

OULUN SEUDUN KEVYTLIIKENNESTRATEGIA JA PALVELUTASOSUUNNITELMA



OULUN SEUDUN KEVYTLIIKENNESTRATEGIA JA PALVELUTASOSUUNNITELMA

Hailuoto
Haukipudas
Ii
Kempele
Kiiminki
Liminka
Lumijoki
Muhos
Oulu
Oulunsalo
Tyrnävä
Ylikiminki
Yli-Ii

Oulun tiepiiri

ESIPUHE

Tässä työssä on laadittu Oulun seudun kevyen liikenteen verkon kehittämissuunnitelma, jonka tarkoituksena on toimia apuvälineenä kevyen liikenteen yhteyksien priorisoinnissa ja pääverkon vaiheittain kehittämisen ohjelmoinnissa. Suunnitelmassa on määritelty koko Oulun seudun kattava kevyen liikenteen pääverkko ja sen tavoitetila. Tavoitetilaa on kuvattu liikenneteknillisten ominaisuuksien avulla ja lisäksi turvallisuuden ja esteettömyyden, väylien hoidon ja ylläpidon, matkaketjujen sekä liikenteen hallinnan näkökulmasta. Suunnitelmassa on tarkasteltu pyöräilyä myös matkailupalvelujen osana. Kevyen liikenteen pääverkon nykytila ja kehittämistarpeet on kuvattu yhteysväleittäin.

Suunnitelma tehtiin Oulun tiepiirin, Oulun kaupungin sekä Hailuodon, Haukiputaan, Iin, Kempeleen, Kiimingin, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulunsalon, Tyrnävän, Yli-Iin ja Ylikiimingin kuntien toimeksiannosta.

Työtä ohjanneen työryhmän kokoonpano oli seuraava: tieinsinööri Risto Leppänen, Oulun tiepiiri; liikenneinsinööri Jorma Heikkinen, Oulun kaupunki; Lumijoen tekninen johtaja Eino Jakkula, Oulun seudun liikennejärjestelmätyöryhmä; arkkitehti Ulla Priha, Tiehallinnon asiantuntijapalvelut sekä projektinjohtokonsultti diplomi-insinööri Vesa Verronen, Liidea Oy.

Konsultteina työssä olivat Plaana Oy:stä diplomi-insinöörit Aini Sarkkinen ja Timo Perälä ja Tieliikelaitoksesta diplomi-insinöörit Hilikka Piippo, Mauri Myllylä ja Mika Räsänen.

Huhtikuussa 2007

Risto Leppänen

Työryhmän puheenjohtaja

SISÄLTÖ

1. TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	7
2.1 Kevyt liikenne osana Oulun seudun liikennejärjestelmää	9
2.2 Väylästön kattavuus, ominaisuudet ja kunto	10
2.3 Kevyen liikenteen määrät ja koostumus	10
2.4 Turvallisuus ja esteettömyys	14
2.5 Väylästön ylläpito ja hoito	17
2.6 Viitoitus ja opastus	18
2.7 Pyörämatkailu	19
2.7 Aikaisemmin laaditut seututason kevyen liikenteen suunnitelmat	21
4. OULUN SEUDUN KEVYTLIIKENNESTRATEGIA	25
4.1 Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelma	25
4.2 Oulun seudun kevytliikennestrategian 2020 täsmennykset	26
5.1 Kevyen liikenteen pääverkko	28
5.1.1 Pääverkon määrittelyn perusteet	28
5.1.2 Pääverkon luokitus	28
5.2 Pääverkon tavoitetila	31
5.2.1 Palvelutaso tavoitetilan kuvaajana	31
5.2.2 Kevyen liikenteen pääverkon liikennetekniset ominaisuudet	32
5.2.3 Liikenteen hallinta	36
5.2.4 Turvallisuus ja esteettömyys kevyen liikenteen väylillä	37
5.2.5 Kevyen liikenteen väylien hoito ja ylläpito	39
5.2.6 Jalankulku ja pyöräily osana matkaketjua	41
5.2.7 Pyörämatkailu ja pyöräily matkailupalvelujen osana	42
5.3 Yhteysvälikohtaiset kehittämistarpeet	42
7. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	47
8. LÄHTEET	51
9. LIITTEET	52

1. TYÖN LÄHTOKOHDAT JA TAVOITTEET

Oulun seudun kevyen liikenteen verkon strategia- ja palvelutasosuunnitelmassa määritellään seututason strategiset linjaukset ja periaatteet, jotka ohjaavat kevyen liikenteen kehittämistä ja myöhemmin toteutettavien kuntakohtaisten suunnitelmien laatimista. Tavoitteena on myös ollut löytää toimintamalleja ja toimenpiteitä, joiden avulla voidaan tehostaa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteistoimintaa sekä kasvattaa kevyen liikenteen kulkumuoto-osuutta.

Suunnittelualue käsittää Oulun kaupungin sekä 12 Oulun seudun kuntaa: Oulunsalon, Kempeleen, Limingan, Hailuodon, Lumijoen, Muhoksen, Tyrnävän, Ylikiimingin, Haukiputaan, Kiimingin, Iin sekä Yli-Iin. Oulun ydinkeskusta on rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle.

Lähtökohtia ja tavoitteita kevyen liikenteen strategisille linjauksille antaa Oulun seudun liikenne 2020 -suunnitelma, jota on laadittu samanaikaisesti Oulun seudun yleiskaavan 2020 ja sen muutos- ja laajennusehdotuksen kanssa. Vuonna 2003 valmistuneen liikennesuunnitelman suunnittelualue käsittää Oulun kaupungin sekä edellä luetellut 12 kuntaa. Suunnitelmassa on esitetty Oulun seudun liikennestrategia ja sen toteuttamiseksi tarvittavat kärkitehtävät. Ydinstrategiaan sisältyy kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämistavoite ja yhtenä kärkitehtävänä on mainittu kävelyn ja pyöräilyn edistäminen.

Oulun seudun yleiskaavan suunnittelualue on liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnittelualueetta suppeampi eikä ulotu Iin, Ylikiimingin eikä Yli-Iin kuntiin. Yleiskaavassa on esitetty tavoitteellinen yhdyskuntarakenne, keskus- ja liikenneverkko, suojelu- ja virkistysalueet sekä merkittävät seudulliset hankkeet. Yleiskaava tähtää yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja tiivistämiseen. Samanaikaisesti seudullisen yleiskaavan kanssa on tehty kuntakohtaisia yleiskaavoja. Seudun ja kuntien yleiskaavat antavat osviittaa siitä, missä ovat potentiaalisimmat mahdollisuudet kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen.



Seudullisen tason suunnittelussa on tärkeää, että jalankulun ja pyöräliikenteen strategiset linjaukset ja suunnittelu kytkeytyvät saumattomasti muuhun kaava- ja liikennejärjestelmätyöhön. Näin luodaan edellytykset liikennejärjestelmän eri osien toimivuuden, turvallisuuden, ympäristön ja ihmisten elinolojen parantamiseen.

Sekä strategisella että toteuttamisen tasolla kevyen liikenteen asema on riippuvainen sekä kuntien että valtion toimista. Myös kaupan keskusliikkeet, muut yritykset ja kansalaisjärjestöt voivat osaltaan vaikuttaa kevyen liikenteen asemaan. Ihmisten arvomaailma ja asenteet sekä myös luonnonolot luovat edellytyksiä kehittämistyölle tai rajoittavat sitä.

Tässä työssä keskitytään seudullisiin mahdollisuuksiin jalankulun ja pyöräliikenteen aseman kehittämisessä. Suunnitelman tärkein tavoite on määritellä Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkko ja sen palvelutasotavoitteet tarkemman suunnittelun pohjaksi.



2. KEVYT LIIKENNE OULUN SEUDULLA - NYKYTILANNE

2.1 Kevyt liikenne osana Oulun seudun liikennejärjestelmää

Kevyen liikenteen järjestelmän merkitys on Oulussa ja osin koko seudulla tunnustettu varhaisessa vaiheessa. Oulun kaupungin panos on ollut vaikuttava ja se on perustunut tietoisiin valintoihin liikennejärjestelmää kokonaisuutena kehitettäessä sekä yhteistyöhön tienpitoviranomaisen kanssa. Seudun muutkin kunnat ovat viime vuosina lisääntyvässä määrin huomioineet kevyen liikenteen tarpeita toiminnassaan.

Seudullinen ja kunnallinen liikennepolitiikka on kokonaisuus, jonka toimeenpanossa jalankulku ja pyöräliikenne ovat osana. Kevyen liikenteen liikennepolitiikka on luettavissa alueiden käytön suunnitelmista ja kaavoista, liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, toiminnan ja talouden suunnitelmista sekä kuntien ja Tiehallinnon päätöksenteosta. Jalankulun ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus ja asema liikenteessä kuvaa harjoitetun liikennepolitiikan tulosta.

1990-luvun lopulta lähtien Oulun seudulla on tehty seutuyhteistyötä kaavoituksessa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnittelua on tehty osana seudun yleiskaavoitusta. Yhteistyö on viimeisten vuosien aikana alkanut myös näkyä mm. kuntarajojen vähittäisenä häipymisenä väyläsuunnittelussa.

Oulun seudun kuntien yhteinen yleiskaava 2020 sai lainvoiman elokuussa 2006. Seudun kunnat ovat tunnistaneet yleiskaavassa esitetyn yhdyskuntarakenteen tiivistämistarpeen ja ottaneet sen kaavoituksessa huomioon. Käytännössä Oulun seudulla yhdyskuntarakenne kuitenkin hajaantuu, koska merkittävä osa omakotitaloista rakennetaan asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolelle (Oulun seudun hajarakentamisselvitys, 2006). Kevyen liikenteen kannalta kielteistä yhdyskuntarakenteen hajoamista ja hajarakentamista on esimerkiksi Haukipudas-Kiiminki maantien varrella.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Oulun seudun liikenne 2020 ja Oulun seudun yleiskaavassa 2020 on esitetty seudullinen kevyen liikenteen tavoiteverkko. Seudun kunnat ja liikenneasioita hoitavat viranomaiset ovat yhteisesti hyväksyneet liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta laaditun aiesopimuksen, johon sisältyy mm. joukko kevyen liikenteen tavoiteverkkoa koskevia kehittämistoimenpiteitä. Myös päätie- ja pääkatuverkon kehittämishankkeisiin sisältyy kevyen liikenteen olosuhteita parantavia toimenpiteitä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja aiesopimuksessa painotus on selkeästi fyysisen väylästäön kehittämisessä. Jalankulun ja pyöräliikenteen täsmällistä roolia liikennejärjestelmässä ei ole määritelty eikä myöskään esitetty kokonaisvaltaista strategista ohjelmaa sen hyväksi.

Kuntien budjeteissa ei yleensä ole erikseen osoitettu rahaa kevyen liikenteen väylille. Oulussa, Kempeleessä ja Lumijoen kevyttä liikennettä tarkastellaan erikseen ja näiden kuntien talousarvioissa on oma kohta kevyelle liikenteelle.

Tiehallinnon toimintaa leimaa rahoituksen väheneminen. Kuitenkin Oulun tiepiirin alueella kevyen liikenteen hankkeisiin panostetaan edelleen. Niihin käytetty rahoitus on vähentynyt suhteellisesti vähemmän kuin muihin hankkeisiin käytetty rahoitus. Tiehallinto kääntyy liikenne- ja viestintäministeriön puoleen määrärahakehysten kasvattamiseksi valtion talousarviossa kevyen liikenteen edistämiseksi.

Valtion talousarvioon vuonna 2006 otettu liikenneinvestointien teemapaketti maaseututaajamien kouluyhteyksien rakentamiseen on jossain määrin hyödyt-

tänyt Oulun seudun kuntia. Tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2007 - 2011 on esitetty kolme kevyen liikenteen hanketta Oulun seudulle.

2.2 Väylästön kattavuus, ominaisuudet ja kunto



Tähän asti harjoitetun liikennepolitiikan tuloksena Oulun seudulla on melko kattava jalankulku- ja pyörätieverkosto eritasoisine yhteyksineen. Oulun kaupungissa ja seudun 12 kunnassa on kevyen liikenteen väyliä yhteensä 806 kilometriä, josta noin 164 kilometriä on Tiehallinnon väyliä ja 642 kilometriä kuntien väyliä. Oulun kaupungin ylläpitämien kevyen liikenteen väylien yhteispituus on 466 kilometriä.

Suuri osa kevyen liikenteenväylistä sijoittuu taajamiin. Myös pitempimatkaista seudullista liikennettä palvelevaa kevyen liikenteen reitistöä on hiljalleen kehitetty niin, että Oulusta naapurikuntien kuntakeskuksiin Muhosta lukuun ottamatta ja osin kauemmaksikin on jo jatkuva kevyen liikenteen reitti.

