

Limingan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Loppuraportti 3.12.2024



RAMBOLL



Sisältö

1. Tiivistelmä
2. Miksi priorisoida kävelyä ja pyöräliikennettä?
3. Limingan piirteet
4. Suunnittelun lähtökohdat
5. Visio ja tavoitteet
6. Pyöräliikenteen pääverkko ja jalankulun ydinalueet
7. Toimenpideohjelma 2025-2040
8. Seuranta ja resurssit

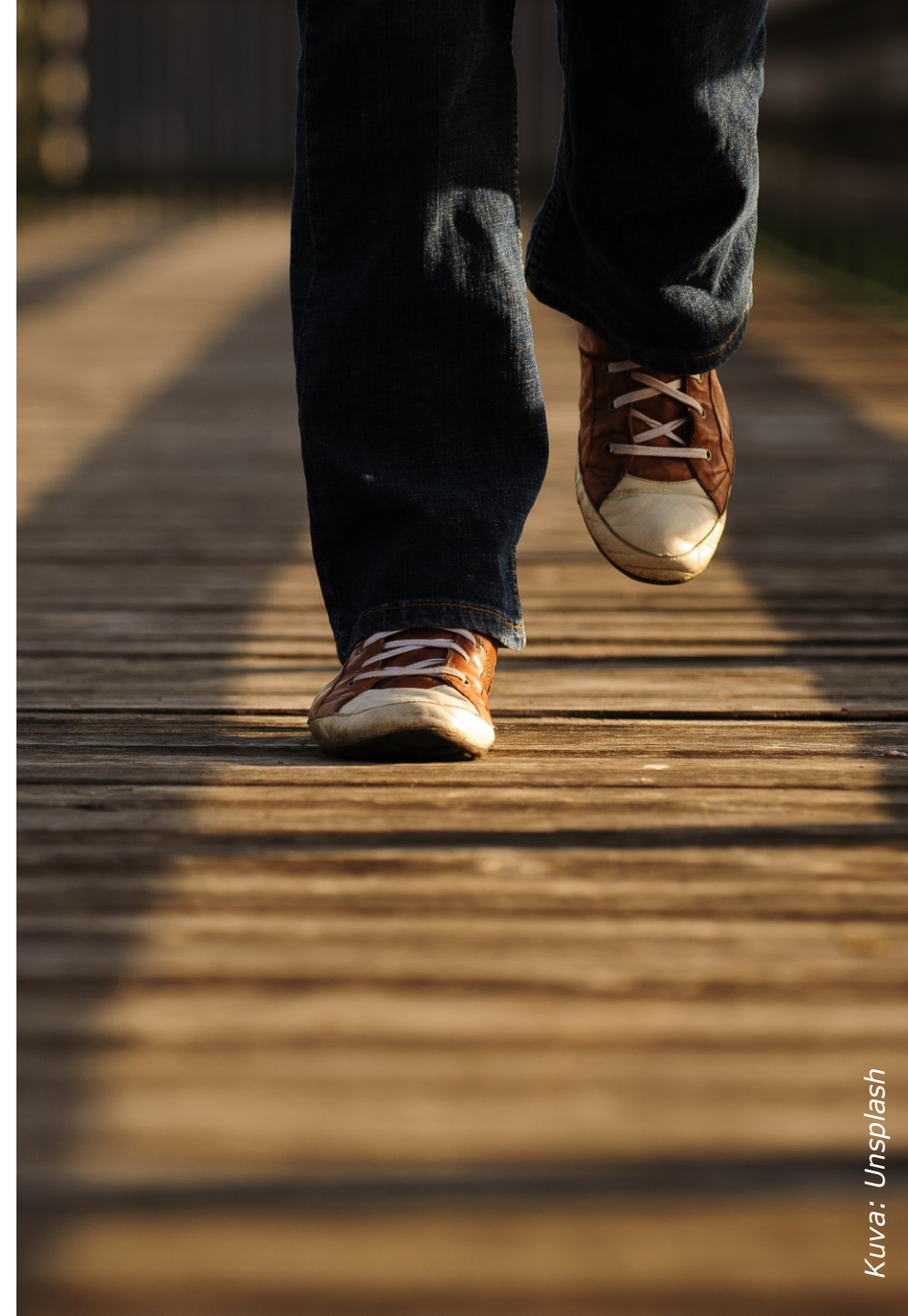
Liitteet:

Liite 1: Limingan pyöräliikenteen pääverkkoon tehdyt muutokset vuonna 2024

Liite 2: Koosteet sidosryhmien haastatteluista ja kyselystä vuodelta 2021

Liite 3: Fiksun liikkumisen ohjelma 2022, toimenpiteiden status

Liite 4: Rahoituskanavia



Tiivistelmä



Kävely ja pyöräliikenne ovat hyvinvointia ja elinympäristön viihtyisyyttä edistäviä edullisia kulkumuotoja, joiden suosioon voidaan vaikuttaa sekä motivoinnilla ja tiedotuksella että maankäytöllisillä ratkaisulla, riittäväillä resursseilla ja investoinneilla infrastruktuurin parantamiseksi.

Kestävien kulkutapojen suosion kasvattaminen vaatii määrätietoista, poikkihallinnollista ja johdonmukaista edistämistyötä. Limingan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma on kunnan ensimmäinen, pelkästään kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen syventyvä ohjelma. Aiemmin laaditut Fiksun liikkumisen suunnitelmat vuosilta 2017 ja 2022 koskivat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäksi joukkoliikennettä.

Edistämishjelma kokoaa vision, taustalla vaikuttavat arvot, asetettavat tavoitteet sekä tavoitteisiin sidotut mittarit ja toimenpiteet. Suunnitelma on tehty vuorovaikutteisesti asukkaiden ja viranhaltijoiden kanssa, joiden palautteisiin työssä muodostetut tavoitteet ja toimenpiteet vahvasti nojaavat.

Limingan kävelyn ja pyöräliikenteen visiona on: **Limingan toimivat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat tärkeä vetovoimatekijä ja mahdollistavat asukkaille hyvinvoivan ja kestävä arjen. Kattavat ja hyvin toimivat reitit edistävät lähiluonnosta nauttimista.**

Edistämishjelmalla pyritään nostamaan kävelyn ja pyöräliikenteen arvostusta ja suosiota entisestään. Lisäksi kehittämishjelman tehtävänä toimia ohjenuorana mm. liikkumisen motivoinnin, tiedottamisen, väylien toteuttamisen, kunnossapidon ja maankäytön suunnittelussa.

Hankkeen ohjausryhmä:

- *Marja-Riitta Vavuli-Kiviniemi, liikelaitosjohtaja, maisemasuunnittelija, Limingan kunta*
- *Jaana Valjus, tekninen johtaja, Limingan kunta*
- *Venanzia Rizzi, kunnanarkkitehti, Limingan kunta (05/2024 saakka)*
- *Aatu Jämsä, kunnanarkkitehti, Limingan kunta*
- *Vesa Anttila, yhdyskuntainsinööri, Limingan kunta*
- *Katariina Huikari, viestintäpäällikkö, Limingan kunta*
- *Janne Laamanen, liikuntapalvelupäällikkö, Limingan kunta*
- *Sari Supperi, varhaiskasvatusjohtaja, Limingan kunta*
- *Päivi Mäki, sivistysjohtaja, Limingan kunta*
- *Lauri Muuri, maanmittausinsinööri, Limingan kunta*
- *Soile Purola, kestävä liikkumisen vastaava, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus*
- *Virpi Ansio, erityisasiantuntija, Traficom*

Limingan kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman laatiminen käynnistyi maaliskuussa 2024. Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa paikan päällä Limingassa sekä virtuaalisesti Teams-yhteydellä. Työn konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, josta työn tekemisestä vastasivat Kirsi Översti, Reijo Vaarala, Katja Jurmu sekä Roope Palomaa.

Vuorovaikutus hankkeen aikana

Poikkihallinnollinen ohjausryhmä

Hankkeen ohjausryhmä on koostunut poikkihallinnollisesta kokoonpanosta. Edustajia siihen on koottu niin kunnan teknisen toimen, liikunnan, viestinnän sekä sivistyksen ja varhaiskasvatuksen kehittämisestä vastaavista henkilöistä. Ohjausryhmä on koostunut myös ELY-keskuksen ja Traficommin edustajista sekä osittain paikallisen liikenneturvallisuusryhmän edustajista. Ohjausryhmä kokoontui hankkeen aikana yhteensä neljä kertaa. Talvikunnossapidon kehittämisestä pidettiin lisäksi erillinen tapaaminen.

Haastattelut

Limingassa lapsiystävällisyys nähdään tärkeänä asiana ja osoituksena tästä on myös kunnan saama Lapsiystävällinen kunta –tunnustus. Kävely ja pyöräliikenne ovat lasten keskeisiä liikkumistapoja ja lasten näkökulmien huomioonottamista vahvennettiin hankkeen aikana haastatteleamalla kahta Limingan lapsiystävällisyyden kehittämisestä vastaavaa henkilöä. Lisäksi on haastateltu kunnan soveltavan liikunnan koordinaattoria esteettömyyden edistämisestä. Haastattelujen pohjalta on tehty tarkennuksia toimenpideohjelman sisältöön.

Toimenpidetyöpaja

Tärkeimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi ja priorisoinniksi Limingan Lakeustalolla järjestettiin kaikille avoin työpaja, josta tiedotettiin mm. kunnan verkkosivuilla ja sosiaalisessa mediassa. Työpajaan osallistui yhteensä noin 15 henkilöä. Työpaja sisälsi yleistä tiedotusta ja keskustelua hankkeen sisällöstä, luonnostelluista toimenpiteistä sekä keskustelua pienemmissä ryhmissä. Toimenpidekortteja pidettiin tilaisuuden jälkeen vielä viikon verran kunnan edustajien kommentoitavana ja toimenpiteitä muokattiin saatujen palautteiden pohjalta.



Miksi priorisoida kävelyä ja pyöräliikennettä?

Miksi priorisoida kävelyä ja pyöräliikennettä?

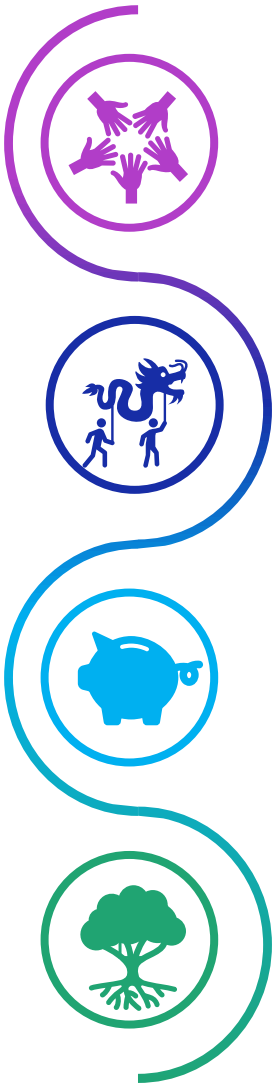
- **Suomalaisten suosituin liikuntapaikka on asfalttipäällysteinen kävelytie** Suomen Ladun toteuttaman liikuntapaikkakyselyn (2023) mukaan. Kävelyn ja pyöräilyn merkitys lyhyillä matkoilla korostuu pienemmissä kunnissa, joissa joukkoliikenne ei useimmiten ole toimiva vaihtoehto.
- **Kävely ja pyöräily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



Lähteet:

[Suomen Latu, Tutkimusraportti 8.5.2023.](#)
[UKK 2018: Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa,](#)
[Motiva 2016: Bikenomics,](#)
[ADFC-Radreiseanalyse 2020,](#)
[Guthold R., G. Stevens, L. Riley & Bull F. 2018](#)
[Hiilineutraalisuomi.fi/fi-FI/Julkaisut, taustamuisto_liikenne_10032020](#)

Kestävän kehityksen tukeminen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmalla



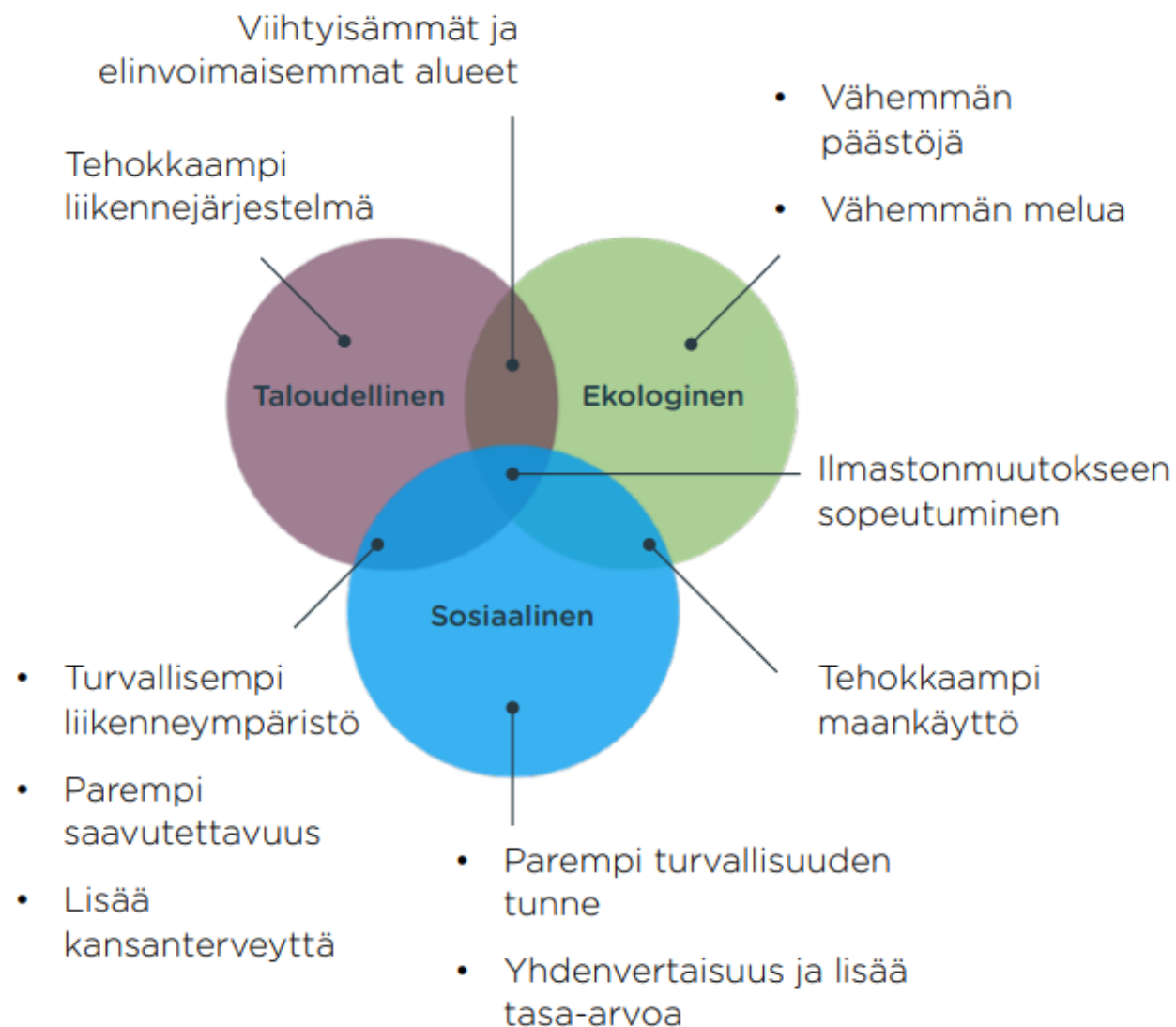
Sosiaalinen kestävyys: Liikkumisen käyttäjäryhmistä kävelijät ja pyöräilijät ovat suojattomimpia liikenteessä. Yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää on valtakunnallisesti viime vuosikymmenien aikana kehitetty vahvasti autolla liikkumiseen tukeutuen ja kestävän liikkumisen olosuhteiden huomiointi on ollut vähäisempää. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelma luo tasa-arvoista liikenneympäristöä kaikille käyttäjäryhmille.

Kulttuurinen kestävyys: Kävely ja pyöräliikenne koetaan paikoin edelleen liikenteen sijaan vain liikunnaksi, mikä näkyy näiden kulkumuotojen arvostuksen puutteena liikennejärjestelmän kehittämisen yhteydessä. Edistämishojelmassa määriteltävät askeleet edesauttavat asennekulttuurin vahvistumista kohti kestävien liikennemuotojen tukemista ja elinikäistä omin voimin liikkumista. Edistämishojelma tukee kävelyn ja pyöräliikenteen kehittymistä ympärivuotisesti aidosti varteenotettaviksi liikkumistavoiksi mm. talvikunnossapidon periaatteiden avulla. Tämä tukee yksittäisten ihmisten kestävien rutiinien säilymistä yllä koko vuoden ympäri. Edistämishojelman osana on tuotettu lisäksi erityisesti kunnan päättäjille suunnattu perusteluviestinnän paketti kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyödyistä.

Taloudellinen kestävyys: Kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali on valtava. Viimeisimmän valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan lähes 40 % autolla tehdyistä alle viiden kilometrin automatkoista olisi korvattavissa kävellen tai pyörällä. Kävelyn ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen sujuvoittaa ja tasa-arvoistaa liikennejärjestelmää ja hyödyt kohdistuvat kaikille liikkujille. Liikennejärjestelmän sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden rinnalla kävelyn ja pyöräliikenteen yleistymisen on olennaista terveyden ja hyvinvoinnin kannalta, mikä auttaa hallitsemaan yhteiskunnallisesti merkittäviä liikkumattomuuden kustannuksia. Lisäksi strateginen edistämishojelma helpottaa infrahankkeiden priorisointia. Sitoutuminen tavoitteelliseen edistämistyöhön on yksi edellytys Traficomilta haettavan kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman valtionavustuksen saamiselle – tämä on konkreettinen kannustin kunnille.

Ekologinen kestävyys: Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä ja tuovat viihtyisyyttä. Ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja, eivätkä tuota päästöjä tai melua. Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita, ja ne tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön.

Kävelyn ja pyöräilyn positiivinen vaikutus kestävän kehityksen kolmeen pilariin



Vaikuttavia linjauksia

Valtakunnallisiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin sisältyy kävelyn ja pyöräilyn yhteenlasketun osuuden nostaminen 30 prosentilla (matkoista) sekä liikenteen kokonaispäästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

Limingan kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämissuunnitelma tukee osaltaan niin kansainvälisten, valtakunnallisten kuin paikallistenkin tavoitteiden saavuttamista. Oheen on koottu keskeisimpiä vaikuttavia strategioita.



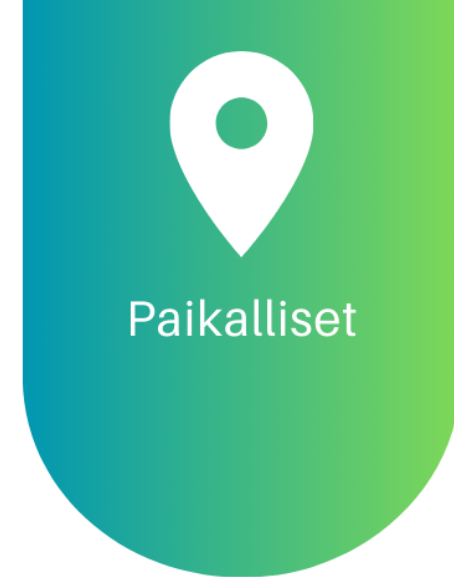
Kuvat vasemmalta: Kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämissuunnitelma toteuttaa useaa YK:n kestävän kehityksen tavoitteista. YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestävään kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon.



- Kansainväliset ilmasto-sopimukset
- Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma
- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
- Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma
- Liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026
- Tieliikennelaki



- Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmä-suunnitelma 2040
- Oulun seudun lähijunaliikenteen kehittäminen



- Limingan kuntastrategia 2022-2025
- Limingan hyvinvointisuunnitelma 2021-2024
- Limingan liikenneturvallisuus-suunnitelma (2022)
- Limingan fiksun liikkumisen suunnitelma (2021)
- Nollavisio – Ennaltaehkäisevää liikenneturvallisuustyötä Limingassa
- Pyörällä kuuhun
- TUIKE – Tulevaisuuden ilmastoviisas ja kestävä Liminka
- Unicefin Lapsiystävällinen kunta -toimintamalli

TAVOITTEITA TUKEVAT TOIMENPITEET



Limingan piirteet

Limingan piirteitä

Liminka on kolmesta taajamasta koostuva kunta, jonka yhdyskuntarakenne on suhteellisen kompakti. Liminka on osa seudullista pyöräliikenteen pääverkkoa.

Limingan kuntastrategiaan 2018–2025 on kirjattu, että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen lisäämiseksi Limingassa kehitetään uusia matkaketjuja ja eri kulkumuotojen yhteiskäyttöä. Joulukuussa 2024 koko Oulun seudulla käyttöön otettava joukkoliikenteen tasataksamalli houkuttelee luultavasti aiempaa enemmän siirtymään erilaisten matkaketjujen käyttöön ja kestävien liikkumismuotojen pariin. Merkittävä työmatkapendelöintiin Limingassa vaikuttava hanke on Liminka-Oulu kaksoisraide, mikä vaikuttaa myös esimerkiksi liityntäpyöräpysäköinnin kehittämistarpeisiin.

