

# TYRNÄVÄN JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

# SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä
2. Suunnittelun lähtökohdat
3. Visio ja tavoitteet
4. Pyöräliikenteen pääverkko ja jalankulun ydinalueet
5. Toimenpideohjelma
6. Koordinointi ja seuranta

## Liitteet:

- Liite 1. Asukaskyselyn tulokset
- Liite 2. Toimenpidetyöpajan äänestystulokset
- Liite 3: Rahoituskanavat



# TIIVISTELMÄ

Tyrnävän kunta on liittynyt hiilineutraaliutta tavoittelevien HINKU-kuntien verkostoon vuonna 2016. Kunnan päämääränä on vähentää päästöjään 80 prosenttia vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tieliikenteen osuus kunnan päästöjakaumasta on nykyisin maatalouden jälkeen toiseksi suurin päästöjen lähde, yhteensä 27 %.

Päästövähennyksiin ja esimerkiksi hyvinvoinnin kasvattamiseen liitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan mahdollisimman laaja työkaluvalikoima, jossa tarkennettu jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma näyttelee omaa osaansa.

Kehittämissuunnitelman tavoitevuosi on 2040. Suunnitelma sisältää taustatietoja jalankulun ja pyöräliikenteen suunnittelulogiikasta, asukkaiden näkemyksistä kehittämistarpeiden suhteen, jalankululle ja pyöräliikenteelle asetetun vision ja tavoitteet sekä tulevaisuuden kehittämistä ohjaavan pyöräliikenteen pääverkon ja jalankulun ydinalueiden määrittelyn. Visiosta ja tavoitteista on johdettu lopulta konkreettiset toimenpidekortit, joilla visioon ja tavoitteisiin päästään.

On tärkeää asettaa kunnalle tarpeeksi kunnianhimoiset tavoitteet tukemaan jalankulun ja pyöräliikenteen kehityskaarta. Kulkumuotojen kasvu ei välttämättä tapahdu hetkessä ja vaatii työtä, mutta saatavat hyödyt ovat sen arvoiset.

## Hankkeen ohjausryhmä:

- Janna Kumpula, kehittämispäällikkö, Tyrnävän kunta
- Elina Vehkala, sivistysjohtaja
- Elina Huurre, kulttuuri- ja vapaa-aikajohtaja, Tyrnävän kunta
- Annika Hyttinen, puistotyönjohtaja, Tyrnävän kunta
- Teija Eskola, henkilöstö- ja hyvinvointijohtaja, Tyrnävän kunta
- Mikko Lehtinen, viestintäkoordinaattori, Tyrnävän kunta
- Tomi Leinonen, tekninen johtaja, Tyrnävän kunta (05/2022 saakka)
- Hannu Komu, tekninen johtaja, Tyrnävän kunta (09/2022 eteenpäin)
- Juha Petäjäniemi, yhdyskuntatekniikan päällikkö, Tyrnävän kunta (05/2022 eteenpäin)
- Lasse Lyijynen, toimitusjohtaja, Tyrnävän Kehitys Oy
- Soile Purola, kestävän liikkumisen vastaava, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Michaela Sannholm, erityisasiantuntija, Traficom

Tyrnävän jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman laatiminen käynnistyi maaliskuussa 2022 ja valmistui saman vuoden joulukuussa. Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa virtuaalisesti Teams-yhteydellä. Lisäksi työn osana on järjestetty paikallisille sidosryhmille ja ohjausryhmän jäsenille kohdennettu toimenpidetyöpaja Tyrnävän kunnantalolla. Työn konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy. Projektipäällikkönä Rambollista toimi Kirsi Översti ja muina asiantuntijoina hankkeena olivat mukana Reijo Vaarala, Ville Pyhäjärvi, Mari Laurila sekä Mari Mutanen.



# SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

# KÄVELYN, JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEEN MÄÄRITELMÄT

## Kävely ja jalankulku

**Kävely** on yksi jalankulun muoto ja se rinnastuu muun muassa pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen.

**Kävelijä** on kävelynopeudella omin jaloin joko kokonaan tai avustetusti kulkeva.

**Jalankulkija** on jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjä taikka polkupyörän tai mopon taluttaja (TLL 2 §).

**Jalankulkuympäristöksi** kutsutaan paikkaa tai aluetta, jossa ihmiset liikkuvat jalan tai muilla jalankulkuun rinnastettavilla kulkutavoilla. Näin ollen kaikkialle ympärillemme muodostuu erilaisia jalankulkuympäristöjä. Jalankulkuympäristöjä ovat esimerkiksi keskustat ja keskukset, asuinalueet, virkistysalueet ja puistot.

Kehittämissuunnitelmassa käytetään pääasiassa termiä jalankulku sen laajemman merkityksen vuoksi.

## Pyöräliikenne

### Pyöräliikenteen ominaispiirteet:

1. Pyörällä liikkumiseen tarvitaan lihasvoimia
2. pyörällä liikkuminen on tasapainottelua
3. pyörässä ei ole suojakuorta
4. pyörässä on hyvin vähän jousitusta
5. pyörällä poljetaan taivasalla
6. pyörällä liikkuminen on sosiaalista toimintaa
7. ihminen on kaiken lähtökohta.

Pyöräliikenteen asiantuntijaryhmä CROW-Fietsberaadin määrittely pyöräliikenteen ominaispiirteistä.

Toiminnallisesti pyörä on lähempänä autoa kuin jalankulkijaa.

Lähteet:  
Väyläviraston ohjeita 18/2020,  
Pyöräliikenteen suunnittelu.

Väyläviraston ohjeita 34/2022,  
Jalankulun suunnittelu.

# VUOROVAIKUTUS HANKKEEN AIKANA

## Poikkihallinnollinen ohjausryhmä

Hankkeen ohjausryhmä on koostunut poikkihallinnollisesta kokoonpanosta. Edustajia siihen on koottu niin teknisen toimen, hyvinvoinnin, sivistyksen, viestinnän, nuorisotoimen sekä elinympäristön kehittämisestä vastaavista henkilöistä. Ohjausryhmä on koostunut osittain myös paikallisen liikenneturvallisuusryhmän edustajista.

## Asukaskysely

Tyrnävän asukkaille ja muille alueella liikkuville toteutettiin osallistamiskysely toukokuussa 2022. Kyselyssä kartoitettiin liikkujien kokemuksia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteista, liikenteen turvallisuudesta, tärkeimmistä kehittämistarpeista ja motiiveista muuttaa omaa liikkumiskäyttäytymistä kestävämpään suuntaan. Sanallisten vastausten lisäksi vastaajien oli mahdollista antaa palautetta suoraan kartalle. Kaikki kyselyn vastaukset ovat nähtävissä liitteessä 1.

## Haastattelut

Kyselyanalysoinnin jälkeen Tyrnävällä asuvien erilaisia liikkumismotiiveja ja käyttäytymisprofileja on selvitetty tarkemmin tekemällä muutamia haastatteluita. Haastateltavat valikoituivat asukaskyselyyn vastanneiden keskuudesta: vastanneille annettiin kyselyn yhteydessä mahdollisuus jättää yhteystietonsa tarkempaa haastattelua varten.

## Toimenpidetyöpaja

Tärkeimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi ja priorisoinniksi järjestettiin kaikille avoin työpaja, josta tiedotettiin kunnan verkkosivuilla sekä kohdennetulle joukolla suoraan sähköpostitse. Työpajaan osallistui yhteensä noin 20 henkilöä vauvasta vaariin ja keskustelu oli vilkasta. Työpaja sisälsi yleistä tiedotusta ja keskustelua hankkeen sisällöstä, luonnostelluista toimenpiteistä sekä parikeskustelua. Lopussa osallistujat äänestivät Menti-alustalla toimenpiteiden tärkeydestä. Menti-kyselyä ja toimenpidekorotteja pidettiin tilaisuuden jälkeen vielä viikon verran kaikkien avoimesti kommentoitavana. Kyselyyn vastasi tuossa ajassa yhteensä 64 henkilöä. Yleinen ilmapiiri esitettyjä toimenpiteitä kohtaan oli positiivinen.

Kuva toimenpidetyöpajasta Tyrnävällä 11.11.2022



Kehittämissuunnitelman teosta on viestitty ensi kerran kuntalaisille hankkeen alkupuolella, osallistamiskyselyn yhteydessä. Kehittämissuunnitelmaa on lisäksi esitelty päättäjille 19.12., jolloin sisältöön on ollut vielä mahdollisuus vaikuttaa.

**Erilaisten vuorovaikutuskeinojen tarkoituksena on ollut lisätä tietoisuutta, räätälöidä suunnitelmaa ja myös sitouttaa paikallisia siihen, jotta konkreettinen edistämistyö voisi jatkua mahdollisimman saumattomasti.**

# MIKSI EDISTÄÄ JALANKULKUA JA PYÖRÄILYÄ?

**Aikuisväestön suosituin ja suurin lähiliikuntapaikka ovat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät.**

Siksipä arkiympäristön välittömässä läheisyydessä sijaitsevat alueet ja reitit työ- ja opiskelupaikoille sekä palveluihin ovat avainasemassa arkiliikkumisen kannalta. Pienikin säännöllinen liikuntamäärä auttaa ylläpitämään terveyttä ja säästää myös sosiaali- ja terveystaloutta. Jalankulku ja pyöräily ovat sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta suotuisia liikennemuotoja. Henkilöautoliikenteen korvaaminen jalankululla ja pyöräilyllä vähentää paitsi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, myös ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä ja melua sekä lisää ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta.

## Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen hyötyjä:

Hyvinvoinnin, terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnan edistäminen

Energia-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden edistäminen

Kansantaloudellisten säästöjen saavuttaminen

Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus

Viihtyisän ja elinvoimaisen ympäristön luominen

Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistäminen

- **Lähes jokainen matka alkaa ja päättyy kävelleen.**
- **Neljäsosa aikuisista ei liiku tarpeeksi.** Kävely ja pyöräily ovat aktiivisia liikennemuotoja ja tukevat työkyvyn säilymistä.
- **Jokainen pyöräilty kilometri tuo säästöjä mm. pidentyneen eliniän ja terveysvaikutusten muodossa.** Taloudelliset hyödyt vaihtelevat 0,16–1,30 € välillä kilometriä kohden.
- **Ilmanlaatu paranee, kun liikenteestä aiheutuvat päästöt vähenevät**

Lähteet:  
Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (LVM 5/2018).  
UKK 2018: Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa,  
Motiva 2016: Bikenomics,  
ADFC-Radreiseanalyse 2020,  
Guthold R., G. Stevens, L. Riley & Bull F. 2018

# MIKSI EDISTÄÄ VAPAA-AJAN PYÖRÄILYÄ?

Monet haluavat nykyisin matkaillessaan tehdä vastuullisia ja kestäväää kehitystä edistäviä valintoja. Vapaa-ajan pyöräilyssä ja pyörämatkailussa yhdistyvät ekologisuus, hyvinvointi ja elämyksellinen luontokokemus. Lihasvoimalla liikkussa pyöräily on päästötöntä. Pyörämatkailu tekee hyvää niin pyöräilijöille kuin yhteiskunnallekin, se hyödyttää kotimaisia yrityksiä ja kuntia sekä antaa matkailijoille mahdollisuuden tutustua kotimaahan.

Pyörämatkailun yleistyessä matkailijoiden odotukset ja vaatimustaso kasvavat ja samalla kilpailu pyörämatkailun euroista kiristyy. Palvelut ja informaatio ovat tärkeä osa matkaa infran ohella. Pyöräilevien palveluihin panostaminen kannattaa, sillä pyöräillen matkailevat viiptyvät vierailemillaan alueilla usein pidempään ja päiväbudjetti on noin 20 % suurempi muihin matkailijoihin verrattuna. Hidas matkanteko saa monet polkijat pysähtymään majoitus- ja ravintolapalveluiden ääreen. Pyörämatkailun merkitys korostuu erityisesti maaseudulla, vahvistaen maaseudun elinvoimaisuutta.

Toimia vapaa-ajan pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan, mikäli halutaan nauttia pyörämatkailun tuomista hyödyistä. Pyörämatkailun osuus pyöräliikenteestä voi olla suurta muuta sellaisilla tieverkon osuuksilla, joilla muuta arkipyöräilyä on huomattavan vähän.

Kestävän kehityksen tukeminen

Pyörämatkailevat viiptyvät alueilla verrattain pitkään ja vahvistavat paikallista elinvoimaisuutta

Viiptyisyys lisääntyy, mahdollisuudet uusien palveluiden kehittämiseen

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





# POTENTIAALIA ON

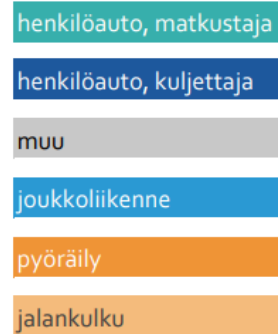
**Oulun seudulla kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on 40 prosenttia.** Kestävillä kulkutavoilla tarkoitetaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Tulokset perustuvat vuonna 2016 toteutettuun Valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen, johon Oulun seutu osallistui lisäotoksella. Keskimäärin seudun asukkaat tekivät vuorokaudessa 3 matkaa ja niiden keskipituus oli 14 kilometriä.

Keskimääräinen matkaluku on varsin tasainen eri puolilla Suomea. Sen sijaan kulkutapaosuudet ja matkojen keskipituudet vaihtelevat seudun maankäytöstä ja liikennejärjestelmästä riippuen.

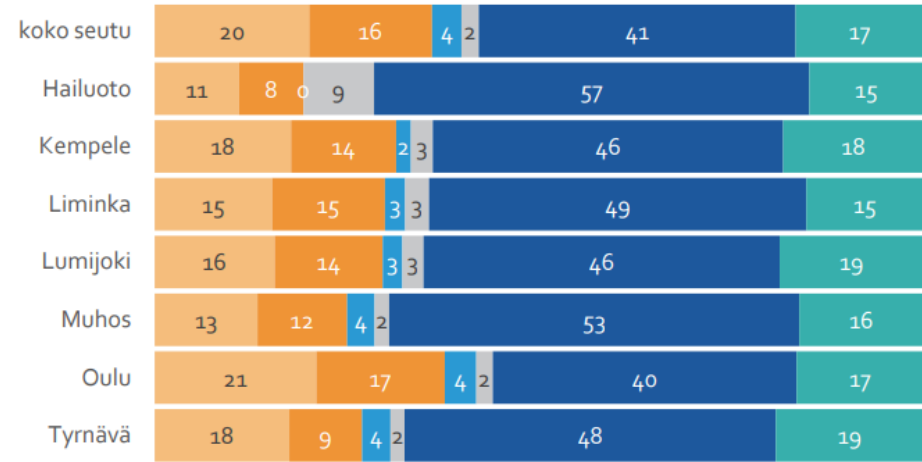
**Tyrnävällä jalankulun kulkutapaosuus matkoista on 18 %, pyöräliikenteen 9%** (kuva oikealla).

Jalankulun ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamisessa on potentiaalia etenkin lyhyillä, **alle viiden kilometrin matkoilla!**

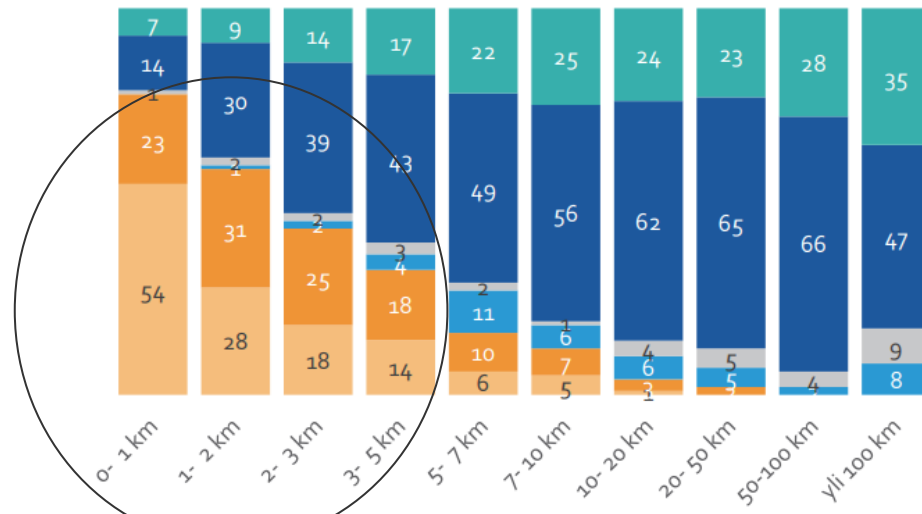
selitteet:



Kuljutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista).



Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).



**Kuvat yllä:** Kuljutapajakamat asuinalueen mukaan sekä kulkutapajakaumat matkan pituuden mukaan. Lähde: *HLT16 Oulun seutu, seutujulkaisu 15.3.2018*

# LIKKUMATTOMUUDEN HINTA

Säännöllisellä liikunnalla, kuten kävelemällä kouluun tai pyöräilemällä työpaikalle, on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Terveiden kannalta liian vähäinen liikkuminen lisää kansansairauksien riskiä suomalaisessa väestössä 18–32 %.

Liikkumattomuuden kustannuksista Suomessa on tutkimuksia. Suositusta vähäisempi reippaan ja rasittavan liikkumisen määrä eli **liikkumattomuus aiheuttaa Suomessa vuosittain yli 3 miljardin euron kustannukset**. Liikkumattomuus lisää riskiä useille kansansairauksille. Kroonisista kansansairauksista suurin yksittäinen kustannusten aiheuttaja on tyyppin 2 diabetes.

Liikkumattomuuden laskelmissa on huomioitu kustannukset, joita yhteiskunnalle muodostuu kansansairauksista aiheutuneista terveyspalveluiden käytöstä ja lääkityksestä, mutta myös työikäisen väestön työn tuottavuuden heikentymisestä sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennenaikaisten kuolemien seurauksena. Lisäksi laskelmissa on huomioitu liikkumattomuuden vaikutus tuloverojen menetykseen, maksettuihin työttömyysturvaetuuksiin ja ikääntyneiden koti- ja laitoshoidon kustannuksiin.\*

\*Lähde: 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>

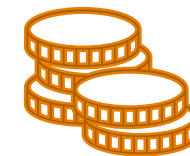
Tutkimus on tehty yhteistyössä UKK-instituutin, Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulun, Jyväskylän ammattikorkeakoulun Likesin ja Turun yliopiston Sydäntutkimuskeskuksen kanssa.

## Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa



UKK-instituutti

Kolu P, Kari J, Raitanen J, et al. J Epidemiol Community Health 2022



Tyrnävän asukkaiden liikkumattomuus aiheuttaa arviolta vuosittain liki **5 miljoonan euron** yhteiskuntataloudelliset tappiot.

# ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ

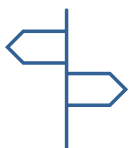
Tyrnävän asukkaille ja muille alueella liikkuville kohdennettu **osallistamiskysely toteutettiin toukokuussa 2022**. Kysely toteutettiin sähköisellä Maptionnaire-alustalla kartoitettiin liikkujien kokemuksia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteista sekä liikenteen turvallisuudesta. Sanallisten vastausten lisäksi vastaajien oli mahdollista antaa palautetta suoraan kartalle.



Kyselyyn vastasi yhteensä **530** henkilöä

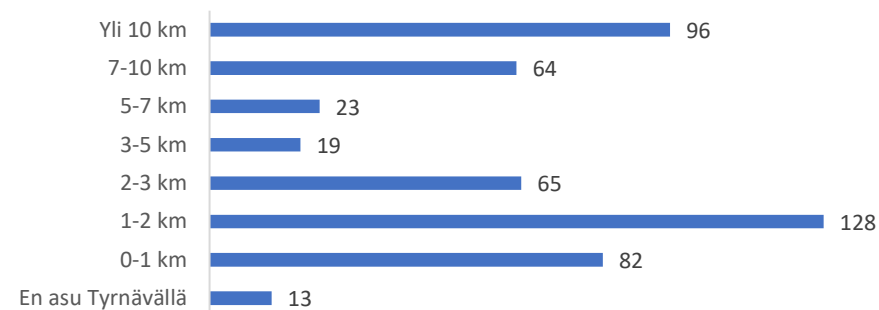


**82 %** vastaajista oli alle 45-vuotiaita

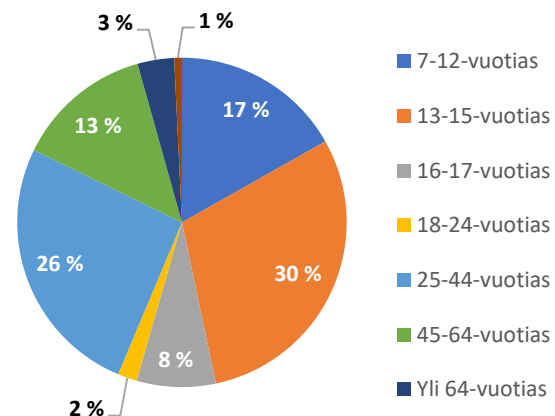


**60 %** asuu alle 5 kilometrin päässä Tyrnävän keskuksesta.

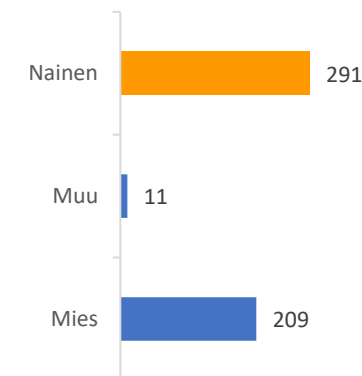
**Asuinpaikkasi (vakituinen tai vapaa-ajan asunto) etäisyys kuntakeskuksesta (n=490)**



**Ikäryhmä (n=529)**



**Sukupuoli (n=511)**



# ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ JALANKULUSTA

Kyselyyn vastanneista **38 %** ei liiku lainkaan työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja jalan. Vastaajista **18 %** liikkuu jalan vuoden ympäri.

**Turvallisempiin jalankulkureitteihin, parempaan talvikunnossapitoon ja sujuviin reitteihin** investoiminen saisi Tyrnävän asukkaat kävelemään enemmän.

Avoimissa vastauksissa tuotiin esille, että kattavampi jalankulku- ja pyöräliikenneverkosto lisäisi sekä asukkaiden liikenteellistä turvallisuutta että turvallisuuden tunnetta. Myös valaistusta sekä levähdyspaikkoja toivotaan lisättävän Tyrnävän alueelle.

*Kyselyvastaukset ovat kokonaisuudessaan nähtävissä liitteessä 1.*

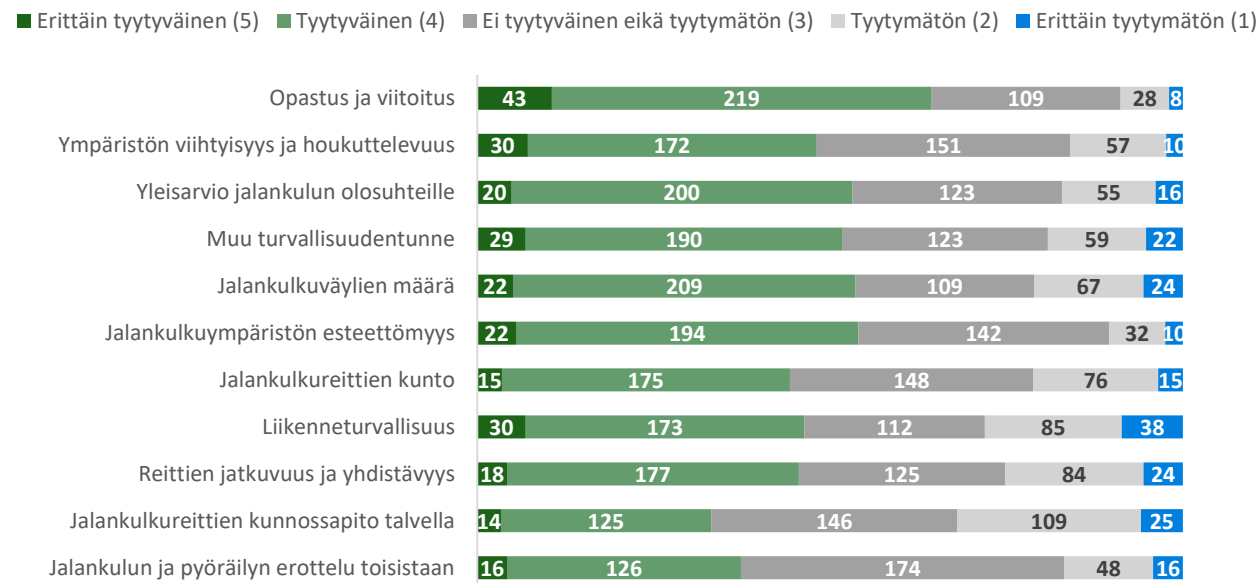


Vastaajista **21 %** kertoi kulkevansa usein osan matkasta kävellen ja osan joukkoliikenteellä.



