



LIMINGAN FIKSUN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus 2021

Katariina Huikari
Hankeasiantuntija
Limingan kunta
28.1.2022



HANKKEEN TARVE JA TAUSTA

Liminka on nuorekas ja kehittyvä 10 200 asukkaan kunta Pohjois-Pohjanmaalla, vajaat 30 kilometriä Oulusta etelään. Limingan valttikortteja ovat erinomainen sijainti valtateiden ja Oulun lentokentän läheisyydessä, Suomen seitsemänneksi kouluttautunein väestö sekä Pohjois-Pohjanmaan korkein työllisyysaste. Lisäksi Liminka on keski-ikältään Suomen nuorin kunta: yli 35 % kunnan väestöstä on alle 15-vuotiaita ja kuntalaisten keskimääräinen ikä on 31,1 vuotta.

Limingan kuntastrategiaan on kirjattu, että kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen huomioidaan kaikissa kunnan toiminnoissa. Kunta haluaa tarjota asukkailleen laadukkaat ja monipuoliset liikunta- ja vapaa-ajan harrastusmahdollisuudet. Palvelut järjestetään asukaslähtöisesti ja osallisuus sekä yhteisöllisyys on nostettu kunnan toimintaa vahvasti ohjaaviksi periaatteiksi. Fiksu liikkuminen on mukana Limingan kuntastrategiassa muun muassa kaavoitusta koskevassa osiossa: kevyttä liikennettä edistetään esimerkiksi suunnittelemalla uusia asuinalueita tiiviissä yhteydessä olemassa oleviin asuinalueisiin. Lisäksi joukkoliikennereittejä pyritään vahvistamaan, palvelut sijoitetaan mahdollisuuksien mukaan työmatkaliikenteen varrelle ja matkaketjujen sekä eri kulkumuotojen yhteiskäyttöä kehitetään.

Kunta on panostanut viime vuosina merkittävästi liikuntaan ja kuntalaisten hyvinvointiin, mikä näkyy muun muassa lukuisissa liikuntaan ja virkistykseen liittyvissä hankkeissa. Vähävaraisten lasten ja nuorten harrastusmahdollisuuksia tuetaan Liikunnan polku -hankkeessa, minkä lisäksi kunta on mukana Harrastamisen Suomen malli -toiminnassa, jossa tavoitteena on taata jokaiselle lapselle ja nuorelle mieluisa ja maksuton harrastus koulupäivän yhteydessä. Lisäksi Limingassa on vuoden 2021 aikana toteutettu lähivirkistysalueen kehittämiseen tähtäävä Rantakylä-Virkkulan yhteisulkoilureitistön kehittämishanke. Kuntaan valmistui syksyllä 2021 urheiluhalli Krankka-areena, joka mahdollistaa lukuisien eri liikuntalajien harrastamisen. Aikaisemmin kunnassa on kokeiltu Liikuntaresepti -toimintaa, mikä on myöhemmin jalostunut elintapaneuvonnaksi. Limingassa on myös toteutettu vuoden 2020 aikana ikäihmisten ja soveltavan liikunnan ryhmien liikunnallista elämäntapaa tukeva Liikunnan lottovoitto -hanke.

Kunta on myös hakenut aktiivisesti avustuksia kävely- ja pyöräteiden kehittämiseen ja kunnostukseen: viimeisimpänä avustus on myönnetty Linnukkatien kävely- ja pyörätien kehittämiseen, minkä lisäksi avustusta on haettu syksyllä 2021 Honkitien jalankulku- ja pyöräilyväylän kunnostamis- ja kehittämistyöhön. Limingan aktiivinen panostus kuntalaisten terveyteen ja hyvinvointiin näkyy selkeästi myös Pohjois-Suomen aluehallintovirastolle tehtyinä liikunta- ja liikuntapaikkarakentamisen rahoitussuunnitelmaesityksinä.

Kuvassa 1 on esitetty kunnan aluerakenne, johon on merkitty keltaisilla soikioilla Kirkonkylän ja Tupoksen alueet. Lisäksi pinkillä värillä on merkitty keskeisimmät matkailulliset solmukohtat. Suurin väestömäärä painottuu kuntakeskustaan kirkonkylälle ja toinen väestökeskittymä sijaitsee Tupoksessa, noin seitsemän kilometrin päästä kirkonkylästä.



Matkailulliset solmukohdat sijaitsevat Liminganlahdella (Liminganlahden luontokeskus) ja Rantakylässä (virkistysalue). Liminganlahden luontokeskuksessa vuosittainen kävijämäärä on noin 60 000, joista kansainvälisiä matkailijoita on tavallisina vuosina ollut noin 10 000 – 15 000. Rantakylän alueella sijaitsevat muun muassa uimaranta, lenkkipolkuja, 18-väyläinen frisbeegolfrata, syksyllä 2016 avattu fatbike- ja maastopyöräilyreitistö sekä talvisin hiihtolatuja ja pulkkamäkiä. Rantakylän virkistysalue on vakiinnuttanut asemansa niin kuntalaisten kuin ulkopaikkakuntalaisten virkistys- ja liikunta-alueena, ja aluetta on tarkoitus kehittää myös jatkossa vahvasti kuntalaisten ulkoliikunta- ja virkistysalueena.

Rantakylän kehittämistä varten perustettiin vuonna 2019 oma ohjelmatyöryhmä, ja alueella suunnitellaan lähivuosina toteutettavan useita kunnostus- ja korjaustoimenpiteitä, joilla taataan ulkoilijoille laadukas, viihtyisä ja esteetön reitistö palveluineen. Rantakylä-Virkkulan alueella toteutettiin jo vuoden 2021 aikana lähivirkistysalueen kunnostus- ja kehittämishanke, jolla parannettiin muun muassa alueen ulkoilureitistöjen kuntoa, lisättiin tulistelu- ja taukopaikkoja sekä uusittiin kyltityksiä.

Kouluverkon solmukohdat sijoittuvat Kirkonkylälle ja Tupokseen. Kunnassa on kolme peruskoulua: Liminganlahden yhtenäiskoulu, Ojanperän koulu sekä Tupoksen koulu. Koulujen oppilaat liikkuvat esimerkiksi liikuntatunneille Rantakylän virkistysalueelle tai muille kunnan urheilupaikoille osin pyörillä, osin jalkaisin. Kouluverkkoa on supistettu vuonna 2017 laaditun fiksun liikkumisen suunnitelman jälkeen, minkä seurauksena yhä suurempi osa oppilaista käy koulua keskustan tuntumassa. Koulupäivän aikana tehtävät siirtymät eri toimintoihin voidaan suorittaa pitkälti kävellen tai pyörällä.

Elinkeinoelämän näkökulmasta palvelut ovat sijoittuneet valtateiden varteen, Kirkonkylälle sekä Tupokseen. Uusia merkittäviä yritystoiminta-alueita ovat valtatie 8:n varressa sijaitseva Liminganportti II-alue sekä Ouluun johtavan moottoritien varrella sijaitseva Ankkurilahti.

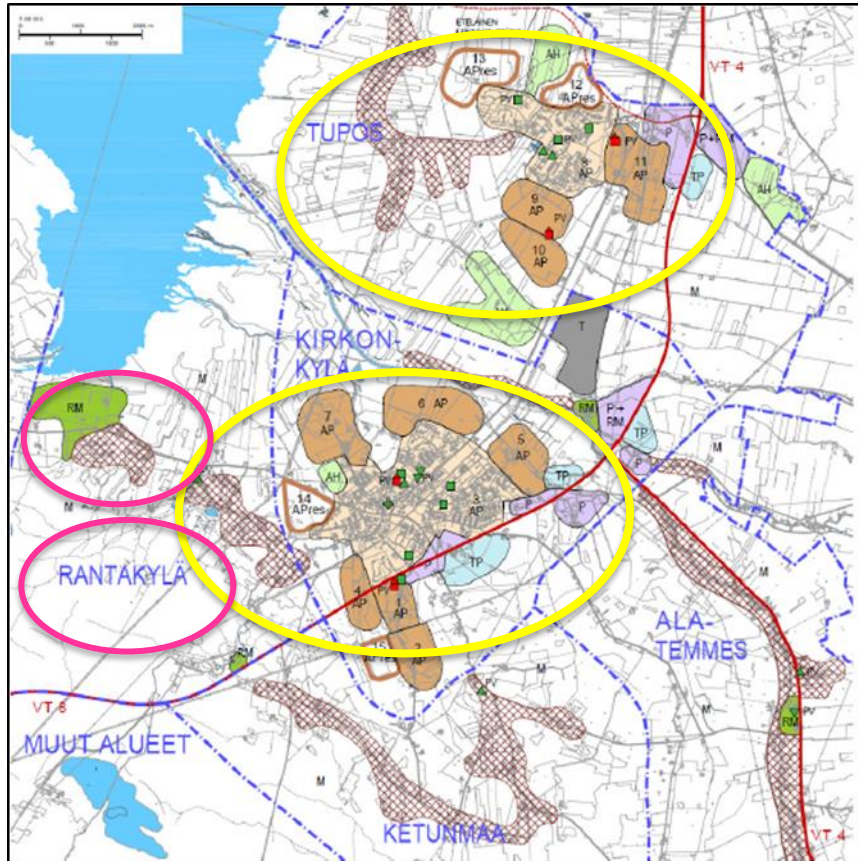
Limingan kunnan toimipisteet sijoittuvat kuntakeskusta. Edellisen suunnitelman laatimisen jälkeen kunnanviraston on siirtynyt kirkonkylälle, joten toimipisteet sijaitsevat tiiviisti yhdellä koolla ja siirtymät eri toimipisteiden välillä suoritetaan pääosin jalan. Toimipisteiden tiivis sijainti mahdollistaa etenkin joukkoliikenteen entistä sujuvamman käytön.

Julkisen liikenteen ja pendelöinnin osalta Liminka kuuluu Oulun seudun joukkoliikenteen reitistöön. Oulu–Liminka väliä liikennöi päivittäin neljä erillistä linjaa: linja-autot 52, 52A, 53 ja 54. Linja 52 kulkee väliä Liminka–Kempele–Oulu–Teknologiakylä, 52A Lumijoki–Liminka–Kempele–Oulu ja linja 53 Lumijoki–Liminka–Oulu välillä. Linja 54 liikennöi Liminka–Tyrnävä–Oulu välillä. Linjat liikennöivät arkisin pääasiallisesti kerran tunnissa, ja viimeinen vuoro kulkee iltakymmenen tienoilla.

