

# TAIVALKOSKEN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA

14.1.2026



RAMBOLL

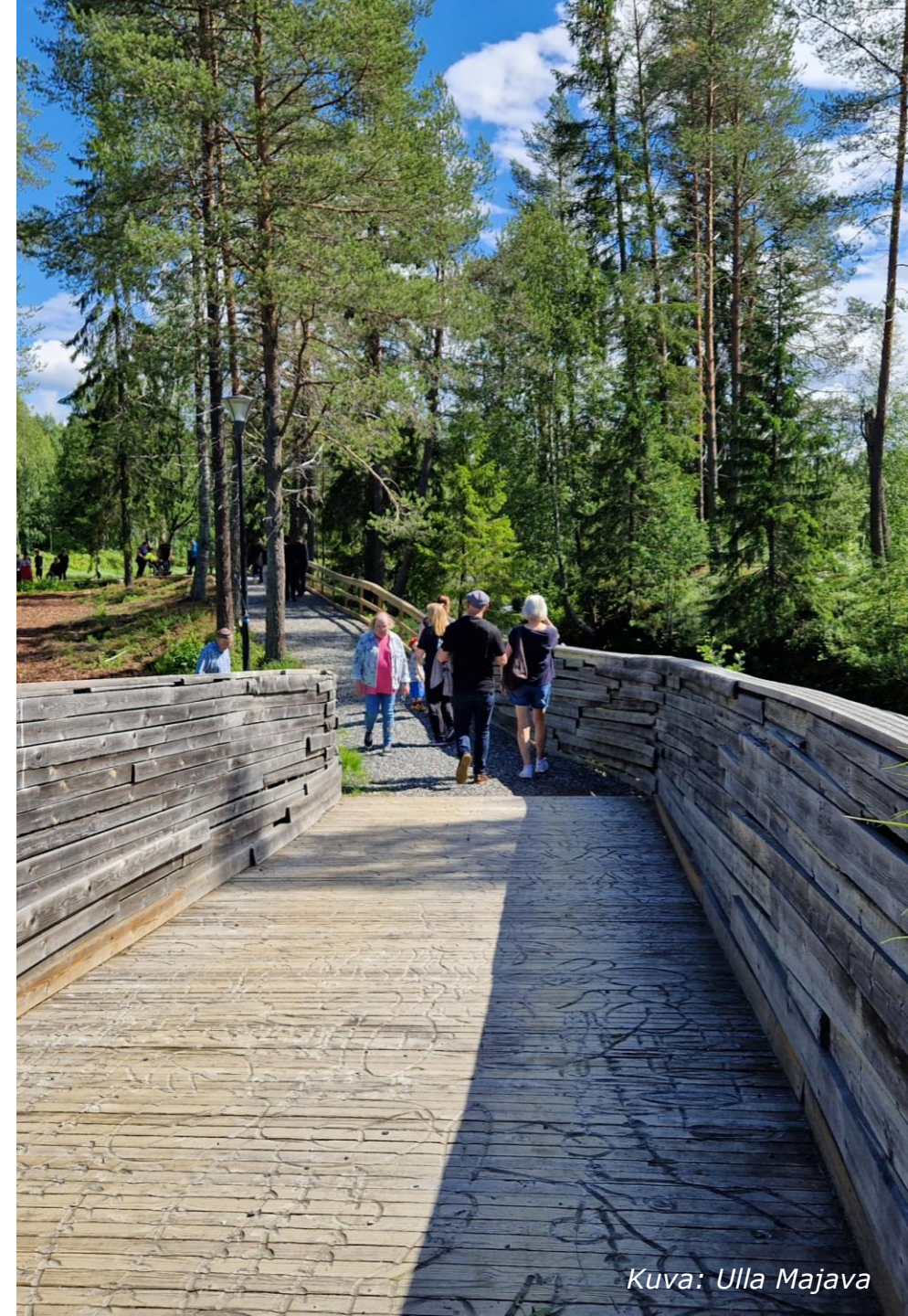


# Sisältö pääotsikkotasolla

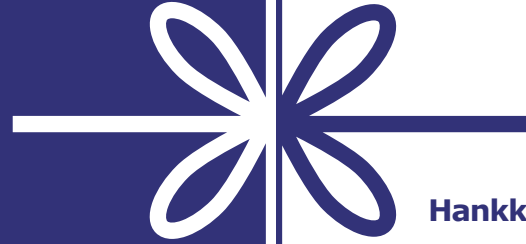
<u>Esipuhe</u>	3
<u>Tiivistelmä</u>	4
1. <u>Johdanto</u>	5
2. <u>Liikkumattomuus ja liikkumisen potentiaali</u>	11
3. <u>Kävelyn ja pyöräilyn nykytila</u>	17
4. <u>Kävelyn ja pyöräilyn visio ja tavoitteet</u>	23
5. <u>Pyöräily</u>	26
6. <u>Kävely</u>	32
7. <u>Toimenpideohjelma 2026-2040</u>	37
8. <u>Koordinointi ja seuranta</u>	44
9. <u>Valtion rahoituskanavia</u>	45

## Erilliset liiteraportit:

1. Taivalkosken asukaskyselyn tulokset
2. Esteettömyyskartoitus



# Esipuhe



Taivalkosken kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatiminen aloitettiin maaliskuussa 2025. Tilaajana toimi Taivalkosken kunta, joka sai Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta valtionavustusta 75 % hankkeen konsulttikustannuksista.

Hankkeen ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljä kertaa. Taivalkoskelaisten asukkaiden näkemyksiä kartoitettiin sähköisesti Maptionnaire-karttapalvelukyselyn avulla 23.4.-18.5.2025, ja kyselyyn oli mahdollista vastata myös paperilla kirjastossa. Kyselystä tiedotettiin näkyvästi kunnan verkkosivuilla, some-kanavilla sekä Taivalkosken Sanomissa. Hankkeesta järjestettiin kuntalaisille 13.10.2025 myös avoin työpaja, josta tiedotettiin kunnan verkkosivuilla ja some-kanavilla.

Edistämishjelman toimenpiteet ulottuvat nykyhetkestä vuoteen 2040. Ensimmäisenä toimenpiteenä Taivalkosken kunnan esitetään hyväksyvän edistämishjelma poliittisesti ja tiedottavan valmistuneesta ohjelmasta. Poliittinen hyväksyntä on usein myös edellytys Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukaisen valtionavustuksen saamiselle.

Taivalkoskella tammikuussa 2026

## Hankkeen ohjausryhmä:

- *Ulla Majava, yhdyskuntatekniikan suunnittelija, pj., Taivalkosken kunta*
- *Varpu Paakinaho-Heikkinen, tekn. johtaja, Taivalkosken kunta*
- *Juha Tasala, yhdyskuntatekniikan päällikkö, Taivalkosken kunta*
- *Petri Voutilainen, liikunnanohjaaja/ tapahtumakoordinaattori, Taivalkosken kunta*
- *Leena Virkkunen, palvelu- ja HR-toiminnan hallintosihteeri, Taivalkosken kunta*
- *Milla Kaikkonen, vapaa-aikaohjaaja, Taivalkosken kunta*
- *Niina Impiö, sivistystoimenjohtaja, Taivalkosken kunta*
- *Jarmo Veteläinen, rakennusmestari, Taivalkosken kunta*
- *Soile Purola, kestävän liikkumisen vastaava, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus*
- *Virpi Ansio, erityisasiantuntija, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom*

*Hankkeen konsulttina ja ohjausryhmän sihteerinä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Reijo Vaarala, Roope Palomaa, Katja Jurmu ja Kirsi Översti. Hankkeeseen liittyvät esteettömyystarkastelut toteutettiin Pauliina Järvisen johdolla.*

# Tiivistelmä

Edistämishjelmassa Taivalkosken kävelyn ja pyöräilyn tavoitteiksi asetettiin liikennemuotojen määrien kasvu, kunnan sitoutuminen näiden liikkumismuotojen edistämiseen sekä liikennetapaturmien ennaltaehkäiseminen ja vähentyminen. Kävelyn ja pyöräilyn määrien kehittymistä esitetään seurattavan 3-4 vuoden välein toistettavilla liikkumiskyselyillä. Sitoutumisen mittareiksi esitetään korvamerkityn rahoituksen osoittamista kävelylle ja pyöräilylle sekä päättäjäkävelyn/-pyöräilyn tai vastaavien tapahtumien järjestämistä ja osallistumisaktiivisuuden seuraamista. Liikennetapaturmien ennaltaehkäisyä ja vähentymistä esitetään mitattavan liikenneonnettomuustilastojen avulla.

Taivalkosken kävelyn ja pyöräilyn visiona on: *Taivalkoskella kävely ja pyöräily ovat osa liikunnallista elämäntapaa lapsuudesta vanhuuteen. Taivalkosken luonto kutsuu kokemaan niin arkiliikunnan kuin pidemmät retket upeissa maisemissa, joista myös matkailijat innostuvat. Huolellisesti hoidetut yhteydet varmistavat turvallisen, sujuvan ja esteettömän liikkumisen jokaiselle.* Vision tarkoitus on määrittää strategiset suuntaviivat ja arvot näiden liikennemuotojen kehittämiseksi ottaen huomioon Taivalkosken vastuullisuuden ja arkiliikunnan arvot.

Vision ja tavoitteiden jalkauttamiseksi laadittiin toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeellisimmat ja merkittävimmät toimenpiteet tavoitteiden toteuttamiseksi. Jokaiselle toimenpiteelle määriteltiin ohjeellinen aikataulu: lyhyen aikavälin toimenpiteet ovat nopeasti toteutettavia, keskipitkän aikavälin toimenpiteet vaativat valmistelua ja suunnittelua noin viiden vuoden aikajänteellä, ja pitkän aikavälin toimenpiteet vaativat yleensä enemmän taloudellisia resursseja ja valmistelua.

Toimenpiteitä määriteltiin seuraaville kokonaisuuksille:

- Maankäytön toimenpiteet
- liikenne-ympäristön toimenpiteet
- pyörä-matkailun toimenpiteet
- kävelyn ja esteettömyyden toimenpiteet
- osallistamisen ja viestinnän toimenpiteet
- hallinnolliset toimenpiteet.

Edistämishjelman jalkauttaminen edellyttää koordinoitua ja seurantaa. Ehdotuksena on, että kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä koordinoi edistämistyötä ja seuraa säännöllisesti toimenpiteiden toteutusta ja niiden vaikuttavuutta.

# 1 Johdanto

1.1 Suunnitelman tavoitteet

1.2 Taivalkosken piirteitä

1.3 Miksi priorisoida kävelyä ja pyöräilyä

1.4 Kävely ja pyöräily osana kestäväää kehitystä

1.5 Työhön kytkeytyviä strategioita

Johdannossa kerrotaan, miksi kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tärkeää ja miten nämä liikennemuodot otetaan huomioon paikallisissa, maakunnallisissa, valtakunnallisissa ja kansainvälisissä strategioissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on Taivalkosken arvojen mukaista toimintaa ja tukee kuntastrategian teemoja.



Kuva: Reijo Vaarala

# 1.1 Suunnitelman tavoitteet

Suunnitelman tavoitteena on kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta ja arvostusta Taivalkoskella sekä kytkeä kävely ja pyöräily kestäväksi osaksi kunnan strategiaa. Taivalkosken väestö on ikääntyvää ja kunta on asutettu aina kunnan rajalle saakka. Taivalkoskella luonnon merkitys korostuu ja kuntastrategian mukaan maankäytön ratkaisulla varmistetaan, että luonto alkaa jo kotiovelta.

Sivistyspalveluiden toimintasuunnitelmassa vuosille 2025–2027 todetaan, että lapset ja nuoret liikkuvat yhä vähemmän ja arkiliikunnan määrä on alhainen. WHO-Koululaistutkimus osoittaa, että liikuntasuosituksen täyttävien 15-vuotiaiden poikien osuus on 55 % ja tyttöjen 58 % pienempi kuin 11-vuotiaiden.

Suunnitelmakauden aikana kunnan tavoitteena on tukea lasten ja nuorten terveystoiminnan lisäämistä. Varhaiskasvatuksen tavoitteissa halutaan luoda kestävä, terveyttä edistävä ja hyvinvointia arvostava pohja jokaiselle lapselle. Lasten liikkumisen osana koko perheen liikkuminen nähdään tärkeänä ja yksi kehittämiskohteista on innostaa perheitä liikkumaan myös vapaa-ajalla.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen edellyttää kävelyn ja pyöräilyn kannalta keskeisimpien toimintojen ja verkostojen tunnistamista ja priorisointia, eri hallinnonalojen sitoutumista sekä liikkumisolosuhteiden helpoutta ja esteettömyyttä unohtamatta informaation, kannustuksen ja kasvatuksen merkitystä.

Edistämishjelman tavoitteena on laatia kävelyn ja pyöräilyn suunnitelma, jossa määritellään visio sekä tärkeimmät määrälliset ja laadulliset tavoitteet, tavoitteita tukevat toimenpiteet sekä ohjeellinen aikataulu niiden toteuttamiselle. Suunnitelman toteuttamisen seuranta varten määritellään seurannan mittarit ja vastuutahot.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatiminen edistää paikallisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia kävelyn ja pyöräilyn sekä kestävä kehityksen ja liikunnan tavoitteita. Edistämishjelman vaikutuksesta kävely ja pyöräily tuodaan luontevaksi osaksi kunnan liikennejärjestelmää ja sitä kautta vahvistetaan kestävien liikennemuotojen asemaa kunnan päätöksenteossa.