Pyörämatkailun 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). Lisäksi keväällä 2024 julkaistu Pohjois-Pohjanmaan ensimmäinen retkipyöräilyn rengasreitti, Flatland Route, kulkee Limingan läpi ja tarjoaa tasaista ja helppokulkuseksi luonnehdittua reittiä yhteensä 320 kilometrin verran.

Lähteet: Limingan fiक्सun liikkumisen suunnitelma 2022
Flatland Route retkipyöräilyn rengasreitti, [Outdoor Active](#)



Kuva: Unsplash

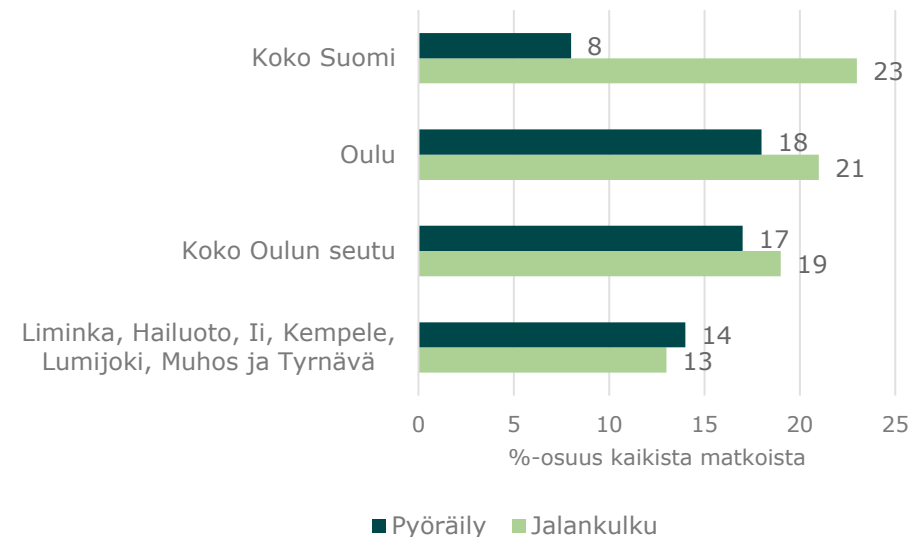
Miten Limingassa liikutaan?

Valtakunnallisen vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen mukaan **Oulun ympäryskunnissa** (Liminka, Hailuoto, Ii, Kempele, Lumijoki, Muhos ja Tyrnävä) **tehtiin vuonna 2021 13 % matkoista jalan ja 14 % pyörällä**. Verrattuna koko Oulun seutuun ympäryskunnat jäivät hieman jälkeen jalan ja pyöräillen liikkumisessa. Sen sijaan Oulun ympäryskunnissa ja Oulun seudulla liikutaan koko maata enemmän pyörällä. Koko Suomeen verrattuna jalankulun määrä on pienempi Oulun seudulla ja ympäryskunnissa.

Oulun ympäryskunnissa jalankulkumatkoja tehdään keskimäärin 0,31 vuorokaudessa. Jalankulkumatkoihin käytetään vuorokaudessa keskimäärin 9 minuuttia ja matkasuoritetta kertyy 700 m. Pyörällä liikkussa vastaavat osuudet ovat 0,33 matkaa, 1,1 kilometriä ja 8 minuuttia vuorokaudessa.

Suomessa kävelyn ja pyöräilyn merkitys päivän aikana tehdyissä matkoissa korostuu lapsilla ja nuorilla. Lukumäärällisesti lapset ja nuoret tekevät eniten kävely ja pyöräilymatkoja. Matkasuoritteiden osalta erot eri ikäryhmien välillä ovat merkittävästi pienempiä.

Kävelyn ja pyöräilyn osuudet matkoista



	Jalankulku			Pyöräiliikenne		
	matkaluku	suorite	matka-aika	matkaluku	suorite	matka-aika
Hailuoto Ii Kempele Liminka Lumijoki Muhos Tyrnävä	0,31	0,7	9	0,33	1,1	8
Oulu	0,53	1,0	14	0,44	1,6	10
koko seutu	0,48	0,9	13	0,42	1,5	9

*Matkaluku (matkaa/hlö/vrk), suorite (km/hlö/vrk), matka-aika (min/hlö/vrk)
Taulukon lähde: HLT 2021

Miten koululaiset liikkuvat Limingassa?

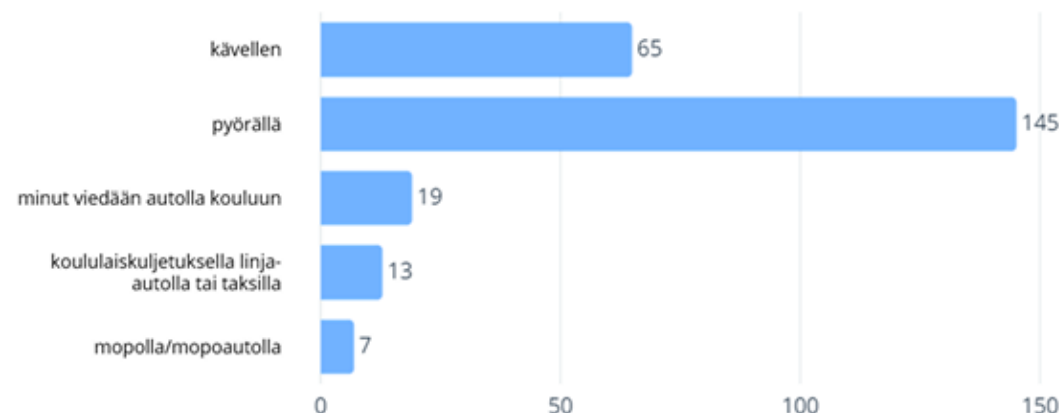
Limingan fiksun liikkumisen suunnitelman yhteydessä vuonna 2021 toteutetussa koululaiskyselyssä nousi esiin, että pyöräileminen on Limingassa koululaisten keskuudessa huomattavasti suosittumpaa kuin Suomessa keskimäärin. Limingassa 58 % saapuu kouluun pyörällä ja 26 % kävelen.

”Pyöräileminen on Limingassa koululaisten keskuudessa huomattavasti suosittumpaa kuin Suomessa keskimäärin.”

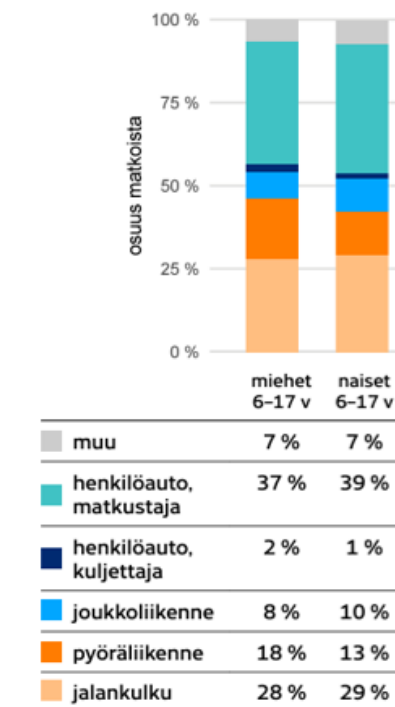
Henkilöliikennetutkimuksessa ei ole vuoden 2011 jälkeen koottu erikseen tietoa siitä miten lapset ja nuoret liikkuvat koulumatkoilla, mutta 6-17-vuotiaiden pyöräilyn osuus päivittäisistä matkoista on Suomessa keskimäärin 15,5 %.

Koululaisille vuonna 2021 tehdyn **kyselyn mukaan koululaiset kävelisivät ja pyöräilisivät enemmän mikäli kaverit saataisiin mukaan kävelemään ja pyöräilemään yhdessä. Pyöräilyn intoa parantaisi myös parempi pyörä ja pyörätelineet.** Infran osalta **jalankulku- ja pyöräteiden määrän lisääminen** saisi koululaiset pyöräilemään enemmän.

Miten kuljet kouluun? (voit valita useamman vaihtoehdon)



Lähde: Limingan fiksun liikkumisen suunnitelma 2022



Lähde: HLT 2021

Kävely ja pyöräily

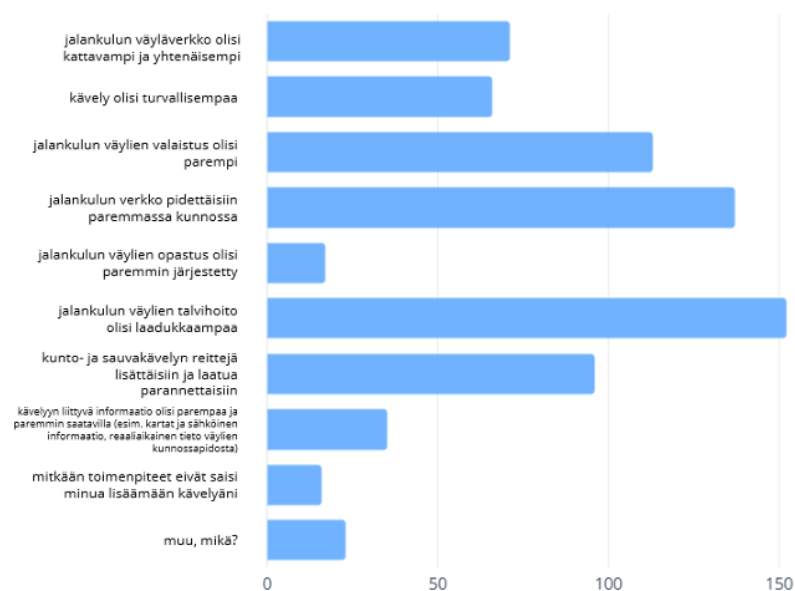
Vuonna 2021 Limingan fiksun liikkumisen suunnitelma yhteydessä tehdyn kyselyn mukaan liminkalaiset kävelisivät ja pyöräilisivät nykyistä enemmän jos jalankulku- ja pyöräilyverkko pidettäisiin paremmassa kunnossa, väylien talvihoito olisi parempaa ja jos valaistus olisi parempi.

”Erityisesti jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnossapitoon tulisi Limingassa kiinnittää enemmän huomiota”

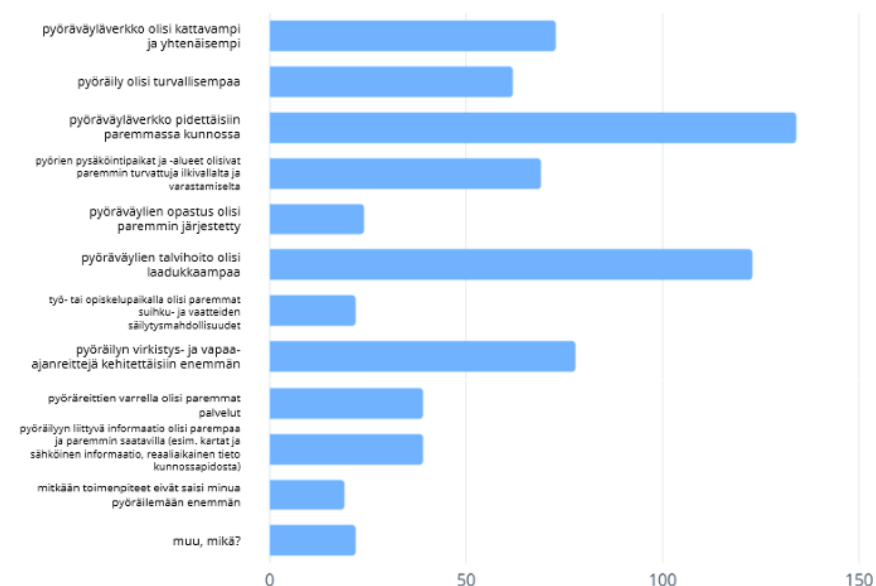
Kyselyssä vastaajilta kysyttiin kuinka tyytyväisiä he ovat jalankulkuväylien kunnossapitoon Limingassa. Vuonna 2021 vastaajista suurempi osuus oli tyytymätön kuin tyytyväinen jalankulkuväylien kunnossapitoon. Kyselyn perusteella Limingassa jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnossapitoon ja laatuun tulisi jatkossa panostaa enemmän.



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



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



Liikkumattomuuden ja paikallaanolon hinta

Liikkumattomuus on WHO:n mukaan jo neljänneksi suurin itsenäinen kuoleman riskitekijä ja lasten liikkumattomuudella voi olla erityisen vakavat seuraukset. Tämä koskee kaikkia, sosioekonomisesta asemasta riippumatta. Suomalaiset viettävät nykyisin noin kolme neljäsosaa valveillaoloajastaan liikkumatta.

UKK-instituutin mukaan suositusta vähäisempi reippaan ja rasittavan liikkumisen määrä eli **liikkumattomuus aiheuttaa Suomessa vuosittain 1,4 miljardin euron kustannukset**. Riittäväksi liikkumiseksi katsotaan 2,5 tuntia teholtaan reipasta tai 1 tunti 15 minuuttia teholtaan rasittavaa liikkumista viikossa.

Liikkumattomuus lisää riskiä useille kansansairauksille. Kroonisista kansansairauksista suurin yksittäinen kustannusten aiheuttaja on tyyppin 2 diabetes.

Liikkumattomuuden lisäksi päivittäinen yli kahdeksan tunnin **paikallaanolo valveilla ollessa aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain noin 1,6 miljardin euron kustannukset** Suomessa. Suurin osa paikallaanolon kustannuksista muodostuu työikäisen väestön työn tuottavuuden heikentymisestä sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennen aikaisten kuolemien seurauksena. Loput eli yksi kolmasosa on seurausta kansansairauksista aiheutuneista terveyspalveluiden käytöstä ja lääkityksestä.

Mikäli Limingan kunnan asukkaat liikkuisivat enemmän (tavoitteellisen tilanteen mukaan*), kuntakohtaiset **vuosittaiset hyödyt liikkumattomuuden ja paikallaanolon vähentymisestä olisivat yhteensä 1,5 miljoonaa euroa**.

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.

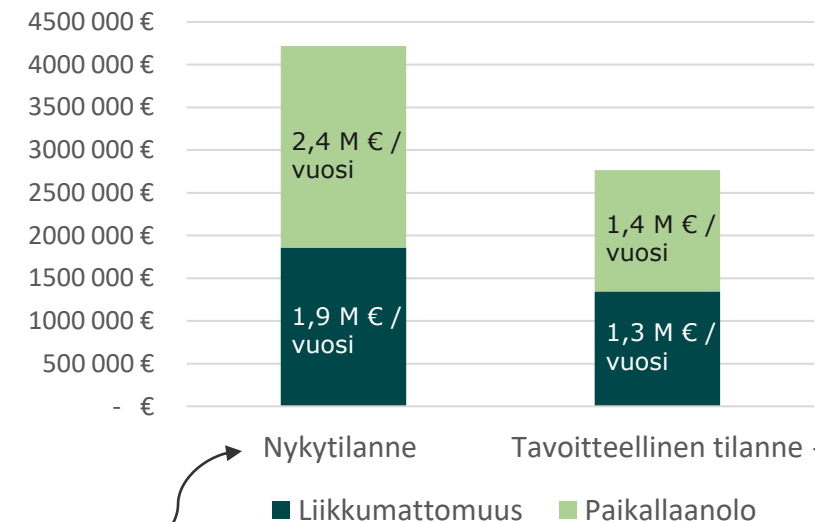
Liikkumattomuudesta ja paikallaanolosta aiheutuvat kansansairauksien kustannukset vuosittain Suomessa



UKK-instituutti

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

Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannukset vuosittain Limingassa



Nykytilanne: 76 % liikkuu liian vähän ja 83 % on paikallaan.

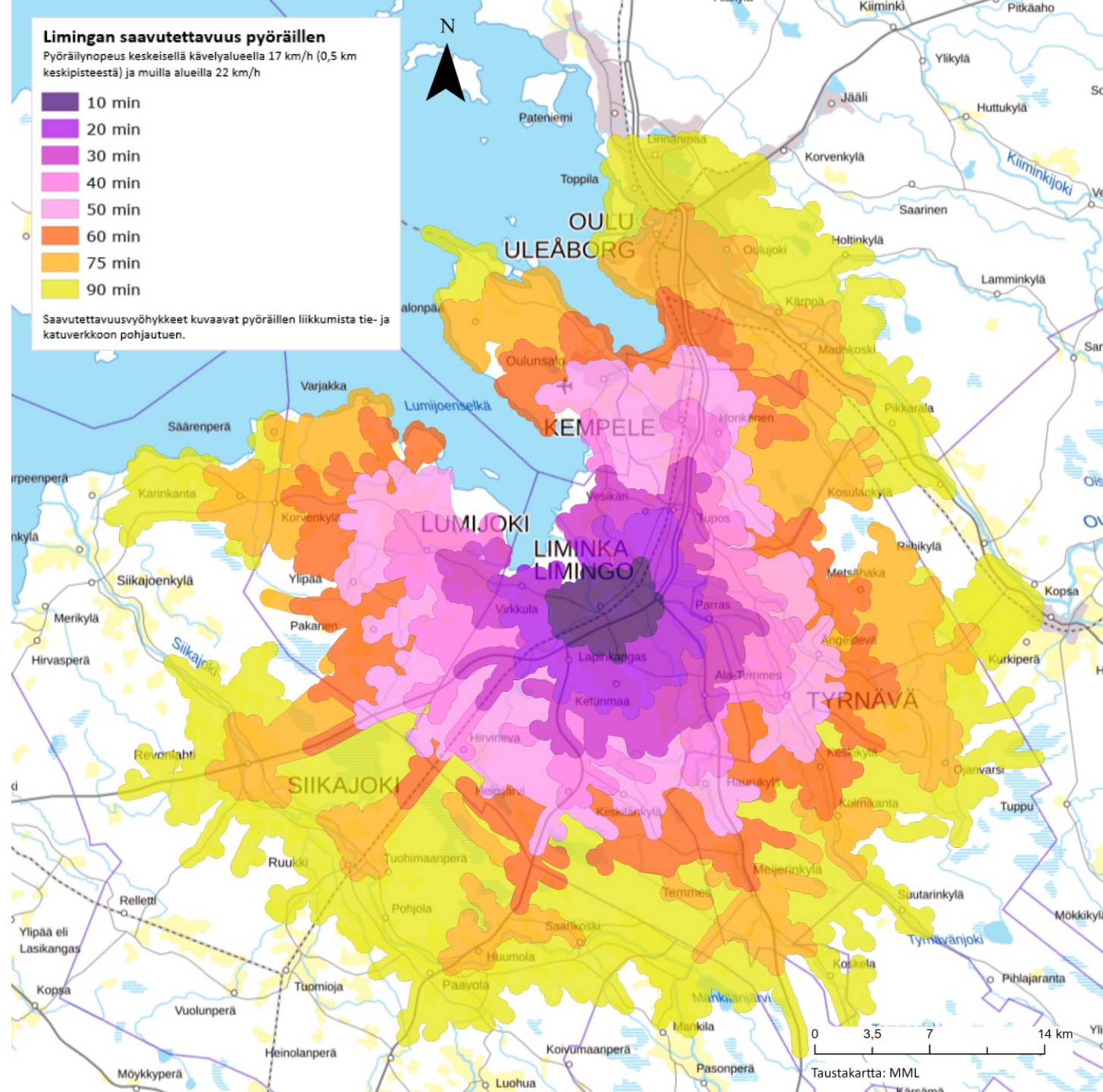
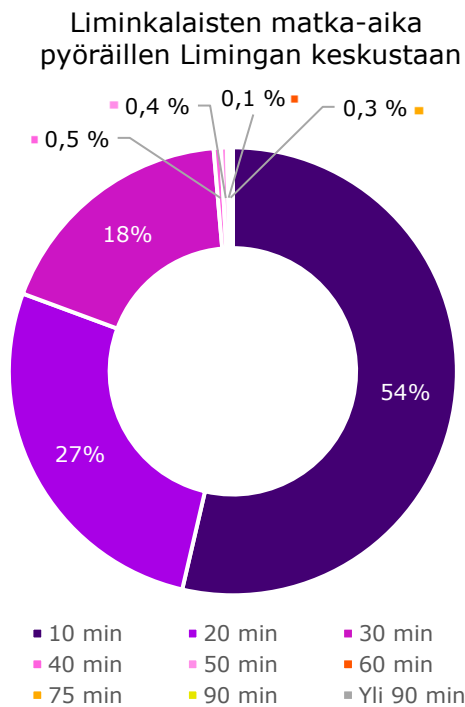
***Tavoitteellinen tilanne:** 50 % liikkuu liian vähän, 50 % on liikaa paikallaan.

Pyöräilyn potentiaali

Oheisella kartalla on esitetty pyörällä liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeet Limingassa pyöräilynopeuden ollessa 17 km/h Limingan keskeisellä kävelyalueella ja 22 km/h muilla alueilla.

Liminkalaisista jopa 99 % asuu korkeintaan 30 minuutin pyöräilymatkan päässä Limingan keskustan palveluista.

Limingan kuntakeskuksen saavuttaa pyörällä maksimissaan 90 minuutissa yli 190 000 ihmistä Limingasta ja lähikunnista.