Osa kunnan työntekijöistä ja kunnan alueella työskentelevistä asuu kunnan ulkopuolella Oulussa, Kempeleessä, Lumijoella ja Tyrnävällä, ja he pendelöivät töihin päivittäin. Suuri osa pendelöijistä käyttää työmatkoihinsa henkilöautoa, kun taas kimpapakyytejä sekä julkista liikennettä käytetään suhteellisen vähän. Joukkoliikenteen osalta on kuitenkin todettava, että Limingan alueella julkinen



liikenne keskittyy Tupos–Kirkonkylä välille, eikä osa Limingan kylistä tai asuinalueista ole näin ollen joukkoliikenteen piirissä.



Kuva 1. Limingan kunnan kylärakenne.

Keskeisin tarve hankkeelle nousi tavoitteesta kaventaa kunnan sisäisten solmukohtien etäisyyttä toisistaan ja kasvattaa solmukohtien välisten matkojen kulkemista pyöräillen, kävellen sekä julkista liikennettä hyödyntäen. Suunnitelmassa haluttiin kiinnittää erityistä huomiota eri ikä- ja väestöryhmien erilaisiin tarpeisiin ja liikkumismahdollisuuksiin. Myös kannustustoimenpiteet oli tarkoitus suunnitella erilaisten kohderyhmien pohjalta. Pyöräilyyn, kävelyyn ja julkisen liikenteen käyttöön kannustettaisiin erityisesti markkinoinnin ja tiedottamisen kautta.

TOIMINTA JA TAVOITTEET

Kaavoituksella voidaan edistää ja ohjata kevyen ja julkisen liikenteen käyttöä vain tiettyyn rajaan saakka. Liminka on muodoltaan pitkän mallinen kunta, eikä eri kylien ja asukaskeskittymien välillä juurikaan ole joukkoliikennettä. Kaikki kunnan alueet eivät siis ole saavutettavissa julkisilla kulkuneuvoilla, eikä tähän asiaan voida hankkeen puitteissa paljolti vaikuttaa. Niinpä hankkeen toimenpiteet päätettiin kohdistaa erityisesti kevyen liikenteen ja kevyen liikkumisen edistämiseen. Limingan Fiksun liikkumisen suunnitelma -hankkeen tavoitteena oli edistää niin kuntalaisten kuin Limingassa työskentelevien henkilöiden kevyen ja julkisen liikenteen käyttöä sekä lisätä



tietoisuutta kevyen liikenteen tuomista positiivisista ympäristövaikutuksista sekä vaikutuksista yksilön terveyteen ja hyvinvointiin.

Kevyen liikenteen määrän lisääntyessä liikenneturvallisuus ja esteettömyys nousevat keskiöön. Turvallista liikkumista koskevan osaamisen lisääminen katsottiin hankkeen kannalta tärkeäksi tavoitteeksi. Kouluissa toteutettiin hankkeen aikana koululaisten liikkumistapoja selvittävä kysely, jossa selvitettiin myös viimeisen vuoden aikana liikenteessä havaittuja läheltä piti -tilanteita tai vaaranpaikkoja. Kouluilla järjestettiin myös kypärä- ja heijastinkampanjoita, joilla tähdättiin liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Kävelyn ja pyöräilyn osuuden kasvattaminen autoilun kustannuksella on tavoite, joka vaatii innovatiivisia ja rohkeitakin ratkaisuja. Ihmiset suhtautuvat tutkimusten mukaan yksityisautoiluun jossain määrin epärationaalisesti: auton omistamiseen liitetään vahva kokemus vapaudesta ja useat ihmiset muodostavat autoonsa myös jonkinlaisen tunnesiteen. Autoilua ei haluta kieltää kokonaan, eikä se olisikaan realistinen tavoite. Sen sijaan kävelystä ja pyöräilystä haluttiin tehdä houkuttelevampia kulkutapoja tarjoamalla esimerkiksi palkintoja eniten työmatkansa pyöräileville ja käveleville henkilöille. Nuorimpien kuntalaisten asenne- ja liikennekasvatukseen panostettiin esimerkiksi kiertävän pop-up liikennepuiston muodossa.

Tavoitteet

Hankkeen suunnitellut tavoitteet ja toimenpiteet on esitelty alapuolella listana. Koska hankkeeseen myönnetty rahoitus oli lopulta haettua summaan pienempi, ei kaikkia toimenpiteitä voitu toteuttaa suunnitelman mukaisesti. Toteutumatta jääneet osiot on ilmaistu alleviivauksin, ja tilannetta on avattu vielä tavoitteiden esittelyn jälkeen lisää.

1. *Päivitetään Limingan kunnan 'Fiksun liikkumisen suunnitelma', jossa*

- a. Määritellään kevyen liikenteen kehittämisen suuntaviivat, joilla edistetään kuntalaisten fiksumuotoista liikkumista koulu- ja työmatkoilla turvallisuus, esteettömyys ja yhdenvertaisuus huomioiden. Suunnitelma laaditaan kunnan liikuntasuunnitelman sekä ajankohtaisten katusuunnitelmien laatimisen rinnalla.
- b. Laaditaan kuntalaisille kävelyä ja pyöräilyä koskeva kysely eri ikäryhmät huomioiden.
- c. Selvitetään kävelyn ja pyöräilyn sekä matkaketjujen nykytila sekä tulevaisuuden kehittämismahdollisuudet ja tavoitetaso, joiden pohjalta laaditaan Limingan fiksun liikkumisen visio vuodelle 2030.

2. *Seudullisen pyöräilysuunnitelman laatiminen*

- a. Seudullisten reittien ja suunnitelmien huomioiminen osana Fiksun liikkumisen suunnitelmaa.
- b. Reittien kuntoarvioiden teettäminen.
- c. Pyöräilybaanojen suunnittelu paikallisesti osana seudullista verkostoa.



3. **Työmatkapyöräilyn lisääminen**

- a. Kannustetaan henkilöstöä kevyen liikenteen kulkuvälineiden käyttöön työmatkoilla esimerkiksi tiedottamalla mahdollisuudesta hankkia työsuhteepolkupyörä verovapaasti 1200 euroon saakka.
- b. Edistetään Limingan kunnan henkilöstön liikkumista toimipisteiden väliä pyöräillen tai kävellen työpäivän aikana. Esimerkiksi mahdollistetaan kesätyöntekijöiden liikkuminen eri työpisteiden välillä cargo-pyörällä.
- c. Kannustetaan kunnan yhteistyökumppaneita ja elinkeinoelämää julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen käyttöön. Luodaan pilotit ja toimintamallit yhdessä sidosryhmien kanssa.
- d. Väestön asenteisiin pyritään vaikuttamaan tiedotus- ja markkinointikampanjoiden avulla.
- e. Kaavoituksellisten ratkaisujen tarkasteleminen ja hyödyntäminen kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

4. **Lasten ja nuorten kevyen liikenteen käyttö**

- a. Tehdään tietoisuutta ja tempauksia liittyen lasten ja nuorten pyöräilyyn ja kävelyyn (esim. koko perheen kävelykarnevaali vappuna).
- b. Kiertävä pop up -liikennepuisto yhteistyökumppaneiden kanssa.
- c. Huomioidaan liikenneturvallisuus ja esteettömyys osana koulumatkaa (esim. heijastinkampanja).
- d. Kannustetaan kouluja kävelemään tai pyöräilemään koulupäivän aikana tehtävillä matkoilla (esim. liikuntatunnit).
- e. Perhereittien konseptoinnit (tuotekorttien laatiminen – myös ikäihmisille ja soveltavan liikunnan ryhmille).
- f. Koulujen pyöräparkkien kartoittaminen ja suunnittelu.
- g. Aistien hyödyntäminen osana pyöräilyreittiä, erilaisten rastien ideointi ja suunnittelu (pelillisyydestä yksi kannuste pyöräilyyn).
- h. Hyödynnetään kävelyä ja pyöräilyä osana Harrastamisen Suomen malli -pilottikokeilua.

5. **Ikäihmisten ja soveltavan liikunnan ryhmien kävelyn ja pyöräilyn edistäminen**

- a. Levähdyspaikkojen kartoittaminen ja suunnitelma levähdyspaikkojen lisäämiseksi.
- b. Riento-pyörän vuokraaminen ikäihmisten liikkumiseen eri pisteiden välillä.
- c. Noin 2 kilometrin mittaisen päiväkävelyreitin suunnittelu.
- d. Kannustetaan ikäihmisiä liikkumaan sosiaalsiin aktiviteetteihin jalan tai pyörällä. Selvitetään esim. päiväparlamenttien järjestämistä eri pisteissä ympäri Liminkaa.

6. **Vapaa-ajan pyöräilyn ja kävelemisen lisääminen**

- a. Lisätään tietoutta pyöräilystä ja kävelystä myös hyötyliikunnan näkökulmasta. Tehdään yhteistyötä muiden kunnan hankkeiden kanssa, jotta saavutetaan laajasti eri kohderyhmiä.
- b. Innostetaan, markkinoidaan ja tehdään pyöräilylajeja sekä kävelyä tunnetummaksi ja houkuttelevammaksi.
- c. Tehdään pyöräilyä tunnetuksi myös vakavammin otettavana harrastuksena. Maastopyöräreitit tehdään tutuksi kuntalaisten yhtenä harrastusmahdollisuutena.



- d. Kannustetaan löytöretkeilyyn Limingassa kävellen ja pyöräillen: kätkeytyjen helmien etsiminen (Limingan aarrekartta-reitin suunnittelu).
 - e. Kannustetaan kävelemään ja pyöräilemään harrastus- ja vapaa-ajan viettopaikoille.
 - f. Kimppalenkki kuulumattaminen Kaiku-sovelluksessa.
7. ***Pyritään löytämään uudenlaisia toimintatapoja kuntalaisten pyöräilyä ja kävelyä kannustamaan***
- a. Pienimuotoiset kokeilut ja pilotit, esim. mitataan kävelyä ja pyöräilyä eri kohderyhmissä kyselyiden avulla ja valitaan vuoden työmatka- ja koulumatkapyöräilijä tuloksiin perustuen, toteutetaan liikennesääntöjen tuntemusta mittaava visa peruskoululaisille ja ideoidaan unelmien matkaketjuja.
 - b. Kannustetaan kunnan henkilöstöä lisäämään liikkumista työpäiviin esimerkiksi kävelypalaverien muodossa.
 - c. Pyöräilysuunnistustapahtuma eri ikäisille (esim. tarinasuunnistus kytkettynä Limmi-jättiläiseen).
 - d. Sijaintitietoihin perustuvat kyselyt.