Tämän työn yhteydessä on tarkasteltu Tiehallinnon väylistä käytettävissä olevia kuntotietoja. Ne vahvistavat Oulun seudun kevyen liikenteen väylien olevan pääsääntöisesti hyväkuntoisia, muutamia yksittäisiä väyläosuuksia lukuun ottamatta. Kuntien kevyen liikenteen väylien osalta kuntotietoja ei ollut käytettävissä. Väylien kuntoa on arvioitu silmämaisesti maastokäyntien yhteydessä.

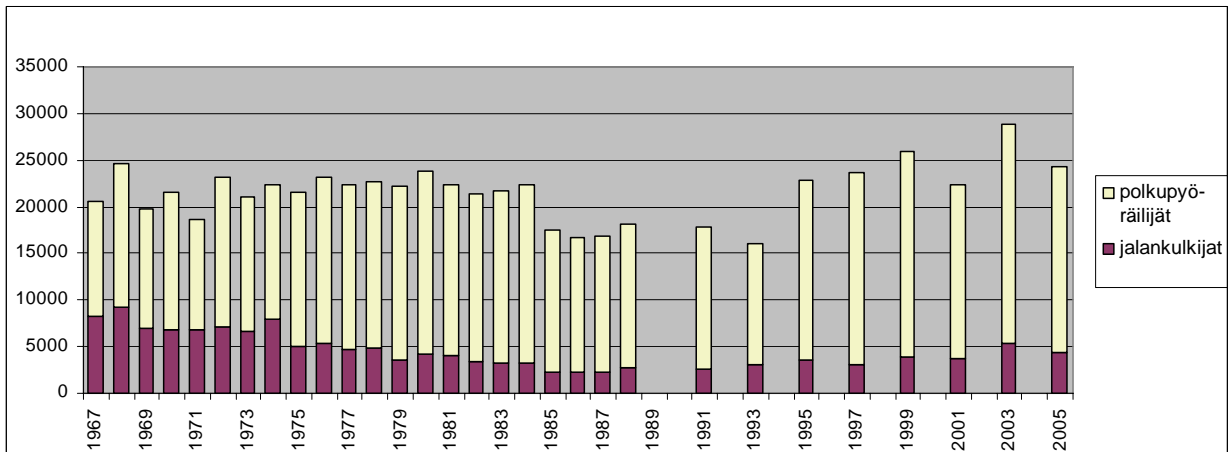
Kevyen liikenteen väylien yhtenäinen kuntoluokitus Tiehallinnon järjestelmässä määritetään ensisijaisesti vauriosumman perusteella, joka ilmentää kevyen liikenteen väylän rakenteellista kuntotasoa ja vaikuttaa pyöräilijän ajokokemukseen. Jos väylän tasaisuus (IRI) on mitattu, käytetään sitä toisena kriteerinä. Kriteereistä huonoimman arvon saanut on määräävä.

2.3 Kevyen liikenteen määrät ja koostumus

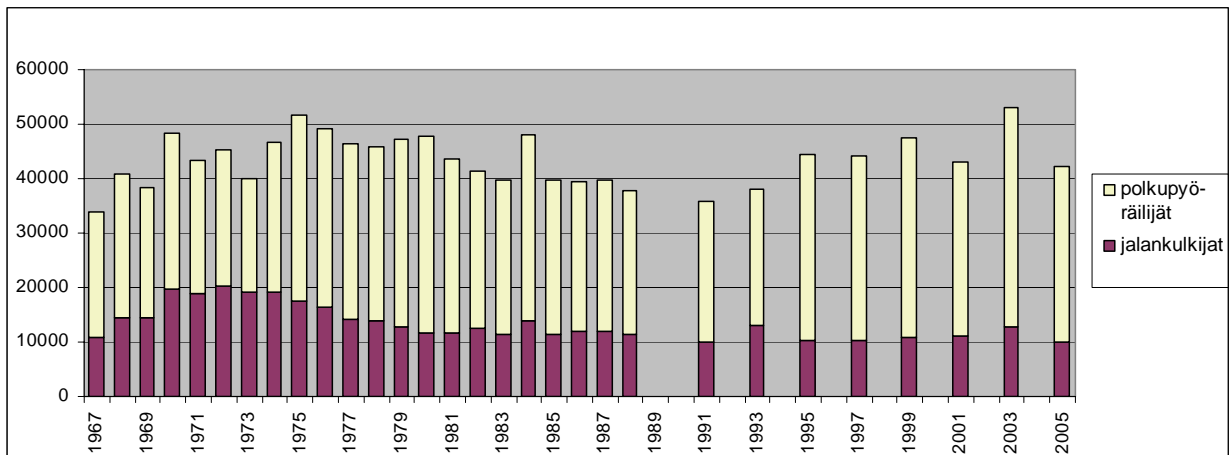
Kevyen liikenteen määristä ja niiden kehityksestä ei Suomessa ole tällä hetkellä saatavissa kattavaa tietoa. Yksittäiset kaupungit ja kunnat laskevat pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määriä tärkeimmissä kohteissaan sekä kevyen liikenteen että liikenneturvallisuushankkeiden yhteydessä. Kevyen liikenteen kulkumuotoosuuteen ja suoritteeseen liittyvät perustiedot saadaan parhaiten muiden liikennetutkimusten avulla. Liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä tehdään usein haastattelu- ja kyselytutkimuksia. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (HLT) tehdään noin kuuden vuoden välein.

Oulun kaupunki laskee joka toinen vuosi syyskuussa kevyen liikenteen määriä kaupungin kehän pisteillä. Seuranta on tehty 1960-luvulta lähtien (kuvat 1, 2, ja 3). Laskentapisteen pysyvät samoina vuodesta toiseen.

Seurannasta nähdään, että Oulujoen silloilla kevyen liikenteen määrä on viime vuosina ollut suurempi tai yhtä suuri kuin huippuvuosina edellisillä vuosikymmenillä ja että kevyen liikenteen määrä on selvästi lisääntynyt 1990-luvun alkuvuosista. Pitkällä aikavälillä polkupyöräilijöiden määrä on lisääntynyt ja jalankulkijoiden määrä vähentynyt (kuva 1).

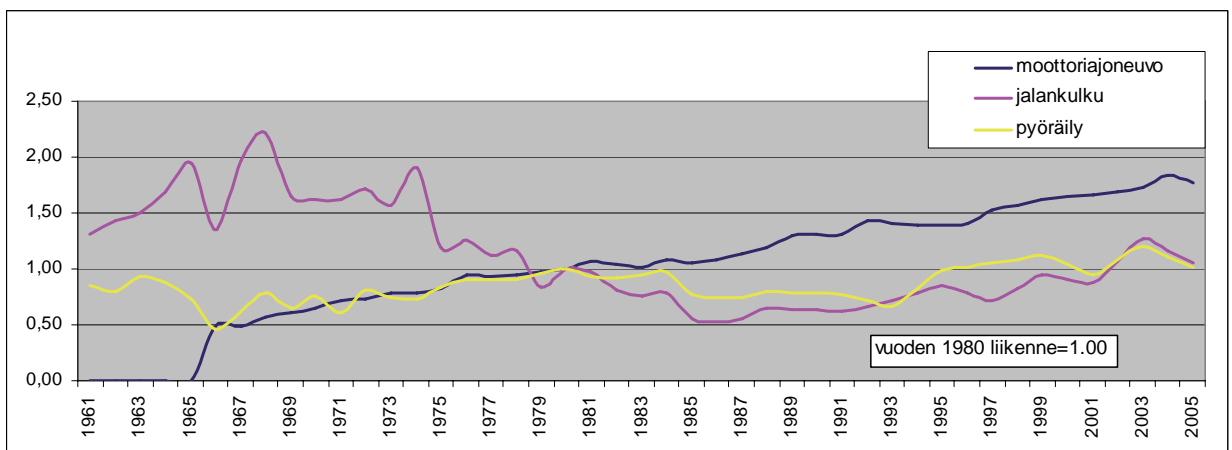


Kuva 1. Keven liikenteen määrä Oulujoen silloilla 1967- 2005.



Kuva 2. Keven liikenteen määrä Oulun keskustan kehällä 1967- 2005.

Keskustan kehällä jalankulkijoiden määrä on vähentynyt 41 prosenttiyksikköä 10 vuoden aikana vuodesta 1973 vuoteen 1983. Viimeisten 25 vuoden aikana jalankulkijoiden määrä on pysynyt jokseenkin samana (kuva 2).



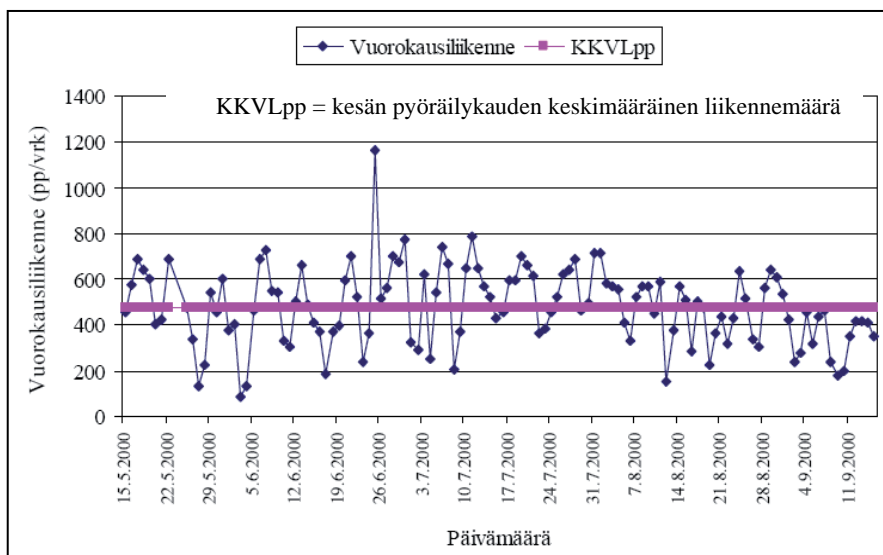
Kuva 3. Joen yltävän keven liikenteen kehitys kulkumuodoittain vuosina 1961 - 2005.

Kuvassa 3 liikenteen kehitystä on tarkasteltu ottamalla perusvuodeksi vuosi 1980 (vuoden 1980 liikenne =1) ja vertaamalla muiden vuosien liikennemääriä perusvuoden liikennemäärään. Diagrammista nähdään, että jalankulkijoiden määrä on ollut suuri vuoteen 1975 asti, jonka jälkeen se on vähentynyt huomattavasti. Pyöräilijöiden määrän vaihtelu on ollut vähäisempää. Vuonna 2003 jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä on ollut suurempi kuin perusvuonna 1980, mutta 1990 luvun puolesta välistä alkanut kasvu näyttäisi vuonna 2005 kääntyneen laskuksi.

Oulussa Koskelantiella tehtiin kevyen liikenteen haastattelututkimus syyskuussa 2001 Koskelantien yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Tutkimuksen mukaan Oulunseläntien ja Koskelantien kevyen liikenteen määrä tavallisena kesäpäivänä vuonna 2001 vaihteli 1150 - 3700 kulkijaan. Pienin liikennemäärä oli Oulunseläntiellä suunnittelualueen pohjoisosassa. Tutkimuspäivänä 93 % kevyestä liikenteestä oli polkupyöräilijöitä, 5 % jalankulkijoita ja 2 % rullaluistelijoita. Matkoista 38 % oli päivittäistä työmatkaliikennettä ja 28 % vapaa-ajan matkoja. Opiskeluun liittyviä matkoja sekä ostos/asiointimatkoja oli molempia 16 %.

Haastattelupaikka sijaitsi Koskelantien eteläpäässä. Haastattelupaikan pohjoispuolen päätepisteenä kolmanneksella kulkijoista oli Meri-Toppilan alue, kolmanneksella Pateniemen, Herukan ja Haukiputaan suunta ja kolmanneksella tasaisesti muut alueet. Haastattelupaikan eteläpuolen päätepisteenä suurimmalla osalla kulijoista oli keskusta.

Tieliikelaitoksen Konsultointi on tehnyt kevyen liikenteen laitetestauksen tarpeisiin kevyen liikenteen laskentaa Oulu-Kempele välisellä kevyen liikenteen väylällä yhdessä silmukkapisteessä vuosina 2000 - 2006. Kuvassa 4 on esitetty esimerkki kesäkauden keskimääräisestä kevyen liikenteen määrästä Oulun ja Kempeleen välillä.



Kuva 4. Kesä-/ pyöräilykauden (15. toukokuun - 15. syyskuun) keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä ja vuorokausivaihtelut Kempele-Oulu.

