

LIMINGAN FIKSUN LIKKUMISEN SUUNNITELMA



SISÄLTÖ

1	LÄHTÖKOHTIA	1
2	VUODEN 2017 FIKSUN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA	2
3	FIKSUN LIIKKUMISEN NYKYTILA LIMINGASSA	3
3.1	Liikenneolosuhdekysely toukokuussa 2021 (Ramboll)	3
3.2	Kävelyä ja pyöräilyä koskeva koululaiskysely toukokuussa 2021	4
3.3	Kävelyä ja pyöräilyä koskeva asukaskysely elokuussa 2021	6
3.4	Sidosryhmien haastattelut kesäkuussa 2021	9
4	LIMINGAN FIKSUN LIIKKUMISEN VISIO	12
5	TIEKARTTA VISION SAAVUTTAMISEKSI: TÄRKEIMMÄT TAVOITTEET	12
5.4	Tärkeimpinä tavoitteina: joukkoliikenteen kehittäminen - erityisesti lähijunapilotti ..	14
5.5	Väylien hyvä kunto.....	16
5.6	Väylien tärkeimmät kehittämiskohteet.....	17
5.7	Pyöräpumpun lahjoittaminen Liminkaan muuttajalle.....	20
6	TIEKARTTA VISION SAAVUTTAMISEKSI: TÄRKEÄT TAVOITTEET ..	21
6.1	Työsuhdepyörät.....	21
6.2	Kumppanuushankkeilla pyöräilyn palveluja.....	21
6.3	Pyöräpysäköinnin kehittäminen (siirrä ylemmäs)	24
6.4	Pyöräbaana Tupokseen.....	24
7	TIEKARTTA VISION SAAVUTTAMISEKSI: HYÖDYLLISET TAVOITTEET	25
7.1	Taloyhtiöiden ja työpaikkakeskittyminen pyöräilynedistämisen kokonaisuus.....	25
7.2	Liikenneturvallisuus selvitykset	26
7.3	Pyöräilyyn liittyvä yritys- ja asukastoiminta.....	26
8	LOPUKSI	27

Liitteet:

Liminkaan 2017 laaditun Fiksun liikkumisen suunnitelman toteuma
Kävelyä ja pyöräilyä koskeva koululaiskyselyn tulokset
Kävelyä ja pyöräilyä koskeva asukaskyselyn tulokset
Muistiot sidosryhmien haastatteluista





1 LÄHTÖKOHTIA

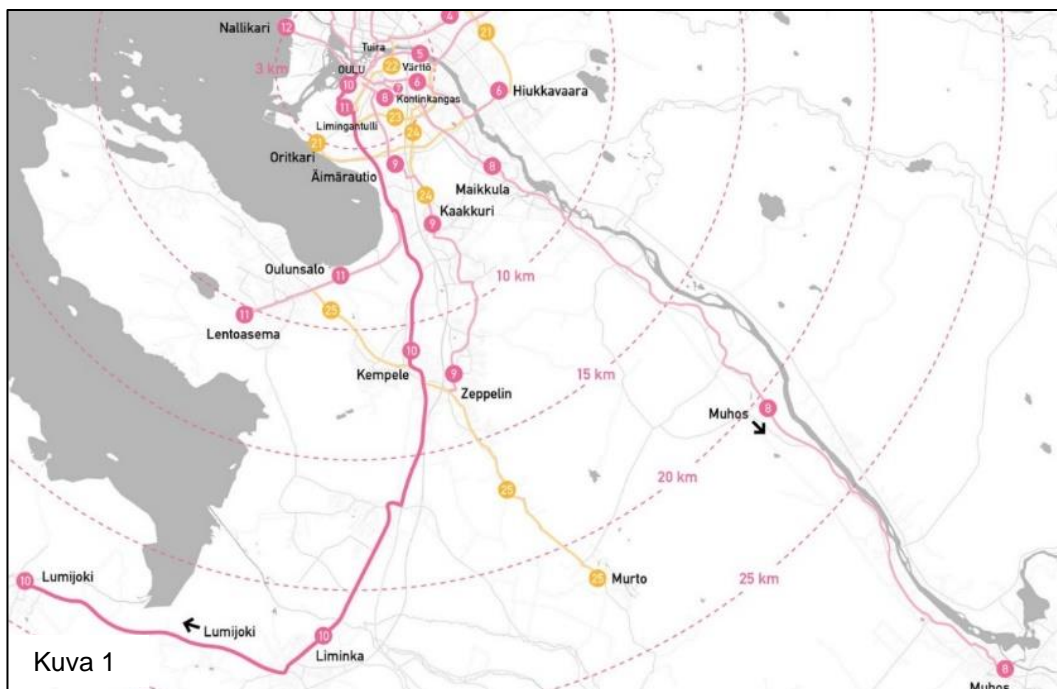
Fiksun liikkumisen, eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen eivät ole itseisarvoja. Fiksun liikkumisen edistämällä tavoitellaan kunnan kehittämistä ekologisemmaksi, elinvoimaisemmaksi, turvallisemmaksi, viihtyisämmäksi ja toimivammaksi. Koronapandemia ja muut toimintaympäristön muutostekijät vaikuttavat ihmisten elämäntapaan, asumiseen ja liikkumiseen liittyviin valintoihin, jolloin laadukkaat kävely- ja pyöräilyolosuhteet sekä hyvä joukkoliikenteen tarjonta ovat Limingan tapaiselle kunnalle tärkeä vetovoimatekijä.

Limingassa on monia kävelyn ja pyöräilyn edistämistä lisääviä elementtejä ja vetovoimatekijöitä, joita voidaan monipuolisesti hyödyntää. Liminka on kolmesta taajamasta koostuva kunta. Kunnan sisäistä joukkoliikennettä ei ole koululaisliikennettä lukuun otattamatta, ja siksi kävelyllä ja erityisesti pyöräliikenteellä onkin hyvät lähtökohdat säilyä esimerkiksi kouluisten keskuudessa suosittuina liikkumismuotona tulevaisuudessakin.

Merkittävin liikkumiseen, ja erityisesti työmatkapedelöintiin Limingassa vaikuttava hanke on Liminka-Oulu kaksoisraide. Väylävirasto on syyskuun puolivälissä 2021 käynnistänyt suunnitteluhankkeen, joka tähtää Tampereen ja Oulun välisen rataosuuden välityskyvyn parantamiseen. Tässä yhteydessä Liminka–Oulu-osuudelle suunnitellaan kaksoisraide sekä tarvittavat sillat ja tiejärjestelyt. Kaksoisraiteeseen valmistautuminen on kirjattu kuntastrategiaan ja se on yksi merkittävimmistä kunnan kehitykseen vaikuttavista hankkeista.

Tulevaisuudessa MaaS (Mobility as a Service), eli useita eri kulkumuotoja yhdistelevät palvelukokonaisuudet voivat tarjota ratkaisuja joukkoliikenteen – erityisesti sisäisen joukkoliikenteen – kehittämiseen Limingassa. Kuntastrategiaan 2018–2025 onkin kirjattu, että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen lisäämiseksi Limingassa kehitetään uusia matkatkettuja ja eri kulkumuotojen yhteiskäyttöä.

Pyörämatkailun ja virkistyspyöräilyn potentiaalia lisää se, se että Limingan läpi kulkee Oulun seudun pääpyöräreitti 10 joka on samalla osa Euroopan laajuista EuroVelo -reitistöä (EuroVelo10, Baltic Sea Cycle Route). Oulun pääpyöräreitit etelän suuntaan on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1: Oulun seudun pääpyöräreitit Oulusta etelän suuntaan.

2 VUODEN 2017 FIKSUN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA

Liminkaan laadittiin Fiksun liikkumisen suunnitelma vuonna 2017. Suunnitelmassa esitettiin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämiseksi toimenpideohjelma kolmen teemaattisen kokonaisuuden ympärille: asenteet ja liikkumistottumukset, maankäytön suunnittelu, sekä infrastruktuuri. Yhteensä toimenpiteitä oli nimettyä 23.

Kaikki vuoden 2017 Fiksun liikkumisen suunnitelman toimenpiteet on toteutettu joko kokonaan tai osittain. Tärkeimpinä toteutuksina esiin voidaan nostaa kaksi:

”Otetaan uusien yleis- ja asemakaavojen lähtökohdaksi suotuisa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ympäristö. Huomioidaan kävelyn ja pyöräilyn erityispiirteet omina liikennemuotoina kaavaprosessin alkuvaiheista lähtien.

”Otetaan koulu- ja palveluverkkosuunnitelmissa huomioon kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuus sekä joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Kuntakeskuksen kehittämisessä otetaan huomioon kävelyn olosuhteet, ympäristön toimivuus ja viihtyisyys.”

Kaikki vuoden 2017 Fiksun liikkumisen suunnitelman toimenpiteet ja niiden toteuma ovat tämän dokumentin liitteenä.

Osana vuoden 2017 suunnitelman laatimista toteutettiin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä joukkoliikennettä koskeva sähköinen asukaskysely. Kyselyyn vastasi 193 henkilöä. Kysely oli tehty eri lähtökohdista, kuin tämän työn yhteydessä toteutettu kysely, mutta joi-tain sen tuloksia on esitetty vertailuaineistona luvuissa 3.2. ja 3.3.



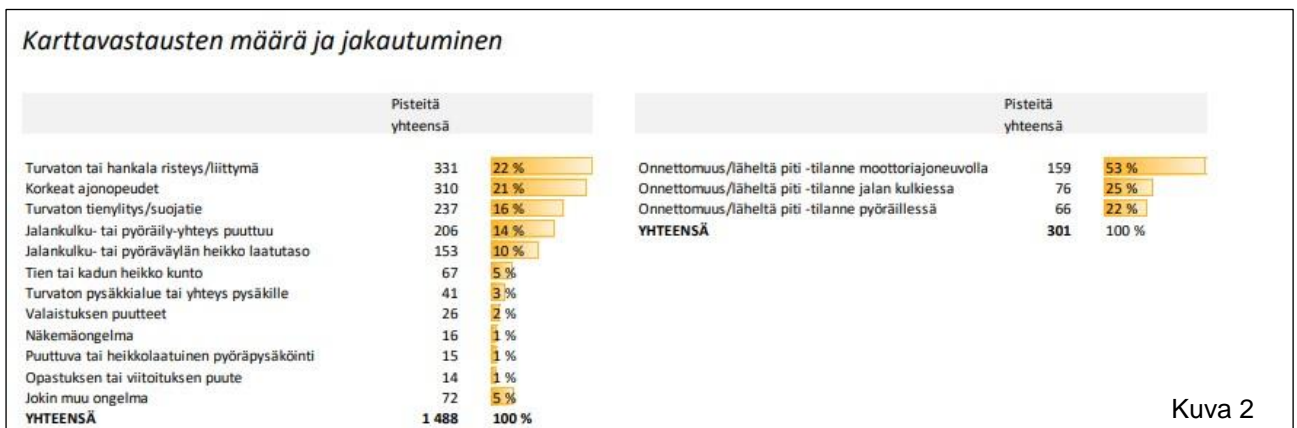
3 FIKSUN LIIKKUMISEN NYKYTILA LIMINGASSA

Kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa selvitettiin kevään ja kesän 2021 aikana yhteensä kolmella kyselyllä ja kolmella sidosryhmähaastattelulla.