Selvitys toteutumatta jääneistä tavoitteista

Kunnan liikuntasuunnitelma: Liikuntasuunnitelma ei varsinaisesti kuulunut hankkeen tavoitteisiin, vaan se oli tarkoitus laatia Fiksun liikkumisen suunnitelman yhteydessä kunnan omana työnä. Suunnitelman teko siirtyi kuitenkin vuodelle 2022.

Kannustetaan kunnan yhteistyökumppaneita ja elinkeinoelämää julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen käyttöön: Hankkeessa ei toteutettu erityisesti kunnan yhteistyökumppaneille ja elinkeinoelämälle suunnattuja kampanjoita tai tempauksia. Liminka luottaa kuitenkin asiassa osittain esimerkin voimaan: pop up -liikennepuisto, Riento-pyörä ja cargo-pyörä näkyivät kuntalaisille sekä laajemmallekin joukolle kesän 2021 aikana niin katukuvassa kuin julkaistuina uutisinakin. Liminka aikoo jatkaa esimerkillistä toimintaa, ja kunnassa onkin tehty jo päätös työsuhteipyöräedun käyttöönotosta. Lisäksi kunnassa suunnitellaan parhaillaan kestävyysuunnitelman tekoa, ja tätä varten on perustettu oma työryhmä. Suunnitelmassa saatetaan ottaa kantaa esimerkiksi siihen, miten kestävyys huomioidaan vaikkapa kilpailutuksissa ja yhteistyösopimusten teossa.

Aistien hyödyntäminen osana pyöräilyreittiä, erilaisten rastien ideointi ja suunnittelu: Pelillisyyden hyödyntäminen kävelyn ja pyöräilyn kannustimena jouduttiin jättämään pois hankkeen toimenpiteistä, koska hanke toteutui alkuperäistä suunnitelmaa pienempänä, ja pelillistäminen olisi vaatinut sekä työaikaa että rahallista panostusta, johon ei ollut pelkästään kunnan resursseilla mahdollisuutta.

Selvitetään esim. päiväparlamenttien järjestämistä eri pisteissä ympäri Liminkaa: Päiväparlamentteja ei voinut koronatilanteesta johtuen järjestää ympäri Liminkaa eri toimipisteissä. Ikäihmisiä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä kannustettiin kuitenkin liikkumaan kävellen ja pyöräillen esimerkiksi Riento-pyörällä tehtyjen ajelujen avulla.

Kimppalenkki kuulumattaminen Kaiku-sovelluksessa: Kimppalenkki järjestettiin kahdesti Vanhusten viikon aikana, ja ne oli suunnattu ikäihmisille. Kimppalenkki toteutettiin sekä kirkonkylällä että



Tupoksessa. Näitä tilaisuuksia ei kuitenkaan mainostettu Kaikussa siksi, että kohderyhmä hyödyntää sovellusta vain vähän. Koronatilanteen vuoksi kuntalaisia on kannustettu mieluummin itsenäiseen liikkumiseen, eikä kimpपालenkkejä siksi toteutettu enempää.

Toteutetaan liikennesääntöjen tuntemusta mittaava visa peruskoululaisille ja ideoidaan unelmien matkaketjuja: Tietovisaa ei järjestetty aikapulan vuoksi ja toisaalta siksi, että koululaiset osallistuivat jo vuoden 2021 aikana useisiin kyselytutkimuksiin. Aihe oli kuitenkin esillä pop up-liikennepuistossa, jossa lapsia ohjattiin turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. Sujuvat matkaketjut olivat mukana Fiksun liikkumisen suunnitelman haastatteluissa.

Pyöräilysuunnistustapahtuma eri ikäisille: Suunnistusta ei toteutettu henkilöstöresurssien vähyyden ja koronatilanteen vuoksi.

Sijaintitietoihin perustuvat kyselyt: Sijaintitietoihin perustuvia kyselyitä ei toteutettu resurssipulan vuoksi. Kuntalaiset saivat hankkeen aikana kuitenkin kertoa sekä itselleen mieluisia paikkoja että kohteita, jotka he kokivat liikkumisen kannalta ongelmallisena tai jopa vaarallisina.

Kävelykarnevaalia ei toteutettu koronatilanteen ja vähäisten henkilöstöresurssien vuoksi.

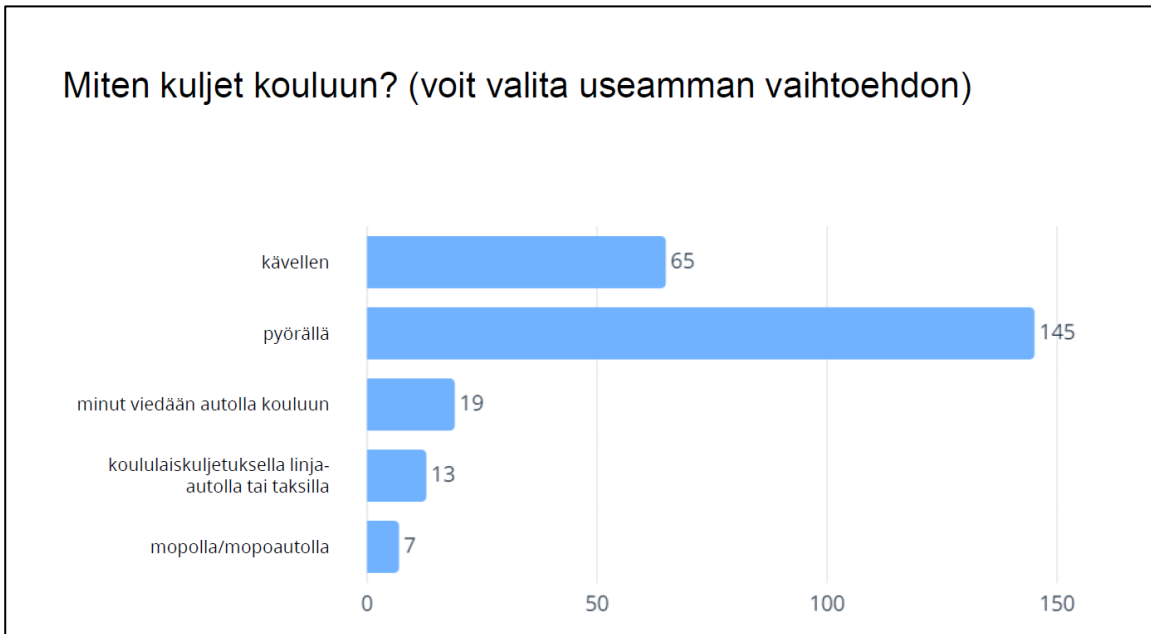
Toteutus ja päätulokset

Tässä osiossa kerrotaan tarkemmin hankkeen toteutuksesta sekä päätuloksista. Luku on jaettu selkeyden vuoksi vielä alaotsikoilla eri osakokonaisuuksiin, jotka noudattavat hankkeen alkuperäistä tavoitelistausta. Otsikon eteen on merkitty numerolla ja mahdollisesti myös kirjaimella, mihin edellä mainittuun tavoitteeseen toteutus liittyy.

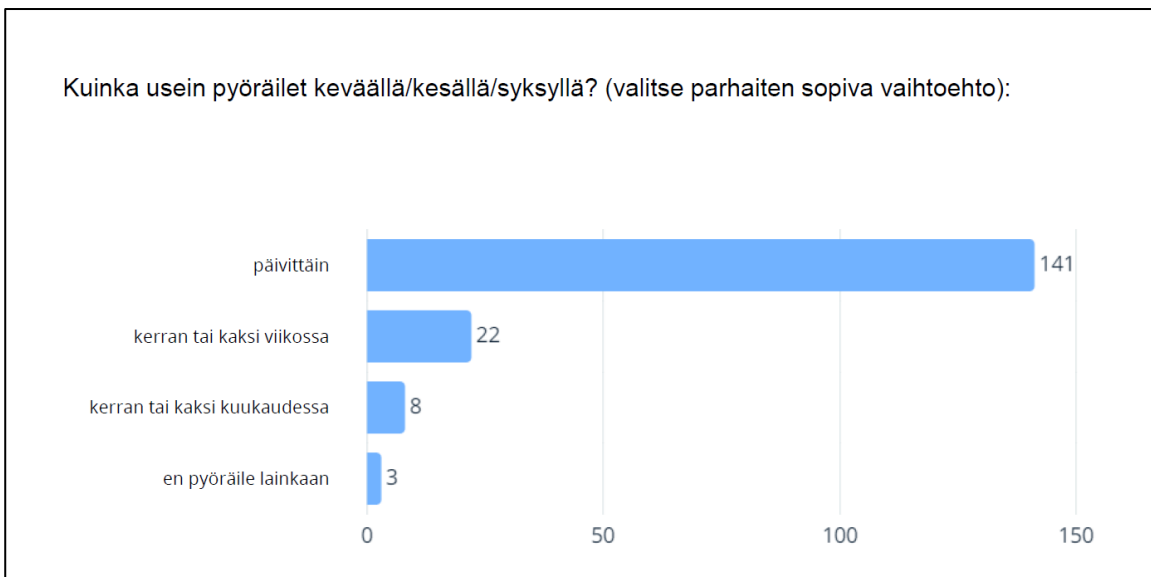
Tavoite 1 ja 2a: Fiksun liikkumisen suunnitelma

Konsulttipalvelut kilpailutettiin 25.3.–12.4.2021 välisenä aikana. Hankinnan kohteena oli Limingan Fiksun liikkumisen suunnitelma -strategiadokumentin laatiminen sekä siihen liittyvien selvitysten tekeminen. Suunnitelman laatijaksi valittiin Sweco. Strategian laatiminen käynnistyi koululaiskyselyllä pyöräilyn ja kävelyn olosuhteista. Kysely oli avoinna 4.5.–4.6.2021, ja siihen vastasi 175 liminkalaista 5.–9. -luokkalaista, mikä on 10 prosenttia koko tästä ikäryhmästä.