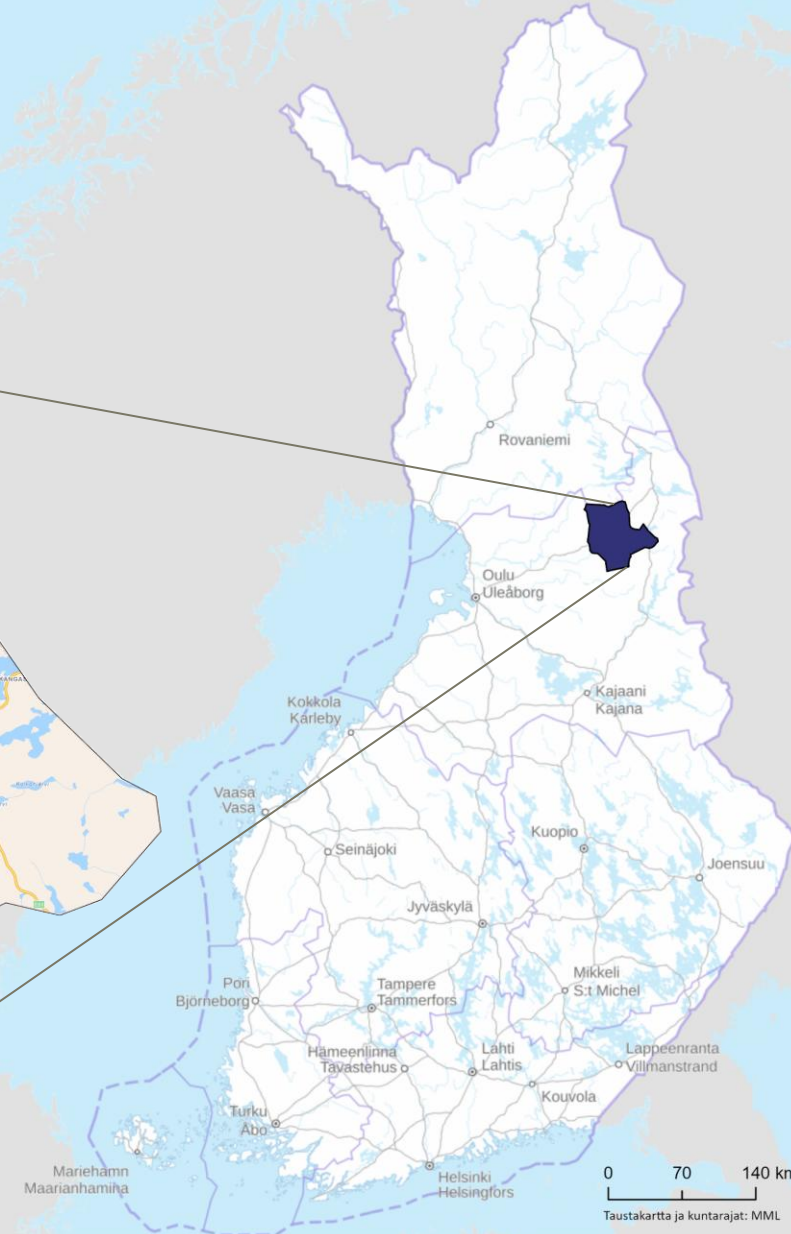
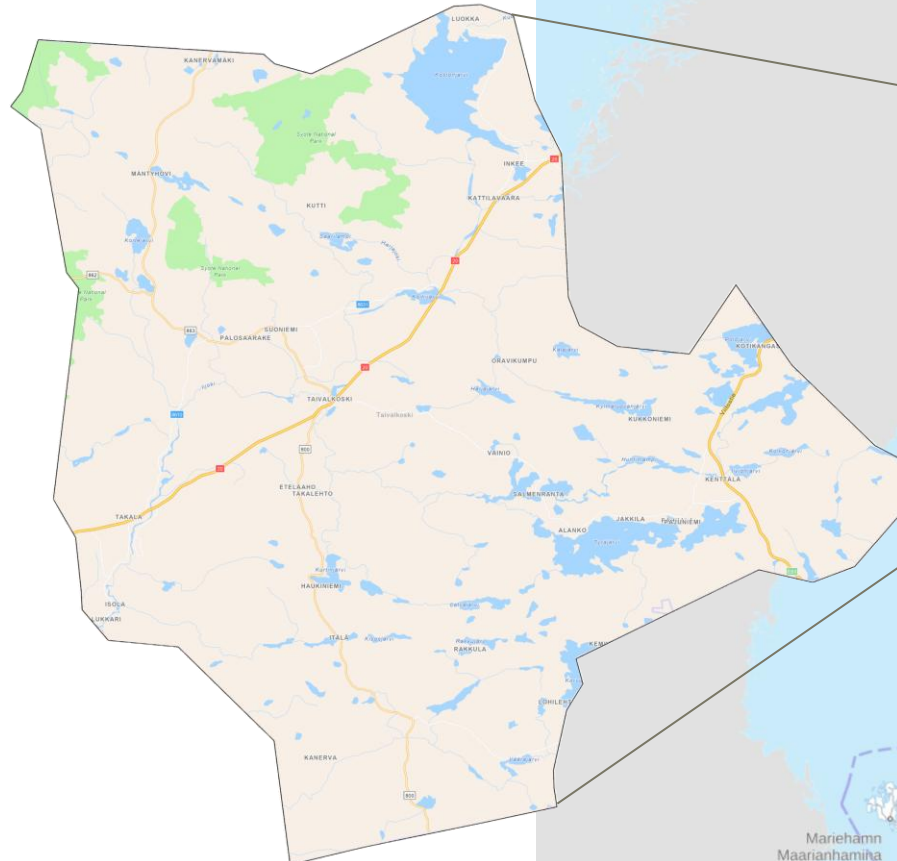
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen toteuttaa alla olevia YK:n kestävä kehityksen Agenda 2030 toimintaohjelman tavoitteita.



# 1.2 Taivalkosken piirteitä

Taivalkoski on Pohjois-Pohjanmaan koillisosassa valtateiden 20 ja 5 varrella sijaitseva noin 3 600 asukkaan kunta. Taivalkoski on asutettu sen kuntarajoille saakka ja taajama-alueen ulkopuolella asuu reilu puolet kunnan väestöstä. Koko maahan verrattuna Taivalkoskella yli 64-vuotiaiden henkilöiden määrä on korkea ollen jo yli kolmanneksen koko kunnan väestöstä. Suomessa yli 64-vuotiaiden osuus koko väestöstä on 23,6 %.

Taivalkosken kuntastrategiassa alueen tulevaisuuden tekemisen teemoiksi nostetaan elinvoima, elämänvoima ja luonnonvoima. Kunnan arvoja ovat puhtaus, turvallisuus, mielenrauha ja kestävyys. Luonto on Taivalkoskella elinehto ja siksi sen kunnosta ja tilasta halutaan pitää hyvää huolta.



# 1.3 Miksi priorisoida kävelyä ja pyöräilyä?

- Suomalaisen suosituin liikuntapaikka on asfalttipäällysteinen kävelytie Suomen Ladun toteuttaman liikuntapaikkakyselyn (2023) mukaan. Kävelyn ja pyöräilyn merkitys lyhyillä matkoilla korostuu pienemmissä kunnissa, joissa joukkoliikenne ei useimmiten ole toimiva vaihtoehto.
- Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa ja tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia edellyttäen, että liikkumisolosuhteet ovat kunnossa.
- Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä ja tuovat viihtyisyyttä. Ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja, eivätkä tuota päästöjä tai melua. Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita, ja ne tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön.
- Jokainen pyöräilty ja kävelty kilometri tuo säästöjä terveysvaikutusten ja pidentyneen eliniän muodossa. Valtakunnallisesti on laskettu, että pyöräilyn lisääminen 30 %:lla tuottaa 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä. Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa.
- Kestävään liikkumiseen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat. Kävelyn ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat huomioida suojaamattomat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt suunnitellaan selkeästi.
- Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen tukee matkailua ja paikallistaloutta. Esimerkiksi palvelut ja viestintä ovat tärkeä osa matkaa infran ohella. Pyöräilevien palveluihin panostaminen kannattaa. Tutkimusten mukaan pyöräillen matkailevat viipyvät vierailemillaan alueilla usein pidempään ja heidän päiväbudjettinsa on noin 20 % suurempi muihin matkailijoihin verrattuna.



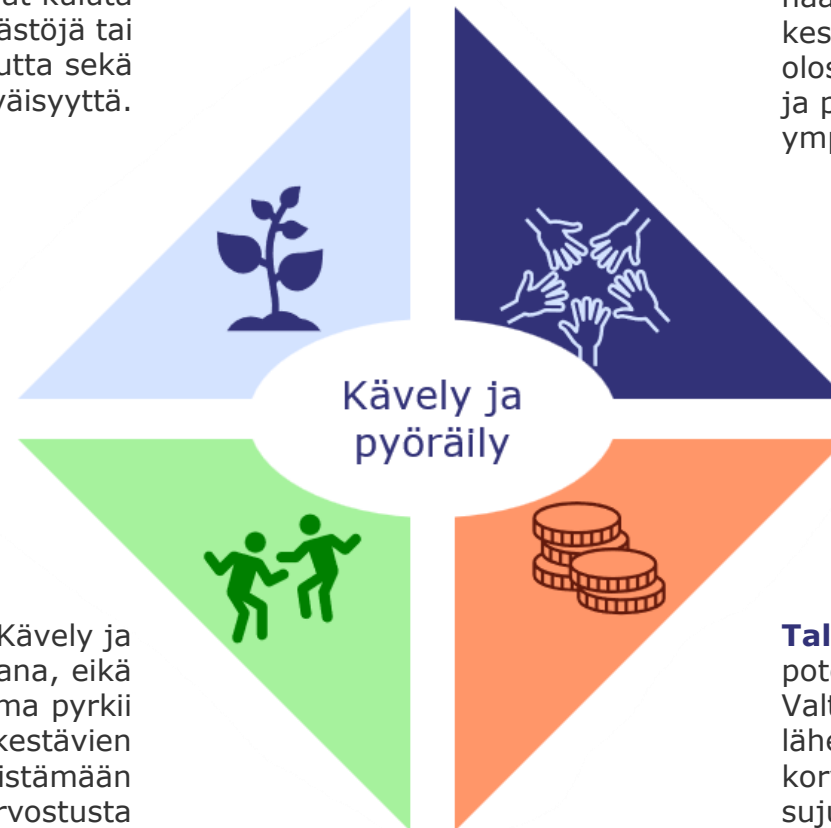
Lähteet:

[Suomen Latu, Tutkimusraportti 8.5.2023.](#)  
[UKK 2018: Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa,](#)  
[Motiva 2016: Bikenomics,](#)  
[ADFC-Radreiseanalyse 2020,](#)  
[Guthold R., G. Stevens, L. Riley & Bull F. 2018](#)  
[Hiilineutraalisuomi.fi/ft-FI/Julkaisut, taustamuistio\\_liikenne\\_10032020](#)

# 1.4 Kävely ja pyöräily osana kestäväää kehitystä

**Ekologinen kestävyys:** Kävely ja pyöräily ovat ympäristöystävällisiä, eivät kuluta luonnonvaroja, eivätkä tuota päästöjä tai melua. Ne parantavat tilatehokkuutta sekä asumisen laatua ja tyytyväisyyttä.

**Sosiaalinen kestävyys:** Kävelijät ja pyöräilijät ovat haavoittuvimpia liikenteessä. Liikennejärjestelmä on keskittynyt autoliikenteeseen ja kestävään liikkumisen olosuhteet ovat jääneet vähemmälle huomiolle. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen luo tasa-arvoisen ja turvallisen ympäristön kaikille.



**Kulttuurinen kestävyys:** Kävely ja pyöräily nähdään usein liikuntana, eikä liikennemuotona. Edistämishjelma pyrkii muuttamaan asenteita kohti kestävien liikennemuotojen tukemista ja edistämään kestävien liikkumistapojen arvostusta ympäri vuoden.

**Taloudellinen kestävyys:** Kävelyn ja pyöräilyn potentiaali on suuri, erityisesti lyhyillä matkoilla. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan lähes 40 % alle viiden kilometrin automatkoista voidaan korvata kävelen tai pyörällä. Ne parantavat liikenteen sujuvuutta, tasa-arvoa, terveyttä ja hyvinvointia sekä vähentävät liikkumattomuuden kustannuksia.

# 1.5 Työhön kytkeytyviä strategioita

Taivalkosken kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma edistää paikallisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia kävelyn, pyöräilyn, kestävän kehityksen ja liikunnan tavoitteita. Edistämishjelma edistää myös kansainvälisiä teemaan liittyviä tavoitteita, kuten YK:n kestävän kehityksen agenda.

Kansainväliset

**Kansainväliset ilmasto-sopimukset**

**YK:n Agenda 2030**

YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestäväan kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon.

Valtakunnalliset

**Valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma "Liikenne 12" vuosille 2021-2032**

Valtion rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämässä liittyy ennen kaikkea infrastruktuuriin. Kävelyn ja kenteen infrastruktuuri ja hoidon taso erityisesti talvella vaikuttavat merkittävästi kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen ja kulkuväylien esteettömyyteen. Kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuuria kehitetään sekä katuverkolla että maantieverkolla.

Maakunnalliset

**Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmä-suunnitelma 2040**

Suunnitelman tavoitteissa määritellään, että Pohjois-Pohjanmaalla edistetään maakunnan kuntakeskusten ja taajamien kävelyn ja pyöräilyn investointien toteuttamista sekä kehitetään turvallisia, esteettömiä ja viihtyisiä kävely- ja pyöräily-ympäristöjä

Paikalliset

**Liikuntastrategia**

Tavoitteita: Arki ja hyötyliikunnan lisääminen. Kiinnostuksen herättäminen liikuntaa kohtaan ja sitä kautta liikunnallisen elämäntavan löytäminen.

**Taivalkosken matkailupaikka-strategia**

Kestävä ja vastuullinen matkailu korostuu tulevaisuudessa. Myös 'Slow travel' ja 'Live like a local' korostuvat kestävän kehityksen myötä. Samoin korostuu uusien reittien ja opasteiden kehittäminen. Alueen tavoitteena on STF-sertifikaatti kestäväan matkailuun.

**Kuntastrategia**

Kuntastrategiassa luonto, liikkuminen ja vastuullisuus ovat tärkeitä teemoja. Taivalkoskella luonto nähdään elinehtona ja juuri sen takia ekologisuus ja vastuullisuus näkyvät kaikessa kunnan toiminnassa. Taivalkoskella luonto alkaa heti kotiovelta ja luontomatkailu tarjoaa myös kunnan ulkopuoliselle palan Taivalkoskea. Yhtenä tavoitteena on, että taivalkoskelaiset liikkuvat enemmän ja voivat sitä kautta paremmin.

**Talousarvio 2025 ja talous-suunnitelma 2026-2027**

Tavoitteita: Varhaiskasvatuksessa olevat lapset kokevat liikunnan iloa. Perusopetuksessa edistämme kuntalaisten liikkumista. Taivalkoskelaiset liikkuvat terveytensä kannalta riittävästi ja liikunta tuottaa hyvinvointia sekä iloa.

## 2 Liikkumattomuus ja liikkumisen potentiaali

- 2.1 Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannuksia
- 2.2 Liikkumistottumukset
- 2.3 Lasten ja nuorten liikkumattomuus
- 2.4 Liikkumisen nykyinen potentiaali kävellen
- 2.5 Liikkumisen nykyinen potentiaali pyöräillen

Liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat merkittäviä yhteiskunnallisia kustannuksia myös Taivalkoskella. Taivalkoskella on potentiaalia lisätä kestäväää liikkumista, sillä 40 % asukkaista asuu enintään 20 minuutin kävelyetäisyydellä ja lähes 60 % pyöräilyetäisyydellä kunnan keskustasta.



Kuva: Reijo Vaarala

## 2.1 Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannuksia

Liikkumattomuudella tarkoitetaan suositusta vähempää reippaan (2 h 30 min) tai rasittavan liikkumisen (1 h 15 min) määrää viikossa. Paikallaanololla puolestaan viitataan valveillaoloaikana vähintään kahdeksan tunnin paikallaanoloon.

Liikkumattomuudesta ja paikallaanolosta johtuvat kansansairauksien hoitokulut, lääkitykset sekä työikäisen väestön työn tuottavuuden heikentyminen sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennenaikaisten kuolemien seurauksena aiheuttavat Suomessa vuosittain yli 3 miljardin euron kulut yhteiskunnalle. Liikkumattomuus ja paikallaanolo lisäävät erityisesti kansansairauksien kuten tyypin 2 diabeteksen, sepelvaltimotaudin ja masennuksen riskiä.

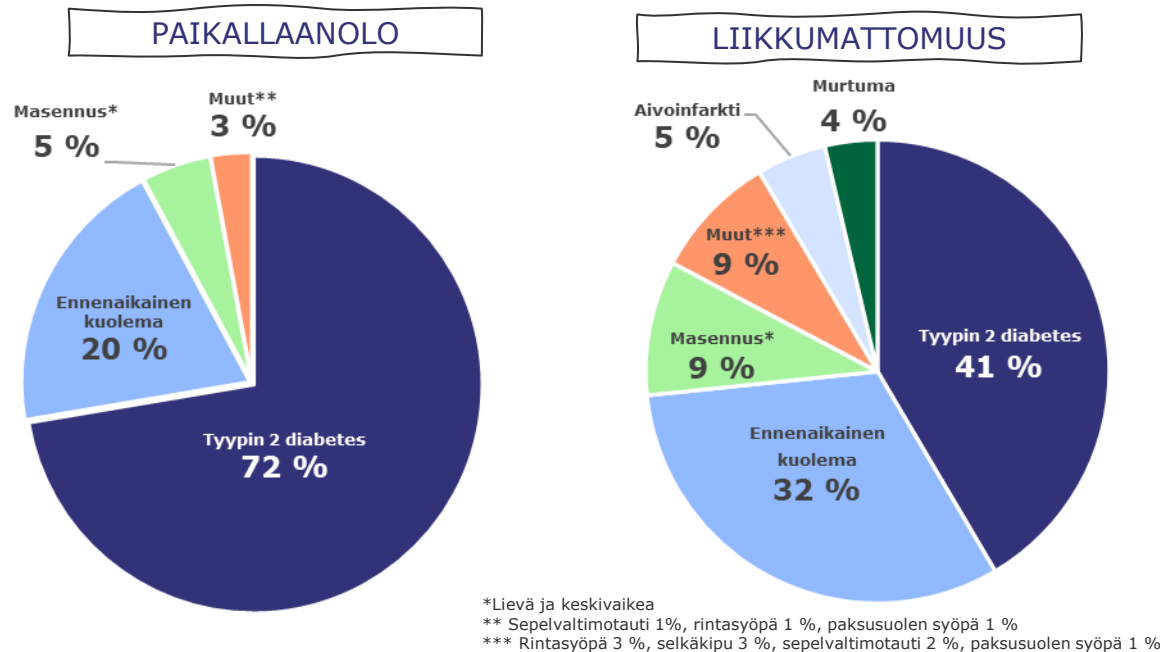
Säännöllisellä liikkumisella, kuten kävelyllä ja pyöräilyllä, voidaan edistää yksilön terveyttä ja vähentää kansansairauksien aiheuttamia kustannuksia.