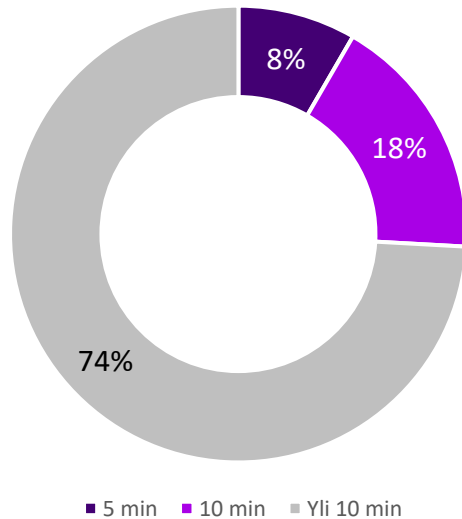


Kävelyn potentiaali

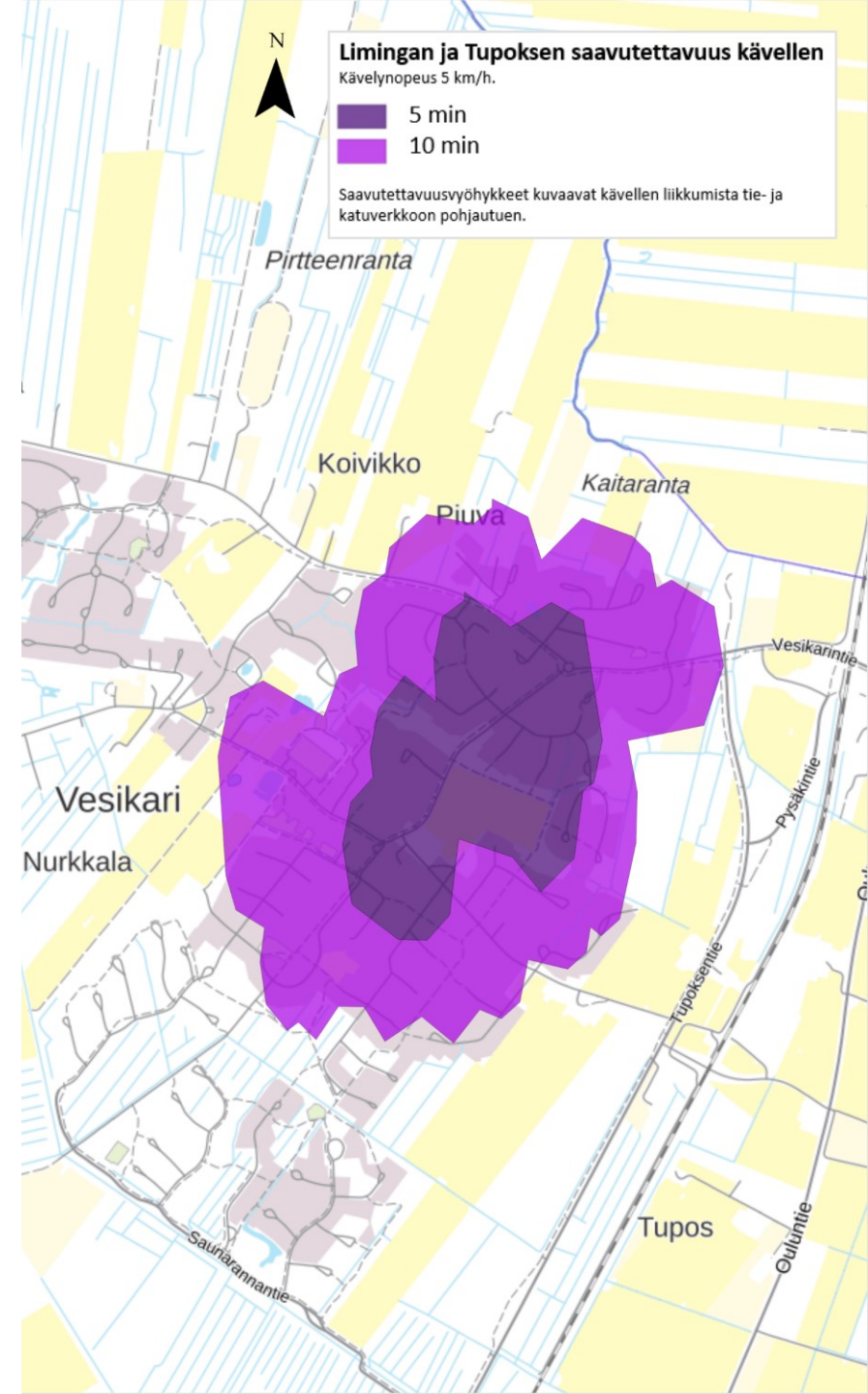
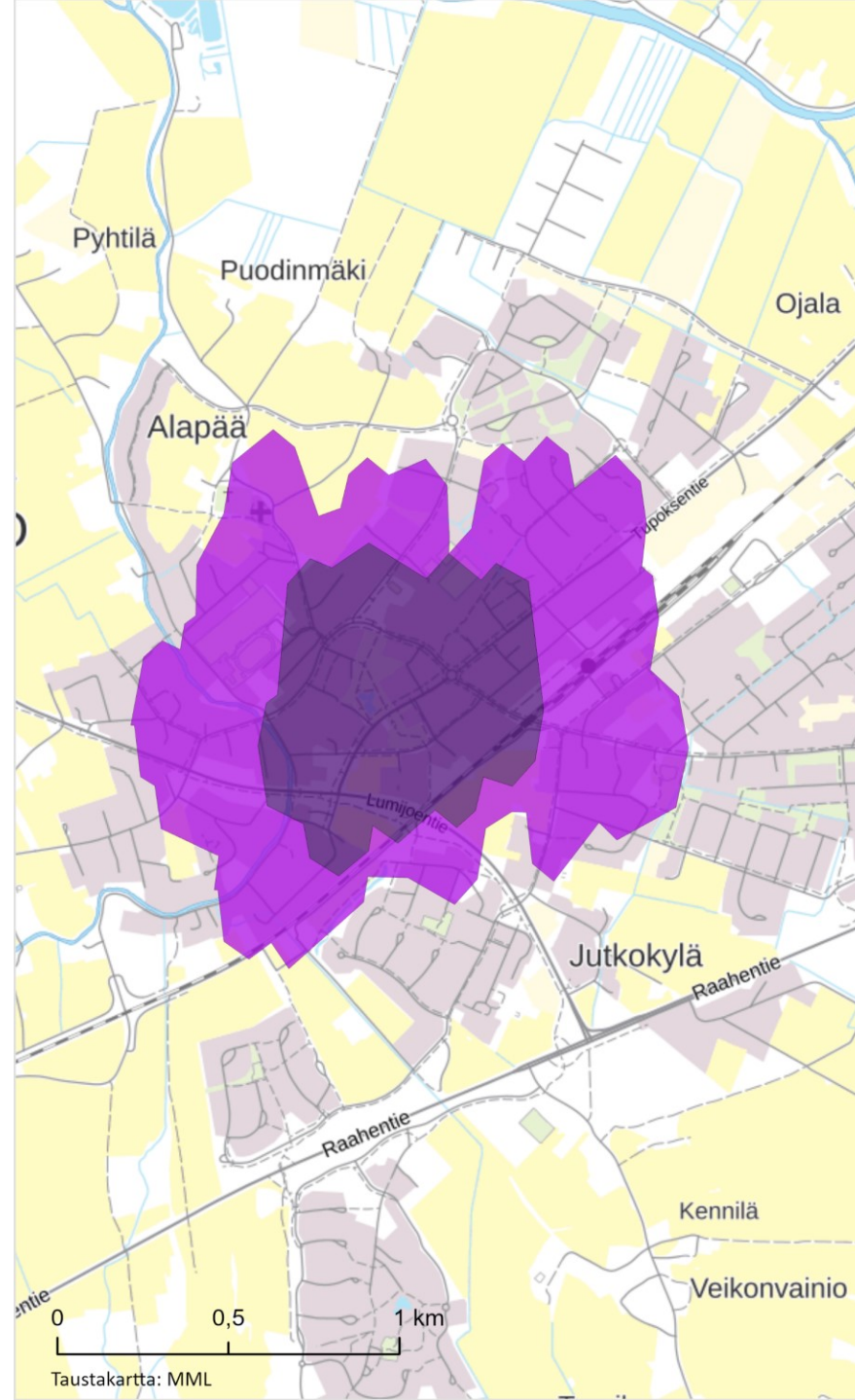
Oheisella kartalla on esitetty kävelen liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeet Limingassa ja Tupoksessa kävelynopeuden ollessa 5 km/h.

Liminkalaisista 26 % asuu korkeintaan 10 minuutin kävelymatkan päässä Limingan keskustan palveluista tai Tupoksen keskuksesta.

Liminkalaisten matka-aika kävelen Limingan tai Tupoksen keskustaan



■ 5 min ■ 10 min ■ Yli 10 min



Limingan ja Tupoksen saavutettavuus kävelen

Kävelynopeus 5 km/h.

- 5 min
- 10 min

Saavutettavuusvyöhykkeet kuvaavat kävelen liikkumista tie- ja katuverkkoon pohjautuen.

Liminkalaiset tunnistavat oman asennemuutoksen
pääasiallisimmaksi tekijäksi, joka johtaisi liikkumaan nykyistä enemmän
pyöräillen ja kävellen arjen matkoja.

*Lähde: Limingan Hyvinvointisuunnitelman kysely,
kevät 2024*

Suunnittelun periaatteita

Pyöräliikenteen pääverkon suunnittelusta

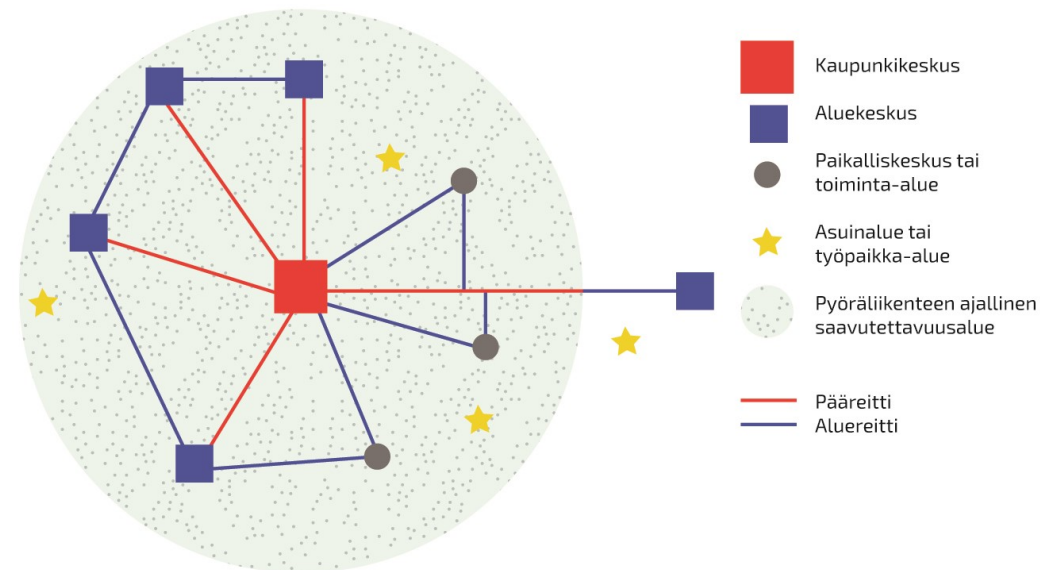
Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivenä on pyöräliikenteen pääverkon suunnittelu. Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilan suunnittelussa.

Pyöräliikennettä synnyttävien kohteiden määrittely ja luokittelu

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

Ajallinen saavutettavuusalue

- Kun pyöräliikennettä synnyttävät kohteet on määritelty, ne sijoitetaan kartalle ja niiden sijoittumista tarkastellaan pyöräliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta. Pyöräliikenteen ajallinen saavutettavuus kuvastaa pyöräliikenteen potentiaalia.
- **Pyöräliikennettä tapahtuu eniten alle kolmen kilometrin pituisilla matkoilla** ja se vähenee merkittävästi yli seitsemän kilometrin pituisilla matkoilla. Ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttavat verkon sujuvuus ja maaston muodot.
- Pyöräliikenteen ajallisena saavutettavuusalueena voidaan reittien toiminnallisen luokituksen määrittelyssä pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan 60–75 minuutin aikana. Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko muodostuu esitettyjen määrittelyperiaatteiden mukaisesti seuraavalla täsmennyksellä: jokaiseen kuntaan johtaa Oulusta pyöräliikenteen pääreitti, vaikka kunta sijaitisi 75 min pyöräliikenteen saavutettavuusalueen ulkopuolella.



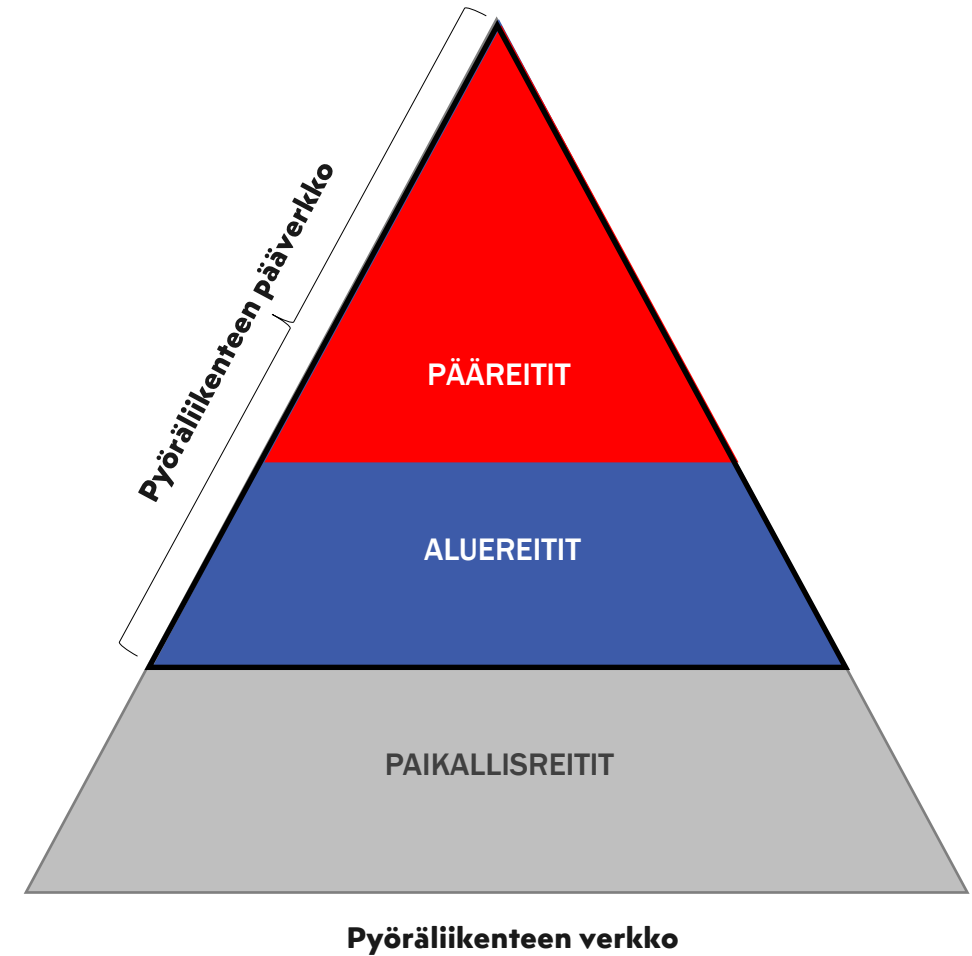
Kuva: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje.

Pyöräliikenteen pääverkko muodostuu pää- ja aluereiteistä

Pyöräliikenteen pääreitti yhdistää suuret aluekeskukset kaupunkikeskukseen sekä pyöräilyn saavutettavuusalueella olevat alue- tai paikalliskeskukset kaupunkikeskukseen tai suureen aluekeskukseen. Pyöräliikenteen pääreitien laatu on olosuhteiden mahdollistaessa suuntauksen, väylätyypin ja opastuksen osalta alempitason reittejä korkeatasoisempi.

Pyöräliikenteen aluereitti yhdistää palvelu- tai toimintoalueen kaupunkikeskukseen, suureen aluekeskukseen tai alue- tai paikalliskeskukseen sekä johtaa pyöräliikenteen pääreitien läheisyydessä olevan palvelu- tai toimintoalueen pyöräliikenteen pääreitille. Kahden alue- tai paikalliskeskuksen välinen yhteys on yleensä aluereitti.

Pyöräliikenteen paikallisreitteihin kuuluvat kaikki muut kadut ja tiet, pyörätiet, yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä.



Pyöräliikenteen pääverkon käyttötarkoitukset

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

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



Yleisperiaatteet: Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut.

Ensisijainen tavoite ei ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita, parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko verkon laajuudessa. Vaihtoehtoina voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

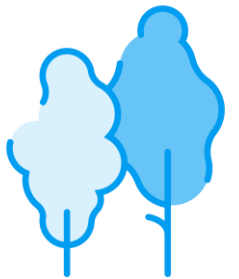
Käveltävyys

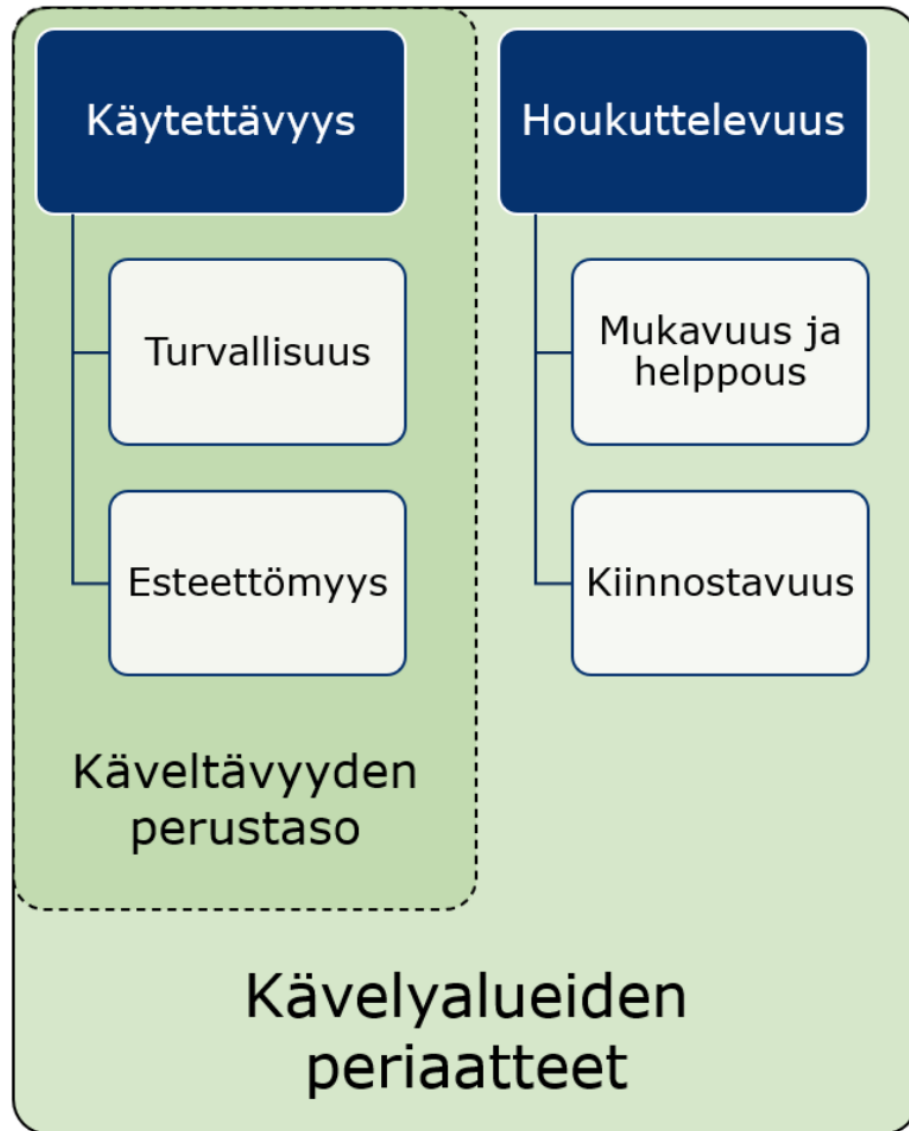
Käveltävyys on termi, jolla tarkoitetaan yleensä **rakennetun ympäristön ominaisuuksia**, jotka houkuttelevat ihmisiä liikkumaan kävellen tai kävelyyn rinnastettavilla kulkutavoilla (esimerkiksi apuvälineitä käyttäen) sekä oleskelemaan.

Käveltävyyteen vaikuttavat kävelyn **ulkoisten tekijöiden**, kuten reittien, matkan varrella olevien penkkien, jalkakäytävien ja kalusteiden lisäksi **ympäröivän maankäytön ja rakennusten ominaisuudet**.

Käveltävyydellä viitataan myös kävelyn mahdollistajiin, tapoihin ja olosuhteisiin. Olosuhteista merkittävä käveltävyyteen vaikuttava asia on jalankulkuympäristön **esteettömyys**, mikä mahdollistaa yhdenvertaisen käveltävyyden kaikille. Tärkeimpiä asioita esteettömyyden osalta on mm. kaltevuuksien ja tasoerojen huomiointi, talvikunnossapidettävät väylät, sekä valaistuksen riittävyys ja häikäisemättömyys. Lisäksi pyöräpysäköintipaikkojen sijoittelu on havaittu Limingassa haasteeksi esteettömyyden kannalta.