Koululaiskyselyn päätulokset olivat, että liminkalaiset lapset ja nuoret pyöräilevät ja kävelevät koulumatkojaan ahkerasti, ja vain harva vastaaja kulki koulumatkoja pääasiallisesti henkilöauton kyydissä (kuva 2). Tulos poikkeaa valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta, jonka tulosten mukaan 7–15-vuotiaat lapset ja nuoret kulkevat koulumatkoja pääosin jalan (31 prosenttia) ja toissijaisesti pyörällä (28 prosenttia). Kahdeksankymmentä prosenttia vastaajista pyöräili sulan maan aikaan päivittäin (kuva 3). Kävelyn ja pyöräilyn suosio selittyy suurelta osin vähäisellä joukkoliikenteen tarjonnalla.



Kuva 2. Kävely ja pyöräily ovat liminkalaisten lasten tapauksessa ylivoimaisesti yleisimpiä tapoja kulkea kouluun.



Kuva 3. Liminkalaiset 5.–9. -luokkalaiset pyöräilevät ahkerasti sulan maan aikaan.

Limingan kävelyä ja pyöräilyä koskeva asukaskysely toteutettiin 18.8.–5.9.2021, ja siihen saatiin yhteensä 313 vastausta. Huomattava osa vastaajista oli 30–49-vuotiaita. Vastaajista lähes 70 prosenttia käytti autoa päivittäin tai lähes päivittäin. Tämä ei ole yllättävää, sillä merkittävä osa liminkalaisista käy töissä naapurikunnissa, ja toisaalta suurin vastaajaikäluokka edustaa myös tyypillisesti perheellisiä ihmisiä. Liminkalaisten perheiden lapsiluku on keskimääräistä korkeampi, mikä yhdistettynä vähäiseen joukkoliikenteen tarjontaan lisää oman henkilöauton käyttöä.



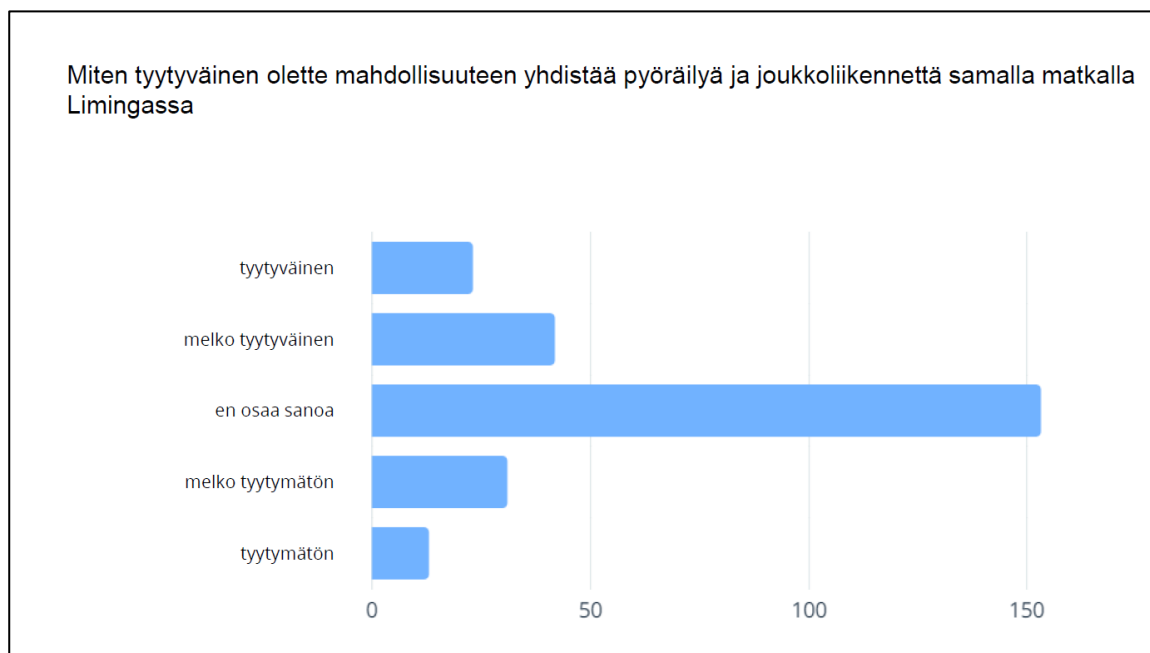
Kävelyn syy oli vastaajille pääasiallisesti ulkoilu sekä virkistys. Sekä kävelyn että pyöräilyn olosuhteiden edistämiseen suhtauduttiin voimakkaan positiivisesti: kävelyn tapauksessa puolesta oli 94,4 prosenttia ja pyöräilyn 92,8 prosenttia. Tulos ei ole yllättävä, sillä kyselyn vastaajat ovat todennäköisesti olleet jo lähtökohtaisesti hyvin kiinnostuneita kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisestä, sekä kokeneet nämä aiheet itselleen tärkeiksi.

Kävelyn sujuvuuteen, turvallisuuteen, opastukseen ja jalankulkijoiden erotteluun muusta liikenteestä oltiin melko tyytyväisiä. Sen sijaan jalankulkuväylien kunnossapitoon oltiin pääosin melko tyytymättömiä tai tyytymättömiä (kuva 4). Talvikunnossapidon parantaminen olikin yleisimmin valittu jalankulkua lisäävä tekijä, ja jalankulkuverkon ylläpito seuraavaksi eniten mainittu asia.



Kuva 4. Liminkalaiset olivat melko tyytymättömiä tai tyytymättömiä jalankulkuväylien kunnossapitoon.

Kyselyyn vastanneista 31,6 prosenttia liikkui pyörällä ympäri vuoden, ja lumettomana aikana 40,4 prosenttia. Lumettomana aikana päivittäin tai lähes päivittäin pyöräilevien osuus oli 31 prosenttia. Yleisin pyörämatkan tarkoitus oli kuntoilu ja seuraavaksi yleisin asiointi- ja ostosmatkat. Pyöräilyn syyksi mainittiin useimmin ulkoilu ja virkistys, ja seuraavaksi eniten mainintoja sai pyöräilyn myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen. Pyöräilyreitin valinnassa korostui ajoradan kunto. Pyöräily koettiin Limingassa pääosin melko sujuvaksi, melko turvalliseksi, reittien määrä hyväksi ja opastus riittäväksi. Sen sijaan vastaajat vaikuttivat olevan tietämättömiä muun muassa pyörien pysäköintimahdollisuuksista, mahdollisuuksista yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla sekä pyöräilystä tiedottamiseen, sillä näihin kysymyksiin oli vastattu yleisesti ”en osaa sanoa” (kuva 5).



Kuva 5. Vastaajat eivät osanneet ottaa kantaa pyöräilyä ja joukkoliikennettä yhdistelevän matkan mahdollisuuksiin.

Pyörävylien kunnossapitoon oltiin kävelyväylien tapaan melko tyytymättömiä, mutta valaistukseen sen sijaan oltiin suhteellisen tyytyväisiä. Pyörävylien talvikunnossapito ja pyörävylien parempi kunto olivat vastaajien mukaan tekijöitä, jotka todennäköisimmin lisäisivät heidän pyöräilyään. Selvästi myös paremmalle tiedotukselle olisi tarvetta, sillä vaikka vastaajat eivät tätä vaihtoehtoa valinneetkaan pyöräilyä lisäävänä tekijänä, eivät he osanneet kertoa mielipidettään usean kysymyksen kohdalla. Esimerkiksi maastopyöräilyn mahdollisuuksien suhteen lähes 40 prosenttia vastaajista ei osannut kommentoida asiaa. Tämä kertoo luultavasti siitä, etteivät vaihtoehdon valinneet vastaajat harrastaneet aktiivisesti maastopyöräilyä, mutta jos pyöräilymahdollisuuksista kerrottaisiin kuntalaisille näkyvämmiin, voisivat he innostua kokeilemaan lajia ja uskaltaisivat ehkä myös kommentoida mahdollisuuksia laajemmin.

Kevään aikana toteutettiin myös turvallisuusselvitys. Limingan kunnan liikenneolosuhteita selvittävä kysely oli avoinna toukokuussa, ja kyselyn toteutti Ramboll. Koska kysely oli jo päätetty teettää siinä vaiheessa, kun tehtäviä toimenpiteitä vasta suunniteltiin Swecon kanssa, ei päällekkäisen kyselyn teettämistä pidetty järkevänä. Niinpä Sweco hyödynsi työssään Rambollin keräämää aineistoa.

Kyselyllä kerättiin ongelmiin ja kehittämistarpeisiin liittyviä karttapisteitä, joita saatiin kokoon lähes 1 500 kappaletta, sekä Läheltä piti -tilanteisiin liittyviä pisteitä, joita kertyi noin 300. Vastaukset keskittyivät kirkonkylän ja Tupoksen alueelle. Yleisimmin mainittuja ongelmia olivat turvattomaksi koettu risteys tai liittymä, korkeat ajonopeudet sekä turvattomaksi koettu tienylitys tai suojatie. Läheltä piti -tilanteissa korostuivat puolestaan moottoriajoneuvolla kohdatut onnettomuudet tai läheltä piti -tilanteet.



Sidosryhmien haastattelut toteutettiin kesäkuussa 2021, ja vastaajina olivat muun muassa Limingan vanhus- ja vammaisneuvoston sekä nuorisovaltuuston edustajat sekä Tupoksen kyläyhdistyksen edustaja. Nuorisovaltuuston edustajan mukaan pyöräilyn suosio perustuu Limingassa osittain sosiaaliseen paineeseen: pyörä valitaan siksi, että muutkin pyöräilevät. Toisaalta joukkoliikenteen heikko taso pakottaa ajokortittomat nuoret kulkemaan pyörällä.

Myös vanhus- ja vammaisneuvoston edustaja moitti joukkoliikenteen tarjontaa. Koska linja-autoja ei juuri ollut tarjolla, pitävän ikääntyvät liminkalaiset ajokorteistaan kiinni mahdollisimman pitkään. Kävely ja pyöräily ovat vanhuksille tärkeitä keinoja ylläpitää kuntoa. Joukkoliikenteen puute nähtiin passivoivana, sillä jos fyysinen kunto ei enää mahdollistanut lihasvoimin liikkumista ja ajokorttiakaan ei ollut, oli vanhus tai vammainen vaarassa jumiutua kotiinsa. Erityisenä haasteena vanhus- ja vammaisneuvoston edustaja piti jalankulku- ja pyöräilyväylien paikoittain heikkoa kuntoa: kuopat ja töyssyt vaikeuttavat liikunta- ja toimintarajoitteisten henkilöiden liikkumista entisestään.