**Laskennallisesti liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat Taivalkosken kunnalle vuosittain noin 2,8 miljoonan euron kustannukset. Mikäli kaikki taivalkoskelaiset liikkuisivat tavoitetilan mukaisesti (vain 50 % liikkuu liian vähän ja vain 50 % on liikaa paikallaan), siitä voisi kertyä kunnalle säästöä jopa 0,9 milj.€ vuodessa.**

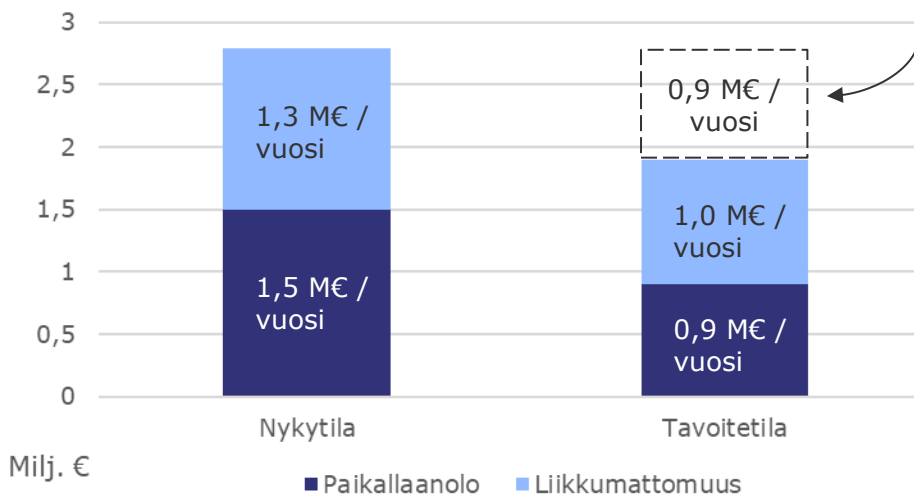
Lähde: UKK-instituutti. Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannuslaskuri.  
<https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumattomuuden-kustannukset/kustannuslaskuri/>

Kolu, P et al. Economic burden of low physical activity and high sedentary behaviour in Finland. J Epidemiol Community Health. 2022 <https://jech.bmj.com/content/jech/76/7/677.full.pdf>

### KUSTANNUKSET SUOMESSA SAIRAUSRYHMITTÄIN



Liikkumattomuuden ja paikallaanolon vuosittaiset kustannukset suhteutettuna Taivalkoskelle



Säästö-potentiaali

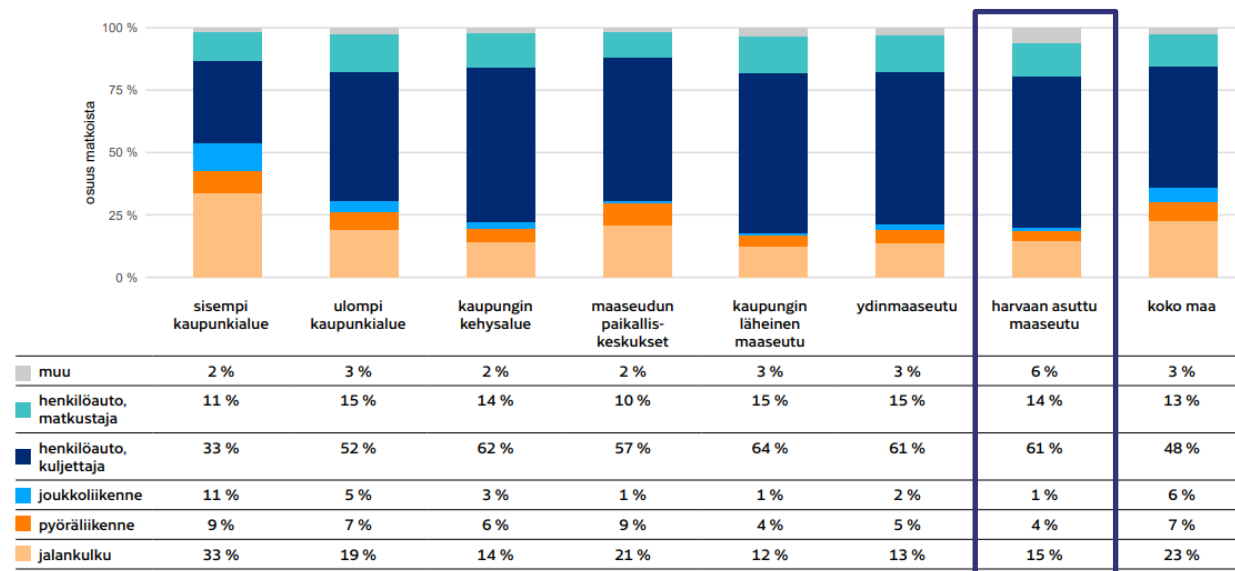
**Nykytila:** 76 % liikkuu liian vähän ja 83 % on liikaa paikallaan.

**Tavoitetila:** 50 % liikkuu liian vähän ja 50 % on liikaa paikallaan.

## 2.2 Liikkumistottumukset

- **Liikenne 12** tavoitteena on, että kävelyn, pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonepäästöt vähenevät edistään ilmastotavoitteen saavuttamista.
- Taivalkosken kuntaa koskevia kulkutapaosuuksia selvittäneitä tarkempia liikennetutkimuksia ei ole viime vuosilta. Kulkutapaosuuden tutkimusta ei ole Taivalkosken kuntaa koskien tehty, mutta asukaskyselyn perusteella arjen matkoilla ylivoimaisesti yleisin ympäri vuoden on henkilöauto.
- Kulkutapaosuutta voidaan hyvin karkeasti arvioida valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) tuloksilla yhdistäen tarkastelu kuntarajoista riippumattomaan kaupunki-maaseutu -luokituksen. Taivalkosken kunta kuuluu luokituksessa kokonaan harvaan asuttuun maaseutuun. **Jalankulun kulkutapaosuus on tällaisilla alueilla kaikista matkoista 15 % ja pyöräilyn kulkutapaosuus on 4 %.**

Matkojen kulkutapaosuudet koko Suomessa kaupunki-maaseutu -luokituksen mukaan (HLT 2021)

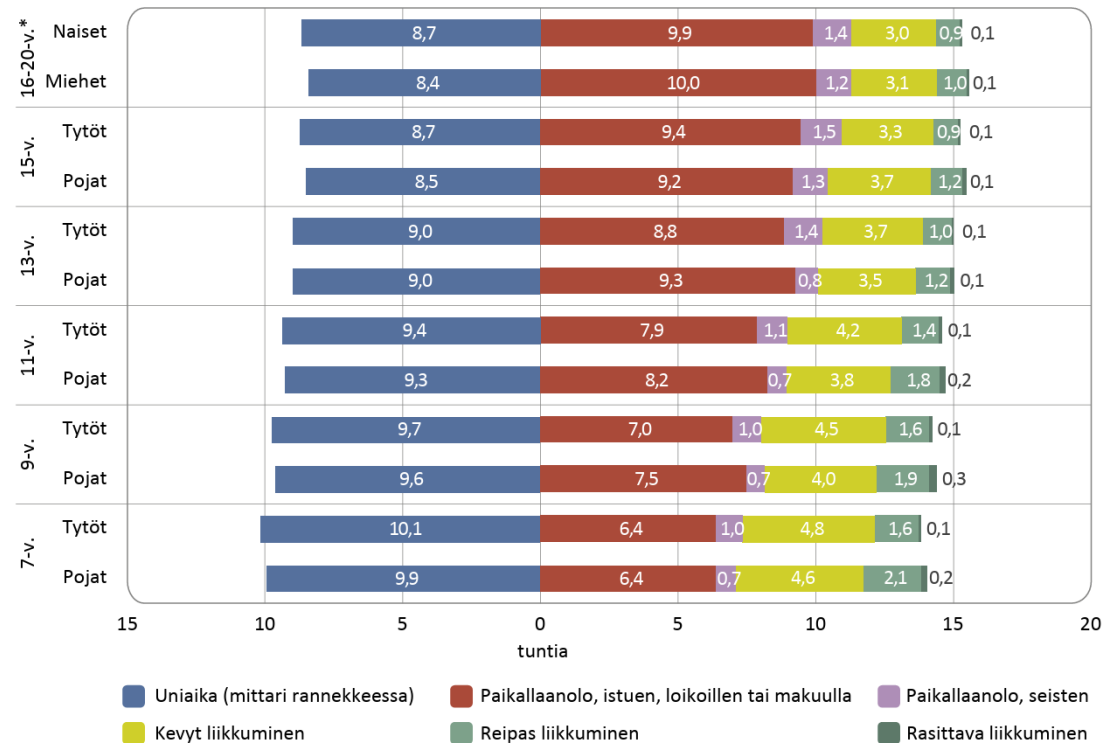


## 2.3 Lasten ja nuorten liikkumattomuus

Suomessa vuosina 2023-2024 toteutetussa LIITU-tutkimuksessa on kerätty tietoa lasten ja nuorten liikkumisesta liikemittareilla ja kyselyillä. **Tutkimuksen mukaan keskimäärin vain joka kolmas 7-20-vuotias saavuttaa liikkumissuosituksen** (60 min reipasta tai rasittavaa liikuntaa päivittäin).

Liikkumissuositus täyttyy parhaiten pienemmillä lapsilla ja mitä vanhemmista lapsista tai nuorista on kyse, niin sitä harvemmin liikuntasuositus täyttyy. Tutkimuksessa perusopetusikäisistä 7-15-vuotiasta 37 % täytti liikuntasuosituksen ja lukiolaisista 19 %. Tutkimuksessa tehtyjen havaintojen mukaan lapset ja nuoret viettävät suuren osan valveaoloajastaan paikallaan, pääasiassa istuen, ja liikkumisesta suurin osa on teholtaan kevyttä.

Liikkumattomuus aiheuttaa yhteiskunnalle kustannuksia sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Pääministeri Orpon hallitusohjelman Suomi liikkeelle -ohjelmassa on määritelty myös lasten ja nuorten arkiliikunnan lisäämiseen liittyviä toimenpiteitä. Näistä kävelyyn ja pyöräilyyn linkittyvät mm. koulumatkojen liikunnallistaminen ja turvallisuus sekä luonnon virkistyskäytön lisääminen.



Lasten, nuorten ja lukiolaisten unen, paikallaanolon ja liikkumisen keskimääräiset kokonaisajat vuorokaudessa tunteina (pojat/miehet n=1067, tytöt/naiset n=1345, yhteensä n=2412).

\*lukiolaiset.

# 2.4 Liikkumisen nykyinen potentiaali kävellen

**40 % taivalkoskelaisista asuu enintään 20 min kävelyetäisyydellä kunnan keskustasta.** Näille kävely on ympärivuotinen mahdollisuus arkipalvelujen saavuttamiseen. Alla esitetään miten eri palvelut ja alueet sijoittuvat 30 min kävelyetäisyydelle kunnan keskustasta.

**5 min:** Kuntakeskus palveluineen (kaupat, apteekki, palvelukodit, kirkko, kotiseutumuseo jne.)

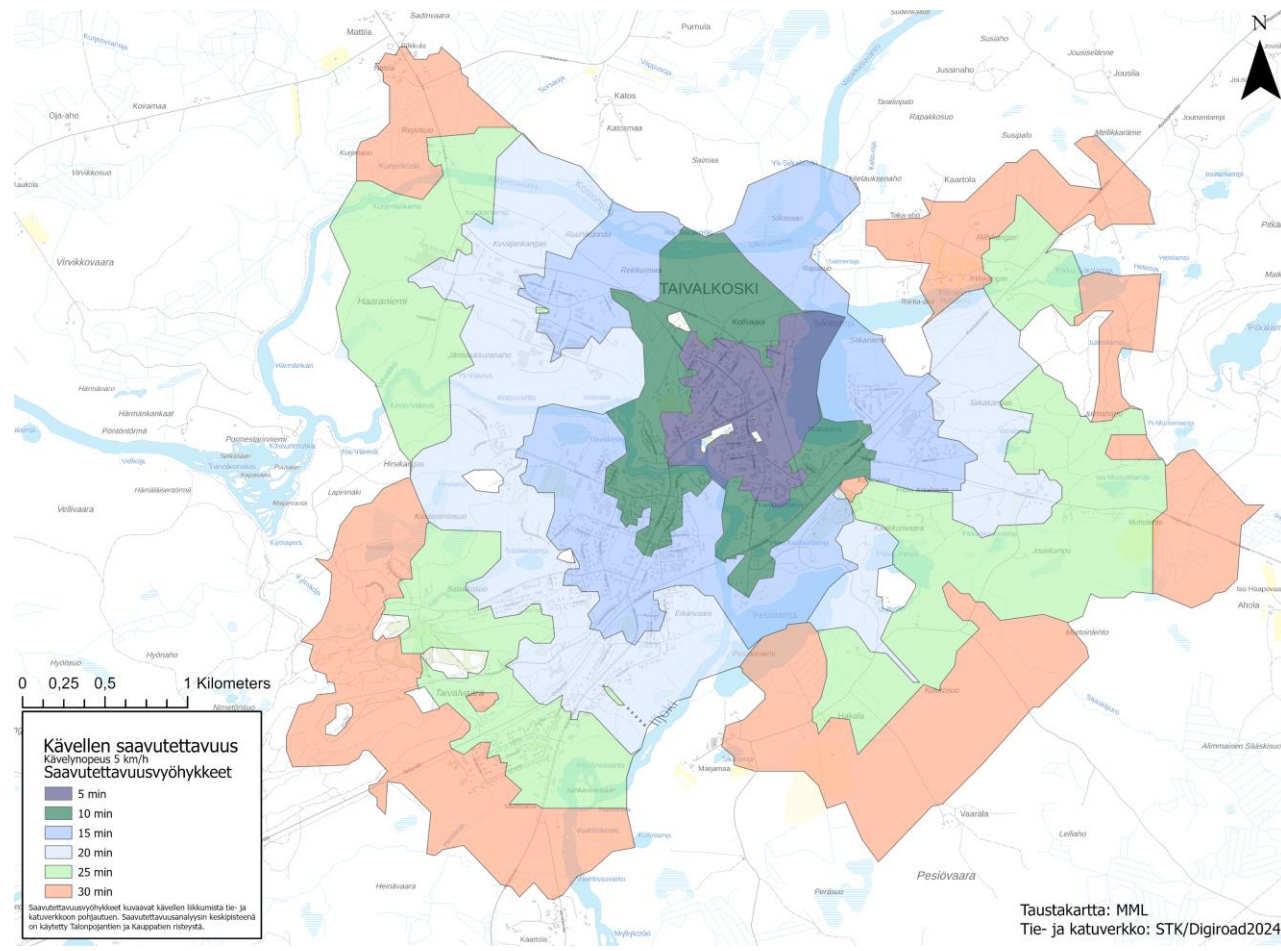
**10 min:** Kuntakeskuksen reuna-alueet (oppilaitokset, kirjastot ja liikuntapaikat)

