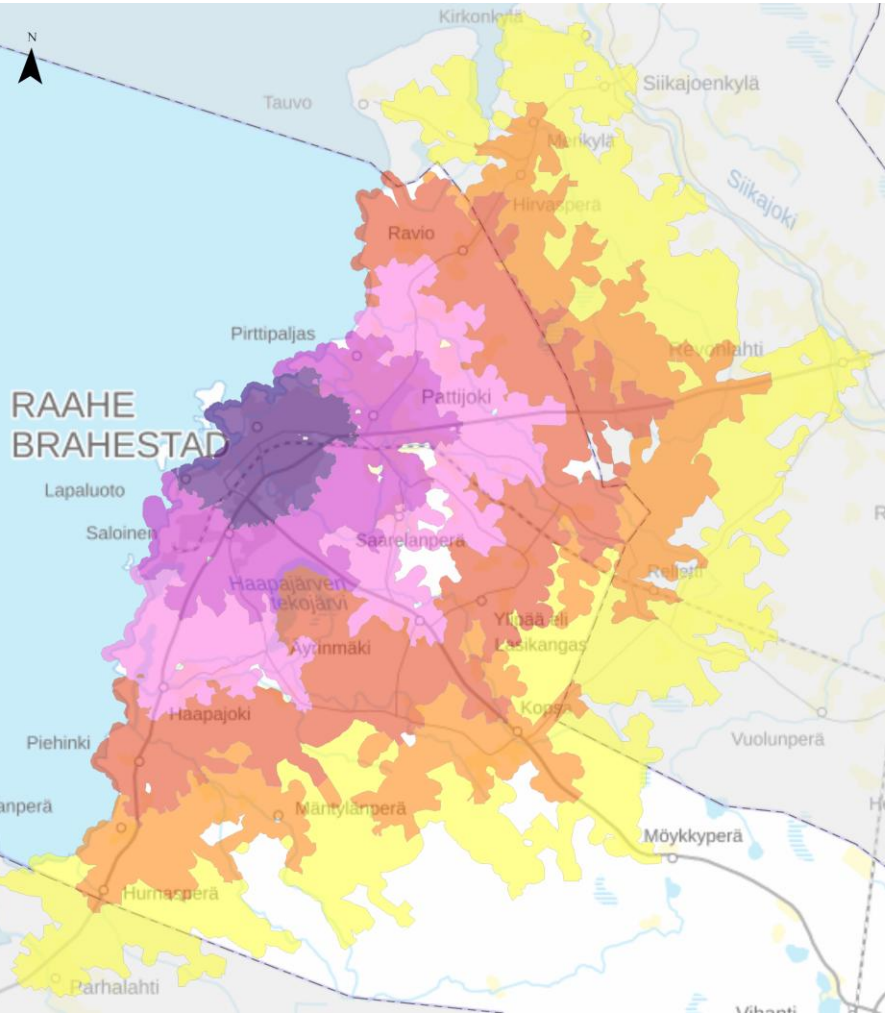
# Saavutettavuus pyöräillen: 25 km/h

## Raahen keskusta, Pattijoki ja Vihanti

Kävelyn lisäksi on tutkittu, **kuinka laajalta alueelta ehtii polkemaan tunnin aikana sähköavusteisesti pyöräillen ja saavuttaa Raahen, Pattijoen tai Vihannin keskustan**. Sähköavusteinen polkupyörä on käytännössä pyörä, jossa on polkemista avustava sähkömoottori. Sähköavusteisessa pyöräilyssä liikutaan edelleen myös omin lihavoimin, mutta ero avustamattomiin pyöriin on kuormittavuudessa ja nopeudessa. Sähköavusteisen pyöräilyn keskinopeutena on saavutettavuusanalyyseissa käytetty 25 km/h tuntinopeutta. On huomattava, että analyysi on teoreettinen ja sinä käytetty keskinopeus kuvaa liikumisen maksimia sähköavusteisesti pyöräilyssä. Erityisesti kuntataajaman alueella todellinen nopeus on hieman maltillisempi. **10 minuutin sisään Raahen asukkaista 78 % saavuttaa pyöräillen jonkin palvelukeskuksista (Raahen keskusta, Pattijoki tai Vihanti). Puolen tunnin sisään vastaava luku on jo 99 %.**

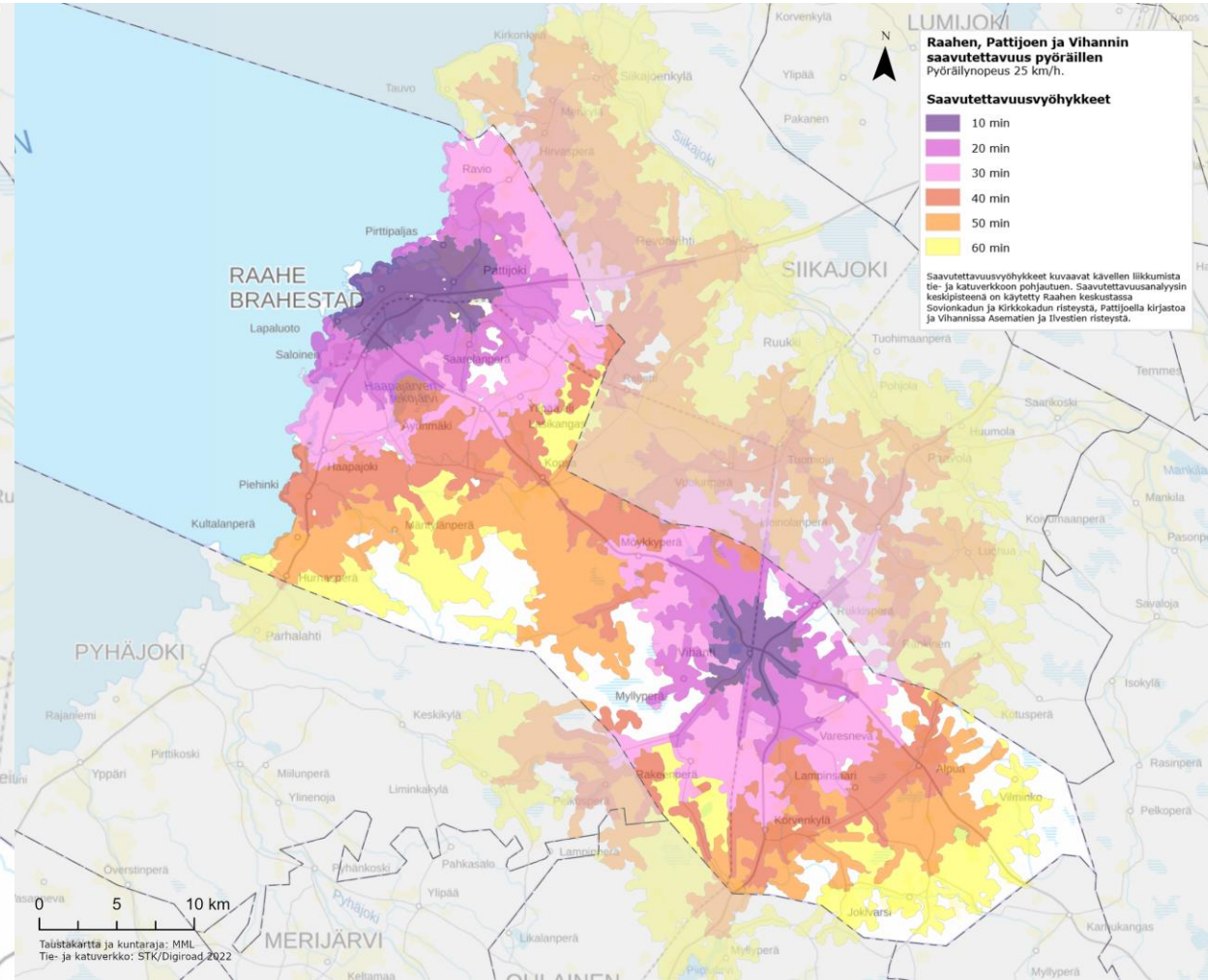


Asukkaiden matka-aika pyöräillen (25 km/h) Raahen, Pattijoen tai Vihannin keskustaan



0 3,25 6,5 km

Taustakartta ja kuntaraja: MML  
Tie- ja katuverkko: STK/Digiroad 2022

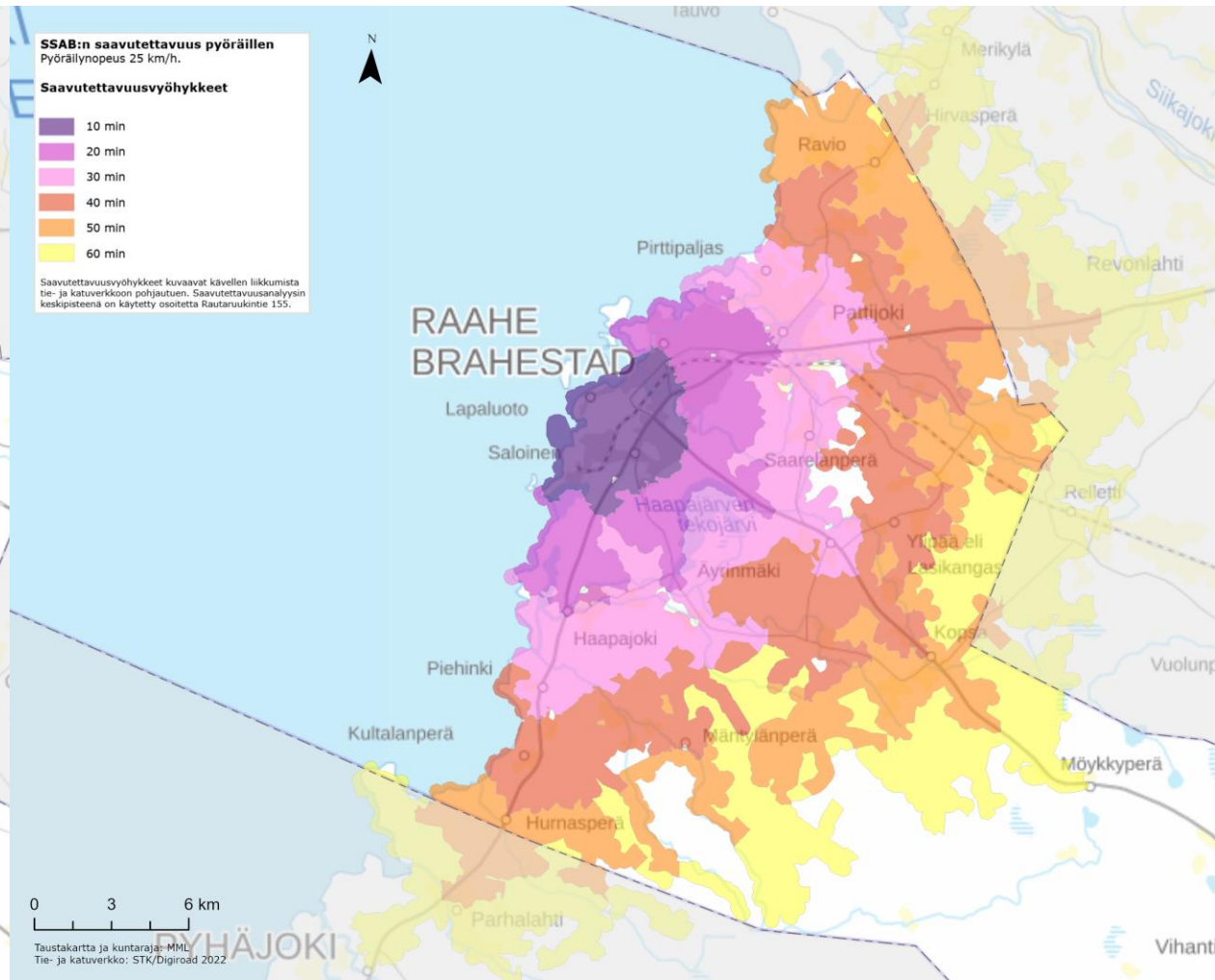
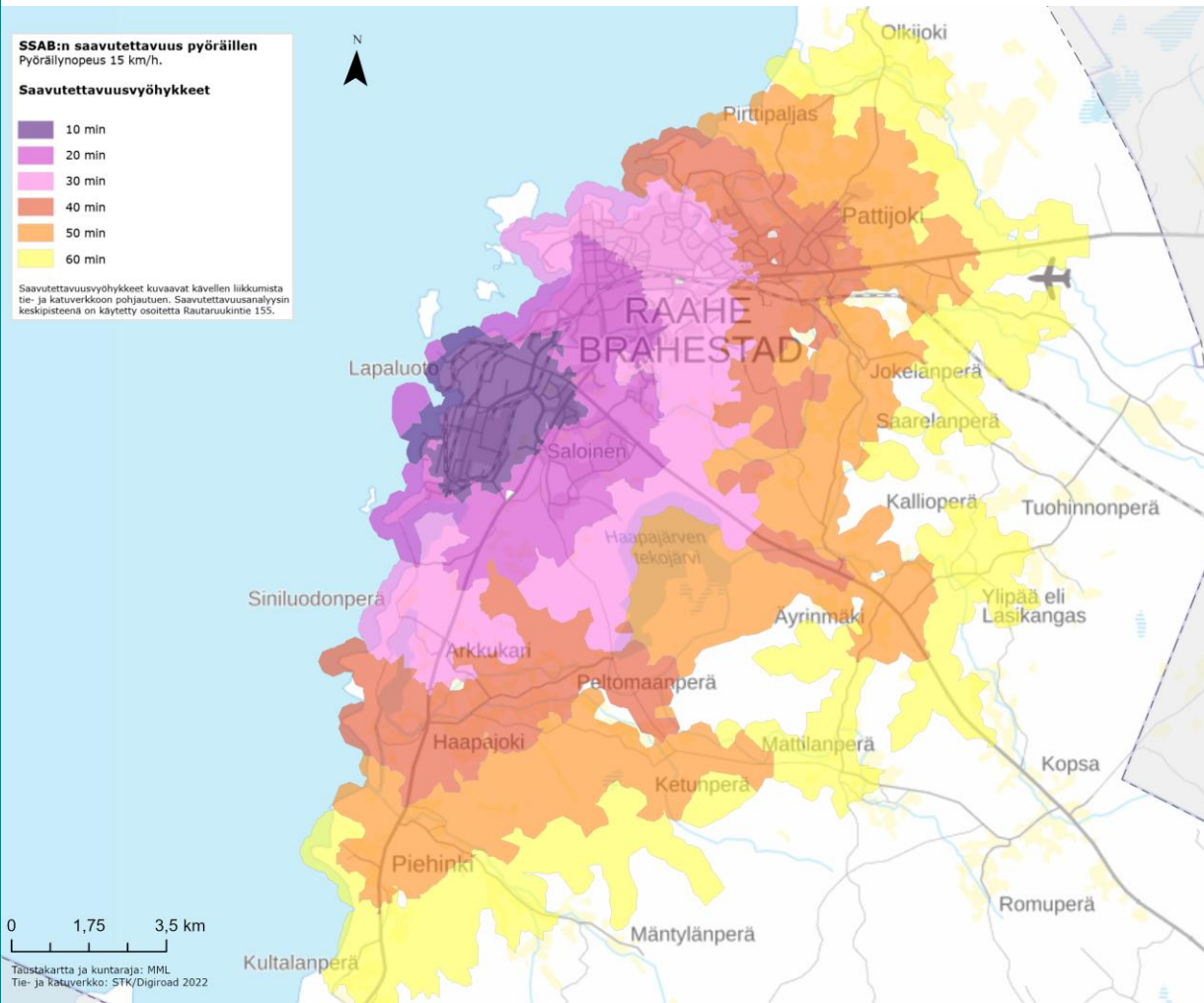