Kuvasta voidaan havaita, on pyöräilymäärien vaihtelu suhteellisen tasaista aina syyskuun alkuun saakka, jolloin mm. ilman lämpötilan alentuminen on vaikuttanut pyöräilijöiden määriin ko. pisteessä.

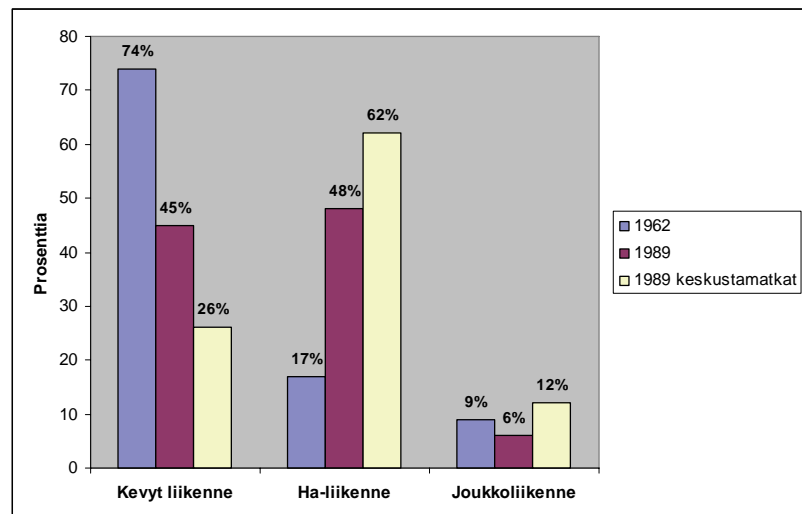
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2004 - 2005 mukaan suomalaiset kävelevät 23 % kaikista tekemistään matkoista. Lyhyillä, alle kilometrin matkoilla kävely on selvästi suosituin kulkumuoto yli 60 %:n kulkutapaosuudella. Vaikka

neljä viidestä kävelymatkasta on alle kolmen kilometrin pituisia, pitempiäkin matkoja tehdään merkittävä määrä: vielä 5-10 kilometriä pitkillä matkoilla kävelyn kulkutapaosuus on 8 %. Kävelymatkan keskipituus on vajaa 2 kilometriä ja suomalainen kävelee keskimäärin 430 kilometriä vuodessa. Verrattuna edelliseen henkilöliikennetutkimukseen kävelyn kulkutapaosuus on laskenut 1,3 prosenttiyksikköä viimeisen kuuden vuoden aikana.

Pyöräilyn kulkutapaosuus on valtakunnallisesti vajaa 9 %. Suurimmillaan pyöräilyn osuus on 1 - 3 kilometrin matkoilla (16 %) ja noin 90 % pyörämatkoista on alle 5 kilometrin mittaisia. Toisaalta puolet polkupyörällä kuljetuista kilometreistä ajetaan yli 4 kilometrin pituisilla matkoilla. Pyörämatkan keskipituus on 3 kilometriä. Suomalainen pyöräilee keskimäärin 300 kilometriä vuodessa. Viimeisen kuuden vuoden aikana pyöräilyn kulkutapaosuus on laskenut 1,5 prosenttiyksikköä.

Vuosina 1989 - 1991 tehtiin Oulun seudun liikennetutkimuksen yhteydessä laaja kevyen liikenteen tutkimus. Tutkimuksen avulla selvitettiin kevyen liikenteen matkamääriä, kausi- ja tuntivaihteluita sekä kevyen liikenteen koostumusta ja suuntautumista Oulun kaupungin alueella. Tutkimuksessa haastateltiin 4357:ää henkilöä kahdeksassa pisteessä. Lisäksi tehtiin Oulussa ja 11 ympäristökunnassa ruokakuntahaastattelu postikyselyinä. Kyselyn saaneista 67 % palautti haastattelulomakkeen ja vastaajat antoivat tietoja noin 6700 matkasta.

Matkapäiväkirjoista saatujen matkaketjutietojen perusteella vuonna 1989 kulkumuotojakauma Oulussa oli seuraava: kevyt liikenne 44,7 %, henkilöautoliikenne 48,2 %, joukkoliikenne 6,3 % ja muu kulkutapa 0,8 % (kuva 5). Vuosien 1962 ja 1989 välillä kulkumuotojakaumissa tapahtui voimakas muutos: kevyen liikenteen kulkumuoto-osuus pienentyi 29 prosenttiyksikköä ja henkilöautoliikenteen osuus kasvoi 31 prosenttiyksiköllä. Joukkoliikenteen osuus pienentyi 3 prosenttiyksikköä.



Kuva 5. Liikenteen kulkumuotojakaumat Oulun kaupungissa vuosina 1962 ja 1989.

Haastattelututkimuksen perusteella vuonna 1990 Oulun kaupungin alueella polkupyöräilijöiden keskimääräinen ajomatka oli 10,5 kilometriä, mikä vastaa 39 minuutin matkaa keskinopeudella 16 km/h. Oulussa tehtiin päivittäin noin 21 500 keskustaan tai keskustan läpi suuntautuvaa kevyen liikenteen matkaa. Keskimääräinen polkupyöräliikenteen ajosuorite oli noin 171 000 km/vrk. Kevyen liikenteen matkoista yli puolet oli työmatkoja (taulukko 1).

Taulukko 1. Kevyen liikenteen jakaumat matkan tarkoituksen mukaan.

Matkaryhmä	Otos	Osuus (%)
1. Työmatkat	2340	53,7
2. Asiointimatkat	810	18,6
3. Vierailumatkat	122	2,8
4. Lomamatkat	148	3,4
5. Kuljetusmatkat	9	0,2
6. Muut/ opiskelumatkat	928	21,3
Yhteensä	4357	100

2.4 Turvallisuus ja esteettömyys

Oulun seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä kevyen liikenteen turvallisuuden on kiinnitetty huomiota alueiden luonteesta ja liikennemääristä riippuen monin erilaisin tavoin. Etenkin autoliikenteen pääväyliltä jalankulku ja pyöräily on pyritty ohjaamaan kokonaan autoliikenteen verkon ulkopuolelle ja tekemään risteilyt eritasoon. Oulun keskustaa on uudistettu jalankulun asemaa parantaen ja ohjaamalla autoliikennettä sille varatuille kaduille ja alueille. Pienempien kuntien keskustoja on uudistettu rakentamalla maanteistä taajaman pääkatuja taajamailmettä korostaen ja autoliikenteen aseman kustannuksella. Vähäliikenteisiä katuja ja yksityisiä teitä on Oulun seudulla käytetty jalankulku- ja pyörätieverkon osina yleisemmin kuin muualla Suomessa. Taajamakeskustojen ulkopuolisilla teillä on kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta parannettu, varsinkin usein ensivaiheen toimenpiteenä, piennarlevennyksin ja valaistuksen rakentamisella.

Vuonna 2001 Oulun seudulla maanteillä tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista kevyen liikenteen onnettomuuksia oli 13,7 % ja koko tiepiirin alueella 16,8 %. Vuonna 2006 vastaavat luvut olivat 22,8 % ja 19,6 %. Tarkastelujakson aikana onnettomuuksien määrä ja kevyen liikenteen onnettomuuksien osuus on vaihdellut. Viimeisten vuosien aikana on havaittavissa huolestuttava kehityssuunta: onnettomuuksien kokonaismäärä on edellisiin vuosiin verrattuna vähentynyt, mutta kevyen liikenteen onnettomuuksien määrä on kasvanut (taulukko 2).

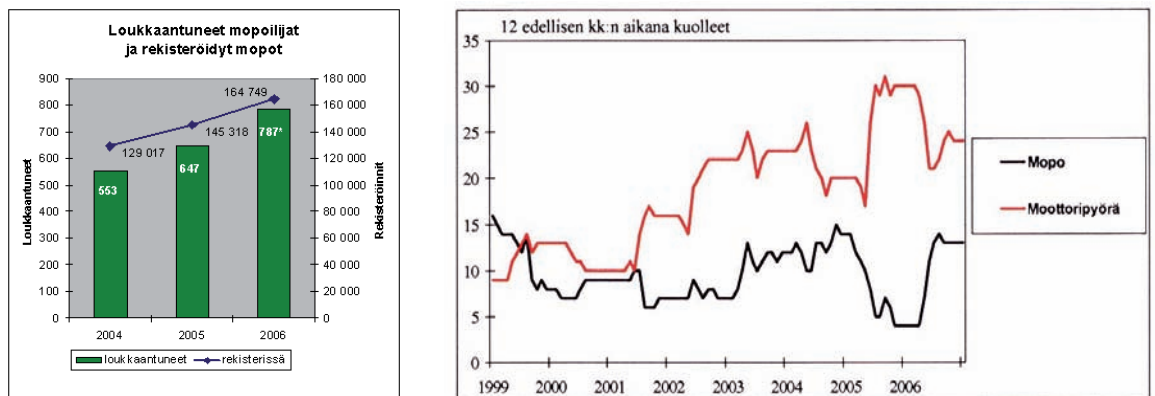
Taulukko 2. Henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet maanteillä vuosina 2001–2005. (*ennakkotieto vuodelta 2006).

Suunnittelualueella tapahtuneet onnettomuudet	2001	2002	2003	2004	2005	* 2006
Mopedionnettomuus	6	5	7	5	10	8
Polkupyöräonnettomuus	8	13	10	6	6	10
Jalankulkijaonnettomuus	4	2	8	6	7	8
Kevyen liikenteen onnettomuudet yhteensä	18	20	25	17	23	26
Kaikki liikenneonnettomuudet	131	129	137	123	107	114
Kevyen liikenteen onnettomuuksien osuus	13,7 %	15,5 %	18,2 %	13,8 %	21,5 %	22,8 %
Oulun tiepiirin alueella tapahtuneet onnettomuudet	2001	2002	2003	2004	2005	* 2006
Kevyen liikenteen onnettomuudet	59	53	68	56	62	66
Kaikki liikenneonnettomuudet	352	378	367	366	313	337
Kevyen liikenteen onnettomuuksien osuus	16,8 %	14,0 %	18,5 %	15,3 %	19,8 %	19,6%

Mopoilu on viime vuosina kasvattanut suosiotaan ja se on myös Oulun seudulla alle 18-vuotiaiden keskuudessa suosittua. Oulun kaupungissa mopotiheys on 3 mopoa/ 100 asukasta, kun se esimerkiksi Tampereella on 1,5 mopoa/ 100 asukasta. Oulun kaupungin kevyen liikenteen väylillä mopoilu on pääsääntöisesti sallittu kun kadun nopeusrajoitus on ≥ 50 km/h.

Onnettomuustilastojen valossa mopoilu on riskialtis kulkutapa ja ajanviettomuoto. Ajoneuvona mopo on kuljettajalleen turvaton jopa vaarallinen, varsinkin jos sitä ryhdytään itse virittelemään suuremman tehon saamiseksi ja vauhdin kasvattamiseksi. Nuoren mopoilijan riski joutua onnettomuuteen on moninkertainen henkilöautoilijaan verrattuna. Lisääntynyt mopoilijoiden määrä vaikuttaa myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuteen. Mopojen muuta kevyttä liikennettä suurempi nopeus ja holtiton liikennekäyttäytyminen aiheuttavat vaaratilanteita ja onnettomuuksia myös muulle kevyelle liikenteelle.

Mopoilijoiden onnettomuudet ja niissä loukkaantuneiden määrä on valtakunnallisesti kasvanut tasaisesti jo vuodesta 2002. Suomessa menehtyy liikenteessä 20 - 30 mopoilijaa vuosittain. Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan vuonna 2006 liikenteessä loukkaantui yhteensä 787 mopoilijaa (kuva 6).