**15 min:** Siikaniemi, Konihauta, Jakkilanvaara ja Pesiölampi

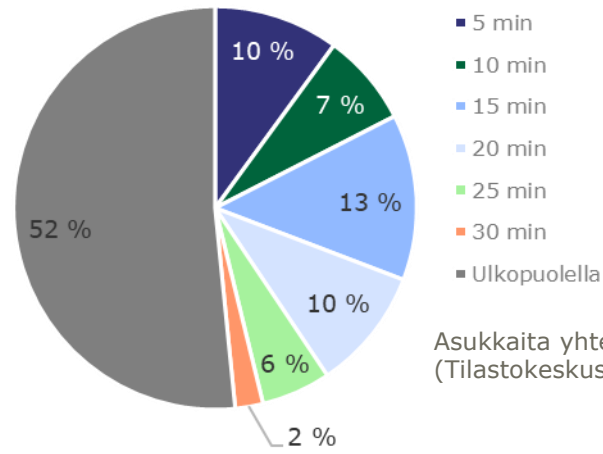
**20 min:** Taivalvaaran asuinalue, teollisuusalue, Kuulampi, Erkanvaara ja Siikakangas

**25 min:** Haaranieniemi, Taivalvaara, Hakala, Jousikumpu, Murtolehto, Pikku Siikalampi ja Suoperä

**30 min:** Julmaharju, Pesiövaara, Vaahtiaho, Kuulampi, Saivaara, Riihikangas ja Pikku Tervalampi.



Matka-aika kävellen Taivalkosken keskustaan



Asukkaita yhteensä 3 624 (Tilastokeskus, viitattu 4.8.2024)

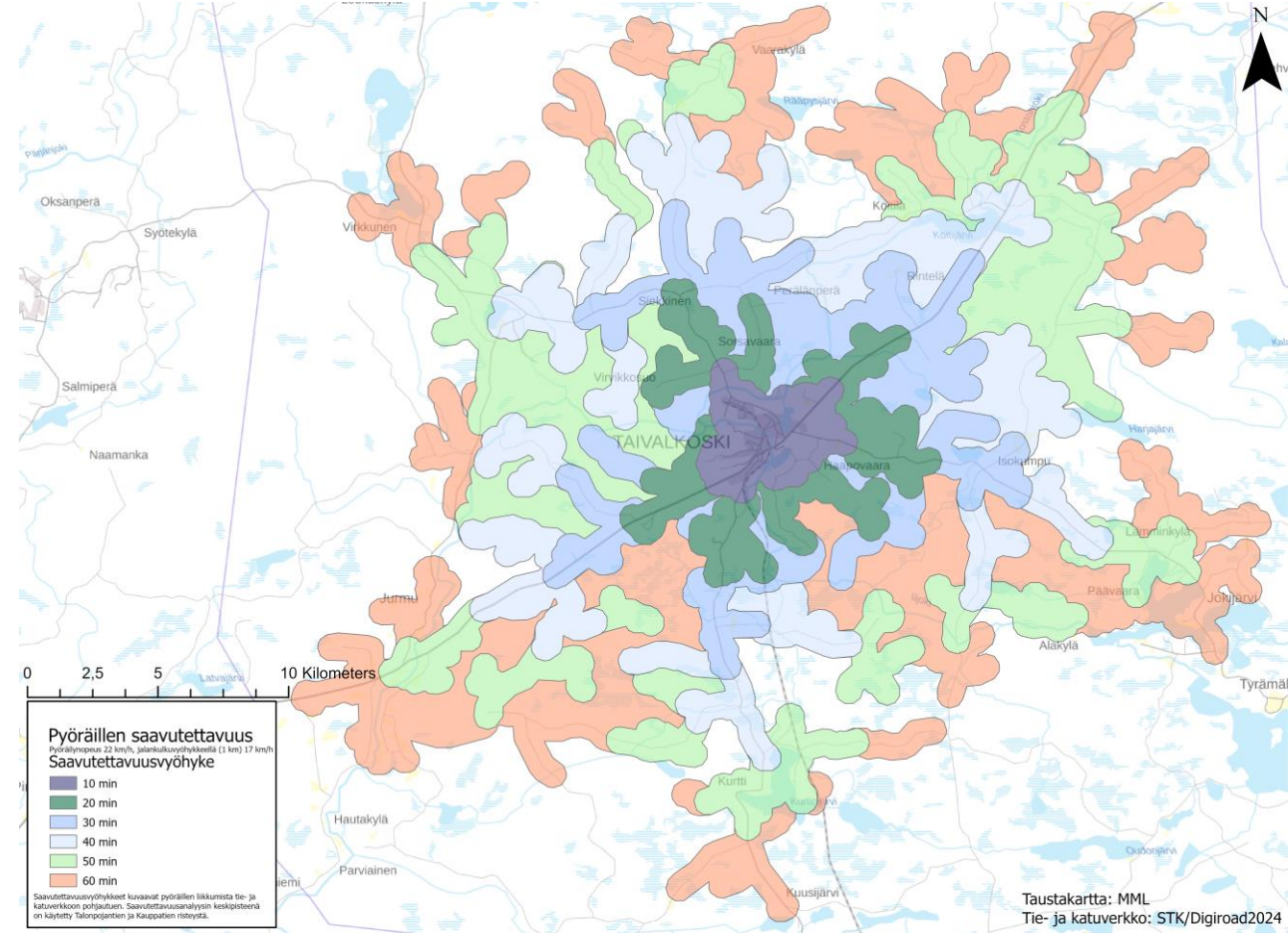
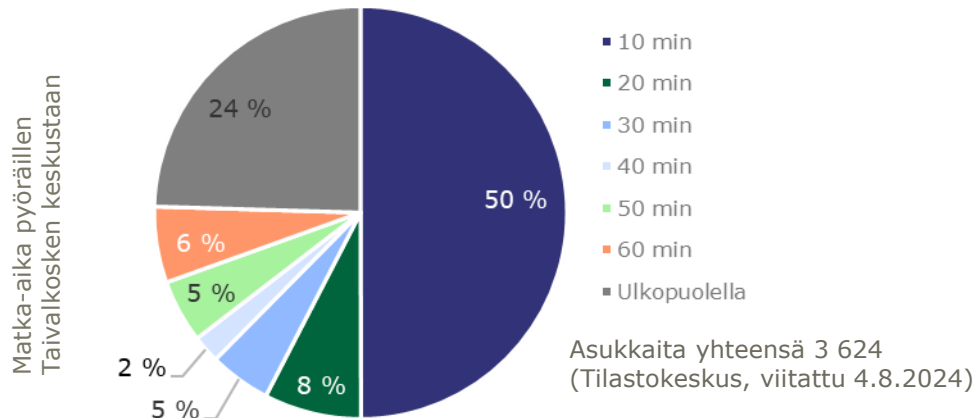
Taustakartta: MML Tie- ja katuverkko: STK/Digiroad2024

# 2.5 Liikkumisen nykyinen potentiaali pyöräillen

**Lähes 60 % taivalkoskelaisista asuu enintään 20 min pyöräilyetäisyydellä kunnan keskustasta.** Näille pyöräily on oiva mahdollisuus arkipalvelujen saavuttamiseen. Kunnossapidon mahdollistaessa se on sitä myös talvella. Alla esitetään miten eri palvelut ja alueet sijoittuvat 30 min kävelyetäisyydelle kunnan keskustasta.

- 10 min:** kaikki kuntakeskuksen palvelut ja sitä ympäröivät asuinalueet
- 20 min:** Sorsavaara ja Haapovaara
- 30 min:** Repovaara, Majovasuo, Isokumpu, Rintelä, Perälänperä ja Siekkinen
- 40 min:** Virvikkosuo ja Salmisenkangas
- 50 min:** Kostonlampi, Harjajärvi, Lamminkylä, Väliperä ja Kurtti
- 60 min:** Virkkunen, Vaarakylä, Hanhela, Jokijärvi, Päävaara, Isokumpu ja Jurmu.

Pyöräilyn ajallisena saavutettavuusalueena voidaan pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan 60 minuutin aikana.



# 3 Kävelyn ja pyöräilyn nykytila

- 3.1 Miksi kävellään ja pyöräillään?
- 3.2 Nykyiset väylät
- 3.3 Talvikunnossapito
- 3.4 Nykyiset kävelyn alueet
- 3.5 Esteettömyys

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tärkeä lähtökohta on tunnistaa syyt, miksi kunnan asukkaat valitsevat näitä liikumismuotoja. Infrastruktuuriin liittyvissä toimenpiteissä on olennaista arvioida nykyisten jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettujen väylien ja alueiden kunto sekä tunnistaa niiden vahvuudet ja puutteet.



Kuva: Reijo Vaarala

# 3.1 Miksi kävellään ja pyöräillään?

Taivalkoskelaisten liikkumistottumuksia kartoitettiin 23.4.-18.5.2025 ajalla auki olleella asukaskyselyllä. Kyselyn avulla selvitettiin paljonko taivalkoskelaiset kävelevät ja pyöräilevät nykyisin, mitkä asiat vaikuttavat em. liikennemuotojen käyttöön ja toisaalta mitkä asiat kirvoittavat niiden käyttöä. Lisäksi vastaajilla oli mahdollisuus esittää kehittämistarpeita ja halutessaan kohdentaa niitä kartalle. Kyselyyn saatiin yhteensä 210 vastausta. 95 % kyselyyn vastanneista oli yli 18-vuotiaita täysi-ikäisiä henkilöitä. Eniten vastauksia saatiin 25–44-vuotiaiden ikäryhmästä. Kyselyn tuloksista kerrotaan enemmän erillisessä liitteessä 1 Taivalkosken asukaskyselyn tulokset.

Oheisena esitetään joitakin kyselyn tuloksia:

- Arjen päivittäisistä tai lähes päivittäisistä matkoista 60–70 % tehdään henkilöautolla. Seuraavaksi suosituimmat liikennemuodot ovat kävely ja pyöräily.
- Yleisimmät syyt liikkua kävellen tai pyörällä ovat ulkoilu ja virkistys sekä myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen.
- Pyörämatkailun kehittäminen koetaan tärkeäksi.

Viereisissä taulukoissa esitetään joitakin keskeisiä kyselyn tuloksia.



Miksi liikun jalan



Miksi liikun pyörällä

## 3.2 Nykyiset väylät

Taivalkosken kaikki erilliset pyöräliikenteelle tarkoitetut väylät ovat kaksisuuntaisia yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä tai yksinomaan jalankulkijoille tarkoitettuja jalkakäytäviä. Nämä sijaitsevat kuntakeskuksessa tai sen välittömässä läheisyydessä. Yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä on yhteensä 15,2 km, joista valtion hallinnoimia on 2,9 km. Kunnan hallinnoimia jalkakäytäviä kuntakeskuksen alueella yhteensä 12,2 km. Lisäksi yksityisen tahon, kuten tiekunnan, omistamia yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä on yhteensä 0,1 km.

Nykyisten yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteen leveys on 2,50-3,25 m, pääosin 3,0 m. Pääosa väylistä on hyväkuntoisia. Esim. osalla Kauppatiestä, Urheilutiestä ja Talonpojantiestä päällyste on melko uutta. Päällysteeltään huonokuntoisimpia osuuksia löytyy Kaakkurintieltä, Jokijärventien alikulun lähetyviltä ja Siikatien Posiontien puoleisesta päästä. Kuntakeskuksen ytimessä Kauppatiella pyöräilyn järjestelyt ovat kuitenkin "epäjatkuvia".



Kuva: Reijo Vaarala

Mäkien yhdistetty JKPP.



Kuva: Reijo Vaarala

Kauppatien epäjatkuvat pyöräilyn järjestelyt.



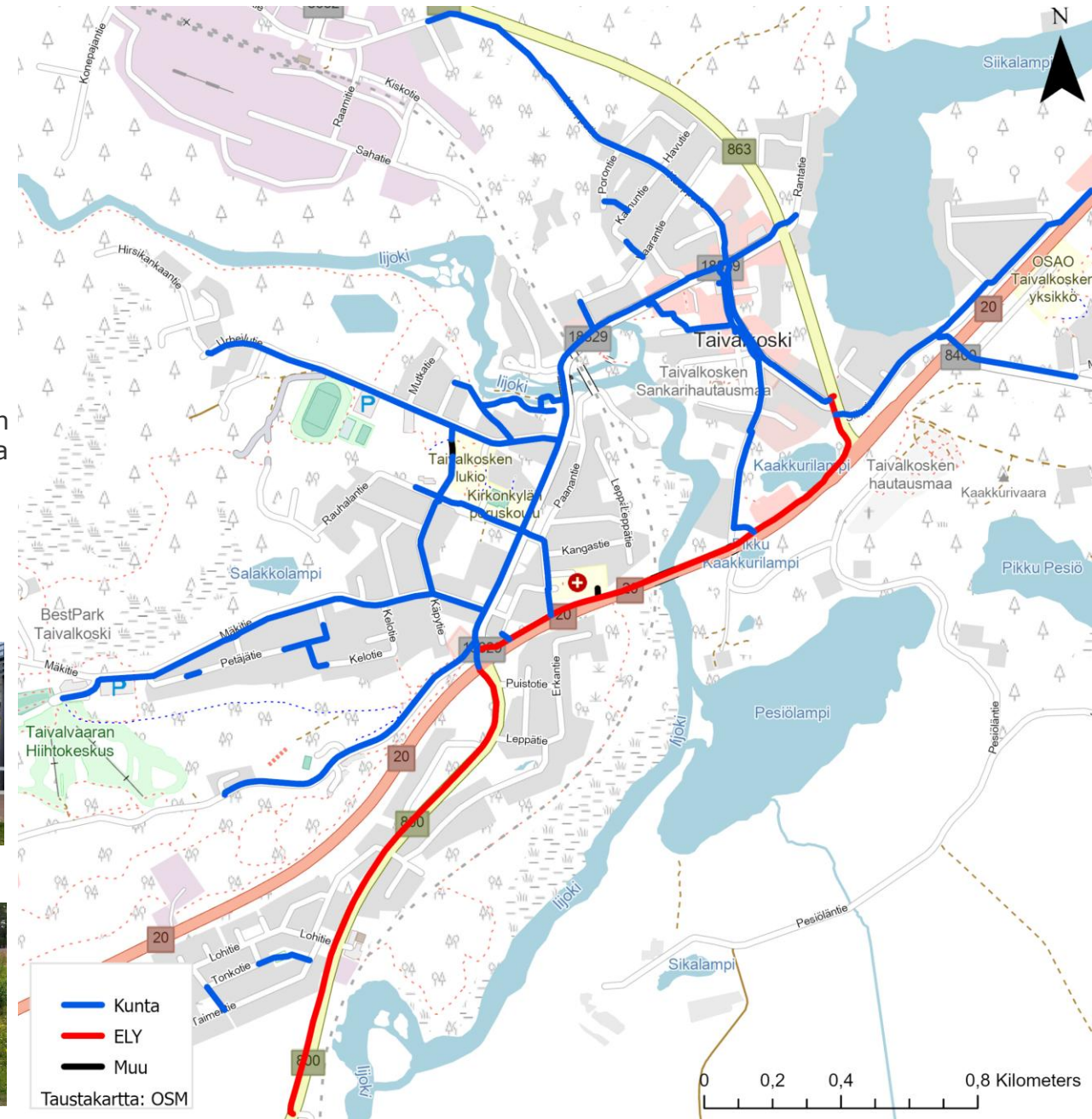
Kuva: Reijo Vaarala

Talonpojantien yhdistetty JKPP.



Kuva: Reijo Vaarala

Ouluntien itäpuolen JKPP-alitus (valokuva Jokijärventien suunnasta).