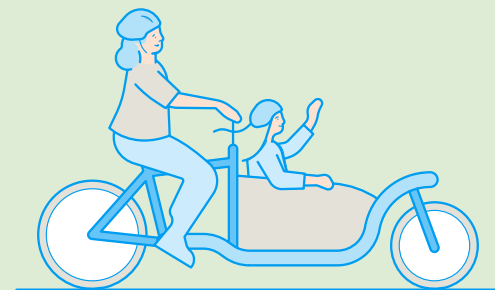
0 5 10 km

Taustakartta ja kuntaraja: MML  
Tie- ja katuverkko: STK/Digiroad 2022

# Saavutettavuus pyöräillen: 15 km/h ja 25 km/h

## SSAB erityistarkasteluna

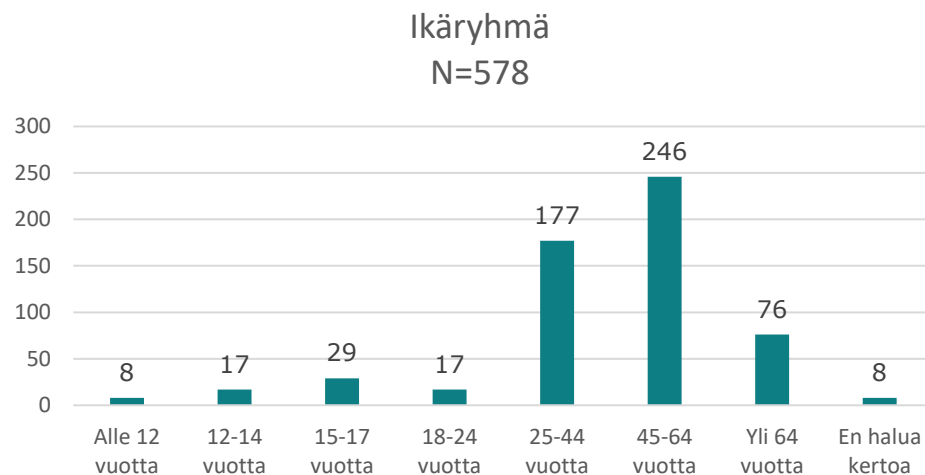




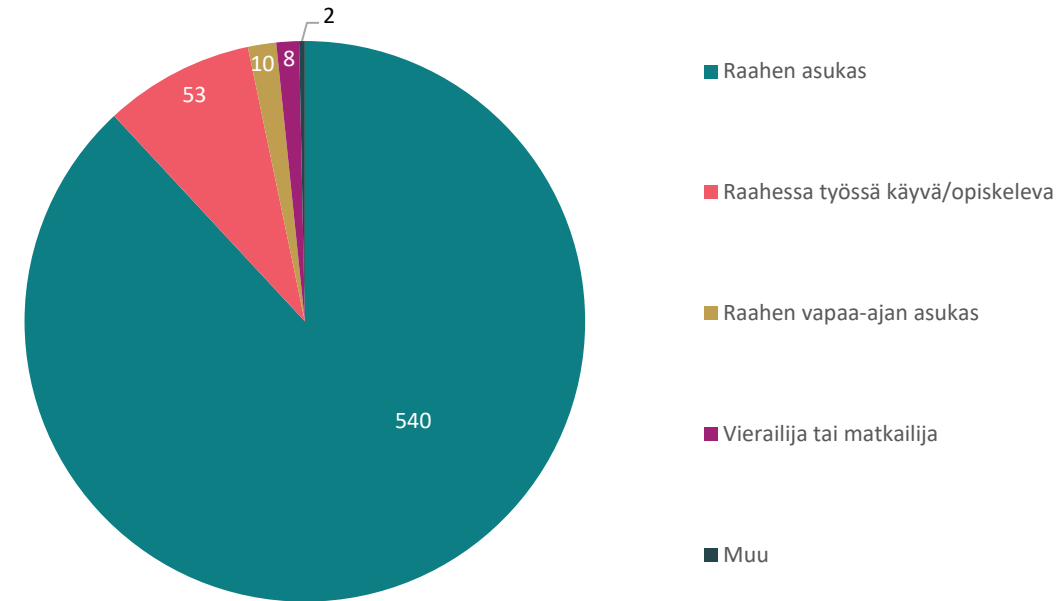
# Asukkaiden näkemyksiä

# Asukaskysely: taustaa

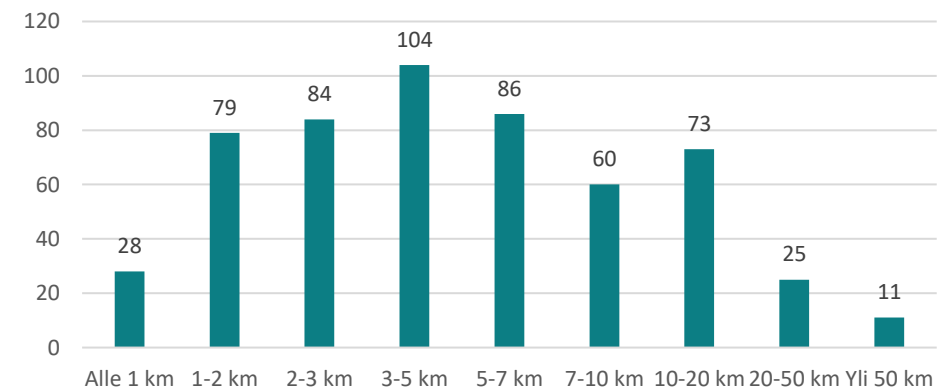
- Kaikille avoin sähköinen kysely oli avoinna 28.4.-18.5.2025 välisenä aikana Maptionnaire-karttakyselypalvelussa.
- Kyselyyn saatiin yhteensä **588 vastausta**.
- Vastaaajista 91 % on täysi-ikäisiä. Eniten vastauksia saatiin 45–64-vuotiaiden ikäryhmästä.
- Kyselyyn vastanneista 88 % on Raahen asukkaita, 9 % Raahessa työssäkäyviä tai opiskelevia, 2 % vapaa-ajan asukkaita ja 1 % vierailijoita tai matkailijoita.



Mikä seuraavista kuvaa sinua parhaiten? (voit valita tarvittaessa useamman vaihtoehdon) N=613



Mikä on yleisimmin kulkemasi yhdensuuntaisen matkan pituus (esim. työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatka)? N=550



# Nostoja asukaskyselystä

Yleisin pyöräliikenteen  
yhdensuuntainen matka  
**3-5 km**

**98 %**  
vastaajista  
omistaa pyörän

**"Myönteiset vaikutukset  
fyysiseen kuntoon ja  
terveyteen"** on yleisin syy  
liikkua pyörällä (82 % vastaajista)

Suurin este pyöräilylle on  
auton tarve päivän aikana

**Ulkoilu ja virkistys** on yleisin  
syy liikkua jalan (83 % vastaajista)

Tärkein pyöräilyväylien  
kehittämistoimenpide on  
talvikunnossapidon  
tehostaminen ja väylien  
laadun parantaminen

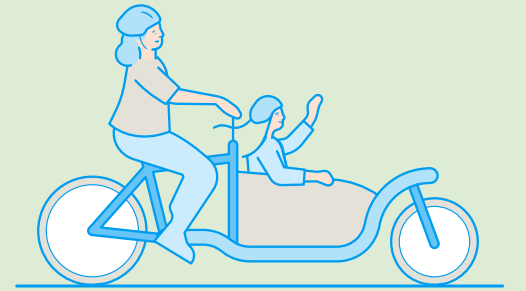
Raahen pyöräilyn  
olosuhteet saavat  
arvion  
**3,3/5**

**Kulkumuotojen top 3  
lumiseen aikaan**  
1. Henkilöauto  
2. Kävely  
3. Polkupyörä

Raahen jalankulun olosuhteet  
saavat arvion  
**3,7/5**

**Kulkumuotojen top 3  
lumettomaan aikaan**  
1. Henkilöauto  
2. Polkupyörä  
3. Kävely

**40 %** vastaajista arvioi  
oman pyöräilyn  
lisääntyvän  
tulevaisuudessa



# Visio ja tavoitteet

# Visio ja tavoitteet kävelylle ja pyöräliikenteelle

## Visio:



***Raahessa pyörät pyörivät ja askeleet avartavat.***

*Kävely ja pyöräily ovat arjen ja vapaa-ajan ykkösvalinnat, sillä ne ovat helppoja ja hymyilyttävän sujuvia liikkeitä.*

*Infrastruktuuri tukee turvallista ja miellyttävää liikettä.*

*Kampanjat ja yhteisön osallistaminen saavat rakastumaan omin voimin liikkumiseen ja kestävään elämäntapaan aivan varhaisesta iästä asti.*

## Arvot



Rohkeus

Vastuullisuus

Tasapuolisuus

Yhteisöllisyys

## Tavoitteet:



- **Liikunnallinen elämäntapa osaksi arkea.**
- **80 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä** (vuoden 2007 tasosta, perustuu HINKU-kuntien tavoitteeseen). Miten tavoitetta kohti kuljetaan kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen osalta:
  - Ympäri vuotinen, esteetön, sujuva ja viihtyisä liikkumisympäristö (laadullinen tavoite)
  - Innostava ja osallistava viestintä (laadullinen tavoite)
  - Poikkihallinnollinen sitoutuminen (laadullinen tavoite)

# Pyöräliikenteen pääverkko



# Pyöräliikenteen verkkosuunnittelu 1/2

Keskeisenä osana työtä Raahen kaupunkiin on laadittu pyöräliikenteen hierarkkinen pääverkko, jossa kuvataan keskeisimmät pyöräliikenteen reitit erityisesti arkiliikkumisen näkökulmasta.

## Periaatteet

Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut. Tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katuverkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen). Infrastruktuurin parantaminen on erityisesti kehittämisen alkuvaiheessa tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino.

## Pyöräliikennettä synnyttävien kohteiden määrittely ja luokittelu

Pyöräliikennettä synnyttävät kohteet määritellään ja luokitellaan pyöräliikenteen virtojen selvittämistä sekä toiminnallisen verkon määrittelemistä varten.

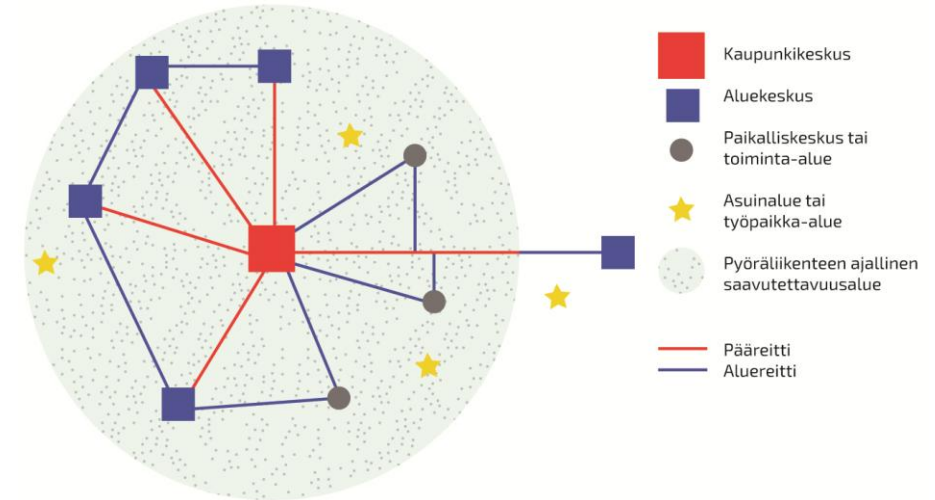
## Ajallinen saavutettavuusalue

Kun pyöräliikennettä synnyttävät kohteet on määritelty, ne sijoitetaan kartalle ja niiden sijoittumista tarkastellaan pyöräliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta. Pyöräliikenteen ajallinen saavutettavuus kuvastaa pyöräliikenteen potentiaalia. **Pyöräliikennettä tapahtuu eniten alle kolmen kilometrin pituisilla matkoilla** ja se vähenee merkittävästi yli seitsemän kilometrin pituisilla matkoilla. Ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttavat verkon sujuvuus ja maaston muodot. Pyöräliikenteen ajallisena saavutettavuusalueena voidaan reittien toiminnallisen luokituksen määrittelyssä pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan 60 minuutin aikana.

## Käyttötarkoitus

Pyöräliikenteen hierarkkista luokittelua eli **pääverkkoa hyödynnetään työkaluna mm:**

- väylien maankäytön suunnittelussa
- laatustandardien määrittelyssä
- hankkeiden priorisoinnissa
- väistämissäännöissä
- näkyvyydessä
- viitoituksessa
- kunnossapidossa



Kuva: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje.