3.1 Liikenneolosuhdekysely toukokuussa 2021 (Ramboll)

Limingan kunta ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus kartoittivat toukokuussa asukkailta ja alueella toimivilta yrityksiltä ja sidosryhmiltä liikenteen vaaranpaikkoja ja muita liikenneolosuhteisiin liittyviä kehittämistarpeita. Kyselyssä oli myös mahdollista kertoa itselleen viime vuosina tapahtuneista onnettomuuksista tai läheltä piti -tilanteista. Kyselyn toteutti Limingan kunnan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta Ramboll.

Kysely toteutettiin karttapohjaisena 4.5.–30.5.2021 välisenä aikana. Ongelmiin ja kehittämistarpeisiin liittyviä karttapisteitä saatiin kokoon lähes 1 500 ja läheltä piti- tilanteisiin liittyviä pisteitä noin 300. Vastaukset keskittyvät Kirkonkylän ja Tupoksen alueelle. Karttavastausten määrä ja jakautuminen sekä eniten mainintoja saaneet kohteet on esitetty kuvissa 2 ja 3.



Kuva 2

Kuva 2: Karttavastausten määrä ja jakautuminen Limingan liikenneturvallisuuskyselyssä 2021



Turvaton tai hankala liittyä	<ul style="list-style-type: none">- Ouluntien, Vesikarintien ja Tyrnäväntien risteys- Värminkoskentie/Ylipääntie risteys- Raahentien, Kedonperäntien ja Lännentien risteys
Korkeat ajonopeudet	<ul style="list-style-type: none">- Lumijoentie, Linnukkatie- Tuiskulanranta, Vesikarintie, Oikotie, Riipintie, Järvenpääntie, Peräkyläntie, Selkäsentie, Värminkoskentie- Kaskentie
Turvaton tienylitys/suojatie	<ul style="list-style-type: none">- Lumijoentien, Linnukkatien ja Värminkoskentien risteys- Lumijoentien ja Liminganraitin risteys- Lumijoentien ja Peräkyläntien risteys- Peräkyläntien ja Kauppakadun risteys- Raahentien, Kedonperäntien ja Lännentien risteys- Oikotien ja Vesikarintien risteys- Sortavalantie ja Ruiskukujan risteys- Ouluntien, Vesikarintien ja Tyrnäväntien risteys
Jalankulku- tai pyöräily-yhteys puuttuu	<ul style="list-style-type: none">- Värminkoskentie, Selkäsentie, Rantakyläntie- Lintulammentie, Oikotie, Riipintie
Jalankulku- tai pyöräily-yhteyden heikko laatutaso	<ul style="list-style-type: none">- Radan alikulku Kauppakadulla, Linnukkatien jkpp-väylä, Kuormatien jkpp-väylä- Sortavalantien jkpp-väylä, Karpalonniemen ja Vesikarintien välinen jkpp-väylä
Kuva 3	

Kuva 3: Nostaja TOP-kohteista eri ongelma teemojen kautta tarkasteltuna Limingan liikenneturvallisuuskyselyssä 2021.

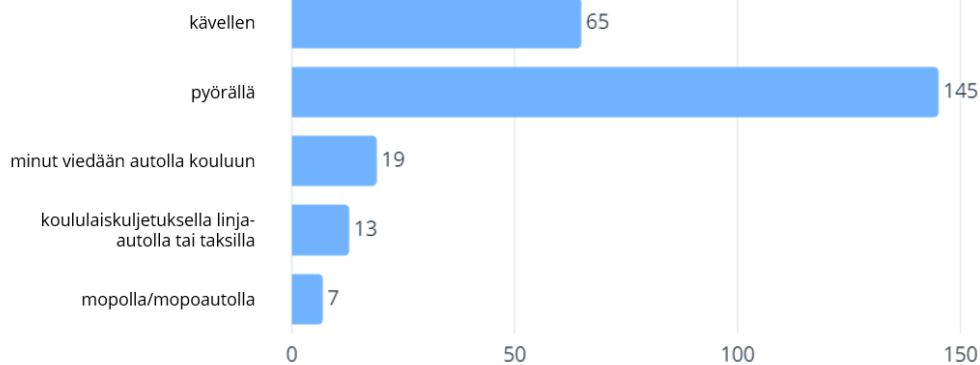
Limingan kunta ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus käynnistävät syksyllä Limingan kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksen. Tässä yhteydessä kaikki kyselyssä esille nousseet vaaranpaikat, ongelmakuvaukset ja läheltä piti -tilanteet käydään asiantuntijoiden toimesta läpi ja kunkin osalta arvioidaan niiden toimenpidetarve ja -mahdollisuudet. Kyseilyn tulokset käydään läpi myös Limingan liikenneturvallisuustyöryhmän syksyn kokouksessa.

3.2 Kävelyä ja pyöräilyä koskeva koululaiskysely toukokuussa 2021

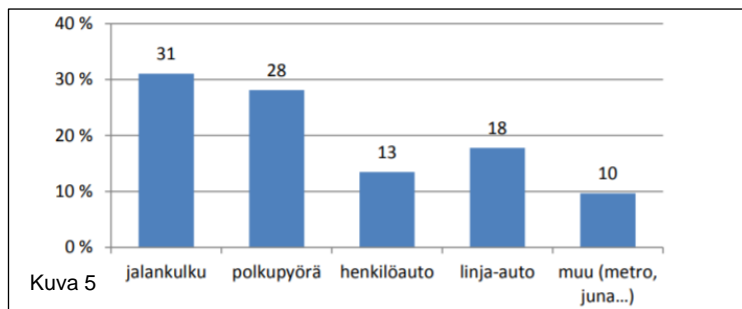
Limingassa toteutettiin koululaiskysely 18.5.–4.6. Kyselyyn saatiin kaikkiaan 177 vastausta. Kysely oli kohdistettu 5.–9.-luokkalaisten ja vastauksia saatiin kaikilta luokka-asteilta, painottuen jonkin verran alempiin luokka-asteisiin. Kyselyn keskeinen tulos oli pyöräilyn huomattava suosio liminkalaisten peruskoululaisten keskuudessa.



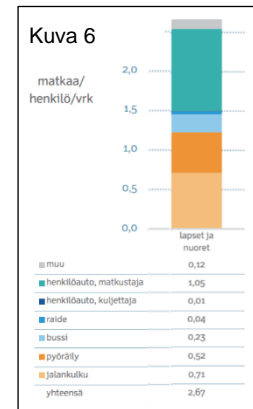
Miten kuljet kouluun? (voit valita useamman vaihtoehdon)



Kuva 4



Kuva 5



Kuva 6

Kuva 4, 5 ja 6: Kuljetapa kouluun koululaiskyselyn vastauksissa (kuva 4) ja eri kuljetapojen osuudet 7–15-vuotiaiden oppilaiden koulumatkoilla vuosien 2010–2011 Henkilöliikennetutkimuksen mukaan (kuva 5) sekä Henkilöliikennetutkimuksen 2016 lasten ja nuorten matkaluvut vuorokautta kohden (kuva 6).

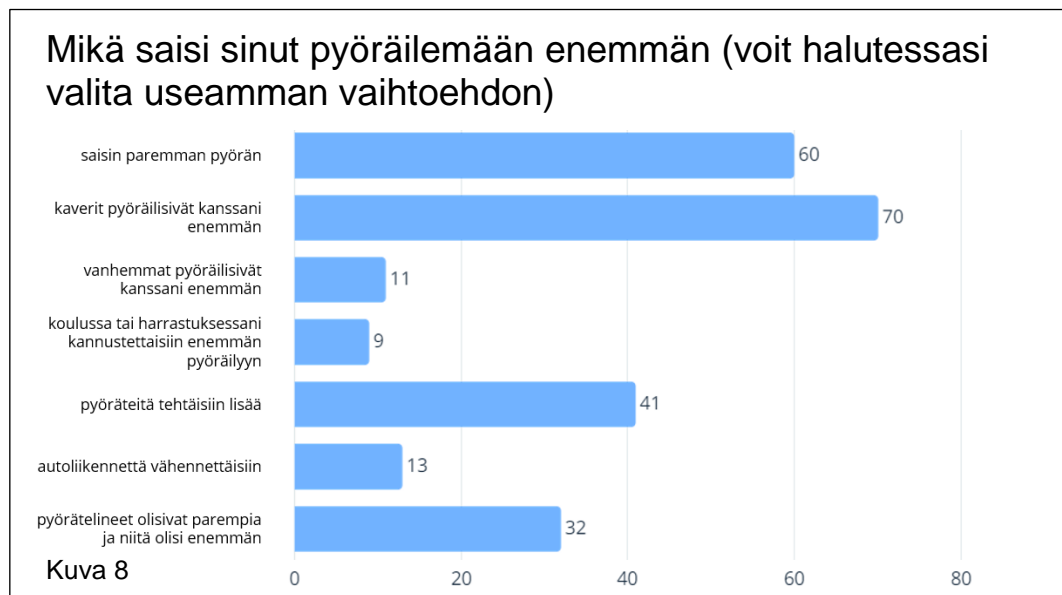
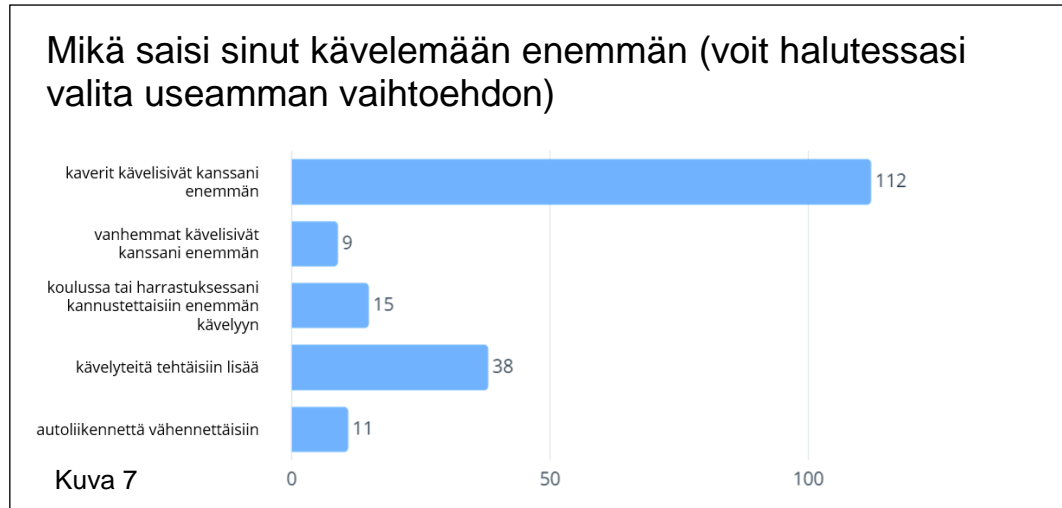
Myös talvella pyöräileminen on yleistä. Tilanne oli saman suuntainen 2017 toteutetussa Limingan kyselyssä: pyöräilyn osuus kesäaikana oli 52 % (kävelyn 11 %; autoilun yhteenlaskettu 19 %).