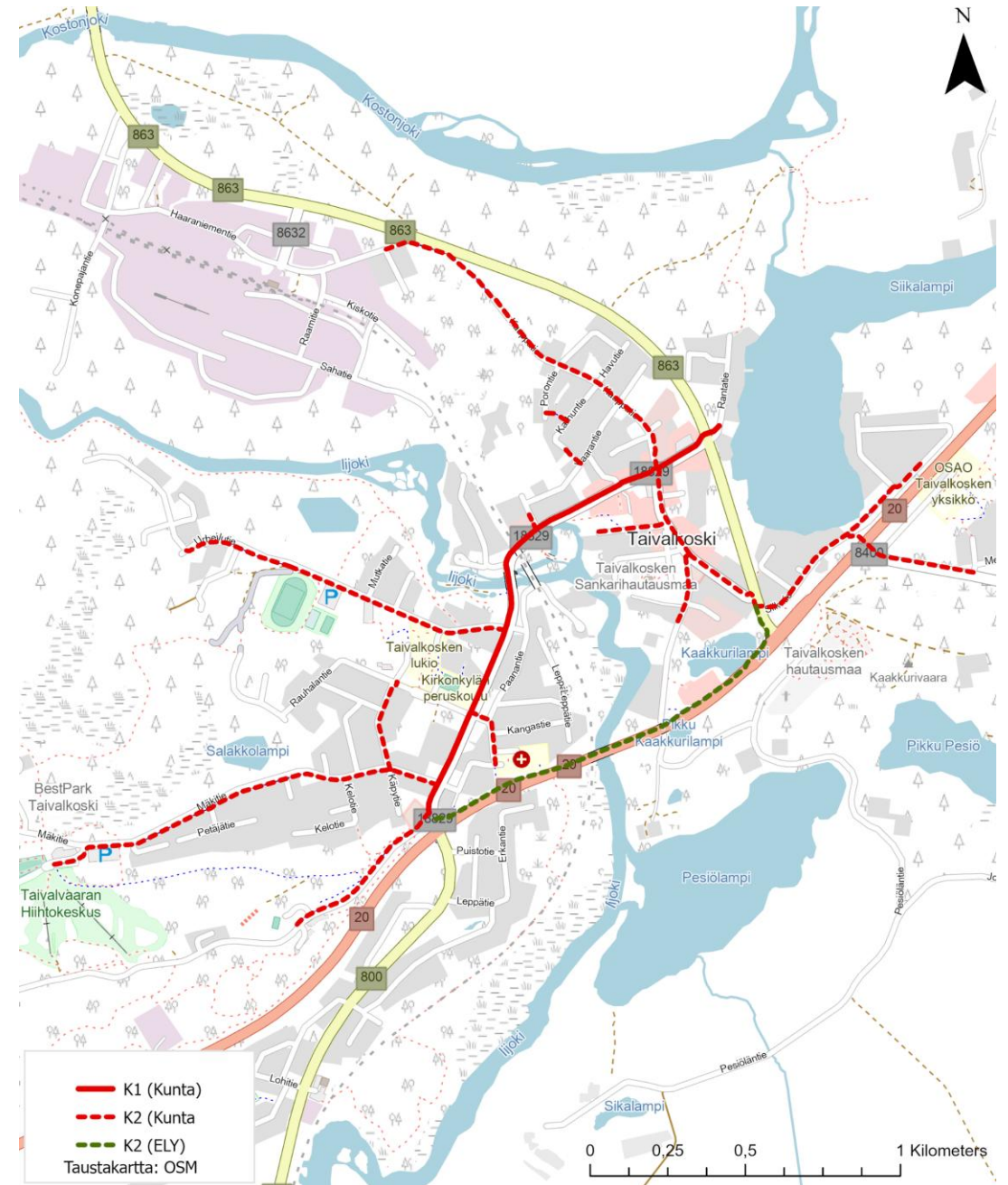
## 3.3 Talvikunnossapito

Pyöräiliikenteen keskeisten reittien tulee olla käytettävissä kaikissa keliolosuhteissa ympäri vuoden. Talvihoidon keskeisiä toimenpiteitä ovat lumen ja sohjon poisto sekä liukkauden torjunta. Kesähoidon toimenpiteillä huolehditaan väylän kesäkauden käyttökunnosta mm. poistamalla hiekoitussepele, huolehtimalla väylän kuivatuksen toimivuus sekä raivaamalla näkemäesteenä oleva kasvillisuus.

Pyöräiliikenteen väylille on määritelty talvikunnossapitoluokat. Kaikki ELY-keskuksen JKPP-väylät kuuluvat Taivalkoskella luokkaan K2. Kunnan JKPP-väylät kuuluvat hoitoluokkiin K1 tai K2. Alla esitetään otteita ELY-keskuksen ja Taivalkosken kunnan talvihoitoluokkien laatuvaatimuksista.

### Otteita Taivalkoskella käytössä olevien kunnossapitoluokkien laatuvaatimuksista

	Taivalkosken kunta		ELY-keskus
	K1	K2	K2
Laatutavoitteiden voimassaoloaika	klo 6-22	klo 7-22	Klo 7-22
Toimenpideaika lumenpoistoon			4 h
Toimenpideaika liukkaudentorjuntaan	2 h	3 h	2 h
Kuivan lumen maksimisyvyys	3 cm	4 cm	4 cm
Sohjon maksimisyvyys	1,5 cm	2 cm	
Suurin sallittu lumi- tai jääpolanteen epätasaisuus			2 cm



## 3.4 Nykyiset kävelyn alueet

Kävelyllä tarkoitetaan paitsi liikkumista, myös kävelyn ominaista pysähtymistä, oleskelua sekä moniaistista tapaa kokea ja havainnoida ympäristöä. Kävely on ihmisen luontainen ja rutiininomainen tapa liikkua sekä tehokkain keino tutustua ympäristön yksityiskohtiin.

Kävelylle löytyy Taivalkoskella paljon potentiaalisia alueita niin kuntakeskuksesta kuin sen ulkopuolelta. Kuntakeskukseen sijoittuvat alueen palvelut ja toiminnot, mutta sieltä löytyy myös virkistykseen ja aktiviteetteihin liittyviä kohteita. Kuntakeskuksen ulkopuolella olevat alueet painottuvat kävelyn näkökulmasta enemmän virkistys- ja vapaa-ajan käyttöön.

Taivalkoskella on useita virkistykseen soveltuvia vakiintuneita ulkoilureittejä. Tällaisia ovat esim. keskustan lähiympäristössä kulkeva aikaisemmin toimineen huoltoaseman mukaan nimetty "Shellin lenkki", melontakeskukselta lähtevä noin 7 km pituinen renkaan muotoinen Nappaskenkäreitti sekä 1,5 km pituinen keskustassa kulkeva Tuhansien tarinoiden Taivalkoski -kulttuuripolku.

Kuntakeskuksen ulkopuolella vetovoimaisia kävelyn soveltuvia alueita ovat mm. Kallioniemi, Pahkakuru, Soiperoinen, Kolmiloukko ja Kylmäluoma.



## 3.5 Esteettömyys

**Taivalkoskella katualueen esteettömyyden tila on verrattain hyvä apuvälineillä liikkuvien näkökulmasta. Kun esteettömyyttä tarkastellaan laajemmin havaitaan, että esimerkiksi näkövammaisten huomioimisessa on vielä paljon parannettavaa.**

Katualueen osalta keskeiset esteettömyyden puutteet liittyvät suojateiden reunatukiin ja paikoin väylien liialliseen kaltevuuteen. Taajama-alueella niin kunnan kuin ELY-keskuksen väylillä olevista suojateista puuttuivat lähes poikkeuksetta reunatuet. Reunatuen puute helpottaa esimerkiksi pyörätuolilla tai polkupyörällä kulkemista, mutta reunatuen täysi puuttuminen voi vaikeuttaa merkittävästi näkövammaisten henkilöiden liikkumista.



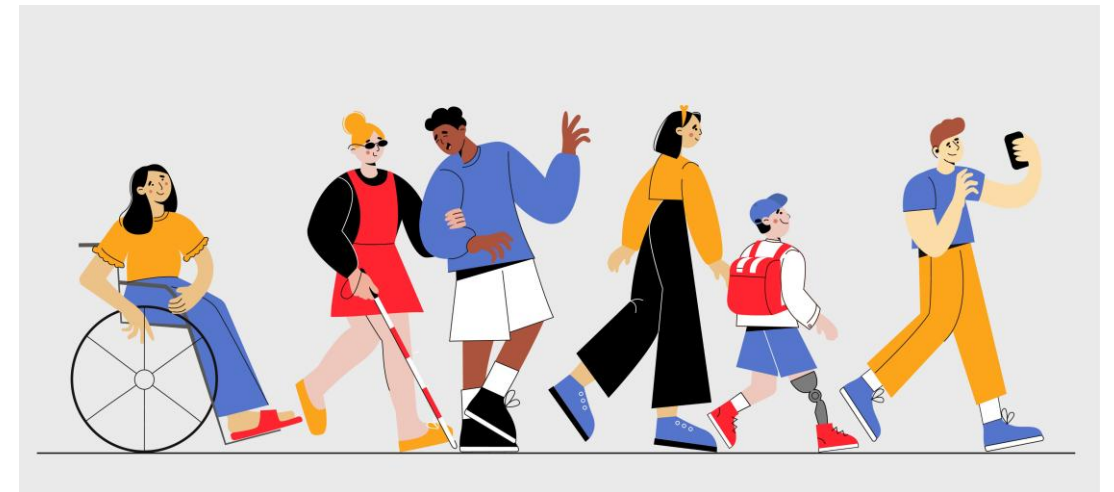
Kuva: Pauliina Järvinen

Julkisten palvelukohteiden osalta isoimmat esteettömyyshaasteet muodostavat liian korkeat kynnykset, liian jyrkät luiskat sekä liian raskaat ovet. Osaa kohteista ei ole nykytilanteessa mahdollista käyttää apuvälineestä käsin ilman, että joku on avustamassa esimerkiksi ovien avaamisessa.



Kuva: Pauliina Järvinen

Pyöräiliikenteen suunnittelu -ohjeen mukaan pyöräiliikenteen ylityskohdassa ei saa olla tasoeroa. Tämä koskee myös yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää, jolle ei voida tarjota esteettömyyden näkökulmasta jalkakäytävän laatutasoa, esim. reunakiviä risteyksen ylityskohtaan. Näkövammaisten turvallisuutta voidaan kuitenkin parantaa noin 0,2 m leveällä tasoon upotetulla nopparaidalla tai vastaavalla rakenteella. Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän ero jalkakäytävään on ylityskohdassa siinä, että jalkakäytävälle voidaan esteettömyyden parantamiseksi toteuttaa madallettu reunatuki (vähintään 4 cm) tai luiskareunallinen (noustaan 4 cm ajoradan tasosta 15 cm matkalla) ratkaisu.



# 4 Kävelyn ja pyöräilyn visio ja tavoitteet

## 4.1 Visio ja arvot

## 4.2 Tavoitteet ja seurannan mittarit

Kävelyn ja pyöräilyn vision tarkoitus on määrittää strategiset suuntaviivat ja arvot em. liikennemuotojen kehittämiseksi ottaen huomioon Taivalkosken vastuullisuuden ja arkiliikunnan arvot. Visiota tukevat myös selkeät ja mitattavissa olevat tavoitteet, jotka ovat oleellisia onnistumisen seurannassa ja arvioinnissa.



# 4.1 Visio ja arvot

## KÄVELYN JA PYÖRÄILYN VISIO

***"Taivalkoskella kävely ja pyöräily ovat osa liikunnallista elämäntapaa lapsuudesta vanhuuteen. Taivalkosken luonto kutsuu kokemaan niin arkiliikunnan kuin pidemmät retket upeissa maisemissa, joista myös matkailijat innostuvat. Huolellisesti hoidetut yhteydet varmistavat turvallisen, sujuvan ja esteettömän liikkumisen jokaiselle."***



Kuva: Katja Jurmu

Taivalkosken kävelyn ja pyöräilyn visio rakentuu vahvasti kuntastrategian pohjalle. Visiossa otetaan huomioon myös Taivalkoskelle tärkeät arvot, joita ovat vastuullisuus ja arkiliikunta. Tässä yhteydessä vastuullisuudella viitataan erityisesti siihen, että kaikista ja kaikesta pidetään huolta. Taivalkoskella pidetään huolta ihmisistä, mutta myös luonnosta ja rakennetusta ympäristöstä huolehditaan.

Arkiliikunta näkyy vahvasti osana taivalkoskelaisten elämää ja taivalkoskelaiset tiedostavat arkiliikunnan hyödyt. Lapsuudessa arkiliikunta luo vahvan pohjan liikunnalliselle elämäntavalle, joka auttaa jaksamaan myös aikuisuudessa ja vanhuudessa. Vahva peruskunto mahdollistaa iäkkäille mahdollisuuden asua kotona mahdollisimman pitkään.

### Arvot



## 4.2 Tavoitteet ja seurannan mittarit

Osana edistämishjelmaa Taivalkoskelle määritettiin yhteensä kolme konkreettista tavoitetta sekä mittarit tavoitteiden seuraamiseksi. Tavoitteiksi nostettiin kävelyn ja pyöräilyn määrien kehittyminen, sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikennetapaturmien ennaltaehkäiseminen ja vähentyminen.

Ensimmäisenä tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn määrien kehittyminen, mitä seurataan noin 3-4 vuoden välein toistettavilla liikkumiskyselyillä. Näiden lisäksi määrien kehittymistä voidaan seurata erilaisista ulkopuolelta ostetuista datalähteistä, kuten Telia-datasta. Datalähteiden osalta seurataan myös niiden kehittymistä ja valitaan käyttöön Taivalkoskelle sopivimmat menetelmät.

Toisena tavoitteena on vahva sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Edistämishjelman toteutumisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että kaikki osapuolet sitoutuvat suunnitelman eteenpäinviemiseen. Sitoutumisen tueksi vaaditaan riittäviä henkilö- ja rahoitusresursseja. Sitoutumisen tavoitteeseen mittariksi edistämishjelmassa asetetaan korvamerkityn rahoituksen osoittaminen kävelylle ja pyöräilylle sekä päättäjäkävelyn/-pyöräilyn tai vastaavien tapahtumien järjestäminen ja osallistumisaktiivisuus.

Kolmantena tavoitteena Taivalkoskella on ennaltaehkäistä ja vähentää kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikennetapaturmia. Tässä toimenpiteessä tärkeimpänä mittarina hyödynnetään avoimia liikenneonnettomuustilastoja. Liikenneonnettomuustilastojen käytössä on kuitenkin huomioitava, että suurin osa kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneonnettomuuksista ei päädy virallisiin tilastoihin.

Tavoitteisiin sidotut mittarit			
Tavoite	Kävelyn ja pyöräilyn määrien kehittyminen	Sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen	Kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikennetapaturmien ennaltaehkäiseminen ja vähentyminen
Mittari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Noin 3-4 vuoden välein toistettava liikkumiskysely</li> <li>Ulkopuoliselta tarjoajalta ostetun datan hyödyntäminen (esim. Telia)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Korvamerkitty rahoitus kävelyn ja pyöräilyyn</li> <li>Päättäjäkävelyjen/-pyöräilyjen tai vastaavien järjestäminen ja osallistumisaktiivisuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liikenneonnettomuustilastot</li> </ul>

# 5 Pyöräily

- 5.1 Ominaista pyöräilylle
- 5.2 Pyöräliikenteen pääverkko
- 5.3 Pyöräliikenteen tarkennettu verkko
- 5.4 Pyöräpysäköinti
- 5.5 Pyörämatkailu

Polkupyörä on ajoneuvo, joka on lähempänä autoa kuin jalankulkijaa. Pyöräliikenteen verkko on hierarkkinen, aivan kuten autoliikenteen verkko, ja tärkeimpien väylien tulee erottua laadultaan alempiasteisista väylistä. Jokainen pyörämatka alkaa ja päättyy pysäköintiin, eikä pysäköinnin saa olla heikko lenkki pyörällä kuljetussa matkassa. Pyörämatkailun lisääntyminen voi tarjota kunnalle merkittäviä matkailutuloja.



Kuva: Reijo Vaarala

# 5.1 Ominaista pyöräilylle

Pyörä on ajoneuvo ja se on lähempänä autoa kuin jalankulkijaa. Pyörää käsitellään lainsäädännössä tasavertaisena muiden kulkumuotojen joukossa. Tieliikennelain mukaan pyörän paikka on ajoradalla oikeassa reunassa tai pientareella, ellei sitä erikseen muualle, esim. yhdistetylle pyörätielle ja jalkakäytävälle, liikennemerkein osoiteta. Pyöräilijän on käytettävä pyörätietä ajaessaan sitä asianomaiseen suuntaan. Kun kaksisuuntainen pyörätie on vain tien vasemmalla puolella ja ajoradan oikealla puolella olevan pientareen tai ajoradan oikean reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa, pyöräilijä saa käyttää piennarta tai ajoradan oikeaa reunaa.