**47 %** vastaajista arvioi oman kävellen liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

## Kuinka tyytyväinen olet jalankulkuolosuhteisiin Tyrnävällä? (n=472)



## Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän jalan työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja Tyrnävällä? Valitse enintään kolme tärkeintä asiaa. (n=458)



# ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ PYÖRÄLIIKENTEESTÄ

Kyselyyn vastanneista suurin osa liikkuu pyöräillen vuoden ympäri. Vastajista **43 %** pyöräilee eniten kesäaikaan.

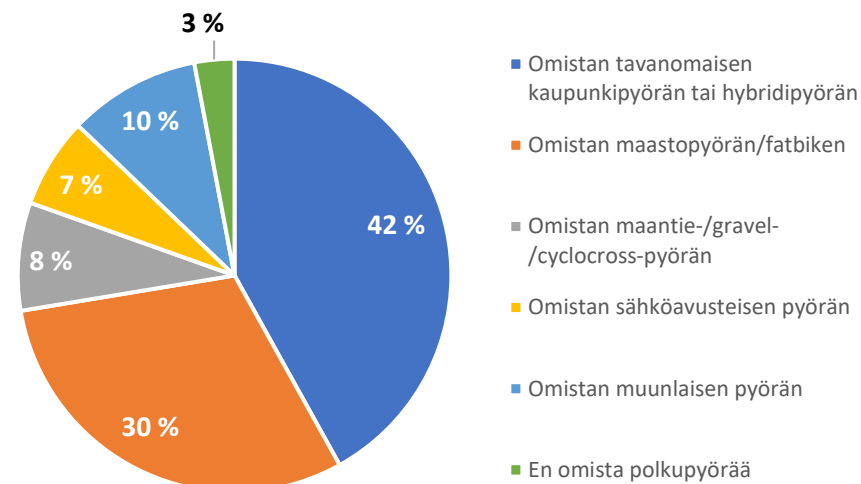
Asukkaat tekevät yleisimmin alle 3 km mittaisia matkoja (**53 %**).

Pyöräilyolosuhteiden liikenneturvallisuus, talvikunnossapito sekä pyöräilyreittien jatkuvuus ja yhdistävyys herättävät vastaajissa eniten tyytymättömyyttä. Kyselyyn vastanneet ovat tyytyväisimpiä pyöräilyn opastukseen ja viitoitukseen.

Vastajat kertoivat, että erityisesti liikenneturvallisuuteen sekä pyöräilyväylien kunnossapitoon tulisi panostaa. Vastajien mukaan **turvallisemmat pyöräilyreitit** (53 %), **pyöräilyväylien parempi kunto** (39 %) **sekä parempi talvikunnossapito** (33 %) saivat heidät pyöräilemään enemmän. Moni toivoo myös **sujuvampia pyöräilyreittejä** (32 %).

*Kyselyvastaukset ovat kokonaisuudessaan nähtävissä liitteessä 1.*

Polkupyörän omistus (n= 525)



Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja? (n=505)



# HAASTATTELUT 1/2

**Eri asiat motivoivat eri ihmisiä kestäviin elämäntapoihin.** Sen vuoksi on tärkeää ymmärtää, mitkä asiat alueella liikkujia motivoivat parhaiten vähähiilisen tulevaisuuden saavuttamiseksi. Työssä on kyselyn lisäksi toteutettu neljä syventävää haastattelua asukaskyselyyn vastanneille, eri ikäisille miehille ja naisille. Loka-marraskuussa 2022 toteutettujen haastatteluiden tarkoituksena on ollut hahmottaa tarkemmin mahdollisia motiiveja kävellen ja pyöräillen liikkumiseen ja ”pullonkauloja” nykyisessä liikkumisympäristössä ja asenteissa. Haastatteluiden koonti on esitelty seuraavaksi.

## +80-vuotias nainen

- Reilusti eläkeikäinen (80v), asunut muutaman vuoden Tyrnävällä.
- **Autoton, liikkuminen jalan tai pyörällä.**
- **Liikkumisen motiiveina kunnan ylläpitäminen ja harrastusten pariin pääsy.** ”Kunhan tulee lähdettyä johonkin”.
- Tulisi ajeltua pyörällä enemmänkin, mutta Tyrnävällä hänen mukaansa kaikki olosuhteet eivät sitä salli. **Epäkohtia:**
  - paikoittain ei turvallisia väylää tai piennarta, missä kulkea. Valaistus paikka paikoin huono (erityisesti kirkonkylällä ja Ahintiellä)
  - kyläkeskukseen pääsee vain kiertoreittejä pitkin turvallisesti, suoriin reitti huonossa kunnossa ja turvaton.
- Olosuhteet saavat kuitenkin myös **kiitosta:**
  - nuorisopalveluiden tekemä pyörien huolto sai kovaa kiitosta, hakevat pyörän kotoa asti tarvittaessa huoltoon.
  - kaiken kaikkiaan Tyrnävällä hyvä liikkua nykytilassa, sillä uusia väyliä tehty uuden asuinalueen yhteyteen.



## 36-vuotias mies

- Murrossa 7 vuotta asunut perheellinen.
- Palveluiden äärelle ja harrastuksiin **liikkuminen pääosin autolla**, sillä esimerkiksi lähimpään kauppaan tulee matkaa 10 km.
- Harrastuksina aktiivinen pyöräily ja salibandy.
- **Pyöräilyharrastusta motivoi kunnan kohotus ja maastopyöräilyreitit.**
- **Epäkohtia** liikkumisolosuhteissa:
  - huolina ja esteinä mm. maantien laidassa polkeminen sekä huonot päällysteet siinä yhteydessä, lohkareinen piennar vaarallinen
  - Murron suunnasta kylälle päin ei ole mahdollisuutta kulkea helposti / turvallisesti pyörällä
  - Tyrnävältä ei pääse myöskään yhdistymään seudulliseen pyörätieverkostoon turvallisesti. Tyrnävä on ikään kuin omana saarekkeenaan
  - opasteita tulisi olla paremmin
  - kylällä päällystämätön pyörätie.
- **Ihanteellinen liikkumisympäristö Tyrnävällä koostuisi:**
  - uusi maastopyöräreitti jäi kaavan alle Murrossa, joten tämän asian korjaaminen
  - maastopyöräreittejä löytyy, muttei ns. virallisia joten niitä toivottaisiin
  - pyöräteitä tulisi lisätä eritoten maantien varrelle turvallisuus huomioiden
  - ”jos Kempeleeseen saisi virallisen reitin, olisi hyvä”.



# HAASTATTELUT 2/2

## +30-vuotias nainen

- Neljän lapsen äiti, ei asu taajaman sisällä. Paluumuuttaja Tyrnävälle. Tällä hetkellä kotiäitinä.
- **Pääosin liikkuminen** palveluihin, harrastuksiin ja töihin **tapahtuu autolla**. Käy vuorotöissä Tyrnävän ulkopuolella, mutta tällä hetkellä kotiäitinä. Ouluun pitkä matka ja julkisille liikkuminen ei ole mahdollista aikataulujen puitteissa.
- **Kävelemisen ja pyöräilemisen motiiveina hyötyliikunta, ulkoilu, lasten kanssa olo**. Ennen, kun asuivat kuntakeskuksessa, ei tullut käytettyä juuri ollenkaan autoa.
- Kävely ja pyöräily ovat harrastuksena perheen kesken, tekevät usein kävelylenkkejä. Aika paljon joutuu menemään peltoteitä pitkin, kun ei ole muuhun mahdollisuutta turvallisuuskulmasta.
- Joskus jos yksin pääsee liikkumaan, niin kulkee pyörällä (4 km kuntakeskukseen). Miehensä pyöräilee töihin. Lasten kanssa ei pysty menemään pyörällä, sillä Muhostien varrella ei ole pyörätietä ja jalkakäytävää ja kyseessä vilkas tie.
- Valaistuksen paikoittainen puuttuminen aiheuttaa myös turvattomuutta.
- *”Jos olisi mahdollisuus, ettei tarvits mennä ison tien viertä, niin olisi nykyäänkin enemmän harrastuksena”*
- **Ihanteellista liikkumisympäristöä kuvailee** näin:
  - pitkässä juoksussa olisi hyvä päästä lähikuntiin pyöräillen ja väylät lähtisivät kunnasta joka suuntaan. Murrosta pääsee Kempeleeseen, mutta kylältä ei pääse Murtoon pyörätietä pitkin
  - jossain vaiheessa näkisi kulkevansa töihin Kempeleeseen pyörällä, jos siihen infralla luotaisiin mahdollisuus
  - Tyrnävällä kivoja paikkoja, mitä voisi hyödyntää reittipyöräilyssä, voi nähdä kokonaisvaltaisena kehityksenä kuntaa ajatellen. Toivoisin, että olisimme saavutettavampi paikka.



## +65-vuotias mies

- Eläkkeellä oleva mies, asuu Tyrnävällä ja liikkuu pääsääntöisesti *”muuten vain”*
- Liikkuminen töihin jne. ennen eläkettä tapahtui aina omalla autolla. Matkaa kotoa kuntakeskukseen 3,5 km.
- **Liikkuminen palveluiden äärelle tapahtuu edelleen autolla:** *”Ei sinne uskalla lähteä vispaamaan, kun pyöräteitä ei ole”*
- **Motiivina liikkumiselle on pääasiassa hyötyliikunta.** Lenkkeily tapahtuu kävellen eritoten vuoden ympäri, kesällä pyörälläkin. Talvella entistä vaikeampaa, kun ei ole pyöräteitä. Vilkaasti liikennöityjä ja raskaita väyliä, sen vuoksi turvatonta liikkua kävellen tai pyörällä. *”Jalankulkija ja pyöräilijä melko onnettomassa asemassa teitten varsilla”*
- **Epäkohtia** liikkumisolosuhteissa:
  - päällimmäisenä esteenä liikkumiselle on väylien puuttuminen. Paljon raskasta liikennettä maanteiden laidassa (ainoa kulkureitti), eritoten Tupostiella ja myös Murrontiella. Muhostiella paljon läpiajoliikennettä Ala-Temmekseltä Kainuuntielle
  - nopeusrajoitukset tulisi myös saada risteysalueilla kuntoon, niitä on laskettukin mutta ei selvästi noudateta. Vaarallista monelle ikäryhmälle.
- **Ihanteellista liikkumisympäristöä** hän kuvaili seuraavanlaisesti:
  - pitäisi olla pyörätiet kuntakeskuksesta Tupokseen, Ala-Temmekselle ja Murtoon
  - haastateltavan mielestä Murron tilanne eriskummallinen, kun Kempeleeseen pääsee helpommin pyörällä kuin omaan kuntakeskukseen. Erikseen vielä mainitsi, että Murrosta keskukseen liikkuminen on vaarallista.

# VISIO JA TAVOITTEET



# VAIKUTTAVIA LINJAUKSIA

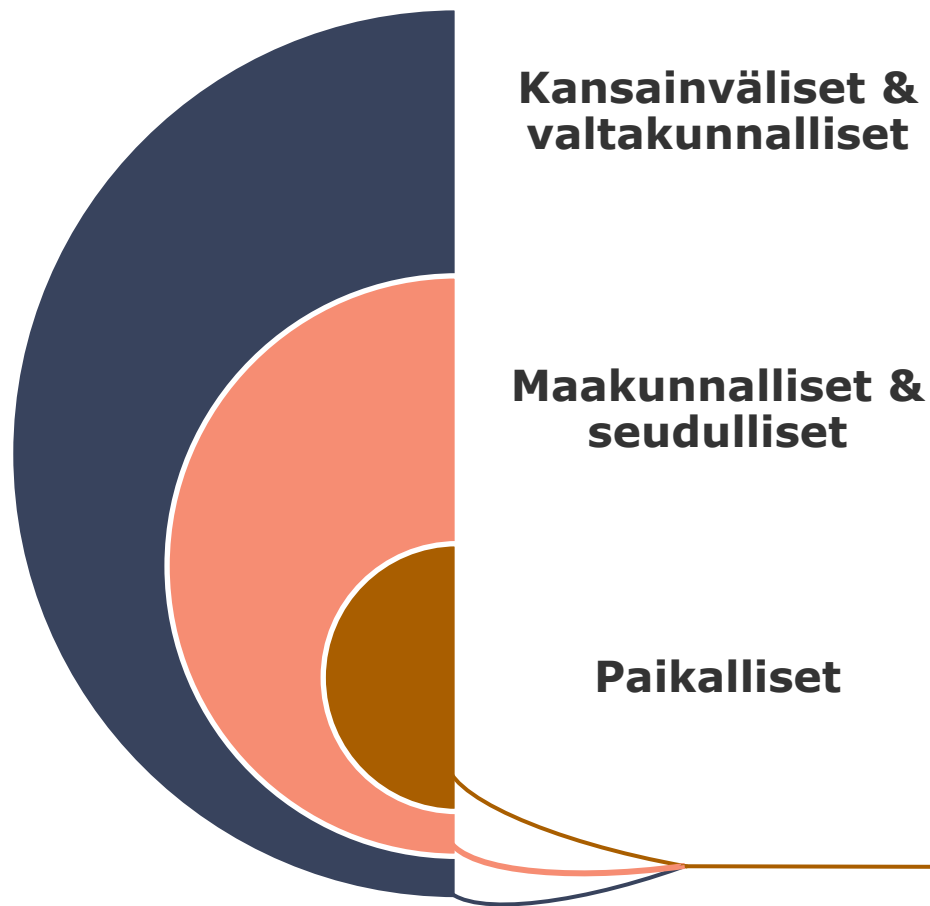
Pyöräliikenteen ja jalankulun rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisempään asemaan.

Valtakunnallisen Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman tavoitteena on, että vuonna 2030 pyöräliikenteen ja jalankulun matkoja tehdään 30 % enemmän verrattuna nykytilanteeseen. Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

Tyrnävän jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma tukee osaltaan niin kansainvälisten, valtakunnallisten kuin paikallistenkin tavoitteiden saavuttamista. Ohessa on esitelty keskeisimpiä vaikuttavia strategioita.



**Jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma toteuttaa viittä YK:n kestävän kehityksen tavoitteista.**  
YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestävään kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon.



- Kansainväliset ilmastositimukset
- Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma
- Fossiilitoman liikenteen tiekartta
- 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma
- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
- Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma
- Liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026
- Tieliikennelaki

- Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040
- Oulun seudun kehityskuva 2030+
- Oulun seudun pyöräilyn pääreitissuunnitelma 2030

- Tyrnävän kuntastrategia 2020-2026
- Tyrnävän hyvinvointikertomus
- Resurssiviisauden tiekartta
- Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun verkko 2040
- HINKU-kunta

**TAVOITTEITA TUKEVAT TOIMENPITEET**



# VAIKUTTAVIA LINJAUKSIA PAIKALLISESTI



Pohjois-Pohjanmaan  
liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Tavoitteena **kestävä, turvallinen ja toimiva liikennejärjestelmä** koko maakunnassa.

Oulun seudun kehityskuva 2030+

Vuonna 2040 Oulun seutu on pohjoisen Suomen **kestävä, houkutteleva ja elinvoimainen kaupunkiseutu**.

Oulun seudun pyöräilyn  
pääreittisuunnitelma 2030

**Pyöräilyn tavoiteverkko** on tarkoitus hyödyntää mm. kaavaratkaisuissa, kehittämishankkeiden priorisoinneissa, väylien kunnossapidossa sekä viitoituksessa.

Tyrnävän kuntastrategia 2020-2026

Visio: **”Tyrnävän kunta on turvallinen koti jokaiselle ja kaikelle.”** Tehdään kestävien valintojen tekeminen kuntalaisille mahdollisimman helpoksi hiilijalanjälki huomioiden.

Tyrnävän hyvinvointikertomus

Tavoitteita: **Terveelliset elämäntavat, viihtyisä ja turvallinen elinympäristö, hyvinvoivat kuntalaiset.**

Resurssiviisauden tiekartta

Pitkän tähtäimen tavoitteena: **Ei ilmastopäästöjä** – kunta toimii hiilineutraalisti eikä tuota ilmastomuutosta aiheuttavia kasvihuonekaasupäästöjä.

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun verkko  
2040

Työn tarkoituksena on toimia Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun edistämisen **suuntaviivana** maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti.

Lisäksi: Tyrnävä on sitoutunut osana **HINKU**-kuntien verkostoa **vähentämään päästöjä 80 %** vuoden 2007 tasosta **vuoteen 2030 mennessä**. Vuonna 2020 tieliikenteen osuus kunnan [päästöjakaumasta](#) oli 27 %.

# VISIO JA TAVOITTEET JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISELLE

\*Arvot ovat Tyrnävän kuntastrategian mukaisia, visio puolestaan on johdettu Tyrnävän resurssiviisaasta tiekartasta.



## Arvot \*

Kestävyys  
Turvallisuus  
Avoimuus  
Vastuullisuus  
Oikeudenmukaisuus



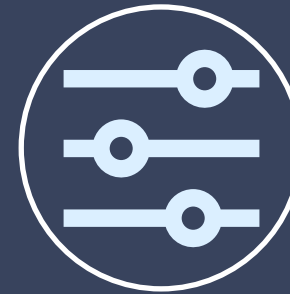
## Visio

Kunnan yhdyskuntarakenne ja väyläverkostot ohjaavat terveelliseen liikkumiseen ja mahdollistavat vähäpäästöisen, turvallisen ja tehokkaan liikenteen.



## Määrälliset tavoitteet

- Jalankulun ja pyöräliikenteen matkamäärät kasvavat **30 %** vuoteen 2030 mennessä
- **Nolla** jalankulku- ja pyöräilyonnettomuutta



## Laadulliset tavoitteet

- Ympäri vuotisesti turvallinen, sujuva, houkutteleva ja tasa-arvoinen **liikkumis-ympäristö**
- Jalankulku ja pyöräliikenne on niin helppoa, että ne ovat "itsestäänselviä" kulkumuotoja – aktiivinen **viestintä** tukemassa
- Vahva **sitoutuminen**

## Toimenpiteet

# PYÖRÄLIIKENTEN PÄÄVERKKO & JALANKULUN YDINALUEET

# KAKSI LIIKKUMISMUOTOA

Suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä "kevyt liikenne" tai "kevyen liikenteen väylä".

**Jalankulkua ja pyöräliikennettä on järkevää pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina seuraavista syistä:**

## Ominaista jalankululle



- Nopeus hidas
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Poukkoilevaa liikettä väylän puolelta toiselle, oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Liike voi olla edestakaista
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto → kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkeviin
- Kävely kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja

## Ominaista pyöräliikenteelle



- Kohtalainen nopeus
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike → kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä → pysähtymistä ei suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo → rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Yleensä väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

# PYÖRÄLIIKENTEN VERKKOSUUNNITTELU

## Pyöräliikenne

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

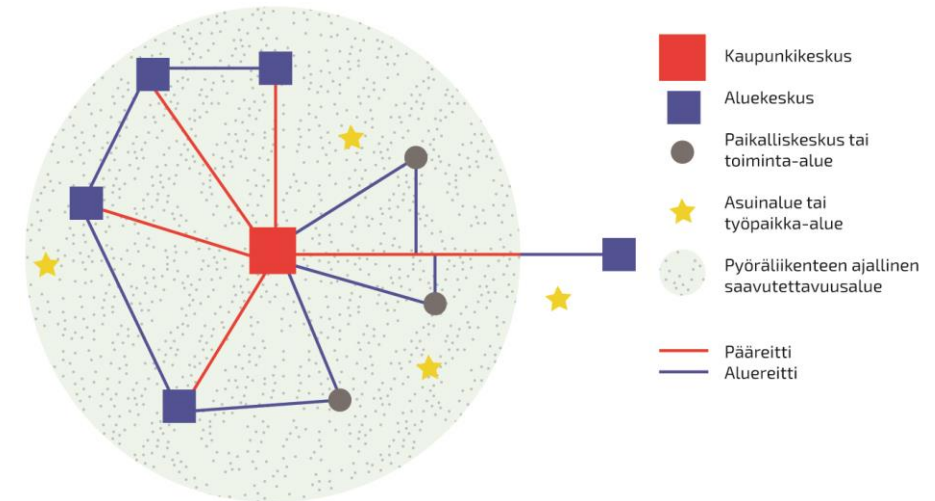
Pyöräliikennettä synnyttävät kohteet määritellään ja luokitellaan pyöräliikenteen virtojen selvittämistä sekä toiminnallisen verkon määrittelemistä varten.

## Ajallinen saavutettavuusalue

Kun pyöräliikennettä synnyttävät kohteet on määriteltä, 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 60–75 minuutin aikana.

## Käyttötarkoitus

Pyöräliikenteen pääverkon suunnittelu toimii lähtökohtana toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelulle ja toteutukselle. Tavoitteena on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä sekä **parantaa pyöräliikenteen asemaa aina maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti.**



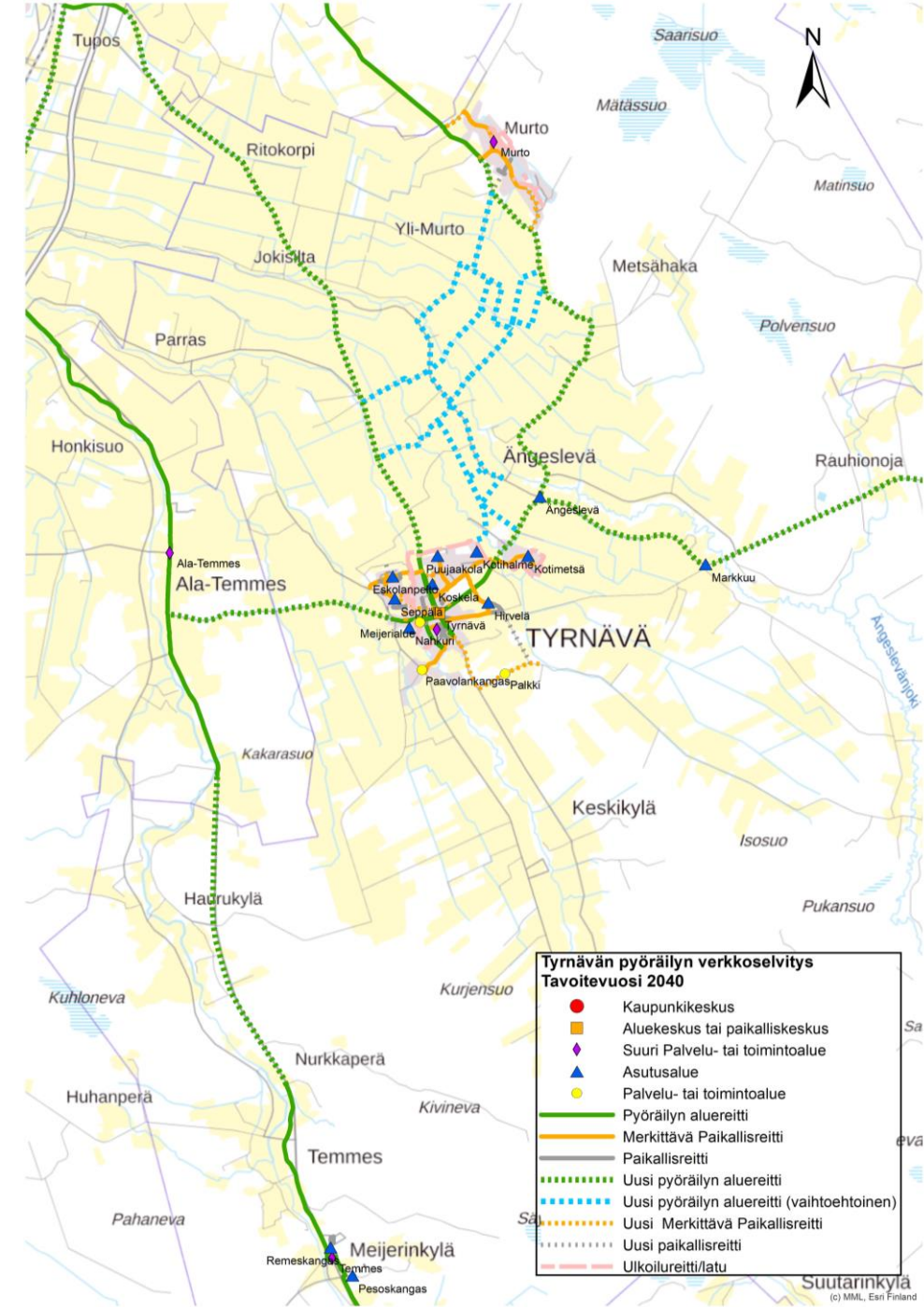
Kuva: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje.