Tupoksen kyläyhdistyksen edustaja kertoi, että koska työ- ja asiointiliikenne suuntautuu Tupoksesta pitkälti joko Ouluun tai Limingan keskustaan, on auto asukkaille välttämättömyys. Tupoksessa autoilua voitaisiin haastateltavan mukaan vähentää lähinnä järjestämällä asukkaille harrastusmahdollisuuksia lähialueella. Myös lähijunaa pidettiin mahdollisuutena vähentää henkilöautoilua tulevaisuudessa.

Syyskaudella hankkeessa keskityttiin varsinaisen Fiksun liikkumisen suunnitelman laatimiseen. Hankkeessa järjestettiin työpaja 14.9.2021. Työpaja oli suunnattu kunnanvaltuutetuille, nuorisovaltuustolle sekä vanhus- ja vammaisneuvostolle. Työpajaan ei kutsuttu kuntalaisten edustajia, koska kuntalaisia oli osallistettu jo useamman kyselyn muodossa, ja toisaalta koronavirustilanne huomioiden laajalla joukolla kokoontumista ei pidetty viisaana. Työpajan vetivät Swecon edustajat, ja siellä käsiteltiin siihen mennessä kerättyä materiaalia Limingan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista sekä visioitiin tulevaa. Hanketyöryhmä oli laatinut työpajan pohjaksi omia esityksiään siitä, mihin kunnan kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä tulisi jatkossa keskittyä.

Työpajan tuotoksena oli Limingan jalankulun ja pyöräilyn edistämisen tiekartta. Tiekartta esitellään kokonaisuudessaan Fiksun liikkumisen suunnitelman raportissa. Poimintana tiekartasta voidaan kuitenkin mainita kaikkein tärkeimpien kehitystoimien laariin sijoitetut lähijunapilottiin valmistautuminen, väylien hyvän kunnon varmistaminen ja matkaketjujen kehittäminen.

Ensimmäinen luonnos Fiksun liikkumisen raportista saatiin jo parin viikon kuluttua työpajasta. Hanketyöryhmä työsti raporttia useaan otteeseen yhdessä konsultin kanssa. Raporttia hiottiin lopulta yhteensä neljään kertaan ennen lopullisen version esittämistä. Lopullisen Fiksun liikkumisen visio on seuraava:



Limingassa kaikenikäisten on helppo liikkua niin kävellen, pyörällä kuin joukkoliikenteellä. Työssäkäynti- ja opiskelumatkoilla matkaketjujen olennainen osa on paikallisjunaliikenne. Kävely ja pyöräily lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja liminkalaisen elämäntavan ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä. Auton omistaminen ei enää jatkossa ole kaikille kuntalaisille välttämättömyys!

Tavoitteet 1a, 2b ja 2c: Kuntoarvion teettäminen ja pyöräilybaanojen suunnittelu

Hankeaikana Limingan kunnassa tehtiin katusuunnitelma uuden asuinalueen, Kotirannan, suunnittelun yhteydessä. Katusuunnitelman laatimisessa hyödynnettiin käpy-koordinaattorin osaamista.

Pyöriteiden kuntoarvio teetettiin touko-elokuussa 2021, ja arvioinnin suoritti WSP. Arvion tulos oli, että suurin osa pyöriteistä kuuluu vaurioluokkiin 1 tai 2 (kuva 8). Tämä tarkoittaa, että pyörätiet ovat pääosin hyväkuntoisia. Tästä huolimatta noin viidesosa pyöriteistä kaipaisi kunnostusta. Väylien hyvää kuntoa voidaan pitää kriittisenä tekijänä kunnan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien nostamiseksi, joten asiaan täytyy panostaa voimakkaasti tulevina vuosina.

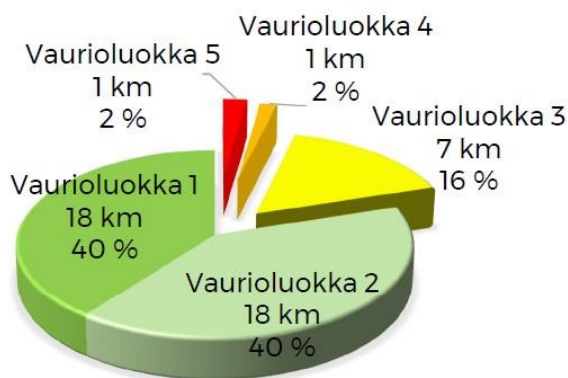
Inventoitujen jalankulku- ja pyöriteiden kunto vaurioluokittain

4 % (2 km) jalankulku- ja pyöriteistä ei täytä liikenteen tarpeen edellyttämää tyydyttävää kuntoa

20 % (9 km) jalankulku- ja pyöriteistä on kunnostustarpeessa

80 % (36 km) jalankulku- ja pyöriteistä on hyväkuntoisia

JALANKULKU- JA PYÖRÄTIED



Kuva 8. Katuinventoinnin tulos.

Pyöräilybaanojen rakentamisesta vastaa tällä hetkellä ELY-keskus. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen visio on, että jokaiseen alueen kuntaan tulee pieni pala pyöräilybaanaa. Limingassa baana on suunniteltu sijoittaa Kuormatieltä Linnukan koululle ulottuvalle pyöräilyväyläosuudelle.



Kyseinen pätkä on baanan rakentamisen kannalta haasteellinen, mutta parannustyö olisi silti koululaisten turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta hyvin kannatettava hanke. Toinen mahdollinen pyöräilybaana voisi sijoittua Liminganraitilta liikuntahallin takaa Lumijointien päähän. Kunta ei kuitenkaan ole vielä sitoutunut näihin suunnitelmiin.

Tavoitteet 3a, 3b ja 3e: Cargo-pyörä, työsuhdepyöräetu ja kaavoitukselliset ratkaisut

Omarahoitusosuudesta kunnalle hankittiin cargo-pyörä, jonka avulla puistotyöntekijät voivat siirtyä kohteesta toiseen lihasvoimin. Edellisen Fiksun liikkumisen suunnitelman hankkeen jälkeen kunnan omaksi lunastamat polkupyörät otettiin hyötykäyttöön myös tämän hankkeen aikana, ja nuoret kesätyöntekijät käyttivät niitä työpisteiden välillä liikkumiseen.

Työmatkapyöräilyyn kannustetaan myös työsuhdepyöräedun kautta. Hanketyöryhmän jäsen, liikuntapalvelupäällikkö, oli mukana valmistelemassa esitystä kunnanhallitukselle, ja hän on aktiivisesti ajanut etuuden käyttöönottoa. Limingan kunnanhallitus päätti 20.9.2021 polkupyöräedun käyttöönotosta henkilöstöetuutena. Etuuden käytännön toteutusta pohditaan parhaillaan, ja se pyritään saamaan käyttöön vuoden 2022 aikana.

Kaavoituksellisia ratkaisuja ei käsitelty hankkeen aikana suuressa määrin, mutta kunnanarkkitehti oli mukana hankkeen työryhmän kokouksissa silloin, kun käsiteltävät aiheet koskettivat olennaisesti myös kaavoitusta. Kunnanarkkitehti osallistui myös Fiksun liikkumisen työpajaan, jossa hänen asiantuntemuksestaan oli suuresti hyötyä, kun pohdittiin esimerkiksi, miten uusien rakennettavien kerrostalojen yhteyteen voitaisiin varmistaa hyvät tilat pyöräpysäköinnille. Kunnanarkkitehdin toiminta lähijunapilotin parissa toi sekin hankkeeseen suurta lisäarvoa, sillä häneltä saatujen tietojen pohjalta Fiksun liikkumisen suunnitelmaan voitiin kirjata tavoitteet edistää seudullista työ- ja koulumatkaliikennettä junaa ja pyöräilyä yhdistelemällä.

Tavoitteet 3d, 6a, 6b, 6c ja 6e: Markkinointi, tiedotus ja viestinnälliset keinot

Hankkeesta julkaistiin uutisia Limingan kunnan kotisivuille sekä sosiaalisen median kanavissa. Uutisissa kerrottiin yleisesti, mistä hankkeessa oli kyse, sekä mainostettiin kulloinkin avoinna olevia kyselyitä. Kesän 2021 korvalla kuntalaisille suunnattiin erityisesti pop up-liikennepuistoa koskevaa materiaalia, ja tapahtumasta julkaistiin myös mainos paikallislehti Rantalakeuden kesäliitteessä. Hankkeelle laadittiin oma logonsa, joka painatettiin myös hankkeessa jaettuihin heijastimiin (kuva 9).



Kuva 9. Fiksun liikkumisen logo.

Kävelyä ja pyöräilyä tehtiin tunnetuiksi hankkeessa laadittujen reittien kautta. Samalla, kun uusista reiteistä tiedotettiin kuntalaisille kunnan kotisivuilla ja Facebook-tilillä julkaistun uutisen kautta, nostettiin esiin myös jo aikaisemmin valmistunutta Joutsenreittiä ja muita maastopyöräilyn reittejä. Reittejä käsitellään tässä raportissa vielä myöhemmin erikseen.

Fiksun liikkumisen suunnitelman aikana havaitut tarpeet markkinoinnille ja viestinnälle jo olemassa olevista reiteistä johtivat Maaseuturahastolle suunnatun hankehakemuksen kirjoittamiseen. Koska moni asia jäi Fiksun liikkumisen suunnitelmalle varatun vuoden jälkeen vielä kesken tai vajaaksi, sisällytettiin osia niistä *Pyörällä kuuhun – pyörämatkailusta uusi matkailuelinkeinon edistä maaseudulla* -hankkeeseen. Hanke sai myönteisin rahoituspäätöksen, ja kaksivuotinen hanke käynnistyy tammikuussa 2022. Hankkeessa on tarkoitus kehittää pyöräilyreittejä koskevaa tiedotusta, laatia kokonaan uusi retkipyöräilyn reitti sekä kasvattaa pyörämatkailua tukevaa palveluverkkoa.