Vuosien 2010–2011 valtakunnallisessa Henkilöliikennetutkimuksessa pyöräilyn osuus 7–15-vuotiaiden koulumatkoista oli 28 %. Vuoden 2016 Henkilöliikennetutkimuksessa (viimeisin valmistunut) koulumatkoja ei raportoitu erikseen, mutta pyöräilyn osuus lasten ja nuorten päivittäisistä matkoista oli 19,5 %.

Pyöräily on Limingan koululaisten keskuudessa huomattavasti suosittumpaa, kuin maassa keskimäärin.



Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen perusteena korostui kavereiden kanssa käveleminen tai pyöräileminen – ”sosiaalinen paine”, jonka myös nuorisovaltuuston edustaja toi haastattelussaan esiin syynä pyöräilyn suosioon liminkalaisten koululaisten keskuudessa. Positiivinen sosiaalinen paine onkin hyvä huomioida, kun suunnitellaan kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavaa viestintää liminkalaisille lapsille ja nuorille.



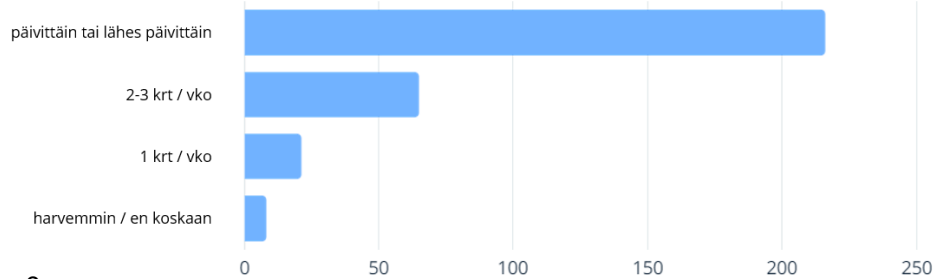
Kuvat 7 ja 8: Kävelyä ja pyöräilyä lisäävät asiat koululaiskyselyn vastauksissa.

3.3 Kävelyä ja pyöräilyä koskeva asukaskysely elokuussa 2021

Limingan kävelyä ja pyöräilyä koskeva asukaskysely toteutettiin 18.8.–5.9.2021. Kyselyyn saatiin kaikkiaan 313 vastausta. Huomattava enemmistö vastaajista oli 30–49-vuotiaita. Ylivoimainen enemmistö vastaajista myös kulkee autolla päivittäin tai lähes päivittäin (kuva 9). Pääasialliset syyt kävelyyn olivat ulkoilu ja virkistys sekä myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (kuva 10).

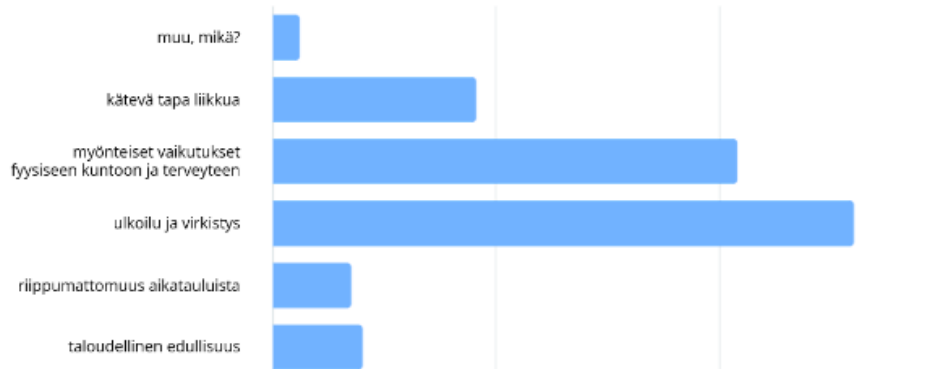


Kuinka usein kuljet autolla?



Kuva 9

Mikä on pääasiallinen syy kävelymatkoillanne (voit halutesasi valita useamman vaihtoehdon)



Kuva 10

Kuvat 9 ja 10: Autolla kulkemisen yleisyys ja pääasialliset syyt kävelymatkoilla asukaskyselyn vastauksissa

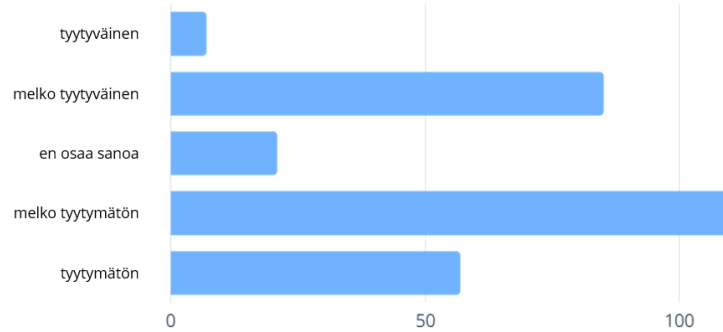
Kysymykseen ”Mikä on yleensä matkan tarkoitus kävelymatkoillanne” selvästi eniten vastauksia keräsi vaihtoehto ”kuntoilu kävellen / sauvakävely”. Myös vuonna 2017 tehdyssä kyselyssä vastaajista kahdella kolmasosasta tavanomainen syy pyöräilyyn tai kävelyyn löytyi terveydellisistä ja hyvinvointiin liittyvistä tekijöistä.

Keskimääräinen kävelymatkan pituus on neljä kilometriä.

Kohtalaisen suuri osa vastaajista oli melko tyytymättömiä jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja ajoneuvojen väylien erotteluun toisistaan. **Eniten kävelyä lisäävänä toimena mainittiin jalankulun väylien talvihoidon laadun parantaminen**, kuten näkyy kuvista 11 ja 12.



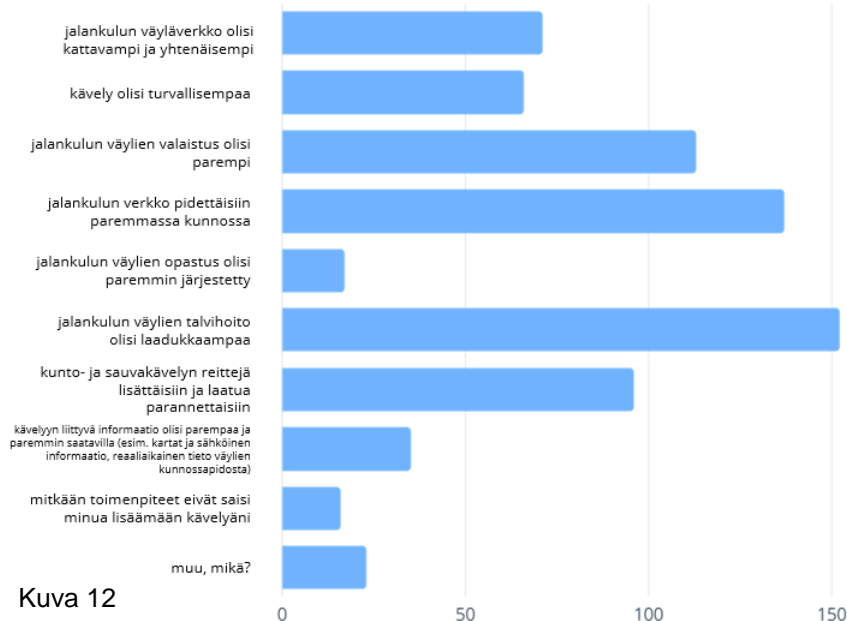
Kuinka tyytyväinen olette jalankulkuväylien kunnossapitoon Limingassa?



Kuva 11

Kuva 11: Tyytyväisyys jalankulkuväylien kunnossapitoon.

Kävelisin nykyistä enemmän, jos... (voit valita useamman vaihtoehdon)



Kuva 12

Kuva 12: Kävelyä lisäävät parannukset asukaskyselyn vastauksissa

Pyöräily oli kohtalaisen suosittu liikkuemuoto. Aikuisten vastauksissa päivittäin pyöräilevien osuus jäi kuitenkin kauas koululaisista.

Keskimääräinen pyörämatkan pituus on yhdeksän kilometriä.