# AIEMMIN LAADITTU TYRNÄVÄN PYÖRÄLIIKENTEEN JA JALANKULUN VERKKO (2019)

Vuonna 2016 Oulun seudulle laadittiin kaikkia seudun kuntia koskeva yhteinen **pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkko 2030**. Oulun seudun pyöräilyn tavoiteverkon suunnittelussa määriteltiin tavoiteverkon hierarkkinen taso seudullisesti palvelevien reittien osalta. Myös Tyrnävän kunta oli tässä työssä mukana. Oulun seudun pyöräilyn tavoiteverkossa Tyrnävän kunnan alueelle ei ole esitetty pääreittitasoisia yhteyksiä, Tyrnävän jäädessä Ouluun nähden pyöräilyn saavutettavuusalueen ulkopuolelle. Sen sijaan seudullisessa suunnitelmassa esitettiin Tyrnävän osalta merkittävimmät aluereittitasoiset yhteydet. Tämä tarkkuus ei kuitenkaan ole Tyrnävän kunnan sisäisen verkon kehittämisen kannalta riittävä taso ja siksi Tyrnävälle tarkennettiin oma **jalankulun ja pyöräiliikenteen verkkosuunnitelma** tähdäten vuoteen 2040. Työssä otettiin keskeisenä huomioon myös viitoitus ja opastus.

Tyrnävällä **aluereitit ja merkittävät paikallisreitit** muodostavat yhdessä **Tyrnävän pyöräiliikenteen** (ja jalankulun) **tavoiteverkon**. Verkon suunnittelussa on huomioitu olemassa olevat pyöräilyyn soveltuvat väylät, työ- ja opiskelupaikkojen, väestön, joukkoliikenteen pysäkkien, matkailu- ja aktiviteettipaikkojen, vähittäiskaupan suuryksiköiden ja muiden pyöräilyä synnyttävien kohteiden sijoittumiset sekä pyöräilyn saavutettavuus sekä tulevan maankäytön suunnittelu. Tavoiteverkossa Tyrnävän keskustaaajama kytkeytyy seudulliseen verkkoon Kempeleeseen, Tupokseen ja Limingan keskukseen suuntautuvilla aluereittitasoisilla yhteyksillä.

*Kehittämissuunnitelman yhteydessä aiemmin laadittua strategista verkkosuunnitelmaa on tarkistettu vuoden 2022 aikana. Päivitykset verkkoon on esitetty seuraavilla sivuilla.*



Kuva: Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun verkko (2019)

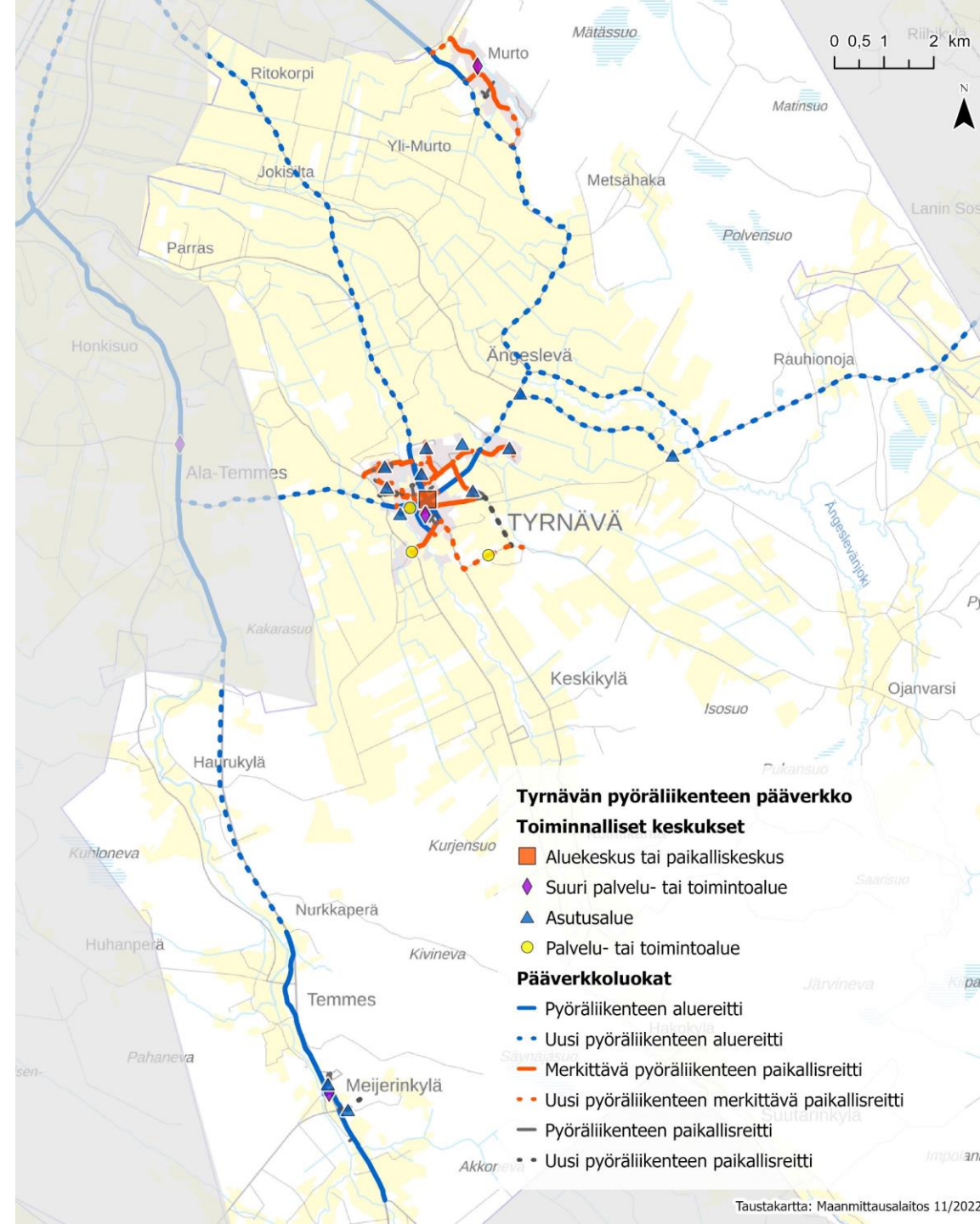
# PÄIVITETTY TYRNÄVÄN PYÖRÄ- LIIKENTEN PÄÄVERKKO

**Kehittämissuunnitelmassa pyöräliikenteen pääverkosta puhutaan omana asianaan, sillä jalankulun ydinalueet on tunnistettu ja esitetty myöhemmin erikseen.**

Pyöräliikenteen pääverkkoon ei ole tehty isoja muutoksia, vaan pääosin väylätyyppejä on päivitetty kehittämissuunnitelman yhteydessä käytyjen keskustelujen ja asiantuntija-arvioiden pohjalta. Oikealla olevassa kartassa on esitetty pääverkko. Seuraavilta sivuilta ovat lisäksi nähtävissä tarkemmin päivitetyt pääverkon väylätyypit.

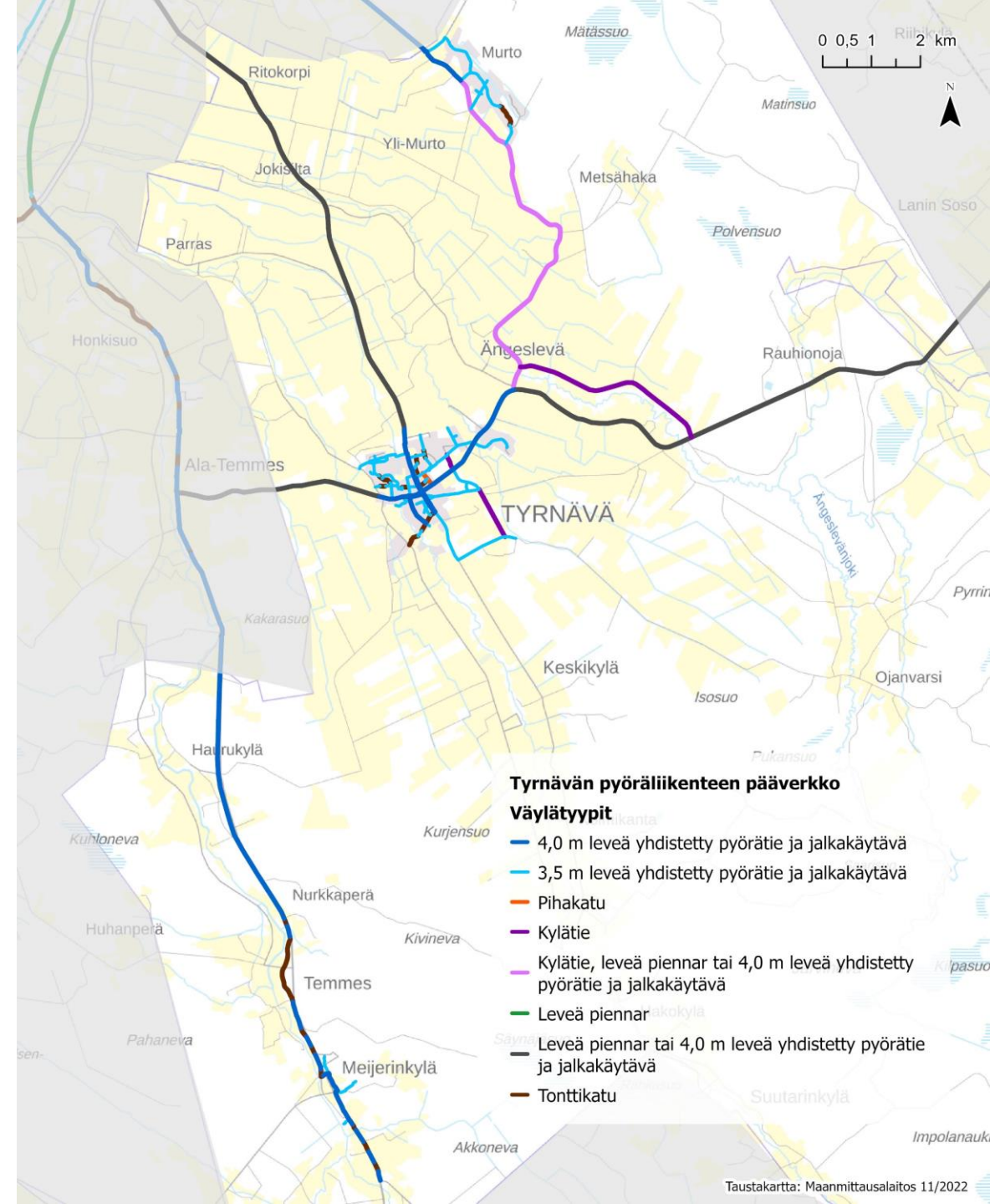
## Seuraavat päivitykset on tehty pyöräliikenteen pääverkkoon:

- **Korkalantie** on lisätty aluereitiksi, sillä sen varrella asuu tasaisena nauhana väestöä ja reitti toimii osalle luontaisempana yhteytenä Muhoksen suuntaan (perustelut). Sen väylätyypiksi on esitetty kylätietä, sillä liikennemäärät ovat hyvin maltilliset ja ympäristö tukee muutenkin kyseistä väylätyyppiä.
- **Muhostien väylätyypin on esitetty jatkuvan 4,0 metriä leveänä** yhdistettynä pyörätienä ja jalkakäytävänä Kotimetsäntien risteyksestä Muhostien ja Murrontien erkanemiskohtaan.
- Asukaskyselyn ja toimenpidetyöpajan yhteydessä nousi vahvasti **tarve kytkeä Tyrnävä tiiviimmin osaksi muuta Oulun seutua**. Nykyisellään kuntataajama nähdään ikään kuin omaksi saarekkeekseen, sillä turvallisia, sujuvia ja jatkuvia pyöräliikenteen yhteyksiä ei ole koko matkaltaan maanteiden varressa. Jotta yhteydet kehittyisivät tulevaisuudessa, on liikkeelle lähdeävä priorisoimalla ensimmäiseksi kehitettävä yhteys. Vaihtoehtoisia kehittämissuuntia on tunnistettu kolme: *Murrontien, Tupostien tai Vaaranmaantien* kehittäminen.
  - **ELY-keskus on ilmaissut kehittämissuunnitelman yhteydessä vahvan kantansa lähteä ensisijaisesti viemään Murron suunnan suunnittelua eteenpäin.** Murron suuntaa puoltaa moni tekijä: sen varrella on enemmän asutusta ja se palvelee kunnan sisäistä ja seudullista liikennettä. Kummassakin päässä (Murron ja Tyrnävän keskusta) on selkeä tarve nykyisten pyöräliikenteen väylien jatkamiselle taajamarakenteen sisällä. Lopulta Murrontien varren kehitettävä osuus on sen verran lyhyt, että se mahdollistaa hyvän pyöräliikenneyhteyden Murrasta niin Tyrnävän kuntakeskukseen kuin Kempeleeseen sekä yhdistää kaksi seudun kuntakeskusta.
  - Soveltuvin väylätyyppi (erillinen pyörätie, levennetty piennar, kylätie) tarkentuu erillisessä hankekortissa, joten asiaan ei tässä vaiheessa ole otettu tarkemmin kantaa. Murrontien suositus ensisijaisesti toteutettavaksi yhteydeksi Oulun seudun suuntaan ei poista jatkamahdollisuuksia kehittää myöhemmin myös Tupostien ja Vaaranmaantien yhteyksiä.
- **Tupostien, Vaaranmaan ja Muhostien väylätyypinä esitetään tällä erää levennettyä piennarta tai 4,0 metriä leveää yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää.** Väylätyypin soveltuvin muoto vaatii tarkennettua hankekorttia.
- Vuoden 2019 suunnitelmassa esitetyt **”uudet vaihtoehtoiset pyöräilyn aluereitit” Murron ja keskustan välillä on päätetty poistaa.** Kyseiset väylät ovat yksityisteitä ja sorapintaisia. Sen vuoksi ne soveltuvat lähinnä vapaa-ajan pyöräilyyn. Selkeämpi linjaus kulkee aluereitiksi tunnistetulla Murrontieellä.





# PÄIVITETTY PYÖRÄLIIKENTEEN PÄÄVERKKO: VÄYLÄTYYPIT



- Tyrnävän pyöräliikenteen pääverkko**
- Väylätyypit**
- 4,0 m leveä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
  - 3,5 m leveä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
  - Pihakatu
  - Kylätie
  - Kylätie, leveä piennar tai 4,0 m leveä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
  - Leveä piennar
  - Leveä piennar tai 4,0 m leveä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
  - Tonttikatu

Kuvaukset pyöräliikenteen väylätyypeistä ovat tutustuttavissa tarkemmin [Pyöräliikenteen suunnittelu](#) -ohjeessa.

# JALANKULKIJOIDEN 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 kävellen.

Jalankulkuympäristöjen 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 kävellen, 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 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.

Kävelijöiden voidaan ajatella olevan melko vaativia liikkujia, sillä ympäristöön kiinnitetään hyvin paljon huomiota ja kokemusperäisyys korostuu. Viihtyäksään kävelijät tarvitsevatkin vaihtuvia ja mielenkiintoisia virikkeitä.

***Kävelymatkan pitää olla hyödyllinen, turvallinen, mukava ja kiinnostava.***



# JALANKULUN KEHITTÄMINEN

## Käveltävyys

Käveltävyys (walkability) tarkoittaa yleensä rakennetussa ympäristössä asioita, jotka houkuttelevat ihmisiä liikkumaan kävellen tai kävelyyn rinnastettavilla kulkutavoilla tai oleskelemaan. Käveltävyyteen vaikuttavat kävelyn ulkoisten puitteiden kuten reittien, jalkakäytävien ja kalusteiden lisäksi ympäröivän maankäytön ja rakennusten ominaisuudet. Käveltävyys voi viitata myös olosuhteisiin, kuten esteettömyyteen, joka mahdollistaa yhdenvertaisen käveltävyyden kaikille.

Hyvää käveltävää ympäristöä voivat kuvata myös jalankulkuympäristössä tehtyjen matkojen pituus, sujuvuus ja turvallisuus. Hyvä käveltävä ympäristö on elävä ja miellyttävä, ja siellä ihmiset voivat kohdata toisiaan kiinnostavan toiminnan parissa. Käveltävyyttä voidaan pitää myös hyvän taajama- ja kaupunkikuvan mittarina.

## Jalankulkijoiden tarpeet

On tärkeää, että jalankulkuympäristö palvelee eri käyttäjäryhmiä, sillä jalankulkijoiden joukolla on monia erilaisia tarpeita ja vaihtelevia kykyjä toimia liikenteessä. Kun jalankulkuympäristö on viihtyisä, houkuttelee se kävelemään pidempiäkin matkoja. Hyvä jalankulkuympäristö kannustaa kulkemaan jalkaisin työpaikalle, kouluun, harrastuksiin ja joukkoliikenteen pysäkeille.

Kun kulkijoita on monenlaisia, on myös jalankulkuväylän tyyppejä useita erilaisia:

- |                                       |                     |             |
|---------------------------------------|---------------------|-------------|
| • Jalkakäytävä                        | • Sekaliikenneväylä | • Pyöräkatu |
| • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä | • Piennar           | • Pihakatu  |
| • Kylätie                             | • Kävelykatu        | • 2-1-tie   |



Jalkakäytävä, joka on miellyttävä, viihtyisä ja kaikilla aisteilla koettavissa, muodostuu niin julkisivujen ominaisuuksista kuin ajoradan ja jalkakäytävän yläpuolella olevista tekijöistä.  
Kuva: Jalankulun suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 34/2022, s. 49.

# JALANKULUN YDINALUEET JA REITIT TYRNÄVÄLLÄ

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

Jalankulun ydinalueiksi on tunnistettu Tyrnävällä:

- koulualueet
- kirkon ja hautausmaan alueet
- vanhan meijerin alue ja tori
- yleisurheilukenttien lähistö.

Jalankulun ydinalueiden lisäksi erityisiä, **jalankulun ydinreittejä** ja **virikstysreittejä** on nostettu esille karttaan. Jalankulun ydinreiteillä tarkoitetaan tässä yhteydessä erityisesti arkiliikkumisen kannalta keskeisiä väyliä. Puolestaan virikstysreitit ovat pääosin vapaa-ajan liikkumisessa käytetyimpiä ja potentiaalisimpia.

Tyrnävällä joen rannassa kulkee olemassa oleva kuntoreitti, joka on yksi keskeisimmistä jalankulun virikstysreiteistä. Kuntoradan vartta on jo nykyisin elävöitetty paikallisilla tarinoilla maastoon, jotka ovat tutustuttavissa myös Citynomadi-sovelluksesta. Rantareittiä esitetään laajennettavaksi samalla, kun Vanhatien eteläpuolelle ollaan rakentamassa uutta jalankulun ja pyöräliikenteen siltaa (yhdistäen lukion ja Nahkurin). Rantareitin mahdollinen laajennus vaatii kuitenkin tarkemman selvityksen mm. maanomistusolosuhteista.

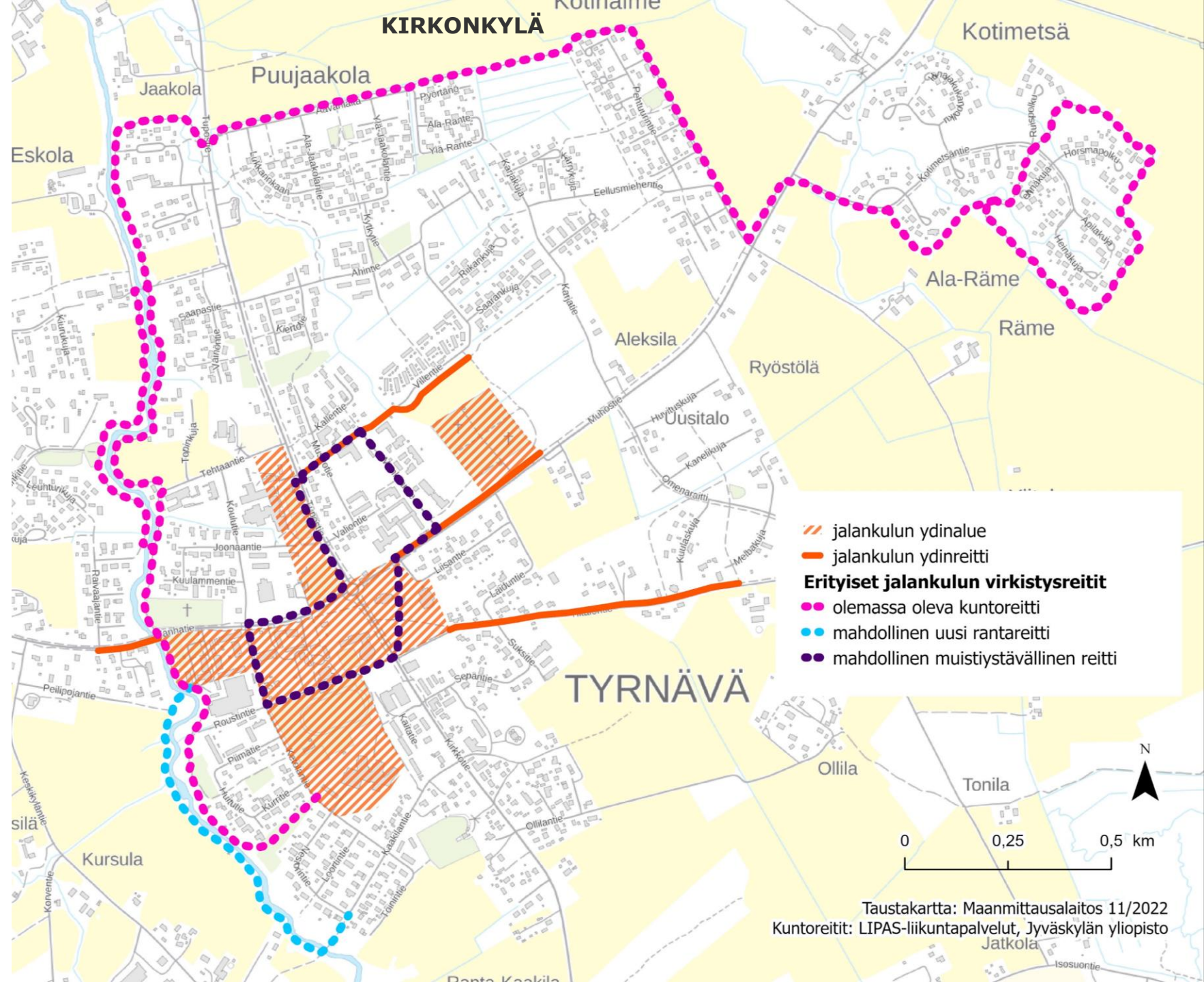
Yksi kehitettävistä virikstysreiteistä on lisäksi muistiystävällinen reitti kulkemaan mm. Mankilantien pihakatua ja osaa jalankulun ydinalueesta. Mankilantien varrella on nykyisin ikäihmisten palvelutaloja ja päiväkotikäisiä, joten turvallisen ja mielenkiintoisen reitin kehittäminen palvelisi molempia ikäryhmiä.

Keskustaajaman lisäksi **Murrossa** ja **Temmeksessä** on olemassa olevia, keskeisiä jalankulun ydin- ja virikstysreittejä sekä Murron koulun lähialueen muodostama jalankulun ydinalue.