Tavoite 4: Lasten ja nuorten kevyen liikenteen käyttö

Pop up -liikennepuisto järjestettiin 19.6.2021 Ojanperän koulun piha-alueella. Tapahtumassa vieraili arviolta 350 henkeä. Liikennepuistoradan sai kiertää omalla pyörällä tai skuutilla, minkä lisäksi tarjolla oli lainattavia polkuautoja. Oulun ympäryskuntien liikenneturvallisuustyöryhmä lahjoitti tapahtumaan heijastimia ja heijastinliivejä. Tapahtumassa oli mukana myös Liikenneturvan Jaakko Savilampi, joka jakoi tietoa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuudesta. Pop up-liikennepuistoja oli tarkoitus järjestää vielä uudelleen elokuussa, mutta kunnan henkilöstön kesälomien vuoksi tapahtuma olisi pitänyt ulkoistaa muilla tahoille. Ulkoistamiseen ei ollut mahdollisuutta käytettävissä olevien resurssien vuoksi, joten tapahtumat jouduttiin perumaan. Koska kyseessä oli kuitenkin pidetty tapahtuma, on kunnassa pohdittu, millä tavoin liikennepuistosta saisi pysyvän toiminnon. Ratkaisuksi on esitetty sekä kesäsetelillä työskenteleviä nuoria että paikallista 4H-yhdistystä.



Heijastimia jaettiin hankkeen aikana useaan otteeseen. Pop up -liikennepuistossa oli tarjolla heijastimia lapsille, Riento-pyörällä polkeneille kunnan työntekijöille lahjoitettiin heijastimet ja niitä vietiin myös kouluille runsain määrin. Lahjoitukselle pyrittiin kiinnittämään huomiota liikenneturvallisuuteen.

Koululaisia kannustettiin pyöräilemään ja kävelemään koulupäivän aikana tehtävillä siirtymillä viestimällä asiasta Limingan kouluille. Huomioitavaa tosin oli, että oppilaat pyöräilivät tai kävelivät esimerkiksi liikuntatunneilla tehtävillä siirtymillä jo entuudestaan, ja vain harva oli muunlaisen kuljetuksen piirissä. Liikuntarajoitteisten oppilaiden kohdalla hyödynnettiin myös Riento-pyörää. Tästä on kerrottu tarkemmin Riento-pyörän käyttökokemusten yhteydessä.

Hankeaikana ryhdyttiin toteuttamaan Tupoksen koulun pyöräpysäköinnin kehittämistyötä. Koulun pihan eri toimintojen sijoittelua suunniteltiin uusiksi, koska piha-alueelle tuli uusi moduulikoulurakennus. Myös pyöräpysäköinti suunniteltiin samassa yhteydessä uudelleen. Pyöräpaikat eivät muutostöiden myötä lisääntyneet, mutta pihasta saatiin turvallisempi ja liikenteen kannalta sujuvampi kokonaisuus. Pihatöiden toteutus on kuitenkin osittain vielä kesken. Limingan kunta suunnittelee hakevansa Traficomilta rahoitusta koulun pyöräpaikoitukseen vuonna 2022. Tarkoitus on parantaa pyöräpaikoituksen riittävyttä ja panostaa telineiden kuntoon.

Liminka on mukana Harrastamisen Suomen malli -toiminnassa, jossa taataan jokaiselle peruskoululaiselle vähintään yksi maksuton harrastus koulupäivän yhteyteen. Tarjottavat harrastuskerhot on päätetty lasten ja nuorten toiveiden pohjalta, ja kutakin harrastuskerhoa järjestetään kerran viikossa. Pyöräily ja kävely eivät ole olleet mukana harrastustarjottimella yksittäisinä lajeina, mutta ne ovat sisältyneet kiinteästi ainakin luonto- ja eräaiheisiin harrasteryhmiin. Näissä ryhmissä on liikuttu pyörällä esimerkiksi laavuille. Luontokoulu- ja metsäsalapoliisit -ryhmissä lähiluontoon on tutustuttu kävellen. Harrastava Liminka -toiminnan koordinaattori on kannustanut eri harrastusryhmien ohjaajia monipuoliseen liikkumiseen lähiympäristössä, mikä mahdollistaa myös vaihtelevia oppimisympäristöjä. Mikäli lapsella ei ole ollut omaa pyörää, koululta on löytynyt muutamia lainapyöriä.

Harrastamisen Suomen malli -toiminta jatkuu myös keväällä 2022, ja kevätkaudelle ideoitiin vielä vuoden 2021 puolella pyöräretki luontokeskukselle 4.-6. -luokkien harrastusryhmässä. Lisäksi keväällä viedään lapsia ja nuoria lumikenkäilemään, mikä laajentaa hauskaalla tavalla jalan liikkumisen mahdollisuuksia. Eräässä harrastusryhmässä on suunnitteilla myös fatbike-kerta, jota nuoret ovat toivoneet kovasti.

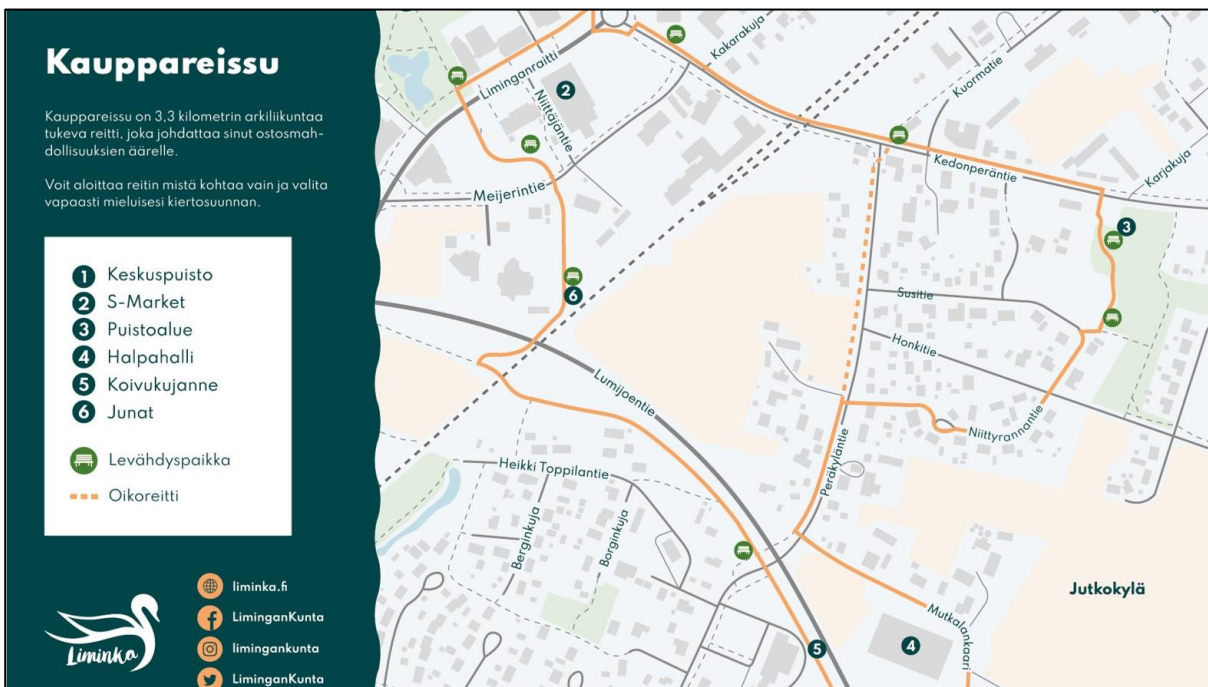
Lisäksi hankeaikana pohdittiin, miten Kaiku-sovellusta voitaisiin hyödyntää jatkossa myös perusopetuksessa kävelyn ja pyöräilyn edistämisen välineenä. Kunnassa on suunniteltu toteuttaa Kaikon kautta jatkossa kysely kaksi kertaa vuodessa. Lapset ja nuoret ohjattaisiin vastaamaan kyselyyn ja ilmoittamaan kulkemillaan matkoilla havaittuja kunnostustarpeita, kuten rikkinäisiä katuvaloja tai kuoppia teissä. Kyselyt on tarkoitus toteuttaa ennen huoltokiertoa, jolloin kerättyä dataa voidaan hyödyntää huoltotoimien suunnittelussa. Ratkaisu liittyy myös Lapsiystävällinen kunta -malliin, jossa Liminka on mukana. Kaikon lisäksi myös Fluent-seurantajärjestelmää voidaan



jatkossa hyödyntää pyöräilyn olosuhteiden ajantasaiseen seurantaan, sillä Fluentiin on tulossa pyöräteiden talvikunnossapidon seuranta.

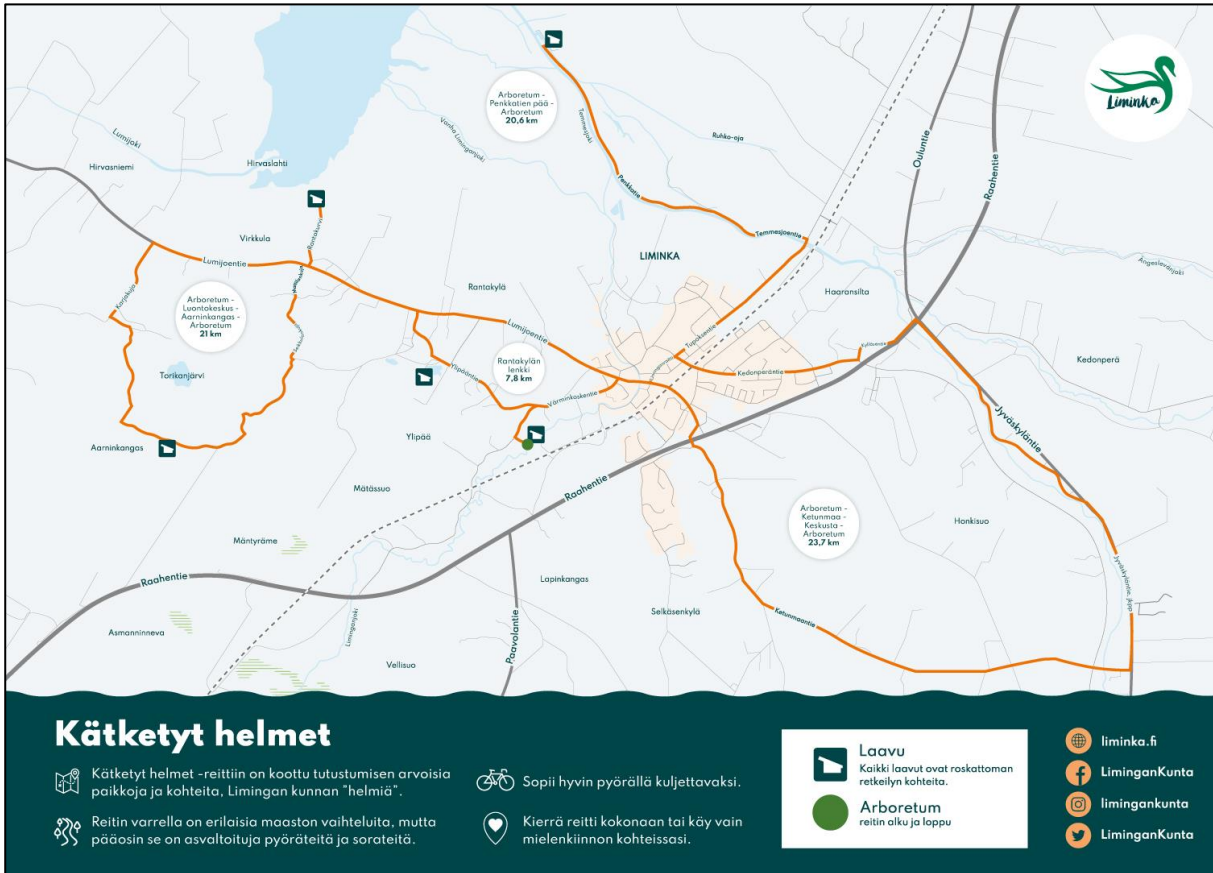
Tavoitteet 4e, 5a, 5c, ja 6d: Kävelyn ja pyöräilyn teemareitit