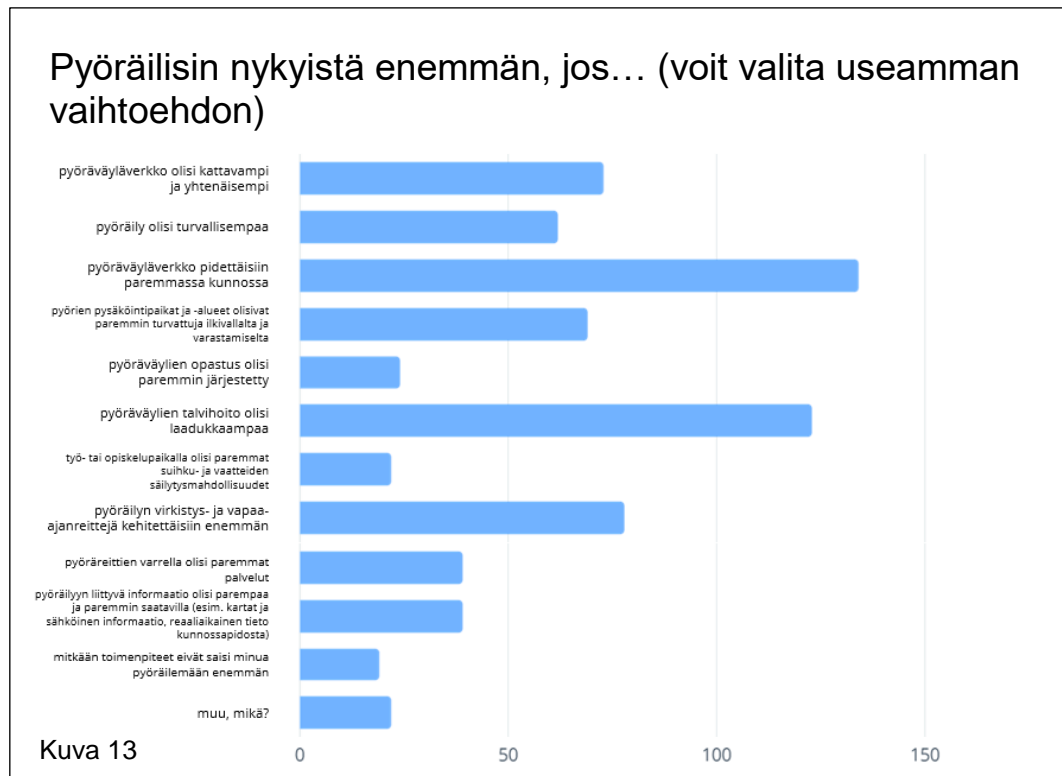


Kuten kävelyssä, kuntoilu oli myös pyöräilyssä useimmin mainittu matkan tarkoitus. **Oulun seudun pyöräilyn pääreittejä ei juuri käytetä, mutta kohtalaisen paljon oli myös niitä, jotka ilmoittivat, etteivät tiedä mitä pääreitit ovat.**

Ylivoimaisesti suurin osa oli vastannut ”en osaa sanoa” kysymykseen ”Miten tyytyväinen olette mahdollisuuteen yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla Limingassa?”. On mahdollista, että kysymystä ei ollut ymmärretty tai vastaajalla ei ollut kokemusta asiasta. **Vastauksista kävi ilmi, että pyöräilyä koskevalle viestinnälle olisi tilausta.**

Kaksi selvästi eniten pyöräilyä lisäävää toimenpidettä olivat vastaajien mielestä ”pyörävyäjäverkko pidettäisiin paremmassa kunnossa” ja ”pyörävyäjäliien talvihoito olisi laadukkaampaa” Tilanne oli vastaavanlainen jo vuoden 2017 kyselyssä.

Pyöräilyväylien kunnossapitoon ja talvihuollon laatuun tulisi panostaa nykyistä enemmän.



Kuntoilun merkitys korostuu kävelyn ja pyöräilyn syynä. Kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapidon laadun parantamiselle on odotuksia. Kävelyä ja pyöräiliikennettä koskevalle tiedotukselle olisi tarvetta.

3.4 Sidosryhmien haastattelut kesäkuussa 2021

Nuorisovaltuuston edustajan haastattelu

Nuorisovaltuuston edustajan mukaan pyörän suosio peruskoululaisilla perustuu siihen, että välimatkat ovat Limingassa liian pitkiä käveltäviksi, eikä joukkoliikennettä ole tarjolla.



Toisaalta myös sosiaalinen paine vaikuttaa: pyörällä liikutaan koska kaikki muutkin pyöräilevät.

Auto ja ajokortti ovat kuitenkin liminkalaisille nuorille hyvin tärkeitä. Autolla liikutaan porukalla: kun joku saa kortin, on auto täynnä kortittomia kavereita. Ajokortin tuoma vapauden tunne on hyvin ymmärrettävä, koska muilla nuorten käytössä olevilla liikkumistavoilla liikkuminen on hyvin rajoitettua: esimerkiksi viimeinen bussi Ouluun menee viikonloppuisin kello 18:00.

Pyöräilyn ja kävelyn suosion lisäämistä nuorten keskuudessa haastateltava piti vaikeana kysymyksenä. Nuorille suunnatut kampanjat voisivat haastateltavan mielestä olla yksi tapa, ja kampanjaideana hän mainitsi mopoiluikään tuleville 9-luokkasille kohdennetun kampanjan pyöräilyn ja kävelyn eduista.

Nuorisovaltuuston edustaja korosti Ouluun ja lähiseudulle suuntautuvan joukkoliikenteen kehittämisen merkitystä.

Vanhus ja vammaisneuvoston edustajan haastattelu

Vanhus ja vammaisneuvoston edustajan mukaan iäkkäiden tavoitteena on pysyä hyvässä fyysisessä kunnossa ja säilyttää liikkumis- ja toimintakyky.

Limingan julkinen liikenne koettiin heikkotasoiseksi, mikä on ongelma, koska puutteet julkisen liikenteen tasossa ja muissa liikennejärjestelyissä passivoivat lisää, kun oma liikuntakyky huonontuu. Ajokorttia pidetäänkin Limingassa niin pitkään kuin terveys ja havaintosekä reaktiokyky sen vain mahdollistavat.

Esteettömyys edellyttäisi vanhus ja vammaisneuvoston edustajan mukaan korjauksia väylillä, koska apuvälineillä ei voi liikkua, jos väylän pinnassa on epätasaisuutta. Vauriot olisi korjattava pikaisesti niiden ilmaantuessa. Talvella olisi tärkeä hoitaa auraukset ja hiekoitukset perusteellisesti.

Riento-pyörää vanhus ja vammaisneuvoston edustaja piti hyvänä palveluna; erityisesti se palvelee niitä, jotka eivät itse pääse liikkumaan.

Vanhus- ja vammaisneuvoston edustaja korosti, että aktiivisuuden ylläpitämisessä joukkoliikenteellä ja kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteilla on suuri merkitys.

Tupoksen kyläyhdistyksen edustajan haastattelu

Tupoksen kyläyhdistyksen edustajan mukaan suurin osa tuposlaisten työmatkaliikenteestä suuntautuu Ouluun, mutta päivittäiset kauppaoستokset tehdään Limingassa tai Kempeleessä. Pitkien työmatkojen takia lähes kaikilla on käytössään auto, ja sitä käytetään myös päivittäisten asioiden hoitamiseen keskustassa ja Kempeleessä.

Haastattelussa korostui se, että harrastuksia tulisi löytyä läheltä, jotta niihin voitaisiin kulkea pyörällä. Harrastusmahdollisuudet ovat Tupoksessa haastateltavan mukaan kohtuullisen hyvät ja aluetta on kehitetty; erityisesti on panostettu lähiliikuntaan.



Tupoksen kyläyhdistyksen edustajan mukaan lähijuna joskus tulevaisuudessa Ouluun ”olisi mainio juttu”. Lähijuna voisi mahdollistaa niin sähköttömän kuin sähköavusteisen pyörän käytön, kun pyörän voisi junassa viedä Ouluun.

Läheltä löytyvät harrastusmahdollisuudet kannustavat kulkemaan harrastuksiin kävellen tai pyöräillen.



4 LIMINGAN FIKSUN LIIKKUMISEN VISIO

Limingan kunnan viranhaltijat laativat kokouksessaan 9.9.2021 tavoitteet fiksun liikkumisen suunnitelmaa varten. Viranhaltijoilla oli tavoitteita laatiessaan käytössään Rambollin laatiman liikenneolosuhdekyselyn tulokset sekä Swecon koululaiskyselyn ja sidosryhmähaastattelun tulokset.

Tavoitteita työstettiin eteenpäin työpajassa 14.9.2021. Konsultin vetämään työpajaan osallistui viranhaltijoita, kunnanvaltuutettuja ja nuorisvaltuuston edustajia.

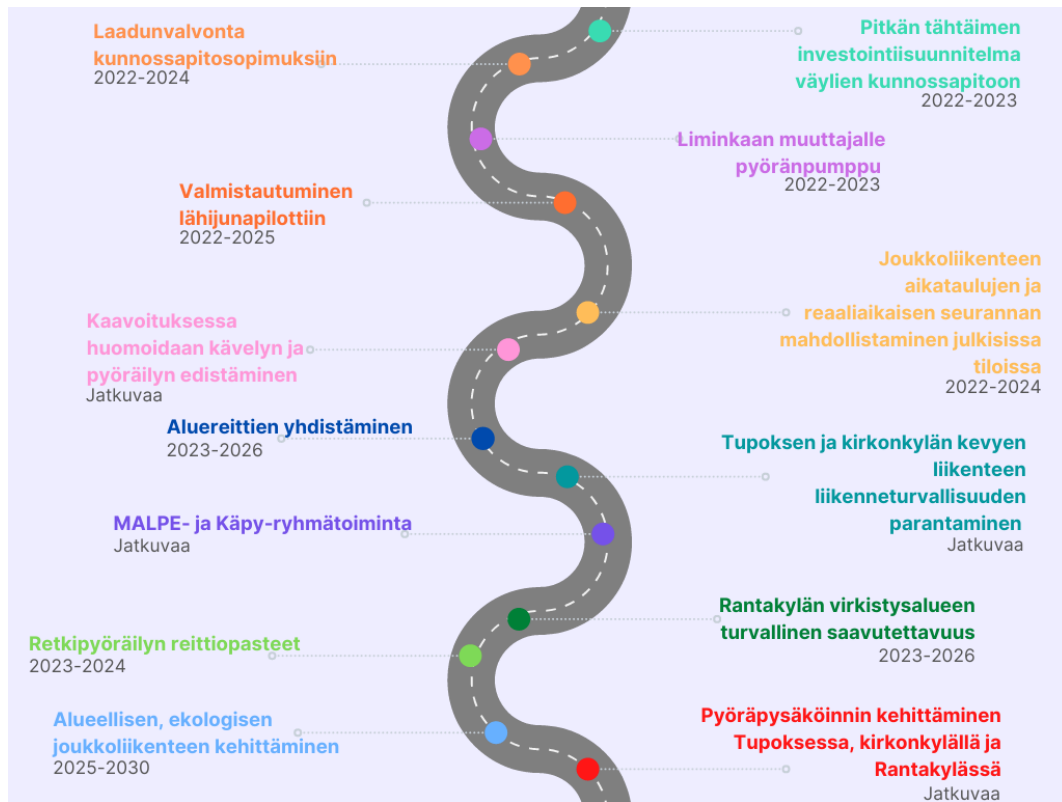
Asukkaiden kuulemisen, sidosryhmähaastattelujen, viranhaltijoiden tavoitetyön ja työpajakäsittelyn perusteella Limingan fiksun liikkumisen visio voidaan tiivistää seuraavasti.