*Jalankulun ydinalueet ja reitit on esitetty seuraavien sivujen kartoilla.*



# JALANKULUN YDIN- ALUEET JA REITIT TYRNÄVÄLLÄ



# JALANKULUN YDINALUEET JA REITIT: MURTO JA TEMMES

jalankulun ydinalue

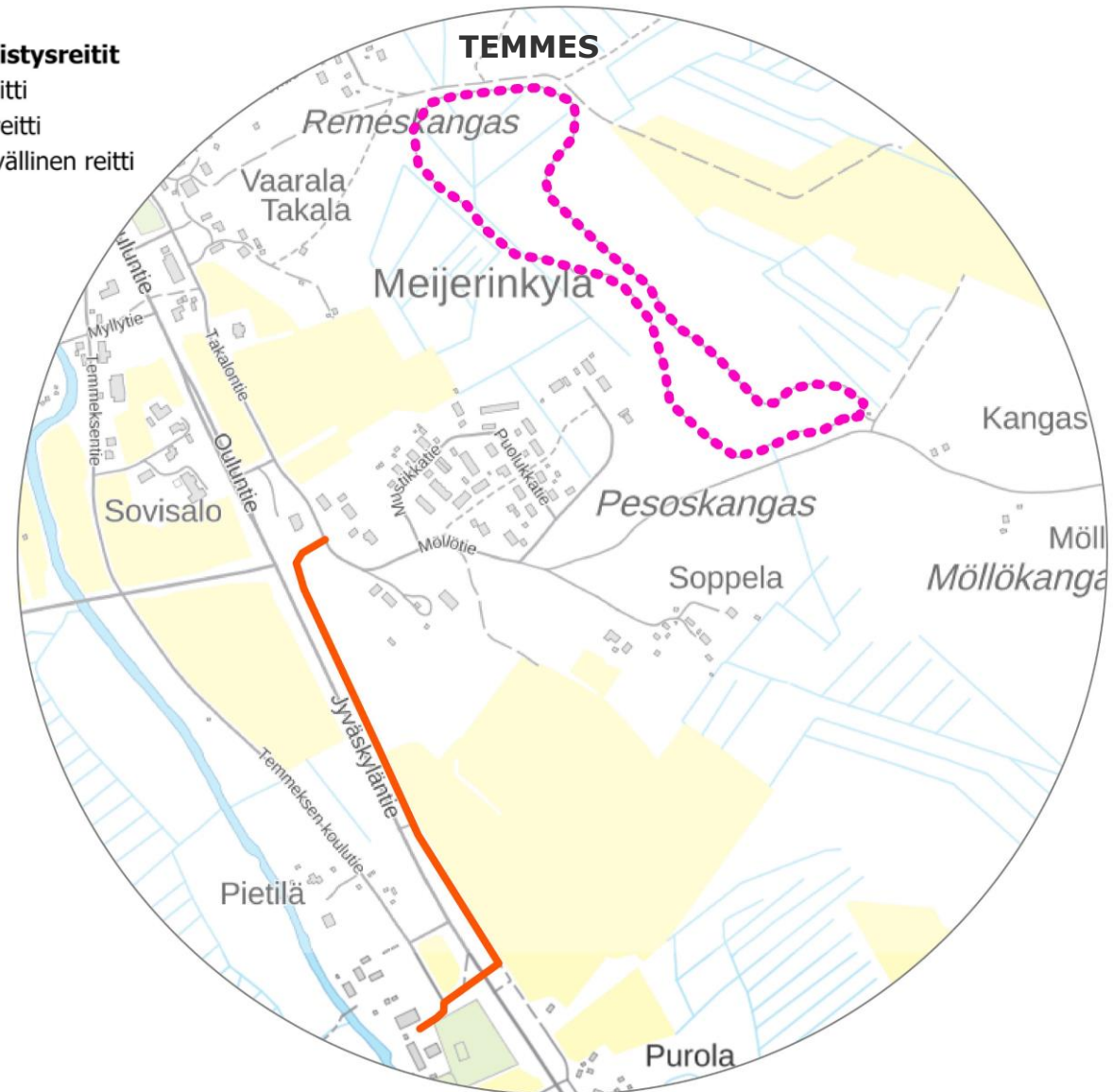
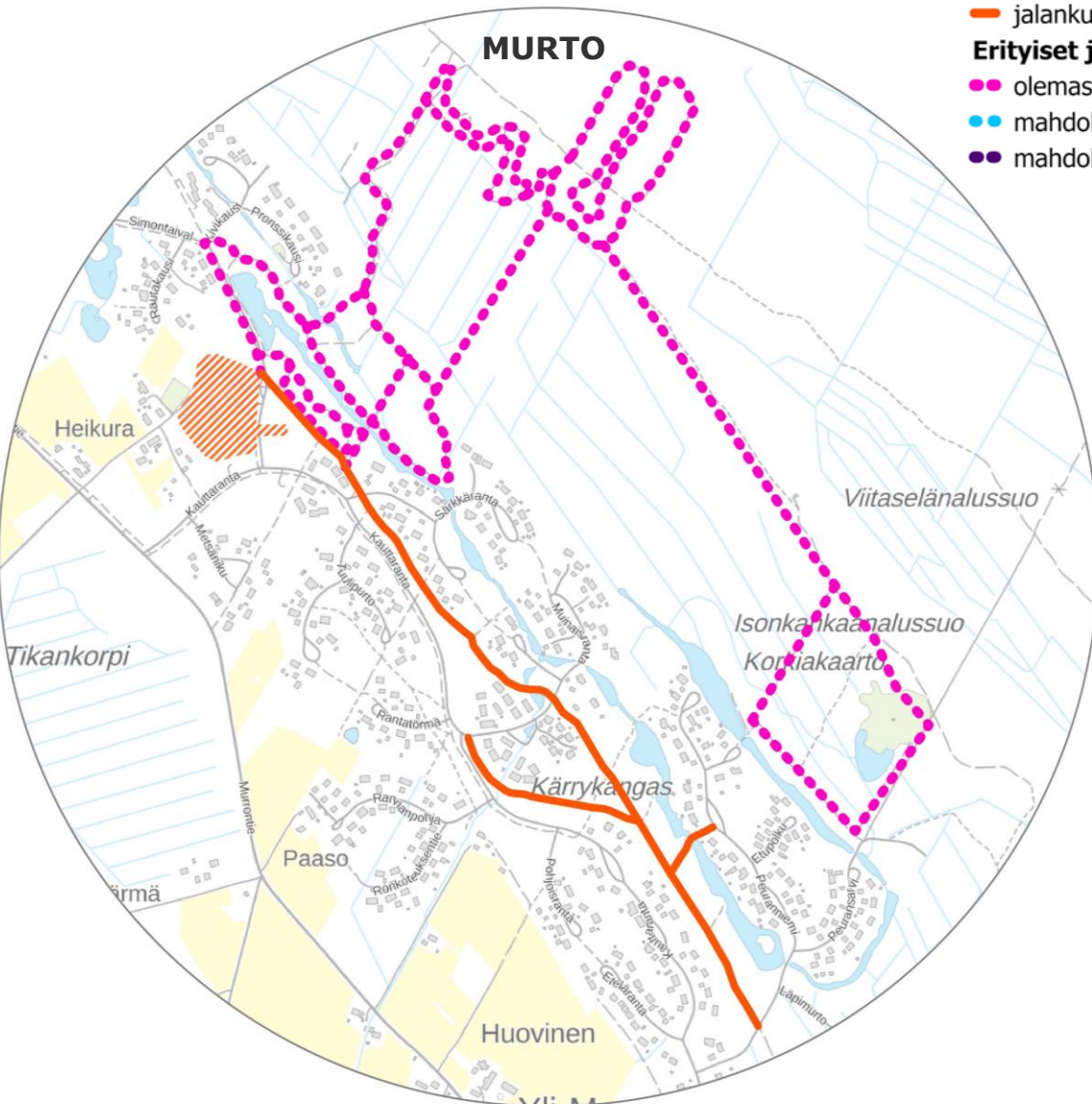
jalankulun ydinreitti

**E erityiset jalankulun virkistysreitit**

olemassa oleva kuntoreitti

mahdollinen uusi rantareitti

mahdollinen muistiystävällinen reitti







# TOIMENPIDEOHJELMA

# TOIMENPITEIDEN KATEGORISOINTI

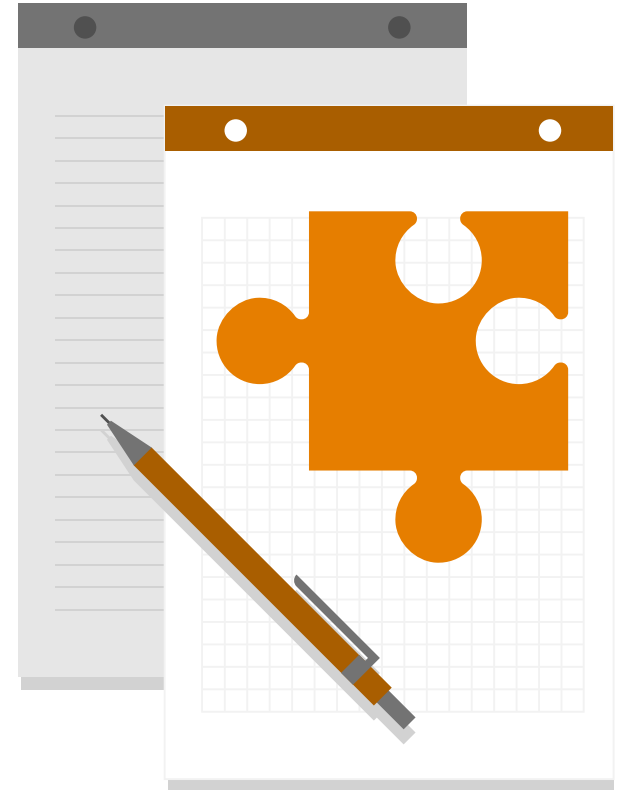
Seuraavilla sivuilla esitetyt toimenpiteet on jaoteltu suositeltaviin toteuttamisajankohtiin värikoodauksin.

## Toteutuksen aikaikkuna:

-  **2023–2025** (lyhyen aikavälin toimenpide)
-  **2026–2030** (keskipitkän aikavälin toimenpide)
-  **> 2030** (pitkän aikavälin toimenpide)
-  **Jatkuvat toimenpiteet**

**Toimenpiteiden toteutusajankohdat ovat viitteellisiä.** Niiden tarkempaa toteuttamista koordinoi säännöllisesti vuosittain kokoontuva kehittämissuunnitelman seurantaryhmä, joka muodostuu poikkihallinnollisesti. Ryhmä laatii vuosittaisen toimintasuunnitelman, johon valitaan kulloinkin edistettävät teemat ja konkreettiset askeleet.

**Kunkin toimenpiteen jälkeen kursivilla on esitetty edistämisestä vastaava päätaho / -tahot.** Toimenpiteet on pyritty jakamaan mahdollisimman poikkihallinnollisesti.





# TEHOSTETTU TALVIKUNNOSSAPITO

Talvikunnossapidon parantamisen on todettu olevan erittäin kustannustehokas jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpide. Tyrnävän asukaskyselyssä talvikunnossapidon laadun parantaminen mainittiin yhdeksi tärkeimmistä kehittämistoimenpiteistä sekä jalankulun että pyöräliikenteen kannalta.

## Kehittämistoimenpiteet vuosina 2023-2025:

- **Tarkistetaan asetetut laatuvaatimukset kunnossapidolle.** Luodaan talvikunnossapidolle luokitus ja selkeä kartta, jossa kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kuuluvat laadullisesti korkeimpaan luokkaan. Kunnossapidon aikatauluissa otetaan huomioon yleiset huipputunnit työmatka- ja koulumatkaliikumisessa (klo 7-9 ja 15-17). *Päävastuutaho: tekninen toimi ja ELY-keskus*
- Otetaan huomioon myös **riittävät lumitilat.** Ei kasata näköesteitä etenkin risteysalueille tai niiden läheisyyteen. *Päävastuutaho: tekninen toimi ja ELY-keskus*

## Jatkuva toimenpide:

- Talvikunnossapidon laatua sekä sitä koskevia palautteita seurataan. Talvikunnossapidon **asiakastyytyväisyys** ja sen säännöllinen mittaaminen 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. *Päävastuutaho: tekninen toimi*



# JALANKULUN YDINALUEIDEN KEHITTÄMINEN

Jalankulun ydinalueiksi tunnistetuilla alueilla eli ydintaajaman ja Murron koulujen, palvelukeskusten ja hautausmaan lähiympäristöissä sekä rantaraitilla panostetaan viihtyisyyteen, mukavuuteen, turvallisuuteen ja loogisuuteen.

## Vuosina 2023-2025:

- **Levähdyspenkkejä** asetetaan säännöllisin välimatkoin ja ympärivuotisesti saataville jalankulun ydinalueilla. Levähdyspaikkojen suositeltava etäisyys toisistaan on esteettömyyden erikoistasolla 50 m ja perustasolla enintään 250 m. *Päävastuutaho: tekninen toimi keskustellen vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa*
- Kulttuuristen kohteiden **tarinaa** hyödynnetään ja niistä viestitään maastossa. Jokivarren reitin tarinoiden vieminen Citynomadi-sovellukseen on erinomainen esimerkki viestinnästä ja perinnettä voisi laajentaa. *Päävastuutaho: hallinto- ja kehittämisosasto*
- Kehitetään **valaistusta**. Valaistusta tehostamalla voidaan vaikuttaa mm. risteyksien ja suojateiden liikenneturvallisuuteen ja asukkaiden kokemaan turvallisuuden tunteeseen. Aloitetaan Villentien valaisemisesta. *Päävastuutaho: tekninen toimi ja ELY-keskus*

## Vuosina 2026-2030:

- Selvitetään mahdollisuuksia laajentaa **viihtyisää jalankulun erityisreittiä** laajentamalla Tyrnävänjoen rannalla kulkevaa kuntoreittiä. Vanhatien eteläpuolelle ollaan rakentamassa uusi jalankulun ja pyöräliikenteen silta (yhdistäen lukion ja Nahkurin). Tuossa yhteydessä myös vapaa-ajan rantareittiä voisi laajentaa etelämmäs. *Päävastuutaho: hallinto- ja kehittämisosasto sekä tekninen toimi*
- Savilahdella **muistiystävällistä reittiä** on tuotu esille katuun maalatulla pinkillä juovalla (kuva oik., Yle). Muistiystävällisen reitin voisi kehittää kirkonkylän ytimeen (reittiehdotus sivulla 31) tukemaan erityisesti ikäihmisten omatoimista liikkumista. *Päävastuutaho: hallinto- ja kehittämisosasto keskustellen vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa*

## Vuodesta 2030 eteenpäin:

- **Murron kuntoilureittejä** voisi markkinoida, laajentaa ja kehittää lisää pyöräilyyn ja jalankulkuun. *Päävastuutaho: hallinto- ja kehittämisosasto sekä tekninen toimi*
- Selvitetään mahdollisuuksia kehittää hyvin kuntaan saavutettava ja **esteetön luontopolku**. *Päävastuutaho: hallinto- ja kehittämisosasto keskustellen vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa*

**Asfalttiin ilmestyi kaksi kilometriä pitkä pinkki juova, joka sai asukkaat ymmälleen – näin se toimii: "Haluamme kannustaa heidät ulos"**

Katuun maalatulla värijuovalla halutaan kannustaa erityisesti muistisairaata ulos kodeistaan. Viivalla merkitty ulkoilureitti kulkee heille tärkeimpien kohteiden, kuten kauppojen ja hyvinvointiaseman läpi.



Pinkki viiva houkuttelee asukkaita ulos kodeistaan Savitaipaleella



**Kuva:** Esimerkki jo kuntataajamassa olemassa olevista, viihtyisyyttä lisäävistä istuskeluryhmistä.

# PYÖRÄLIIKENTEN PÄÄVERKON KEHITTÄMINEN

Pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään systemaattisesti kohti tavoitetilaa. Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen parantaa osaltaan myös jalankulun olosuhteita esimerkiksi valaistuksen ja kunnossapidon parannuksien sekä liikenteen rauhoittamistoimien myötä.

## Vuosina 2023-2025:

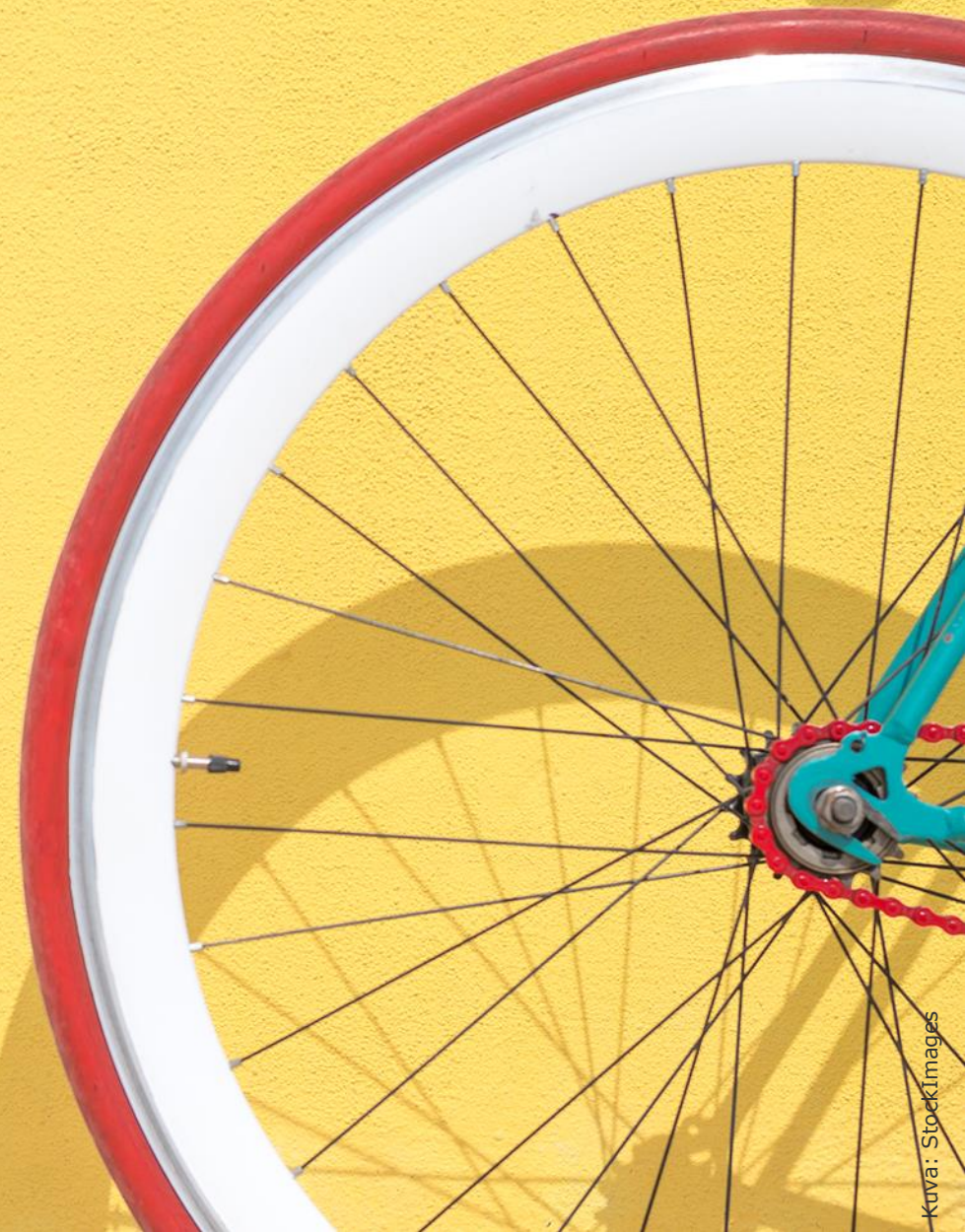
- Merkitään **pyöräliikenteen pääreitit kaavoihin** ja huomioidaan niiden merkittävyys asemakaavoituksessa ja yleissuunnittelussa. *Päävastuutaho: kaavoitus*
- Varmistetaan **pyöräliikenteen sujuvuus** ydintaajaman alueella. Pyöräliikenteen pääverkon risteävät sivusuunnat ovat väistämisvelvollisia. Tämä logiikka onkin maastokäynnin pohjalta vietykin jo hyvin liikenneympäristöön. *Päävastuutaho: tekninen toimi*
- **Valaistaan** kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät, mahdollisuuksien mukaan myös merkittävät paikallisreitit. Valaistuksella lisätään viihtyisyyttä, liikenneturvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Valaistuksen tulee olla tasainen, eikä se saa aiheuttaa häikäisyä. Hämäryyden tai liikkujamäärien mukaan voidaan harkita käyttää myös kirkastuvaa valaistusta. *Päävastuutaho: tekninen toimi*
- Kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat **talvikunnossapidossa laadukkaimmalla tasolla** (talvikunnossapitoa kuvattu tarkemmin toisella toimenpidekortilla). *Päävastuutaho: tekninen toimi*

## Vuosina 2026-2030:

- Pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät päällystetään, jos niiden suhteen on puutteita. *Päävastuutaho: tekninen toimi*

## Jatkuvat toimenpiteet:

- Kaavojen ja muiden suunnitelmien luonnosvaiheessa toteutetaan niin kutsuttu **KäPy-auditointi**. Auditoinnit tarkoittavat järjestelmällistä kaavojen ja suunnitelmien tarkastusta niin, että jalankulku, pyöräliikenne sekä liikenneturvallisuus on huomioitu nykyisten suunnitteluohjeiden mukaisesti. *Päävastuutaho: kaavoitus yhteistyössä Oulun seudun KäPy-koordinaattorin kanssa*
- Asemakaavamääräyksiin määritetään pyöräpysäköinnin määrää ja laatua koskevat vaatimukset keskeisten palvelukohteiden osalta (mm. koulut ja keskeiset työpaikat). *Päävastuutaho: kaavoitus*



# LIIKENTEEN RAUHOITTAMINEN: 30 KM/H

Valtaosa liikennevahingoista tapahtuu taajamissa. Erityisesti iäkkäämmät jalankulkijat ja pyöräilijät ovat haavoittuvaisia. Nopeusrajoituksen 40 km/h muuttaminen 30 kilometriin tunnissa säästäisi henkilövahinkoja huomattavasti.

Jo useissa kaupungeissa nopeusrajoitusmuutoksen on arvioitu laskeneen ajonopeuksia konkreettisesti sekä parantaneen liikenneturvallisuutta ja asukkaiden turvallisuudentunnetta. (VTT 2020). Kun Liikenneturvan kyselyssä 2021 selvitettiin suomalaisten suhtautumista 30 km/h nopeusrajoitukseen, vastanneista 62 prosenttia luonnehti sitä turvalliseksi. Lähes kahdeksan kymmenestä pitää edes jokseenkin hyväksyttävänä 30 km/h nopeusrajoitusta alueilla, joissa kävellään ja pyöräillään paljon.

Keskustaajaman liikkumisympäristöä esitetäänkin rauhoitettavan laskemalla ajoneuvoliikenteen nopeuksia lähelle pyöräliikenteen nopeutta. Ajoneuvoliikenteen nopeustaso vaikuttaa keskeisesti liikenneonnettomuuksiin ja niiden vakavuuteen erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulumista, jotka ovat onnettomuuden sattuessa heikoimmassa asemassa.

## Vuosina 2023-2025:

- **Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h kirkonkylässä ja taajaman asuinalueilla.** Nopeusrajoituksen alentaminen on myös osaratkaisu asukaskyselyssä esille tulleisiin heikkoihin näkemiin, sillä alempi nopeus lisää reagointiaikaa yllättävissä tilanteissa. Työpajassa kommentoitiin erityisesti Tupostien korkeita liikennenopeuksia kirkonkylään tultaessa. *Päävastuutaho: kunnan tekninen toimi ja ELY-keskus*

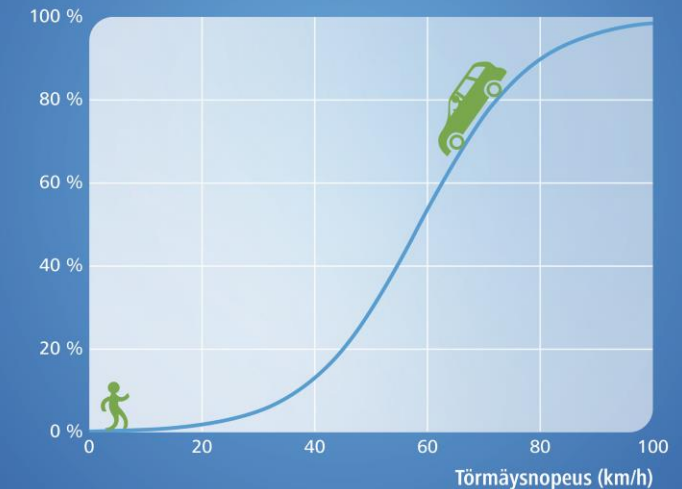
## Vuosina 2026-2030:

- Teeman näkyvyyden nostamiseksi muutamien keskeisten väylien varrelle voi hankkia **nopeusnäyttötaulut**. *Päävastuutaho: kunnan tekninen toimi ja ELY-keskus (riippuen väylistä)*

Kuvat oikealla: Liikenneturva

## Jalankulkijan kuolemanriski suhteutettuna auton törmäysnopeuteen

Kuoleman todennäköisyys



Välitä, muista – ennako.  
LIIKENNETURVA

Lähde: Qinaat Hussain ym. (2019) The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash: A systematic review and meta-analysis. AAP 129.

Miten hyväksyttävää on **30 km/h rajoitus** taajamassa alueilla, jossa liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä?