Kävely on osa jokaista matkaa ja siksi käveltävyyteen on hyvä kiinnittää huomiota. Käveltävä ympäristö on eläväinen, miellyttävä ja mahdollistaa ihmisten kohtaamisen kiinnostavien toimintojen luona.





KÄVELTÄVYYDEN PERIAATTEET



Mitä enemmän asukkaita ja palveluita alueella on, sitä tärkeämpää alueen käveltävyys on



Palveluiden lähiympäristöjen tulee olla hyvää kävely-ympäristöä



Kaupalliset ja julkiset palvelut sekä elävä ja monimuotoinen kaupunkiympäristö tukevat toisiaan kävelävyyden kehittämisessä

Kaikkialla missä kävellään, tulee tavoitella vähintään kävelävyyden perustaso

Visio ja tavoitteet



Visio, arvot ja tavoitteet kävelylle ja pyöräliikenteelle

Visio

Limingan toimivat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat tärkeä vetovoimatekijä ja mahdollistavat asukkaille hyvinvoivan ja kestävä arjen. Kattavat ja hyvin toimivat reitit edistävät lähiluonnosta nauttimista.

Arvot

Asukaslähtöiset palvelut

Saavutettavuus

Osallisuus ja kannustava ilmapiiri

Kestävä kehitys

Tavoitteet

Kävelyn ja pyöräilyn **matkamäärät kasvavat 30 %** vuoteen 2030 mennessä

Nolla jalankulku- ja pyöräilyonnettomuutta

Koko elämänkaaren mittainen liikkuksen ohjaus

Sitoutuminen ja arvostus

Tavoitteisiin sidotut mittarit



*Kävelyn ja pyöräilyn
matkamäärät kasvavat 30 %
vuoteen 2030 mennessä*

Liikennelaskennat



*Nolla jalankulku- ja
pyöräilyonnettomuutta*

**Avoimet, poliisin tietoon
tulleet liikenne-
onnettomuustilastot**



*Koko elämänsäajan
mittainen liikunnan
ohjaus*

**Toteutuneiden tapahtumien
lukumäärä, säännölliset
asukastyytyväisyyskyselyt
kävelyä ja pyöräilyä
kohtaan**



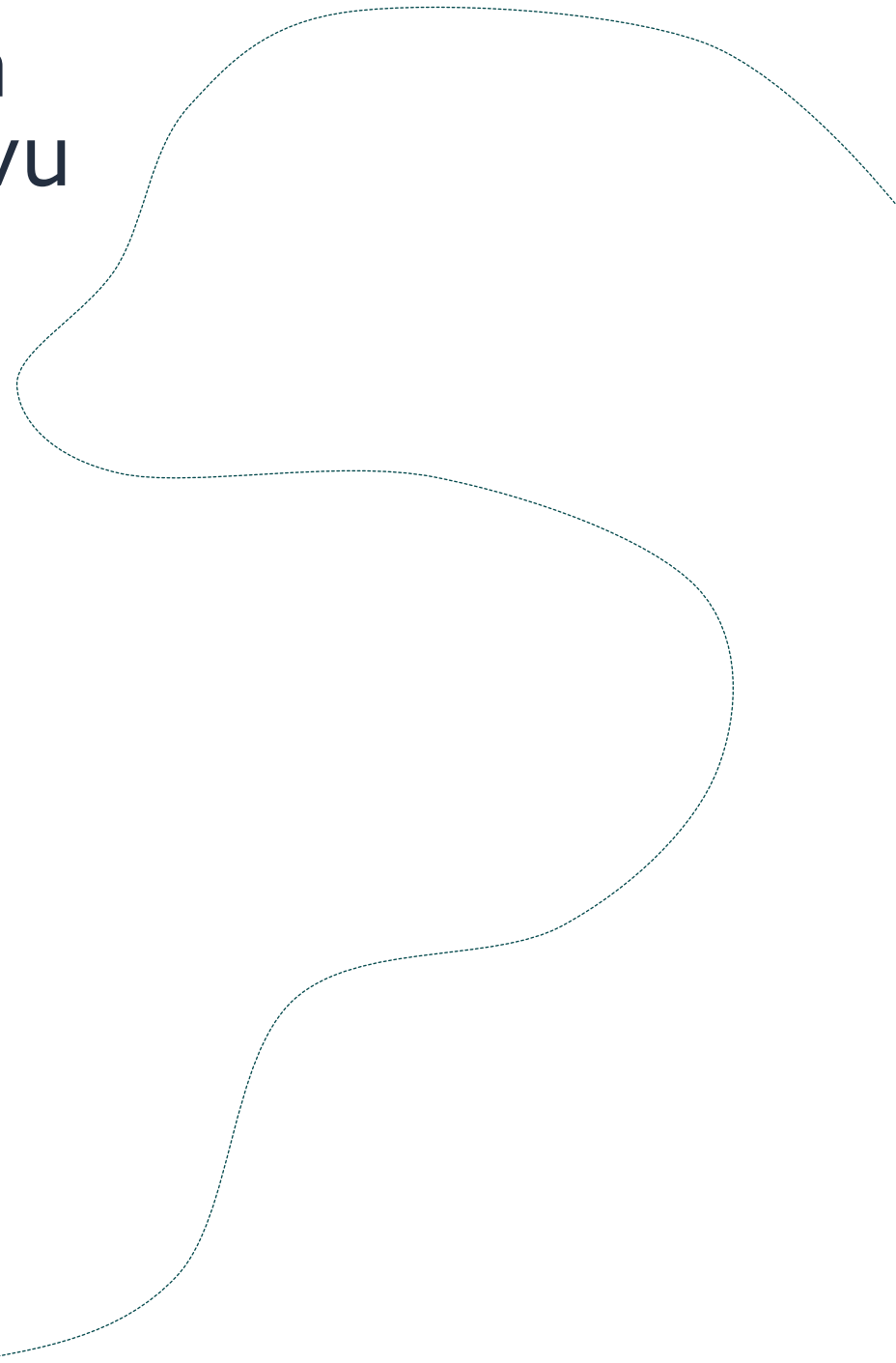
Sitoutuminen ja arvostus

**20 % liikenneväylille
kohdistetusta määrärahasta
varataan kävelyn ja
pyöräliikenteen edistämiseen,
toimenpiteiden toteutuminen**

Miten saavutetaan 30 % kävelyn ja pyöräliikenteen matkamäärien kasvu vuoteen 2030 mennessä?

Matkamäärien kasvutavoitetta tukevat muun muassa:

- **Lyhyiden**, erityisesti alle 3 kilometrin mittaisten henkilöautolla taitettavien **matkojen korvaamisessa kävellen ja pyöräillen on paljon potentiaalia.**
- Junaliikenne kasvaa lähijunaliikenteen ansiosta, myös joukkoliikenteen käyttö luultavasti kasvaa koko Oulun seudulla käyttöön otettavan joukkoliikenteen tasataksamallin käyttöönoton myötä. Nämä **liikenneympäristössä tapahtuvat muutokset lisäävät kestävien matkaketjujen yhdistelyä ja kysyntää myös pyöräilyyn ja kävelyyn.**
- **Elinikäinen liikennekasvatus ja liikkumisen ohjaus** esimerkiksi innostavien kampanjoiden ja tempausten muodossa ovat pitkäjänteistä työtä, jonka vaikutukset näkyvät pitkällä aikajänteellä kävelyn ja pyöräliikenteen matkamäärissä..



Pyöräliikenteen pääverkko ja jalankulun ydinalueet

Liminka osana Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkkoa

Osana Oulun seutua Limingan kuntaa koskettaa Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko. Seudun pääverkko on määritelty systemaattisesti vuonna 2017 tavoitevuotenaan 2030. Vuonna 2023 käynnistyneessä Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen - hankkeessa aiemmin laadittua pääverkkoa on päivitetty ja uudeksi tavoitevuodeksi on asetettu vuosi **2040**. Osana työtä on järjestetty sekä koko seutua koskevia tapaamisia, mutta myös kuntakohtaisia katsantoja. Samaan aikaan käynnissä olevan Limingan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman yhteydessä esille nousseet tarpeet on otettu huomioon seudullisen pyöräliikenteen pääverkon päivittämisessä.

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkon 2040 selkeyttämisellä on tavoiteltu seuraavia asioita:

- Pyöräliikenteen pääverkko otetaan huomioon maankäytön suunnittelusta väylien toteutukseen ja kunnossapitoon asti. Pääverkko näkyy laatuvaatimuksineen yleiskaavan selostuksessa, kaavamerkinnöissä sekä kaavakartassa tai sen teemakartoissa. Pääverkon laatuvaatimukset jalkautuvat asemakaavoihin, yleissuunnitelmiin, tie- ja katusuunnitelmiin sekä kunnossapitoon.
- Pienissäkin väylien parantamis- tai kunnossapitohankkeissa otetaan huomioon pyöräliikenteen pääverkon vaatimukset. Toimenpiteet toteutetaan vaatimusten mukaisesti, vaikka ympärillä olevat ratkaisut eivät niitä välttämättä tue.
- Pyöräilijät huomaavat eron liikkuessaan pyöräliikenteen pääverkolla mm. poikkileikkauksen, viitoituksen, väistämisvelvollisuuksien, liikennevalojen toimivuuden ja kunnossapidon laadun osalta.
- Pyöräliikenteen pääverkon rakennushankkeita on helpompi saada toteutusohjelmiin ja selkeillä hankekokonaisuuksilla on paremmat mahdollisuudet saada rahoitusta.



Pyöräliikenteen pääreitillä sivusuunnat väistävät ja reitit ovat viitoitettuja (valokuva Reijo Vaarala).

Oulun seudun pyöräliikenteen päivitetty pääverkko on tarkasteltavissa [täältä](#) (arcgis.com)

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkon 2040 määrittelyperiaatteet

Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräliikenteen käytössä olevat väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet, yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat. Pyöräliikenteen verkko jakaantuu pää-, alue- ja paikallisreitteihin. Lähtökohtana Oulun seudun hierarkkisen pyöräliikenteen verkon määrittelyssä ovat maankäytön kohteet ja niiden 75 min ajallinen saavutettavuus pyöräillen.

Oulun seudulla pyöräliikenteen verkon määrittelyssä käytetty kohdeluokitus on seuraava:

Kaupunkikeskus on koko seudun merkittävin keskus, jonne suurin osa pyöräliikenteen virroista kulkee.

- Oulu.

Suuri aluekeskus on seudullisesti merkittävä työpaikka-, opiskelu- ja/tai palvelualue, joka synnyttää merkittäviä pyöräliikenteen virtoja eri suunnista.

- Linnanmaa, Kontinkangas ja Kempele.

Alue- tai paikalliskeskus on seudun kuntakeskus, entinen kuntakeskus, Oulun yleiskaavan mukainen aluekeskus, suuri paikalliskeskus tai paikalliskeskus taikka muu alueellisesti merkittävä paikalliskeskus (suuri työpaikka- ja opiskelukeskus, valtakunnallisesti merkittävä matkailualue tai muu merkittävä kohde).

- Haukipudas, Ii, Kiiminki, Lumijoki, **Liminka**, Oulunsalo, Tyrnävä, Muhos, Kuivaniemi, Yli-Ii, Ylikiiminki, Ritaharju, Hiukkavaara, Kaakkuri, Myllyoja, Maikkula, Toppila, Rajakylä, Kaijonharju, Nallikari, Tuira, Rusko, Raksila, Limingantulli, OSAO Kaukovainiolla ja Zeppelin.

Palvelu- tai toimintalue on lähialueella pyöräliikennettä synnyttävä julkinen tai yksityinen kohde (päiväkotia, koulu, koulukeskus, kauppakeskittymä, terveyskeskus, työpaikka-alue) tai seudullisesti merkittävä matkailualue taikka virkistysalue.

- Hailuodossa Marjaniemi.
- Haukiputaalla Martinniemi, Asemakylä, Holma, Jatuli, Annalankangas, Virpiniemi ja Kello.
- Iissä Alaranta, Jakkukylä, Karhu, Olhava, Micropolis, Pohjois-Ii, Suvantola, Asemakylä, Etelä-Iilaakso, Pentinkangas, Vanha Hamina, Asemakylä, Itä-Iilaakso, Yliranta ja ohitustien liittymäalue.
- Kempeleessä Linnakangas, Zateelliitti, Zeniitti, Asemanseutu, Ylikylän yhtenäiskoulu, Ketolanperä, Kokkokangas, Kirkonkylän koulukeskus, Linnakallio, Santamäki, Vihiluoto ja urheilukeskus Sarkkirannassa.
- **Limingassa Rantakylä, Jutkokylä, Liminganportti, Vesikari, Tupos (Vesikari), Liminganlahti, Alatemes, Vanha Liminka ja Ruutikangas.**
- Muhoksella Päivärinne, Kirkkotie, Koivulehto, Puhakka, Perukka, Ponkilan urheilualue ja Pyhäselän suurteollisuusalue.
- Oulunsalossa Niemenranta, Pitkäkangas, Lentoasema ja Keskipiiri/Varjakka.
- Oulussa Sanginsuu, Herukka, Pateniemi, Kuivasjärvi, Ritaharju (Ideaparkin alue), Koskela, Toppilansalmi, Metsokangas (Herrala), Metsokangas (Savotta), Oulunlahti, Kaakkurinkangas, Vesala, Teknologiajärvi, Puolivälinkangas, Välivainio, Kasarmi, Hintta, Haapalehto, Peltola, Talvikangas, Huonesuo, Puolukkakangas, Heikkilänkangas, Knuutilankangas, Lämsänjärvi, Kaukovainio, Hiironen, Vasaraperä/Perävainio, Mäntylä, Äimärautio, Lintula, Höhty, Karjasilta ja Nuottasaari.
- Tyrnävällä Murto, Temmes, Paavolankangas, Palkki ja Seppälä.

Limingan pyöräliikenteen pääverkko

Limingan kunnan pyöräliikenteen pääverkon 2040 laajuus on 64,7 km, joista pääreittejä on 18,3 km (0 km) ja alureittejä on 46,4 (10,9 km). Suluissa olevat arvot ovat yhteystarpeita. Limingan vuoden 2030 pyöräliikenteen pääverkon laajuus seudullisella tasolla oli 52,7 km.

Pyöräliikenteen pääverkon laajuus on kasvanut merkittävästi, koska seudullisella tasolla tehtiin päätös viedä jokaiseen kuntaan pääreitti riippumatta siitä sijaitseeko tämä 75 minuutin pyöräliikenteen saavutettavuusalueella kaupunkikeskus Oulusta tai jostakin suuresta aluekeskus Kontinkankaalta, Linnanmaalta tai Kempeleestä. Muutoksen johdosta Limingassa pyöräliikenteen pääreittien määrä on kasvanut. Alureittien määrä on myös kasvanut, koska Ruutikangas on uusi palvelu- tai toimintoalue, jonne johtaa alureitti. Myöskään Rantakylään johtavaa alureittiä ei ollut vuoden 2030 pyöräliikenteen pääverkossa.

Tarkennetussa pyöräliikenteen pääverkossa 2040 Limingan kunnassa on seuraavia väylätyyppejä:

- 1,0 km korkealuokkaisia pyöräliikenteen järjestelyjä
- 14,5 km päällysteeltään vähintään 4,0 m leveää yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää
- 33,8 km päällysteeltään vähintään 3,5 m leveää yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää
- 3,3 km sekaliikennettä
- 5,2 km leveää piennarta tai yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää
- 5,7 km leveää piennarta
- 1,2 km kylätietä.

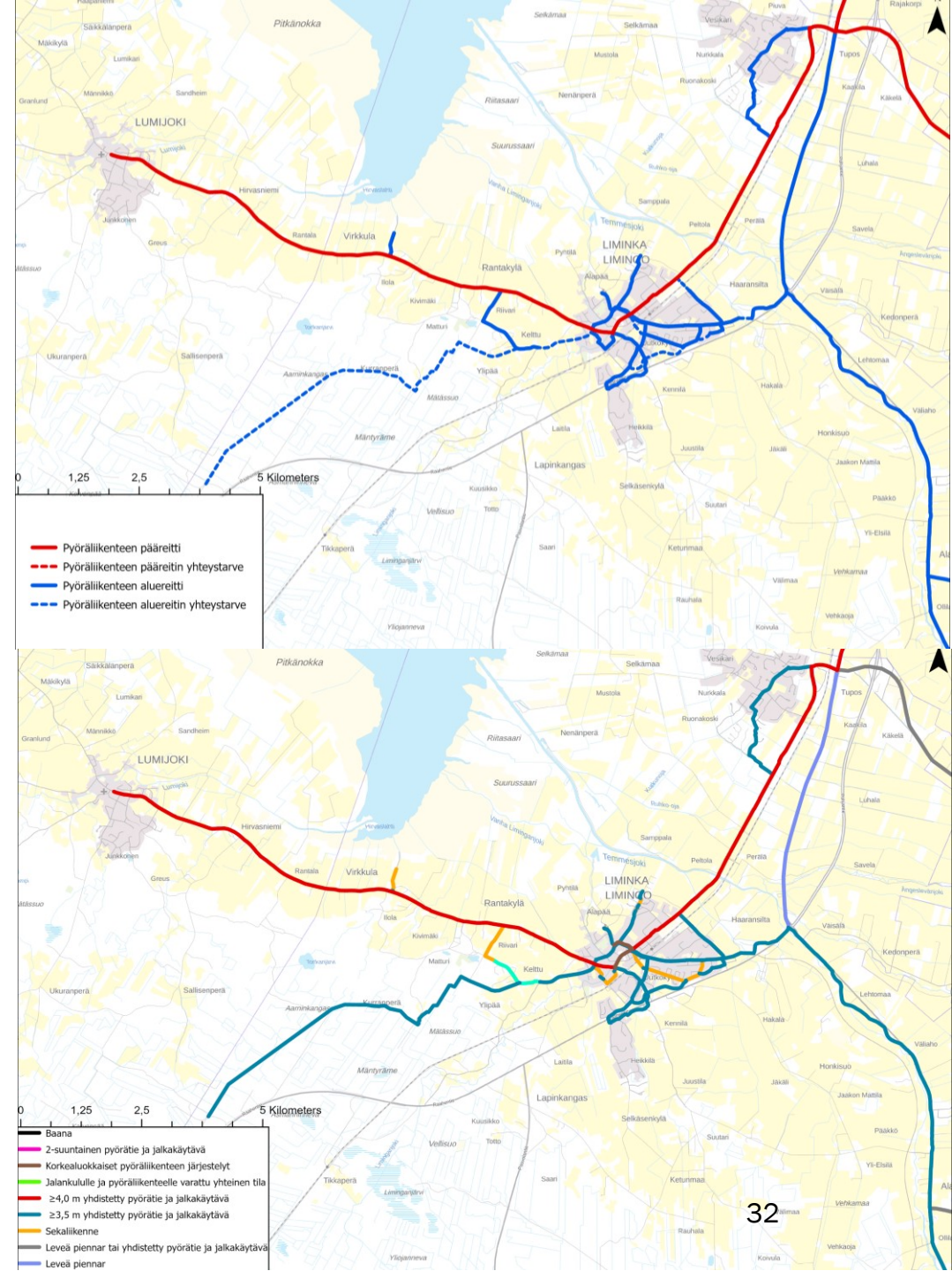
Limingan kunnan näkemyksen mukaan tärkeimmät pyöräliikenteen pääverkon lähivuosien hankkeet ovat Värminkosken kylätie Rantakylään asti, yhteys kuntakeskuksesta Ruutikankaalle ja Kuormatien alikulku.

Kuva oikealla ylhäällä. Pyöräliikenteen pääverkko 2040, Liminka.

Kuva oikealla alhaalla. Pyöräliikenteen tarkennettu verkko 2040, Liminka.