# Pyöräliikenteen verkkosuunnittelu 2/2

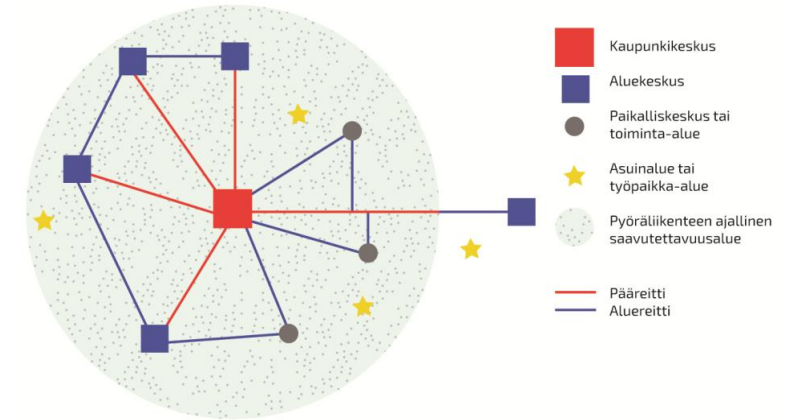
## Pyöräliikenteen pääverkko muodostuu seuraavista:

- Pääreitit
- Aluereitit

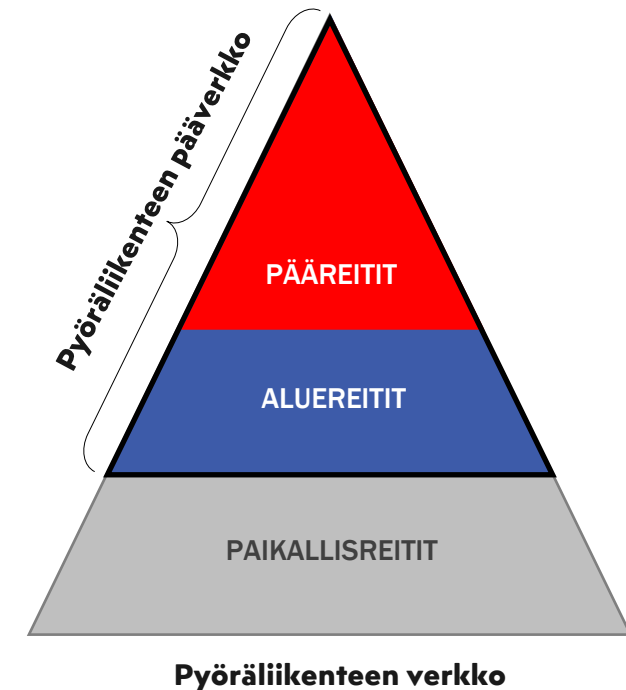
Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenteen pääverkon, jotka yhdistävät tärkeimpiä kohteita toisiinsa. Paikallisreitit käsittävät kaikki muut kadut ja tiet, pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä. Pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat verkon osat ovat laatustandardiltaan paikallisreittejä korkeampitasoisia.

**Pyöräliikenteen pääreitti** yhdistää pyöräliikenteen saavutettavuusalueella (60 min, saavutettavuusanalyysi sivulla 11) olevat merkittävimmät kohteet kaupunkikeskukseen. Raahessa merkittävimmät kohteet ovat mm. oppilaitokset, keskeisimmät työpaikat ja terveyskeskus. Pääreitillä on eniten käyttäjiä ja reitti suunnitellaan yleensä nopean pyöräliikenteen ehdoilla korkealla laatustandardilla. Reitti kulkee mahdollisuuksien mukaan helppokulkuisessa maastossa ja se johdetaan työ-, palvelu- ja asuinkeskittymien kautta huolehtien siitä, ettei reittiin tule sujuvuutta rajoittavia mutkia tai kiertolenkkejä. Tavoitteena on autoliikennettä lyhyemmät yhteydet, mihin voidaan pyrkiä johtamalla reitti yhdyskuntarakenteen sisälle. Pyöräliikenteen pääreitti esitetään omana merkintänään yleiskaavakartassa. Epäselvissä tilanteissa pääreitti voidaan merkitä ohjeellisena.

**Pyöräliikenteen aluereitti** yhdistää paikalliskeskuksia kaupunki- tai aluekeskukseen tai näihin johtavaan pääreittiin. Pyöräliikenteen aluereitin laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta yleensä hieman pääreittiä alhaisemmat. Aluereitissä on pääreitien tapaan tärkeää yhtenäisyys, loogisuus ja jatkuvuus. Aluereitti esitetään yleensä omana merkintänään yleiskaavakartassa, kuten pääreitinkin.



Kuva: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje.



# Raahen pyöräliikenteen pääverkko 1/2

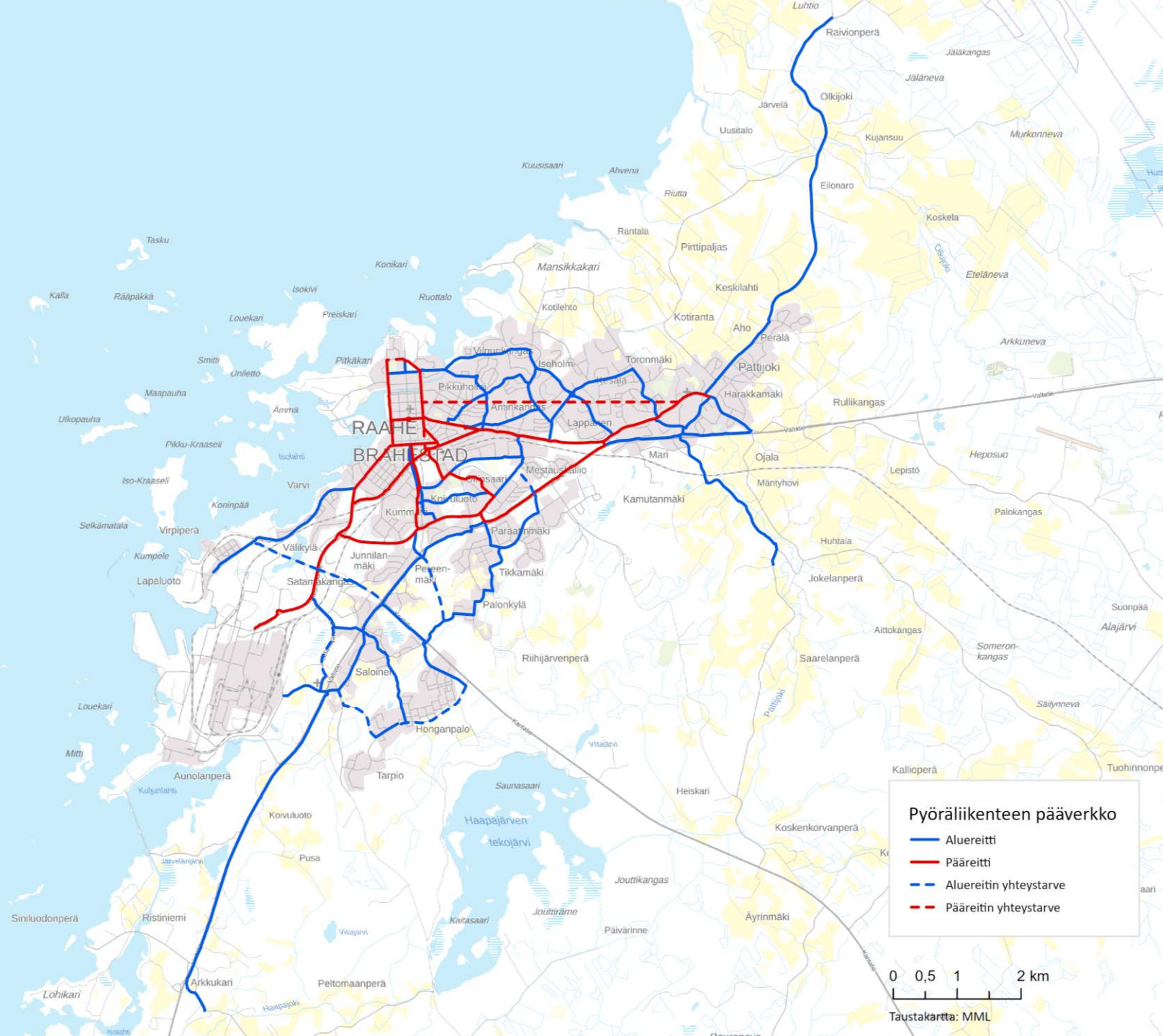
**Raahessa pyöräliikenteen pääverkko muodostuu pääreiteistä ja aluereiteistä, jotka kytkevät toisiinsa merkittävimmät asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittymät.**

Pääreittejä täydentävät aluereitit, jotka yhdistävät pienempiä toimintoja pääreiteille. On huomioitava, että kaikilla pääverkon reiteillä ei tavoitella erillisiä pyöräliikenteen väyliä, vaan olosuhteita voidaan parantaa myös muilla keinoin, esimerkiksi liikennettä rauhoittamalla.

Pääverkossa kaupunkikeskuksina toimivat Raahen ja Pattijoen taajamien ydinalueet. Vihanti toimii aluekeskuksenaan.

**Raahen pyöräliikenteen pääverkko on tarkasteltavissa kokonaisuudessaan selainpohjaisesti **ArcGIS Online osoitteessa** tai skannaamalla alla olevan QR-koodin:**

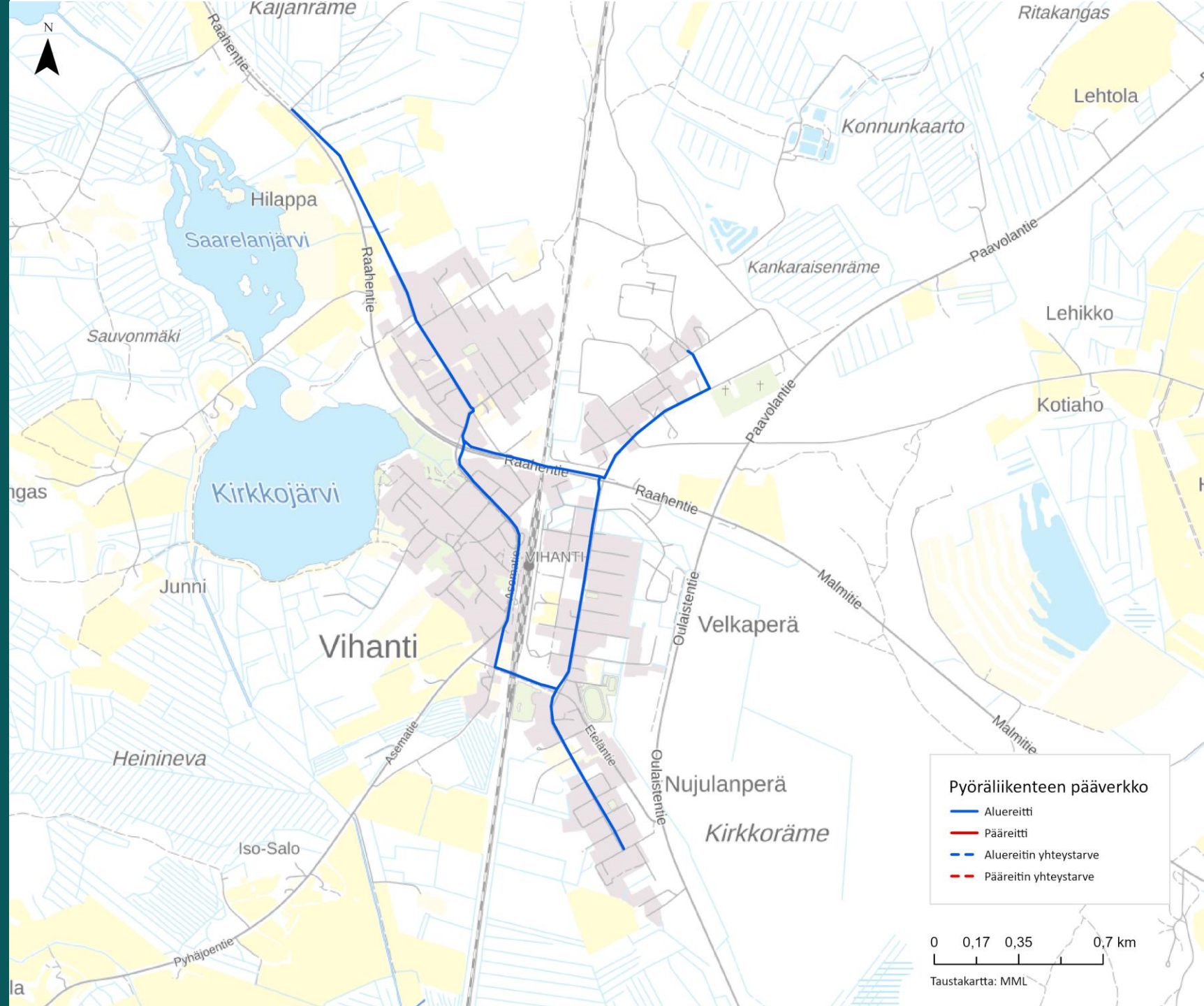
<https://arcg.is/1abnC52>



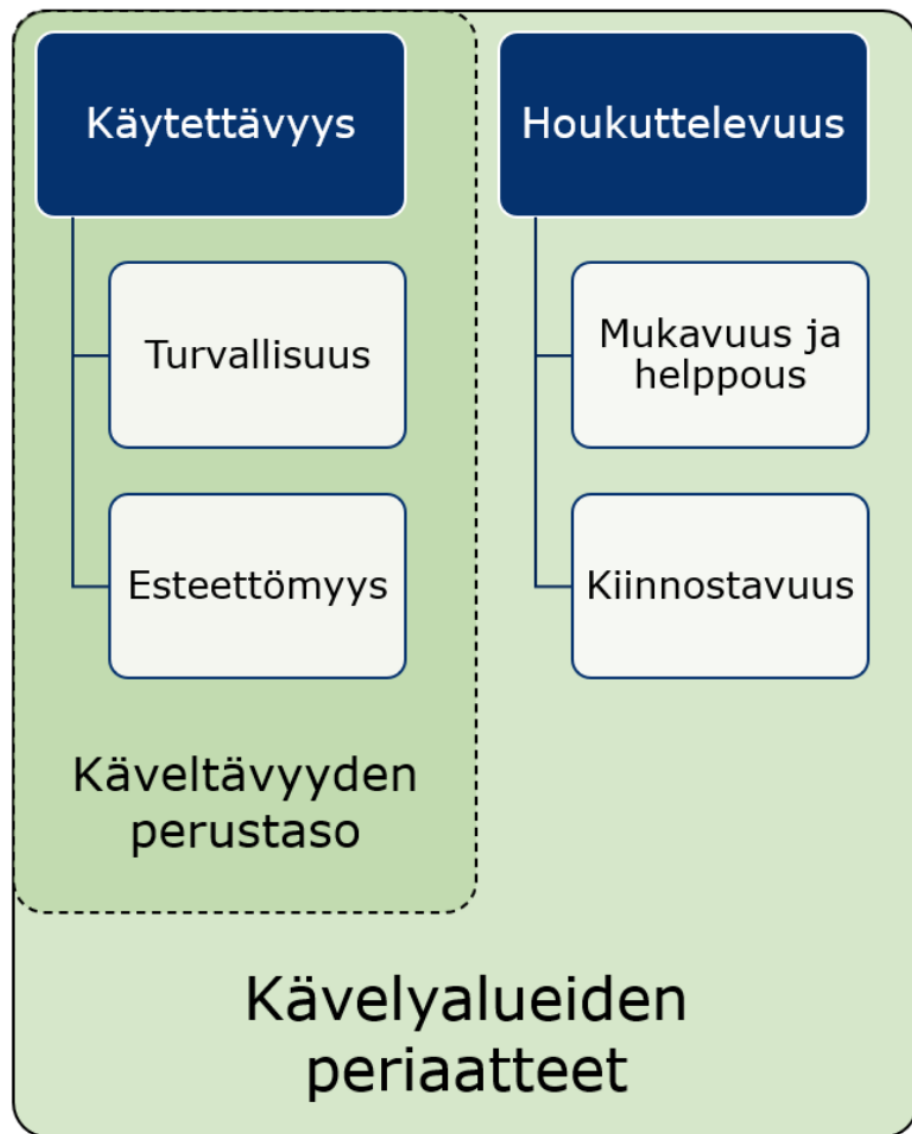
# Raahen pyöräliikenteen pääverkko 2/2

Vihanti toimii pyöräliikenteen pääverkossa omana aluekeskuksenaan, sillä se ulottuu 60 minuutin ajallisen saavutettavuusvyöhykkeen ulkopuolelle Raahen keskustasta mitattuna.