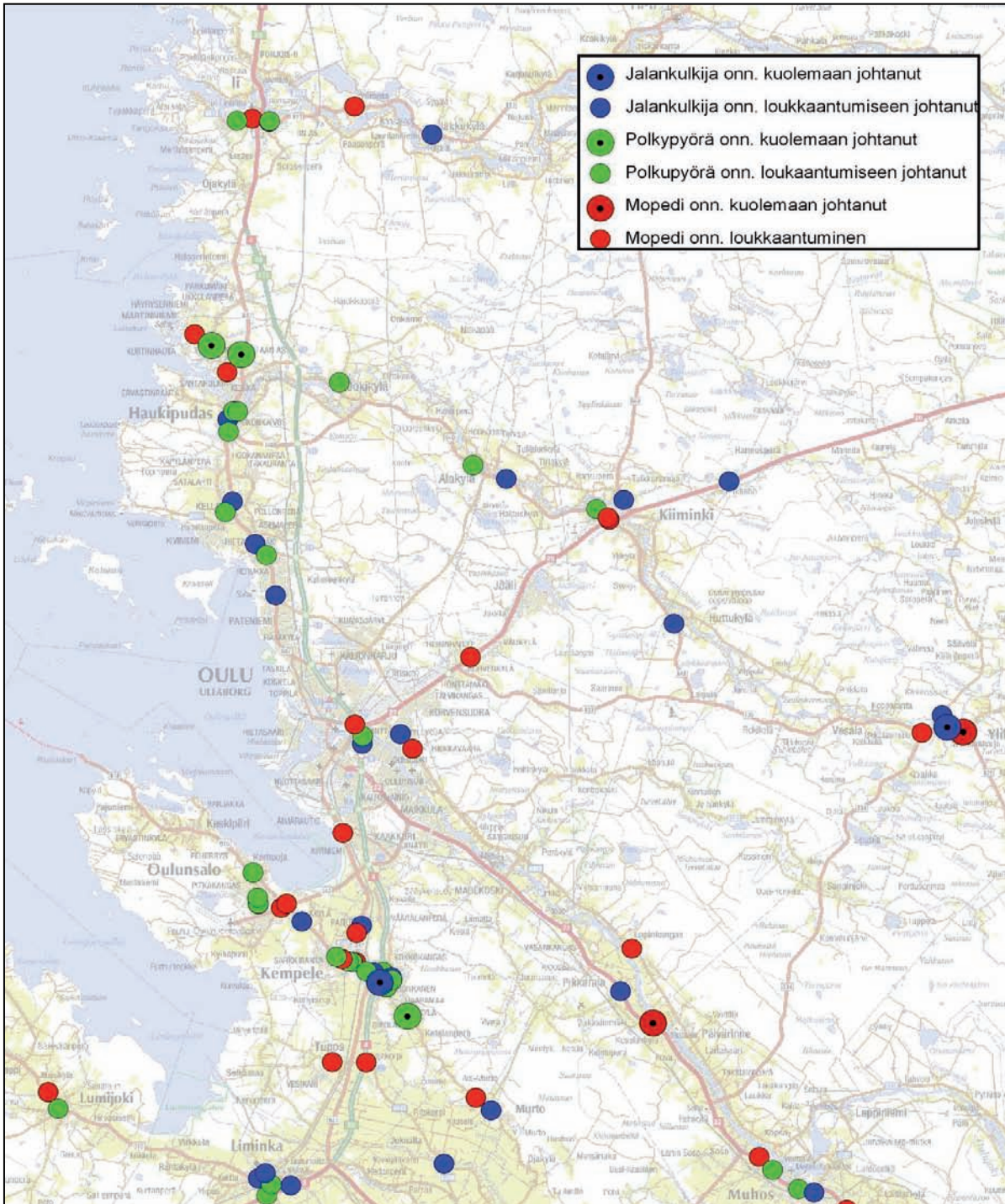
Kuva 6. Loukkaantuneet mopoilijat ja rekisteröidyt mopot Suomessa vuosina 2004–2006 sekä tieliikenteessä kuolleet mopoilijat ja moottoripyöräilijät vuosina 1999–2006 (lähde Liikenneturva ja Tilastokeskus, vuoden 2006 tiedot ennakkotietoja).

Myös Oulun seudulla on liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden mopoilijoiden määrä selvästi lisääntynyt aikaisempiin vuosiin verrattuna. Kasvu on tapahtunut Oulun kaupungin alueella ja pääosin muualla kuin maanteihin liittyvillä kevyen liikenteen väylillä. Muissa seudun kunnissa ei tilastojen mukaan ole vastaavaa lisäystä mopo-onnettomuuksien määrässä.

Taulukko 3. Kevyen liikenteen onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät suunnittelualueen kunnissa (lähde Liikenneturvan ja Tilastokeskuksen julkaisu Tieliikenneonnettomuudet vuosilta 2002-2005).

Vuosi	Kuolleet			Loukkaantuneet			Yhteensä
	Jk	Pp	Mopo	Jk	Pp	Mopo	
2002	0	1	1	22	65	12	101
2003	2	2	1	33	52	24	114
2004	1	3	1	25	58	25	113
2005	1	2	0	22	51	43	119
Yht.	4	8	3	102	226	104	447

Seuraavassa kuvassa on esitetty Oulun seudulla kevyen liikenteen henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määriä ja tapahtumapaikat maanteillä.



Kuva 7. Kevyen liikenteen henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet maanteillä vuosina 2001–2005.

Käytössä olevien selvitysten pohjalta Oulun seudulla ei ole osoitettavissa yksittäisiä synkkiä kevyen liikenteen turvallisuuden mustia alueita tai kipupisteitä. Kempeleen keskusta-alue erottuu kuitenkin muita alueita ongelmallisempänä. Viime vuosina Kempeleessä on kuitenkin toteutettu monia keskustan liikenneympäristöä parantavia hankkeita, jotka vaikuttavat myös kevyen liikenteen

liikkumisympäristöön ja -olosuhteisiin. Näiden toimenpiteiden vaikutukset eivät kuitenkaan vielä näy onnettomuustilastoissa.

Tiehallinnon tienkäyttäjättyytyväisyystutkimuksen mukaan taajamien reuna-alueilla koetaan jalankulku ja pyöräily turvattomaksi. Tähän lienee syynä reuna-alueiden haja-asutus, jolle ei pystytä tarjoamaan erillistä kevytliikenneyhteyttä käyttäjämäärien vähyyden takia. Aina ei myöskään uusien asuntoalueiden kevyen liikenteen järjestelyjä saada toteutettua yhtä aikaa alueen rakentumisen kanssa.

Oulun seudulla on tehty kuntakohtaisia esteettömyyskartoituksia eri palvelukohdeiden saavutettavuudesta. Nämä kartoitukset kuitenkin kohdistuvat pääosin rakennuksiin ja pysäköintiin. Limingan kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteydessä on tehty esteettömyyskartoitus kunnan keskustaan. Muissa kunnissa liikkumisympäristöjen esteettömyyttä ei tiettävästi ole kartoitettu.

Muun muassa rakennustyömaiden puutteellisesti toteutetut väliaikaiset liikennejärjestelyt, puutteellinen valaistus, pitkään korjaamatta olevat päällystevauriot sekä talvisin lumi ja liukkaus aiheuttavat ongelmia Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkolla. Nämä ovat suoranaisia esteitä liikuntarajoitteisille, mutta vaikuttavat myös muiden kevyen liikenteen käyttäjäryhmien kulkutavan valintaan.

2.5 Väylästä ylläpito ja hoito

Tiehallinto on ohjeistanut laatuvaatimukset, joita noudatetaan hoidon alueurakoissa. Ohjeessa on määritelty kevyen liikenteen väylien hoitoluokat ja laatuvaatimukset. Kuntasektorilla jokainen kunta tarkoittaa itse käytettävät laatuvaatimukset. Kunnat käyttävät yleensä Suomen Kuntaliiton julkaiseman Alueurakointiohjeiden kriteerejä.

Kevyen liikenteen väylien talvihoidon kunnossapidon laatuvaatimukset poikkeavat tällä hetkellä olennaisesti Tiehallinnon ja kuntien vastuulla olevilla väylillä. Tämä näkyy käytännössä hoitotoimenpiteiden eriaikaisena ajoittumisena sekä hoidon laadun vaihteluna. Tämän korjaamiseksi on käynnistynyt hanke, jossa Kuntaliiton vuodelta 1984 oleva luokitusohje uusitaan ja samalla se yhdenmukaistetaan Tiehallinnon ohjeen kanssa.

Tiehallinnon laatuvaatimukset on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4. Tiehallinnon laatuvaatimukset kevyen liikenteen talvihoidolle.

Luokka	Laatuvaatimukset (voimassaoloaika K1 klo 05-22- ja K2 klo 06-22)
K1	Hoidetaan ennen liikenteen alkua klo 05 mennessä Päätien vieressä olevat väylät aurataan heti päätien jälkeen Max. Irtolumen syvyys sateen aikana 3 cm Toimenpideaika lumen poistoon 3h Toimenpideaika yli 2 cm syvien epätasaisuuksien poistoon 12 h Riittävä kitka turvalliseen kävelyyn ja pyöräilyyn Toimenpideaika liukkauden torjuntaan 2 h Pysäkkiyhteydet hoidetaan samalla tavalla kuin muu kevyen liikenteen väylä Suojatiet hoidetaan niin että pinta on turvallinen käyttää
K2	Hoidetaan ennen liikenteen alkua klo 06 mennessä Toimenpideaika lumen poistoon 4 h Muut laatuvaatimukset samat kuin luokassa K1

Suunnittelualueella kaikki Tiehallinnon kevyen liikenteen väylät kuuluvat luokkaan K1

Oulun kaupungilla on käytössään katujen ja yleisten alueiden ylläpitoon liittyvät tehtäväkortit (taulukko 5), joissa on määritetty kunnossapitoluokan mukaiset laatuvaatimukset ja tehtävän kuvaukset. Oulunsalossa käytetään samaa kunnossapitoluokitusta kuin Oulussa. Muissa kunnissa ei ole käytössä kevyen liikenteen kunnossapitoluokitusta.

Taulukko 5. Oulun kaupungin kevyen liikenteen talvihoidon laatukortti.

Kunnossapitoluokka	Väylän kunnan alaraja
I	Kuivaa irtolunta keskimäärin 3 cm
II	Kuivaa irtolunta keskimäärin 5 cm
Kunnossapitoluokka	Aurauksen ajankohta
I	Mahdollisimman pian laatustandardien alituttua ja ennen vuorokauden liikenteen huipputunteja (klo 7 & 16). Lumisateen jatkuessa pitkään, aurataan myös lumisateen aikana laatustandardin alituttua
II	Laatustandardin alituttua välittömästi kunnossapitoluokan I jälkeen. Pitkään jatkuvan lumisateen aikana on pidettävä avoinna riittävän leveä kulkutie
Laatuvaatimus	
Kevyen liikenteen väylät pyritään auraamaan ennen vastaavan kunnossapitoluokan ajoratoja. Samaan kunnossapitoluokkaan kuuluvat kohteet tulee pitää yhdenmukaisessa kunnossa.	

Nykyisin ongelmana on, että kunnissa ei ole yleisesti käytössä kevyen liikenteen väylien hoitoluokitusta. Silloin, kun hoitoluokitus on käytössä, ei yhtenäistä hoitotasoa ole aina pystytty varmistamaan urakkarajoilla tai kevyen liikenteen reitin tonttikatuosuudella.

Asiakastyytyväisyys

Kolmen vuonna 2006 toteutetun asiakkaiden tyytyväisyyttä mittaavan tutkimuksen mukaan Oulun seudun asukkaat ovat melko tyytyväisiä asuinalueensa kevyen liikenteen väylien hoitoon. Tiehallinnon tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen mukaan enin osa Oulun seudun asukkaista on jalankulku- ja pyöriteiden talvihoitoon tyytyväisiä, joskin asiaan neutraalisti suhtautuvia on myös paljon.

Oulun kaupungin alueurakkatyytyväisyystutkimuksessa kaupungin asukkaat pitivät kevyen liikenteen väylien aurausta ja liukkauden torjuntaa melko hyvänä. Tilanne on sama kaikilla kaupungin urakka-alueilla. Oulun kaupunki saa myös valtakunnallisessa kuntien teknisiä palveluja selvittävässä tutkimuksessa kaupunkilaisilta hyvät arvostelut jalankulku- ja pyöriteiden kunnan hoitamisesta.

2.6 Viitoitus ja opastus

Tällä hetkellä vain osalla Oulun seudun kevyen liikenteen pääväylistä on viitoitus. Myös olemassa olevassa viitoituksessa ja opastuksessa on paikka paikoin puutteita. Viitoituksen tilannetta niin suunnitelmien kuin olemassa olevan viitoituksenkin suhteen ollaan parasta aikaa kartoittamassa toisen työn yhteydessä.

Haukiputaan suuntaan, Kiimingin suuntaan sekä Oulunsalon ja Kempeleen suuntaan on olemassa ajantasaiset viitoitussuunnitelmat. Oulun kaupungin alueella Haukiputaan suunta on viitoitettu suunnitelman mukaisesti. Haukiputaalla viitoitus toteutettaneen 2007 - 2008.

Kiimingin suunnan viitoitussuunnitelma sisältää reitin Oulu-Kiiminki lisäksi koko Kiimingin kevyen liikenteen verkoston. Väli Hintta - Korvenkylä toteutetaan

vuonna 2006 aloitetun Kuusamontien parantamishankkeen yhteydessä. Muu osa toteutettaneen viitoitus suunnitelman mukaisesti vuosina 2007 - 2008.