**77 %**

Täysin tai jokseenkin hyväksyttävää

Välitä, muista – ennako.  
LIIKENNETURVA

Lähde Liikenneturva ja Kantar TNS 2/2021. N=1025



# TYRNÄVÄN TIIVIIMPI KYTKEMINEN OULUN SEUTUUN

**Kehittämissuunnitelman eri vaiheissa on keskusteltu tarpeesta kytkeä Tyrnävä tiiviimmin osaksi muuta Oulun seutua. Kuten aiemmin on sanottu, jotta yhteydet kehittyisivät tulevaisuudessa, on liikkeelle lähdeettävä priorisoimalla ensimmäiseksi kehitettävä yhteys. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus ja kehittämissuunnitelmaa laatinut konsultti kannattavat kunnan kytkemistä tiiviimmin osaksi Oulun seutua ensisijaisesti Murrontietä kehittämällä. Murron suuntaa puoltaa moni tekijä: sen varrella on enemmän asutusta ja se palvelee kunnan sisäistä ja seudullista liikennettä. Kummassakin päässä (Murron ja Tyrnävän keskusta) on selkeä tarve nykyisten pyöräliikenteen väylien jatkamiselle taajamarakenteen sisällä.**

**Alla ovat kuvattuna soveltuvimmat väylätyypivaihtoehdot Murrontielle.** Väylätyypin tarkempi valinta tapahtuu erillisen selvityksen ja siinä laadittavan **hankekortin** kautta. *Toimenpiteen edistämisen vastuutahoina ovat Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus ja Tyrnävän tekninen toimi.*

## Kylätie

**Kylätie on liikennejärjestely, jossa tiehen maalataan kävelijöitä ja pyöräilijöitä varten normaalia leveämpi piennar** ajoradan molemmille reunoille. Ajorata on normaalia kapeampi. Autoilijat käyttävät yhtä keskelle jäävää, kaksisuuntaista kaistaa. Autoliikenteen kohtaamistilanteessa autot siirtyvät rauhallisesti tilapäisesti käyttämään piennarta. Pientareen leveys on yleensä 1,5–2,2 m ja ajoradan leveys on 2,6–3,8 m.

Kylätien kokeilua Murrontiellä puoltavat maltilliset liikennemäärät (ajoneuvoja <3000/vrk) ja nopeuksia hillitsevä tiegeometria. Yhteyden kehittäminen lisäksi luultavasti sekä turvallisuudentunnetta että Tyrnävän parempaa kytkeytymistä Oulun seutuun.

Kylätien toteuttaminen edellyttää nopeusrajoituksen alentamista kylätien alueella 50 km/h. Pääosin Murrontien on tällä hetkellä 60 km/h, joten isoa muutosta ei tarvita.

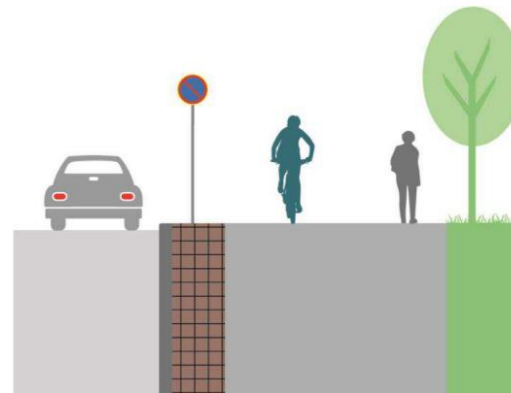


## Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on **pyöräliikenteen järjestely, jossa ei merkitä tai rakenneta erikseen jalkakäytävää pyörätien rinnalle.**

Yhdistetyllä väylällä pyörällä ajetaan niin lähellä pyörätien oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. Jalankulkija käyttää yhdistetyn väylän reunaa. Yhteisellä väylällä pyöräilijä ajoneuvon kuljettajana väistää jalankulkijoita.

Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä soveltuu rakentamattomalle alueelle ja sitä voidaan käyttää myös väljästi rakennetussa liikenneympäristössä.



## Levennetty piennar

Piennar on ajoradasta reunaviivalla erotettu tien pituussuuntainen osa. **Piennarta käytetään yleensä maantiellä taajaman ulkopuolella**, jossa se toimii tärkeänä jalankulku- pyöräliikenteen ympäristön elementtinä. Joissain tilanteissa myös taajaman väljästi rakennetulla alueella voidaan käyttää piennarta. Piennarta käytetään muun muassa ulkoiluun ja virkistytymiseen, työ- ja koulumatkoilla tai matkalla linja-autopysäkeille.

Päällystetty piennar toteutetaan vähintään 1,0 m leveänä silloin, kun pyöräliikenteen ja jalankulun yhteenlaskettu määrä on yli 100 yksikköä/vrk tai kulkumuodoille halutaan varata leveämpi tila esimerkiksi verkon hierarkian takia (osa pyöräliikenteen pääverkkoa). Pientareen toimiessa jalankulun ja pyöräliikenteen merkittävänä yhteytenä huolehditaan sen talvihoidosta esimerkiksi lisäämällä se osaksi jalankulun ja pyöräliikenteen hoitoluokitusta.



# VIESTINNÄN VUOSIKELLO

Motivoinnissa ja asenteisiin vaikuttamisessa olennaista on säännöllinen, kohdennettu viestintä. Viestinnässä keskeistä on korostaa ympärivuotisen jalankulun ja pyöräliikenteen mahdollisuuksia ja matalaa kynnystä.

## Vuosina 2023-2025:

- Tietoisku ja / kuukauden kysymyksiä jalankulusta, pyöräilystä ja liikenneturvallisuudesta eri liikkujia- ja ikäprofileille kohdentaen. Hyödynnettäviä kanavia esim. kunnan Instagram, Facebook, vanhus- ja vammaisneuvoston kokoukset, kyläillat, lautakuntien kokoukset, kuntainfonäytöt ym. *Päävastuutaho: hallinto- ja kehittämisosasto*

## Jatkuvat toimenpiteet:

- Ylläpidetään ja päivitetään aktiivisesti ajantasaista tietoa jalankulusta ja pyöräilystä kunnan verkkosivuilla jo olemassa olevalle teemasivulle. Räätylödään jalankulun ja pyöräilyn aiheista tiedottamiseen oma viestinnän vuosikellonsa. *Päävastuutaho: hallinto- ja kehittämisosasto*
- Valtakunnallisiin liikkumistempauksiin osallistuminen (kuva tapahtumien vuosikellosta oikealla). *Päävastuutaho: sivistysosasto, aktivoiden myös muita sektoreita osallistumaan.*
- Tuetaan niin nuorten kuin ikäihmisten liikkumista. Kunta voi liittyä esim. mukaan Pyöräilyn valtakunnalliseen [Pyörällä kaiken ikää](#) -ohjelmaan, jossa vapaaehtoiset "Pyöräluotsit" kuljettavat palvelutalojen ja kotihoidon asukkaita riksapyörillä. *Päävastuutaho: sivistysosasto*

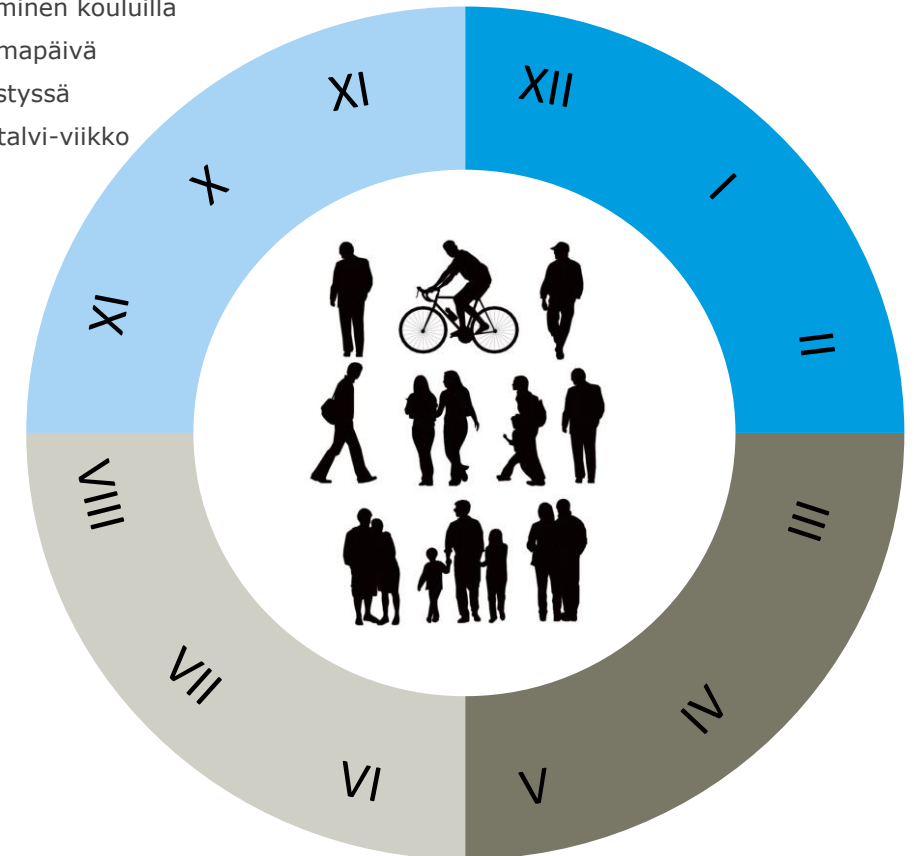
**Vinkki:** [Pyöräilyvuosi.fi -sivustolta](#) löytyy hyviä neuvoja tapahtumien ja viestinnän suunnitteluun!

## Syksy ja alkutalvi

- Liikkujan viikko
- Liikenneturvallisuusviikko: esim. liukuesteinfo ikäihmisille
- Heijastinpäivä 1.10.: esim. tehostetun heijastinsyösyn järjestäminen kouluilla
- Tapaturmapäivä
- Pysy pystyssä
- Pyöräilytalvi-viikko

## Sydäntalvi

- Talvikilometrikisa
- Kansainvälinen pyöräile töihin ja kouluun -päivä



## Loppukesä

- Suomen luonnon päivä
- Tunnissa maailman ympäri - kävelytapahtuma

## Kevät

- Valtakunnallinen pyöräilyviikko
- Kilometrikisa
- Vuoden Pyöräilijän valinta ja julkistaminen toukokuussa

# TYRNÄVÄN PROFILOITUMINEN OSANA KULTTUURIPÄÄKAUPUNKIHANKETTA

Yhtenä jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämistoimenpiteiden välietappina voidaan pitää Oulu2026-kulttuuripääkaupunkivuotta. Toiminnan keskeinen pääteema on osuvasti **kulttuuri-ilmastonmuutos**, johon on sitoutunut Oulun lisäksi 33 pohjoisen Suomen kaupunkia ja kuntaa, mukaan lukien Tyrnävä. Miten Tyrnävää halutaan profiloida osana seutua? Mitkä ovat kunnan kätkeytyjä helmiä? Etupainotteisesti suunnittelemalla kunnalla on mahdollisuus nostaa omia erityislaatuista ympäristöään ja kulttuuriaan esille. Alle on koottuna muutamia kehittämissesimerkkejä.

## Vuosina 2026–2030 (Päävastuutaho: sivistysosasto)

- **Valotaiteella** voi hienosti tuoda lisää yhteisöllisyyttä ja viihtyisyyttä. Valotaidetempauksen voi ajoittaa pahimpaan kaamosaikaan sijoittaen sen esim. rantaraitin kuntoradalle. Samalla voi jakaa heijastimia (vertailuna Lemmenpolun valot ja Lumo Light Festival).
- **"Pyöräile perunahallituksen ääreen"**. Tyrnävä on jo mukana Oulu2026-hankkeessa Perunagalleria2026-hankkeellaan, jossa perunahalleihin tuodaan taidetta esille. Taideteemaan kytkeytyen voisi toteuttaa myös pyörämatkailua nostattavaa kampanjointia tai tempauksia. Erilaisille kohderyhmille voisi opastaa eri mittaiset reitit taidetapahtumien ääreen (esim. lapsiperheille, ikäihmisille sekä aktiiviliikkujille).
- **Lintubongaus** on suosittua Tyrnävällä. Selvitetään, miten esim. lintubongauksen, jalankulun ja pyöräliikenteen yhteismarkkinointia voisi edistää.
- **"Soiva tie"**: työn yhteydessä Tyrnävän kulttuuritoimikunnan jäsenten ehdottama toimenpide, jonka tarkoituksena olisi hillitä ajonopeuksia hausalla tavalla ja lisätä liikenneturvallisuutta. Soivassa tiessä tiehen on uurrettu kuviot, joihin oikealla (sallitulla) nopeudella ajettaessa kuuluu sävelmä. Vastaavia löytyy muualta maailmasta, mm. [Unkarista](#), Tanskasta ja Yhdysvalloista. Suomessa ei ole vielä vastaavaa ja tämä varmasti houkuttelisi kiinnostuneita matkailijoita paikan päälle.



Kuvat: oulu2026.eu ja Muhoksen kunta



# KOORDINOINTI & SEURANTA

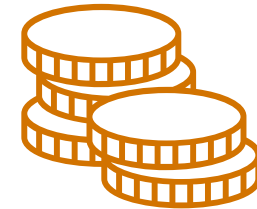


# RAHOITUSKANAVIEN AKTIIVINEN HYÖDYNTÄMINEN JA RIITTÄVÄ BUDJETOINTI

Oleellinen toimenpide on riittävän rahoituksen osoittaminen jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseen sekä erilaisten rahoituskanavien aktiivinen hyödyntäminen. Rahoituksen ohella myös riittävien henkilöresurssien kohdentaminen on tärkeää. Edistämistyön aktivointiin voi olla myös perusteltua hankkia ulkopuolista ostopalvelua, jos nykyiset henkilöresurssit eivät tue riittävän hyvin asioiden valmistelua.

## Kehittämistoimenpiteet:

- Talousarvioon sisällytetään oma rahoitusosuus pyöräliikenteen ja jalankulun edistämiseksi (infrastruktuurin parantaminen). Tavoitetasona on **20 %** liikenneväylille kohdistetusta määrärahasta, jota myös YK suosittelee.
- Niin infrastruktuuriin kuin liikkumisen ohjaukseen liittyvien erilaisten toimenpiteiden rahoituksessa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti myös muita kanavia, kuten Traficomien valtionavustusten vuosittaisia hankehakujia (kts. liite 3).
- Nimetään jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisestä ja seuraamisesta vastaava ryhmä, joka kokoontuu säännöllisesti. Luontaisin kanava tähän Tyrnävällä on olemassa oleva **liikenneturvallisuustyöryhmä**.



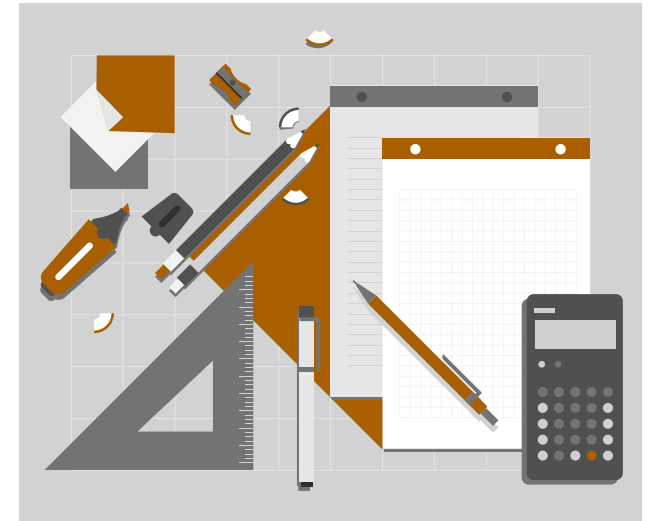
# SITOUTUMINEN

Jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen tarvitaan **pysyvä, poikkihallinnollinen ja innostunut yhteistyöryhmä**, joka koordinoi ja laittaa liikkeelle kehittämissuunnitelman toimia. Yhteistyöryhmä seuraa toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta säännöllisesti.

## Edistämistyön aloittaminen ja jatkoaskeleet:

- Tyrnävän jalankulun ja pyöräiliikenteen kehittämissuunnitelma viedään kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi. Ohjelman hyväksyntä sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitäkin asetettuihin strategisiin tavoitteisiin.
- **Edistämistyötä koordinoi kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä** (esitys). Työryhmän toimenkuvaa laajennetaan jalankulun ja pyöräiliikenteen edistämiseen ja kokousten asialistalle lisätään oma, säännöllinen kohta jalankululle ja pyöräiliikenteelle. Työryhmän kokousten määrää / vuosi tai yksittäisiin kokouksiin varattua aikaa on suositeltavaa hieman kasvattaa.
- Liikenneturvallisuustyöryhmän on hyvä **tiedottaa** itsestään ja tehtävistään avoimesti kuntalaisille.
- Edistämisyhmä seuraa toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta säännöllisesti. Jalankululle ja pyöräilylle tehdään **vuosittainen toimintasuunnitelma**, johon poimitaan pidemmän tähtäimen ohjelmasta soveltuvimmat ja keskitytään näin osaan kerrallaan.
- Seuranta toteutetaan mm. seuraavin tavoin:
  - Toimenpiteiden toteutuminen
  - Jalankulku- ja pyöräilymäärien kehittyminen (laskentojen toteutus)
  - Tyytyväisyys jalankulku- ja pyöräilyolosuhteisiin (kyselytutkimus)
  - Kävelijöille ja pyöräilijöille tapahtuvien liikennetapaturmien määrä ja vakavuus (avoimet tilastot)

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



LIITE 1  
ASUKASKYSELYN TULOKSET

# VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

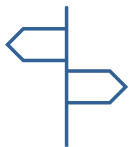
Tyrnävän asukkaille ja muille alueella liikkuville kohdennettu osallistamiskysely toteutettiin toukokuussa 2022. Kyselyssä kartoitettiin liikkujien kokemuksia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteista sekä liikenteen turvallisuudesta. Sanallisten vastausten lisäksi vastaajien oli mahdollista antaa palautetta suoraan kartalle.



Kyselyyn vastasi yhteensä **530** henkilöä

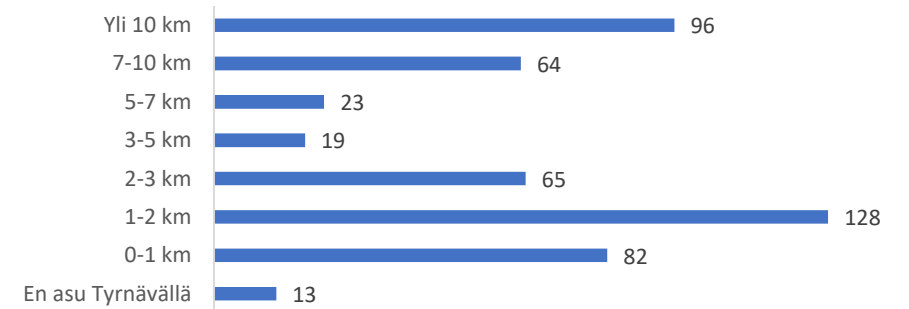


**82 %** vastaajista on alle 45-vuotiaita

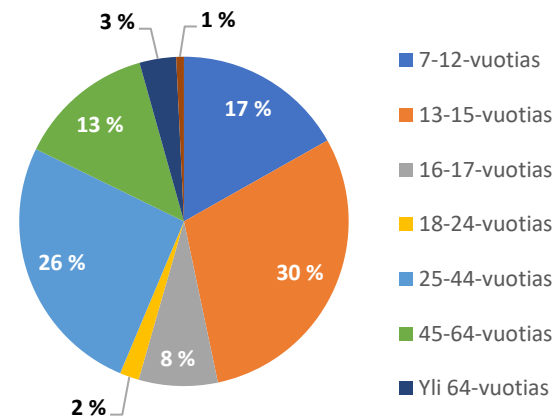


**60 %** asuu alle 5 kilometrin päässä Tyrnävän keskuksesta.

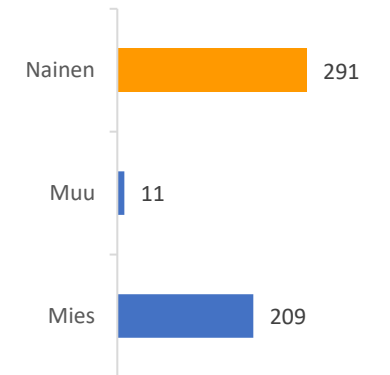
## Asuinpaikkasi (vakituinen tai vapaa-ajan asunto) etäisyys kuntakeskuksesta (n=490)



## Ikäryhmä (n=529)



## Sukupuoli (n=511)

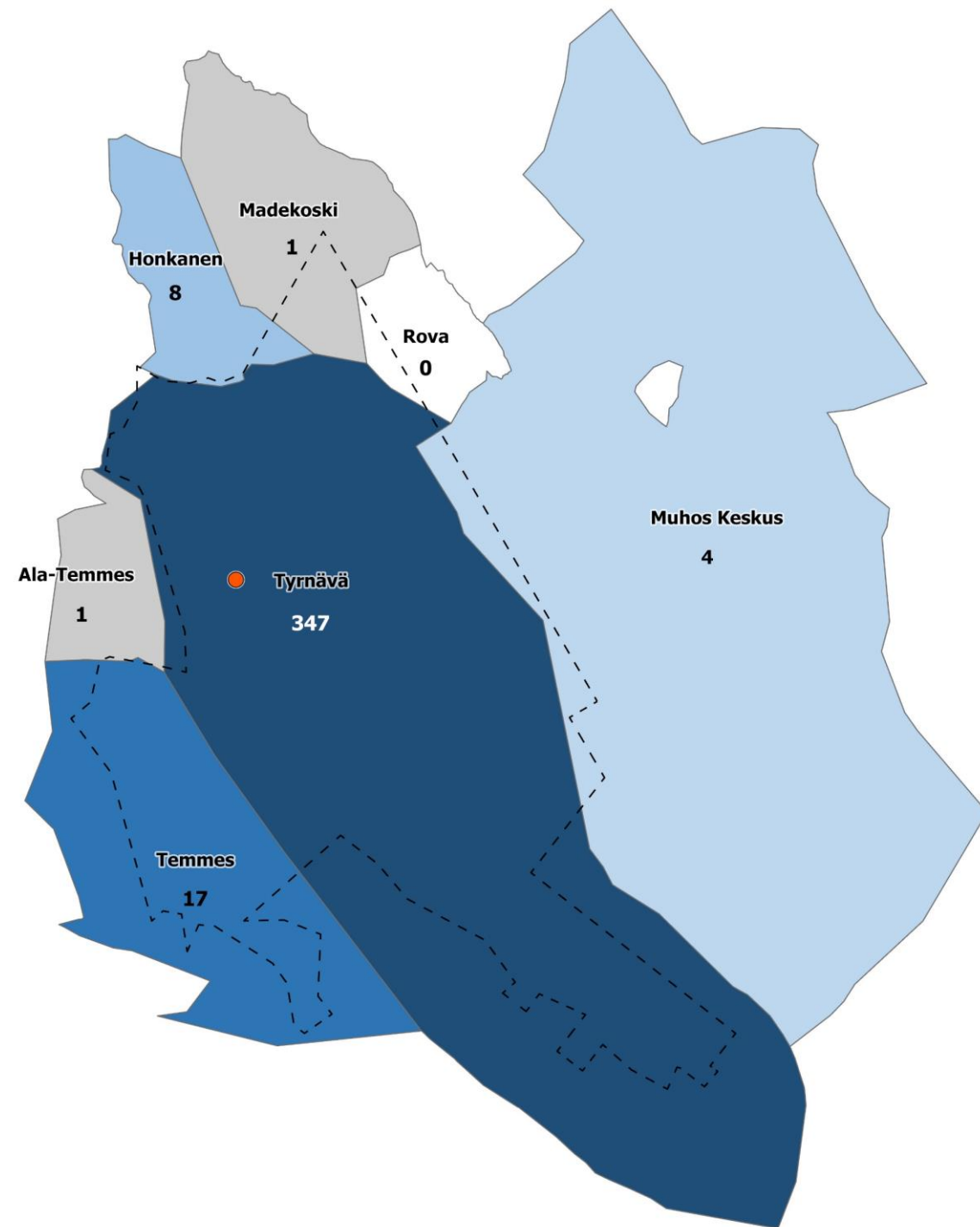
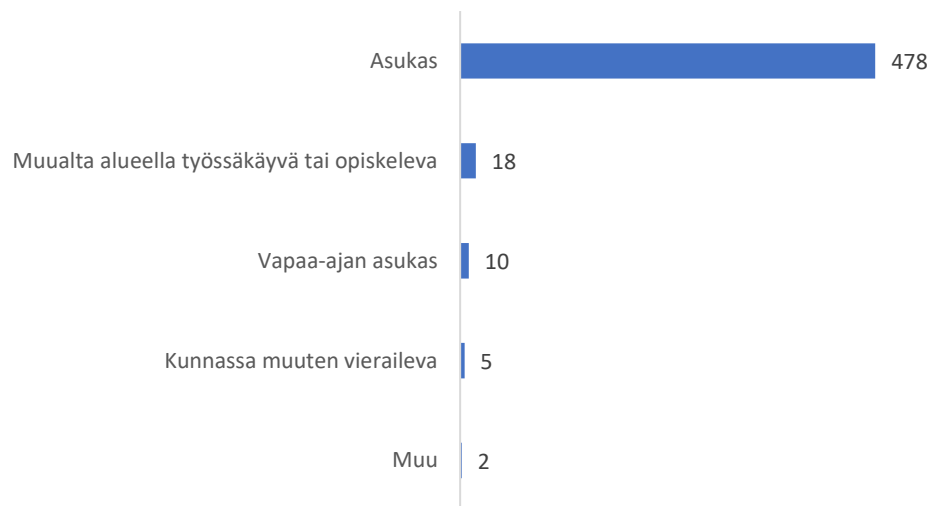


# VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

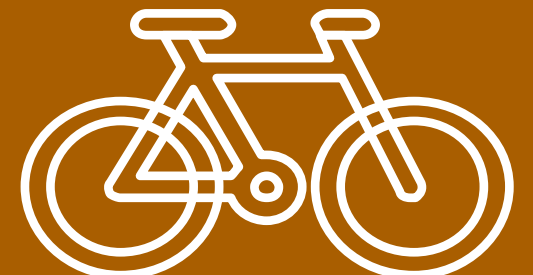
**95 %** vastaajista on asukkaita Tyrnävän keskuksen alueella. Puolestaan noin **2 %** kyselyyn vastanneista on vapaa-ajan asukkaita.