Limingan pyöräliikenteen pääverkkoon tehdyt muutokset vuonna 2024 on esitelty kootusti raportin liitteessä 1. Limingan pyöräliikenteen pääverkko on tarkasteltavissa interaktiivisella ArcGIS Online -alustalla osoitteessa:

<https://maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?webmap=9e0b6fc01b7a4092bf4094aa624ed1d2>



Käveltävyys

LIVCY-kokonaisindeksi kuvaa alueen palveluiden monimuotoisuutta ja saavutettavuutta kävellessä. Kokonaisindeksissä huomioidaan kaikki palvelukategoriat kokonaisuutena. Indeksillä kuvaa alueen elävyyttä pistevälillä 0-100 ja huomioi elävyyden kannalta keskeisiä muuttujia. **Limingan tapauksessa yhdyskuntarakenne on suhteellisen kompakti ja sen vuoksi elävyyksindeksi on nähty hyödyllisemmäksi esittää rakennuskantatasolla yleispiirteisemmän tilastoruu-tokuvauksen sijaan.**

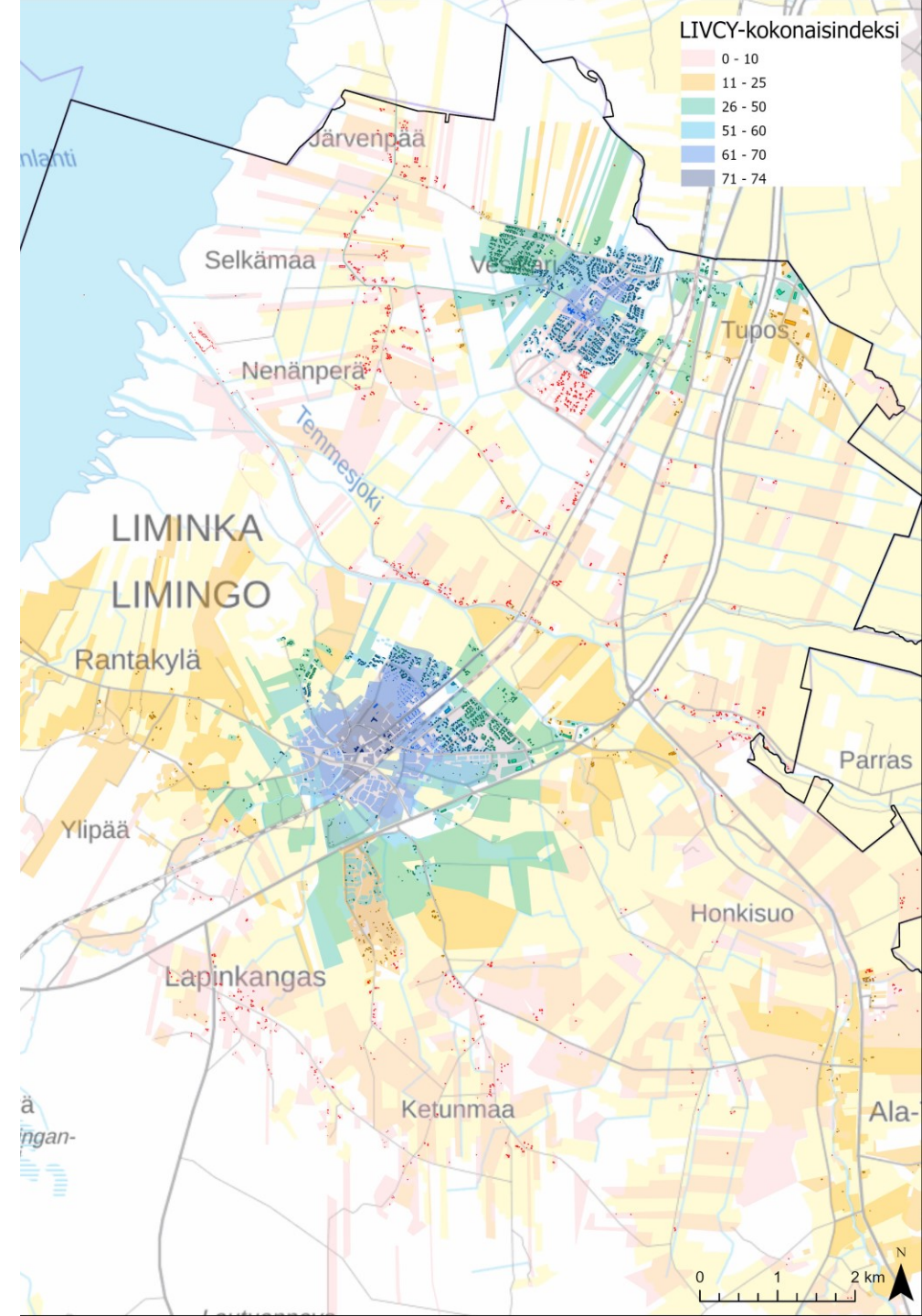
Livcyn palvelukategorioiden mukana seuraavat teema-aineistot:

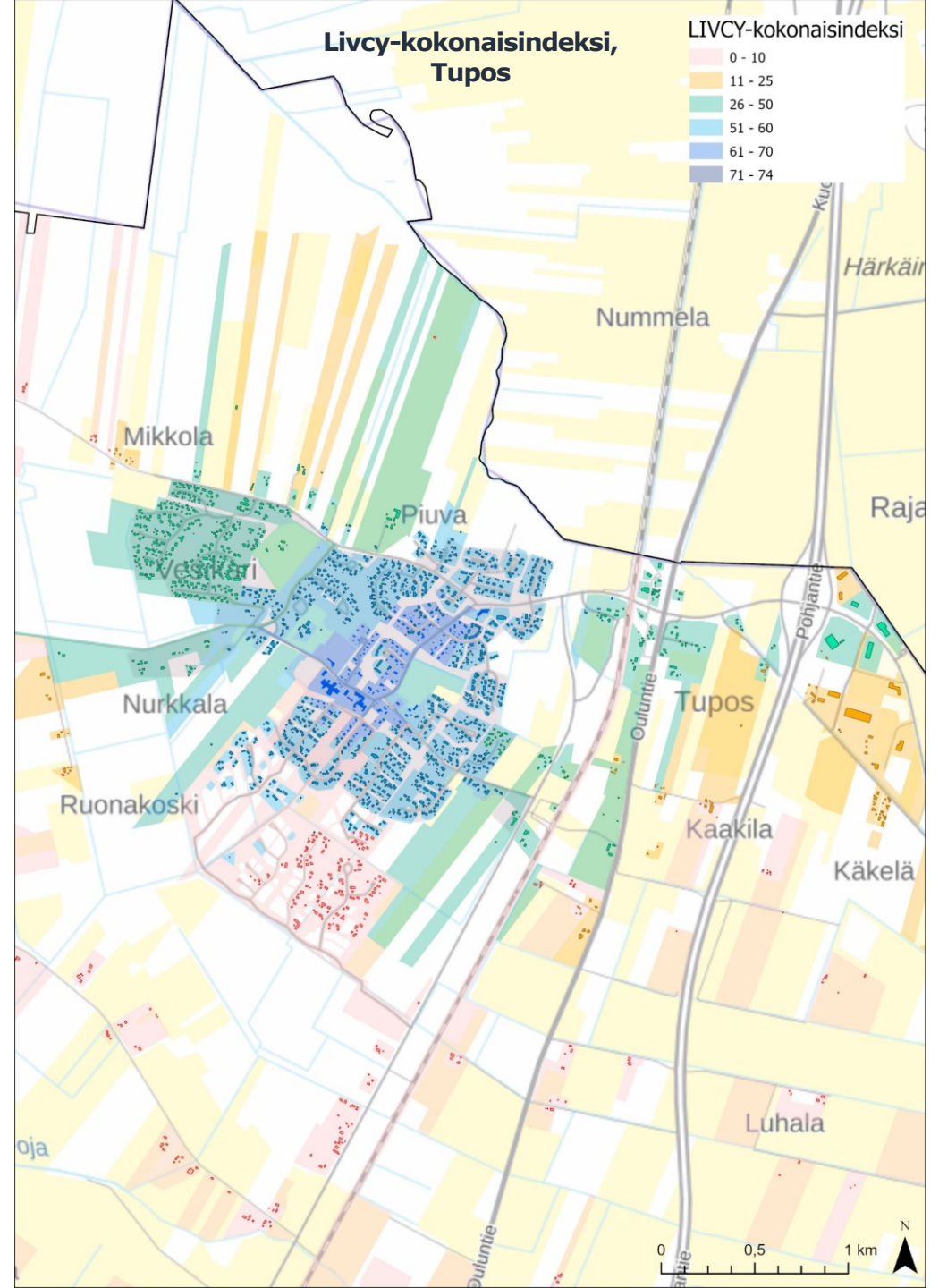
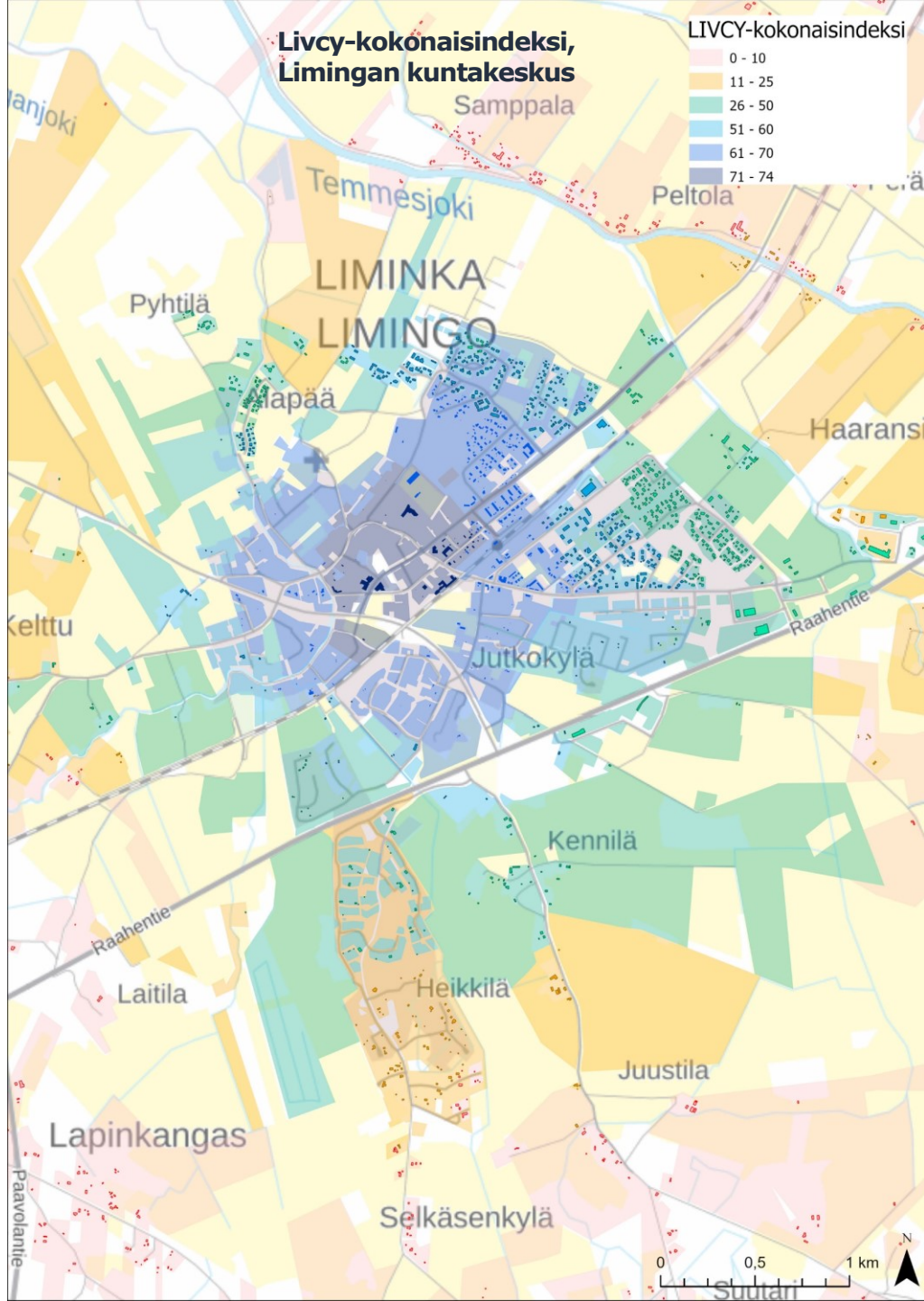
- Kaupalliset palvelut
- Koulutus ja terveyspalvelut
- Liikenne ja liikkuminen
- Virkistysalueet ja -palvelut
- Liikuntapalvelut
- Kulttuuripalvelut

Suurin osa Limingan keskustan alueesta saa LIVCY-elävyyksindeksin väliltä 61–74. Tämä tarkoittaa, että lähes kaikki palvelut ovat alle 20 minuutin kävelymatkan etäisyydellä. Toinen korkeamman elävyyksindeksin keskittymä on **Tupoksella** valtatie 8 länsipuolella, missä kokonaisindeksin arvo yltää korkeimmillaan 70 pisteeseen. **Palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta nämä alueet ovat kaikkein potentiaalisimpia kävelyalueita.** Alueiden suunnittelussa korostuvat erityisesti miellyttävän ja turvallisen kävely-ympäristön kehittäminen sekä suorat ja esteettömät yhteydet eri palveluiden välillä.

Pisteytys laskee mitä kauemmas kuntakeskuksesta ja Tupoksesta edetään. Kestävän liikunnan yhteyksiin ja pirstaloitumiseen vaikuttavat tieverkko ja rautatie, jotka halkovat osaltaan kunnan yhdyskuntarakennetta.

Limingan keskusta ja Tuposta koskevat elävyyksindeksin tarkemmat kuvat on esitetty seuraavalla sivulla.





Limingan teemareitit

Limingan kunta on koonnut eri puolilla Liminkaa sijaitsevia kävelyn ja pyöräilyn reittejä. Reiteillä on nimetty teema ja kunkin reitin ominaisuuksia luonnehditaan lyhyesti sitä koskevalla reittikortilla. Osa reiteistä on esteettömiä ja ympärivuotisesti kunnossapidettyjä. Jokaisen reitin varrelta löytyy useita levähdyspaikkoja. Lenkin voi aloittaa mistä tahansa kohtaa, ja kulkusuunnan saa valita mielensä mukaan. Kaikki reitit ovat nähtävissä [Limingan kunnan sivuilla](#).

Kauppareissu

Kauppareissu on 3,3 kilometrin arkkitehtuurilukua reitti, joka yhdistää sinut ostosmahdollisuuksiin.

Voit aloittaa reitin mistä kohtaa vain ja valita vapaasti mieluisan kiertosuunnan.

- 1 Keskuspuisto
- 2 S-Market
- 3 Puistoalue
- 4 Halpahalvi
- 5 Kaivukujanne
- 6 Junat

Levähdyspaikka
Oikoreitti

LiminganKunta
 limingankunta
 LiminganKunta

Kirkkomatka

Kirkkomatka on 3,5 kilometrin mittainen reitti, joka kuljettaa sinut Limingan kirkalle, Lyyttilään leikkipuistoon sekä esteettömälle ulkoilmapaisteluun. Reitti soveltuu hyvin päivittäisiin tekijöiksi, ja sen varrella löytyy useita levähdysmahdollisuuksia.

Voit aloittaa reitin mistä kohtaa vain ja valita vapaasti mieluisan kiertosuunnan.

- 1 Keskuspuisto, lammien lentäuskulhde
- 2 Kirkko, kirkkopu
- 3 Lyyttilään leikkipuisto
- 4 Kukkonen
- 5 Hannu Krankka -siluntopuisto (esteeton)
- 6 Tanssi

Levähdyspaikka

LiminganKunta
 limingankunta
 LiminganKunta

Krankankierros

Krankankierros on kolmen kilometrin mittainen reitti, joka soveltuu hyvin muutamien sekunnin leikkimieliselle markkintavapaalle. Reitti voi olla myös muutamia päiviä ja viiden osuista sekä vauhtia Limingan kunnassa. Kuntasi mukaan voit valita joko lyhyemmän tai pidemmän reitin tai palauttaa reitin jossain Toidekoulun merenalan portaan.

Voit aloittaa reitin mistä kohtaa vain ja valita vapaasti mieluisan kiertosuunnan.

- 1 Hannu Krankan puisto
- 2 Keskuspuisto, lammien lentäuskulhde
- 3 Niitikkopuisto
- 4 Junat
- 5 Aahromin leikkipuisto
- 6 Tuulimylly
- 7 Museonpuu
- 8 Tanssi
- 9 Liminkajoki
- 10 Liminkajonpuisto

Levähdyspaikka
Oikoreitti

LiminganKunta
 limingankunta
 LiminganKunta

Kiulunkiekko

Kiulunkiekko on kolmen kilometrin mittainen, kiertoreitti Tupoksen Suomenrantaan. Kierros sopii hyvin suunnilämmityksen lomassa tekijöiksi.

Voit aloittaa reitin mistä kohtaa vain ja valita vapaasti mieluisan kiertosuunnan.

- 1 Lammien ranta
- 2 Mäntäpuisto
- 3 Haggamassa
- 4 Suomenpuiston leikkipuisto
- 5 Leikki-Ripin leikkipuisto, nuotopuisto
- 6 Metsäpuu

Levähdyspaikka

LiminganKunta
 limingankunta
 LiminganKunta

Tupoksen sydän

Tupoksen sydän on neljän kilometrin mittainen kiertoreitti, joka yhdistää sinut Limingan kirkon, Lyyttilään leikkipuiston ja Tupoksen ytimeksi. Voit iäkkäin ja koulun koulun eri osiin ja nollata vuorokauden muutoksia. Matkan varrella saatat löytää myös oman voimakkaita.

Voit aloittaa reitin mistä kohtaa vain ja valita vapaasti mieluisan kiertosuunnan.

- 1 Urheilupu
- 2 Kirkonpuiston leikkipuisto
- 3 Metsäpuu
- 4 Voimakkaita peltomaisemassa
- 5 Lammien ranta

Levähdyspaikka

LiminganKunta
 limingankunta
 LiminganKunta

Kärrypolku

Kärrypolku on neljän kilometrin mittainen reitti, joka kulkee vaihtelevassa maisemassa oh peltujen ja metsäisten alueiden. Kärrypolku voi kullokin koulun, kahviloita pienin aluein sekä oista radan varren tunnelmia.

Voit aloittaa reitin mistä kohtaa vain ja valita vapaasti mieluisan kiertosuunnan.

- 1 Keskuspuisto, lammien lentäuskulhde
- 2 Junat
- 3 Rauhallinen puisto
- 4 Kattokatu leikkipuisto
- 5 Suuret mäntypuut ja vihrey
- 6 Käpälämäki
- 7 Kaivukujan tunnelma

Levähdyspaikka

LiminganKunta
 limingankunta
 LiminganKunta

Toimenpideohjelma 2025-2040

Johdanto toimenpideohjelmaan

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman vision ja tavoitteiden jalkauttamiseksi on laadittu toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset toimenpiteet asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi.

Toimenpiteiden kattoteemat ovat:

- Pyöräliikenteen pääverkon toteuttaminen
- Superkunnossapito
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen
- Olemassa olevien pyöräliikenteen väylien päällysteen uusiminen
- Lainattavat Muksubussit, rientopyörät ja cargo-pyörät
- Tapahtumat ja kampanjat
- Koko elämänkaaren mittainen liikkumisen ohjaus
- Osallistuva budjetointi ja asukasraati
- Päätäjäpyöräilyt ja suunnittelukävelyt
- Sitoutuminen ja arvostus
- Riittävä budjetointi

Pyöräliikenteen pääverkon toteuttaminen



Toimenpiteen kuvaus

Pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään systemaattisesti kohti tavoitetilaa.

- Varmistetaan, että kaikki maankäytön kohteet ovat pyörällä **saavutettavissa**. Ajallisesti pyöräliikenteen yhteys on parhaimmillaan autoliikenteen yhteyttä nopeampi.
- **Pääverkko näkyy laatuvaatimuksineen yleiskaavan selostuksessa, kaavamerkinnoissä sekä kaavakartassa tai sen teemakartoissa**. Pääverkon laatuvaatimukset jalkautuvat asemakaavoihin, yleissuunnitelmiin, tie- ja katusuunnitelmiin sekä kunnossapitoon.
- Kaavojen ja muiden suunnitelmien luonnosvaiheessa toteutetaan niin kutsuttu KäPy-**auditointi**. Auditoinnit tarkoittavat järjestelmällistä kaavojen ja suunnitelmien tarkastusta niin, että kävely, pyöräliikenne sekä liikenneturvallisuus on huomioitu nykyisten suunnitteluohjeiden mukaisesti. Auditoinnissa voi hyödyntää seudullisen KäPy-koordinaattorin apua.
- Varmistetaan pyöräliikenteen sujuvuus ydintaajaman alueella. Pyöräliikenteen pääverkon **risteävät sivusuunnat ovat väistämisvelvollisia**. Väistämissäännöistä on kerrottu tarkemmin tieliikennelaissa (TLL 24 §) ja Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa.
- **Valaistaan** kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät. Valaistuksella lisätään viihtyisyyttä, liikenneturvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Valaistuksen tulee olla tasainen, eikä se saa aiheuttaa häikäisyä. Lisäksi voidaan toteuttaa kokeiluna jonkin vaaralliseksi koetun suojatiekohteen valaistuksen parantaminen esimerkiksi kokeilemalla älykkäitä suojatievaloja, jotka kirkastuvat, kun kävelijä tai pyöräilijä on ylittämässä suojatietä.
- Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko –päivitystyössä tehtyjen muutosten osalta olisi tarvetta **täydentää pyöräliikenteen pääverkon viitoitusta ja opastusta**. Tähän voisi hakea mahdollisesti Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta tai MAL-rahoitusta.
- Kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat **talvikunnossapidossa laadukkaimmalla tasolla** (talvikunnossapitoa kuvattu tarkemmin erillisellä toimenpidekortilla).
- **Kehitetään kävely- ja pyöräilyväylien kuntoa**. Väylän talvikunnossapidettävyyteen liittyy olennaisesti väylien todellinen kunto.
- Maalataan pääverkolle **keskiviiva, mikäli kyseessä on yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylätyyppi** – tämä jäsentää tilaa ja tuo pääreittiä myös näkyvämmäksi.

Vaikutukset

Johdonmukainen, sujuva ja selkeä pyöräliikenteen liikkumisympäristö lisää pyöräliikenteen turvallisuutta ja määrää. Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen on myös merkittävä jalankulun edistämistoimenpide varsinkin, jos toimenpiteen ansiosta pyöräliikenne ei käytä enää samaa tilaa jalankulkijoiden kanssa tai jäsentää tilaa jollain muulla tavoin. Pyöräliikenteen pääverkon rakennushankkeita on helpompi saada toteutusohjelmiin ja selkeillä hankekokonaisuuksilla on paremmat mahdollisuudet saada rahoitusta.