Oulunsalon ja Kempeleen suunnan suunnitelma sisältää reitin Oulu-Kempele/Oulunsalo lisäksi koko Oulunsalon ja Kempeleen kevyen liikenteen verkoston. Oulunsalon ja Oulun osalta viitoitus on toteutettu suunnitelman mukaisesti kokonaisuudessaan. Kempeleessä suunnitelman mukainen kevyen liikenteen viitoitus toteutetaan maastoon vuoden 2007 aikana. Viitoitus ulottuu etelässä Tupokseen ja idässä Murtoon.

2.7 Pyörämatkailu

Valtakunnallinen matkailustrategia ja pyörämatkailu

Valtakunnallisessa matkailustrategiassa (Kauppa- ja teollisuusministeriön julkaisu 21/2006) Suomi kuvataan houkuttelevaksi ja helposti saavutettavaksi työ- ja vapaa-ajan matkailumaaksi. Strategiassa on määritelty mm. kasvutavoitteet, kasvun strategiset painopistealueet, ensisijaisesti kehitettävät tuote- ja palveluteemat ja kehittämisen toimenpiteet, joilla strategiset tavoitteet ja päämäärät saavutetaan. Matkailun kasvun strategiseksi painopistealueiksi on määritelty matkailukeskusten kehittäminen sekä teemapohjaisten tuotteiden ja palveluiden kehittäminen.

Matkailustrategian toimenpideohjelmaan kuuluu mm. infrastruktuurin kehittäminen, jossa on mukana reitistöjen ja niiden tukevan infrastruktuurin toimivuuden parantaminen. Yhdessä tavoitteeksi on valittu olemassa olevien pyörämatkailureittien kehittäminen niin, että varmistetaan reittien ylläpito, riittävä palveluvarustus, kulkeminen maisemallisesti kauniissa ympäristössä ja mahdollisuuksien mukaan rantaviivaa myötäillen. Muuten ei valtakunnallisessa strategiassa oteta kantaa pyörämatkailuun.

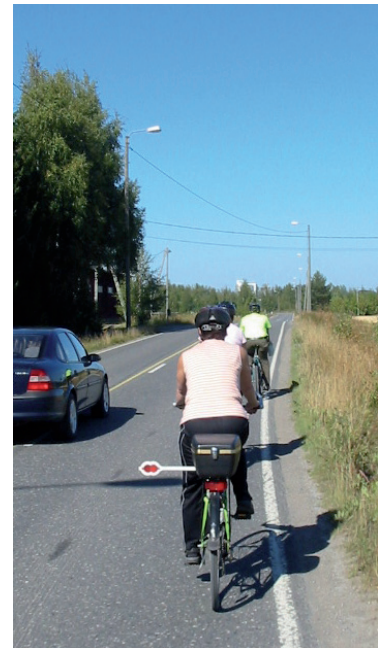
Valtakunnallinen pyörämatkailureittiryhmä on laatinut vuonna 2003 pyörämatkailun edistämishajonnan. Suomen vahvuutena pyörämatkailun kannalta ovat luonto, vesistöt, vähäinen liikenne sekä kohtuullisen hyvän kevyen liikenteen verkosto. Oulun seudulla kevyen liikenteen verkosto lienee maailman parhaita.

Oulun seudulla ei ole olemassa erillistä matkailu- eikä pyörämatkailustrategiaa. Eri strategioiden ja suunnitelmien yhteydessä, kuten esimerkiksi Oulun kaupunkiseudun virkistys- ja vapaa-ajan alueiden suunnitelmassa (VIVA-raportti) sekä Oulujoki-strategiassa, on esitetty seudullisia reitistöjä ja niiden kehittämistä. Oulujoen pyöräilyreitistö on konkreettisin pyörämatkailua palveleva seudullinen hanke.

Pyöräilyreitistöt

Suomessa virallistettiin vuonna 1998 valtakunnallinen pyörämatkailureitistö, johon kuuluu kaikkiaan 72 eri reittiä. Reitistön pituus on yli 20 000 kilometriä. Reitistöt kulkevat pääosin yleisillä teillä, pyöräteiden osuus on noin 15 %. Reitistö on opastettu yleiskartalla ja tarkemmillä 1:200 000 mittakaavaisilla Pyöräily GT -kartoilla. Näistä reiteistä Oulun seudun alueella kulkevat reitit nro: 4, 8, 20, 22 ja 86. Reitit on merkitty maastoon omilla ruskeilla merkeillään. Pyöräily GT -karttoihin on merkitty myös paikallisia suositusreittejä, joita ei ole opastettu.

Pyöräilyn Suomessa -hanke on keskittynyt luomaan pyörämatkailutuotteita. Hankkeen tavoitteena on saada aikaan 10 markkinoitavaa reittiä, joista kuusi on valmistunut vuoteen 2004 mennessä. Reitit ovat osa valtakunnallista pyörämat-



kailureitistöä. Yksi reiteistä, Rantareitti, alkaa Turusta ja päättyy Ouluun. Rantareitti kulkee länsirannikon kaupunkien, mm. Porin ja Vaasan kautta ja sen pituus on 955 kilometriä.

Suomessa on 72 valtakunnallista pyörämatkailureittiä. Kuvassa 8 on esitetty suunnittelualueella sijaitsevat reitit no: 4, 8, 20,22 ja 86. Reitit on merkitty maastoon risteyskohtiin pystytetyillä opastekylteillä, joissa on polkupyörän kuva ruskealla pohjalla sekä reitin numero. Reitit on numeroitu ensisijaisesti samansuuntaisten valta- ja kantateiden mukaan. Pyörämatkailureiteistä on saatavissa erilliset karttakeskuksen GT-kartat, Pyöräilijän GT kartat 1-6.



Kuva 8. Valtakunnalliset pyörämatkailureitit suunnittelualueella.

Oulun seudun vahvuutena pyörämatkailun kannalta on laaja olemassa oleva kevyen liikenteen väyläverkosto. Oulun seudulla voi pyöräillä useita kymmeniä kilometrejä yhtäjaksoisesti erillistä kevyen liikenteen väylää pitkin. Väyläinfrastruktuuriin kohdistuvat pyörämatkailun tarpeet koskevat lähinnä viitoitusta ja opastusta.

Pyörämatkailu edellyttää infrastruktuurin, väylien ja viitoituksen sekä opastuksen lisäksi matkailijoille tarjottavien tuotteiden ja palvelukokonaisuuksien muodostamista (retkiopaspalvelut, pyörävuokraus, kuljetuspalvelut, majoitus- ja ravitsemispalvelut reittien varrella) sekä niiden markkinointia kohderyhmille. Tällaisia palveluita Oulun seudulla ei toistaiseksi ole.

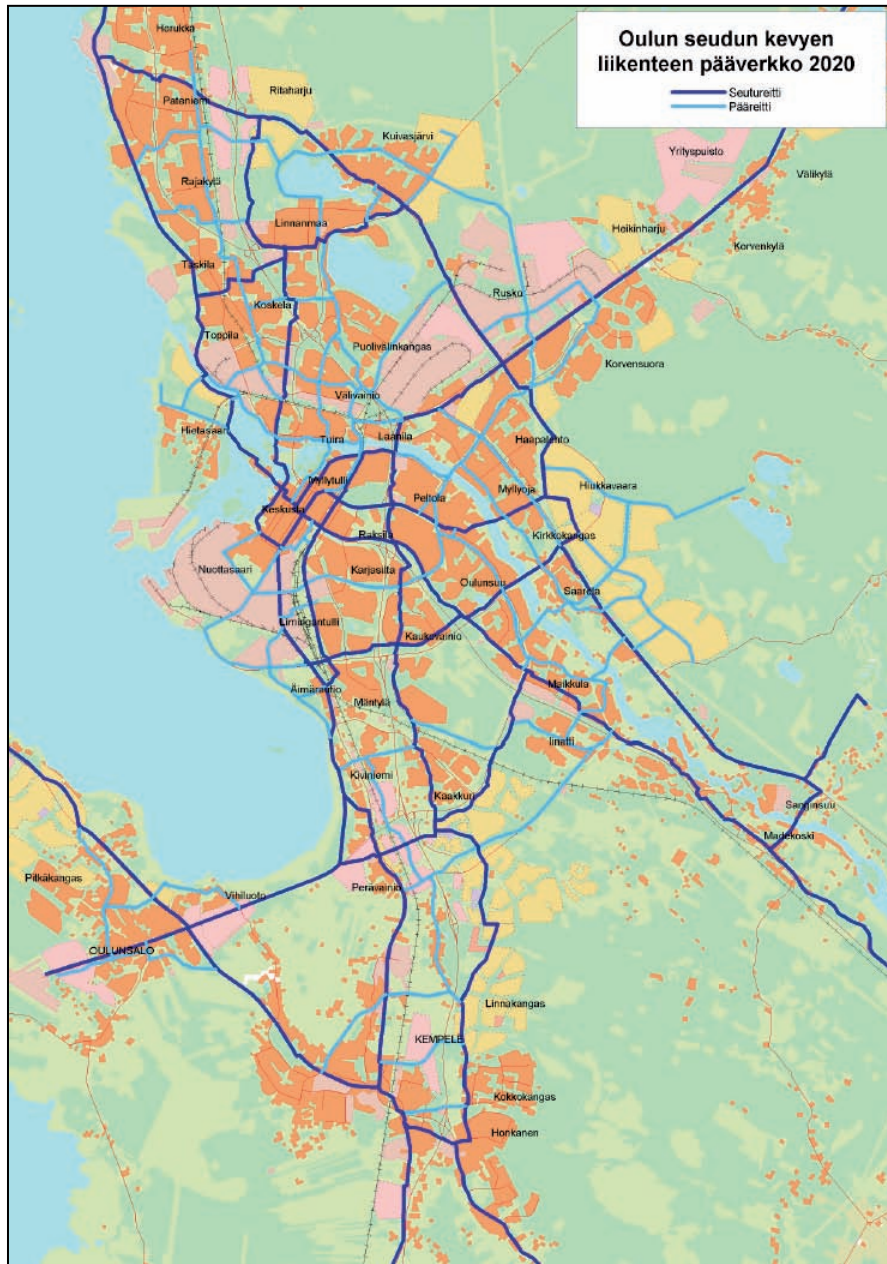
2.7 Aikaisemmin laaditut seututason kevyen liikenteen suunnitelmat

Oulun seudun kevyen liikenteen verkkoa on aikaisemmin tarkasteltu vuonna 2003 valmistuneessa Oulun seudun liikenne 2020 -suunnitelmassa. Siinä on seudullinen kevyen liikenteen pääverkko esitetty pelkästään kartoilla määrittelmättä verkkoa tai sen ominaisuuksia muulla tavoin.

Oulun seudun liikenne 2020 -suunnitelman kevyen liikenteen seutureittien yhteenlaskettu pituus on noin 350 kilometriä. Pääreittejä on noin 150 kilometriä. Kuvissa 9 ja 10 on esitetty suunnitelman mukaiset tavoitteelliset kevyen liikenteen seutureitit ja pääreitit.



Kuva 9. Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelmassa esitetyt pääverkon seutureitit.



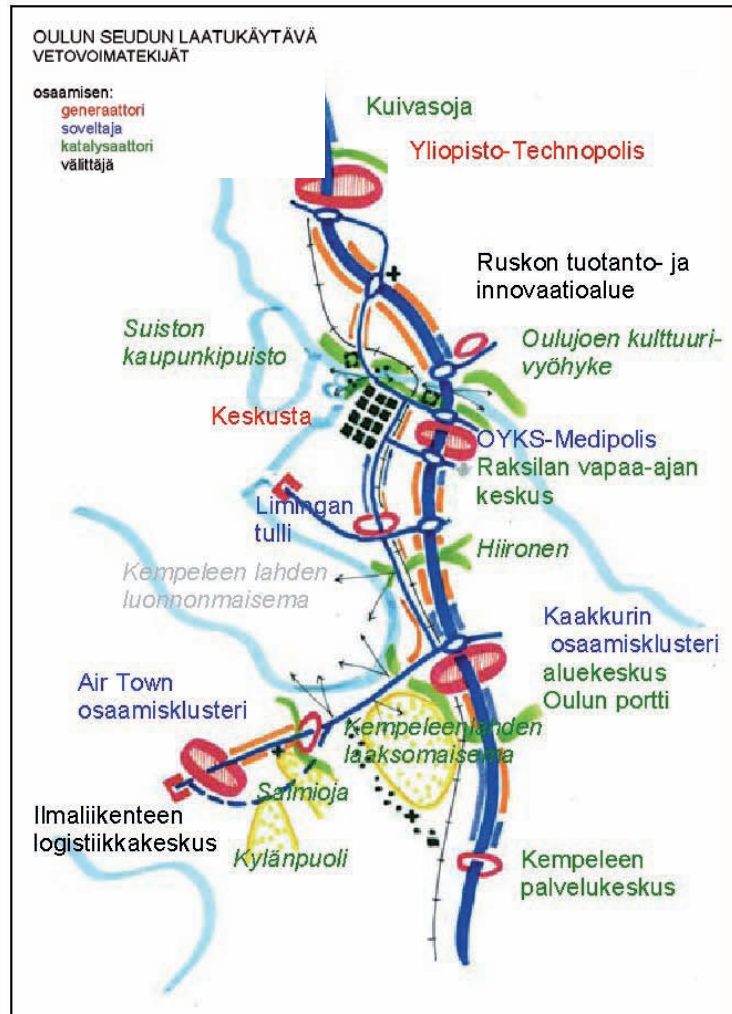
Kuva 10. Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelmassa esitetty kevyen liikenteen pääverkko.