**Yleisin postinumeroalue** vastaajilla oli Tyrnävän keskuksen alue (347 vastaajaa). Kuntarajojen ulkopuolisilta postinumeroalueilta annettiin yhteensä 22 vastausta.

Mikä on suhteesi Tyrnävään? (n=504)



# PYÖRÄLIIKENNE



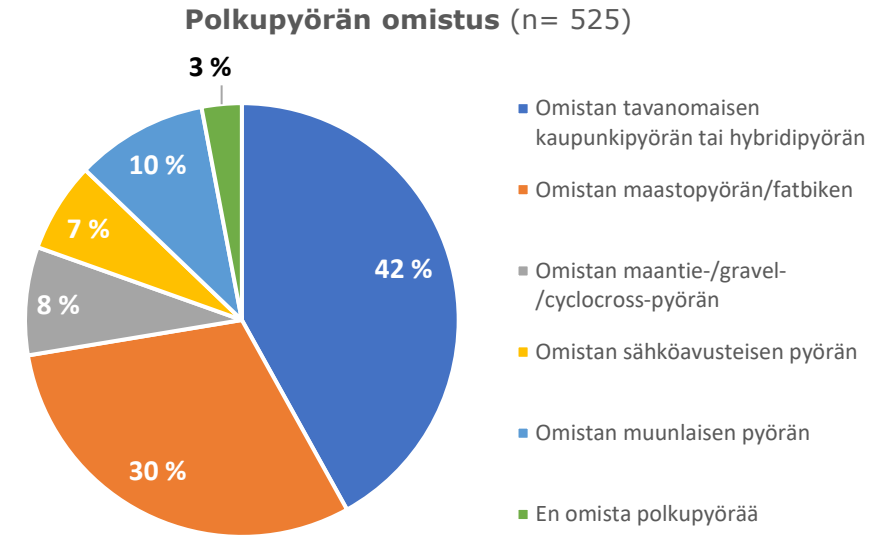
# PYÖRÄILYTOTTUMUKSET

Tyrrnävän asukkaista suurin osa liikkuu pyöräillen vuoden ympäri. Vastaajista **43 %** pyöräilee eniten kesäaikaan.

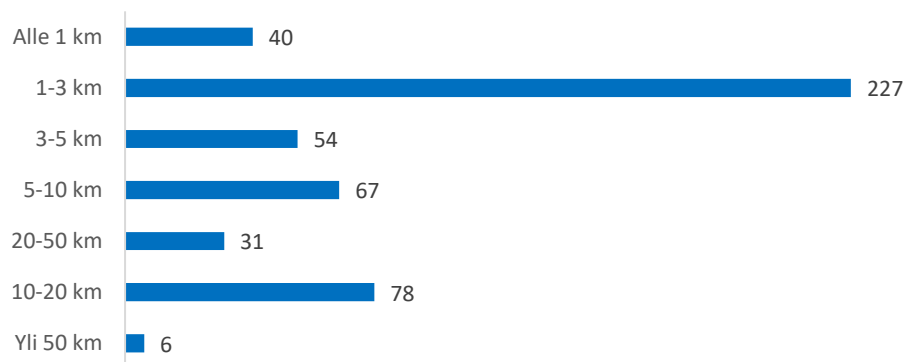
Asukkaat tekevät yleisimmin alle 3 km mittaisia matkoja (**53 %**).

Vastaajat omistavat erityyppisiä pyöriä. **42 %** kertoo omistavansa tavanomaisen kaupunkipyörän tai hybridipyörän. Puolestaan **7 %** vastaajista omistaa sähköavusteisen pyörän. **3 %** vastaajista ei omista polkupyörää.

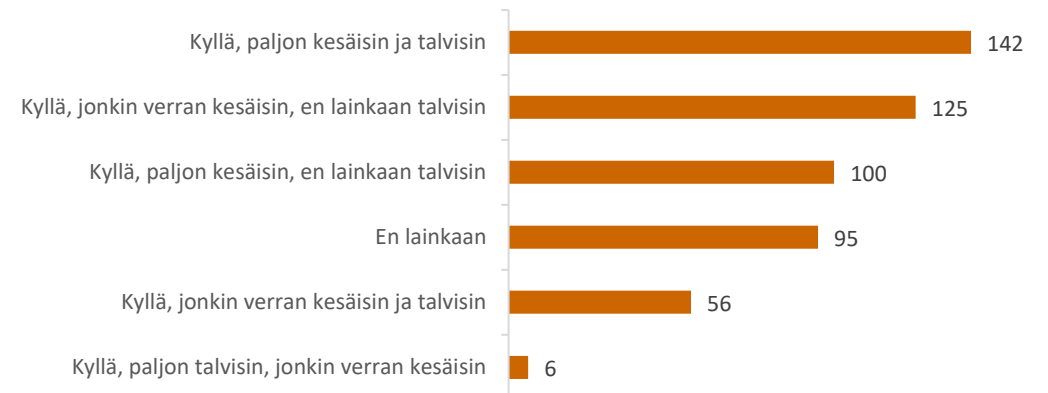
Vastaajista **13 %** kertoo kulkevänsä usein osan matkasta pyörällä ja osan joukkoliikennevälineellä.



**Mikä on yleisimmin kulkemasi yhdensuuntaisen matkan pituus (esim. työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatka)?** (n=503)



**Liikutko pyörällä työ-, opiskelu- tai asiointimatkojasi?** (n= 524)



# PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN 1/3

Kyselyyn vastanneet kertovat, että erityisesti liikenneturvallisuuteen sekä pyöräilyväylien kunnossapitoon tulisi panostaa. Vastaajien mukaan **turvallisemmat pyöräilyreitit** (53 %), **pyöräilyväylien parempi kunto** (39 %) sekä **parempi talvikunnossapito** (33 %) saisivat heidät pyöräilemään enemmän. Moni toivoo myös **sujuvampia pyöräilyreittejä** (32 %).

Muina syinä vastaajat kertovat, että jos pyöräilyväyliä lisättäisiin sekä tiet olisivat paremmassa kunnossa, pyöräilisivät he myös enemmän. Moni vastaajista kertoi myös pitkien välimatkojen vaikuttavan pyöräilyn houkuttelevuuteen.

Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja? (n=505)





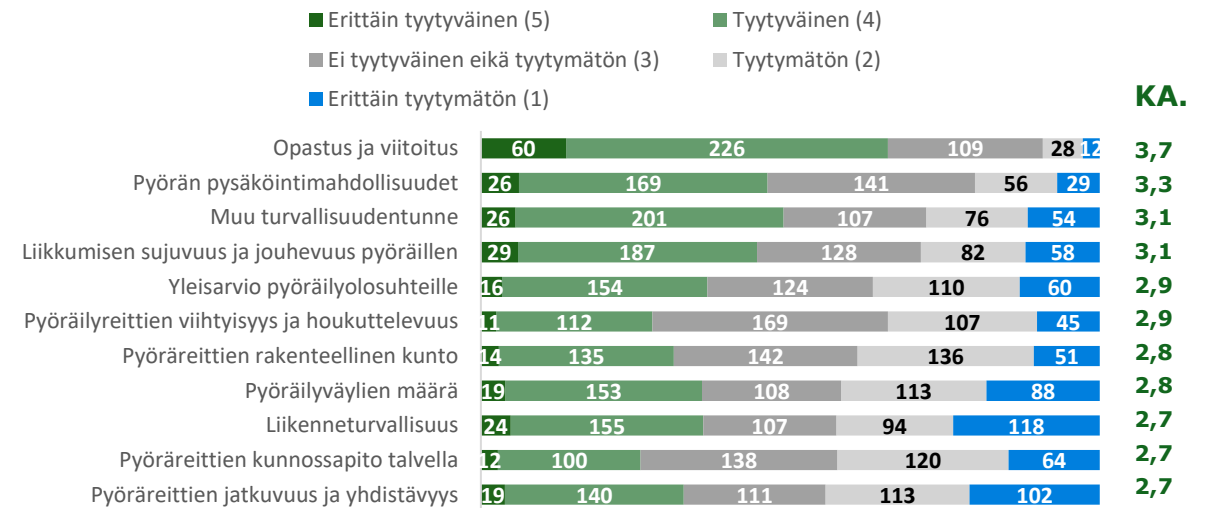
# PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN 2/3

Pyöräilyolosuhteiden **liikenneturvallisuus, talvikunnossapito** sekä **pyöräilyreittien jatkuvuus ja yhdistävyys** herättävät vastaajissa eniten tyytymättömyyttä. **Kyselyyn vastanneet** ovat tyytyväisimpiä pyöräilyn **opastukseen** ja **viitoitukseen**.

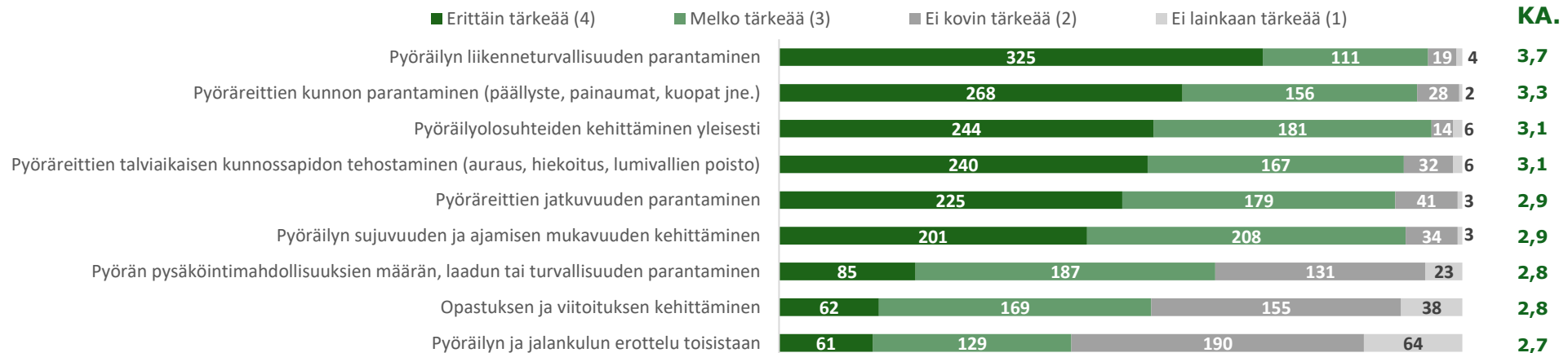
Erityisen tärkeäksi pyöräliikenteen kehittämistoimenpiteeksi asukkaat näkevät **liikenneturvallisuuden** parantamisen sekä pyöräilyreittien **laadun parantaminen** kunnossapidon näkökulmaista. Pyöräilyolosuhteita toivotaan yleisesti kehitettävän.

**Yleisellä tasolla** asukkaat eivät ole tyytyväisiä eikä tyytymättömiä Tyrnävän pyöräilyolosuhteisiin (Yleisarvion ka. 2,9).

Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Tyrnävällä? (n=519)



Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita arkiliikkumisen kannalta?



# PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN 3/3

Tyrnävän asukkaille mielenkiintoisimpina reitteinä näyttäytyvät **lähireitit (47 %)**, jotka ovat helposti pyöräiltävissä maksimissaan parissa tunnissa.

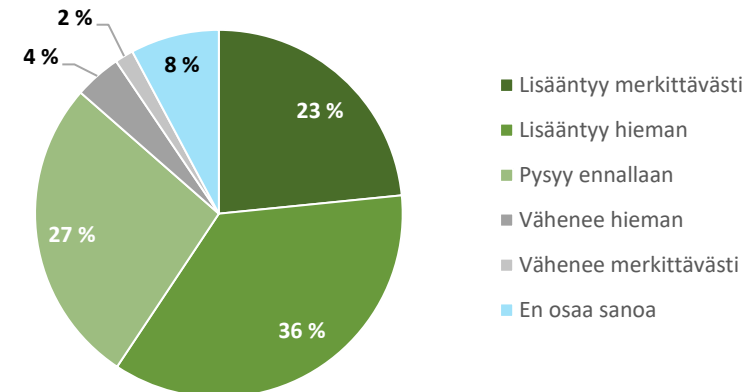
Yhdessä perheen kanssa liikkuminen on asukkaille tärkeää. Vastaajista **30 %** pitää perhepyöräilyyn soveltuvia reittejä kiinnostavina. Lisäksi luonnonläheisiä ympäristöjä pidetään houkuttelevina pyöräilemiseen.

**Erityisistä pyöräilyn muodoista** eniten mielenkiintoa herättää maasto- ja XC-reitit (**26 %**). Moni on myös kiinnostunut maantie- ja retkipyöräilyreiteistä, gravel sekä bikepacking -tyyppisestä pyöräilystä.

Millaisia vapaa-ajan pyöräreittejä pidät kiinnostavimpina? (voit valita useampia) (n=484)



Mikä on oma arviosi pyöräillen liikkumisestasi tulevaisuudessa? (n=487)



**59 %** vastaajista arvioi oman pyörällä liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

# MUUT PYÖRÄLIIKENTEN HUOMIOT

Avoimissa vastauksissa pyöräliikenteen osalta korostuvat erityisesti tarpeet lisätä pyöräliikenteen väyliä. Uusia pyöräliikenteen väyliä toivotaan erityisesti **Temmeksen ja Tyrnävän keskuksen** välille, **Tupostielle, Muhostielle, Vaaranmaantielle** sekä **Murto – Tyrnävän keskus** välille.

Asukkaat pitävät tärkeänä **pyöräliikenteen kehittämistä** sekä näkevät sen tuovan monipuolisia hyötyjä viihtyvyyteen, terveyteen sekä imagolliseen vetovoimaan.

Samalla asukkaat toivovat myös väylien **parempaa kunnossapitoa** sekä jo **olemassa olevien väylien asfaltointia**. Myös **pyörien pysäköintimahdollisuuksia** halutaan kehitettävän.

Vastauksissa toivotaan kehittämistoimenpiteiden kohdistuvan erityisesti taajaman ulkopuolelle.

Kyselyyn vastanneet kertovat, että pyöräliikenteen väylien rakentaminen lisää Tyrnävän vetovoimaisuutta asuinpaikkana.

”Kylällä pyörätiet ovat oikein hyvät ja erittäin hyvin viitoitettu. Tyytymättömyys johtuu pyöräteiden puutteesta esim. Murtoon tai edes Tupokselle.”

”Tässä mielestäni turvallisuus on selkeä ykkösasia, nyt joutuu pyöräilemään autojen seassa esim. Muhostien varressa, jossa tosi korkeat nopeudet autoilla!”

”Enemmän asfaltoituja teitä .”

”Se että olisi enemmän mettäreittejä, jossa voisi pyöräillä koska pidän metsässä pyöräilemisestä kun on rauhallista jne.”

”Kävely- ja pyöräteitä voisi aurata ja hiekoittaa tai suolata talvella enemmän. Talvella pyörällä on vaikea kulkea esimerkiksi kouluun, koska tiet ovat ihan loskassa, lumessa ja jäässä.”

Kattava pyörätieverkosto vaikuttaa myös Tyrnävän houkuttelevuuteen asuinpaikkana erityisesti lapsiperheiden näkökulmasta.”

”Uudet kyltit ovat erittäin hyvät ja ne lisäävät mielekkyyttä pyöräillä.”



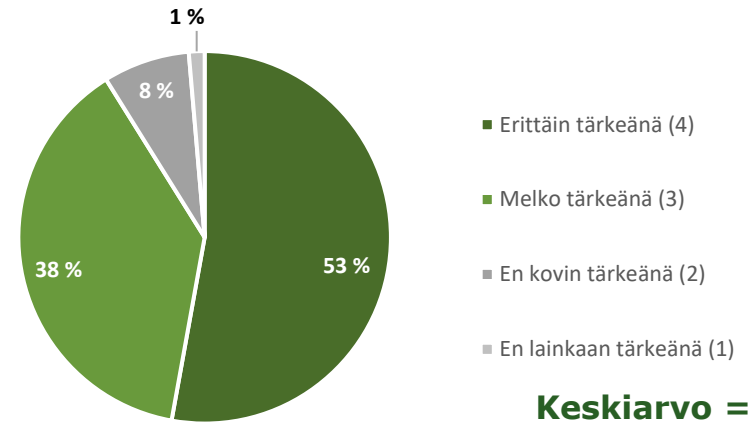
# PYÖRÄMATKAILU

**Tyrnävän pyörämatkailun kehittämistä pidetään tärkeänä. 82 %** vastaajista katsoo pyörämatkailuun tarkoitettujen reittien kehittäminen olevan erittäin tärkeää tai melko tärkeää.

Kyselyyn vastanneet kertovat avoimissa vastauksissa, että **pyöräliikenteen väylien rakentaminen lisää Tyrnävän vetovoimaisuutta** matkailijoiden osalta.

Samalla vastaajat arvioivat, että pyöräilyn infrastruktuurin rakentaminen sekä pyöräilyreittien kehittäminen lisäävät myös Tyrnävän kunnan vähittäiskaupan ja palveluiden ostovoimaa.

Kuinka tärkeänä pidät Tyrnävän pyörämatkailun kehittämistä (reittejä lyhyille ja pitkille pyöräretkille paikallisille ja matkailijoille)? (n=486)



**"Tyytyväisyyteni tulee siitä, että täällä Murrossa on minulle sopiva Maastopyöräreitti."**

**"Pyöräilymahdollisuuksien parantaminen kylänpinnan ulkopuolella olisi tärkeää, pidempiä pyöräilyreittejä ei oikein ole"**

**"Pyöräreittien lisääminen toisi lisää paikkakunnan ulkopuolisiakin käymään Tyrnävällä."**

**"Turismipyöräilystä olisi hyötyä myös tyrnäväläisille yrittäjille, jota pidän tärkeänä. Pyöräilijät käyttäisivät esim. Ravintolapalveluita."**

# JALANKULKU



# JALANKULUN KEHITTÄMINEN 1/2

Kyselyyn vastanneista **38 %** ei liiku lainkaan työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja jalan. Vastaajista **18 %** liikkuu jalan vuoden ympäri.

**Turvallisempiin jalankulkureitteihin** sekä parempaan **talvikunnossapitoon** investoiminen saisi Tyrnävän asukkaat kävelemään enemmän.

Vastaajien mukaan myös **jalankulkuväylien kunnon** sekä **sujuvuuden parantaminen** vaikuttavat kävelyn suosimiseen kulkumuotona.

Muina syinä vastaajat kertovat, että jos jalankulkuväyliä rakennettaisiin, kävelisivät he myös enemmän.

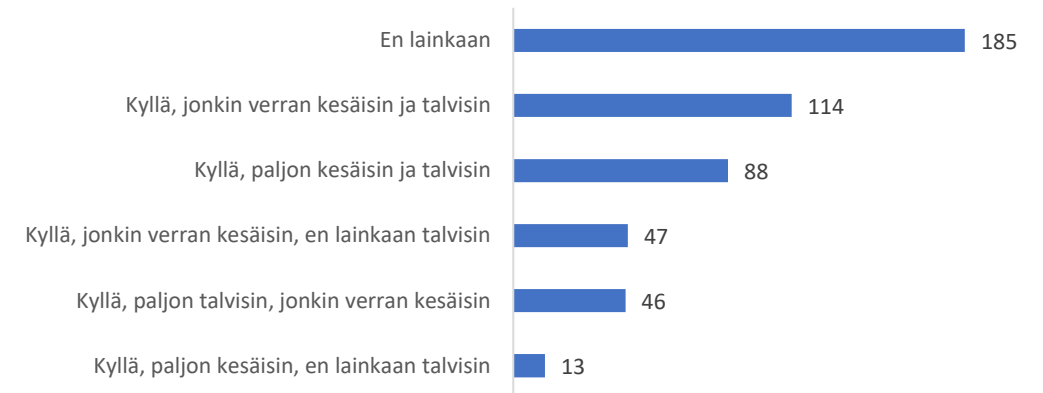


Vastaajista **21 %** kertoi kulkevansa usein osan matkasta kävelen ja osan joukkoliikenteellä.



**47 %** vastaajista arvioi oman kävelen liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

## Liikutko jalan työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojasi? (koko matkan) (n=493)



## Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän jalan työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja Tyrnävällä? Valitse enintään kolme tärkeintä asiaa. (n=458)



# JALANKULUN KEHITTÄMINEN

## 2/2

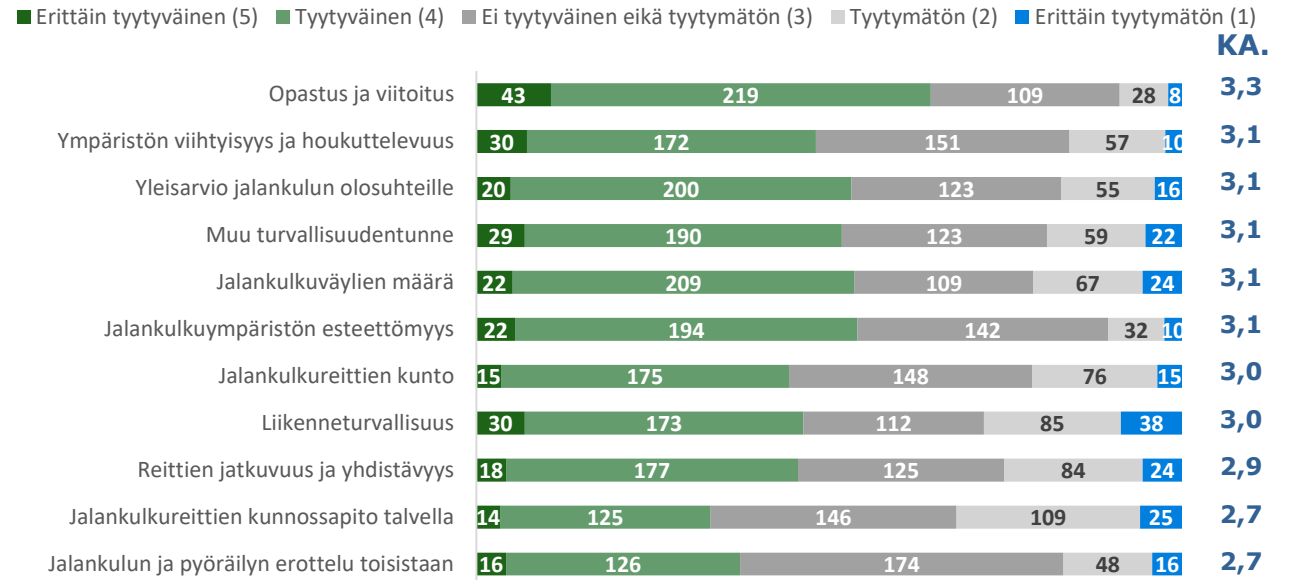
Tyrnävän asukkaiden mielestä jalankulkureittien **talviaikaista kunnossapitoa** tulisi viedä eteenpäin. Yleisesti talviaikaiseen kunnossapitoon ollaan tyytymättömiä. **25 %** vastaajista oli joko tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä kunnossapitoon talvella ja **53 %** pitää sen tehostamista erittäin tärkeänä.

**Liikenteellinen turvallisuus, turvallisuuden tunteen lisääminen** sekä **jalankulkureittien kunnan parantaminen** ovat myös jalankulkijoille tärkeitä kehittämiskohteita.