Vihannissa merkittävimiksi kohteiksi on tunnistettu Vihannin yhtenäiskoulu, urheilukenttä, terveysasema, hautausmaa, asemansetu sekä yhdyskuntarakenteen sisällä kulkevat Asematie palveluinen sekä vanha Raahentie.



# Kävelyn ydinalueet ja -reitit



## Kävelävyyden periaatteet

**Kävelävyydellä tarkoitetaan rakennetun ympäristön ominaisuuksia, jotka houkuttelevat kävelemään tai oleskelemaan.**



Mitä enemmän asukkaita ja palveluita alueella on, sitä tärkeämpää alueen kävelävyyden on.



Palveluiden lähiympäristöjen tulee olla hyvää kävely-ympäristöä, jossa on huomioitu mm. penkit, jalkakäytävät sekä viihtyisä ympäristö.



**Kaikkialla missä kävellään, tulee tavoitella vähintään kävelävyyden perustasoa.**

# Kävelyn tarpeet

Kävelijöitä löytyy kaikista ikäryhmistä. Heillä voi olla mm. toiminnallisia esteitä, he voivat ajaa potkulaudalla, työntää lastenvaunuja tai ulkoiluttaa lemmikkiä. Kävely liittyy usein kaikkiin kulkutapoihin ja käytännössä aina osa matkasta kuljetaan kävelen.

Kävely-ympäristöjen kehittämisessä tärkeää on **ihmisen kokoinen mittakaava**. Ihmisten kokoisessa mittakaavassa on huomioitu eri ulottuvuuksien, aistien ja vuorovaikutuksen suhde. **Olellaisia osa-alueita ovat viihtyisyys, turvallisuus, helppous ja mukavuus sekä kiinnostavuus**. Jotta ympäristö houkuttelee liikkumaan kävelen, on alueella oltava toimintoja kohtuullisen etäisyyden päässä toisistaan. Näin kävely koetaan hyödylliseksi liikkumistavaksi. Psykologisissa tutkimuksissa on todettu aistiemme kaipaavan ärsykeitä suhteellisen tiheään eli 4-5 sekunnin välein.

Turvallisuuden näkökulmasta liikenteellisen turvallisuuden lisäksi korostuu sosiaalinen turvallisuus – se kuinka turvallisesti kävelijät kokevat ympäristönsä. Turvallisuuden tunnetta lisäävät esimerkiksi hyvin toimiva valaistus ja turvalliset katujen ylitykset. Kävelyn on oltava myös helppoa ja mukavaa. Siirtymisen paikasta toiseen on oltava sujuvaa. Ympäristön on myös oltava mahdollisimman esteetön. Siisteyden ja kunnossapidon rooli on merkittävä.

**Arkielämän perustarpeiden täyttämisen jälkeen kävely-ympäristön viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta voidaan parantaa ja tarjota ympäristössä myös uniikkeja kohtaamispaikkoja ja elämyksiä**, jotka saavat liikkujat jäämään ja palaamaan kohteeseen (esim. ympäristötaide).

Kävelyn keskeisillä alueilla korostuvat ympäristön houkuttelevuuteen liittyvät teemat eli pyramidin ylin osa. Muilla alueilla keskitytään käytettävyyden varmistamiseen, eli pyramidin alaosiin.

**Kaikkialla, missä kävellään, tulee tavoitella vähintään käveltävyiden perustasoa (kuvan kaksi alinta palkkia).**



# Kävelyn houkuttelevuus

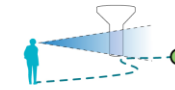
**Jotta ympäristö houkuttelee liikkumaan kävellessä, on alueella oltava toimintoja kohtuullisen etäisyyden päässä toisistaan.** Näin kävely koetaan hyödylliseksi liikkumistavaksi. Psykologisissa tutkimuksissa on todettu aistiemme kaipaavan ärsykeitä suhteellisen tiheään eli 4-5 sekunnin välein.

Kävelijät jakavat koko reittinsä yleensä lyhyempiin, kerrallaan näkyvissä oleviin osuuksiin. Korkeuserot vaikuttavat reitinvalintaan siten, että kävelijä kokee metrin nousun vastaavan 10 metrin kävelymatkaa tasaisella. Viihtyisässä ympäristössä matka tuntuu lyhyemmältä. Polkumainen reitti koetaan miellyttävänä ja valitaan useammin, jos se on selvästi merkitty ja johtaa varmasti haluttuun kohteeseen.

**On tärkeää, että ympäristö palvelee eri käyttäjäryhmiä,** sillä jalankulkijoiden joukolla on monia erilaisia tarpeita ja vaihtelevia kykyjä toimia liikenteessä. Hyvä jalankulkuympäristö kannustaa kulkemaan myös arkimatkat jalkaisin työpaikalle, kouluun, harrastuksiin ja joukkoliikenteen pysäkeille.

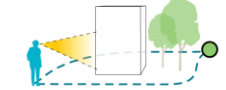
## Reitin hahmotettavuus

2,0



Kohde (tai muu maamerkki) ja sinne johtava väylä näkyvissä reitinvalintapisteessä

1,0



Huono yleiskuva  
Aikaisempi kokemus tarpeen oikean reitin valitsemiseksi

## Linjaus

0,1



**Kiertotie**  
Oikaisu tapahtuu, jos väylä >10 % pitempi kuin linnuntie-etäisyys

1,3



**Mutkikas linjaus**  
(Useita <90 % suunnanmuutoksia)  
Reitti 1 valitaan 1,3 kertaa useammin kuin reitti 2

1,25



**Selkeä linjaus**  
Reitti 1 valitaan 1,25 kertaa useammin kuin reitti 2

## Tasaus

1,0



Alle 2 m nousu, jonka kaltevuus <12%

1,5



Alle 5 % lasku

0,9



Portaat, joissa 1-3 askelmaa

0,2



Portaat, joissa yli 10 askelmaa

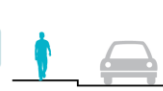
## Erottelu autoliikenteestä

1,0



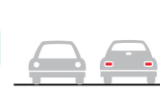
Täysin erillinen väylä

0,9



Jalkakäytävä

0,4



Ei erotella

## Erottelu pyöräliikenteestä

1,0



Täysin erillinen väylä

0,9



Jalkakäytävä pyörätien rinnalla

0,4



Ei erotella

Vaikutuskerroin

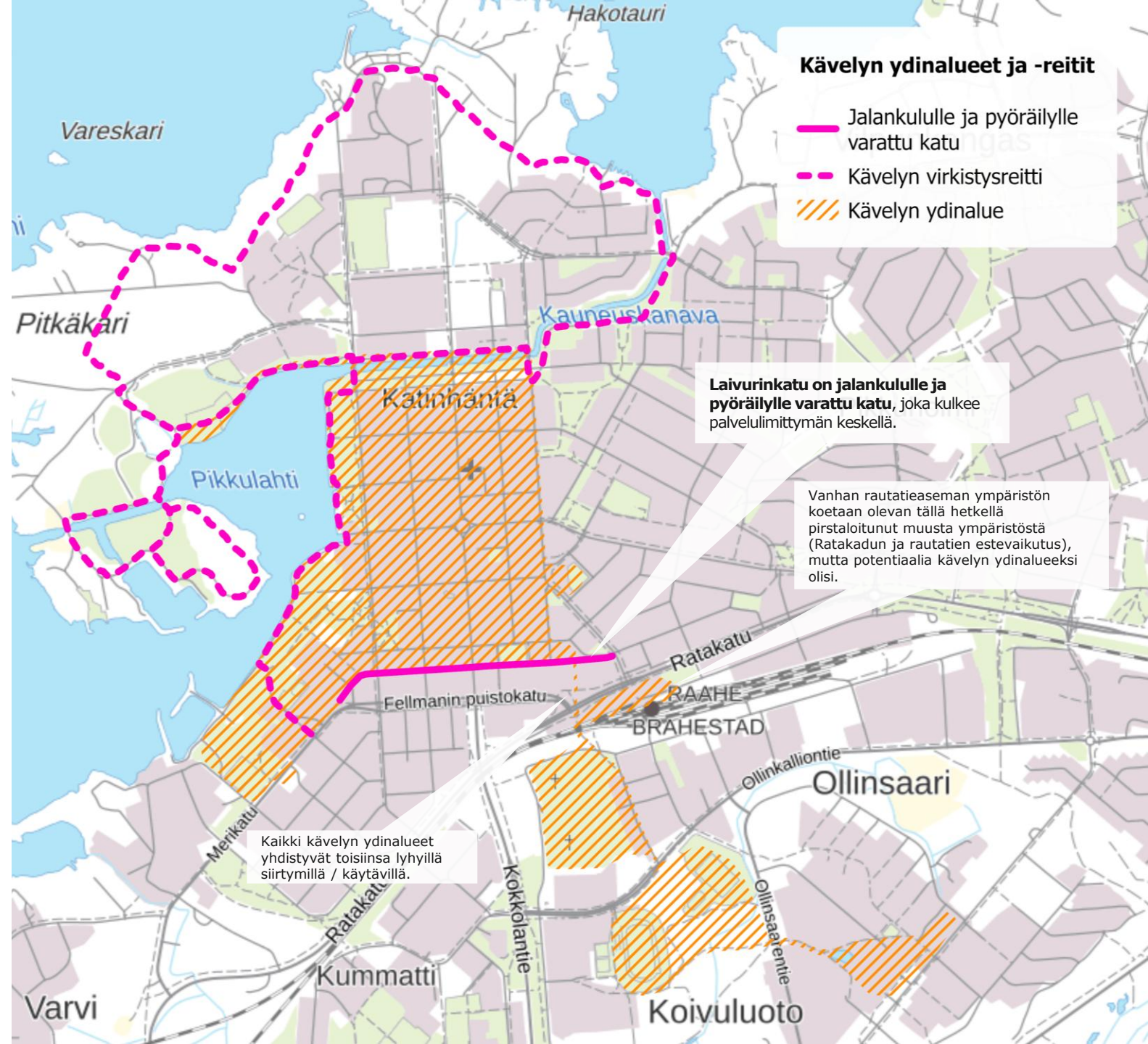
# Kävelyn ydinalueet ja virkistysreitit

Kävelyn ydinalue tarkoittaa aluetta, jolla on tiivis palvelutarjonta ja näin ollen myös korkea kysyntä laadukkaalle ja viihtyisälle liikkumisympäristölle. Jalankulun ydinalue on myös hyvin saavutettava. Ydinalueella on hyvä potentiaali kehittyä alueeksi, jolla liikutaan paljon kävellen ja joka houkuttelee viipymään. Tämä edellyttää mm. turvallisuuden ja turvallisuudentunteen lisäämistä ympäristön rauhoittamisella, laadukkaalla kunnossapidolla ja esteettömyyden tasolla sekä mahdollistamalla sosiaaliset kohtaamiset mukavalla tavalla.

Kävelyn ydinalueiksi on tunnistettu Raahessa:

- keskustan ydinalue (ruutukaava-alue), Pattijoen ydinalue
- merenranta, Pikkulahti ja Kanavanranta
- vanha rautatieaseman alue
- Haaralan hautausmaan alue
- Koivuluodon urheilualue
- Koivuluodon koulu ja Ollinsaaren keskus
- Vihannissa Kirkkotie ja Asematie, Vihannin yhtenäiskoulu sekä urheilukenttä.

**Laivurinkatu on jalankululle ja pyöräilylle varattu katu**, joka kulkee palvelulimittymän keskellä. Lisäksi erityisiä, **kävelyn virkistysreittejä** on nostettu esille karttaan. Virkistysreitit ovat erityisesti vapaa-ajan liikkumisessa potentiaalisimpia ja kytkeytyvät hyvin ydinalueisiin.