Pyöräilijällä ei ole suojakuorta ja on aina haavoittuvainen onnettomuustilanteissa. Pyörällä ajavan henkilön kaatuessa kyseessä on aina liikenneonnettomuus, kun taas pyörää taluttavan henkilön kaatumista ei pidetä liikenneonnettomuutena. Erilaisten pyörällä liikkuvien ihmisten ikä, taidot sekä matkan tarkoitus ja pyöräilyn nopeus vaihtelevat suuresti, mutta tarpeet pyöräliikenteen infrastruktuurille ovat kuitenkin pääasiassa samat.



## Pyöräilylle on ominaista

- Pyörä on ajoneuvo → pyörä on lähempänä autoa kuin jalankulkijaa
- suorat, sujuvat ja jatkuvat reitit
- nopeus, helppous ja kätevyys
- melko lyhyen, mutta kävelyä huomattavasti pidemmät matkat → sähköpyörät lisäävät matkapituutta
- tarve pysäköinnille
- pyöräilijällä ei ole suojakuorta ja on haavoittuvainen onnettomuustilanteissa
- yleensä väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa (suojuatie ei anna suojaa pyöräilijälle).
- pyörälle rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköpotkulaudat ja muut sähköavusteiset välineet.

# 5.2 Pyöräliikenteen pääverkko

Pyöräliikenteen verkko on autoliikenteen verkon tapaan hierarkkinen ja siihen kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet, yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät sekä puistokäytävät ja vastaavat.

### Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenteen pääverkon.

Kaikki muut pyöräliikenteen käyttämät reitit ovat aluereittejä. Taivalkoski on pieni kunta, jossa pyöräliikenteen pääverkon määrittämisessä joudutaan soveltamaan valtakunnallista Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjetta.

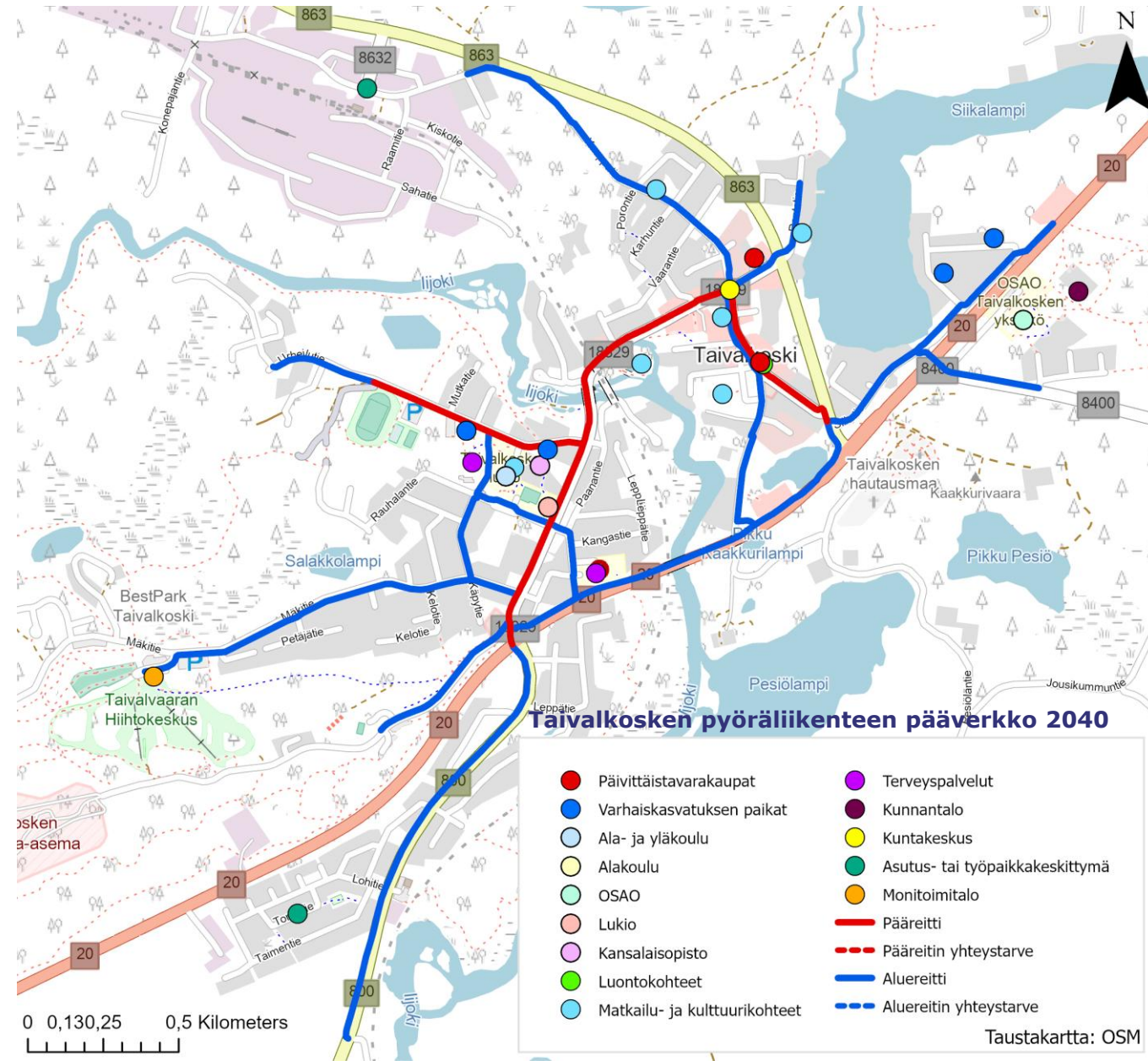
Pyöräliikenteen pääverkon määrittelyn taustalla on tunnistaa pyöräliikennettä synnyttävät kohteet ja yhdistää ne toisiinsa.

### Pääreitti yhdistää pyöräliikenteen saavutettavuusalueella (60 min, kohta 2.5) olevat merkittävimmät kohteet kuntakeskukseen.

Taivalkoskella merkittäviksi kohteiksi voidaan katsoa kuuluvan oppilaitokset ja terveystalvelut. Pyöräliikenteen saavutettavuuden vuoksi pääverkko on luontevaa johtaa loogiseen liikennevirtoja keräävään paikkaan, joka Taivalkoskella voi olla kuntakeskuksen välittömässä läheisyydessä oleva Ouluntie (vt 20). Aluereitti yhdistää tätä pienemmän pyöräliikennettä synnyttävät kohteet kuntakeskukseen tai pääreittiin. Tällaisia kohteita ovat asunto- ja työpaikkakesittymät, varhaiskasvatuksen paikat ja matkailu- ja kulttuurikohteet.

Pyöräliikenteen pääverkko on työkalu, jota voidaan hyödyntää mm:

- maankäytön suunnittelussa (pää- ja aluereitit tulee näkyä yleiskaavakartassa)
- laatustandardien määrittelyssä (ks. kohta 5.3)
- hankkeiden priorisoinnissa
- väistämissäännöissä
- näkyvyydessä
- viitoituksessa
- kunnossapidossa.



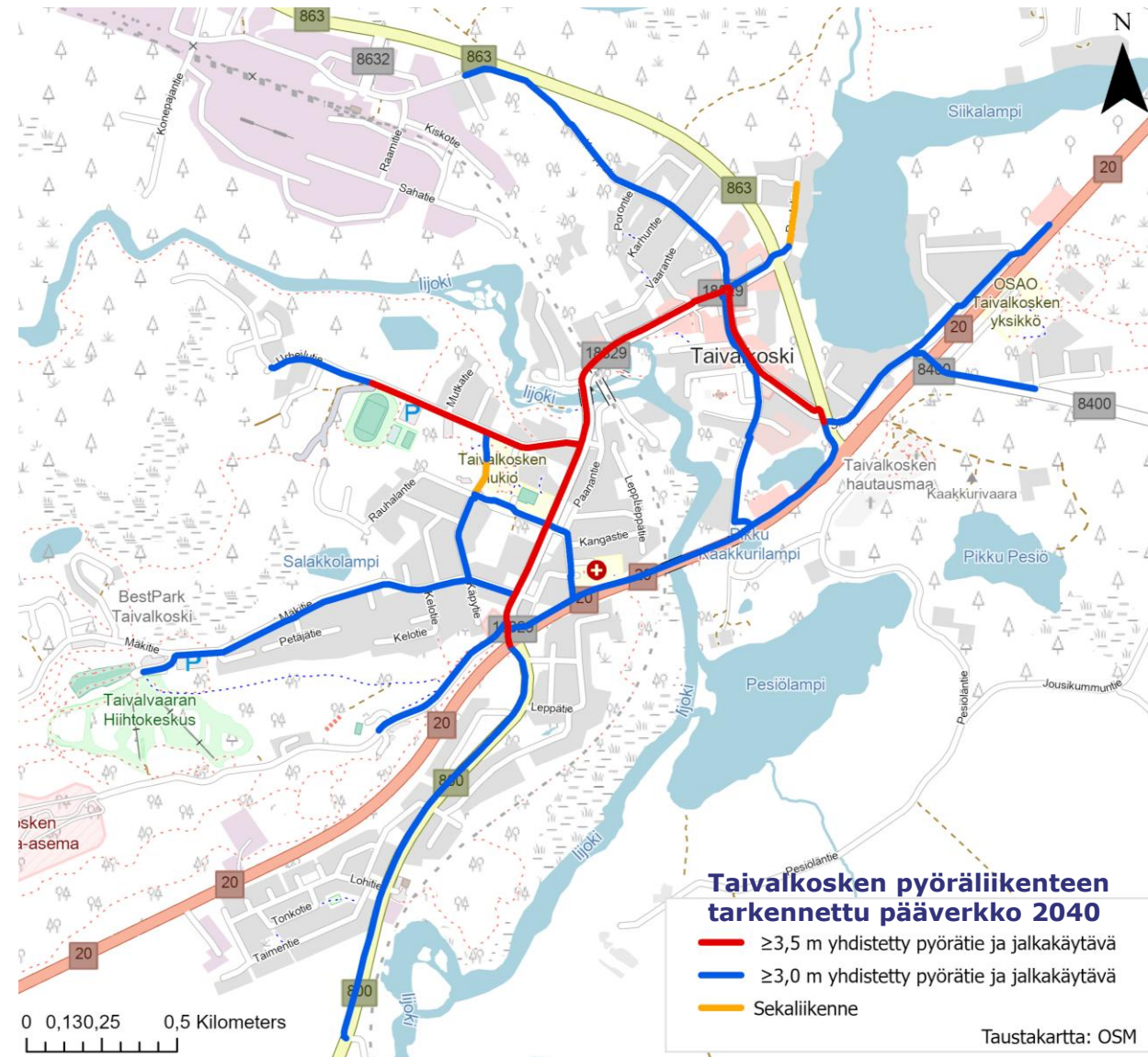
# 5.3 Pyöräliikenteen tarkennettu pääverkko

Pyöräliikenteen tarkennetussa pääverkossa esitetään tavoitteelliset väylätyypit, jotka ovat ohjeellisia ja jotka voivat muuttua tarkemmissa suunnitelmissa. Tarkennetun pääverkon tarkoituksena on, että infrastruktuurin rakentamisessa voidaan pitkällä aikajänteellä toteuttaa yhtenäisiä tavoitetilanteen ratkaisuja.

Pyörä on ajoneuvo, jolloin sekaliikenne (= pyörä käyttää samaa tilaa autojen kanssa) on Taivalkoskella monessa kohtaa soveltuva ratkaisu. Soveltuvuutta voidaan parantaa esim. leventämällä pientareita, alentamalla tien nopeusrajoitusta tai lisäämällä tien valaistusta. Pyörä- ja autoliikenteelle voi kuitenkin syntyä erottelutarve autoliikenteen määrän, pyöräliikenteen määrän, nopeusrajoituksen, tien toiminnallisen luokan tai alueella sijaitsevien toimintojen perusteella. Taivalkoskella jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät eivät edellytä liikennemuotojen keskinäistä erottelua. Ts. siellä missä pyörä- ja autoliikenteelle esitetään erottelua, niin yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on soveltuva väylätyyppi.

Taivalkoski on pieni kunta ja sen vaikutuksesta pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määrät ovat suurempiin kuntiin verrattuna myös ennustetilanteessa maltilliset. Tästä syystä pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvien yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteen leveyden esitetään olevan pääreiteillä vähintään 3,5 m ja alureiteillä vähintään 3,0 m. Nämä ovat 0,5 m kapeammat kuin mitä Pyöräliikenteen suunnittelu - ohjeessa vaaditaan. Suunnitteluohjeeseen lienee tulossa lähiaikoina päivitys (mahdollisesti jo vuonna 2026), jossa ao. vaatimuksia korjattaneen soveltumaan paremmin pienempiin kuntiin. Jos Taivalkoski hakee pyöräliikenteen väyliin valtion investointitukea eikä ohjeeseen ole sitä ennen tehty em. päivitystä, niin tämän tulee varautua toteuttamaan yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät 0,5 m esitettyä leveämpänä.

Pyöräliikenteen pääverkon ulkopuoliset väylät ovat paikallisreittejä. Tässä kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmassa ei esitetä erillisten pyöräliikenteen väylien rakentamista ao. kohteisiin. Näiden väylien soveltuvuutta pyöräliikenteelle voidaan parantaa aikaisemmin esitetyillä sekaliikenteeseen kohdistuvilla toimenpiteillä.



# 5.4 Pyöräpysäköinti

Jokainen matka pyörällä alkaa ja päättyy pysäköintiin. Laadukkaasti suunniteltu pyöräpysäköintijärjestely on keskeisessä asemassa pyöräilyn määrän kasvattamisessa, pyörävarkauksien ehkäisyssä ja matkaketjujen kehittämisessä. Hyvin järjestetty pyöräpysäköinti parhaimmillaan synnyttää kysyntää.

Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helppokäyttöisiä, hyvin saavutettavissa ja lähellä kohdetta. Pyöräpysäköintipaikat sijoitetaan siten, että ne sijaitsevat mahdollisimman lähellä kohdetta ja käyttäjän päälähestymissuunnan varrella eikä siitä aiheudu kiertolenkkiä.

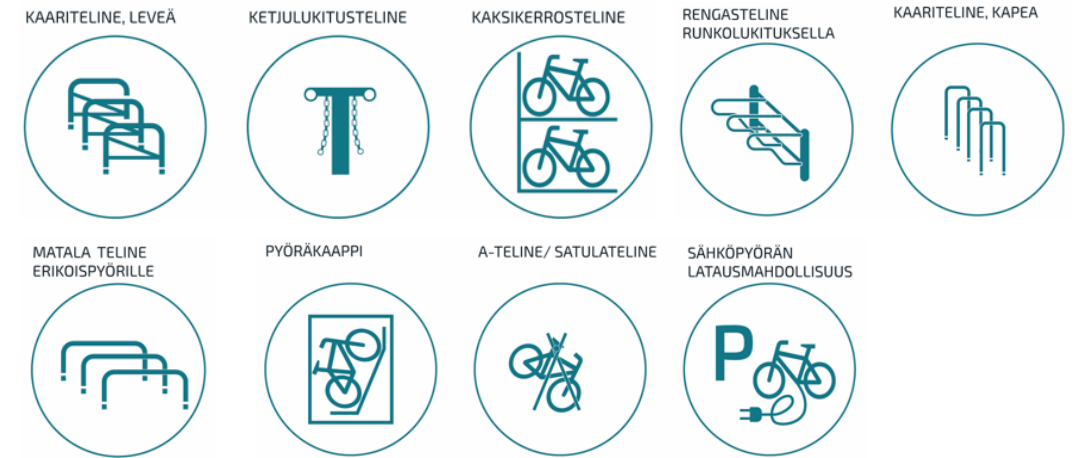
Pyöräpysäköinti otetaan huomioon jo maankäytön suunnittelussa. Pyörien pysäköinnin perustarpeet esitetään yleensä asemakaavamääräyksenä, jossa määritetään pyöräpysäköinnin määrä- ja laatuvaatimukset. Myös rakennusluvissa voidaan antaa tarkempaa ohjeistusta mm. pysäköintipaikkojen laadusta, kattamisesta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

Pyöräpysäköintiä koskevissa määräyksissä voidaan Taivalkoskella soveltaa Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa ja RT-kortistossa esitettyjä laatuvaatimuksia. Rengastelineitä ei suositella käytettävän, koska ne voivat vaurioittaa vanteita ja jarrulevyjä.