Keväällä toteutettiin kävely- ja pyöräilyreitit suunnittelu ja sähköinen toteutus. Näiden reittien suunnittelu tehtiin kunnan henkilöstön omana työnä, ja reittien laatimisessa huomioitiin eri käyttäjäryhmät. Esimerkiksi Kauppareissu -reitissä ajateltiin ikääntynyttä väestöä, ja reitin suunnittelussa kiinnitettiin huomiota siihen, että sen varrella sijaitisi riittävästi levähdyspenkkejä (kuva 10). Perheille suunniteltiin eri leikkipuistoja yhdistelevä Leikinlenkki-reitti.



Kuva 10. Kauppa-reissu kuljettaa ulkoilijan ostosmahdollisuuksien ääreen. Reitin suunnittelussa huomioitiin levähdysmahdollisuudet.

Kahdeksas reitti, Limingan kätkeyt helmet, päätettiin rakentaa kuntalaisten toiveiden pohjalta. Kesäkuun alussa julkaistiin kysely, johon vastaamalla liminkalaiset saivat ilmiäntää hienoimmat ja eniten käymisen arvoiset paikat Limingassa. Kysely sulkeutui elokuun lopulla, ja vastausten pohjalta koostettiin Limingan kätkeyt helmet -reittikokonaisuus (kuva 11). Koska reitti sisälsi useita käyntikohteita, ei reitti ole yhtenäinen kierros, vaan siitä voi poimia kuljettavaksi mieluisen osion.



Kuva 11. Limingan kätketyt helmet -reitti koostuu useista mielenkiintoisista käyntikohteista, joihin voi kulkea jalan, pyörällä tai esimerkiksi skautilla.

Tavoite 5b ja 5d: Riento-pyörä sekä pyöräilyyn ja kävelyyn kannustaminen

Yksi hankkeen kiistattomista helmistä oli Riento-pyörän vuokraaminen kesäksi kunnan käyttöön. Riento-pyörä on sähköavusteinen pyörä, jossa istutaan kahdestaan rinnakkain. Molemmat voivat osallistua pyörän polkemiseen, mutta menosuunnasta päättää pyörän ohjaaja. Pyörää ei lainattu suoraan kuntalaisille, vaan kunnan työntekijät ajeluttivat vanhuksia sekä liikuntarajoitteisia henkilöitä pyörällä kesän ajan. Erityisliikunnanohjaaja kertoi pyörän käyttökokemuksista seuraavasti: *"Käyttäjät ihastuivat Riento-pyörään. Pyörä pääsi kesän aikana mukaan retkille ja tapahtumiin. Iso joukko kunnan henkilökuntaa sai opastuksen pyörän käyttöön ja he pääsivät hyödyntämään sitä työssään. Kaunis ja lämmin kesä loi mahtavat olosuhteet ajeluille. Reippaat polkijat saivat ajelun jälkeen muistoksi Fiksun liikkumisen -hankkeen ja kunnan logolla koristetun heijastimen. Pyörän mukana kulki koko kesän vieraskirja, johon käyttäjät saivat jättää nimmarinsa."*

Riento-pyörä oli kesän aikana mukana monissa tapahtumissa, kuten ikääntyneiden leiripäivillä, unelmien liikuntapäivänä ja popolympialaisissa. Tapahtumien aikana pyörä tuli tutuksi laajemmalle joukolle, mikä puolestaan lisäsi ajeluja sekä niiden kysyntää tapahtumien jälkeen. Useita asiakkaita kyyditettiin pyörällä puistojumppaan, päivätoimintaan tai kuntosalille. Pyörä korvasi monissa



tapauksissa taksikyydin, ja oli sekä ohjaajan että ohjattavan mielestä miellyttävä tapa liikkua sekä lisätä arkiaktiivisuutta.

Riento-pyörällä oli myös tärkeä emotionaalinen ulottuvuus, sillä pyörän avustuksella moni ikääntynyt pääsi käymään hautausmaalla muistelemassa edesmenneitä läheisiään. Matka taittui mukavasti, kauniita maisemia katsellen, kesän tuoksua haistellen sekä linnun lauluja kuunnellen. Kauniina kesäiltana pyörä pääsi vierailulle pihakirkkoon. Erään ikääntyneen kommentti nähtyään pyörän seurakuntatalon pihalla kuului näin: ”No jo on kauramoottori muuttunut viime näkemästä!”.

Riento-pyörä ei ollut pelkästään ikääntyneen väestön käytössä, vaan sillä liikkui toisinaan myös luontokoulun liikuntarajoitteiset oppilaat. Tässäkin pyörä osoittautui loistavaksi apuvälineeksi koulun arkeen, ja se edisti myös oppilaiden tasavertaista liikkumista. Yleensä taksilla matkustetut matkat voitiin hoitaa pyörällä. Oppilaat olivat todella onnellisia, kun saivat pyöräillä muun ryhmän mukana metsäretkillä.

Pyörä oli fysioterapeuttien työvälineenä useina päivinä kesän aikana. Kyytiin pääsi tuolloin kaiken ikäisiä kuntoutujia. Pyöräilyviikolla avohuollon asiakkaat pääsivät tutustumaan eri maastoihin ja ympäristöihin Riento-pyörän kyydissä.

Pyörä koettiin turvalliseksi ja miellyttäväksi tavaksi liikkua kaikissa asiakasryhmissä. Arkiaktiivisuuden lisääminen ja kuntouttaminen osoittautuivat sivuseikoiksi kaiken muun hyvän rinnalla. Erityisesti ikääntyneet pitivät tärkeänä liikkumisen helppoutta ja sitä, että pyörällä pääsi autoa paremmin lähelle rakennuksia ja eri maastoihin. Vauhdin huuma houkutteli etenkin heitä, jotka käyttävät arjessa liikkumiseen paljon pyörätuolia. Pyörä oli erittäin suosittu, sillä sen varauskalenteriin on kirjautunut 16 viikon aikana yhteensä 171 ajokertaa. Pyöräilyt matkat vaihtelivat muutamista kilometreistä jopa kymmeneen kilometriin.

Tavoitteet 6 a, 7a ja 7b: Työmatkapyöräilijän ja -kävelijän palkitseminen sekä kävelypalaverit

Hyötyliikuntanäkökulma oli hankkeessa läsnä hyvin useissa eri tavoitteissa ja toimenpiteissä. Sitä tuotiin esille muun muassa arkiliikuntaan soveltuvien kävely- ja pyöräilyreittien kautta, työmatkapyöräilijöiden ja -kävelijöiden palkitsemisella sekä Fiksun liikkumisen suunnitelmaan sisältyvillä kyselyillä ja haastatteluilla. Kävelypalaveriinkin kannustettiin useissa tilaisuuksissa, ja esimerkiksi kunnan elinvoimatiimin viikkopalaveriinkin osallistuttiin usein lenkkipolun varrelta. Toimintatapaa levitettiin myös hankkeisiin, ja etenkin työelämän ja koulutuksen ulkopuolella olevien osallisuutta edistävässä Mukana-hankkeessa se oli yksi tärkeimpiä tapoja kohdata asiakkaita.

Hankkeessa järjestettiin aktiivisen työmatkapyöräilijän ja -kävelijän palkitseminen joulukuussa 2021. Palkittavat henkilöt valikoituvat kunnan työntekijöille suunnatun kyselyn avulla. Työntekijät saivat ehdottaa henkilöitä, jotka olivat erityisen aktiivisia työmatkansa lihasvoimin kulkijoita.



Useimmin mainitut pyöräilijä ja kävelijä palkittiin urheiluliikkeen lahjakortilla, millä kannustettiin jatkamaan aktiivista kävelyä ja pyöräilyä.

HANKKEEN VAIKUTTAVUUS

Hankkeella on sekä lyhyen että pitkän aikavälin tuloksia. Lyhyemmän aikavälin ja nopeasti mitattavissa olevat tulokset liittyvät muun muassa uusiin kävelyreitteihin, cargo-pyörän hyödyntämiseen, lisääntyneeseen pyöräily- ja kävelyviestintään sekä erilaisiin tapahtumiin, joita on järjestetty hankkeen aikana. Useiden tapahtumien ja toimintamallien jatkototeutusta mietitään parhaillaan. Esimerkiksi pop up -liikennepuistoa pyritään järjestämään myös kesällä 2022. Keväällä 2022 on tarkoitus järjestää Harrastava Liminka -toiminnan yhteydessä muun muassa lumikenkäretki sekä fatbike-ajelu. Osittain Fiksun liikkumisen suunnitelman ansiota ovat myös työsuuhdepyöräedun käyttöön ottaminen sekä uusi pyörämatkailua edistävä hanke.