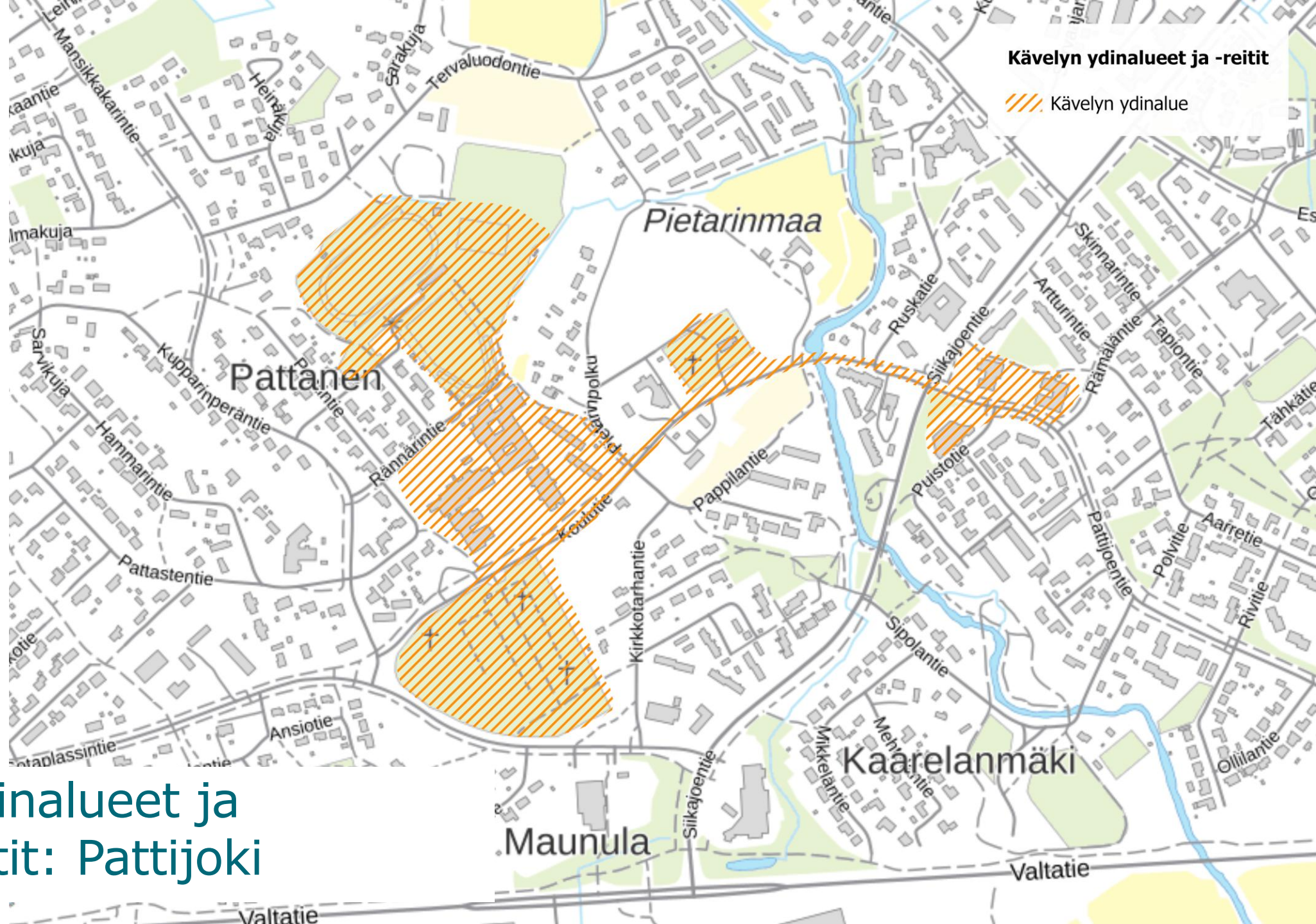
## Kävelyn ydinalueet ja -reitit

- Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu
- - - Kävelyn virkistysreitti
- /// Kävelyn ydinalue

Laivurinkatu on jalankululle ja pyöräilylle varattu katu, joka kulkee palvelulimittymän keskellä.

Vanhan rautatieaseman ympäristön koetaan olevan tällä hetkellä pirstaloitunut muusta ympäristöstä (Ratakadun ja rautatien estevaikutus), mutta potentiaalia kävelyn ydinalueeksi olisi.

Kaikki kävelyn ydinalueet yhdistyvät toisiinsa lyhyillä siirtymillä / käytävillä.



## Kävelyn ydinalueet ja virkistysreitit: Pattijoki



# Pyörämatkailu

# Pyörämatkailu ja vapaa-ajan pyöräily

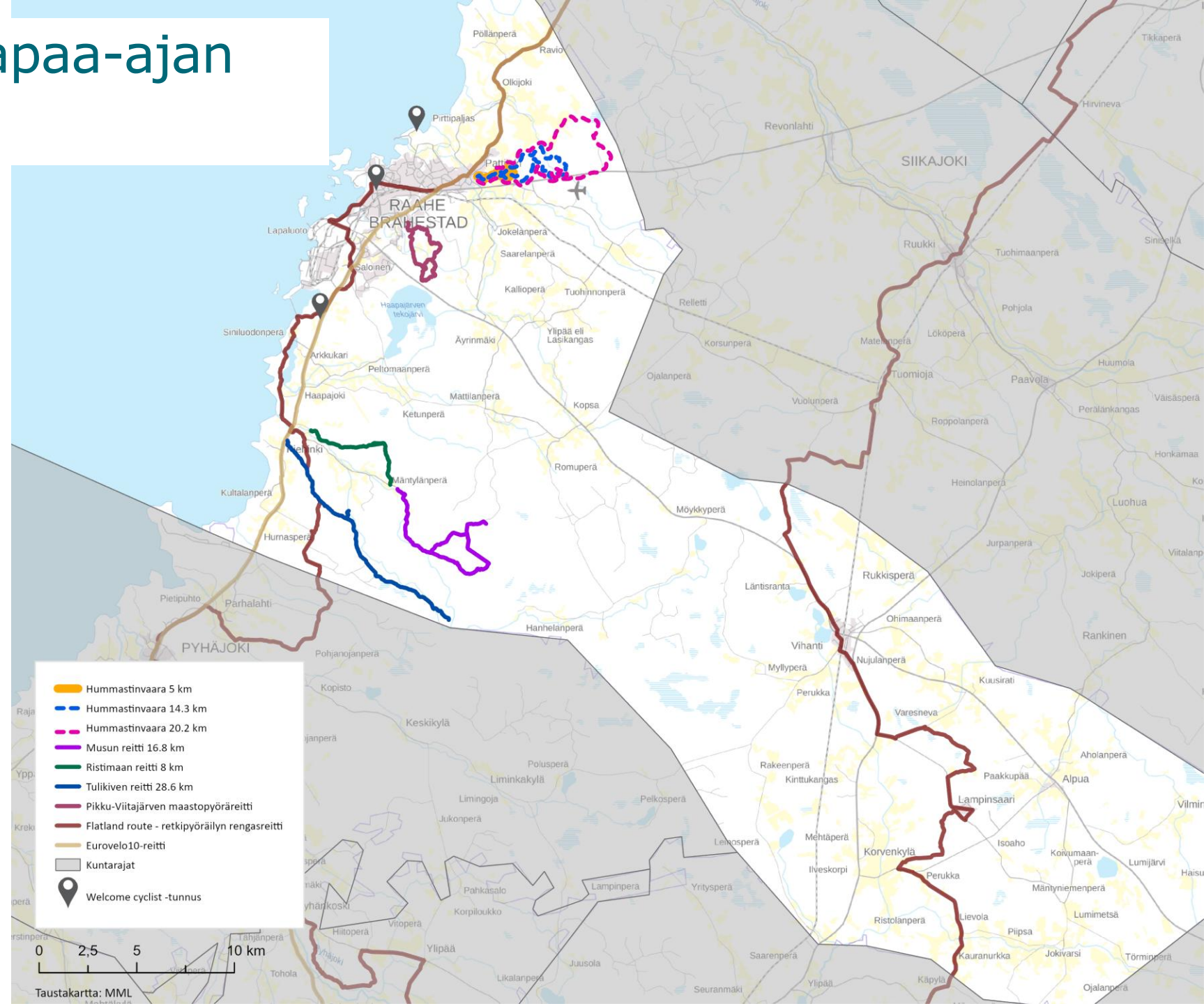
Tie- ja katuverkon lisäksi Raahen kaupungin maastoreitit muodostavat yhdessä laajan kokonaisuuden ja ulkoilureitit linkittävät Raahen hyvin naapurikuntiin.

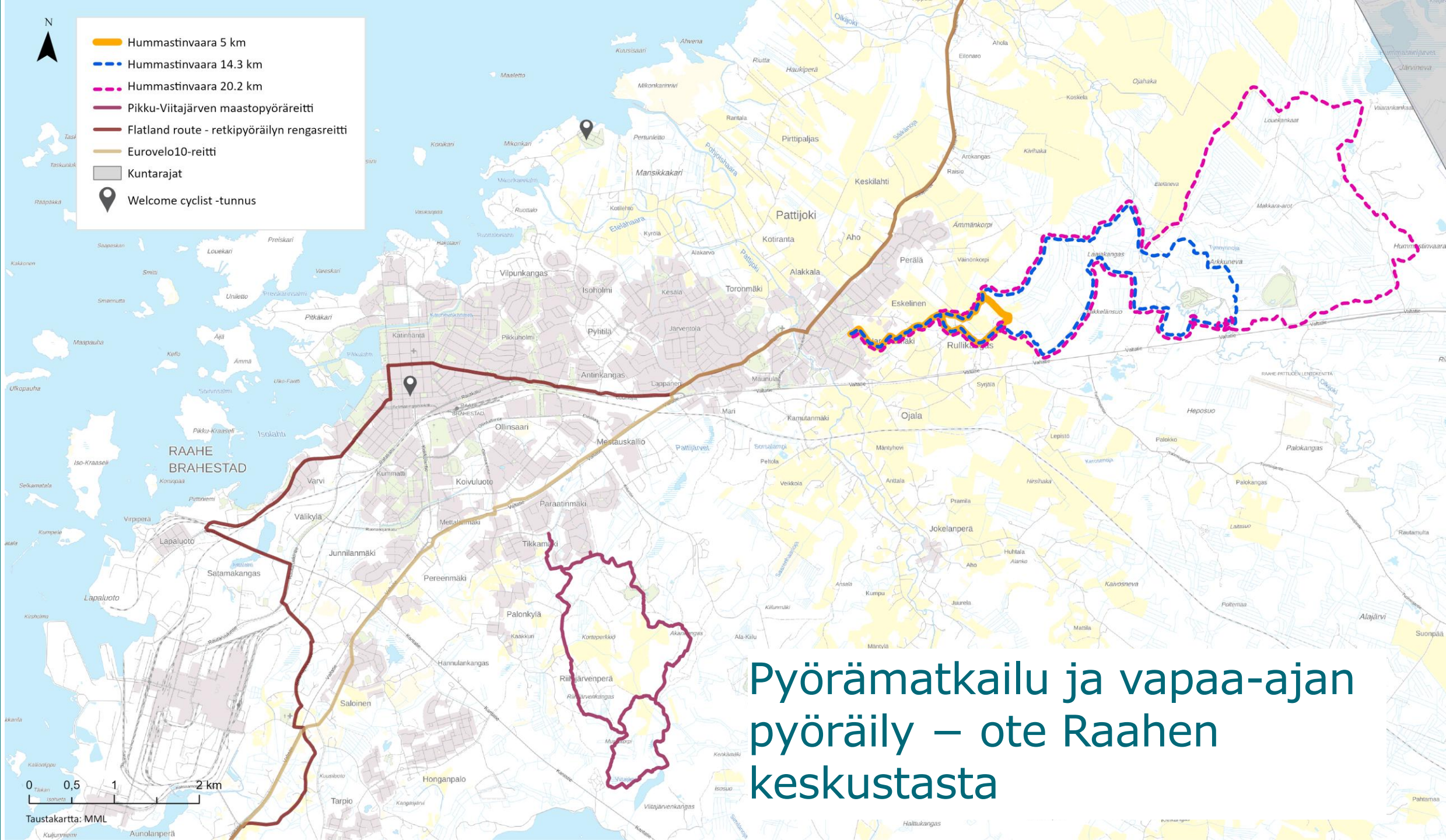
Pyörämatkailu tuo alueelle kävijöitä, jotka liikkuvat verkkaisesti, pysähtyvät taajamissa ja luontokohteissa sekä käyttävät paikallisia palveluja. Kun reitit ovat selkeitä ja turvallisia, opastus johdonmukaista ja pyöräpysäköinti laadukasta, viipymä pitenee ja matkailutulot jäävät kuntaan. Pyörämatkailun kehittäminen palvelee yhtä lailla paikallisia asukkaita kuin matkailijoita.

Erlaisia vapaa-ajan pyöräilyyn tarjolla olevia reittejä on laajasti ympäri Raahen. **Raahen läpi kulkee esimerkiksi yhdeksän maan rannikkokaupunkeja yhdistävä EuroVelo10**, joka tunnetaan myös Itämeren reittinä. EuroVelo 10 -reitti on tällä hetkellä uudelleen linjattu ja opastettu välillä Vaalimaa–Vaasa, mutta opastus on vielä paikoin puutteellinen. Puutteellisuus koskee myös Raaheta. EuroVelo-reiteille on tyypillistä, että ne ovat maarajoja ylittäviä pitkiä, eri kehitysvaiheissa ja laatu kategorioissa olevista osista koostuvia reittejä, jotka yhdistävät kaupunkeja maaseutuun. Väylävirasto toimii valtakunnallisena liikenneverkon suunnittelusta ja kehittämisestä vastaavana viranomaisena myös pyörämatkailun osalta.

Toinen tunnetuimmista pitkän matkan reiteistä on Pohjois-Pohjanmaan maakunnan ensimmäinen pyöräreitti, 320 kilometrin mittainen **Flatland Route**. Tasaista kyytiä lupaileva reitti lähtee liikkeelle Limingasta, kulkiensa siitä eteenpäin Lumijoelle, Siikajoelle, Raahen, Pyhäjoelle ja päättyen Merijärvelle.

Oheiseen karttaan on esitetty olemassa olevat vapaa-ajan pyöräilyn reitit. Aineisto pohjautuu Jyväskylän yliopiston ylläpitämän LIPAS-tietokannan sekä Outdoor Active-alustan tietoihin.





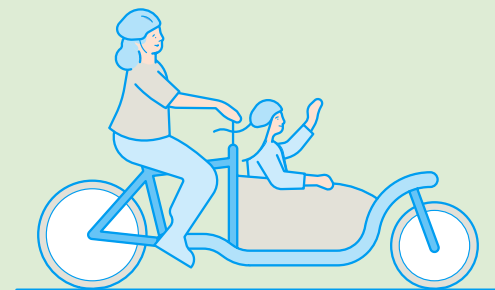
- Hummastinvaara 5 km
- Hummastinvaara 14.3 km
- Hummastinvaara 20.2 km
- Pikku-Viitjärven maastopyöreitti
- Flatland route - retkipyöräilyn rengasreitti
- Eurovelo10-reitti
- Kuntarajat
- Welcome cyclist -tunnus

0 0,5 1 2 km

Taustakartta: MML

# Pyörämatkailu ja vapaa-ajan pyöräily – ote Raahen keskustasta

# Toimenpideohjelma 2026–2037



# Tavoitteet ja niitä tukevat toimenpiteet

Ylätavoitteet	Alatavoitteet	Toimenpidekortit (sisältö kuvattu tarkemmin seuraavalla sivulla)
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Liikunnallinen elämäntapa osaksi arkea.</b></li><li>• <b>80 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä</b> (vuoden 2007 tasosta, perustuu HINKU-kuntien tavoitteeseen)</li></ul>	Ympärivuotinen, esteetön, sujuva ja viihtyisä liikkumisympäristö	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Pyöräliikenteen pääverkon toteuttaminen</b></li><li>• <b>Laadukas talvikunnossapito</b></li><li>• <b>Pyöräpysäköinnin kehittäminen</b></li><li>• <b>Kävelyn ydinalueen kehittäminen</b></li></ul>
	Innostava ja osallistava viestintä	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Tapahtumat ja kampanjat sekä viestinnän vuosikello</b></li><li>• <b>Pyörämatkailu</b></li></ul>
	Poikkihallinnollinen sitoutuminen	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Budjetointi ja rahoituskanavien hyödyntäminen</b></li><li>• <b>Koordinointi ja seuranta</b></li></ul>

# Pyöräliikenteen pääverkon toteuttaminen

## Toimenpiteen kuvaus

Pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään systemaattisesti kohti tavoitetilaa.