Oulun seudun yleiskaavassa 2020 ja Oulun seudun yleiskaavan 2020 laajenuksessa on kevyen liikenteen kehittäminen esitetty Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelman pohjalta. Seudun yleiskaavan selostusosassa kevyen liikenteen pääverkko esitetään luokiteltavaksi kolmeen luokkaan 1) laadukas seutureitti, 2) seutureitti ja 3) pääreitti. Kaavaselostuksesta ei kuitenkaan käy ilmi, mitkä väyläosuudet kuuluvat mihinkin luokkaan.

Kaavamääräyksissä todetaan, että kevyen liikenteen verkkoa täydennetään puuttuvilta osiltaan mm. nopean pyöräilyn mahdollistavilla väylillä. Tällainen väylä on osoitettu Tuirasta Haukiputaan suuntaan ja Intiön kasarmialueelta radan vartta Kaakkuriin ja edelleen Kempeleeseen. Kevyen liikenteen väylästäön kehittämisessä otetaan erityisesti huomioon yhteydet linja-autopysäkeille ja pyöräpysäköinnin järjestäminen linja-autopysäkeillä ja keskustoissa. Kevyen liikenteen pääverkko on esitetty seudun yleiskaavan ja sen laajennuksen liitteinä olevilla teemakartoilla.

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa ja Oulun seudun yleiskaavassa on esitetty Oulun seudun laatukäytävä.

Oulun seudun yleiskaava ohjaa nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen siten, että yhdyskuntarakenne kasvaa pääasiassa Oulun muodostamasta ytimestä sormimaisesti ympäröiviin kuntiin. Yhdyskuntarakenteen kehittämisen merkittävän osan muodostaa Oulun lentoaseman, Linnanmaan, Ruskon ja Kempeleen Ylikiylän väliselle alueelle sijoittuva Oulun seudun laatukäytävä. Tällä kaavassa osoitetulla alueella edellytetään kuntien välistä tiivistä yhteistyötä ja hankkeiden yhteensovittamista.



Kuva 11. Oulun seudun laatukäytävä ja sen vetovoimatekijät (Staffan Lodénus).

Laatukäytäväaluetta kehitetään kansainvälisesti vetovoimaiseksi, yhdyskuntarakenteeltaan ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoiseksi yritystoiminnan, kaupallisten palvelujen ja vapaa-aikapalvelujen alueeksi, jolla kiinnitetään erityistä huomiota joukkoliikenteen palvelutasoon. Laatukäytävän määrittelyssä ei mainita erikseen kevyttä liikennettä, mutta jalankulun, pyöräilyn ja muun kevyen liikenteen huomioon ottavat liikkumisympäristöt ja väylät sisältyvät laadukkaaseen vetovoimaiseen yhdyskuntarakenteeseen.

3. KESKEISET ONGELMAT JA KEHITTÄMISTARPEET

Oulun seudun kevytliikennestrategiaa ja palvelutasosuunnitelmaa laadittaessa on tiedostettu seuraavat yleiset ongelmat tai kehittämistarpeet:

- Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus pienenee ja henkilöautoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa Oulun seudun liikenteessä. Liikemistottumukset ja niiden muutossuunta ovat kansanterveydellinen uhka.
- Asutus leviää entistä laajemmalle alueelle ja matkat pitenevät. Merkittävä osa omakotitaloista rakennetaan asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolelle. Yhdyskuntarakenteen hajaantuminen ja hajakenttäminen on kevyen liikenteen edistämisen kannalta kielteistä.
- Koko seudun kattavaa kevyen liikenteen järjestelmää ei ole vielä täydellisenä olemassa. Kuntakeskusten pitkät etäisyydet toisistaan eivät luo hyvää lähtökohtaa niiden välisille kevyen liikenteen yhteyksille.
- Kevyen liikenteen erottelu kuntakeskuksia yhdistävillä maanteilla on kesken. Erottelua pitäisi tehdä tienvarren maankäytön suunnittelun myötävaikutuksella.
- Näkemys seudun kevyen liikenteen pääverkosta on esitetty ensimmäistä kertaa Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelmassa. Siinä pääverkko on esitetty kartoilla perustelematta asiaa tarkemmin. Pääverkon perusteet tulisi määritellä.
- Suunnitelmallisuus kevyen liikenteen väylien hoidossa ja ylläpidossa on vielä uutta ja hakee strategisia ja toiminnallisia linjauksia.
- Yhtenäisiä koko seudun kevyen liikenteen pääverkkoa kattavia palvelutasovaatimuksia ei ole kirjattu. Verkon tavoitetila tulisi sopia ja määritellä liikenneteknilliset vähimmäisvaatimukset sekä hoidon ja ylläpidon laatutaso.
- Kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen ei toistaiseksi ole saanut kuntien budjeteissa selkeästi omaa kohtaa eikä ole pystynyt merkittävästi kilpailemaan kuntien muiden määrärahatarpeiden kanssa.
- Olemassa olevan kevyen liikenteen verkoston pituus, suuri siltojen määrä ja rakenteiden ikääntymisen vaatimat ylläpitotoimet vaativat runsaasti resursseja. Rajallisten resurssien kohdentamiseksi joudutaan pohtimaan olemassa olevan verkoston ylläpidon ja uudisrakentamisen priorisointia.
- Liukastumis- ja kaatumistapaturmat ovat turvallisuuskysymys, johon ei ole vielä kiinnitetty sen merkityksen mukaista huomiota.
- Kunta- ja palvelurakennemuutos sekä valtion ja kuntien palvelujen tuottamistavat muuttavat totuttuja käytäntöjä. Konkreettisia esimerkkejä tästä ovat esim. kouluverkko uudistukset ja keskittäminen terveyspalvelujen järjestämisessä.
- Yhteistoimintamuodot kuntien kaavoitus- sekä tie- ja katuviranomaisten kesken vaativat kehittämistä. Lisäksi tarvitaan aktiivista vaikuttamista ja yhteinen seudullinen tahtotila, jotta kevyen liikenteen edistäminen pysyy mukana muutoksissa.

4. OULUN SEUDUN KEVYTLIIKENNESTRATEGIA



4.1 Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelma

Tämän työn lähtökohtana on vuonna 2003 valmistunut Oulun seudun liikenne 2020 -suunnitelma, johon sisältyvät viimeisimmät jalankulkua ja pyöräliikennettä koskevat linjavalinnat. Suunnitelmassa on määritelty liikenteen **ydinstrategia**, jossa kevyt liikenne on huomioitu seuraavasti: ”Kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta parannetaan. Kevyen liikenteen käyttöä pyritään lisäämään nykyisen väylästön erityisesti työmatkaliikenteen huomioivalla ylläpidolla sekä täydentämällä väylästä uusia, suorilla ja nopeilla yhteyksillä.”

Suunnitelmassa on kevyen liikenteen pääverkko luokiteltu kahteen luokkaan; seutureitteihin ja pääreitteihin ja todettu, että luokittelu otetaan huomioon väylien hoidossa, kunnossapidossa ja parantamisessa.

Liikennestrategian toteuttamiseksi on määritelty kuusi kehittämisen kärkitehtävää. Yhtenä **kärkitehtävänä** on luoda edellytyksiä kävelyn ja pyöräilyn lisääntymiselle itsenäisinä liikennemuotoina ja matkaketjujen osina. Kevyen liikenteen väylästön perusrakenteen ylläpito ja laadun parantaminen sekä turvallisuudesta huolehtiminen ovat keskeisiä toimenpiteitä edellytysten luomisessa. Kehittämällä korkeatasoisia ja suoraa työmatkaliikenteen yhteyksiä Oulun suuralueilta keskusta sekä alueiden ja kuntakeskusten välillä nähdään kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvavan. Kävelyä ja pyöräilyä tahdotaan kehittää Oulun keskustassa tämän alueen saavutettavuuden parantamiseksi ja vetovoimaisuuden heikkenemisen estämiseksi. Pyörien pysäköintiä parannetaan pysäkeillä ja keskustoissa. Liikenteen telematiikan sovelluksia otetaan kevyen liikenteen käyttöön.

Kärkitehtäviin kuuluu myös liikenneturvallisuuden ja -ympäristön parantaminen, joka sisältää mm. fyysisen toimintaympäristön kehittämisen. Suunnitelman mukaan liikkumisen turvallisuuteen panostetaan kehittämällä liikkumisympäristöä asuntoalueilla ja keskustoissa entistä enemmän pyöräilyn ja jalankulun ehdoilla. Kevyen liikenteen ja autoliikenteen risteämiskohtia parannetaan toteuttamalla pääväylillä alikulkuja, kun taas alempiasteisilla väylillä keinoina ovat saarekkeet, korotetut suojatiet ja nopeusrajoitukset.

4.2 Oulun seudun kevytliikennestrategian 2020 täsmennykset

Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelmassa seudun kevyen liikenteen pääverkko on esitetty kartoilla, mutta perusteita pääverkon määrittelylle ei ole kerrottu. Kartoilla ei näy Ylikiiminki eikä Yli-li, joita suunnitelman kerrotaan kuitenkin koskevan. Suunnitelmassa ei ole määritelty seutureittiä eikä pääreittiä. Kevyen liikenteen väylän luokitus on strateginen valinta, joka vaikuttaa suunnitelman mukaan väylien hoitoon, kunnossapitoon ja parantamiseen. Pääreittejä on esitetty vain Oulun, Kempeleen ja Oulunsalon kuntiin perustelematta rajausta.

Tässä työssä esitetään seudun kevyen liikenteen pääverkkoon muutoksia. Pääverkkoa on kuvattu seuraavassa luvussa 5.

Kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen, joka on kirjattu strategiaan, on erittäin haasteellinen tavoite. Kevyen liikenteen väylästä kehittäminen, johon Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelmassa pääpaino kohdistuu, on eittämättä ykkösasia tavoitteen toteuttamiseksi. Useiden tutkimusten mukaan suurimmat mahdollisuudet vähentää henkilöautolla liikkumista ja lisätä jalankulkua ja pyöräilyä ovat taajamissa lyhyillä matkoilla.

Pääkaupunkiseudulla on henkilöhaastattelututkimuksen 21.8. - 9.11.2000 aineiston perusteella arvioitu, että jalankulun suurin potentiaali henkilöauton korvaajana on alle kolmen kilometrin matkoilla ja pyöräilyn 1 - 10 kilometrin matkoilla. Joukkoliikenne ja kevyt liikenne ovat suunnilleen yhtä vahvoja noin neljän kilometrin matkoilla ja sitä pidemmällä matkoilla joukkoliikenne korostuu. Oulun seudun kuntien edustajat pitivät haastateltaessa pyörällä tehtävän työmatkan realistisena enimmäispituutena 10 - 15 kilometriä. Sitä pidemmällä työmatkoilla ei haastateltavien mielestä pyöräily voi merkittävästi korvata autoilua.



Kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuksien kehityksen suunta sekä valtakunnallisesti että Oulun seudun osalta on pitkän aikaa ollut selvästi laskeva. Ei ole todennäköistä, että väylästä kehittäminen yksin riittäisi muuttamaan liikennekäyttäytymistä ja lisäämään kevyen liikenteen määrän suhteellista osuutta. Kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi tarvitaan mitä ilmeisimmin väylästä kehittämisen rinnalle myös muita toimenpiteitä, joilla voitaisiin täydentää liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja sen aiesopimusta seuraavalla suunnittelukierroksella.

Seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen aiesopimuksen valmistelussa voisi pohtia esimerkiksi

- mikä on kevyen liikenteen painoarvo ja miten kevyen liikenteen edistäminen on mukana itse kunkin seudun kunnan ja Tiehallinnon vuosittaisessa toiminnan ja talouden suunnittelussa,
- kuinka seudun liikenne- ja tiensuunnittelussa voidaan soveltaa neliporrasajattelua, jossa kevyen liikenteen edistäminen on ensisijaista,
- miten kaavaviranomaiset soveltavat kevyen liikenteen ohjeita ja muita kestävän liikenteen suunnitteluperiaatteita,
- työmatkapyöräilyn ja kävelyn edistämistä esimerkiksi työpaikkojen liikkumissuunnitelmia laatimalla ja toteuttamalla,
- kevyen liikenteen asioiden sisällyttämistä eri yhteistyöelimien toimintasuunnitelmiin ja asialistoille,
- liikunnan edistämisen merkitystä terveydellisenä ja taloudellisena kysymyksenä kunnissa,
- säännöllisten kevyen liikenteen laskentojen aloittamista seudun kevyen liikenteen pääverkolla,
- seudun kevyen liikenteen viitoituksen ja opastuksen kehittämistä,
- telematiikan hyödyntämistä kevyen liikenteen tiedottamisessa,
- kevyen liikenteen tutkimukseen, tiedottamiseen ja kampanjointiin panostamista.

5. OULUN SEUDUN KEVYEN LIIKENTEEN PALVELUTASOSUUNNITELMA



5.1 Kevyen liikenteen pääverkko

5.1.1 Pääverkon määrittelyn perusteet

Tämän suunnitelman tärkein tarkoitus on määrittellä Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkko ja sen palvelutasotavoitteet tarkemman suunnittelun pohjaksi. Suunnitelma on yksi apuväline kevyen liikenteen yhteyksien priorisoinnissa ja pääverkon vaiheittain kehittämisen ohjelmoinnissa. Pääverkko muodostaa seudun kevyen liikenteen yhteyksien rungon ja lähtökohdan kuntakohtaisille suunnitelmille.

Ehdotettu pääverkko kattaa koko Oulun seudun ja sen pääreitit tarjoavat yhtenäiset ja jatkuvat kevyen liikenteen yhteydet tärkeimmässä liikkumissuunnissa. Pääreitit määräytyvät Oulun keskustan sekä muiden kuntakeskusten ja aluekeskusten sekä seudullisesti merkittävien koulutus-, virkistys- ja liikuntakohteiden yhteystarpeiden perusteella. Oulun keskusta-alueen sisäinen suunnittelu ei kuulu tähän tehtävään.

Pääverkko määrittellään suhteellisen suppeaksi pitäen lähtökohtana sen seudullista luonnetta. Pääreitit ovat pitkiä ja ylittävät kuntarajat tai ovat jatkettavissa niiden yli yhdyskuntarakenteen laajentuessa.

Pääverkko on sitä tiheämpi mitä taajemmin rakennetusta alueesta tai mitä enemmän palvelukohteita ja liikenne-esteitä käsittävästä alueesta on kysymys.

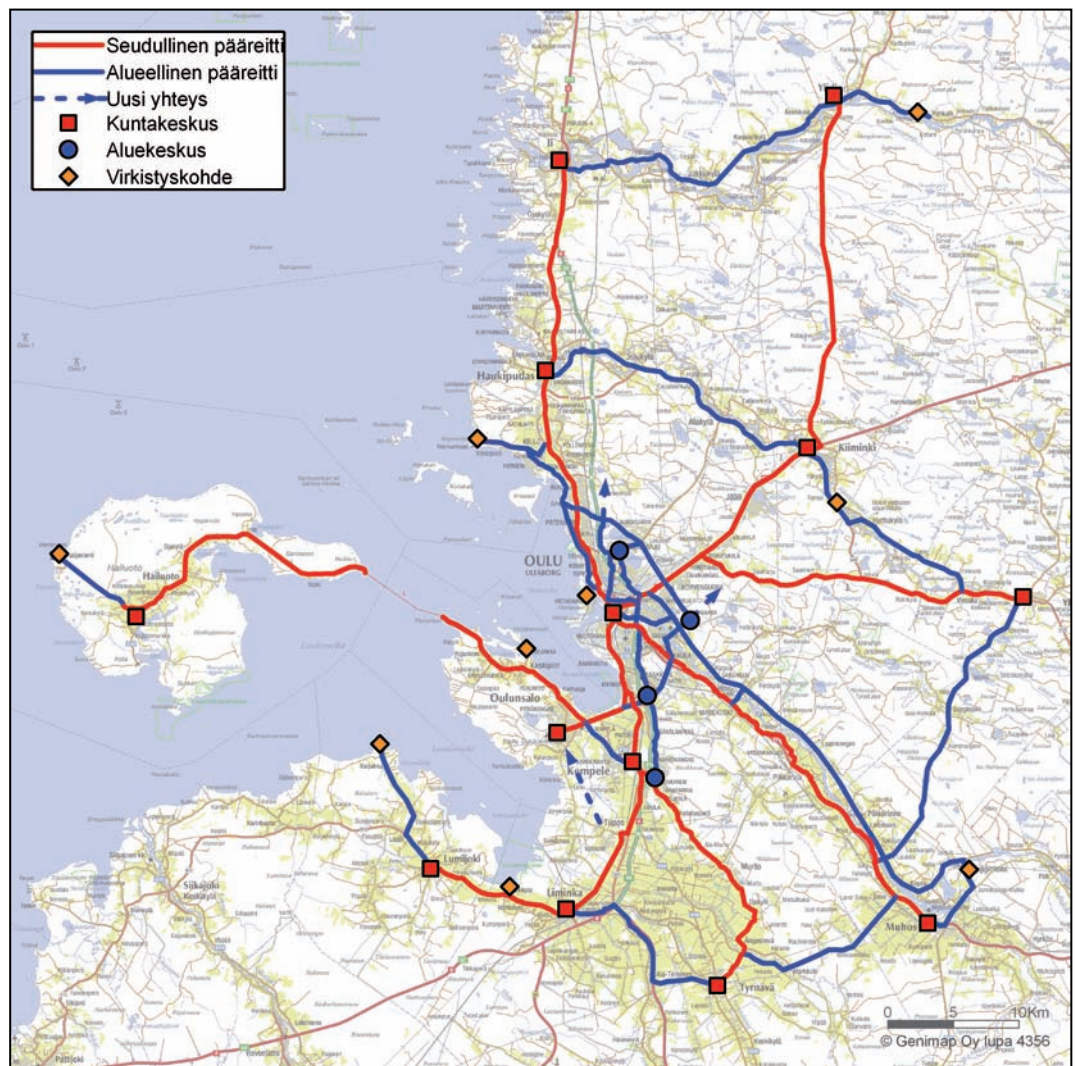
Seudun kevyen liikenteen pääverkko on monikäyttöinen. Se palvelee eri liikkuja-ryhmien päivittäistä liikkumista, koulu-, työ- ja ostosmatkoja sekä vapaa-ajan matkoja mukaan lukien alueen sisäiset matkat.

5.1.2 Pääverkon luokitus

Seudun pääverkko yhdistää kuntakeskukset sekä Linnanmaan-Kaijonharjun, Hiukkavaaran, Kaakkurin ja Kempeleen aluekeskukset toisiinsa ja Oulun keskustaan. Pääverkkoon kuuluvat myös yhteydet seudun merkittäviin virkistys- ja liikuntakohteisiin, joita ovat Nallikari, Virpiniemi, Kierikki, Leppiniemi, Marjaniemi, Lumijoen Varjakka ja Oulunsalon Varjakka sekä Limingan opastuskeskus ja Koi-teli. Pääverkko ja keskukset on esitetty kuvissa 12 ja 13 (ydinalueesta tarkempi kuva).

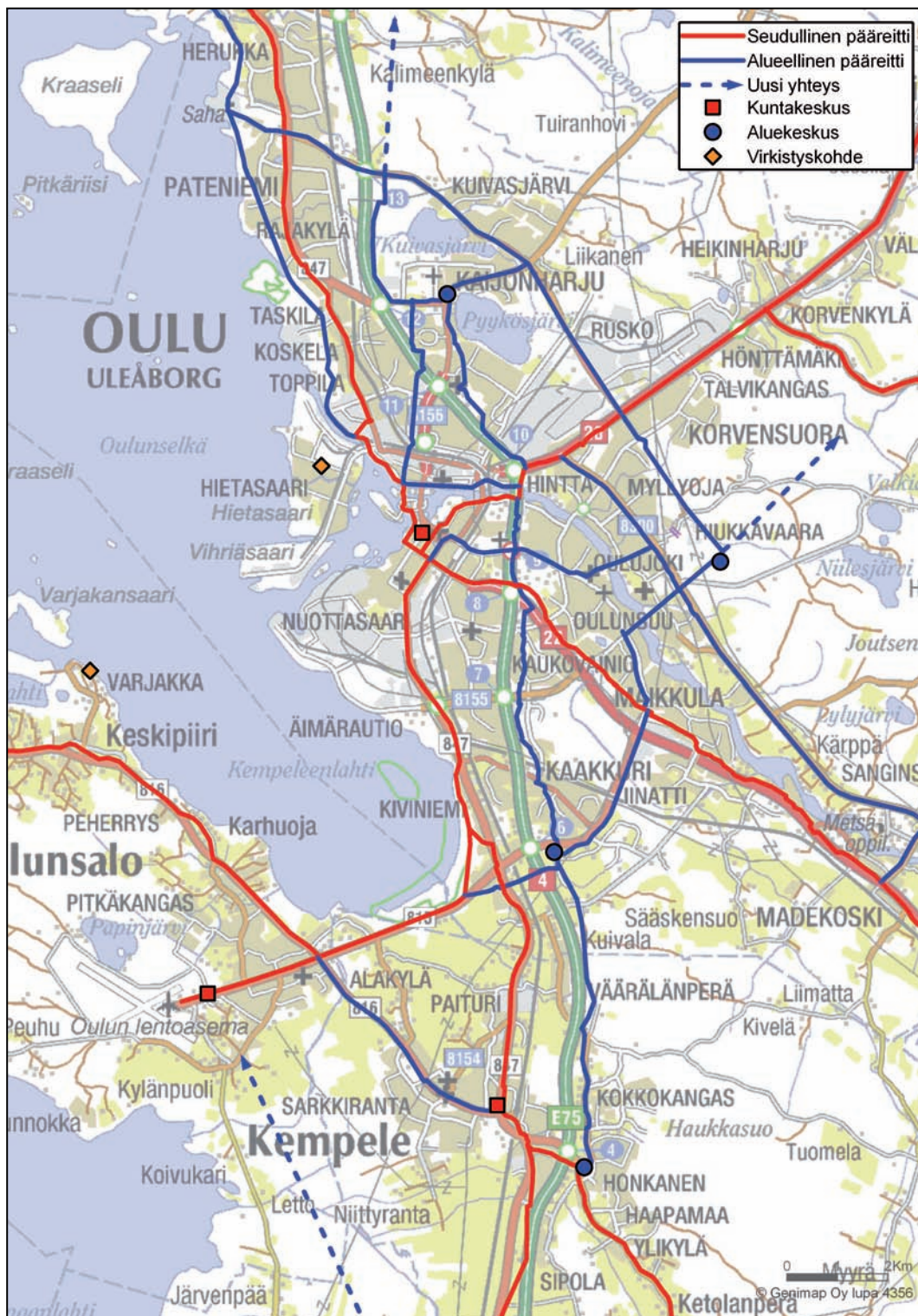
Pääverkko jaetaan kahteen luokkaan: seudullinen pääreitti ja alueellinen pääreitti.

- **Seudullinen pääreitti** palvelee kuntakeskusten ja Oulun keskustan välistä liikennettä säteittäisinä väylinä seudun sormimaisen yhdyskuntarakenteen mukaisesti.
- **Alueellinen pääreitti** palvelee muuta kuntakeskusten ja aluekeskusten välistä liikennettä sekä seudullisesti merkittävien koulutus-, virkistys- ja liikuntakohteiden liikennettä.



Kuva 12. Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkko ja keskuskes.

Seudulliset pääreitit johtavat Oulun keskustaan. Yhtä pääsuuntaa palvelee yksi seudullinen pääreitti, mahdollinen toinen rinnakkainen reitti on luokiteltu alueelliseksi pääreitiksi. Seudun laajuuden vuoksi tarvitaan myös suoria yhteyksiä muiden kuntakeskusten välillä. Oulun kaupungin alueella on alueellisiin pääreitteihin otettu muutama kehämäinen yhteys yhdistämään aluekeskuksia säteittäisiin pääreitteihin ja säteittäisiä pääreittejä toisiinsa.



Kuva 13. Kevyen liikenteen pääverkko ja keskuskes Oulussa ja lähikunnissa.