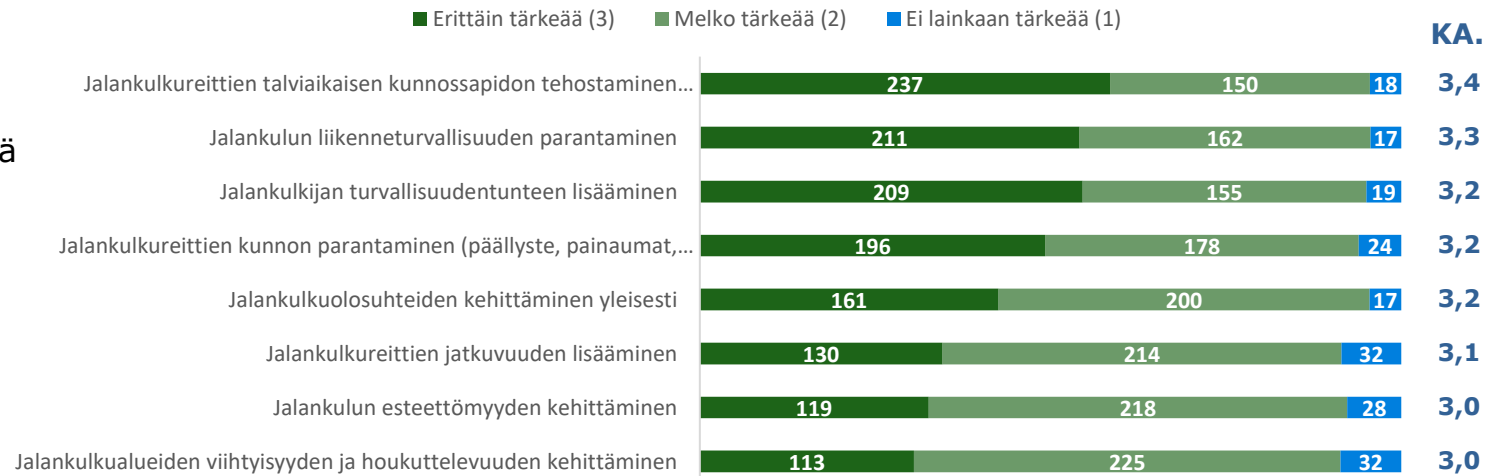
**Yleisellä tasolla** asukkaat eivät ole tyytyväisiä eikä tyytymättömiä Tyrnävän jalankulun olosuhteisiin (Yleisarvion ka. 3,1).

**Avoimissa vastauksissa** tuodaan esille, että kattavampi jalankulku- ja pyöräliikenneverkosto lisää sekä asukkaiden liikenteellistä turvallisuutta että turvallisuuden tunnetta. Myös valaistusta sekä levähdyspaikkoja toivotaan lisättävän Tyrnävän alueelle.

**Kuinka tyytyväinen olet jalankulkuolosuhteisiin Tyrnävällä?** (n=472)



**Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita?** (n=443)



# KARTTAVASTAUKSET





# PYÖRÄLIIKENTEEN YHTEYSPUUTTEET

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **pyöräily-yhteys puuttuu** -karttamerkinnyt.

**Pyöräiliikenteen yhteyspuute** -karttavastauksista voidaan huomata erityisesti vastausten klusterit paikallisten seutu- ja yhdysteiden varrella.

Vastaajat toivovat pyöräiliikenteen väylän jatkamista erityisesti Tupoksentien, Muhostentien, Vanhatien ja Murrontien varteen.



Murrosta ei pääse Ojakylään eikä kylälle.

Pyöräily-yhteys puuttuu joka suuntaan Tyrnävän taajaman ulkopuolelle. Reitti Tupoksen ABC:lle asti, lisää mielenkiintoa myös ulkopaikkakuntalaisille ja turvallisuutta kaikille.

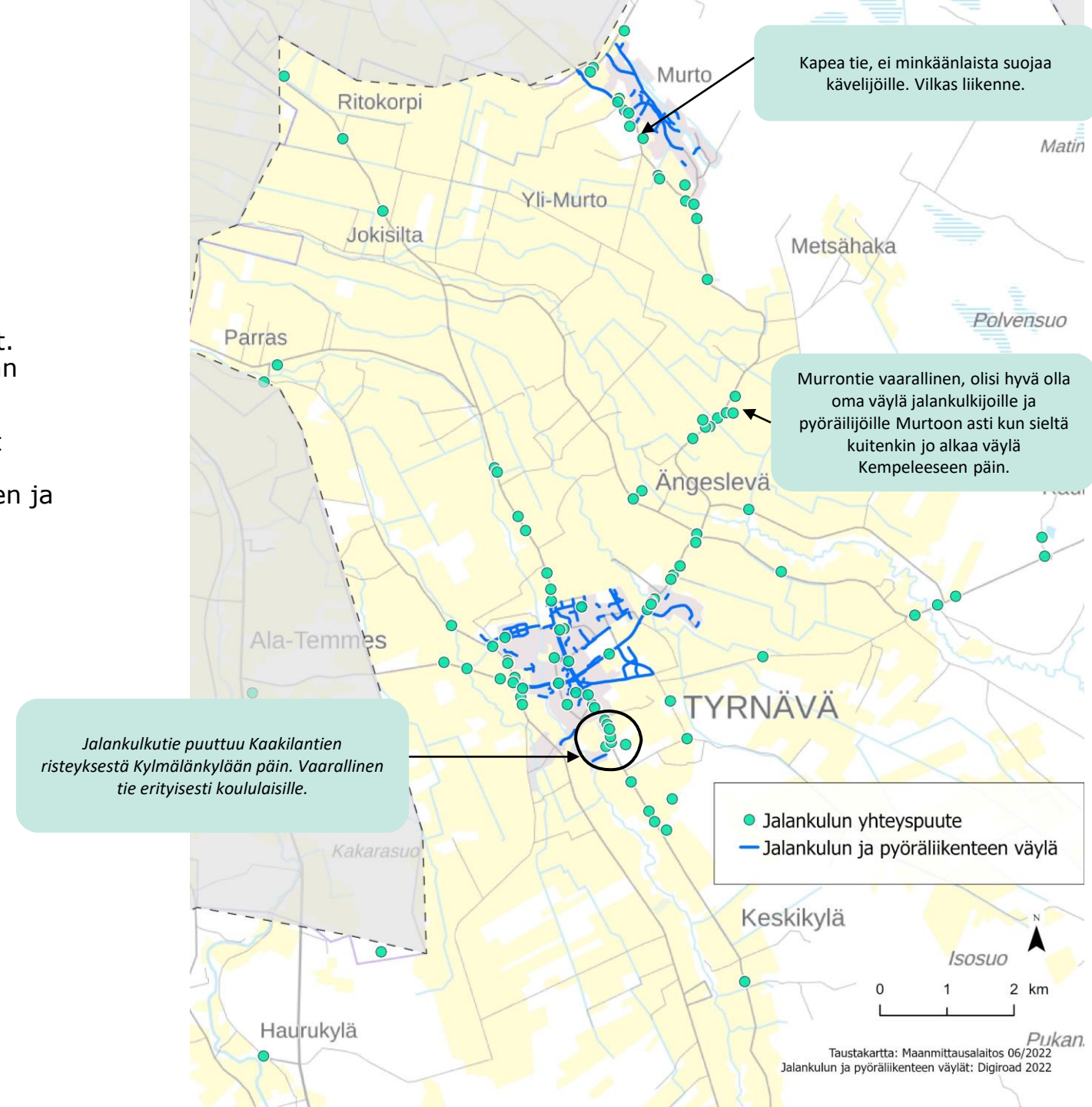
Pyörätie Tyrnävä - Murto ja /  
tai  
Tyrnävä - Muhos

Liminkaan ajaessa tie ei ole turvallinen.

# JALANKULUN YHTEYSPUUTTEET

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **jalankulkuyhteys puuttuu** -karttamerkinnot. Lisäksi karttaan on lisätty Väyläviraston Digiroad-tietokannan olemassa olevat **kävelyn- ja pyöräliikenteen väylät**.

**Jalankulun yhteyspuute** -teeman vastauksissa korostuvat osittain samat asiat mitä pyöräliikenteen vastauksissa. Sanallisissa vastauksissa erityisesti Muhoksentien, Murrontien ja Tupoksentien vaarallisuus saivat kommentteja osakseen.

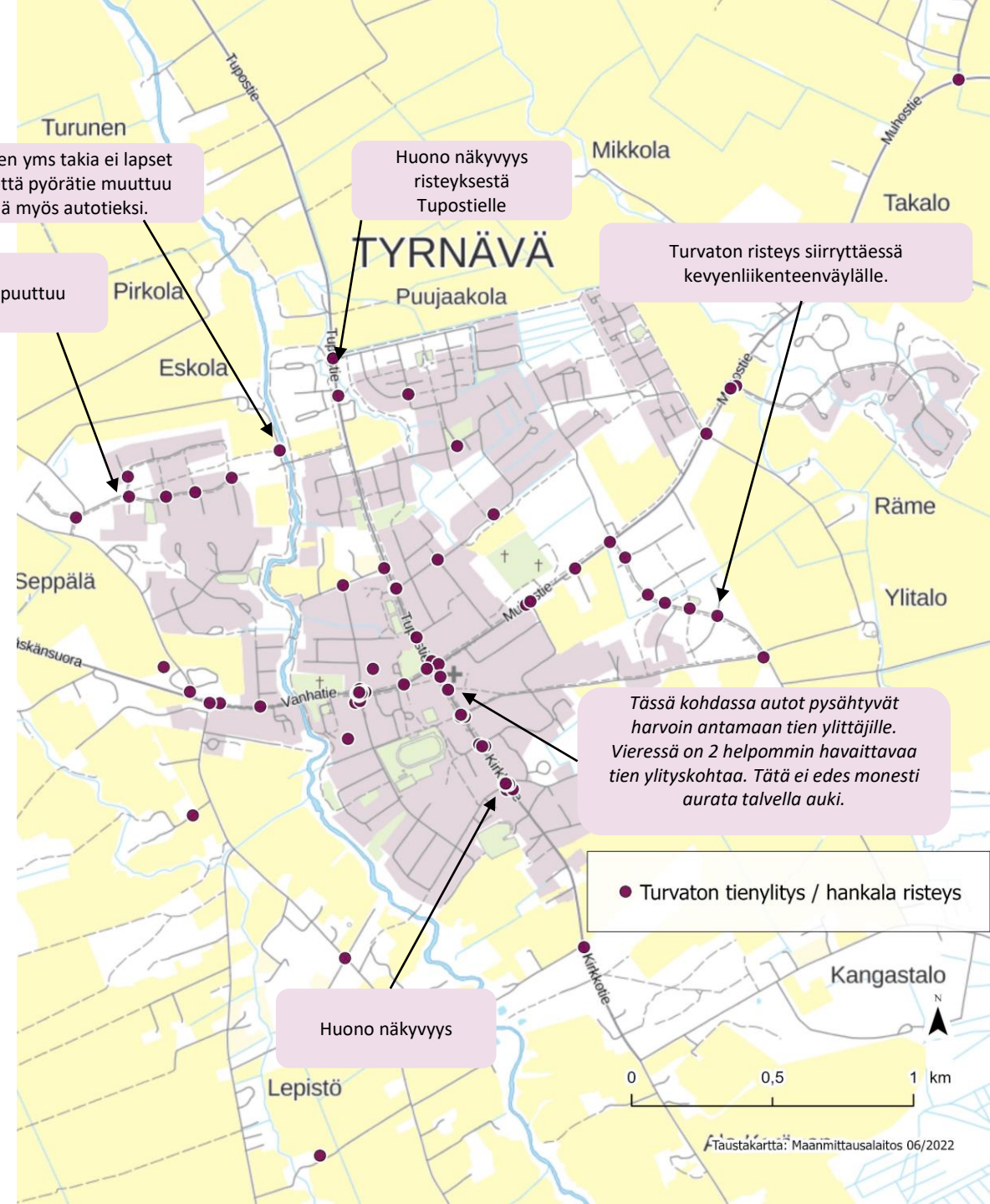
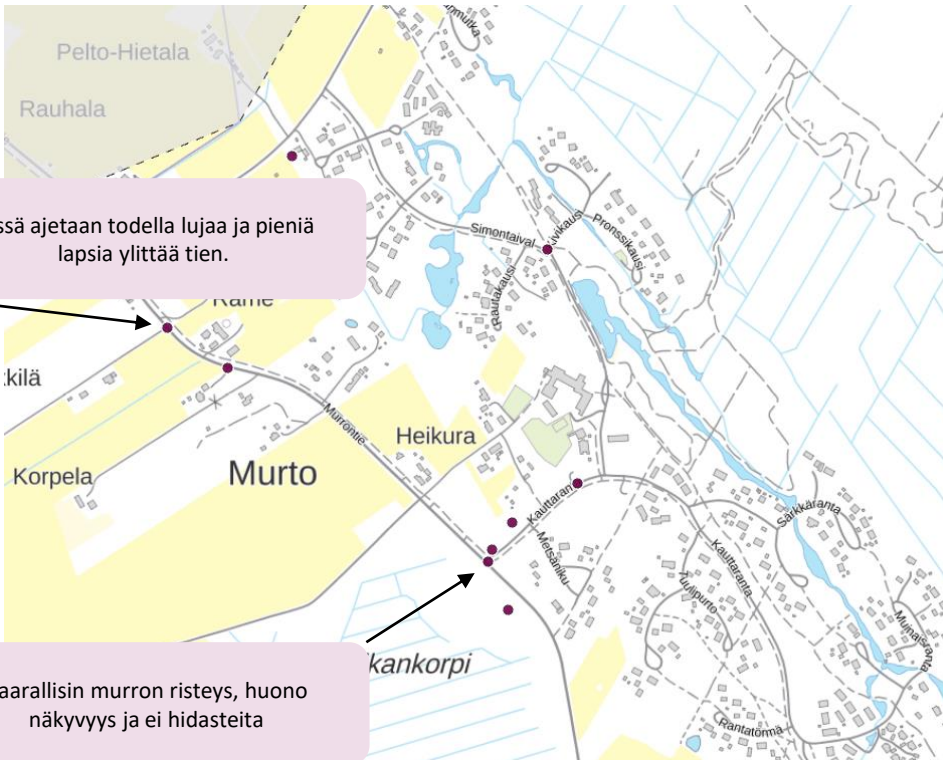


# TURVATON TIENYLITYS

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **turvaton tienylitys** -karttamerkinnot.

Vastauksissa on korostettu **suojiatien puutteita, huonoa näkyvyyttä** risteysalueilla sekä **autoliikenteen paikoittaisia kovia nopeuksia**.

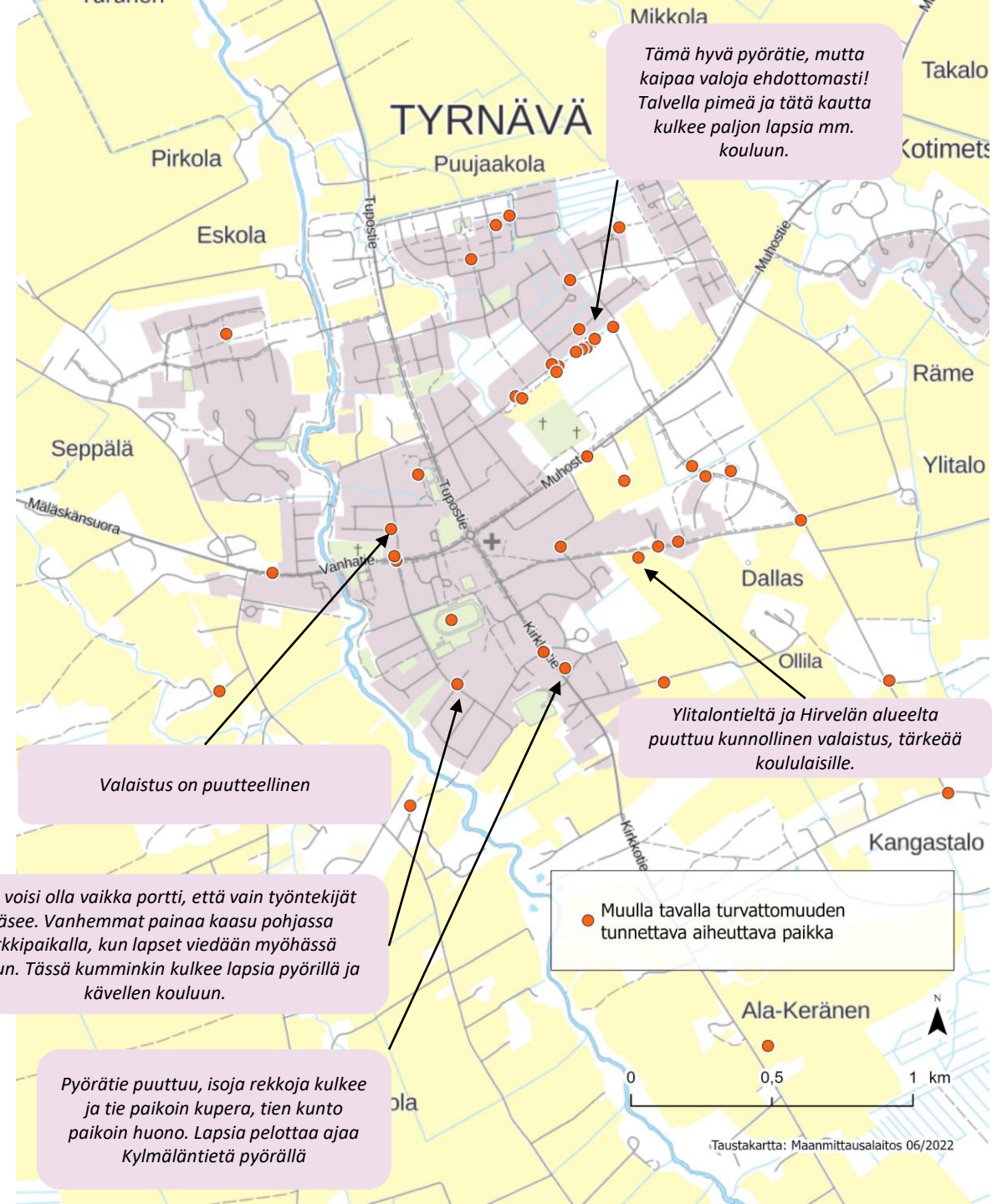
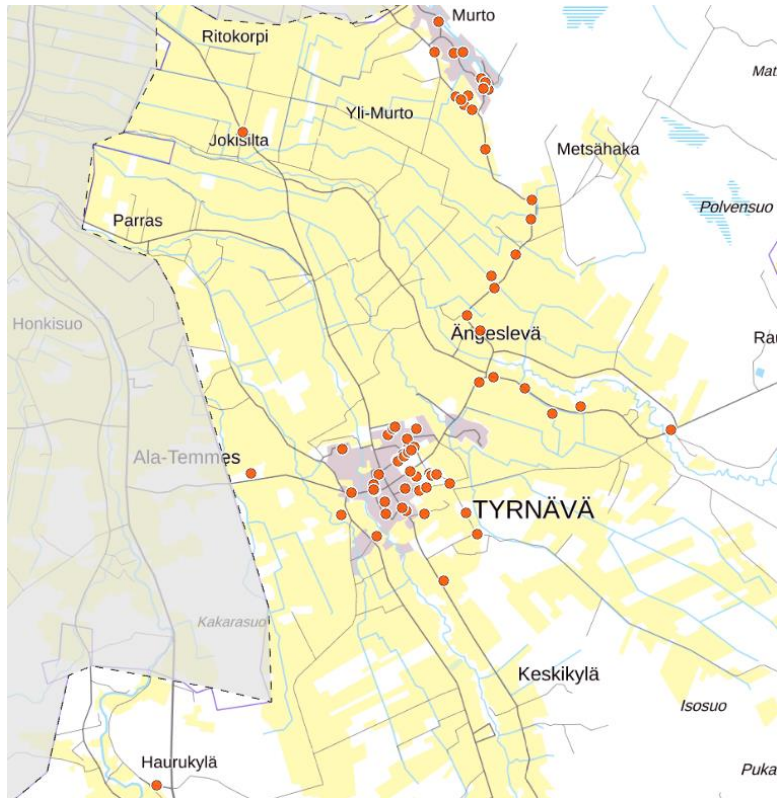
Muutamaan otteeseen on myös mainittu siitä, että tienylitys ei ole järkevässä paikassa.



# MUULLA TAVALLA TURVATON

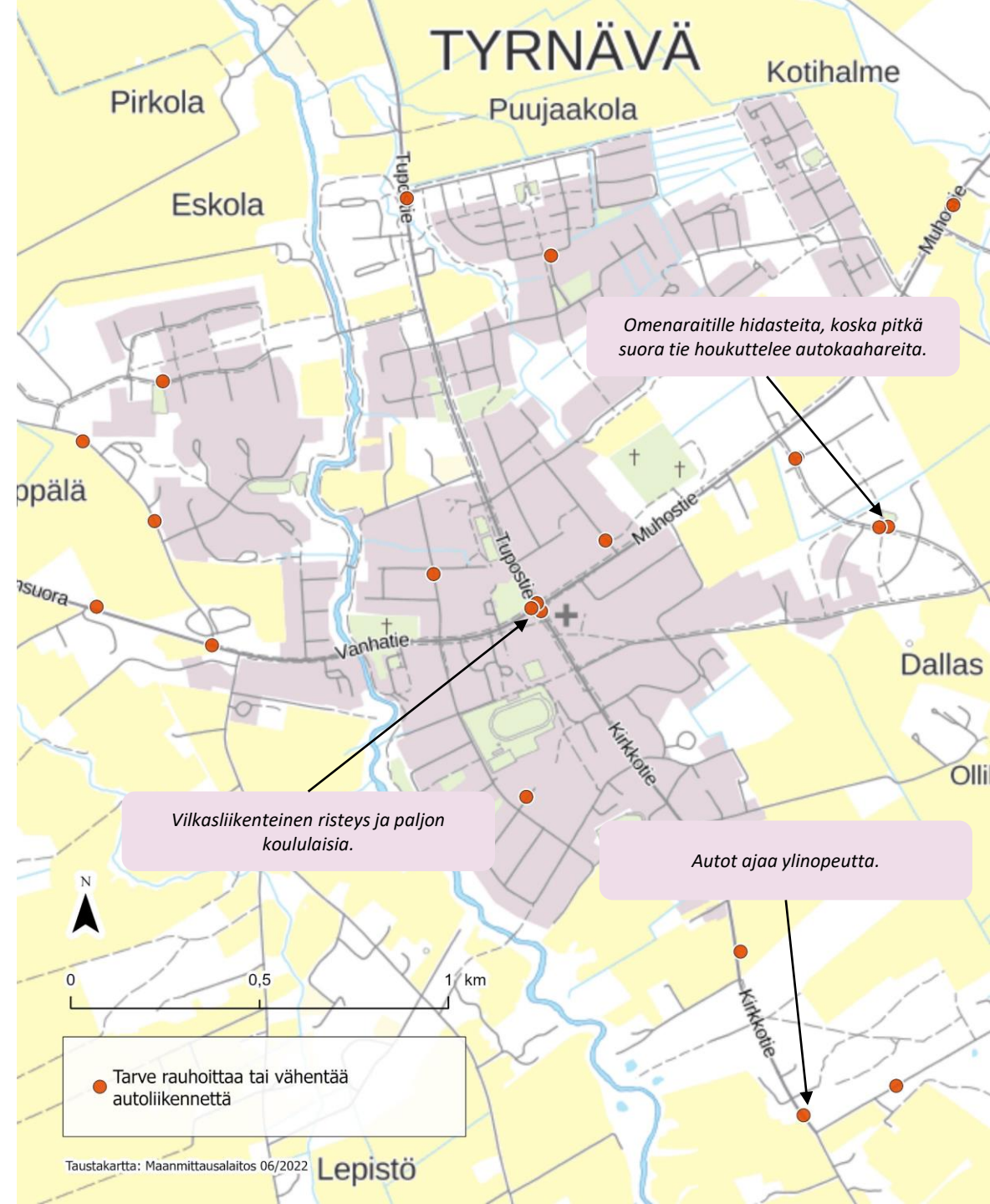
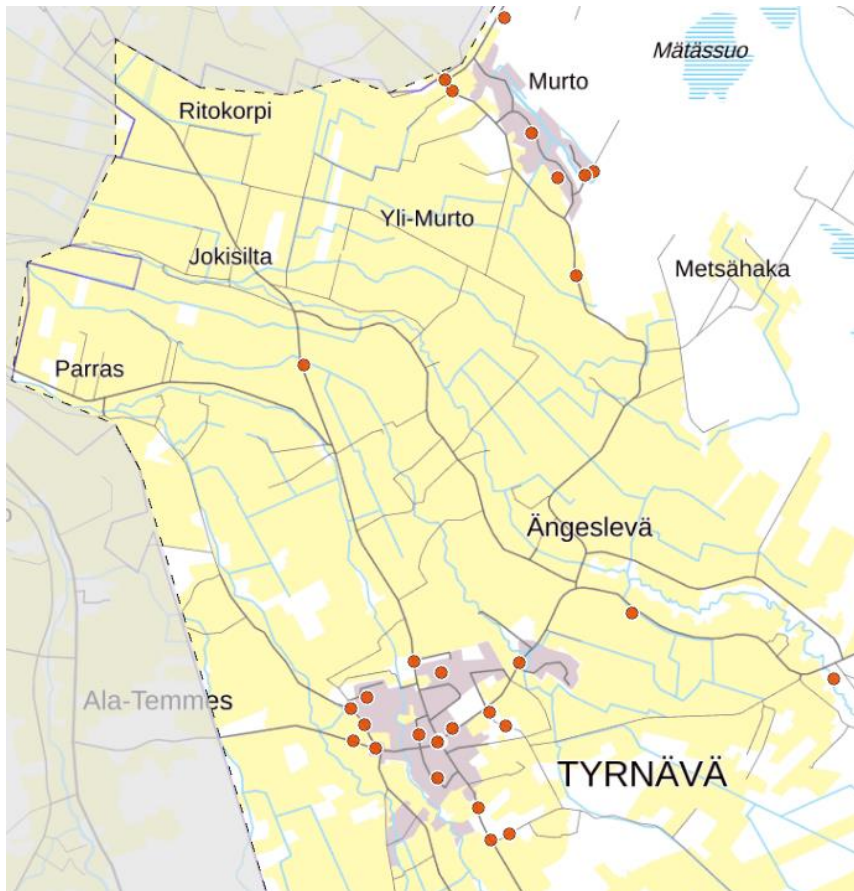
Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **jollain muulla tavalla turvattomuutta aiheuttava paikka** -karttamerkinnot.