- Varmistetaan, että kaikki alueen kohteet ovat saavutettavissa pyörällä. **Pyöräily on parhaimmillaan nopeampaa kuin autolla liikkuminen.**
- Pyöräilyn sujuvuus varmistetaan ydintaajamassa. Pyöräliikenteen pääreitillä risteävät sivusuunnat ovat **väistämisvelvollisia**. Näistä väistämissäännöistä löytyy tarkemmat tiedot tieliikennelaista (TLL 24 §) ja Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeesta.
- Pyöräliikenteen pääreitit merkitään yleiskaavan ja asemakaavan kartoille (seuraavan päivityksen yhteydessä). **Kaavaselostuksissa kuvataan pyöräliikenteen edistämiseen liittyvät tavoitteet ja määritellään pyöräpysäköinnin laatukriteerit ja vaadittavat määrät.**
- Raahessa pyöräliikenteen pääverkko on jo nykytilanteessa lähes kokonaan valaistu. **Varmistetaan jatkossa, että valaistus rakennetaan kaikille pyöräliikenteen pääverkon reiteille.** Valaistus lisää viihtyisyyttä sekä parantaa liikenneturvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Valaistuksen tulee olla tasainen eikä se saa häikäistä. Lisäksi voidaan hämäryyden tai liikkujamäärien mukaan kokeilla älykkäitä kirkastuvia valoja. **Mikäli katuvaloja mahdollisesti päädytään sammuttamaan esimerkiksi yön ajaksi, valaistuksen tarjoaminen on kuitenkin varmistettava keskeisten työantajien (esim. SSAB) vuoronvaihtojen aikana.**
- Yhdistetyille jalankulun ja pyöräliikenteen **väylille maalataan keskiviiva**, joka jäsentää tilaa ja tekee pääreiteistä näkyvämmän käyttäjille sekä lisää sujuvuutta ja turvallisuutta.
- **Toteutetaan pyöräliikenteen pää- ja alureitit pääverkon mukaiseksi jokaisen korjaustoimenpiteen yhteydessä** (väylän kuunostaminen, rakentaminen tai päällysteen uusiminen).
  - Haetaan uusille toimenpiteille erillisrahoitusta eri rahoituskanavista.

## Vaikutukset

Pyöräliikenteen turvallisuus ja käyttömäärä kasvavat, kun liikkumisympäristö on johdonmukainen, sujuva ja selkeä. Pyöräliikenteen pääverkon parantaminen edistää myös merkittävästi jalankulkua, erityisesti silloin, kun pyöräilijät eivät enää käytä samoja reittejä jalankulkijoiden kanssa tai tila järjestetään muulla tavalla. Kaavoitus on yksi tärkeimmistä vaiheista, joka vaikuttaa jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, koska se muodostaa perustan olosuhteille.

## Vastuutaho

Tekninen toimi

## Ajoitus

Jatkuvaa



# Huomioita pyöräliikenteen pääverkon kehittämisestä

On huomioitava, että kaikilla pääverkon reiteillä ei tavoitella erillisiä pyöräliikenteen väyliä, vaan olosuhteita voidaan parantaa myös muilla keinoin, esimerkiksi liikennettä rauhoittamalla.

Pääverkkoon on kuvattu katkoviivalla kehittämistä vaativat väyläosuudet (yhteystarpeet).

Työn aikana ohjausryhmän keskusteluissa, työpajassa ym. havaitut erityiset parannustarpeet pyöräliikenteen pääverkkoa koskien on kuvattu paikkakohtaisesti suoraan oheisella kartalla.

Linkki Raahen pyöräliikenteen pääverkkoon:

<https://arcg.is/1abnC52>



Lapaluodontien yhteyden kehittäminen erillisellä jalankulun ja pyöräliikenteen väylällä palvelisi erityisesti työmatkaliikennettä. Yhdistettyä jalankulun ja pyöräliikenteen väylää on rakennettu jo lyhyt osuus välillä Hedbergintie-Suviniementie.

Kirkkoherrantie (yksitystie) toimii yhtenä kulkuväylänä SSAB:n tehdasalueelle. Aluereitti on johdettu kulkemaan tehtaan porteilla olevalle pyöräpysäköintikatokselle.

Tarpiontie koetaan kapeahkoksi, aiheuttaen liikenneturvattomuutta.

Honganpalontien varrella on toistaiseksi tarjolla vain kuntorata.

Sairaalan alueella haasteita, sillä jalankululle ja pyöräilylle ei ole osoitettu turvallista kulkuyhteyttä. Tällä hetkellä läpikulku tapahtuu parkkipaikan kautta. Alueen kehittämistarpeet ovat kaavoituksella tiedossa ja tarkempi kaavoitus on tarkoitus käynnistää.

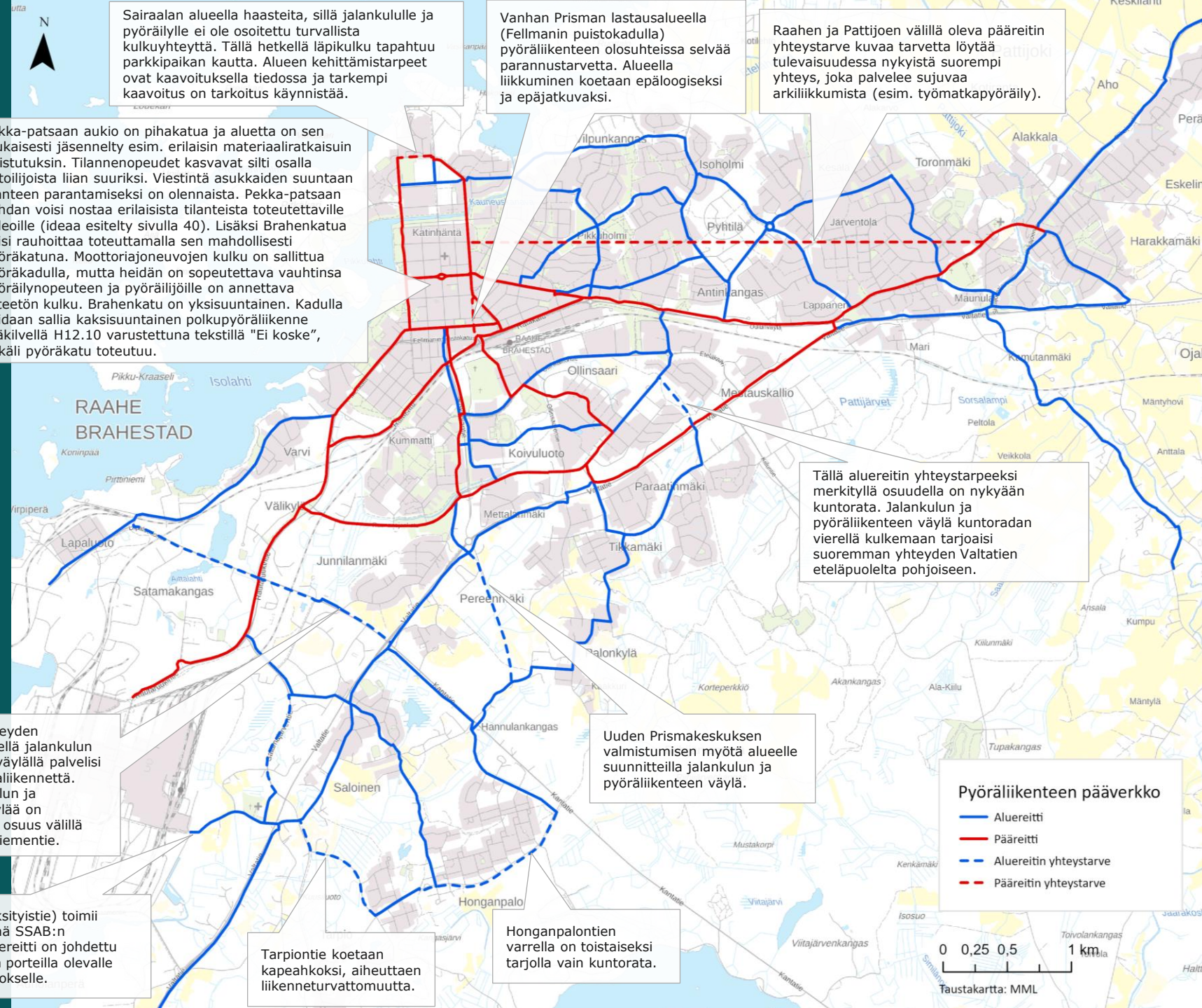
Pekka-patsaan aukio on pihakatua ja aluetta on sen mukaisesti jäsennellyt esim. erilaisin materiaaliratkaisuin ja istutuksin. Tilannenopeudet kasvavat silti osalla autoilijoista liian suuriksi. Viestintä asukkaiden suuntaan tilanteen parantamiseksi on olennaista. Pekka-patsaan kohdan voisi nostaa erilaisista tilanteista toteutettaville videoille (ideaa esiteltä sivulla 40). Lisäksi Brahenkatua voisi rauhoittaa toteuttamalla sen mahdollisesti pyöräkatuna. Moottoriajoneuvojen kulku on sallittua pyöräkadulla, mutta heidän on sopeutettava vauhtinsa pyöräilyn nopeuteen ja pyöräilijöille on annettava esteetön kulku. Brahenkatu on yksisuuntainen. Kadulla voidaan sallia kaksisuuntainen polkupyöräliikenne lisäksi lisäkilvillä H12.10 varustettuna tekstillä "Ei koske", mikäli pyöräkatu toteutuu.

Vanhan Prisman lastausalueella (Fellmanin puistikadulla) pyöräliikenteen olosuhteissa selvää parannustarvetta. Alueella liikkuminen koetaan epäloogiseksi ja epäjatkuvaksi.

Raahen ja Pattijoen välillä oleva pääreitit yhteystarve kuvaa tarvetta löytää tulevaisuudessa nykyistä suurempi yhteys, joka palvelee sujuvaa arki-liikkumista (esim. työmatkapyöräily).

Tällä alueella yhteystarpeeksi merkityllä osuudella on nykyään kuntorata. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylä kuntoradan vierellä kulkemaan tarjoaisi suuremman yhteyden Valtatien eteläpuolelta pohjoiseen.

Uuden Prismakeskuksen valmistumisen myötä alueelle suunnitellaan jalankulun ja pyöräliikenteen väylä.



# Laadukas talvikunnossapito

## Toimenpiteen kuvaus

- Keskeistä on lisäksi lähteä liikkeelle kunnossapitosopimuksista ja niiden laatuvaatimuksista. Verrataan seuraavaa kunnossapitokilpailutusta tehdessä nykyisiä talvikunnossapitoluokituksia ja pyöräliikenteen pääverkkoa toisiinsa, tunnistaen sitä kautta luokan korotustarvetta kaipaavat väyläosuudet.
- **Kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat osat nostetaan talvikunnossapidossaan laadukkaimpaan luokkaan.**
- **Talvikunnossapidon laatua sekä sitä koskevia palautteita seurataan.** Talvikunnossapidon asiakastytyväisyys ja sen säännöllinen mittaaminen esimerkiksi hyödyntämällä vapaaehtoisia, pääpyöräreittien varrella kulkevien "kunnossapitoagenttien" havaintoja, voidaan liittää myös osaksi urakkasopimusten laatuvaatimuksia, jotta tavoiteltaviin laatuvaatimuksiin päästään paremmin.
- Laatuvaatimukseen pääsyä voi ohjata erityinen bonus-sanktiomalli (kuten Oulun seudun pääpyöräreittien talvihoitourakassa). Urakkasopimusten kilpailutusvaiheessa urakoitsijan sitoutumista voi varmistaa esimerkiksi sillä, että urakoitsija veloitetaan pyöräilemään itse muutaman kerran talvikauden aikana ylläpitämiään väyliä. Myös urakoitsijan kerran talvessa järjestämät väylänvarsitapahtumat voivat olla luontainen keino lisätä vuoropuhelua ja tyytyväisyyttä asukkaiden ja urakoitsijan välillä.
- **Vanhassa Raahessa haasteeksi kunnossapidon osalta on tunnistettu, että kiinteistön omistajat eivät välttämättä huolla kiinteistön vieressä sijaitsevia katukäytäviä. Tämän suhteen on tunnistettu tarvetta tietoisuudelle.**
- Otetaan huomioon **riittävät lumitilat**. Ei kasata näkemäesteitä etenkin risteysalueille tai niiden läheisyyteen.
- **Kun pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät on nostettu tasokkaimpaan ja ensisijaisesti kunnossapidettävään luokkaansa, teemasta on tärkeää viestiä asukkaita kertomalla**, missä pääverkko kulkee (kartta), mitä se tarkoittaa asukkaan kannalta (esim. "työmatka kannattaa mahdollisuuksien mukaan suunnitella hyödyntäen näitä väyliä"), millaiset laatuvaatimukset ovat ja mitä kautta voi antaa palautetta. Hyvä malli talvikunnossapidon viestimisestä löytyy esimerkiksi [Limingan kunnalta](#).

## Vaikutukset

Talvikunnossapidon parantamisen on todettu olevan erittäin kustannustehokas jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpide. Hyvin hoidetut ja kevyesti kuljettavat reitit houkuttelevat kävelemään ja pyöräilemään myös talvella. Liikkumisrutiinien säilyminen ympärivuotisesti kävelyä ja pyöräliikennettä suosivana edellyttää laadukasta talvikunnossapitoa. Raahan asukaskyselyssä talvikunnossapidon laadun parantaminen mainittiin yhdeksi tärkeimmistä kehittämistoimenpiteistä.

## Vastuutaho

Tekninen toimi ja Elinvoimakeskus

## Ajoitus

Vuodesta 2026 lähtien



Talvikunnossapito sisältää ne toimenpiteet, joilla väylät pidetään liikenteen tarpeiden mukaisessa tyydyttävässä kunnossa ja turvallisina:

Lumen ja jään poisto, kadun pinnan tasaisena ja puhtaana pitäminen, liukkaudentorjunta ja kuivatuksesta huolehtiminen ovat näitä lain edellyttämiä toimenpiteitä.