## Pyöräpysäköinnin suositeltavat mitoitusarvot eri toiminnoille (RT-kortti 98-11207)

Toiminto	Suosittelava mitoitusarvo
Työpaikat	0,4 kpl/työntekijä
Kaupat	2,5 kpl/100 kem <sup>2</sup>
Hotellit ja ravintolat	1 kpl/15 asiakaspaikkaa ja 0,4 kpl/työntekijä
Kirjastot, museot, teatterit	0,25 kpl/istumapaikka ja 0,4 kpl/työntekijä
Urheilu- ja liikuntapaikat	0,6 kpl/päivittäinen kävijä ja 0,4 kpl/katsoja
Koulut (peruskoulu ja lukio)	1 kpl/oppilas ja 0,4 kpl/työntekijä
Muut oppilaitokset	0,5 kpl/oppilas ja työntekijä

## Pyöräpysäköinnin suositeltavat mitoitusarvot eri toiminnoille (Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje)



## Esimerkki pyöräpysäköintiä koskevasta asemakaavamääräyksestä Oulussa (Oulussa pyöräpysäköintinormit ovat vaativia eivätkä ne sellaisenaan sovellu Taivalkoskelle, mutta niitä voidaan hyödyntää).

- Alueelle on osoitettava pyöräpysäköintipaikkoja vähintään seuraavasti:
- kerrostalot: 1 pyöräpaikka 30 asutokerrosalan kerrosalaneliometriä kohden
  - palveluasunnot: 1 pyöräpaikka 40 asutokerrosalan kerrosalaneliometriä kohden
  - tehostetun palveluasumisen osalta on osoitettava pyöräpaikat vain työntekijöitä ja vierailijoita varten
  - toimistotilat ja muut palvelut: 1 pyöräpaikka 50 kerrosalaneliometriä kohden
  - liiketilat: 1 pyöräpaikka 40 kerrosalaneliometriä kohden

Asuntojen ja palvelurakennusten polkupyöräpysäköintipaikoista vähintään 50 % tulee sijoittaa lukittavaan lämpimään sisätilaan, joka on helposti saavutettavissa ja jossa osa paikoista on runkolukittavia. Muille toiminnoille, kuten liiketiloille, varattavista polkupyöräpysäköintipaikoista vähintään 30 % osoitetaan katettuun tilaan. Polkupyörien pysäköintitilaan ei kohdistu autopaikkavelvoitetta. Asunnoille tulee lisäksi varata tila yhdelle erikoispyörälle, perävaunulle tai muulle liikkumisen apuvälineelle jokaista alkavaa 1 000 asutokerrosalan kerrosalaneliometriä kohden. Muut pyöräpysäköintipaikat tulee varustaa vähintään runkolukittavilla telineillä. Pyöräpysäköintipaikat on sijoitettava helposti saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan. Ulkona olevien telineiden tulee olla runkolukittavia.

# 5.5 Pyörämatkailu

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

Pyörämatkailun yleistymisen merkitsee samanaikaisesti, että matkailijoiden odotukset ja vaatimustaso kasvavat ja samalla kilpailu pyörämatkailun euroista kiristyy. Toimia vapaa-ajan pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan, mikäli halutaan nauttia pyörämatkailun tuomista hyödyistä. Esimerkiksi palvelut ja informaatio ovat tärkeä osa matkaa infran ohella. Pyörämatkailu on ollut Euroopassa jo useiden vuosien ajan suurempi markkina verrattuna esimerkiksi risteilyalusturismiin.

Taivalkosken pyörämatkailun vahvuuksia ovat luonnonläheiset reitit ja vetovoimaiset kohteet, kuten Kylmäluoma sekä yhteydet Syötteen ja Hossan suuntiin; niiden esiin nosto, saavutettavuuden parantaminen ja turvalliset pysähdyspaikat voivat kasvattaa kävijämääriä. Panostukset pyöräpysäköintiin, reittien jatkuvuuteen, risteysten turvallisuuteen ja yhdenmukaiseen viestintään ovat kustannustehokas tapa vahvistaa kunnan elinvoimaa sekä tukea vähäpäästöistä ja ympärivuotista matkailua.

## Vapaa-ajan pyöräilyn edistämisen hyötyjä ovat:

- Kestävän kehityksen tukeminen
- pyörämatkailevat viipyvät alueilla verrattain pitkään ja vahvistavat erityisesti maaseudun elinvoimaisuutta
- viihtyisyys ja mahdollisuudet uusien palveluiden kehittämiseen lisääntyvät
- pyörämatkailu tasaa matkailuelinkeinon kysyntäpiikkejä – ympärivuotinen aktiviteetti
- vapaa-ajan pyöräilyolosuhteiden parantaminen hyödyttää sekä paikallisia että alueella matkailevia
- pyöräily on terveyttä edistävä ja verrattain tasa-arvoinen vapaa-ajanviettotapa.



Kuva: Kirsi Översti

# 6 Kävely

6.1 Ominaista kävelylle

6.2 Kävelyn tarpeet

6.3 Kävelyn houkuttelevuus

6.4 Kävelyn ydinalueet

Käveleminen sisältää liikkumisen lisäksi myös oleskelua ja pysähtymistä. Jalankulkuympäristöjen olennaisia osa-alueita ovat viihtyisyys, turvallisuus, helppous, mukavuus ja kiinnostavuus. Turvallisuudessa korostuu liikenteellisen turvallisuuden lisäksi sosiaalinen turvallisuus – kuinka turvallisiksi jalankulkijat kokevat ympäristönsä. Kävelyn ydinalueella tulee olla palveluita ja viihtyisiä paikkoja, jotka houkuttelevat ihmisiä liikkumaan ja oleskelemaan.



Kuva: Ulla Majava

# 6.1 Ominaista kävelylle

Kävely on liikkumisen ohella myös oleskelua ja pysähtymistä.

Jalankulkijaksi luetaan tieliikennelain mukaan jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva sekä potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjä taikka polkupyörän tai mopon taluttaja. Kävelijä on kävelynopeudella omin jaloin joko kokonaan tai avustetusti kulkeva. Kävelijällä ei siten tarkoiteta suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa eikä potkukelkan, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää. Kävelyllä tarkoitetaan liikkumisen lisäksi pysähtymistä ja oleskelua.

Kävelyn edistäminen lisää kaikkien liikkujien sosiaalista tasa-arvoa. Kävely on osa lähes kaikkia matkoja. Autoliikenteeseen verrattuna kävelijä on suorassa vuorovaikutuksessa muiden kävelijöiden sekä taajaman elementtien kanssa. Kävely eroaa muista kulkumuodoista hitautensa vuoksi. Miellyttävän rauhallinen ja sopivasti stimuloiva liikenneympäristö on tärkeää, kun tavoitellaan kävelyn lisäämistä sekä osana matkaketjuja (pysäkkimatkat) että itsenäisenä kulkumuotona. Kävelyn houkuttelevuutta vähentävät mm. autoliikenteen aiheuttama melu ja ilmansaasteet sekä turvattomaksi ja esteelliseksi koettu ympäristö.

Jos jalkakäytävää tai piennarta ei ole tai jos sillä kulkeminen ei käy haitatta päinsä, jalankulkijan on käytettävä pyörätien tai ajoradan reunaa (Tieliikennelaki 13 §).



## Kävelylle on ominaista

- Kävelynopeus
- liikkumisen ohella oleskelu ja pysähtyminen
- suorat, helpot ja loogiset reitit sekä yleensä lyhyet matkat
- ympäristön tutkiminen, päämäärätön kulkeminen ja vaihtelevat rytmit
- toimia osana lähes kaikille matkoille
- liikenteellinen ja sosiaalinen turvallisuus → turvalliset tienylitykset, näkyvyys,
- esteettömyys
- toimia yhtenä jalankulun muotona → kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkeviin.

## 6.2 Kävelyn tarpeet

Jalankulkijoita 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 kävellessä.

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

Turvallisuuden näkökulmasta liikenteellisen turvallisuuden lisäksi korostuu sosiaalinen turvallisuus – se kuinka turvallisiksi jalankulkijat 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 tarjoamalla ympäristössä myös uniikkeja kohtauspaikkoja ja elämyksiä, jotka saavat liikkujat jäämään ja palaamaan kohteeseen.

Jalankulun 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 (kaksi alinta palkkia).***



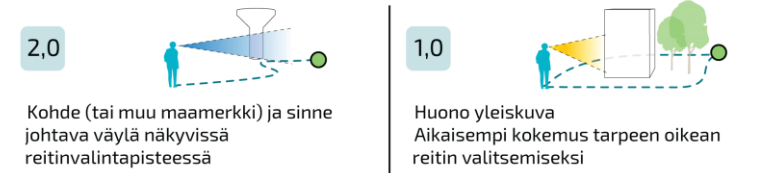
# 6.3 Kävelyn houkuttelevuus

Jotta ympäristö houkuttelee liikkumaan kävelen, on alueella oltava toimintoja kohtuullisen etäisyyden päässä toisistaan. Tällöin kävely koetaan hyödylliseksi liikkumistavaksi.

Kävelijät jakavat koko reittinsä yleensä lyhyempiin ja 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.

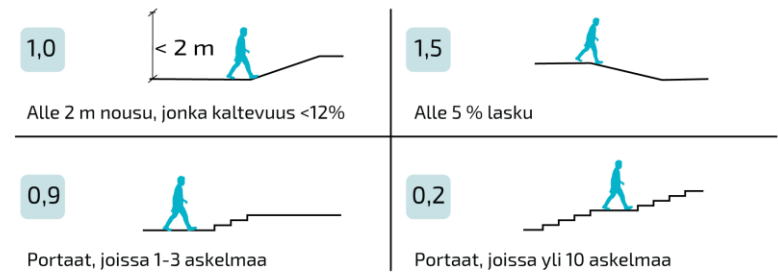
## Reitin hahmotettavuus



## Linjaus



## Tasaus



## Erottelu autoliikenteestä



## Erottelu pyöräliikenteestä



Vaikutuskerroin

Kuva: Kävelijän reitinvalintaan vaikuttavia tekijöitä. Vaikutuskerroin > 1 merkitsee sitä, että väylä on houkutteleva käyttää ja kerroin < 1 merkitsee päinvastaista (soveltaen Lövmärk 1969, lähde Jalankulun suunnittelu -ohje).

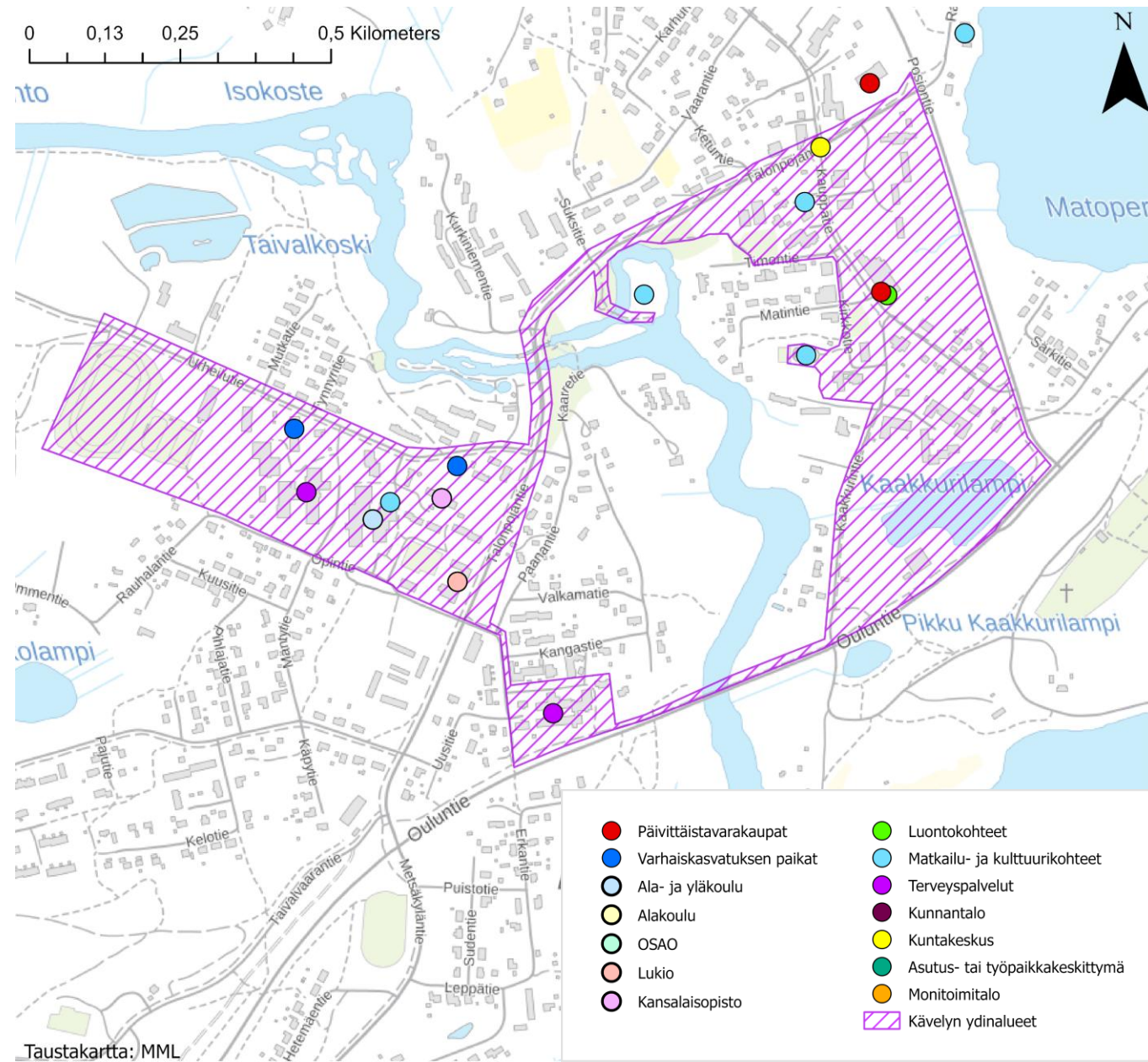
Lähteet: [Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje](#) (2022), Jan Gehl, Ihmisten kaupunki (2018), [Motiva 2019](#)

# 6.4 Kävelyn ydinalueet

Kävelyn ydinalueella tarkoitetaan aluetta, jossa on tarjolla palveluita ja viihtyisiä paikkoja, jotka houkuttelevat ihmisiä oleskelemaan. Ydinalueen jalankulkureittien tulee olla korkealaatuisia tai niillä tulee olla potentiaalia kehittyä sellaisiksi. Tämä edellyttää mm. turvallisuuden ja turvallisuudentunteen lisäämistä ympäristön rauhoittamisella, laadukkaalla kunnossapidolla sekä esteettömyyden parantamisella samalla mahdollistaen sosiaaliset kohtaamiset miellyttävällä tavalla. Jalankulun ydinalueen tulee olla myös hyvin saavutettava.

## Kävelyn ydinalueiksi on tunnistettu Taivalkosken kuntakeskuksen läheisyydessä seuraavat alueet:

- Kuntakeskuksen alue (palvelut)
- Urheilutie (koulut, terveystilat, urheilukenttä)
- Ouluntien varsi (yhdistää alueet toisiinsa ja muodostaa kävelyreitit)
- Putaansaari



# 7 Toimenpideohjelma

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman vision ja tavoitteiden jalkauttamiseksi laadittiin **toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi.**

Jokaiselle toimenpiteelle määritellään ohjeellinen tavoiteaikataulu toteutukselle. Lyhyen aikavälin toimenpiteet ovat nopeasti toteutettavia toimenpiteitä. Keskipitkän aikavälin toimenpiteet vaativat valmistelua ja suunnittelua ja niiden aikajänne on noin viisi vuotta. Pitkän aikavälin toimenpiteissä korostuvat esim. maankäytön ratkaisut, jotka vaativat enemmän taloudellista resurssia ja valmistelua.