Pidemmän aikavälin vaikutukset liittyvät kunnan sisäisiin prosesseihin. Hankkeen lopputuloksena on Fiksun liikkumisen suunnitelma -raportissa esitelty tiekartta, joka ohjaa kunnan kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämistyötä pitkälle tulevaisuuteen. Tiekarttaa ei ole vielä hankkeen loppuraportoinnin aikaan hyväksytty kunnallisissa toimielimissä, mutta raportti tullaan käsittelemään kevään 2022 aikana. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen ja kulkutapaosuuksien kasvattaminen tulevat todennäköisesti sisältymään Kestävä Liminka -työryhmän toimintaan, joka käynnistyy niin ikään keväällä 2022. Hankkeen tulokset ja laadittu raportti ohjaavat soveltuvilta osin myös esimerkiksi Pyörällä kuuhun -hankkeen toteutusta.

Hanke avasi hyvin keskustelua ja herätteli viranhaltijoita sekä poliitikkoja visioimaan rohkeasti, millaista tulevaisuuden liikenne Limingassa voisi olla. Hankkeen aikana puhuttiin mahdollisuudesta hankkia pysyvästi kunnan käyttöön sekä Riento-pyöriä että lasten kuljetukseen tarkoitettuja Muksubusseja. Fiksun liikkumisen suunnitelman tiekarttaan lisättiin myös maininta sähköllä tai vedyllä toimivasta, automaattisesta lähiliikenteen bussista. Lähijunaliikenteen käynnistymistä pidettiin erittäin merkittävänä asiana, ja kunnassa tunnistettiin jo nyt suuri tarve tiedottaa ja kannustaa kuntalaisia junaliikenteen hyödyntämisestä, kun lähijunapilotti lähestyy.

Hankkeen aikana jatkettiin jo aiemmin käynnistettyä seudullista yhteistyötä muun muassa käpyryhmän kautta. Seudullisissa ryhmissä aktiivisesti vaikuttaminen on olennainen keino edistää Limingan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä. Kuntarajat ylittävä työskentely on erityisen merkittävässä asemassa siksi, että liminkalaisista työssäkäyvistä suuri osa käy töissä oman kotikuntansa ulkopuolella.

Liikkumisen ohjaus nähdään tärkeänä osana kunnan ennaltaehkäisevää työtä ja hyvinvointitehtävää. Liikkumisen ohjaus koskettaa laajasti useita eri hallinnon aloja, kuten kaavoitusta ja maankäyttöä, infraa ja liikennettä, elinvoimaa, hyvinvointia sekä sivistystä ja kasvatusta. Liikenneturvallisuus ja liikennekasvatus ovat Suomen nuorimmissa kunnassa jatkossakin tärkeitä teemoja. Asenteisiin ja liikkumistottumuksiin tulee vaikuttaa poikkihallinnollisesti ja tiedottamisen tulee olla aktiivista. Yksi



asenteisiin vaikuttava teko voisi olla hankkeessa visioitu pyöräilyaiheisen käyttöesineen lahjoitus kuntaan muuttaville tai syntyville lapsille.

Hankkeella saavutettiin pääosin ne tavoitteet, jotka sille asetettiin. Fiksun liikkumisen suunnitelman työstäminen vei ennalta suunniteltua enemmän työaikaa, mikä johtuu osittain alimitoitetusta hankinnan arvosta. Niinpä henkilöstöresurssia kului paljon varsinaisen raportin työstämiseen, ja esimerkiksi tapahtumiin ja pelillisyyden hyödyntämiseen ei jäänyt työaikaa. Hanke olisi hyötynyt omasta, lähes täysiaikaisesta työntekijästä huomattavasti. Tähän ei kuitenkaan kyetty hankebudjetin puitteissa, vaan leikattua budjettia päätettiin hyödyntää mahdollisimman monipuolisesti kaikkien tavoitteiden edistämiseen.

Liikkumisen ohjaus on pitkäjänteistä työtä, ja siksi nyt toteutetun Fiksun liikkumisen suunnitelman tulokset tulevat näkyviksi vasta vuosien kuluttua. Pitkän aikavälin näkökulmasta tärkeintä on, että kehittämistarpeet on huomattu ja niiden toteuttamisesta on tehty linjauksia sekä tiekartta.

TOTEUTUNEET KUSTANNUKSET

Hankesuunnitelmassa hankkeen arvonlisäverottomiksi kokonaiskustannuksiksi arvioitiin yhteensä 38 500 euroa. Tästä summasta 75 % oli tarkoitus rahoittaa valtionavustuksella. Hankkeelle myönnettiin rahoituspäätöksellä yhteensä 28 000 euroa, josta avustus korvasi korkeintaan 19 250 euroa, eli 50 prosenttia.

Hanke toteutui myönnetty summaa pienempänä, koska tuen osuutta oli leikattu, eikä kunta voinut sitoa hankkeeseen lähes kaksi kertaa enemmän omarahoitusta kuin oli alun perin suunniteltu. Tämä vaikutti erityisesti henkilöstöresurssiin, ja sitä myöden hankkeen joidenkin toimenpiteiden toteutukseen. Hankkeeseen varattu asiantuntija- ja konsulttipalveluiden budjetti täyttyi kokonaisuudessaan, ja kuluissa tapahtui lopulta pieni ylitys (kuva 12). Eniten rahaa jäi käyttämättä painatus-, ilmoitus- ja markkinointikuluista, mutta tätä työtä pystyttiin tekemään pitkälti kunnan omana työnä. Myös korona vaikutti kustannuksiin, sillä kaikkia suunniteltuja tapahtumia ei voitu toteuttaa kokoontumisrajoitusten ja suositusten vuoksi. Esimerkiksi pyöräilysuunnistus ja kävelykarnevaali olisivat toteutuessaan aiheuttaneet myös henkilöstö- ja markkinointikuluja.



MENOT JA RAHOITUS (euroa)	Kustannussuunnitelma	Toteuma
Hakijan oma työpanos	10 500 €	8 322 €
Hankkeeseen palkattava henkilöstö		- €
Henkilöstömenot yhteensä	10 500 €	8 322 €
Konsultti- ja asiantuntijapalvelut, selvitykset ja tutkimukset	9 000 €	9 245 €
Painatus-, ilmoitus- ja markkinointipalvelut, markkinointi ja viestintäkustannukset	11 000 €	3 563 €
Liikkumispalveluiden käyttöönotto- ja pilotointi	8 000 €	5 927 €
Palvelujen ostot yhteensä	28 000 €	18 735 €
Aineet, tarvikkeet ja tavarat (eriteltävä)		- €
Muut menot (eriteltävä)		- €
Hankkeen menot yhteensä	38 500 €	27 057 €
Hankkeen tulot yhteensä	- €	- €
Valtionavustukseen oikeuttavat kustannukset (menot - tulot)	38 500 €	27 057 €
Hakijan oma rahoitusosuus (eriteltävä toimijoittain)	10 500 €	13 529 €
Muu julkinen rahoitus (eriteltävä)		0
Haettava valtionavustus	28 000 €	13 529 €
Haettavan valtionavustuksen osuus hankkeen kustannuksista (maks. 75% tai avustuspäätöksen mukainen)	73 %	50 %
Maksatukseen haettava valtionavustus		13 528,15

Kuva 12. Hankkeen kustannussuunnitelma sekä toteutuneet kustannukset.



TYÖN ORGANISOINTI

Hanketyöryhmä järjesti kokouksia vähintään kerran kuussa – aluksi kokouksia oli joka toinen viikko. Kokouksissa käytiin läpi hankkeessa siihen mennessä tehdyt toimenpiteet sekä suunniteltiin tulevia toimia. Hanketyöryhmän tehtäviin kuului myös suunnitella hankkeeseen liittyvät hankinnat ja tehdä hankintapäätökset. Syksyllä 2021 hanketyöryhmän kokoukset painottuivat pitkälti raporttiluonnoksen käsittelyyn ja kommentointiin. Kokouksia on järjestetty myös hankkeeseen konsulttipalvelua tuottavan Swecon työryhmän kanssa.

Hanke toteutettiin pitkälti kunnan oman henkilöstön työnä, mutta Fiksun liikkumisen suunnitelma -raportti teetettiin Swecolla ja karttojen ynnä muun sellaisen materiaalin tuotossa on hyödynnetty Creative Crue -mainostoimistoa. Liikenneturvallisuusselvityksestä vastasi Ramboll, kun taas pyöräteiden inventoinnin suoritti WSP.

Hanketyöryhmään kuuluvat liikelaitosjohtaja Marja-Riitta Vavuli-Kiviniemi, hankeasiantuntija Katariina Huikari, liikuntapalvelupäällikkö Janne Laamanen, maanmittausinsinööri Ossi Ruotsalainen, yhdyskuntainsinööri Vesa Anttila, puistopuutarhuri Sari Honka sekä tapahtuma- ja viestintäasiantuntija Anu-Maija Kärjä.

TOIMINTA-ALUE

Hankkeen aikana tavoitettiin hyvin kuntalaiset, valtuutetut, vanhus- ja vammaisneuvoston edustajat sekä nuorisovaltuuston edustajat. Lisäksi raportin tausta-aineistoon sisältyi myös Tupoksen kyläyhdistyksen edustajan haastattelu.

Yhteistyötä jatkettiin läpi hankkeen Liikenneturvan, Oulun ympäryskuntien liikenneturvallisuustyöryhmän ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen työryhmän kanssa. Kunnan sisäisesti yhteistyötä tehtiin erityisesti hoito- ja hoivatyönjohtajan hallintokunnan sekä liikuntapalveluiden, elinvoimapalveluiden ja kunnallistekniikkaliikelaituksen kesken. Sivistyspalveluiden kanssa tehtiin yhteistyötä erityisesti koululaiskyselyn levittämisessä ja vastausten keräämisessä koulupäivän aikana. Samanaikaisesti Limingan kunnassa käynnissä olevista hankkeista erityisesti Rantakylä-Virkkulan yhteisulkoilureitistön kehittäminen -hankkeen (Uudenmaan ELY) kanssa tehtiin yhteistyötä. Rantakylä-Virkkulan alueella uusittujen ja parannettujen reittien infraa mainostettiin kunnan kotisivuilla ja sosiaalisen median kanavissa myös Fiksun liikkumisen suunnitelman tavoitteiden edistämistä ajatellen.

Hankkeen toiminta-alue käsittää koko Limingan kunnan, joten hanke on rantautunut hyvin myös kyliin, kuten Ala-Temmekselle, Rantakylään ja Tupokseen. Yhteistyötä jatkettiin seudullisesti muun muassa turvallisuussuunnitelman ja pyöräilybaanojen kautta.