Limingan fiksun liikkumisen visio

Limingan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet mahdollistavat asukkaille hyvinvoivan ja kestävämmän arjen, sekä yhden auton elämäntavan. Työssäkäynti- ja opiskelumatkoilla hyödynnetään paikallisjunaa ja joukkoliikennettä. Kattavat ja hyvin toimivat reitit edistävät lähiluonnosta nauttimista.

5 TIEKARTTA VISION SAAVUTTAMISEKSI: TÄRKEIMMÄT TAVOITTEET

Työpajassa kehitettiin muutamia lisätavoitteita ja kaikki tavoitteet jaoteltiin kolmeen koriin: A) tärkeimmät B) tärkeät C) hyödylliset. Työpajassa tärkeimmiksi määritellyt toimet voidaan aikatauluttaa seuraavasti.



5.1 Tupoksen ja kirkonkylän kevyen liikenteen liikenneturvallisuuden parantaminen (jatkuvaa)

Koululaisten liikenneturvallisuuden parantaminen, joka tarkoittaa uusien pyörätieyhteyksien tekemistä. Limingan liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä pyöräliikenteen kehittämiseksi ja parantamiseksi.

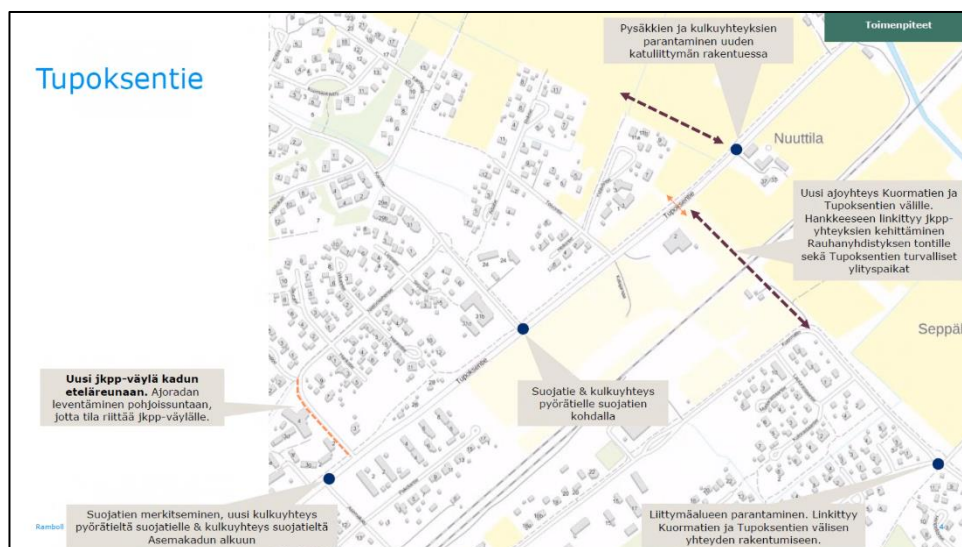
Pyöräliikenteen yhteydet

- Koulukeskuksen saavutettavuuden kannalta on tarkasteltava pyöräliikenteen yhteyksien kehittämistarpeita eri suunnista

1. Uuden pyörätien rakentaminen Ruiskujan varteen sekä koulukeskuksen eteläpuolella kulkevan pyörätieyhteyden laadun parantaminen. → Yhteyden roolin vahvistaminen koulumatkoilla mm. Oikotien suunnasta.
2. Uusi kulkuyhteys linja-autopysäkillä (Tupos koulukeskus P) koulukeskukselle Vesikarintien eteläpuolta pitkin.
3. Pyörätien rakentaminen Oikotien varteen. Ensimmäisessä vaiheessa toteutus Tupoksentieltä risteävälle pyörätielle saakka.
4. Pyörätien rakentaminen Oikotien länsiosaan.
5. Pyöräily-yhteyksien parantaminen Riipintien suunnasta.
VE 1: Erillisen pyörätien rakentaminen tonttikatujen länsipuolelle. Turvallinen, erillään autoliikenteestä kulkeva reitti.
VE 2: Pyörätien rakentaminen Riipintien varteen

Toimenpiteet

Ramboll



5.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen Tupoksessa, kirkonkylällä ja Rantakylässä (jatkuva)

Kehittämistarpeita pyöräpysäköinnissä on Tupoksen koulun ympäristössä, kirkonkylällä Liminganlahden yhtenäiskoulun ja lukion ympäristössä sekä Rantakylän virkistysalueella. Pyöräpysäköinnissä tulisi ottaa huomioon nykyaikaisten pyörien lukitusmahdollisuudet ja myös muiden kevyen liikenteen kulkuvälineiden kuten potkulautujen säilytys ja lukitusmahdollisuudet.

Mahdollisten Muksubussien, Riento-pyörien ja muiden erikoispyörien säilytysmahdollisuudet tulee myös huomioida pyöräpysäköinnin kehittämisessä.

5.3 Maantiepyöräilyn reittiopasteet (2023–2024)

Pyörällä kuuhan –hankkeessa luodaan retkipyöräilyn rengasreitti Limingasta Pyhäjoelle saakka. Reitti pohjautuu Eurovelo 10-reittiin. Kyltityksessä on mahdollista hyödyntää esimerkiksi Traficomien myöntämää rahoitusta. Ensimmäisessä vaiheessa Traficomien rahoitus ulottui kuitenkin vasta Vaasan korkeudelle saakka. Reittimerkinnöissä on huomioitava uusi tieliikennelaki.

5.4 Tärkeimpinä tavoitteina: joukkoliikenteen kehittäminen - erityisesti lähijunapilotti

Tärkeimpien tavoitteiden joukosta selkeäksi kokonaisuudeksi nousee joukkoliikenteen kehittäminen toisaalta lähijunapilottiin, mutta myös bussiliikenteeseen tukeutuen. Lähijunaliikenne on tärkeä mahdollisuus seudun autoilupainotteisen liikennekulttuurin muutokselle.

Lähijunaliikenteen aloittaminen vaatii laajaa seudullista yhteistyötä ja myös valtakunnallisen tason päätöksiä. Kuten todettua, ensimmäiset konkreettiset askeleet on kuitenkin otettu Väyläviraston aloitettua suunnitteluhankkeen, jossa Liminka-Oulu-osuudelle suunnitellaan kaksoisraide sekä tarvittavat sillat ja tiejärjestelyt.

Lähijunaliikenteen vakiinnuttamiseksi Limingan kannattaa aloittaa viestintä ja markkinointi sekä asukkaiden osallistaminen projektiin. Lähijunalla liikkumisen markkinointia tukevat kestävään elämäntapaan ja autonomistuksen pienenemiseen liittyvät trendit ja lähijunaliikenteen esiintuominen kunnan viestinnässä jo sinällään lisää myönteistä mielikuvaa Limingasta ja vetovoimaa asuinpaikkana.



Kunnan kannattaa toteuttaa viestintäkampanjoita, joissa tuodaan esiin raideliikenteen mahdollisuuksia. Asukkaat kannattaa myös ottaa mukaan lähijunaliikenteen ja siihen liittyvien palvelujen suunnitteluun kyselyiden ja työpajojen kautta. Asukkaiden kuuleminen on tärkeää myös siksi, että yhtenä näkökulmana kannattaa pitää asukkaiden liikkumista kunnan sisällä.

Liikkumismahdollisuuksien parantumisen ohella yksi keskeinen teema viestinnässä voivat olla asemanseutujen (Liminka, Tupos) kehittymismahdollisuudet. Asemanseudut tulevat olemaan alueidensa ”käyntikortteja”, kaupallisia ja sosiaalisia keskuksia, joiden kautta alueille saavutaan, sekä liikkumisen osalta (MaaS-ajattelussa keskiössä olevan) multimodaalin liikkumisen ”nodeja”.

Lähijunaliikenteen käyttäjämääriä voidaan lisätä myös tässä ohjelmassa esitellyillä uusilla syöttöliikenne- ja digitaalisilla palveluilla ja sekä pysäköintipolitiikalla.

Matkaketjujen kehittäminen myös bussiliikenteeseen perustuen nostettiin tärkeäksi tavoitteeksi. Limingassa kannattaa lähteä liikkeelle bussipysäkkien tason parantamisesta, joka on yksi vision tavoitteista. Vaikka bussivuorojen vähäisyys tekee järjestelmästä periaatteessa helposti hahmotettavan, työ kannattaa kuitenkin käynnistää määrittelemällä pyöräpysäköintipotentiaali Limingan bussipysäkeillä. Potentiaaliselvityksessä voidaan määrittellä matkaketjujen kehittämisen kannalta otollisimmat kohteet ja aloittaa tason parantaminen niistä. Selvityksen pohjalta voidaan kullekin pysäkille rakentaa oikea määrä katoksellisia, runkolukituksen mahdollistavia pyöräparkeja.

Oulun seudun joukkoliikenteen ja seudun kaupunkien ja kuntien kanssa kannattaa käynnistää neuvottelut siitä, voitaisiinko pyörät ja muut kevyet kulkuvälineet ottaa maksutta busiin seudullisessa liikenteessä.

Tavoitteeksi nostettiin tuottaa informaatio joukkoliikenteen reaaliaikaisesta tilanteesta eri kanaviin. Tavoitetilanteessa tämä tarkoittaisi sitä, että jokainen liminkalainen voi tarkistaa sovelluksesta tai verkkosivulta joukkoliikenteen reaaliaikaisen tilanteen ja sen, milloin liikenneväline on saapumassa omalle joukkoliikennepysäkille (paikallisjuna tai bussi). Yleisluontoisempaa tietoa pitäisi olla saatavilla pysäkkien sekä julkisten ja yksityisten tilojen digitaalisilta näytöiltä ja poikkeustilanteita koskien myös esimerkiksi sosiaalisen median eri sovelluksissa.

Parhaimmillaan viestintä olisi ennakoivaa, jossa muun muassa tekoälyä hyödyntämällä poikkeavat tilanteet voitaisiin viestiä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa palvelujen käyttäjille. Kansainväliset esimerkit osoittavat, että ennakoivalla viestinnällä voidaan merkittävästi parantaa palvelun käyttäjien tyytyväisyyttä.

Tavoitetilanteeseen pääseminen edellyttäisi isoa, kustannuksiltaan korkeaa seudullista kehitysprojektia, mutta ensimmäiset askeleet voivat olla pienempiä, kuten digitaalisten aikataulunäyttöjen lisäämistä eri kohteissa.

Yhdeksi keskeiseksi vision tavoitteeksi nähtiin asutusalueita kiertävä, sähköllä tai vedyllä toimiva esteetön bussi, joka vuoteen 2035 mennessä voi muuttua myös kuskittomaksi, automaattiseksi bussiksi. Tällaisen palvelun lanseeraaminen edellyttää pitkällistä suunnittelua ja sen tavoitevuodeksi asetettiin 2025.