Vastuutaho

Kunnallistekniikan liikelaitos, kaavoitus ja ELY-keskus. Yhteistyötahona seudullinen KäPy-koordinaattori.

Ajoitus

Jatkuvaa



Superkunnossapito



Lähteet: 1) LVM tiedote 2006

Toimenpiteen kuvaus

Pyöräliikenteen pääverkko otetaan huomioon kunnossapitoluokkien määrittelyssä. Limingan on suositeltavaa alkaa valmistautua vuodesta 2025 lähtien Oulun seudun pääpyöräreittien talvihoitourakkaan ("superkunnossapitoluokat") liittymistä varten. Seudun nykyinen sopimus on voimassa optiovuosineen 2027 kevääseen saakka. **Liminka voisi olla mukana urakassa syksystä 2027 lähtien.**

Oulun seudulla pääpyöräreittien talvihoitourakka on yhteisurakka, jossa ovat mukana Oulun kaupunki, Pohjois-Pohjanmaan ELY keskus ja Kempeleen kunta. Yhteisurakan ansiosta pääpyöräreittien **hallinnollisille rajoille ei muodostu käyttäjille näkyviä urakkoja** tai muita laatuvahteluita.

Pääreittourakassa on perinteisiä **laatuvaatimuksia** (esim. lumen syvyyden senttirajat) sekä **laatulupauksia**. Laatulupauksilla varmistetaan, että haluttua laatua myös saadaan ja että talvikunnossapito mielletään vahvasti asiakaspalvelutyönä. Urakoitsija saa laatulupausten täytymisestä bonusta, vastaavasti jos lupaukset jäävät täyttymättä, on seurauksena sanktioita. Nykyinen urakoitsija on jopa ylittänyt sopimuksessa määritellyn laadun. Laatuvaatimuksena klo 5-23 välillä lumen syvyyden lähtökynnyksenä on 2 cm, toimenpideaika 3 tuntia ja maksimilumensyvyys saa olla 4 cm. Yöaikaan on voimassa hivenen löysemmät vaatimukset. Vaatimusten lisäksi yksi laatulupauksista on esimerkiksi se, että urakoitsijan kuljettajat pyöräilevät säännöllisesti auraamalla väylillä. Tämä on parantanut kuljettajien omistautumista työlleen.

Keskeisenä osana Oulun seudun pyöräilyn pääreittien talvikunnossapitoa on myös vuonna 2017 käynnistetty **pyöräilyagenttitoiminta**. Siinä avoimen tiedotuksen kautta haetut, vapaaehtoiset pyöräilyagentit antavat säännöllisesti arvosanan 1-5 ja muuta palautetta pääpyöräreittien talvikunnossapidosta sähköisen palautekanavan kautta. Pyöräilyagenttitoiminnalla seurataan osaltaan laatuvaatimusten toteutumista.

Superkunnossapidon hinnoittelu määräytyy tilaajittain kilometrimäärän mukaan. **Kilometrihintaa on karkeasti ottaen 3000–3500 €/km**. Tarkkaan hintaan vaikuttavat yksilöidysti mm. väylän varrella olevat siltojen, alikulkujen ja pysäkkien määrät ja väylän leveys. On kuitenkin huomattava myös, että laajennuksen hinta on osin poistettavissa nykyisistä urakoista. Vähennyksen osuus riippuu nykyisten urakoiden hinnoista.

Vaikutukset

Talvikunnossapidon parantamisen on todettu olevan erittäin kustannustehokas kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpide. Hyvin hoidetut ja kevyesti kuljettavat reitit houkuttelevat kävelemään ja pyöräilemään myös talvella. Liikkumisrutiinien säilyminen ympärivuotisesti kävelyä ja pyöräliikennettä suosivana edellyttää laadukasta talvikunnossapitoa. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän mukaan liikastumistapaturmien ennaltaehkäisy säästäisi yhteiskunnan varoja kymmenkertaisesti. On arvioitu, että yhden euron sijoittaminen tapaturmien ennaltaehkäisyyn tuo jopa 10 euron säästöt tapaturmien aiheuttamiin sairaanhoitokuluihin.¹

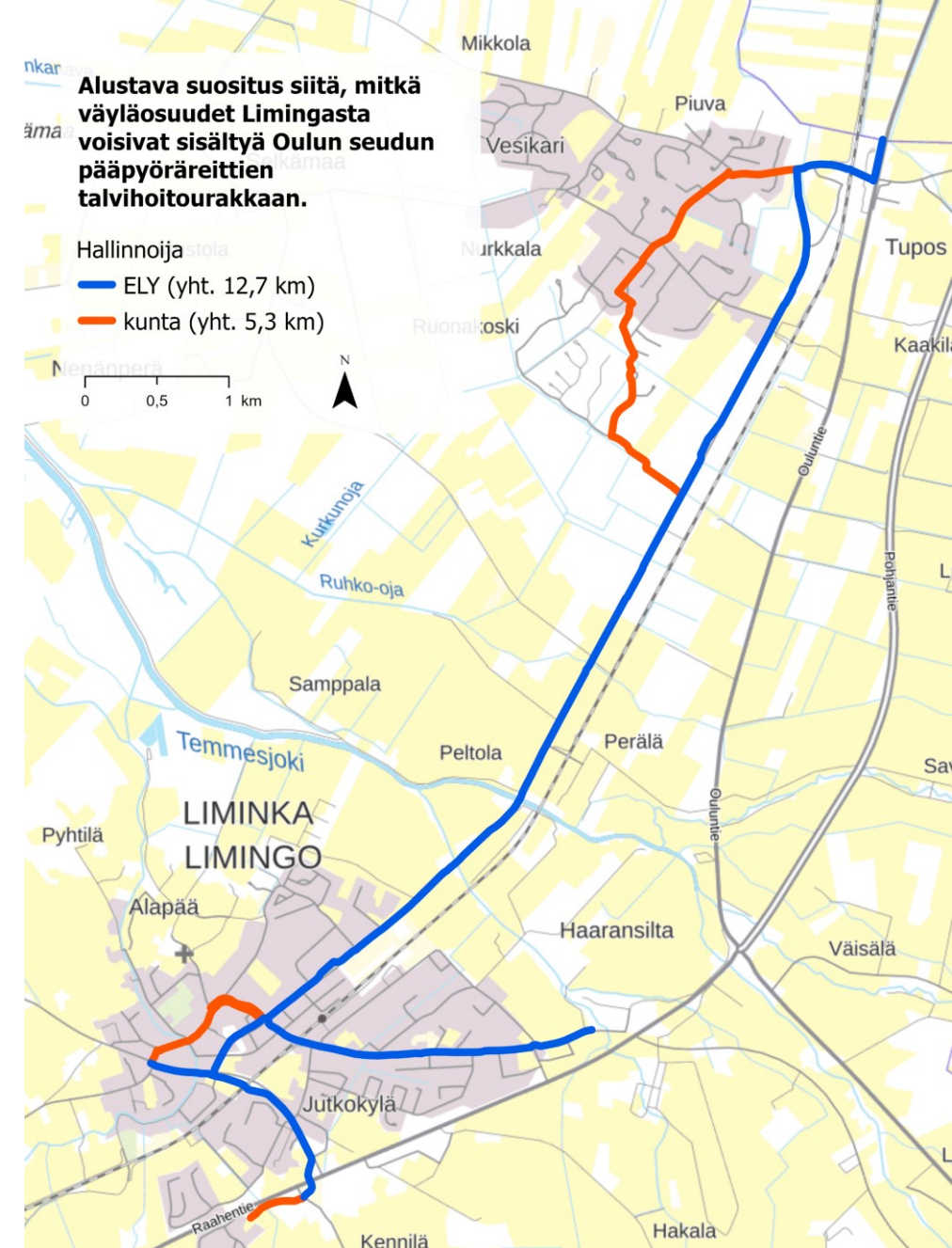
Verrattuna superluokkia ns. "tavanomaisempiin" kunnossapitoluokkiin, liikkeelle lähdetään Limingan jalankulun ja pyöräliikenteen väylillä (luokka 1) silloin, kun sade on kaava-alueilla loppunut tai kun lunta on satanut tai kertynyt 3 cm. ELY-keskuksen hallinnoimilla väylillä jalankulun ja pyöräliikenteen väylille on käytössä kaksi luokkaa, K1 ja K2. Toimenpiteet liukkauden torjumiseksi tehdään K1-luokassa kahdessa tunnissa. Jalankulku- ja pyöräilyväylillä saa olla muutama senttimetriä irtolunta ennen hoitotoimenpiteiden käynnistymistä ja väyliä pitää olla aurattuina kolmessa tunnissa siitä, kun toimenpiteet on käynnistetty. K2-luokassa laatu on pääosin sama kuin K1-luokan väylillä, mutta aurauksen ja liukkaudentorjunta voi kestää tunnin pidempään.

Vastuutaho

Kunnallistekniikan liikelaitos & ELY-keskus

Ajoitus

- 2025 aloitus Oulun seudun pääpyöräreittien talvihoitourakkaan liittymiseen valmistautumiseksi. Limingan tulevassa kunnossapitosopimuksessa olisi hyvä linjata niin, että tietyllä yksikköhinnalla väyliä voi urakan aikana lisätä tai poistaa.
- 2027 syksystä lähtien tavoitteena liittyä osaksi Oulun seudun talvihoitourakkaa.



Yllä esitetty seudullinen superluokkalaajennus koskisi Limingassa pääosin ELY-keskuksen hallinnoimia väyliä (70 % esitetystä laajennuksesta, yht. 12,7 km). Kunnan hallinnoimia väyliä olisi yhteensä 5,3 km. Kokonaisuudessaan Liminkaa koskeva suositus koskee yhteensä 18,0 km pyöräliikenteen pääverkosta. Karttaesitys ei ole sitova.

Pyöräpysäköinnin kehittäminen



Toimenpiteen kuvaus

Jokainen matka pyörällä alkaa ja päättyy pysäköintiin. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helppokäyttöisiä, hyvin saavutettavissa ja lähellä kohdetta.

- Pyöräpysäköinnin järjestelyt ovat kilpailukykyisiä autoliikenteen järjestelyiden kanssa. **Maankäytön suunnittelun yhteydessä arvioidaan isoimpien pyöräpysäköintikeskusten sijainnit ja kaavoituksessa laaditaan kaavamääräykset myös pyöräpysäköintipaikoille.** Näiden määräysten eli pyöräpysäköintinormien tulee antaa määrälliset minimi- ja laatuvaatimukset pyöräpysäköinnin toteuttamiseen. Uudiskohteissa pyöräpysäköinnin tarve arvioidaan yleis- ja asemakaavavaiheissa.
- Myös rakennusluvuissa voidaan antaa tarkempaa ohjeistusta mm. pysäköintipaikkojen laadusta, kattamisesta ja sijoittelusta.
- Pyörille tarjotaan runkolukittavia telineitä.**
- Pyöräpysäköintitilaa varataan myös **erilaisille pyörätyypeille**, kuten tavarapyörille, pyörien perävaunuille ja sähköpotkulaudoille sekä myös apuvälineillä kulkeville. Näille voidaan varata tila esim. pyöräteline- ja päihin. Opastetaan näkyvästi, missä on varattu tilaa erikoispyörille.
- Sijoittelu: **pysäköinnin tulee olla erittäin lähellä kohdetta**, mikäli pyöräpysäköinti on hyvin lyhytkestoista. Pidempikestoisessa pysäköinnissä etäisyys kohteesta voi olla hieman pidempi, mutta pyöräpysäköinnin laadun on kompensoitava tässä tapauksessa etäisyyttä. Pyöräpysäköinnin löytämisen on oltava selkeää.
- Kehitetään pidempiaikaista liityntäpysäköintiä** tarjoamalla kuntakeskuksessa useita valvottuja tiloja, jossa on runkolukituksen mahdollisuus sekä katos.
- Kannustetaan myös kiinteistöjä järjestämään laadukasta pyöräpysäköintiä.

Toimenpidetyöpajassa esteetöntä pyöräpysäköintiä toivottiin Linnukkahallille. Pyörätelineet on tällä hetkellä sijoiteltu liian lähelle rakennusta. Myös Lakeustalon pyöräpysäköinti vaatii kehittämistä.

Vaikutukset

Laadukkaasti toteutettu pyöräpysäköintijärjestely on keskeisessä asemassa pyöräliikenteen määrän kasvattamisessa, pyörävarauksien ehkäisyssä sekä kestävästi liikuttamisen matkakettujen kehittämisessä. Parhaimmillaan hyvin järjestetty pyöräpysäköinti synnyttää kysyntää.

Vastuutaho

Kaavoitus ja rakennusvalvonta. Yhteistyössä kunnallistekniikan liikelaitos ja yritykset.

Ajoitus

Nopeasti tehtävä toimenpide, vuodesta 2025 lähtien. Pyöräpysäköinnille haettavissa Traficomien kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman rahoitusta.

KAARITELINE, LEVEÄ



KETJULUKITUSTELINE



KAKSIKERROSTELINE



RENGASTELINE
RUNKOLUKITUKSELLA



KAARITELINE, KAPEA



MATALA TELINE
ERIKOISPYÖRILLE



PYÖRÄKAAPPI



A-TELINE/ SATULATELINE



SÄHKÖPYÖRÄN
LATAUSMAHDOLLISUUS



Kuva yllä: Yleisimpiä pyörätelinetyyppejä (Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje)

Pyöräpaikkoja on varattava seuraavasti:

- Kerrostalot: 1 pp/40 kem²
- Palveluasunnot: 1 pp/50 kem²
- Rivitalot: 3 pp/asunto
- Erillispientalot: 4 pp/asunto
- Liiketilat: 1 pp/50 kem²
- Toimistot ja julkiset palvelut 1 pp/80 kem²

Pyöräpaikkojen tulee olla helppokäyttöisiä ja helposti saavutettavissa. Paikoissa tulee olla runkolukitusmahdollisuus. Paikoista vähintään 50 % tulee kattaa tai niiden tulee sijaita sisätiloissa. Polkupyörien säilytystiloja saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.

Kuva: Limingan ydinkeskustan asemakaavaluonnoksessa esitetyt määrälliset minimi- ja laatuvaatimukset pyöräpysäköinnille.

Liminka on ollut mukana Oulun seudun pyöräpysäköinnin edistämishankkeessa, joka tunnistaa pyöräpysäköintitarpeet tärkeimmillä bussipysäkeillä ja asutuskeskuksissa sekä määrittelee periaatteet julkisten palvelujen pyöräpysäköinnin kehittämiseksi Oulun seudun kunnissa. Kohteeksi Limingan osalta valikoitui Abrahamin kulttuuripuisto.

Olemassa olevien pyöräliikenteen väylien päällysteen uusiminen

Toimenpiteen kuvaus

Pyöräliikenteen ja jalankulun väylien päällysteen kunnan kartoitus ja suunnitelmallinen olemassa olevien väylien päällystäminen. Viimeisin Limingan kunnan katuverkkoa koskeva kuntotutkimus on laadittu vuonna 2021. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien päällysteiden vaurioluokitus pitää pääosin paikkaansa vuoden 2021 kuvatun kanssa. Viimeisimmäksi Linnukkatiellä olevia osuuksia on kunnostettu.

- Pyöräliikenteen pää- ja aluereiteille vaatimus on, että ne olisivat kestopäällysteisiä. Tehdään suunnitelma väylien päällystämiseksi ja sen aikataulutukselle.
- Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa on määritelty, että pääreitillä ei ole poikittaisia tasoeroja. Jos esteettömyyden takia halutaan toteuttaa reunakiviä, ne olisivat väylään upotettuja ratkaisuja.
- Inventoidaan kävely- ja pyöräväylien päällystevauriot säännöllisesti (5 vuoden välein). Kuntokartoituksissa voi harkita hyödynnettävien esim. joukkoistusta ja Crowdsora-mobiilipeliä tai pyöräilyagentteja. Joukkoistamisessa voi ottaa mukaan etenkin koulureittien kartoituksen osalta myös lapset ja nuoret.
- Laaditaan pitkän tähtäimen korjaussuunnitelma, joka ottaa huomioon katujen kuntoluokituksen.

Vaikutukset

Väylien kuntotaso vaikuttaa keskeisesti myös talvikunnossapidon toteutumiseen – asiakastyytyväisyys on yleensä huonompaa niillä väylillä, joilla infran kunto on huonoa ja päinvastoin. Olemassa olevien pyöräliikenteen väylien uudelleen-päällystäminen on kustannustehokas toimenpide, joka on jäänyt autoliikenteen väylien päällystämisen varjoon. Pyöräliikenteen väylien uudelleen-päällystämällä lisätään pyöräilijän ajomukavuutta ja turvallisuutta. Toimenpide edistää myös jalankulkijoiden turvallisuutta.

Kyseessä on näkyvä toimenpide, joka lisää pyöräliikenteen arvostusta. Toimenpide helpottaa myös pyöräliikenteen edistämisen markkinointia.

Vastuutaho

Kunnallistekniikan liikelaitos & ELY-keskus

Ajoitus

Jatkuvaa



Lainattavat Muksubussit, rientopyörä ja cargo-pyörä



Tapahtumat ja kampanjat

Toimenpiteen kuvaus

Jatketaan kuntaan hankittujen muksubussien sekä riento- ja cargo-pyörien käyttöä kunnassa. Kannustetaan varhaiskasvatuksen yksiköitä muksubussien käyttöön ja jatketaan rientopyörien vuokrausta kunnassa. Tarjotaan soveltavan liikunnan välineitä ja pyöriä lainattavaksi.

Lainattaville kalustoille voisi laatia varauskalenterin ja käyttötarpeen kuvauksen.

Vaikutukset

Muksubussien ja rientopyörien avulla tuetaan Limingan liikunnallisen elämäntavan elinkaarimallia ja mahdollistetaan lasten liikkuminen liikuntapaikoille ja retkille sekä iäkkäiden ja liikunta- tai toimintarajoitteisten liikkuminen lähiympäristöä kauemmas.

Vastuutaho

Muksubussit: varhaiskasvatus, rientopyörä: hyvinvointipalvelut, cargo-pyörä: Kunnallistekniikan liikelaitos

Yhteistyössä ikäihmisten palvelutalot ja kunnan liikenneturvallisuusryhmä.

Ajoitus

Jatkuvaa

Toimenpiteen kuvaus

Järjestetään pyöräilemiseen ja kävelemiseen kannustavia tapahtumia sekä kampanjoita.

- Hyödynnetään kunnassa jo järjestettäviä tapahtumia. Kävelyn ja pyöräilyn teeman nostamiseksi voi tehdä Limingalle oman viestinnän vuosikellonsa. Vuosikellossa voi hyödyntää myös valtakunnallisia tapahtumia.
- Järjestetään esim. "kävelen konserttiin" tai "pyörällä peliin" teemakampanjoita tapahtumien yhteydessä. Nostetaan tapahtumien nettisivuille ohjeet pyörällä tai kävelen saapumiseen tapahtumaan. Tapahtumien yhteydessä liikkumisen ohjausta voidaan harkita tehtävän myös pysäköintipolitiikalla ja järjestämällä lisäpyöräpysäköintipaikkoja tarpeen mukaan.
- Lisätään mainoksia kävelystä ja pyöräilystä päiväkodeille esim. julisteina.

Vaikutukset

Innostetaan kuntalaiset pyöräilemään ja kävelemään enemmän harrastusmatkojaan. Tehdään kävelystä ja pyöräilystä luonteva vaihtoehto saapua tapahtumiin.

Vastuutaho

Viestintä- ja markkinointipalvelut. Yhteistyössä liikunta- ja kulttuuripalvelut, varhaiskasvatus, HYTE- ja yhdistystyö, urheiluseurat,

Ajoitus

Nopeastikin tehtäviä toimenpiteitä, suosituksena vuosina 2025-2026.

Koko elämänkaaren mittainen liikkumisen ohjaus



Toimenpiteen kuvaus

Toteutetaan koko elämänkaaren mittaista liikkumisen ohjausta esimerkiksi seuraavilla toimenpiteillä:

Lapset ja nuoret

- Perustetaan kuntaan **vakituinen liikennepuisto**, jossa lapset voivat harjoitella liikennekäyttäytymistä ja ajotaitoja liikennepuistossa turvallisessa ympäristössä yhdessä aikuisen kanssa. Liikennepuisto voitaisiin toteuttaa Limingan keskustaan. Osallistetaan lapset mukaan liikennepuiston suunnitteluun esimerkiksi kevyellä lapsivaikutusten arvioinnilla. Hyviä esimerkkejä kestävästä liikennettä huomioivista liikennepuistoista ovat esim. Tampereen Kaupin liikennepuisto sekä Hämeen Kaurialan liikennepuisto. Liikennepuiston rakentamiseen on mahdollista hakea ulkopuolista rahoitusta.
- **Liikennepuistossa voidaan lanseerata Pyöräilymerkkikoulutus**. Pyöräilymerkin painopiste on pyöräilytaitojen ja liikennesääntöjen ohella pyöräilyn hyödyissä ja hauskuudessa. Pyöräilymerkki on saanut alkunsa ajatuksesta, että uimamaisterin tutkinnon kaltainen kansallinen standardi olisi hyvä saada myös pyöräilykasvatukseen.
- **Haetaan mukaan Fiksusti kouluun** -ohjelmaan. Kunnille maksuton Fiksusti kouluun -ohjelma tarjoaa tietoa ja neuvoja kestävämpien ja aktiivisempien koulumatkojen suunnitteluun ja toteutukseen. Ohjelman vuosittainen hakuaika aukeaa loka-marraskuussa.
- Kampanjoidaan teemalla **”Lapsella oikeus koulumatkaan”**. Kannustetaan vanhempia välttämään lasten saattoliikennettä henkilöautoillen.
- Kannustetaan **harrastuksiin saapumista kävellen ja pyöräillen**. Treeneissä urheiluseurat ja muut vastaavat tahot voivat sopia, että pyörämatka on osa harjoitusten lämmittelyosiota.