Teiden, katujen ja kujien talvikunnossapidon velvollisuuksien jaosta on säädetty laissa kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossapidosta.

Urakoitsijoiden yhteystiedot päivitetään kunnan nettisivuille:



[www.liminka.fi](http://www.liminka.fi)



Työt aloitetaan **vilkkaimmilta pääkaduilta ja pääpyöräreiteiltä**. Tavoitteena on, että liikenteen huipputunteina pääreitit ovat jatkuvasti helppokulkuisia ja turvallisia.

Pitkäkestoilla lumisateilla vilkkaimpia katuja ja pääpyöräreiteitä voidaan joutua auraamaan useampaan kertaan, ennen kuin tonttikaduille päästään.

**Liukkaudentorjuntaan** ryhdytään, kun säämuutokset aiheuttavat liukkauden tuntuva lisääntymisen. Työt tehdään kunnossapitoluokkien mukaisesti ja ensimmäisenä vuorossa ovat jalankulun ja pyöräilyn väylät.

**Hiekoitushiekan poisto** aloitetaan, kun tarve liukkaudentorjunnalle päättyy keväällä. Poistot aloitetaan pääpyöräreiteiltä ja kokoojaväyliltä, joista edetään muille pyöräreiteille ja asuinkaduille.

# Pyöräpysäköinnin kehittäminen

## Toimenpiteen kuvaus

Jokainen pyörämatka alkaa ja päättyy pysäköintiin. Pyörien pysäköinnin suunnittelu on tiivis osa pyöräliikenteen edistämistä. Hyvin järjestetty pyöräpysäköinti synnyttää parhaimmillaan kysyntää.

Pyöräpysäköinti otetaan huomioon jo maankäytön suunnittelussa. Pyörien pysäköinnin perustarpeet esitetään yleensä asemakaavamääräyksenä, jossa määritetään pyöräpysäköinnin määrä- ja laatuvaatimukset. Myös rakennusluissa voidaan antaa tarkempaa ohjeistusta mm. pysäköintipaikkojen laadusta, kattamisesta ja sijoittelusta.

- **Pyöräpysäköinti suunnitellaan kohteen mukaan.** Suunnittelussa huomioidaan mm. pysäköinnin kesto, oikea mitoitus, helppokäyttöisyys, kattamisen tarve ja valaistus. Myös rakennusluissa voidaan ohjeistaa pysäköintipaikkojen laadusta, sijoittamisesta ja kattamisesta.
- Pyöräpysäköinnin suunnittelussa huomioidaan **erilaiset pyörätyypit ja varmistetaan runkolukittavuus** (pyörän saa helposti rungostaan lukittua telineeseen). Tilavarauksia suunnitellessa huomioidaan erilaiset pyörätyypit ja liikkumisen apuvälineet kuten potkupyörät, tavarapyörät sekä perävaunulliset pyörät. Isommille pyörille voidaan varata tilaa esim. telinerivin päähän.
- Pyöräpysäköinti järjestetään lähelle kohdetta. **Mitä lyhytkestoisempaa pysäköinti on, sitä lähemmäs kohdetta pysäköinti sijoitetaan.** Esim. kauppojen tai ravintoloiden yhteydessä pyöräpysäköinti sijoitetaan yleensä enintään 30 metrin päähän kohteesta.
- Laaditaan selvitys **pyöräpysäköinnin nykytilasta keskeisimmässä kohteissa** (koulut, harrastuspaikat, kaupungin toimitilat, keskusta-alue, keskeisimmät bussipysäkit).
- **Kannustetaan myös yrittäjiä laadukkaaseen pyöräpysäköinnin toteuttamiseen.**

## Vaikutukset

Hyvin toteutettu pyöräpysäköinti on tärkeä osa pyöräliikenteen määrän lisäämistä, pyörävarkauksien ehkäisyä sekä kestävästi liikuttamisen matkaketjujen kehittämistä. Laadukas pyöräpysäköinti voi parhaimmillaan jopa synnyttää lisää kysyntää pyöräliikenteelle.

## Vastuutaho

Tekninen toimi, yritykset

## Ajoitus

Heti, vuodesta 2026 lähtien. Pyöräpysäköinnille haettavissa Traficomien kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman rahoitusta.

## Toimintakohtaisia polkupyörien pysäköintipaikkojen määrien suosituksia (Polkupyörien pysäköinti ja säilytys, RT 98-11207)

Asuinkiinteistöt	1 kpl/30 asuinkerrosneliömetriä
Työpaikat	0,4 kpl /työntekijä
Kaupat ja kauppakeskukset	2,5 paikkaa/100 kem <sup>2</sup>
Kirjastot, museot, konserttisalit, elokuvateatterit ja teatterit	0,25 kpl/istumapaikka ja 0,4 kpl/työntekijä
Hotellit ja ravintolat	1 kpl/15 asiakaspaikkaa ja 0,4 kpl/työntekijä
Urheilu- ja liikuntapaikat	0,6 kpl/päivittäinen kävijä ja 0,4 kpl/katsoja
Virkistysalueet ja leikkipuistot	2...4 kpl/10 vierailijaa
Koulut (peruskoulu ja lukio)	1 kpl/oppilas ja 0,4 kpl/työntekijä
Merkittävät linja-autopysäkit	10 paikkaa

## Asukaskyselyn perusteella pyöräpysäköinnin kehittämistä toivottiin erityisesti seuraavien kohteiden yhteyteen:

- Koulujen pihoilla ei juuri runkolukittavia telineitä
- Leikkipuistot
- Urheiluhallit (mm. jäähalli, Arina Areena, MiiluAreena)
- Museo
- Kirjastot
- Pikkulahden ulkokuntosali
- Uimarannat
- Vanha Raahe
- Koko ydinkeskustan alue

Raahen asukaskyselyssä toivottiin erityisesti leveärenkaisten pyörien huomioimista pysäköinnissä sekä runkolukitusmahdollisuutta.

# Tapahtumat ja kampanjat 1/2

## Toimenpiteen kuvaus

Kannustetaan kaupunkilaiset kävelemään ja pyöräilemään viestinnän, kampanjoinnin ja tapahtumien avulla.

- **Otetaan käyttöön kävelyn ja pyöräilyn vuosikello**, johon on nostettu sekä paikallisia, että valtakunnallisia kampanjoita ja tapahtumia.
- Toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn sääntöjen sekä liikenneturvallisuuden **videokampanja sosiaalisen median kanaviin**. Nostetaan videoilla esiin haastaviksi tunnistettuja paikkoja Raahesta, kuten Pekka-Patsaan aukion pihakatu sekä Rantakadun suojatie. Pyydetään Liikenneturvalta tai poliisilta asiantuntija-apua videoiden sisältöön.
- Järjestetään **kävelyn ja pyöräilyn teemakampanjoita** tapahtumien, kuten Pekanpäivien, Pooki Flakkaa, Raahen rantajatsit tai Taiteiden Yön yhteyteen ja tuodaan tapahtumien nettisivuille ohjeet pyörällä tai kävellen saapumiseen. Nostetaan tapahtumaohjeissa esiin myös pyöräpysäköintipaikkojen sijainnit kartalla. Kampanjoiden järjestämisessä voi pohtia myös yhteistyötä paikallisen pyöräilyseuran, RCC:n kanssa.
- Liitytään mukaan Pyöräilykuntien verkoston **Fiksusti kouluun** -ohjelmaan. Ohjelma tarjoaa tietoa, ratkaisuja ja yhteistyötä kouluille kestävän koulumatkaliikkumisen edistämiseksi.
- **Viestitään pyöräilystä ja kävelystä myös talvisin positiiviseen sävyyn.**

## Vaikutukset

Innostetaan raahelaiset pyöräilemään ja kävelemään enemmän työ-, opiskelu- ja vapaa-ajanmatkojaan. Tehdään kävelystä ja pyöräilystä luonteva vaihtoehto saapua arjen kohteisiin ja tapahtumiin.

## Vastuutaho

Viestintä (päävastuutaho), myös vapaa-aika ja liikuntapalvelut, varhaiskasvatus, koulut

## Ajoitus

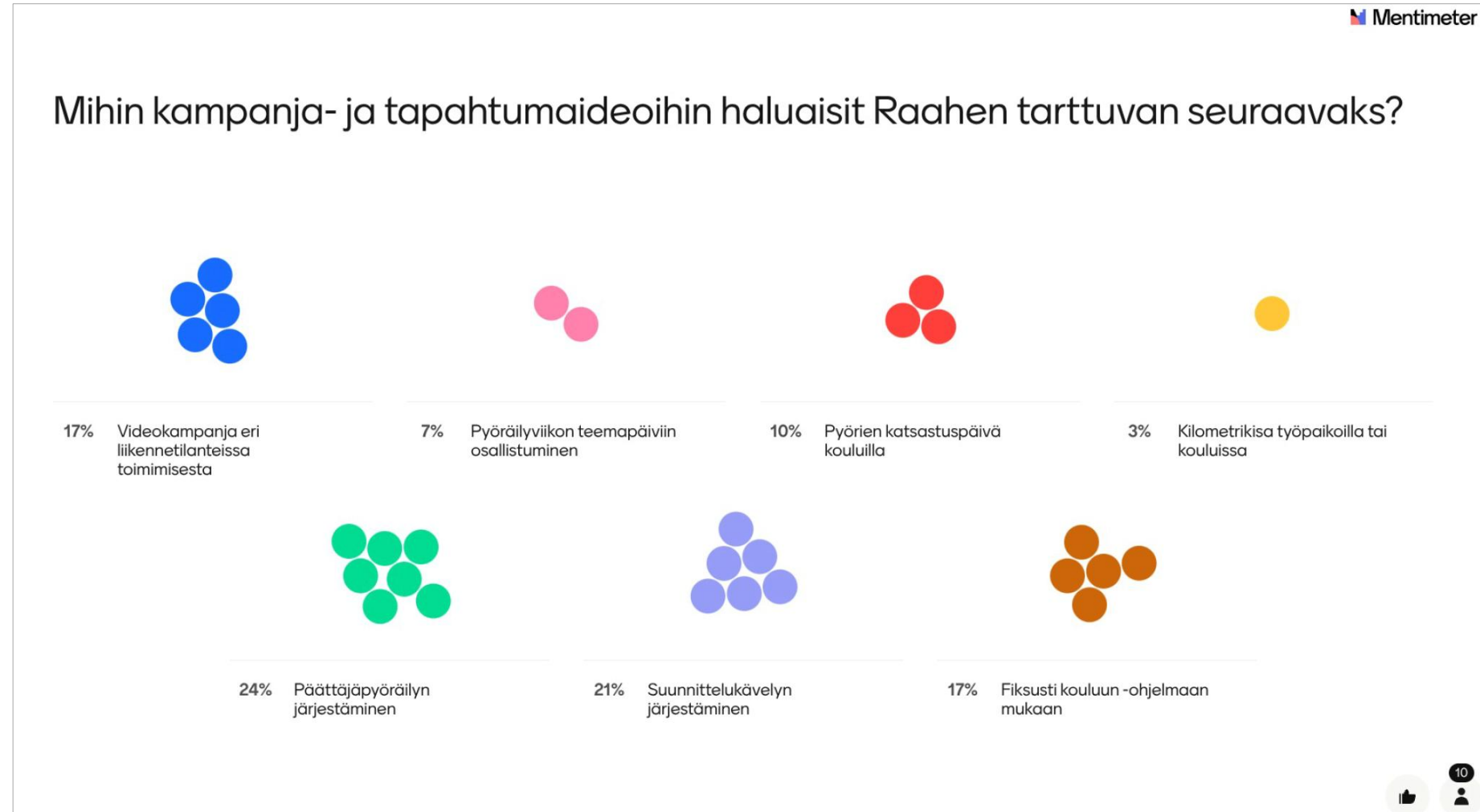
Jatkuvaa

## Kampanja- ja tapahtumaideoita:

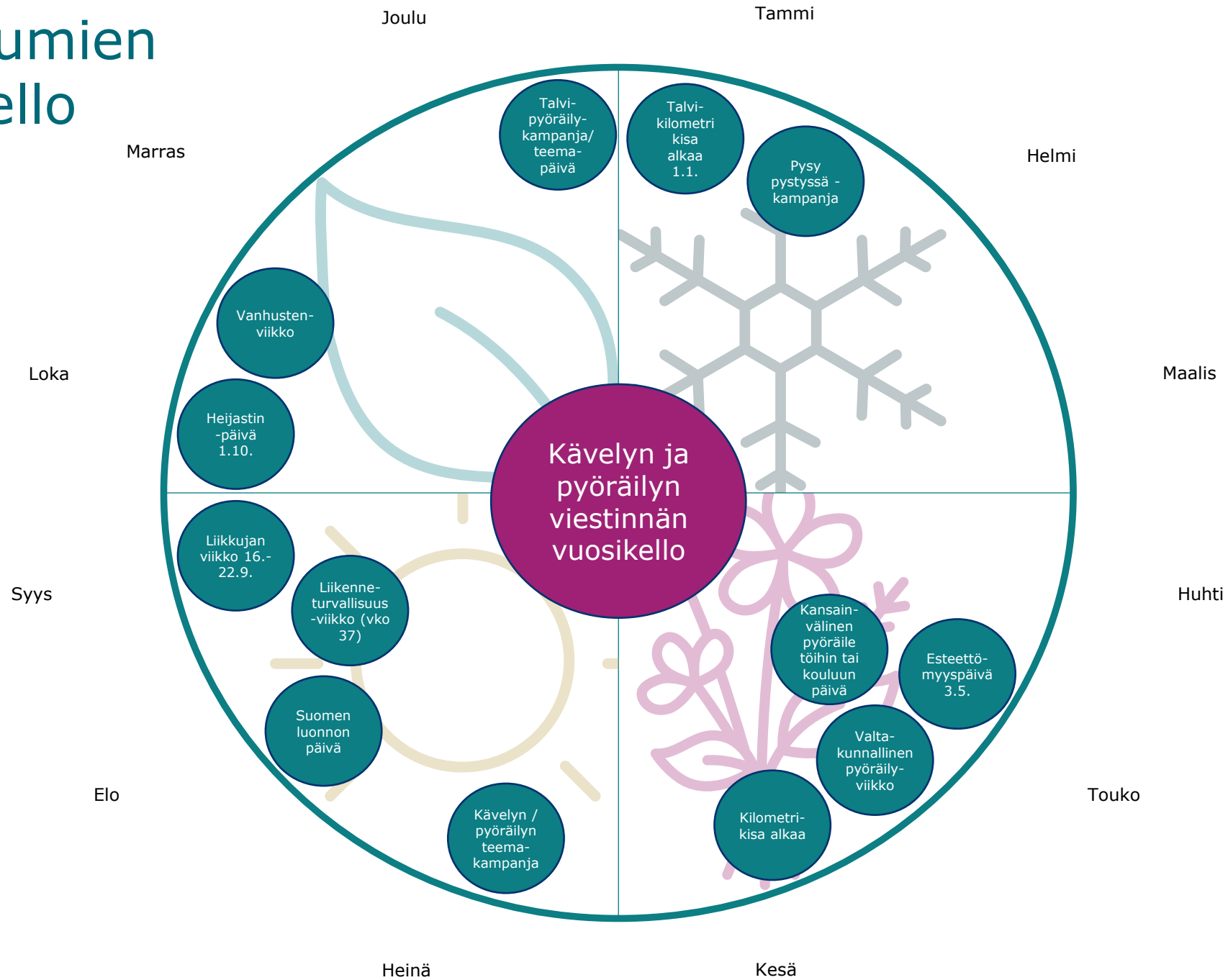
- Videokampanjan toteutus
- Pyöräilyviikon teemapäiviin osallistuminen
- Pyörien katsastuspäivän- tai viikon järjestäminen kouluilla
- Kilometrikisa tai muut vastaavat haasteet työpaikoilla tai kouluissa
- Osallistutaan Fiksusti kouluun -ohjelmaan
- Kävelyn ja pyöräilyn teemakampanja tapahtumien, kuten Pekanpäivät, Pooki Flakkaa tai Taiteiden Yö -yhteyteen
- Jatketaan liikenneturvallisuustyössä jo ponnistettua Turvahirvi-konseptia: turvahirvi on pehmolelu, jolla on mukanaan vihko. Hirvi kiertää alakoulun luokilla ja kerää lasten näkökulmasta havainnot koulumatkasta ja liikenteestä
- Päätäjäpyöräilyn ja/tai suunnittelukävelyn järjestäminen joka valtuustokauden alussa