Työpajassa tärkeät-koriin sijoitettu tavoite siitä, että viimeinen bussi- tai junavuoro Oulusta Liminkaan kulkee joka päivä yöaikaan, kannattaa ottaa osaksi samaa joukkoliikenteen edistämisen kokonaisuutta.



Lähijunaliikennepilottiin valmistautuessa kunnan kannattaa toteuttaa viestintäkampanjoita, joissa tuodaan esiin raideliikenteen mahdollisuuksia. Asukkaiden osallistaminen on hyvä huomioida suunnittelutyön edetessä.

5.5 Väylien hyvä kunto

Tärkeänä ja välittömästi toteutukseen laitettavana tavoitteena visiotyössä esiin nousi kävely- ja pyöräväylien hyvä kunto. Kunnossapitoon liittyvät kysymykset nousivat myös voimakkaasti esiin asukaskyselyssä. Merkittävä osa tiestöstä on kuitenkin ELY:n kunnossapitovastuulla (kuvat 14 ja 15). **Kunnossapitovastuut ja kunnossapitojärjestelyt kerrotaan tarkemmin Limingan ”Teiden talvikunnossapito -esitteessä.**

Kävely- ja pyöräväylien hyvän kunnan varmistamiseksi tulisi seuraavina vuosin toteuttaa alla luetellut toimenpiteet ja varata niille toteuttamisen mahdollistava budjetti:

- 1) Talvihoitosopimuksissa kehitetään laadunvalvontajärjestelmä ja reaaliaikainen kunnossapidon seurantajärjestelmä.
- 2) Suunnitellaan kävely- ja pyöräreittien päällystevaurioiden säännöllinen inventointi.
- 3) Laaditaan kävely- ja pyöräväylien uudelleenpäällystysohjelma (vastavalla tavalla kuin ajoradoista).

Limingan kunnan katuverkon kuntotutkimus on toteutettu vuonna 2021. Yhteenvetona ja jatkosuosituksina WSP:n toteuttamassa tutkimuksessa todetaan:

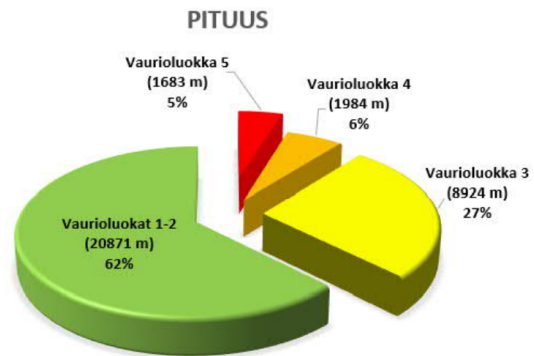
- Katuverkon kuntotila vaihtelee Limingan kunnan alueella
- Erityisesti kokoojakadut ja jalankulku- ja pyörätiet vaativat erityishuomiota
- Katuverkon vuosittaiset saneerausmäärät eivät ole nykytasolla riittävät, mikäli kuntotilaa halutaan parantaa
- Vielä hyväkuntoisten katujen osalta tulisi kiinnittää huomiota ennaltaehkäisevään kunnossapitoon ja päällysteiden oikea-aikaiseen uusimiseen, jotta katuomaisuuden arvo säilyy
- Inventoinnin pohjalta tulisi laatia pitkän tähtäimen saneeraussuunnitelma katuverkon kuntotilan parantamiseksi

Kuvassa 16 esitetään jalankulku ja -pyöräteiden kunto vaurioluokittain. Vauriot keskittyvät keskustaaajamassa Jutkokylän, Alapään ja Haaransillan seutuville. Tupoksessa vaurioita on suhteellisen tasaisesti koko taajaman alueella.



Jalankulku- ja pyöräteiden kunto vaurioluokittain

- Noin 38 % jalankulku- ja pyöräteistä on kunnostustarpeessa
- 11 % ei täytä liikenteen tarpeen edellyttämää tyydyttävää kuntoa
- 62 % on hyvä kuntoisia



Kuva 14

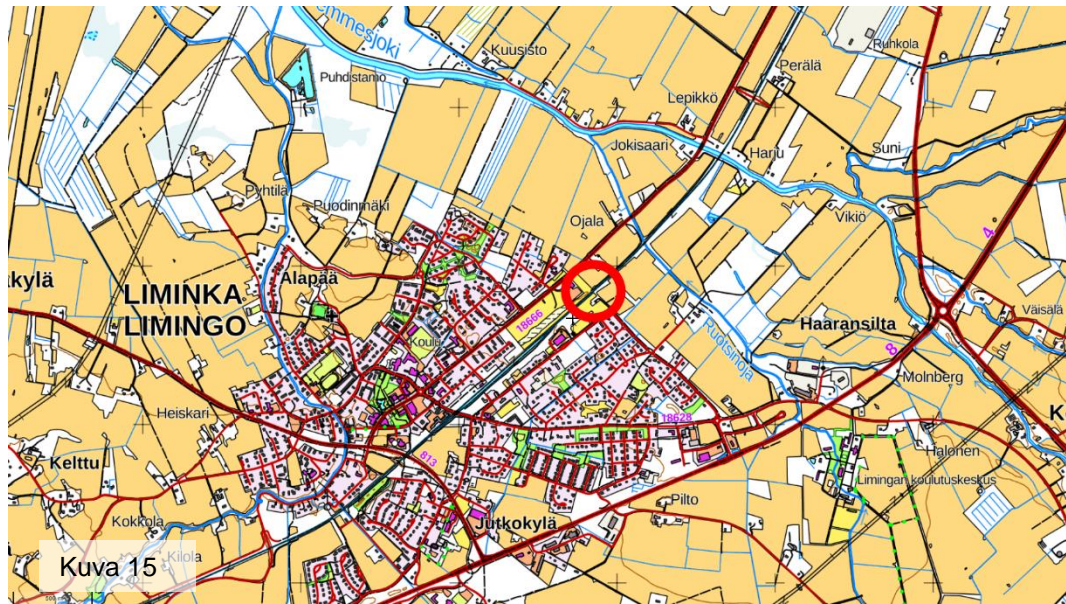
Kuva 14: Jalankulku ja -pyöräteiden kunto vaurioluokittain (Limingan kunnan katuverkon kuntotutkimus, WSP 2021)

5.6 Väylien tärkeimmät kehittämiskohteet

Aluereittien yhdistäminen

Junaradan alituksen Kurkitieltä mahdollistava asemakaavan muutos on vireillä. Tavoitteena on toteuttaa Kurkitieltä junaradan alittava leveä eroteltu alikulku, joka yhdistää aluereitit toisiinsa. Alikulku tulee olemaan keskeinen yhteys Limingan keskustassa. Matkat Liminganportin palveluiden ja työpaikkojen alueelle keskustaan nopeutuvat alikulkuhyteyden myötä merkittävästi (kuva 17). Uudella alikululla kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuus paranee.

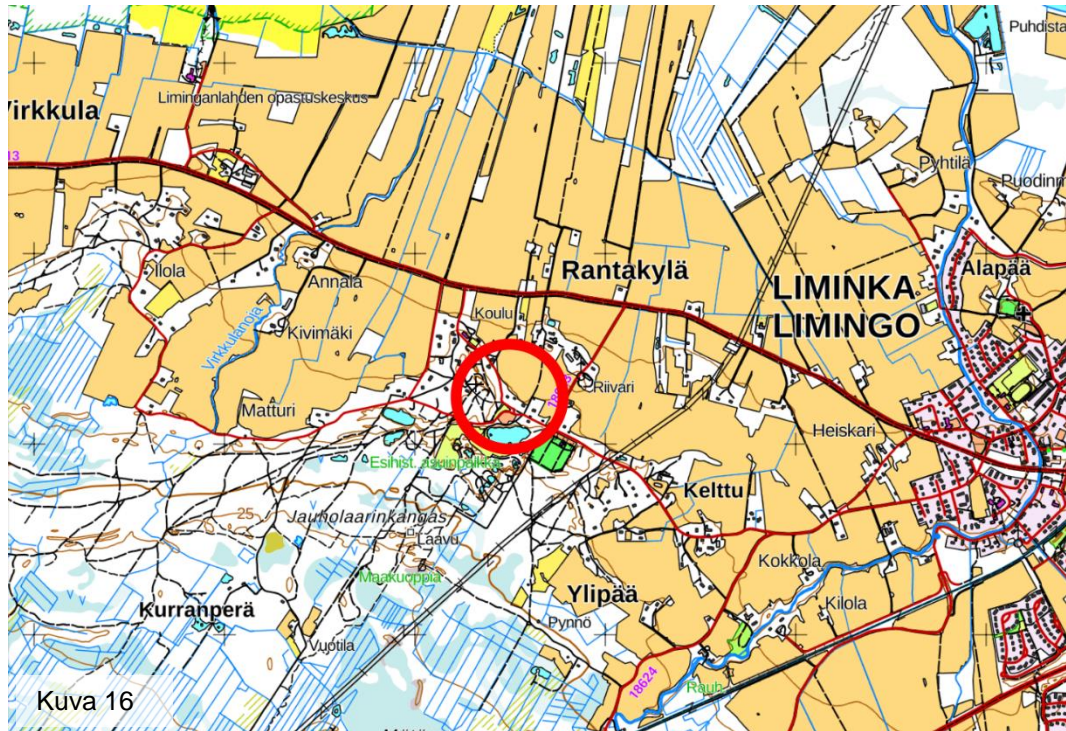
Temmesjoen sillan myötä keskustan uuden kaava-alueen saavutettavuus paranisi. Erityisen merkittävä silta olisi kuntoilulle, mutta se myös lyhentäisi matkaa Tupoksesta keskustaan. Silta tulisi toteuttaa yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa.