Työikäiset

- **Yritysten kannustaminen** pyöräilyä edistävien palveluiden ja tuotteiden luomiseen mm. tiedotuksen kautta. Kannustetaan yrityksiä hakemaan yhä enemmän valtakunnallista, maksutonta **Tervetuloa pyöräilijä** -tunnusta. Tunnuksen edellytyksenä on pyöräily-ystävällinen palvelu, joka perustuu muutamiin kriteereihin, kuten turvalliseen pyöräpysäköintiin, sähköpyörän akun latausmahdollisuuteen ja pyörän pesu- ja huoltomahdollisuuteen.
- Kunnan **työsuhdepyöräedun** jatkaminen.
- Lanseerataan juttusarja aktiivisista pyöräilijöistä (haastateltavina esim. koululainen, yrittäjä/työikäinen, luottamushenkilö, ikäihminen).

Iäkkäät

- Ikääntyneiden kannustaminen **omaehtoiseen** liikkumiseen ja heille **soveltuvien reittien opastaminen**. Sekä ikäihmisille että esteettömyyttä vaativille olisi palvelevaa, mikäli ydinreiteillä olisi jopa maahan piirretyt viitoitukset värikontrastein. Tarjotaan levähdyspaikkoja keskeisten kävelyreittien varrella ja huomioidaan esteettömyys kalustevalinnoissa, pinnoissa ja riittävässä, mutta häikäisemättömässä valaistuksessa.

Vaikutukset

Ohjataan lapset ja nuoret liikkumaan jo pienestä pitäen ja jatketaan liikkumisen ohjausta myös aikuisille. Tuetaan Limingan liikunnallisen elämäntavan elinkaarimallia. Ei riitä, että pelkästään fyysisiä olosuhteita kehitetään – väylät tarvitsevat myös käyttäjiä. Ihmisten asenteisiin ja vaikuttaminen sekä elinikäinen liikennekasvatus ovat pitkäjänteistä työtä, joka läpileikkaa kunnan monen toimialan.

Vastuutaho

Sivistys- ja liikuntapalvelut. Yhteistyössä työnantajat, HYTE- ja yhdistystyö sekä kunnallistekniikan liikelaitos.

Ajoitus

Jatkuvaa, aloitus vuodesta 2025 lähtien.

Toimenpiteiden suunnittelun yhteydessä on haastateltu Limingan lapsiystävällisyydestä vastaavia Päivi Mäkeä ja Sari Supperia.

Osallistuva budjetointi ja asukasraati



Päättäjäpyöräilyt, suunnittelu- ja esteettömyyskävelyt

Toimenpiteen kuvaus

Osallistetaan asukkaita kävelyn ja pyöräilyn kehittämistyöhön.

- Hyödynnetään osallistuvaa budjetointia tai asukasraatia yhtenä vuorovaikutusmuotona. Osallistuva budjetointi on toimintatapa, jossa asukkaat otetaan mukaan yhteisiä verovaroja koskevaan keskusteluun, suunnitteluun ja päätöksentekoon. Osallistuvassa budjetoinnissa kuntalaisille annetaan mahdollisuus vaikuttaa budjetin kohteiden valintaan.
- Otetaan lapset mukaan päätöksentekoon. Koululaisilla olisi hyvä olla jokin helppo palautekanava, jonka kautta voisi antaa nopeastikin palautetta esimerkiksi kunnossapitoon liittyen.

Vaikutukset

Asukkaat voivat vaikuttaa investointeja ja palveluja koskeviin päätöksiin ja kokevat itsensä osaksi kuntaa.

Vastuutaho

Kunnallistekniikan liikelaitos. Yhteistyössä viestintä.

Ajoitus

Jatkuvaa

Toimenpiteen kuvaus

- Järjestetään päättäjäpyöräily ja/tai suunnittelukävely joka valtuustokauden alussa.** Tapahtumassa osallistujat pyöräilevät tai kävelevät yhdessä valituilla reiteillä, jotka tarjoavat mahdollisuuden tutustua alueen infrastruktuuriin ja sen haasteisiin. Matkan varrella on taukoja, joissa keskustellaan mm. liikenneturvallisuudesta sekä pyöräilyn ja kävelyn roolista tulevaisuuden liikennepoliitikassa.
- Päättäjäpyöräily ja suunnittelukävely tarjoavat foorumin jakaa ideoita ja ajankohtaista tietoutta kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisestä sekä edesauttaa yhteistyötä eri tahojen välillä. Osallistujat saavat käytännön kokemusta pyöräilyn ja kävelyn haasteista ja hyvin onnistuneista ratkaisuista, mikä auttaa heitä tekemään tietoon perustuvia päätöksiä alueen kehittämisessä.
- Päättäjäpyöräilyjen ja -kävelyjen lisäksi voidaan perehtyä esteettömyyteen järjestämällä **esteettömyyskävely**. Esteettömyyskävelyille voidaan hankkia myös ns. ylimääräinen pyörätuoli, jolla osallistujat voivat kokeilla toimimista katuympäristössä.
- Laaditaan Limingan kuntaan esteettömyyskartoitus.** Esteettömyyskartoitus tuo systemaattista tietoa siitä, millaisia toimia kunnassa tarvitaan, jotta esteettömyys toteutuisi mahdollisimman hyvin.

Vaikutukset

Päättäjäpyöräilyjen ja -kävelyjen tarkoituksena on edistää kestävästä liikennettä ja esteettömyyttä, luoda verkostoja ja herättää keskustelua ajankohtaisista liikenne- ja ympäristökysymyksistä.

Vastuutaho

Kunnallistekniikan liikelaitos

Ajoitus

Seuraavat päättäjäpyöräilyt vuonna 2025. Toteutus joka neljäs vuosi. Esteettömyyskävelyn ja -kartoituksen järjestäminen ovat nopeastikin tehtäviä toimenpiteitä, suosituksena vuosina 2025-2026.

Sitoutuminen ja arvostus



Toimenpiteen kuvaus

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

- Limingan kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelma viedään **kunnanvaltuuston** hyväksyttäväksi. Ohjelman hyväksyntä sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitäkin asetettuihin strategisiin tavoitteisiin.
- Edistämistyötä **koordinoi** sille asetettava työryhmä.
- **Edistämisyryhmä seuraa toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta säännöllisesti.** Kävelyllä ja pyöräilyllä tehdään **vuosittainen toimintasuunnitelma**, johon poimitaan pidemmän tähtäimen ohjelmasta soveltuvimmat ja keskitytään näin osaan kerrallaan.
- Edistämisyryhmä **varmistaa**, että suosituksen mukainen kehittämisraha on käytettävissä.
- Edistämisyryhmä **viestii** budjetin käytöstä kuntalaisille.

Vaikutukset

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

Vastuutaho

Erikseen määritettävä poikkihallinnollinen ryhmä. Koordinoivana tahona voi toimia seudullinen KäPy-koordinaattori.

Ajoitus

Ryhmän asettaminen: pikimmiten edistämishjelman valmistuttua, vuoden 2025 alussa.

Seuranta jatkuvaa

Riittävä budjetointi

Toimenpiteen kuvaus

Olenainen toimenpide on "korvamerkityn" rahoituksen osoittaminen kävelyn ja pyöräilyn 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.

- **Varataan kunnan vuotuisesta budjetista riittävät resurssit kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämiseen.** YK:n antama suositus on 20 % liikenneinvestointien budjetista, ECF:n suositus 15-25 €/asukas/vuosi.
- **Limingassa suositus tarkoittaa n. 154 000 – 256 000 €/vuosi osoittamista kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämiseen.** Edetään tavoitetaan porrastetusti.
- Niin infrastruktuuriin kuin liikkumisen ohjaukseen liittyvien erilaisten **toimenpiteiden rahoituksessa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti erilaisia kanavia**, kuten Traficommin valtionavustusten vuosittaisia hankehakuja (liikkumisen ohjauksen valtionavustus, tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustus sekä kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus).

Vaikutukset

Riittävä rahoitus ja henkilöresurssit varmistavat kävelyn ja pyöräilyn edistämisen.

Vastuutaho

Kunnan taloushallinto. Yhteistyössä kehitys- ja hankepalvelut sekä kunnallistekniikan liikelaitos.

Ajoitus

Jatkuvaa

Tiekartta lähivuosien toimenpiteistä (2025-2026, ehdotus*)

* Tiekartan toimet on järjestetty edistämishjelmassa määritettyjen tavoitteiden alle. Tavoitteet on esitelty sivulla 27. Tiekartta on ehdotus ja kunkin vuoden toimintasuunnitelma suositellaan tehtäväksi erikseen. Usea toimenpiteistä on luonteeltaan jatkuvia ja niitä ei tiekartassa ole esitetty. Ne ovat silti yhtä tärkeitä toimenpiteitä.

- Tehdään Limingalle oma kävelyn ja pyöräilyn viestinnän **vuosikello**.
- Järjestetään esim. "kävellen konserttiin" tai "pyörällä peliin" **teemakampanjoita** tapahtumien yhteydessä. Nostetaan tapahtumien nettisivuille ohjeet pyörällä tai kävellen saapumiseen tapahtumaan.
- Lisätään mainoksia kävelystä ja pyöräilystä päiväkodeille esim. julisteina.
- Haetaan mukaan **Fiksusti kouluun** -ohjelmaan.
- **Lanseerataan juttusarja** aktiivisista pyöräilijöistä
- Ikääntyneiden kannustaminen **omaehtoiseen liikkumiseen** ja heille soveltuvien reittien opastaminen.



- Vuonna 2025 **aloitus Oulun seudun pääpyöräreittien talvihoitourakkaan liittymiseen valmistautumiseksi**.
- Täydennetään Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko – päivitystyössä tehtyjen muutosten osalta **pyöräliikenteen pääverkon viitoitusta ja opastusta**.
- Varmistetaan pyöräliikenteen **sujuvuus** ydintaajaman alueella. Pyöräliikenteen pääverkon risteävät sivusuunnat ovat väistämivelvollisia.
- Suunnitellaan ja maalataan pääverkolle **keskiviiva**.
- Lisätään systemaattisesti **laadukkaan pyöräpysäköinnin tarjontaa**.
- Tehdään suunnitelma jkpp-väylien päällystämiseksi ja sen aikataulukselle.



- Viedään Limingan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma **poliittisesti** käsiteltäväksi.
- Nimetään edistämistyöhön **poikkihallinnollinen yhteistyöryhmä**.
- **Järjestetään päättäjäpyöräily ja/tai suunnittelukävely** joka valtuustokauden alussa.
- Järjestetään **esteettömyyskävely** ja laaditaan **esteettömyyskartoitus**.
- Edetään tavoitettiin porrastetusti liittyen kunnan **budjetointiin kävelyyän ja pyöräilyyn** (suositus on 20 % liikenneinvestointien budjetista).

”Limingan toimivat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat tärkeä vetovoimatekijä ja mahdollistavat asukkaille hyvinvoivan ja kestävä arjen.

Kattavat ja hyvin toimivat reitit edistävät lähiluonnosta nauttimista.”

Liite 1: Limingan pyöräliikenteen pääverkkoon tehdyt muutokset vuonna 2024

Pyöräliikenteen pääverkon muutokset (1/2)

Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2030:



Pyöräliikenteen pääverkko 2040:



Muutokset:

- Lumijoentie:** Aluereitti→Pääreitti
- Tupoksentie:** Aluereitti→Pääreitti
- Tyrnäväntie:** Aluereitti ja alureitin yhteystarve→Pääreitti
- Ouluntie:** Alureitin yhteystarve→Aluereitti
- Vaaranmaantie:** Alureitin yhteystarve→Aluereitti

Uudet yhteydet:

- Rantakyläntie:** Aluereitti
- Ruutikankaan yhteys:** Alureitin yhteystarve
- Ylipääntie:** Aluereitti/Alureitin yhteystarve
- Rantakurvi:** Aluereitti

Syyt:

- 1-3:** Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko 2040 -työssä sovittiin, että jokaiseen kuntaan kulkee pyöräliikenteen pääverkko.
- 4-5:** Yhteystarpeena on merkitty katkoviivalla sellaiset pyöräliikenteen pää- ja alureitit, joissa tehdään uusi yhteys eikä paranneta nykyistä väylää. Yhteystarpeena ei ole merkitty esim. liian kapeaa yhdistettyä pyörätietä tai jalkakäytävää, levennettävää piennarta tai kylätietä, jos se tehdään olemassa olevan väylän kohdalle.
- A-C:** Rantakylä ja Ruutikangas ovat uusia palvelu- tai toimintalueita, jonne johtaa kuntakeskuksesta aluereitti.
- D:** Aluereitti viedään Liminganlahteen asti.

Pyöräliikenteen pääverkon muutokset (2/2)

Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2030:

Pyöräliikenteen pääverkko 2040 :

Muutokset:

- 6. Kuormatie:** Aluereitin yhteystarve → Aluereitti
- 7. Pitkäkoskentie:** Aluereitin yhteystarve → Aluereitti
- 8. Pajutie:** Aluereitin yhteystarve → Aluereitti

Uudet yhteydet:

- E. Abramintie-Rantatie-Arvolankuja:** Aluereitti
- F. Peräkyläntie-Liminganraitti:** Aluereitin yhteystarve

Syyt:

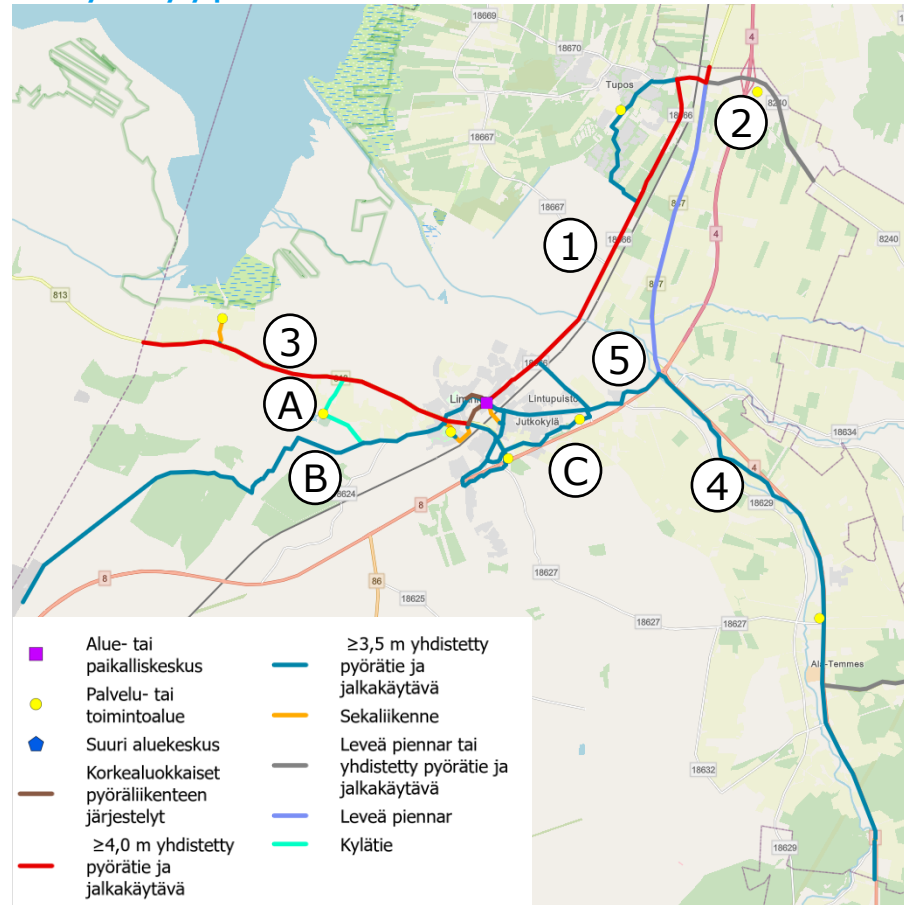
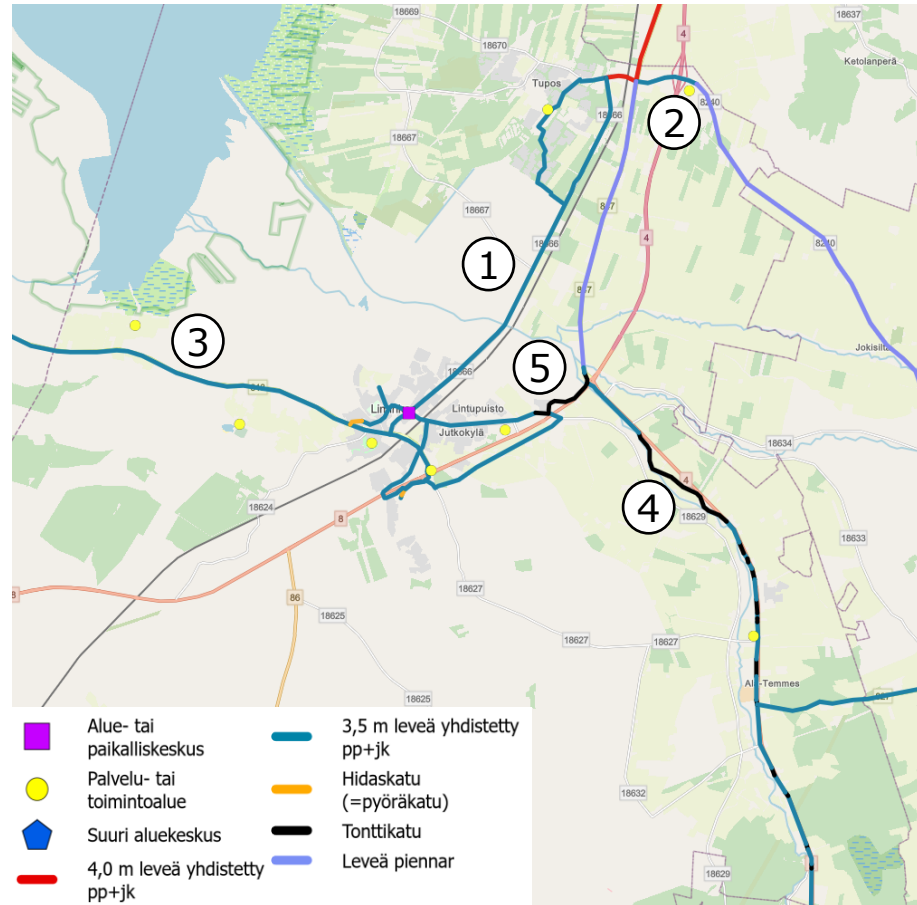
- 6-8:** Pyöräliikenteen verkko on toteutunut (ei ole enää yhteystarve)
- E:** Vanha Liminka on uusi palvelu- tai toimintoalue.
- F:** Tukee pyöräliikenteen kasvua, sillä yhteys kehittää pyöräliikenteen sujuvuutta ja matkaketjuja.



Pyöräliikenteen pääverkon väylätyyppien muutokset (1/2)

Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2030:

Pyöräliikenteen pääverkon 2040 väylätyypit:



Muutokset:

1. **Tupoksentie:** 3.5m leveä yhdistetty pp+jk \rightarrow $\geq 4,0$ m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
2. **Tyrnäväntie:** 3.5m leveä yhdistetty pp+jk/Leveä piennar \rightarrow Leveä piennar tai yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
3. **Lumijoentie:** 3.5m leveä yhdistetty pp+jk \rightarrow $\geq 4,0$ m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
4. **Joutontie:** Tonttikatu \rightarrow $\geq 3,5$ m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
5. **Kedonperäntie/Harakanpolku:** Tonttikatu \rightarrow $\geq 3,5$ m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Uudet yhteydet:

- A. **Ylipääntie:** Kylätie
- B. **Ruutikankaan yhteys:** $\geq 3,5$ m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
- C. **Lumijoentie-Jyväskyläntie:** $\geq 3,5$ m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Syyt:

- **1 ja 3:** Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko 2040 -työssä sovittiin, että jokaiseen kuntaan kulkee pyöräliikenteen pääverkko ja pääverkolla väylätyyppi on vähintään $\geq 4,0$ m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.
- **2, 4 ja 5:** Väylätyyppiluokkiin on tullut muutoksia
- **A ja B:** Rantakylä ja Ruutikangas ovat uusia palvelu- tai toimintoalueita, jonne johtaa kuntakeskuksesta aluereitti.
- **A:** Hankkeen jälkeen kylätieksi soveltuvaa yhteyttä on tutkittu tarkemmin ja kylätieksi valikoitui lopulta Ylipääntie. Rantakyläntie ei ollut sopiva geometrioiltaan kylätieksi.
- **C:** Linjaus on vaihdettu Raahentien toiselle puolelle yhdyskuntarakenteen sisälle.