# Tapahtumat ja kampanjat 2/2

Osana kehittämissuunnitelmaa toteutetussa työpajassa (14.1.) suosituimmiksi kampanja- ja tapahtumaideoiksi äänestettiin **päättäjäpyöräilyt ja -kävelyt, videokampanja eri liikennetilanteissa toimimisesta** (paikalliset esimerkit videoilla) sekä **Fiksusti kouluun -ohjelmaan mukaan** (alla kuva tuloksista).



# Tapahtumien vuosikello



# Kävelyn ydinalueen kehittäminen

## Toimenpiteen kuvaus

Kehitetään Raahen kävelyn ydinaluetta vielä viihtyisämmäksi ja kaikkia liikkuja paremmin palvelevaksi. Lisätään kävelyn ydinalueiden viihtyisyyttä, toimivuutta ja kiinnostavuutta. Kiinnitetään huomiota myös katualueiden esteettömyyteen ja jatketaan jo aloitettuja **esteettömyyskävelyitä vuosittain**.

**Tuodaan kävelyn ydinalueelle lisää penkkejä, katuvihreää ja taidetta.** Penkkien tarkempia sijainteja voidaan hakea esimerkiksi haastatteleamalla vanhus- ja vammaisneuvostoa. Katuvihreää voi olla esimerkiksi puita ja pensaita, mutta myös ruukkuihin tai istutuslaatikoihin istutettuja kasveja. Modulaariset istutuslaatikot toimivat luonnollisina liikenneympäristön rauhoittajina ja edistävät alueen viihtyisyyttä.

Tuodaan ajanviettoon ja viihtyisyyteen vaikuttavia elementtejä erityisesti seuraaville alueille:

- Keskustan kävelykatu (Laivurinkatu)
- Rantapuisto
- Pikkulahti
- Pattijoen keskus
- Saloisten keskus
- Vihannin keskus

**Varmistetaan kävelyalueiden houkuttelevuus myös talviseen aikaan** riittävällä talvihoidolla ja valaistuksella. Hyödynnetään kävelyn kannustamisessa erilaisia tapahtumia ja tarinallistamista – kuten nykyisellään toteutettavaa Wanhan Raahen Joulukalenteria, jossa joulun alla ikkunoihin tuodaan tarinoita Wanhasta Raahesta. Kalenterin ytimessä olevaa tarinallistamisen ideaa voisi soveltaa myös kesäaikaan toteutettavaksi!

**Hankkeen yhteydessä järjestetyssä työpajassa toivottiin lisäksi merenrantareitteihin panostamista luonnonläheisinä kävelyreitteinä. Puistoalueiden yhtenäistä kytkeytymistä toisiinsa toivottiin myös tulevaisuudessa. Epävirallisten polkujen kartoitukselle nähtiin myös tarvetta, sillä maankäytön muutokset asettavat osaltaan painetta niiden säilymiselle.**

## Vaikutukset

Raahelaiset ja Raahessa vierailevat kulkevat paikasta toiseen jalan, joka rauhoittaa katu ympäristöä ja lisää hyvinvointia. Varmistetaan yhdenvertainen mahdollisuus liikkua huomioimalla keskeisten katualueiden esteettömyys.

## Vastuutaho

Tekninen toimi

## Ajoitus

Jatkuvaa



# Pyörämatkailun kehittäminen

## Toimenpiteen kuvaus

Pyörämatkailun perusedellytyksiä ovat yhtenäinen reittiverkko, helposti pyörällä saavutettavat palvelut sekä pyöräilijän tervetulleeksi toivottavat majoitus- ja ravitsemuspalvelut.

- **Viestitään** kävelyn ja pyöräilyn reiteistä ja tukevista palveluista **matkailijoille** jo ennen matkaa esimerkiksi majoituksen varaussivulla.
- **Kannustetaan paikallisia yrityksiä hakemaan valtakunnallista Tervetuloa pyöräilijä -tunnusta**, joka tuo lisää näkyvyyttä paikalliselle matkailulle. Raahessa on kolme merkin saanutta yritystä.
  - Welcome Cyclist eli Tervetuloa pyöräilijä -tunnus on suunniteltu helpottamaan pyöräilijää silloin, kun hän etsii itselleen sopivia palveluita. Pyöräily-ystävälliset -yritykset toivottavat pyörämatkailijan tervetulleeksi satoi tai paistoi ja tarjoavat heille turvallisen pyörän säilytyksen, pumpun ja perustyökälu-latauspisteen sekä tietoa alueen reiteistä ja palveluista.

## Vaikutukset

Vapaa-ajan pyöräilyolosuhteiden parantaminen hyödyttää sekä paikallisia että alueella matkailevia. Pyörämatkailu tasaa matkailuelinkeinon kysyntäpiikkejä, sillä se on varsin ympärivuotinen aktiviteetti. **Vireä pyörämatkailu luo mahdollisuuksia uusien palveluiden kehittämiseen.**

## Vastuutaho

Yritykset, matkailutoimi

## Ajoitus

Jatkuvaa



# Budjetointi ja rahoituskanavien hyödyntäminen

---

## Toimenpiteen kuvaus

Varataan kaupungin vuosibudjetista "korvamerkitty" osuus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä varmistetaan riittävä henkilöresurssi. Harkitaan myös ulkopuolisen ostopalvelun käyttöä, mikäli kaupungin omat henkilöstöresurssit eivät nykyisellään riitä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen valmisteluihin.

- Nimetään **vastuhenkilö koordinoimaan sekä hakemaan aktiivisesti valtionavustuksia** liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräilyn infran parantamiseen.
- Varataan **riittävä rahoitus ja resurssit** kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen vuosittain. YK:n antama suositus on 20 % liikenneinvestointien budjetista, ECF:n suositus 15-25 €/asukas/vuosi. Raahessa tämä tarkoittaisi 354 000- 589 000 € osoittamista kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen vuosittain.

## Vaikutukset

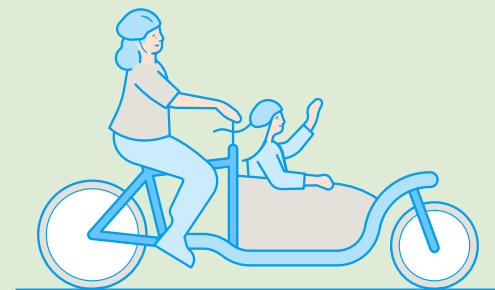
Riittävällä rahoituksella ja resursseilla varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen jatkuvuus.

## Vastuutaho

Kunnan hallinto- ja tekniset palvelut

## Ajoitus

Jatkuvaa



# Koordinointi ja seuranta

# Koordinointi ja seuranta

## Toimenpiteen kuvaus

Jotta kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ei jää pelkästään suunnitelman tasolle, tarvitaan teeman edistämiseen yhteistyötä ja jatkuvuutta. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimeenpanoa varten on tärkeää nimetä yhteistyöryhmä, joka seuraa suunnitelman toteutumista säännöllisesti.

## Askeleet:

- Raahen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma viedään kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi. Ohjelman hyväksyntä sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitä asetettuihin strategisiin tavoitteisiin.
- Edistämistyötä koordinoi siihen valittava työryhmä. Työryhmään on hyvä kytkeä jo edustajia jo olemassa olevasta Raahen esteettömyystyöryhmästä.
- Kävelylle ja pyöräilylle tehdään vuosittainen toimintasuunnitelma, johon poimitaan toimenpideohjelmasta soveltuvimmat kokonaisuudet ja keskitytään näin osaan kerrallaan. Työryhmä seuraa toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta säännöllisesti. Seuranta voidaan tehdä myös esimerkiksi vuosittaisen hyvinvointisuunnitelman yhteydessä.
- Huomioidaan kävelyn ja pyöräilijöiden tarvitavat investoinnit osana vuosittaisen investointiohjelman laadintaa.

## Vaikutukset

**Poliittisesti hyväksytty kehittämissuunnitelma mahdollistaa Traficomien jakaman kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukaisen valtionavustuksen hakemisen.**

## Vastuutaho

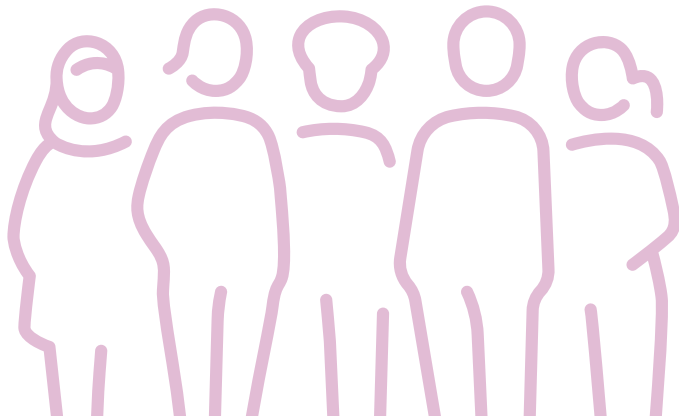
Erikseen määriteltävä poikkihallinnollinen ryhmä

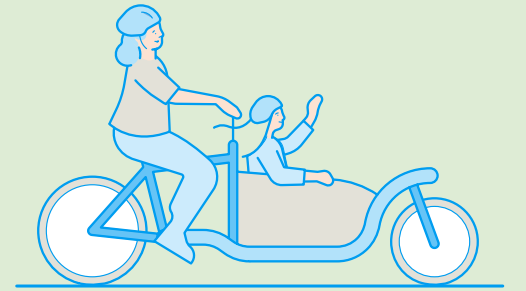
## Ajoitus

Jatkuvaa

## Seurantamittareina esitetään:

- Toimenpiteiden toteutuminen
- Kävelijöille ja pyöräilijöille tapahtuneiden liikennetapaturmien määrä ja vakavuus (avoimet tilastot).
- Aasukäytön kasvua ja kehittämistarpeita mittaava asukaskysely joka 2. vuosi.
- Esteettömyyskävelyiden toteuttaminen vuosittain.
- Kävelyn ja pyöräilyn teemojen sisällyttäminen osana laajempia kokonaisuuksia (hakien isompaa vaikuttavuutta) ja vuotuisia viestintäsuunnitelmia/ vuosikelloja.





# Rahoituskanavia

# Valtion rahoituskanavia



## Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

*Haku yleensä syksyllä*

- Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen.
- Alueellisiin ja paikallisiin tieliikenteen turvallisuutta koskeviin kehittämishankkeisiin, kokeiluihin ja tieliikenteen turvallisuustutkimuksiin.
- Vuosittain vaihtuvat painopisteet.
- Tavoitteena on tukea sellaisia kokeiluja ja tutkimuksia, joiden kokemuksista ja tuloksista muutkin kunnat ja toimijat voivat hyötyä.
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.
- Vuoden 2025 haussa hankeavustuksia jaettiin yhteensä noin 200 000 euroa. Avustus oli enintään 75 % hyväksyttävistä kustannuksista.



## Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

*Haku yleensä syksyllä*

- Liikkumisen ohjauksen hankkeisiin, joissa tiedollisen ohjauksen, koordinoinnin tai palvelun kehittämisen kautta kannustetaan kestävään liikkumiseen.
- Vuosittain vaihtuvat painopisteet.
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.
- Vuonna 2025 Traficom jakoi liikkumisen ohjauksen valtionavustusta noin 660 000 euroa 20 hankkeelle. Avustus oli enintään 75 % hyväksyttävistä kustannuksista.



## Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat

*Haku yleensä syksyllä*

- Edistämishjelmillä luodaan pohjaa kävelyn ja pyöräliikenteen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen paikallisesti tai seudullisesti.
- Edistämishjelman laadinnassa tärkeää on poikkihallinnollisuus.
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.
- Vuoden 2025 haussa rahoituspotti oli yhteensä noin 180 000 €. Avustus oli enintään 75 % hyväksyttävistä kustannuksista.



## Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus

*Haku aukeaa yleensä keväällä*

- Ensisijaisesti tuetaan hankkeita, joilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja lisätään näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta arjen matkoilla.
- Avustusta myönnetään infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen.
- Valtionavustusta haettavan kohteen täytyy olla katuverkolla tai kunnan maalla sijaitsevilla kohteilla.
- Hakijana kunta tai useamman kunnan yhteiset hankkeet.
- Vuonna 2025 avustusta myönnettiin noin 3 miljoonaa euroa. Avustus oli enintään 50 % hankkeen hyväksyttävistä rakennus- ja suunnittelukustannuksista ja enintään 350 000€ hanketta kohti.