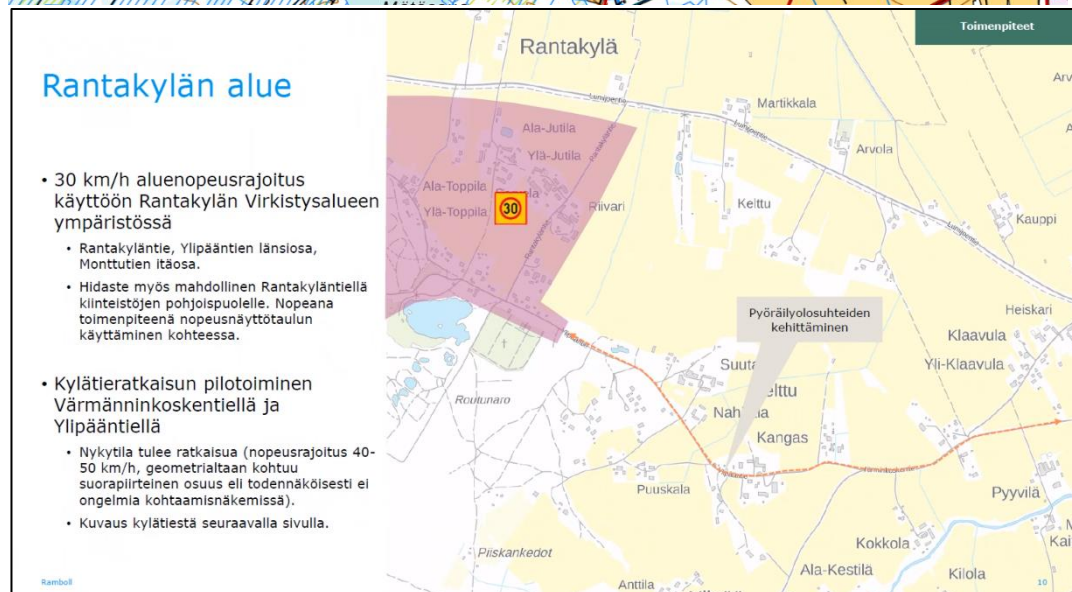
Kuva 15: Junaradan alitus Kurkitieltä sijoittuminen Maanmittauslaitoksen maastokartassa

Rantakylän virkistysalueen turvallinen saavutettavuus

Rantakylä on Limingan tärkein virkistysalue, joka sijaitsee 3,7 kilometriä Limingan keskustajamasta Lumijoen suuntaan (kuva 18). Rantakylän virkistysalueella voidaan harrastaa monipuolisesti ulkoilua. Erityisen paljon kävijöitä Rantakylään tuo kesäisin suosittu uima-
paikka.



Kuva 16



Kuvat 16 ja 17: Rantakylän virkistysalueen sijainti kartalla Maanmittauslaitoksen maastokartalla ja pysäköintiä Monttutiellä

Liikenteellisesti Rantakylä on haastava. Rantakylän alueelle ei suuntaudu lainkaan julkista liikennettä. Alueella on paljon maatalousliikennettä. Parkkipaikat niin autoille kuin pyörillekin puuttuvat. Epäjärjestyksessä parkkeeratut autot (kuva 19) aiheuttavat riskitilanteen, koska pelastusliikenne saattaa niiden takia estyä. Pelastusliikenteen sujuvuus on uimarannan läheisyydessä erityisen tärkeää.

Rantakylään kannattaa kehittää uusi kävely- ja pyöräilyväylä joko yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa tai toteuttamalla uusi reitti. Laadukkaaseen pyöräilyväylään kannattaa panostaa, koska alue on tunnettu maastopyöräilykeskus.



Yhteys Halpa-Hallilta Liminganportin työssäkäyntialueelle

Sujuvampi, suurempi, viihtyisä ja turvallinen yhteys kauppapalveluiden ja työssäkäyntialueiden välille.



Lähiliikuntareittien kehittäminen

Asuinalueiden välittömässä läheisyydessä olevien lähiliikuntapaikkojen ja -reittien kehittäminen ja rakentaminen yhteistyössä esimerkiksi alueen asukkaiden kanssa. Esimerkkeinä tällaisista alueista mainittakoon Ojanperänkankaan, Kotirannan ja Saunarannan lähivirkistysreitit. Merkittävien matkailukohteiden läheisyyteen rakennettavat yhdysreitit tukevat Limingan luontoreittien kokonaiskuvaa. Esimerkkinä Rantakylä-Ruutikankaan sekä keskustan ja Tupoksen alue.

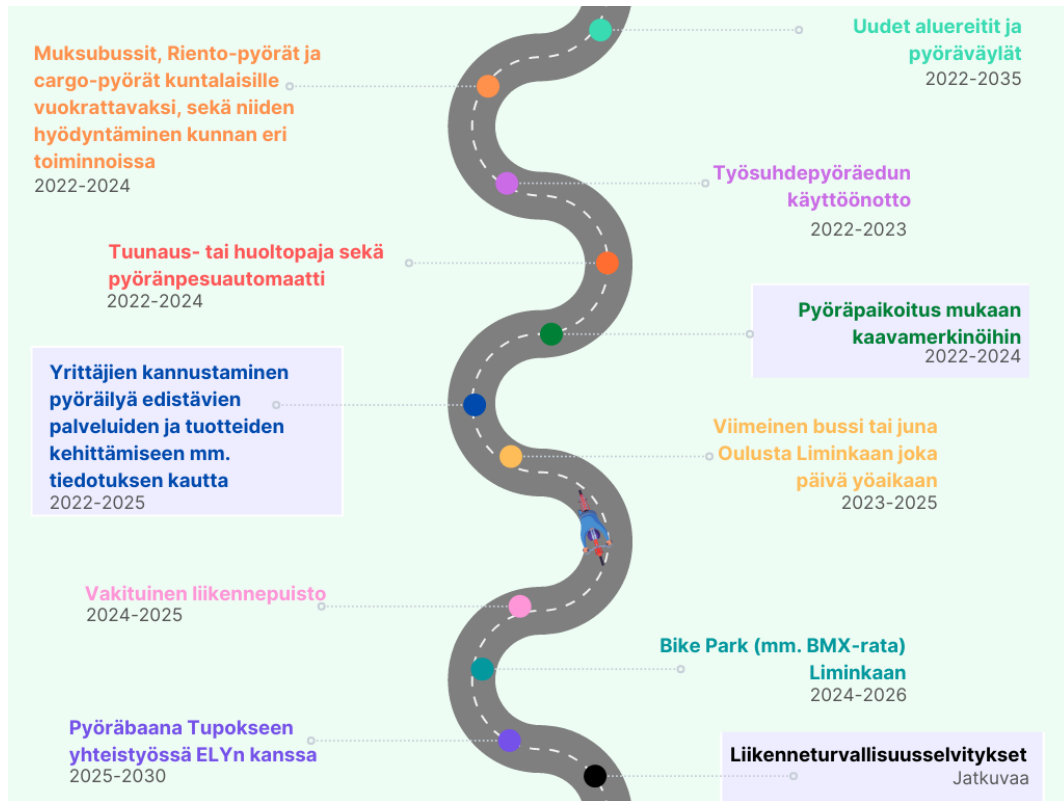
5.7 Pyöräpumpun lahjoittaminen Liminkaan muuttajalle

Yksittäisenä, mutta Limingan imagon kannalta merkittävänä toimenpiteenä tavoitteisiin nostettiin pyöräpumpun lahjoittaminen Liminkaan muuttajalle. Toimenpiteen kustannukset eivät olisi suuria, mutta imagohyöty voisi olla merkittävä.



6 TIEKARTTA VISION SAAVUTTAMISEKSI: TÄRKEÄT TAVOITTEET

Työpajassa tärkeät-koriin määritellyt toimet voidaan aikatauluttaa seuraavasti.



Kuva 19: Tärkeitä ja hyödyllisiä toimenpiteitä. Hyödyllisinä pidetyt toimenpiteet on esitetty violetilla taustalla, jotta ne erottuisivat tärkeistä tavoitteista.

- Uudet aluereitit ja uudet pyöräväylät (2022–2035)

Kaavoituksen mukaiset toiminnot, tarkastellaan nykyisten reittien toimivuutta ja niiden kehittämistä. Toimenpiteeseen vaikuttaa kunnan kasvu ja arkiliikunnan lisääminen.

6.1 Työsuuhdepyörät

Työsuuhdepyörä on pyörä, jonka hankinnasta vastaa työnantaja. Limingan kunnanhallitus päätti 20.09.2021 ryhtyä tarjoamaan etuuden työntekijöilleen. Tärkeää on myös tiedottaa aktiivisesti edun käyttöönotosta ja järjestää työntekijöille infotilaisuuksia.

6.2 Kumppanuushankkeilla pyöräilyn palveluja

Visioon kirjattiin seuraavat tavoitteet, jotka voidaan nähdä kunnan kumppanuushankkeina yrittäjien tai kolmannen sektorin kanssa.

- Muksubussit, Riento-pyörät, cargo-pyörät kunnalle vuokrattaviksi
- Vakituinen liikennepuisto
- Tuunauspaja, huoltopaja, pyöränpesuautomaatti
- Bike Park (mm. BMX-rata) Liminkaan



Muksubussit (kuva 20) ovat neljälle tai kahdeksalle lapselle tarkoitettuja kuljetuspyöriä, jotka hankitaan päiväkotien käyttöön Muksubussi Oy:lta. Vuoden 2022 talousarvioesityksessä on osoitettu määrärahat seitsemän Muksubussin ostamiseen.



Kuva 20: Muksubussi (kuva: Mubu Oy)

Riento on kolmipyöräinen erikoispyörä, joka mahdollistaa liikkumisen eri tasoisesti toimintakykyisille käyttäjille. Hyvinvointipalvelut on hankkinut jo yhden Riento-pyörä kunnan käyttöön. Pyörä palvelee kuitenkin laajemmin koko kunnan liikuntarajoitteisia.



Kuva 21: Riento pyörä (kuva: Mubu Oy)



Tavarapyöriä (cargo bike), jotka nykyisin hankitaan yleensä sähköavusteisina, on monenlaisia. Suurin erottava tekijä on pyörien määrä. Kaksipyöräisillä tavarapyörillä voi ajaa nopeastikin pitkiä matkoja, mutta pyörän käsittely vaatii alussa toteuttelua. Kolmipyöräinen tavarapyörä on vakaa, mutta sillä ei ole niin kätevä taittaa pidempiä matkoja. Pyörät voivat olla joko tavaran tai lasten kuljetukseen tarkoitettu kuljetusmoduulilla varustettuja. Nykyään pyöriä liisaa useampi palveluntarjoaja ja saatavilla on erilaisia yhteiskäyttöä helpottavia sovelluksia.

Kunnan toiminnoissa käytetään jo yhtä cargo-pyörää sekä kahta pyörään kiinnitettävää peräkärryä. Lisäksi liikelaitoksella on käytössään yksi sähköavusteinen pyörä.



Kuva 22

Kuva 22: Sähköavusteinen, kolmipyöräinen tavarapyörä (kuva: Martti Tulenheimo)

Kunta voi tarjota päiväkodeille Muksubusseja, palvelutaloilla Riento-pyöriä ja asukkaille tavarapyöriä. Riento-pyörien ajajien saamiseksi kunta voi tehdä yhteistyötä esimerkiksi kunnan perustettavan pyöräilyjärjestön, Suomen ladun tai urheiluseurojen kanssa.