Pyöräliikenteen pääverkon väylätyyppien muutokset (2/2)

Muutokset:

6. **Liminganraitti:** 3.5m leveä yhdistetty pp+jk → Korkealuokkaiset pyöräliikenteen järjestelyt

Uudet yhteydet:

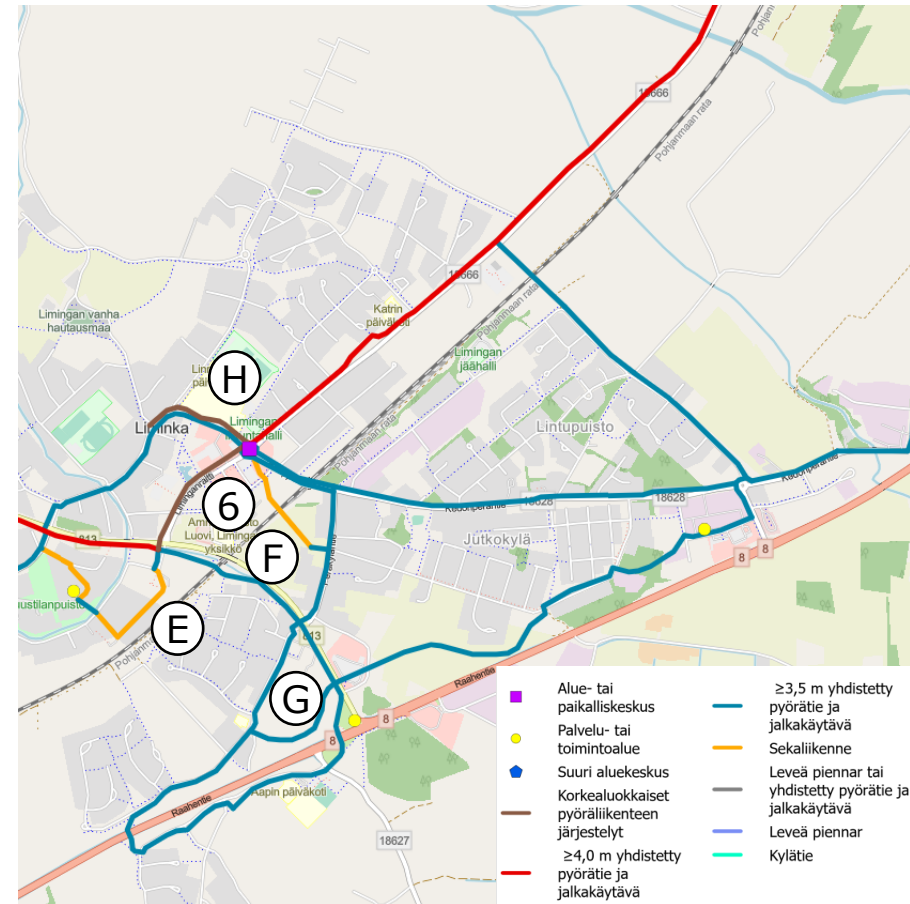
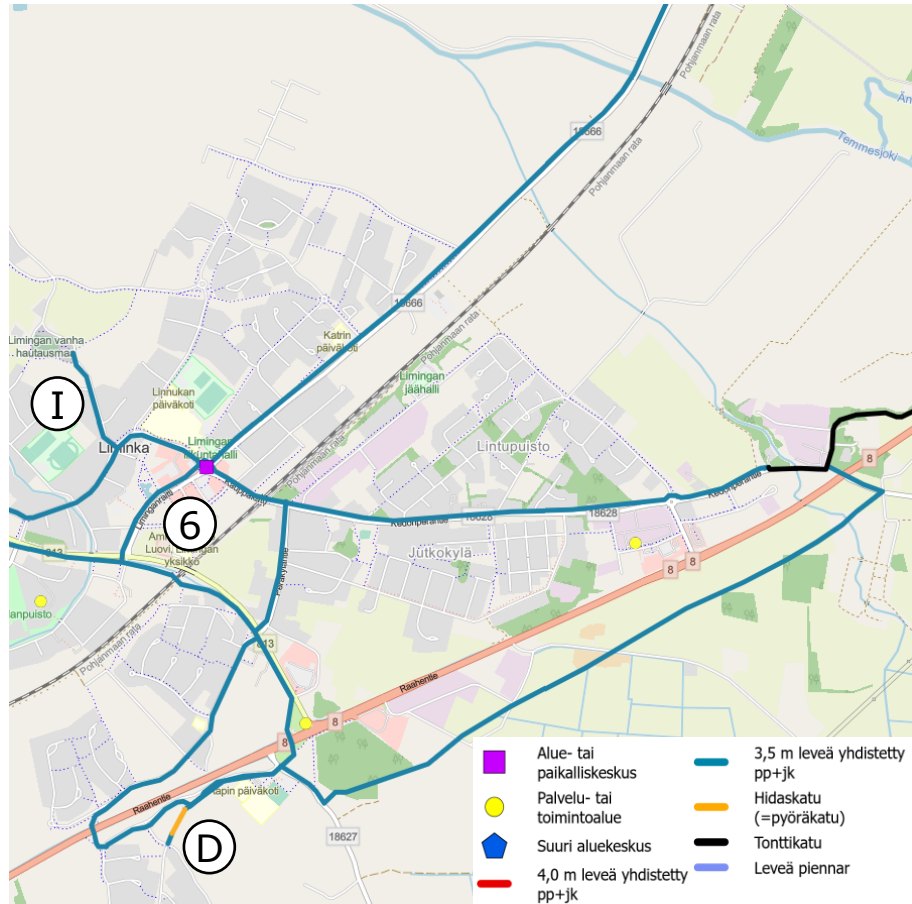
- D. **Tasaisentie:** Poistettu pääverkosta
 E. **Aabramintie-Rantatie-Arvolankuja:** ≥3,5 m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä/Sekaliikenne
 F. **Peräkyläntie-Liminganraitti:** ≥3,5 m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä/Sekaliikenne
 G. **Kaartenahontie-Lumijoentie:** ≥3,5 m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
 H. **Linnukkatie:** Korkealuokkaiset pyöräliikenteen järjestelyt
 I. **Kirkkotie:** Poistunut pääverkosta

Syyt:

- **6:** Keskustan alueella väylätyypin tasoa on nostettu palvelemaan suuria käyttäjämääriä.
- **D ja I:** Pääverkkoa on supistettu alueilla, joilla käyttäjämäärät eivät vastaa pääverkon käyttäjämääriä.
- **E:** Vanha Liminka on uusi palvelu- tai toimintoalue.
- **F, G ja H:** Tukee pyöräliikenteen kasvua.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2030:

Pyöräliikenteen pääverkko 2040:



Liite 2: Koosteet sidosryhmien haastatteluista ja kyselystä vuodelta 2021

Limingan nuorisovaltuuston edustajan haastattelu

- Nuoret arvostavat liikkumisvalinnoissaan erityisesti sujuvuutta ja nopeutta sekä sosiaalisuutta.
- Liityntäpysäköinti pyöräpysäköinnin osalta on nuorille tärkeää.
- Haastattelun mukaan pyörän suosio peruskoululaisilla perustuu siihen, että välimatkat ovat Limingassa liian pitkiä käveltäviksi, eikä joukkoliikennettä ole (juurikaan) tarjolla.
- Talvipyöräily on yleistä ja aurattua pyörätietä on myös mukava polkea.
- Nuorille suunnatut kampanjat voisivat haastateltavan mielestä olla yksi tapa lisätä kävelyn ja pyöräilyn suosiota.

”Sosiaalinen paine vaikuttaa: pyörällä liikutaan, koska kaikki muutkin pyöräilevät.”



Tupoksen kyläyhdistyksen edustajan haastattelu

- Pyöräily on suosittua nuorten keskuudessa, mutta muuten liikkuminen tapahtuu pääosin autolla.
- Sähköpyöräily toimisi vaihtoehtona matkoille Limingan keskusta ja Kempeleeseen, mutta sitä ei nähdä vaihtoehtona työmatkoille Ouluun.
- Junayhteys Ouluun voisi edistää pyörän käyttöä, kun pyörän saisi mukaan junaan.
- Uusi maastopyöräreitti on piristänyt kylää ja myös polkujuoksureitillä on ollut käyttäjiä.
- Kunnan tarjoama yhteiskäyttöinen sähköpyörä tai sähköinen tavarapyörä koetaan hyödyllisenä palveluna.

”Läheltä löytyvät harrastusmahdollisuudet kannustavat kulkemaan harrastuksiin kävellen tai pyöräillen.”



Limingan vanhus- ja vammaisneuvoston edustajan haastattelu

- Iäkkäille liikkumisvalinnoissa sujuvuus on tärkeää. Monet luopuvat liikkumisesta kokonaan, kun se käy järjestelyiden vuoksi liian hankalaksi.
- Liikkumisessa kunnan ylläpitäminen on kaikkein tärkeintä. Iän myötä merkitys korostuu koko ajan.
- Sosiaalisuus on tärkeä aspekti liikkumisessa ja esimerkiksi yhteiset kävelylenkit ovat toimivia.
- Iäkkäiden liikkumisvalinnoissa näköön, kuuloon ja reflekseihin liittyvät rajoitteet nousevat esiin.
- Autoiluun liittyvät ilmastokysymykset nousevat esiin keskusteluissa.
- Limingassa on esteettömyyden osalta joitakin puutteita.
- Kunnan tarjoama sähköpyörä tai sähköinen tavarapyörä sopii iäkkäistä vain fyysisesti hyvässä kunnossa oleville.
- Levähdyspenkit tärkeitä etenkin keskustan läheisyydessä.



”Aktiivisuuden ylläpitämisessä kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteilla on suuri merkitys.”

Liikenneturvallisuus- kysely 2021

Limingan kunta toteutti yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa keväällä 2021 liikenneturvallisuuskyselyn, joka kohdistettiin alueen asukkaille, alueella toimiville yrityksille sekä sidosryhmille.

Kyselyssä kartoitettiin liikenteen vaaranpaikkoja sekä muita liikenneolosuhteisiin liittyviä kehittämistarpeita. Näihin teemoihin liittyviä karttavastauksia saatiin lähes 1500 kpl. Vastaukset keskittyivät keskustajaman sekä Tupoksen alueille.

Karttavastauksissa korostuivat seuraavat teemat:

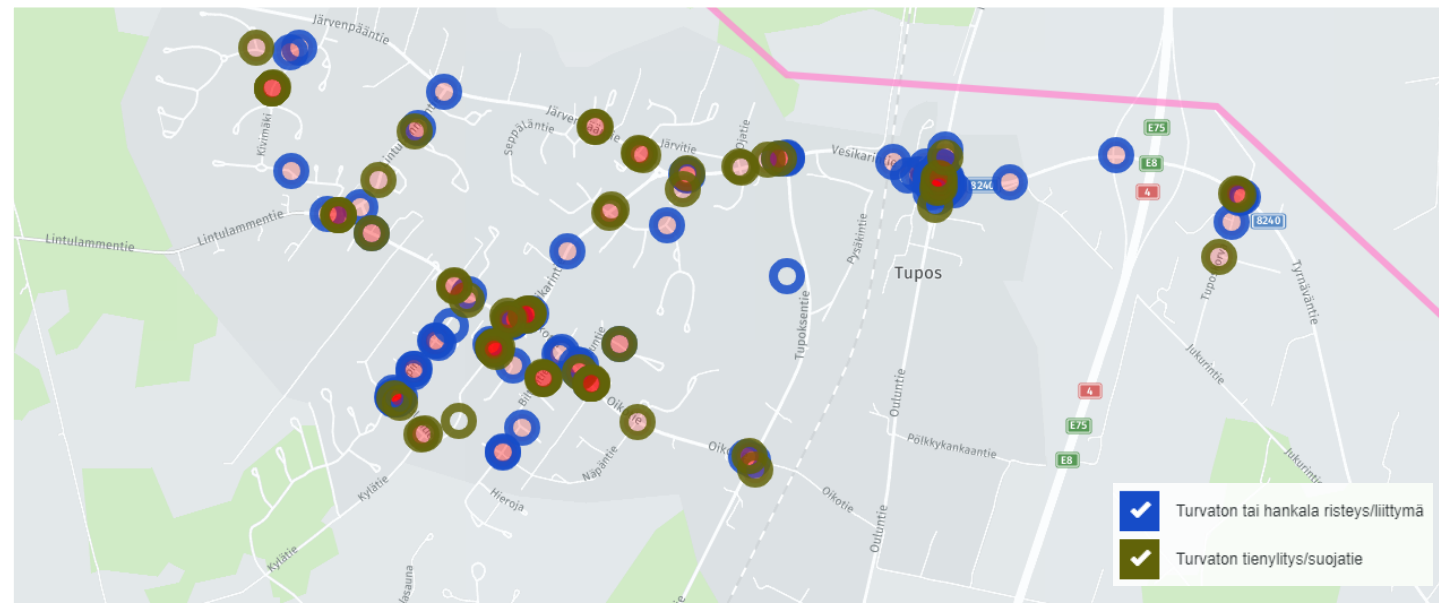
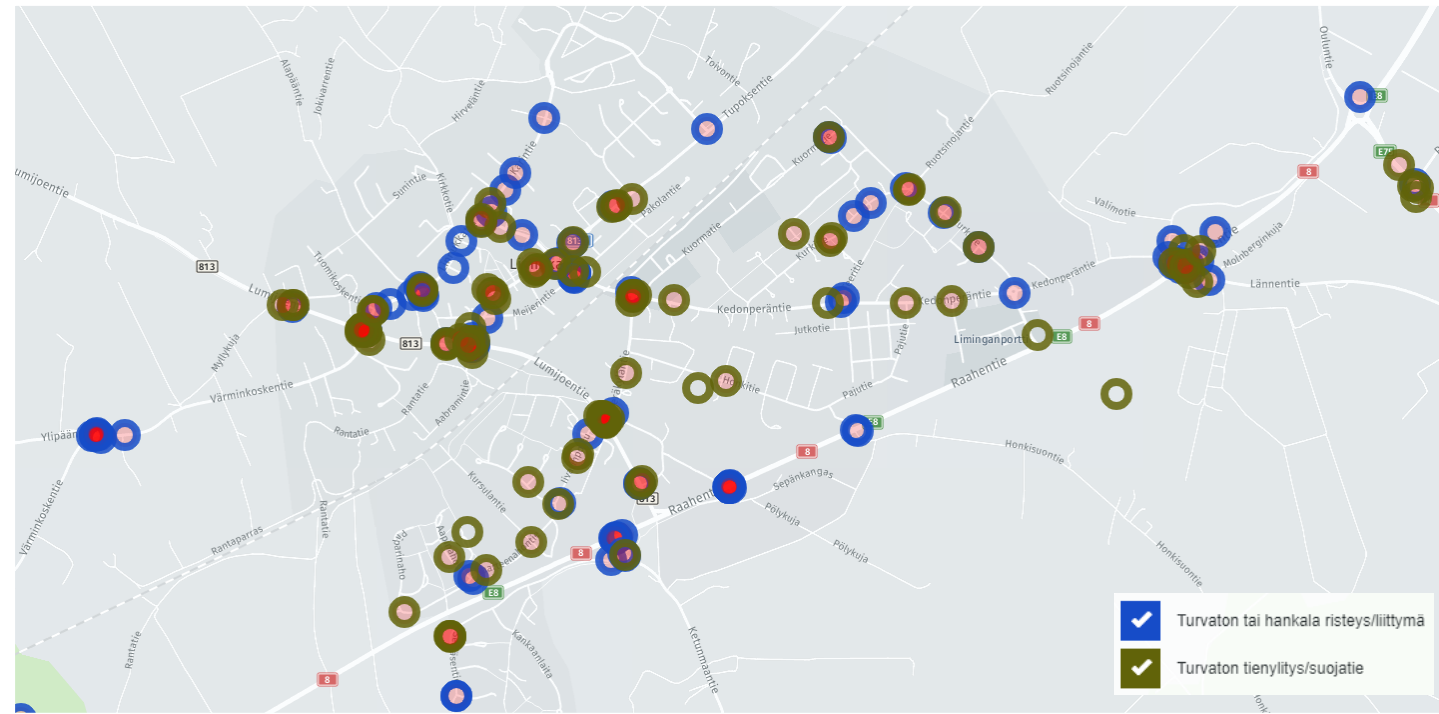
- Turvattomat tai hankalat liittymät (22 % karttavastauksien määrästä)
- Turvattomat tai hankalat tienylitykset/suojatiet (21 %)
- Korkeat ajonopeudet (16 %)
- Puuttuvat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet (14 %)

Kyselyn vastaukset ovat toimineet tämän työn taustaineistona. Kyselyssä korostuvat esimerkiksi päätieverkon haastavat liittymäalueet, joiden parantaminen on pitkántähtäimen tavoitteena ja nämä kohteet ovat osa laajempia hankekokonaisuuksia.

Karttavastaukset koetuista ongelmista ja kehittämistarpeista ovat nähtävissä osoitteessa:

<https://mobilityanalytics.ramboll.com/webmaps/liminka/kehittamistarpeet/>

Otteet karttavastauksista eniten vastauksia saaneiden kategorioiden osalta:



Liite 3: Fiksun liikkumisen ohjelma 2022, toimenpiteiden status

Fiksun liikkumisen ohjelma – toimenpiteiden status

Toteutunut

- Pyöräpysäköinnin kehittäminen Tupoksessa, kirkonkylällä (osa on toteutunut) ja Rantakylässä
- Maantiepyöräilyn reittiopasteet (täysin sähköisesti opastettu reitti)
- Reaaliaikaisen kunnossapidon seurantajärjestelmä
- Työsuohdepyöräetuuden käyttöönotto (jatkuu)
- Muksubussit, Riento-pyörät, cargo-pyörät kunnalle vuokrattaviksi (jatkuu)
- Pyörähuoltopisteitä 2 kpl
- Yritysten kannustaminen pyöräilyä edistävien palveluiden ja tuotteiden luomiseen mm. tiedotuksen kautta

Meneillään oleva /
jatkuva

- Pyöräpaikoitus mukaan kaavoitusmääräyksiin
- Tupoksen ja kirkonkylän kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneturvallisuuden parantaminen mm. rakentamalla uusia pyörätieyhteyksiä
- Kävely- ja pyörävylien päällystevaurioiden säännöllinen inventointi
- Talvihoitosopimusten laadunvalvontajärjestelmän kehittäminen
- Aluereittien yhdistäminen junaradan alittavalla alikululla Kurkitieltä (on jo asemakaavassa mukana)
- Rantakylän virkistysalueen turvallinen saavutettavuus (kylätieselvitys tehty, tilanne sinänsä avoin)
- Yhteys Halpa-Hallilta Liminganportin työssäkäyntialueelle (pääpyöräreitissä on mukana, Halpa-hallin kaavamuuoksessa varaudutaan asiaan)
- Lähiliikuntareittien kehittäminen
- Liikenneturvallisuustilanteen päivittäminen (reaaliaikainen tilannepäivitys nykyään Louhi-palvelussa)

Toteutumatta

- Kävely- ja pyörävylien uudelleenpäällystysohjelma
- Vakituinen liikennepuisto
- Tuunauspaja, huoltopaja, pyöränpesuautomaatti
- Bike Park (mm. BMX-rata) Liminkaan
- Pyöräpumpun lahjoittaminen Liminkaan muuttajalle
- Pyöräbaana Tupokseen

Liite 4: Rahoituskanavia

Valtionavustukset



Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

Haku auki **13.12.2024** saakka

- Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen.
- Alueellisiin ja paikallisiin tieliikenteen turvallisuutta koskeviin **kehittämishankkeisiin, kokeiluihin ja tieliikenteen turvallisuustutkimuksiin.**
- Tänä vuonna painopisteet ovat:
 - *Lasten ja nuorten vapaa- ajan ja harrastusmatkojen liikenneturvallisuus*
 - *Uusien infra- ja liikenteenohjausratkaisujen turvallisuus ja vaikutukset*
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.



Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

Haku auki **13.12.2024** saakka

- Liikkumisen ohjauksen hankkeisiin, joissa **tiedollisen ohjauksen, koordinoinnin tai palvelun kehittämisen kautta kannustetaan kestävään liikkumiseen.**
- Tänä vuonna painopisteet ovat:
 - *Lasten ja nuorten liikkumisen ohjaus*
 - *Kestävät matkaketjut*
 - *Liikkumisen ohjaus infrahankkeissa*
 - *Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat*
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.



Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat

Haku auki **13.12.2024** saakka

- Edistämishjelman avulla saadaan muodostettua käsitys **paikallisesti tavoiteltavasta tilasta ja toimenpiteistä**, joilla kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisestä tulee pitkäjänteistä, tavoitteellista ja vuorovaikutteista.
- Poliittisesti hyväksytty kehittämissuunnitelma on nykyään suorastaan **edellytys** Traficomien jakaman kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen myönnölle.
- Edistämishjelman laadinnassa tärkeää on **poikkihallinnollisuus.**
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.



Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus

Haku aukeaa **kevällä**

- Ensisijaisesti tuetaan hankkeita, joilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja lisätään näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta arjen matkoilla.
- Avustusta myönnetään **infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen.**
- Valtionavustusta haettavan kohteen täytyy olla katuverkolla tai kunnan maalla sijaitsevilla kohteissa.
- Hakijana kunta tai useamman kunnan yhteiset hankkeet.