Turvattomuuden tunnetta vaikuttaisi vastausten perusteella hyvin suurin osin aiheuttavan paikoittainen valaistuksen puuttuminen.



# TARVE VÄHENTÄÄ AUTOLIIKENNETTÄ

**Tarve vähentää autoliikennettä** –karttamerkinnöistä korostuvat Tupos-/Kirkkotie sekä Vanha-/Muhostie. Myös Murtoon on kohdistettu muutamia merkintöjä.

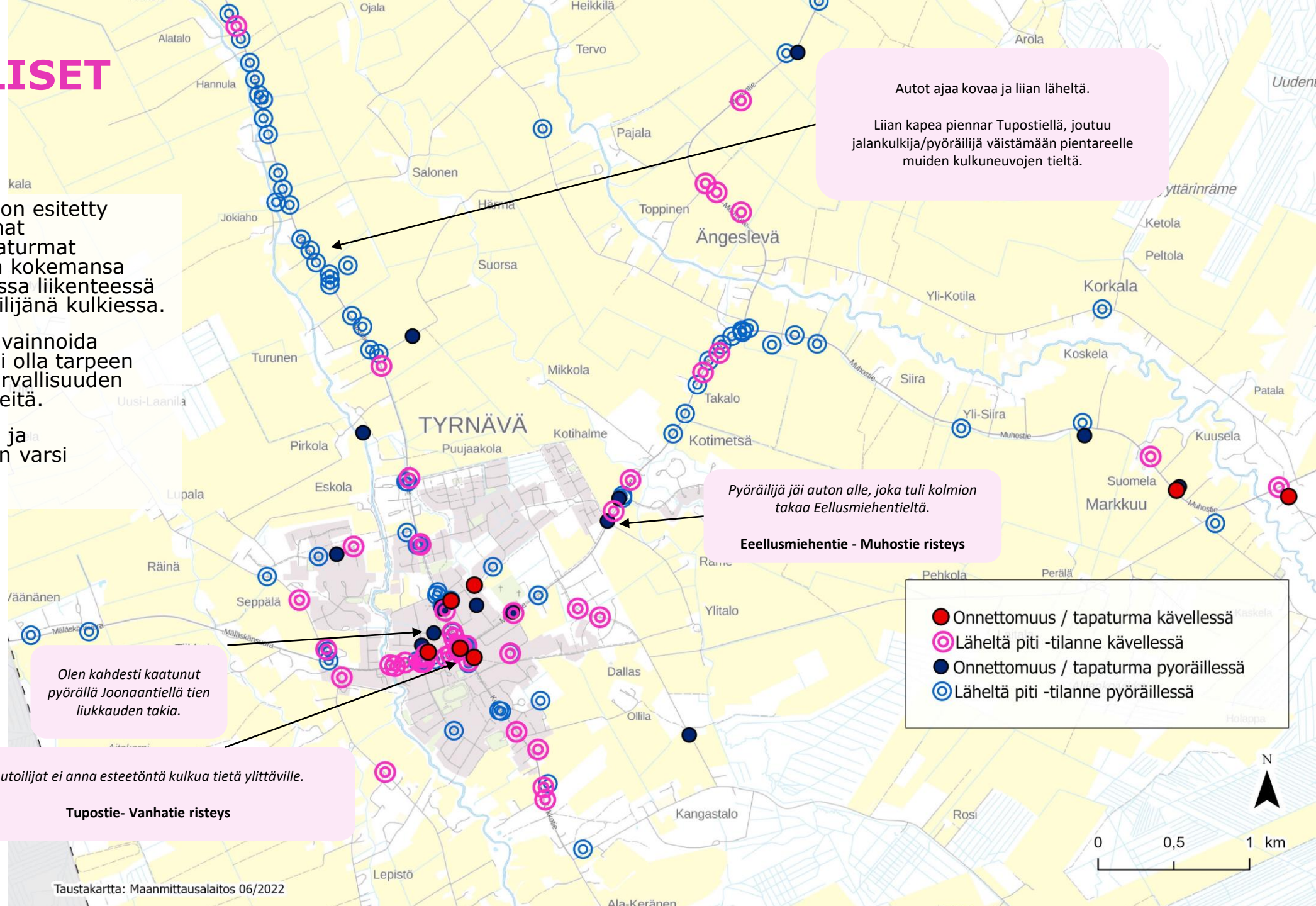


# VAARALLISET PAIKAT

Oheisessa kartassa on esitetty vastaajien ilmoittamat onnettomuudet/tapaturmat kävellessä ja heidän kokemansa läheltä piti -tilanteissa liikenteessä kävelijänä tai pyöräilijänä kulkiessa.

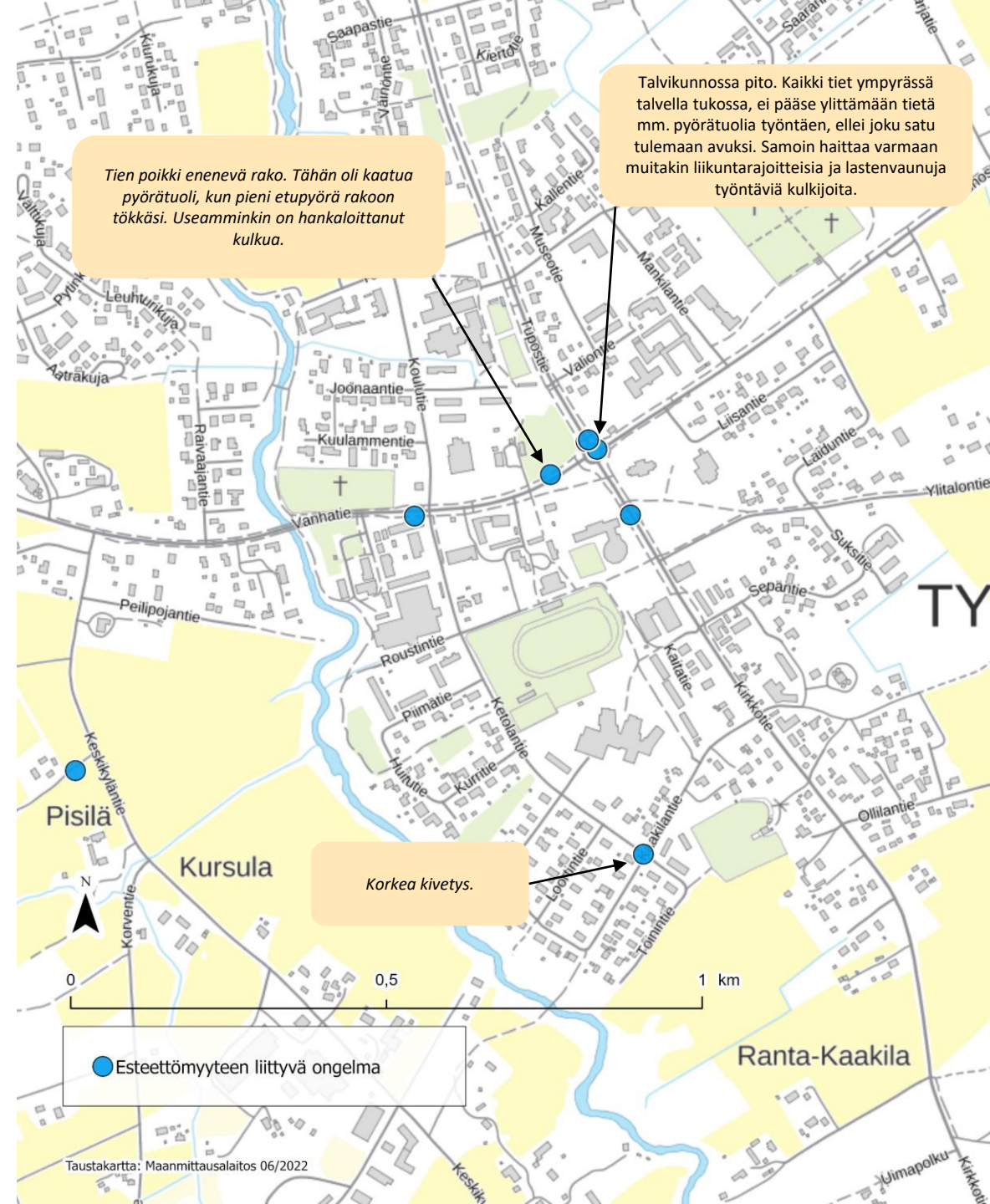
Kartasta voidaan havainnoida paikkoja, joihin voisi olla tarpeen kohdistaa liikenneturvallisuuden kehittämistoimenpiteitä.

Erityisesti Tupostien ja Vanhatien/Muhostien varsi korostuvat.



# ESTEETTÖMYYS TAI LAATUONGELMA

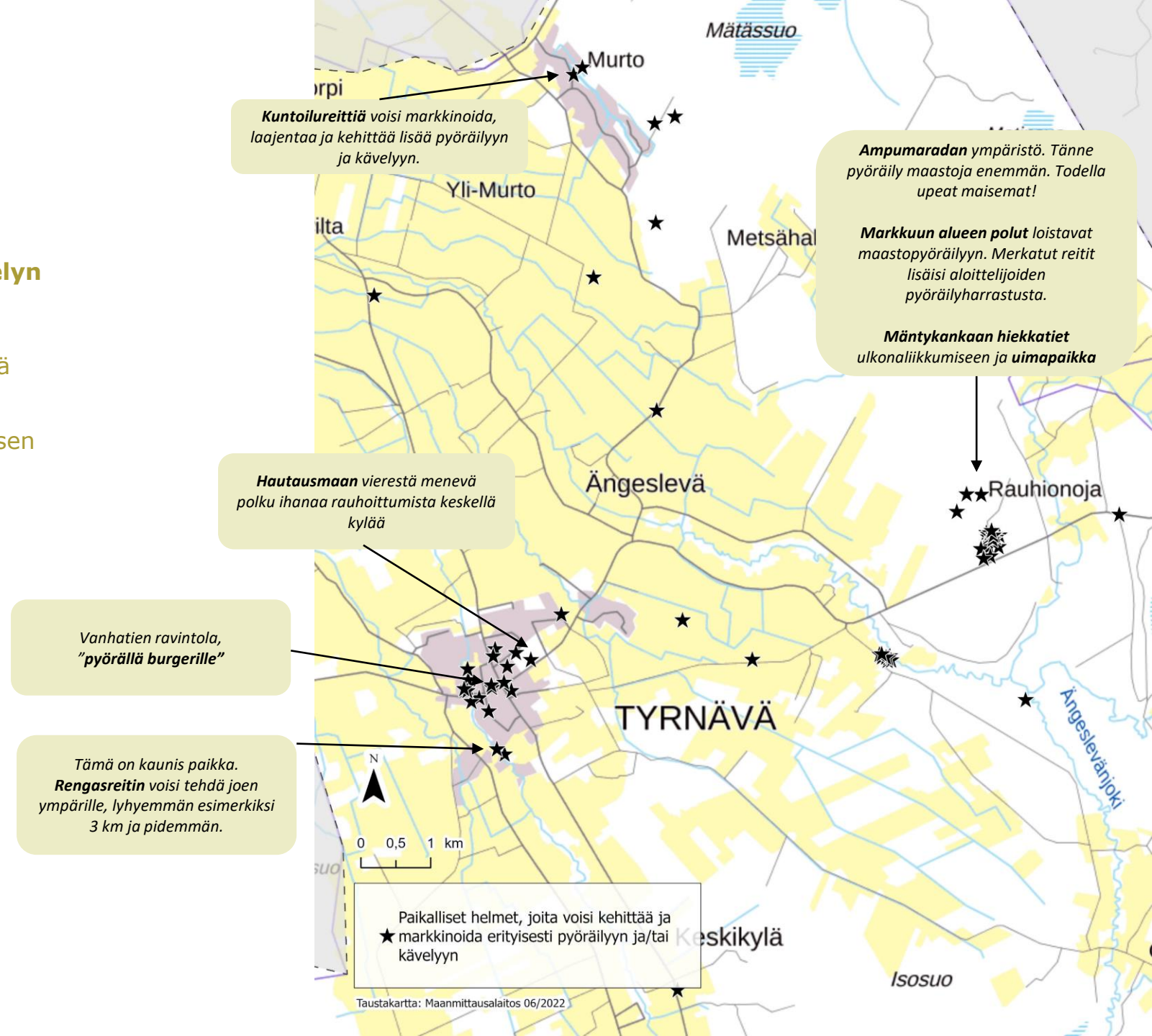
Oheisessa kartassa on osoitettu pisteinä vastaajien merkitsemiä **esteettömyyteen tai laatuun liittyviä ongelmia**.



# PAIKALLISET HELMET

Asukaskyselyyn vastanneet ovat merkinneet **kävelyn ja pyöräilyn "helmiä"**, eli kohteita joita tulisi markkinoida erityisesti pyöräilyyn tai kävelyyn.

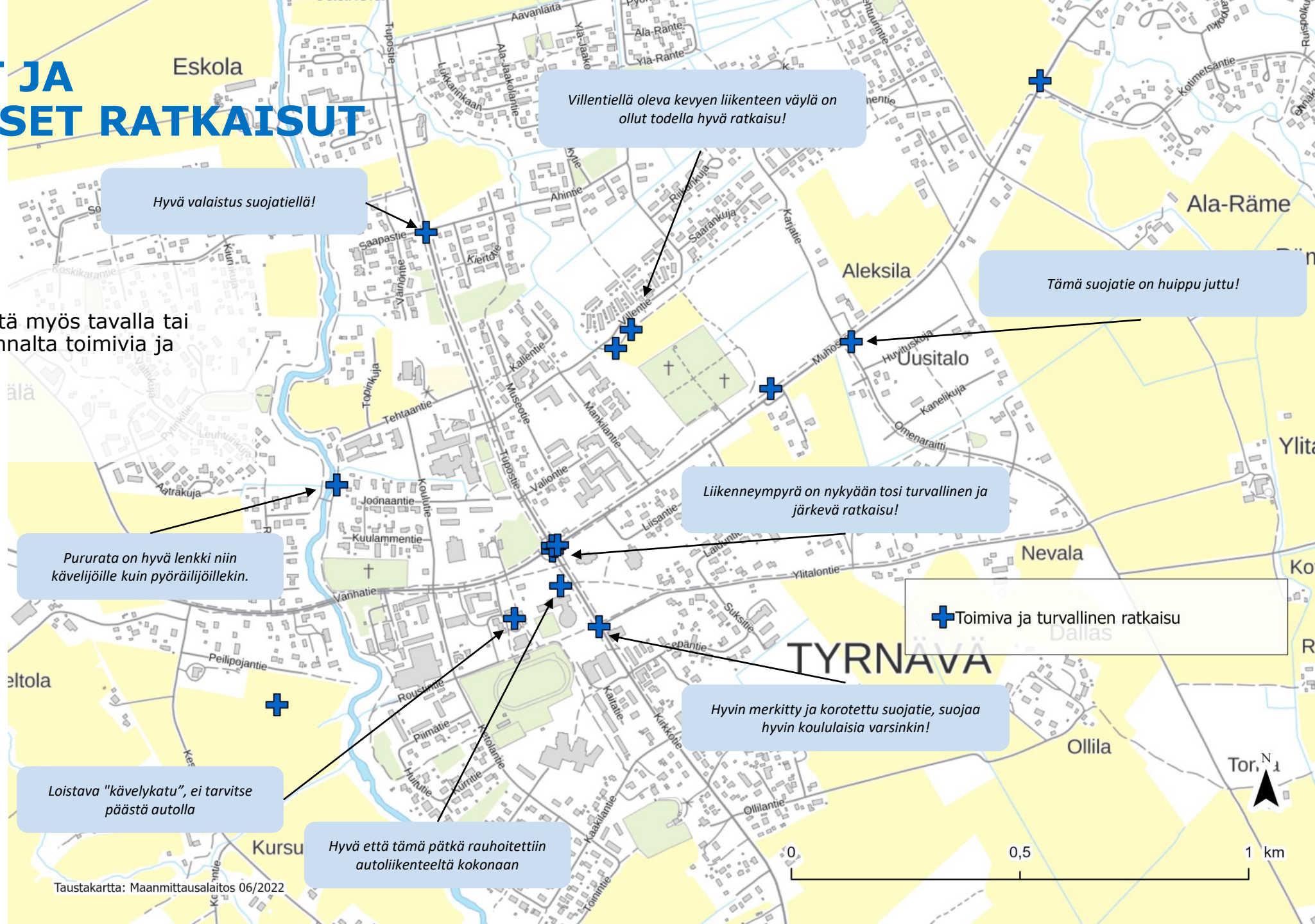
Kohteiden tekeminen helposti saavutettavaksi sekä niistä tiedottaminen keskitetyssä muodossa, esimerkiksi nettisivuilla ja kohteissa (kartat ja saapumisohteet) tuo niille lisäarvoa sekä virkistykseen että matkailun muodossa.





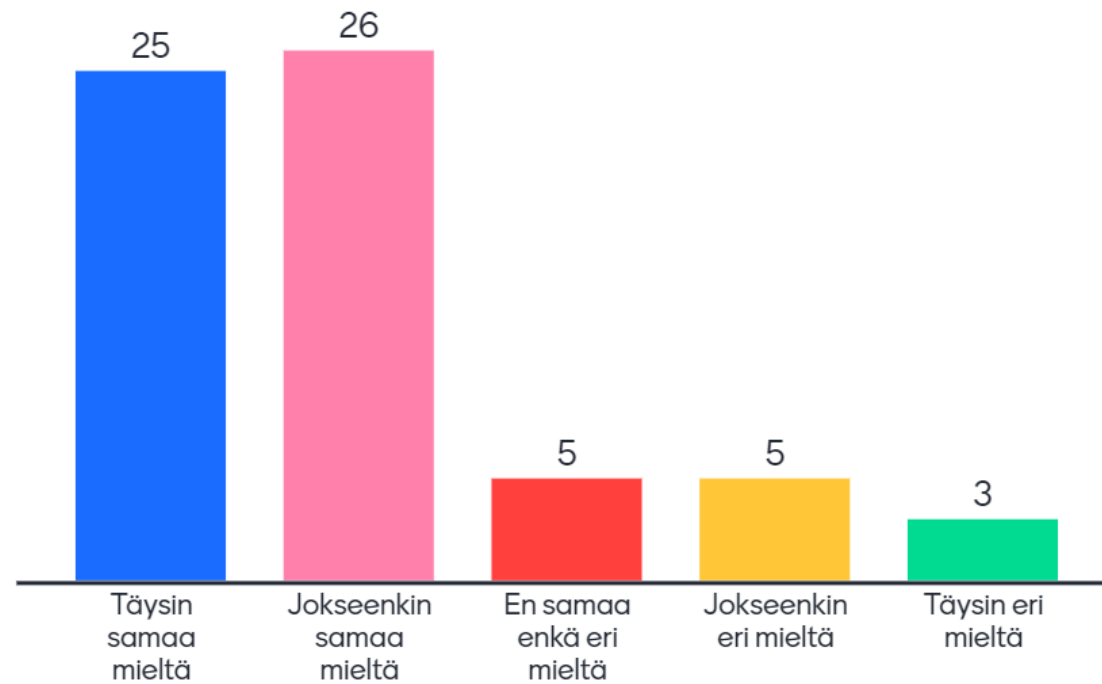
# TOIMIVAT JA TURVALLISET RATKAISUT

Vastaajat saivat merkitä myös tavalla tai toisella liikkumisen kannalta toimivia ja turvallisia ratkaisuja.



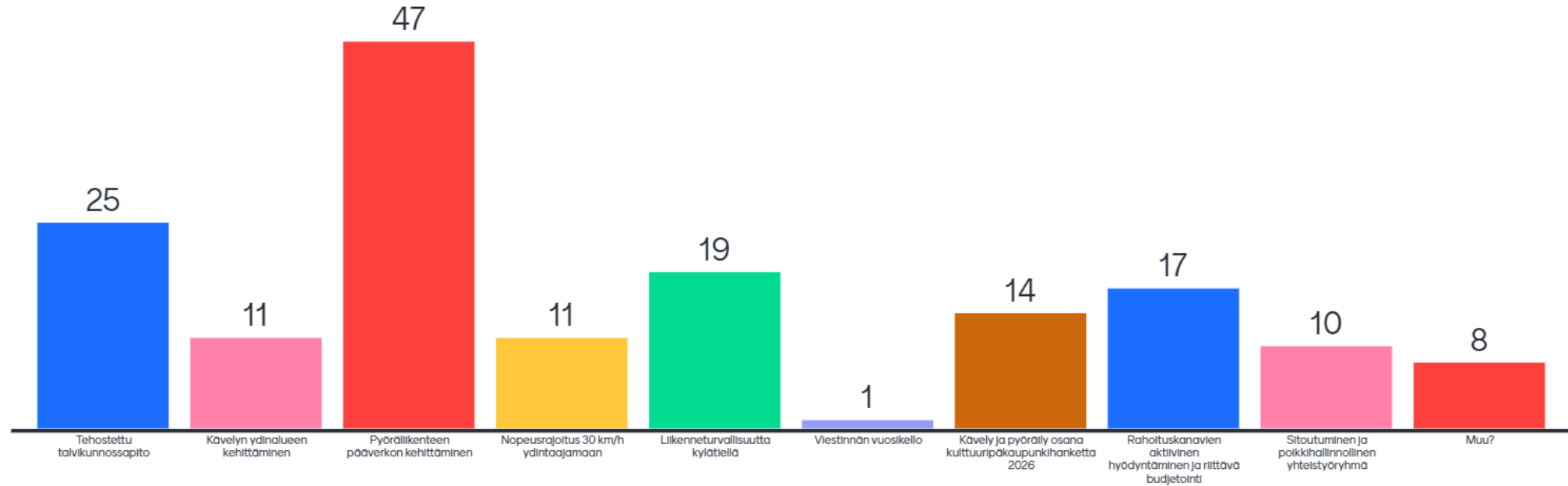
LIITE 2  
TOIMENPIDETYÖPAJAN  
ÄÄNESTYSTULOKSET

# Onko jalankulun ja pyöräliikenteen matkamäärien kasvutavoite 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä mielestäsi realistinen tavoite Tyrnävällä?





# Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet Tyrnävän jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämiseksi?



# LIITE 3 RAHOITUSKANAVAT

# VALTIONAVUSTUKSET KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEKSI

## **Liikkumisen ohjauksen valtionavustus**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on jakanut vuosittain valtionavustusta liikkumisen ohjauksen hankkeille. Vuoden 2021 haussa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmiin jaettiin valtionavustuksia yhteensä 530 000 euroa 22 eri hankkeelle. Muut kestävän liikkumisen hankkeet (26 kpl) saivat valtionavustusta yhteensä 891 000 euroa.

Vuoden 2022 haku avautui syyskuussa 2021 ja valtionavustuksia jaetaan yhteensä noin 1,25 miljoonaa euroa. Valtionavustushakemuksia toivottiin erityisesti seuraavista teemoista: 1) Kestävät matkaketjut, 2) Työpaikkojen liikkumisen ohjaus sekä 3) Kestävän liikkumisen kokonaisvaltaiset suunnitelmat.

## **Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustus**

Traficom on jakanut valtionavustuksia tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen. Vuoden 2021 haku avautui syyskuussa 2021. Haun teemoina olivat lasten ja nuorten liikenneturvallisuus sekä ikäihmisten liikkumisen, reittien ja palvelukohteiden ympäristöjen liikenneturvallisuus. Haussa jaetaan hankeavustusta kunnille, kuntayhtymille ja voittoa tavoittelemattomille yhteisöille yhteensä noin 200 000 euroa.

## **Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus**

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen jakaminen on osa vuonna 2018 julkaistun Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteutusta. Vuonna 2020 investointiohjelman kautta jaettiin kunnille valtionavustusta yhteensä 31,5 miljoonaa euroa. Avustusta myönnettiin infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen. Määräraha alkusyksystä 2021 päättyneessä valtionavustushaussa oli 28,5 miljoonaa euroa.