Vakituisen liikennepuiston perustaminen. Liikennepuistoa koskevassa viestinnässä ja markkinoinnissa kannattaa korostaa, että liikennepuisto on hyvä paikka opiskella liikenteen perusasioita, mutta siellä käymisellä ei voi korvata vanhempien tai opettajan kanssa tapahtuvaa aidossa liikennepäristössä tapahtuvaa liikennekasvatusta.

Sosiaalisen yrityksen pohjalta toimiva pyöräpaja. Pyöräpajalla kunnostetaan rikkinäisiä, käytöstä poistettuja pyöriä uudelleen käyttöön otettaviksi. Pyöräpaja toimintaa käynnistettäessä kannattaa tutustua koti- ja ulkomaisiin malleihin ja valita Limingan kunnan kannalta paras tapa. Lähtökohtana tulee olla työllisyyspalvelujen kanssa yhteistyössä toteutettava malli.



Bike Parkin perustaminen. Bike park on usein maasto- ja alamäkipyöräilyn harjoitteluun varta vasten rakennettu ale. Bike parkiin kuuluu polkuja ja erilaisia rakennettuja reittejä sekä usein hissi, jolla voi nousta pyörän kanssa laskemaan alamäkireittejä. Bike parkkia Liminkaan perustettaessa kunnalla voi perustamisvaiheessa olla iso rooli. Tavoitteena voisi olla, että alkuvaiheen jälkeen Bike Park toimisi yritysveltoisesti, kuitenkin niin, että hinnoittelu mahdollistaisi kaikille asukkaille ja turisteille sen käyttämisen.

6.3 Pyöräpysäköinnin kehittäminen (siirrä ylemmäs)

Pyöräpysäköinti kannattaa ajatella palveluna, jotta pyöräpysäköinnissä korostuu myös pysäköintiratkaisujen laatu ja käyttäjälähtöisyys. Keskeisiä laatutekijöitä pyöräpysäköinnissä ovat turvallisuus ja helppokäyttöisyys. Erityishuomio pyöräpysäköinnin kapasiteettiin ja laatuun tulee kiinnittää pyöräpysäköintipotentialiselvityksessä (kohta 5.1.) määritellyissä joukkoliikenteen pysäkki -kohteissa, joilla pyritään lisäämään liityntäliikennepyöräilyä.

6.4 Pyöräbaana Tupokseen

Limingan keskustan ja Tupoksen etäisyys on reilut seitsemän kilometriä ja Tupoksentietä kulkee Oulun seudullinen pääpyöräreitti numero 10. Yhteysväylillä on tällä hetkellä noin kolme metriä leveä, hyväkuntoinen kävelyn ja pyöräilyn väylä.

Leventäminen nelimetriseksi (keskiviivan huomioiden 4,1 metriseksi) ja suuntaerottelun lisääminen mahdollistaisi väylän toimimisen nopeana laatuväylänä. Kyseisen välin pyöräilijämäärillä se täyttäisi baanalaatukriteerit.

Tavoitteen toteutus on alustavasti kaavailtu vuosille 2025–2030. Neuvottelut Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa kannattaa käynnistää pian, mutta kyseessä on todennäköisesti pitkän aikavälin projekti.

Mikäli leventäminen ei ELY:n toimesta etene, voidaan väylän laatutasoa parantaa ELY-keskuksen toimesta edullisesti maalamalla suuntaa erotteleva keskiviiva ja ajosuunta-nuolet. Näin on toimittu muiden ELY-keskusten alueilla.

Lisäksi kannattaa selvittää mahdollisuuksia pyöräbaanan rakentamiseksi Limingan keskustaan. Esiin on nostettu esimerkiksi baana Kuormatieltä koululle ja Lumijoen tieltä koululle.



7 TIEKARTTA VISION SAAVUTTAMISEKSI: HYÖDYLLISET TAVOITTEET

Työpajassa hyödylliset-koriin määritellyt toimet voidaan aikatauluttaa seuraavasti.

- Pyöräpaikoitus mukaan kaavoitusmerkintöihin
- Liikenneturvallisuukselvitykset (jatkuva)
- Yritysten kannustaminen pyöräilyä edistävien palveluiden ja tuotteiden luomiseen mm. tiedotuksen kautta

7.1 Taloyhtiöiden ja työpaikkakeskittyminen pyöräilynedistämisen kokonaisuus

Yhdeksi visiota toteuttavaksi tavoitteeksi kirjattiin: Asuntoyhtiöiden ja työpaikkakeskittyminen pyöräpaikoituksen ja yhteiskäyttöisten pyörien edistäminen. Kunta voi kaavamääräyksillä sekä neuvonnalla ja viestinnällä vaikuttaa taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin tason nostamiseen.



Kuva 23

Kuva 23: Ilmalassa, HSY:n toimitiloissa esimerkillisesti toteutettu pyöräpysäköinti parkkihallissa: pysäköinti on erottuva ja se on sijoitettu oven viereen; tarjolla on runkoluokittava teline ja jopa pyörähuoltoteline ja kiinteä pumppu.

Työpaikoilla pyöräpysäköinti liittyy laajempaan pyöräilyn edistämisen kokonaisuuteen, johon kuuluvat paitsi pyörien säilytystilat sisällä tai sateensuojassa lähellä sisäänkäyntiä, niin myös suihkut ja vaatteidenvaihtotilat työmatkaliikkuville, lainattavat pyörät työasiamatkoille, kestävään liikkumiseen kannustavat kampanjat ja kilpailut sekä viestintä kestävästä liikkumisesta tukevista järjestelyistä (esim. perehdytyspaketit). Erittäin hyvä kannuste on työsuhteen tarjoaminen henkilöstölle.

Kunnan roolina on toteuttaa parannuksia omien työntekijöiden osalta ja viestiä ja neuvoa alueensa yrityksiä.



7.2 Liikenneturvallisuusselvitykset

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja Limingan kunnan välisenä yhteistyönä toteutettava Limingan liikenneturvallisuussuunnitelma on viimeksi tehty vuonna 2015. Päivitystyö on käynnistetty 2021 ja päivitystyöhön liittyen muun muassa toteutettiin tässäkin työssä esitelty Liikenneolosuhdekysely (toteuttajana Ramboll). Liikenneolosuhdekyselyssä esille nousseet vaaranpaikat, ongelmakuvaukset ja läheltä piti -tilanteet käydään päivitysprosessin osana läpi asiantuntijoiden toimesta ja kunkin osalta arvioidaan niiden toimenpidetarve- ja mahdollisuudet.

Liikenneturvallisuusselvityksiä on syytä toteuttaa myös jatkossa noin viiden vuoden välein.

7.3 Pyöräilyyn liittyvä yritys- ja asukastoiminta

Limingan kannattaa yrittää viestinnällä ja koulutuksella lisätä kaikkien Limingan yritysten pyöräilymyönteisyyttä. Erityisesti matkailijoille palveluita tarjoavien yritysten kannattaa pannaostaa pyöräilijöihin. Pyörämatkailussa yhdistyvät matkailun megatrendit: hiilijalanjälki, vastuullisuus, elämyksellisyys, luonto ja hyvinvointi. Pyörämatkailijoiden on todettu käyttävän matkustaessaan n. 40 % enemmän rahaa matkustusalueella, kuin automatkailijoiden johtuen muun muassa hitaammasta etenemisnopeudesta. Maasto- ja sähköpyöräily lisäävät pyörämatkailun ympärivuotisia mahdollisuuksia. Koronapandemia on myös lisännyt kotimaan kiinnostavuutta matkailumaana, mutta on epäselvää mikä osuus jää pysyväksi ilmiöksi.

Aktivoimalla pyöräilyä koskevaa viestintää ja järjestämällä pyöräliikenteeseen liittyviä tapahtumia ja kampanjoita, Limingan kunta voi yrittää vaikuttaa siihen, että Liminkaan syntyisi arkipyöräilyn edistämiseen keskittyvä järjestö. Lopulta kyse on tietysti kuntalaisten aktiivisuudesta.



8 LOPUKSI

Limingan kunnassa fiksua liikkumista on tähän saakka edistetty määrätietoisesti. Vuoden 2017 Fiksun liikkumisen suunnitelma on pääpiirteissään toteutettu. Uudessa 2021 vuoden suunnitelmassa, joka toimii poliittisen päätöksenteon tukena ja on virallinen strategiadokumentti, esitetään kunnianhimoinen visio ja tiekartta vision toteutukselle.

Tärkeimmäksi tavoitteeksi visiosta nousee joukkoliikenteen kehittäminen, ennen kaikkea lähijunapilottiin, mutta myös bussiliikenteeseen tukeutuen. Väylien kunnossapitoon on jo panostettukin, mutta asukkaiden mukaan parantamisen varaa on edelleen ja siihen tässä suunnitelmassa tähdätään. Aluereittien ja pyöräpysäköinnin kehittäminen liittyvät myös kiinteästi tähän tavoitteeseen. Monia väylästäön kehittämiskohteita on kunnan toimesta tunnistettu ja kehittämisen toimenpano on käynnistetty tai käynnistäminen on suunnitelmassa. Useat tämän suunnitelman esittelemät ja osittain toteutumassa olevat kumppanuushankkeet ja työsuhdepyörän tarjoaminen kunnan henkilöstölle lisäävät fiksua liikkumista kustannustehokkaalla tavalla. Tavoitteena on, että kunnan toiminnoissa lisättäisiin kävelyä ja pyöräilyä. Pyöräilyä edistetään kaavoituksella ja neuvonnalla. Pyöräilyn edistämiseksi erityisesti pyörämatkailussa huomioidaan myös yritykset. Asukkaita osallistetaan fiksun liikkumisen edistämiseen.

Limingassa on tunnistettu, että fiksu liikkuminen on tärkeä elinvoimatekijä kunnalle. Tämän Fiksun liikkumisen ohjelman toteuttamisella Liminka lunastaa lupaustaan tarjota asukkailleen viihtyisä ja niin ekologisesti, taloudellisesti kuin sosiaalisesti kestävä asuinpaikka. Kaiken ikäisille Limingassa asuville on liikkumisessa olemassa fiksu vaihtoehto.

Jatkotoimenpiteet

Luodaan tarkempi tiekartta, jossa määritellään vastualueet, budjetti, mittarit ja seuranta.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja väylien kehittämiseen varataan erikseen vuosittain oma määräraha.