Toimenpiteiden aikajänteet:

- A. **2026-2027** (lyhyen aikavälin toimenpide)
- B. **2028-2033** (keskipitkän aikavälin toimenpide)
- C. **2034-2040** (pitkän aikavälin toimenpide)
- D. Jatkuva toimenpide

Maankäytön toimenpiteet (vastuutaho)	Toimenpiteen aikajänne
➤ <b>Määritetään yleiskaavan selostuksessa kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet (kunta)</b>	D
➤ <b>Merkitään pyöräliikenteen pääverkko yleiskaavaan (kunta)</b> ➤ Ohjaa alempia kaavatasoja ➤ ohjaa tie- ja katusuunnitelmia.	D
➤ <b>Annetaan pyöräliikenteen pääverkolle yleiskaavamääräyksiä (kunta)</b> Nämä voivat olla esim. seuraavat tai niiden johdannaisia: ➤ <u>Pyöräliikenteen pääreitti</u> . Pyöräliikenteen pääreitit laatu on suuntauksen, väylätyypin poikkileikkauksen ja opastuksen osalta alempitasoisia reittejä korkeampitasoisempi. ➤ <u>Pyöräliikenteen aluereitti</u> . Pyöräliikenteen aluereitin laatu on olosuhteiden mahdollistaessa suuntauksen, väylätyypin poikkileikkauksen ja opastuksen osalta alempitasoisia reittejä korkeampitasoisempi, mutta pääreittiä vaatimattomampi.	D
➤ <b>Varmistetaan asemakaavalla (kunta), että</b> ➤ kaikki maankäytön kohteet ovat pyörällä ja jaloin saavutettavissa ➤ yleiskaavassa määritetyt pyöräilyn ja jalankulun ratkaisut voidaan toteuttaa (tilantarve, risteysjärjestelyt, näkemät).	D D
➤ <b>Annetaan pyöräpysäköinnille asemakaavamääräyksiä (kunta)</b> vähintään koulujen, terveys- ja sosiaalitoimipisteiden, urheilupaikkojen ja kauppojen osalta ➤ Määräykset antavat määrälliset minimi- ja laatuvaatimukset pyöräpysäköinnin toteuttamiseen. Niissä otetaan huomioon erilaiset pyörätyypit, kuten tavarapyörät ja pyörien perävaunut. ➤ Pyöräpysäköinnille voidaan antaa määräyksiä myös rakennusluvissa.	D

Liikenneympäristön toimenpiteet (vastuutaho)	Toimenpiteen aikajänne
<p>➤ <b>Kehitetään pyöräliikenteen pääverkkoa eli pää- ja aluereittejä (kunta, ELY-keskus)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Asetetaan pyöräliikenteen risteävät suunnat väistämisvelvollisiksi.</li> <li>➤ Toteutetaan pyöräliikenteen pääreiteille tiemerkinnot; keskiviivat sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tunnuksat → korostaa pyöräliikenteen pääreittien näkyvyyttä.</li> <li>➤ Toteutetaan viitoitus pyöräliikenteen pää- ja aluereiteille sekä mahdollisuuksien mukaan pyöräliikenteen 60 min saavutettavuusalueelle. Viitoituskohteet ja -periaatteet määritetään viitoitussuunnittelun yhteydessä.</li> <li>➤ Tehostetaan kunnossapitoa luomalla talvikunnossapidolle luokitus, jossa kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kuuluvat laadullisesti korkeimpaan luokkaan. Pääverkon Tyrävaaran, Jurmun, Jokijärven ja Metsäkylän kylien kunnossapitoa tehostetaan. <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Otetaan huomioon riittävät lumitilat. Ei kasata näkemäesteitä etenkin risteysalueille tai niiden läheisyyteen.</li> </ul> </li> <li>➤ Toteutetaan pyöräliikenteen pää- ja aluereitit tarkennetun verkon mukaiseksi jokaisen korjaustoimenpiteen yhteydessä (väylän kuunostaminen, rakentaminen tai päällysteen uusiminen). <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Haetaan uusille toimenpiteille erillisrahoitusta eri rahoituskanavista.</li> </ul> </li> </ul>	<p>A-B</p> <p>A-B</p> <p>A-B</p> <p>D</p> <p>A-C</p>
<p>➤ <b>Toteutetaan Kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeen mukainen pyöräpysäköinti kunnan toimipisteissä (kunta)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pyöräpysäköinnille on usein haettavissa Traficomien kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman rahoitusta. <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Otteita hankkeen 13.10.2025 järjestetystä työpajasta: <i>"Isot jyrkät telineet kaikkiin julkisiin laitoksiin (kirjasto, kauppajen edustat, koulut, terveyskeskus) .</i></li> </ul> </li> </ul>	<p>A-B</p>
<p>➤ <b>Toteutetaan jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettu alikulku Posiontien (st 863) alitse Talonpojantien, Posiontien ja Rantatien risteyksessä (kunta)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan valtionavustuksia, esim. Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaa.</li> </ul>	<p>B-C</p>
<p>➤ <b>Parannetaan Kauppatielle Talonpojantien ja Posiontien välillä, tai vähintään liikekeskuksen alueella, jalankulun, pyöräilyn ja pyöräpysäköinnin olosuhteita (kunta)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Edellyttää erillisen suunnitelman laatimista.</li> <li>➤ Otteita hankkeen 13.10.2025 järjestetystä työpajasta: <i>"S-marketin edustan suojatiet ovat vaarallisia, apteekin puoleiseen sivuun lisää parkkipaikkoja, torille pysäköidään miten sattuu, pyöräparkit nykyisten kaiteiden tilalle S-marketin eteen, Kauppadusta pihakatu**, alikulku torilta Kauppadun alitse liikekeskukseen".</i></li> </ul> <p>** Pihakatu käytetään yleensä rauhallisessa jalankulkuympäristössä tonttikaduilla, joilla autoliikenne on ensisijaisesti paikallista ajoa kadun varren kiinteistöihin tai pysäköintiin. → Tätä ratkaisua tämän hankkeen konsultti ei suosittele!</p>	<p>B</p> <p>A-B</p>

Pyörämatkailun toimenpiteet (vastuutaho)	Toimenpiteen aikajänne
<p>➤ <b>Kannustetaan paikallisia yrityksiä hakemaan maksutonta valtakunnallista <u>Tervetuloa pyöräilijä*</u> -tunnusta (kunta, yrittäjät)</b>, joka tuo lisää näkyvyyttä paikalliselle matkailulle. Lähimmät merkin omaavat yritykset ovat Syötteellä.</p> <p>* Welcome Cyclist eli Tervetuloa pyöräilijä -tunnus on suunniteltu helpottamaan pyöräilijän elämää silloin, kun hän etsii itselleen sopivia palveluita. Pyöräily-ystävälliset -yritykset toivottavat pyörämatkailijan tervetulleeksi satoi tai paistoi ja tarjoavat heille turvallisen pyörän säilytyksen, pumpun ja perustyökäluulatauspisteen sekä tietoa alueen reiteistä ja palveluista.</p>	A-C, D
<p>➤ <b>Parannetaan maastopyöräilyn ja -reittien palvelutasoa (kunta)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reittien laajentaminen, ympyräreitit <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Otteita hankkeen 13.10.2025 järjestetystä työpajasta: <i>"Ympyräreitti Jurmun suuntaan – lisäksi Pahkakurun käyttöä, keskustasta maastoreitti Jurmuun, Kylmäluoman reitin parantaminen/vanhan reitin aukaiseminen, Kenttäratareitti"</i>.</li> </ul> </li> <li>➤ Olemassa olevien reittien parantaminen ja kunnossapitäminen <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Otteita hankkeen 13.10.2025 järjestetystä työpajasta: <i>"Kylmäluoman reitti tarvitsee parannusta, Syötereitille joen ylitys kuntoon sekä polkujen levennys ja sorastus, venelossi Iijoen ylitykseen, Gravel-reitti Kuusamo-Taivalkoski-Syöte"</i>.</li> </ul> </li> <li>➤ Opastamisen parantaminen</li> <li>➤ Reittien tarinallistaminen (esim. äänisovellus, QR-koodit maastossa)</li> </ul>	A-C
<p>➤ <b>Viestitään kävelyn ja pyöräilyn reiteistä ja palveluista matkailijoille jo ennen matkaa esimerkiksi majoituksen varaussivulla</b> (kunta, yrittäjät)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Otteita hankkeen 13.10.2025 järjestetystä työpajasta: <i>"Matkailukohteisiin esteettömyysajattelu"</i>.</li> </ul>	A, D

Kävelyn ja esteettömyyden toimenpiteet (vastuutaho)	Toimenpiteen aikajänne
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Jaetaan esteettömyystietoa liikenneturvallisuuden toimijatyön kautta (kunta)</b></li> </ul>	A, D
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Toteutetaan esteettömyyskartoituksen mukaisia pieniä toimenpiteitä (kunta)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Huolehditaan väylien päällystysten yhteydessä siitä, että sivukaltevuuden arvo on 0,5–2,0 % tai enintään 3 %.</li> <li>* Hox! Pyöräliikenteen ylityskohdassa ei saa olla tasoeroa, mikä koskee myös yhdistettyä JKPP-väylää (ks. Kohta 3.5 Esteettömyys).</li> </ul> </li> </ul>	A-C, D
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Parannetaan Kauppatie esteettömyyttä välillä Talonpojantie-Posiontie (kunta)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Toteutetaan jalkakäytäväosuuksien ylityskohtiin esteettömyyden erikoistason suojatien ratkaisut.</li> <li>➤ Toteutetaan yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien ylityskohtiin noin 0,2 m leveä tasoon upotettu nopparaita tai vastaava rakenne.</li> </ul> </li> </ul>	A-B
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Parannetaan virkistys- ja vapaa-ajan alueiden esteettömyyttä (Metsähallitus, kunta)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hankkeen 13.10.2025 järjestetystä työpajassa nousivat esille Pahkakuru ja Soiperoinen.</li> </ul> </li> </ul>	A-C

Osallistamisen ja viestinnän toimenpiteet (vastuutaho)	Toimenpiteen aikajänne
<p>➤ <b>Kehitetään aktiivisesti viestintää kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä sekä nostetaan esiin valtakunnallisia kävelyn ja pyöräilyn kampanjoita (kunta)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Laaditaan kävelyn ja pyöräilyn viestinnän vuosikello ja viestitään aktiivisesti kuntalaisille kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä.</li> <li>➤ Hyödynnetään olemassa olevia valtakunnallisia teemapäiviä ja -viikkoja.</li> <li>➤ Liitytään mukaan <u>Fiksusti kouluun*</u> -ohjelmaan. <ul style="list-style-type: none"> <li>* Fiksusti kouluun -ohjelma tarjoaa tietoa ja neuvoja kestävämpien ja aktiivisempien koulumatkojen suunnitteluun ja toteutukseen. Fiksusti kouluun -ohjelmassa koulumatkat nähdään laajasti – ne ulottuvat esikouluikäisten matkoista aina korkeakouluopiskelijoiden kulkemisiin saakka. Ohjelman kohderyhmään kuuluvat koulut, oppilaat, vanhemmat, kunnat, päättäjät ja järjestöt.</li> </ul> </li> <li>➤ Viestitään matkailijoille Taivalkosken pyörämatkailumahdollisuuksista.</li> </ul>	D
<p>➤ <b>Kannustetaan kaikki kuntalaiset liikkumaan kävellen ja pyöräille (kunta)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tehdään uusia innovatiivisia kokeiluja.</li> <li>➤ Hankitaan kuntaan yhteiskäyttöön/vuokrattavaksi esimerkiksi muksubussi, cargopyörä tai rinnakkainajettava vieripyörä.</li> </ul>	D

Hallinnolliset toimenpiteet (vastuutaho)	Toimenpiteen aikajänne
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Hyväksytään Taivalkosken kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma poliittisesti ja tiedotetaan valmistuneesta ohjelmasta</b> (kunta)</li> </ul>	A
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Nimetään edistämistyön koordinoinnista vastaava poikkihallinnollinen työryhmä</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Työryhmä käsittelee säännöllisin väliajoin kunnan kävelyn ja pyöräilyyn liittyvää kehittämistä.</li> </ul> </li> </ul>	A
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Osoitetaan kunnan talousarviossa korvamerkitty investointitaso kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>* YK:n suositus on, että kuntien liikenneinvestoinneissa ja ylläpidossa varataan vähintään 20 % pyöräilyn ja kävelyn kehittämiseen.</li> </ul> </li> </ul>	D
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Haetaan liikkumisen ohjauksen rahoitusta seudulliselle kävelyn ja pyöräiliikenteen koordinaattoritoiminnalle Pudasjärvi-Kuusamo-Taivalkoski alueelle (Kuusamon ja Pudasjärven kaupunki sekä Taivalkosken kunta)</b>        Koordinaattoritoiminta pitää sisällään esimerkiksi seuraavia asioita:       <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Edistämishjelmiin kirjattujen toimenpiteiden seuranta ja koordinointi yhteistyössä kuntien ja hallinnonalojen kanssa</li> <li>➤ tempauksia ja kampanjointia, esim. päättäjä- ja esteettömyyskävelyt/-pyöräilyt paikan päällä kunnissa</li> <li>➤ viestintää</li> <li>➤ info-/koulutustilaisuuksien järjestämistä (teemat voivat liittyä esim. viherympäristöön, valaistukseen, esteettömyyteen)</li> <li>➤ erilaisissa rahoitushauissa tukeminen</li> <li>➤ kaavojen ja suunnitelmien auditointipalvelu (näkökulma siinä, miten kävely ja pyöräily toteutuvat luonnosvaiheessa olevissa suunnitelmissa ja löytyykö jotain korjattavaa).</li> </ul> </li> </ul>	A
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Hyödynnetään ja haetaan Traficom<span></span>in liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia erilaisten kävelyä ja pyöräilyä edistävien kampanjoiden, hankkeiden ja kokeiluiden toteuttamiseen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Traficom myönsi vuonna 2024 valtionavustusta liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden hankkeisiin sekä kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelmiin kunnille ja muille toimijoille yhteensä liki 1,5 miljoonalla eurolla. Avustuksilla tuetaan kestäviä ja aktiivisia liikkumistottumuksia ja parannetaan liikenneturvallisuutta.</li> </ul> </li> </ul>	D
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Hyödynnetään ja haetaan aktiivisesti Traficom<span></span>in kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksia</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta myönnetään infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen. Vuonna 2025 kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa avustusta myönnettiin noin 3 miljoonaa euroa.</li> </ul> </li> </ul>	D

# 8 Koordinointi ja seuranta

Jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan säännöllisesti kokoontuva ja poikkihallinnollinen yhteistyöryhmä, joka koordinoi ja laittaa liikkeelle kehittämisohjelman toimia.

## **Edistämistyön jatkoaskeleet:**

- A. Taivalkosken kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma viedään kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi. Ohjelman hyväksyntä sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitäkin asetettuihin strategisiin tavoitteisiin.
- B. Edistämistyötä koordinoi kunnan liikenneturvallisuuustyöryhmä (ehdotus). Työryhmän toimenkuvaa laajennetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja kokousten asialistalle lisätään oma, säännöllisesti läpikäytävä kohtansa kävelystä ja pyöräliikenteenteestä. Työryhmän kokousten määrää/vuosi tai yksittäisiin kokouksiin varattua aikaa esitetään kasvatettavan.
- C. 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 tehdään vuosittaisen hyvinvointisuunnitelman yhteydessä.

D. Seurantamittareina esitetään olevan:

- Toimenpiteiden toteutuminen
- asukaskysely kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista ja niiden kehittymisestä 3-4 vuoden välein
- kävelijöille ja pyöräilijöille tapahtuvien liikennetapaturmien määrä ja vakavuus (avoimet tilastot).

**Poliittisesti hyväksytty kehittämisohjelma on usein myös edellytys Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukaisen valtionavustuksen saamiselle.**

# 9 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*

- Edistämishjelmilla 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 2024 haussa rahoituspotti oli yhteensä noin 285 000 €. 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.