Pääverkon rakenne perustuu Oulun kaupunkiseudun yleiskaavaan ja Oulun seudun liikenne 2020 -suunnitelmaan. Seudun pääverkko esitetään määriteltäväksi suppeammaksi kuin Oulun seudun liikenne 2020 -suunnitelmassa. Pääverkon reittien luokitusnimiä esitetään myös muutettavaksi. Pääverkossa on huomioitu uudet asemakaavoitettavat alueet, niiden yhteystarpeet ja mahdollisuus uusien nopeiden pyöräilyreittien luomiseen.

Miltei kaikilla pääverkon väleillä on jo olemassa oma kevyen liikenteen yhteys tai yhteys muun liikenteen seassa. Pääverkolla on epäjatkuvuuskohtia Kempe-

leen aluekeskuksen ja Kaakkurin aluekeskuksen alueilla. Niiden poistamiseksi tarvitaan uusi yhteys Kaakkurin ja Kempeleen aluekeskusten välille.

Pääverkolla on kaksi uutta Oulujoen ylittävää kevyen liikenteen siltayhteyttä, jotka lyhentävät matkapituuksia ja nopeuttavat liikkumista. Pateniemen rantareitti luo vaihtoehtoisen pääreitit Haukiputaantien suunnassa. Toinen uusi rantareitti Rantavainion ja Oulunlahden kohdalla korvaa maantien 847 varressa kulkevan reitin ja tekee mahdolliseksi päätien kehittämisen moottoriajoneuvoliikenteen tarpeiden mukaisesti.

Suunnitelman mukaisen seudun pääverkon pituus on seuraava:

- seudulliset pääreitit noin 190 kilometriä,
- alueelliset pääreitit noin 220 kilometriä.

Pääverkon luokitus ei kerro tien- ja kadunpitoluvasta jakautumisesta valtion ja kuntien välillä. Useat pääreitit seuraavat Tiehallinnon maanteiden linjauksia. Tällaisten pääreittien suhteellinen osuus on suuri. Joissakin tapauksissa maantien vartta seuraileva pääreitti kulkee kadun tai yksityistien kautta. Tiehallinnon ja kuntien välinen vastuu määräytyy tarkempien suunnitelmien sekä kuntien ja valtion maanteiden kustannusvastuusta noudattamien yleisten periaatteiden perusteella.

Seudun pääverkkoa täydentävät kuntien sisäiset kevyen liikenteen reitit. Ne luovat yhteydet seudun pääverkkoon. Kunnat suunnittelevat ja täydentävät sisäisen kevyen liikenteen verkkonsa seudun pääverkon pohjalta.

5.2 Pääverkon tavoitetila

5.2.1 Palvelutaso tavoitetilan kuvaajana

Pääverkon tavoitetilaa kuvataan palvelutason avulla. Pääverkkoon kuuluvien reittien liikennetekniset järjestelyt, mitoitusperiaatteet sekä ylläpito ja hoito määräytyvät liikennetarpeen perusteella. Palvelutaso eri yhteysväleillä voi vaihdella. Pääverkko muodostaa kuitenkin yhtenäisen reitistön, jota kehitetään asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Jalankulkijan ja pyöräilijän kokema tai heille tarjottava palvelutaso syntyy monien tekijöiden yhteisvaikutuksesta. Palvelutason määrittelylle ei toistaiseksi ole olemassa ohjeita. Tiehallinto ja Kuntaliitto ovat yhteistyössä laatineet jalankulku- ja pyörätien suunnitteluohjeet, jotka ovat olleet käytössä vuodesta 1998 lähtien. Kevyen liikenteen väylien ylläpidon ja hoidon osalta ei ole olemassa yhtenäisiä laatukriteereitä. Tarkimmat laatukriteerit koskevat talvihoitoa.

Tässä työssä on tarkasteltu Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkon palvelutasoa eri näkökulmista. Yksinkertaisin ja ensisijaisin palvelutason mittari on jalankulku- ja pyörätieverkon olemassaolo. Pääverkon tärkein laatuominaisuus on sen yhdistävyys ja jatkuvuus. Autoliikenteestä erotettu kevyen liikenteen verkko ja sen väylien päätiestä riippumaton, itsenäinen linjaus ovat verkon laadun tärkeitä mittareita. Toisaalta ehdotonta vaatimusta erillisestä kevyen liikenteen väylästä ei voi pitää tarkoituksenmukaisena seudun pääverkollakaan, vaan on huomioitava liikennemäärät ja muut olosuhteet.

Silloin kun kevyen liikenteen väylä sijaitsee etäämmällä maantiestä, melulle ja pakokaasupäästöille altistuminen on vähäisempää. Joskus tällaiset väylät koetaan turvattomiksi, jos näköyhteys maantielle puuttuu eikä väylän ympäristössä ole liikkuja. Tieympäristön laatu kuvaa tärkeältä osalta kevyen liikenteen palvelutasoa.

Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkko palvelee eri liikkujaryhmiä ja eripituisia kevyen liikenteen matkoja. Koska seudullisilla ja alueellisilla pääreiteillä halu-

taan tehdä pitkämatkainen kevyt liikenne mahdolliseksi ja houkuttelevaksi, reittien nopeus ja sujuvuus nousevat tärkeiksi palvelutason mittareiksi. Nopeus ja sujuvuus määräytyvät pitkälti väylien liikenneteknillisten ratkaisujen perusteella. Liikenneteknillisillä ratkaisuilla vaikutetaan myös liikkujien turvallisuuteen, joka on yksi tärkeistä palvelutason mittareista. Väylien hoito ja ylläpito vaikuttavat myös erittäin paljon kevyen liikenteen nopeuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

Osia Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkosta esitetään kehitettäväksi laatukäytävinä, jotka nimensä mukaisesti tarjoavat tavallista kevyen liikenteen väylää laadukkaamman kävely- ja pyöräily-ympäristön.

Laatukäytävästatusta tavoitellaan ensisijassa peruspalvelun laadun parantamisella. Tähän voidaan päästä väylän poikkileikkauksen mitoitusta väljentämällä, parantamalla päällystettä, valaistusta ja näkemiä tai tehostamalla talvihoitoa.

Seuraavassa on tarkasteltu Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkon palvelutasoa ja palvelutasotavoitteita verkon liikenneteknillisten ominaisuuksien kautta. Lisäksi on tarkasteltu palvelutasotekijöitä, jotka eivät koske pelkästään pääverkkoa, vaan ovat sovellettavissa laajemminkin kevyen liikenteen kehittämisessä. Näitä ovat kevyen liikenteen verkon turvallisuus ja esteettömyys, väylien hoito ja ylläpito, matkaketjujen toimivuus ja pyöräpysäköinti sekä pyörämatkailun edellytykset.

5.2.2 Kevyen liikenteen pääverkon liikenneteknilliset ominaisuudet

Kevyen liikenteen ja autoliikenteen erottelu

Pääsääntöisesti seudullisella kevyen liikenteen pääverkolla pyritään siihen, että autoliikenne ja kevyt liikenne erotetaan toisistaan. Aina ei kuitenkaan ole välttämätöntä rakentaa erillistä kevyen liikenteen väylää vaan myös vähäliikenteisiä tie- ja katuverkon osia käytetään hyväksi. Pihakatu ja lyhyen asuntokadun ajorata tai eräin edellytyksin yksityistie voivat toimia kevyen liikenteen pääreitteinä. Näitä mahdollisuuksia on alustavasti kartoitettu ja esitetty yhteysvälikorteilla. Pääreittien tarkempi suunnittelu vaatii monin paikoin yksityiskohtaista väylä- ja kaavasuunnittelua.

Seuraavassa on tarkasteltu kevyen liikenteen pääverkon jatkosuunnittelua eri näkökulmista.



Uusille kaavoitettaville alueille sijoittuvat pääreitit suunnitellaan kaavoituksen yhteydessä. Tällaisia pääreitiosuuksia ovat

- väli Kempele – Kaakkuri,
- väli Knuutilanranta – Hiukkavaara,
- väli Hiukkavaara – Rusko,
- väli Toppila – Virpiniemi (Oulu – Virpiniemi rantareitti).

Kevyen liikenteen pääreitien johtaminen ainakin osittain yksityisteiden kautta vaikuttaa mahdolliselta seuraavilla reiteillä:

- väli Yli-li – li (Yliranta),
- väli Kiiminki – Haukipudas,
- väli Sanginsuu – Laukka, Oulujoen pohjoispuoli,
- väli Madekoski – Laukka, Oulujoen eteläpuoli.



Kun olemassa oleva kaava-alue laajenee tai kun päätetään sijoittaa nykyisestä taajamarakenteesta irrallinen uusi kaava-alue pääreitit tuntumaan, on pääreitien sijoitus liitettävä osaksi yksityiskohtaista kaava-suunnittelua. Tällaisia kohteita ovat:

- väli Tupos – Liminka,
- väli Tyrnävä – Murto,
- väli Tyrnävä – Liminka,
- väli Ylikiiminki – Rekikylä,
- väli Laukka – Leppiniemi - Muhos.

Seuraavilla pääreitiosuuksilla kevyt liikenne ehdotetaan järjestettäväksi ilman erillistä kevyen liikenteen väylää:

- väli Yli-li – Kiiminki,
- välillä li – Yli-li osuus Yliranta – Karjalankylä,
- väli Ränänperä – Keiska (Haukipudas),
- välillä Haukipudas – Kiiminki osuus Jokikylä – Taipaleenkylä,
- väli Rekikylä – Korvenkylä (Ylikiiminki, Kiiminki, Oulu),
- väli Laukka (Muhos) – Ylikiiminki,
- väli Vesala – Huttukylä (Ylikiiminki, Kiiminki),
- väli Tyrnävä – Muhos,
- väli Lappi – Varjakka (Lumijoki),
- väli Marjaniemi – Hailuodon kirkonkylä,
- väli Yli-li – Kierikki.

Joillakin yllä luetelluista reiteistä on osuuksia, joilla maantietä esitetään levennettäväksi kevyen liikenteen olosuhteiden ja turvallisuuden parantamiseksi. Olemassa olevat ja kehitettävät väyläosuudet on esitetty raportin liitteinä olevilla yhteysvälikorteilla.

Kevyen liikenteen pääverkon risteämiset pääkatujen ja -teiden kanssa

Yleisenä tavoitteena on, että seudun pääreittien risteämiset pääkatujen ja pääteiden kanssa suunnitellaan eritasoisina, kun nopeusrajoitus on ≥ 50 km/h. Risteämiset alempiasteisten teiden ja katujen kanssa järjestetään suojateitä ja samalla autoliikenteen nopeutta hiljentäviä toimenpiteitä käyttäen. Merkittävimmät uudet kevyen liikenteen sillat ovat kaksi Oulujoen ylityssiltaa ja Ruskontien ylikulkusilta Pohjantien pohjoispuolella.

Kevyen liikenteen pääreitin mitoitus ja laatutaso

Polkupyöräily on vallitseva liikennemuoto seudullisilla ja alueellisilla pääreiteillä. Liikennemäärien kohtuullisuuden vuoksi jalankulun ja pyöräilyn erottaminen toisistaan ei ole tarpeellista.

Kevyen liikenteen pääreitin peruslaatukriteerit ovat:

- hienorakeinen asfalttipäällyste ja sen hyvä kunto,
- erillisen kevyen liikenteen väylän päällysteen minimileveys on 3 metriä,
- pituuskaltevuus alle 5 %,
- ei portaita,
- avarat, tarvittaessa valaistut alikulut, leveys riippuu väylän poikkileikkauksesta sekä alikulun pituudesta ja muodosta,
- risteysalueilla hyvät näkyvyydet kaikkina vuodenaikoina,
- valaistus,
- hyvä ja yhtenäinen talvihoito,
- tarvittaessa osoitetaan etuajo-oikeus liikennemerkillä,
- hyvät yhteydet linja-autopysäkeille,
- tärkeillä liityntäpysäkeillä pyöräpysäköinti on järjestetty.

Jalankulku- ja pyöräteiden päällysteiden uusiminen tehdään käyttäen hienorakeista asfalttia, jossa kiviaineksen maksimiraekoko 6 mm. Uudet päällysteet soveltuvat esimerkiksi rullaluisteluun. Oulun seudun kevyen liikenteen verkoston korkean imagon säilyttämiseksi kiinnitetään huomiota hyvään ympäristöön ja sen hoitoon.

Kuntoliikkujien tarpeita voidaan huomioida laatukäytäväosuuksilla seuraavien kriteerien mukaisesti:

- rullaluistelua suosivilla pääreiteillä on päällysteen leveys 3,5 - 4,0 metriä,
- lenkkeilijöitä suosivilla reiteillä varataan 0,5 metrin levyinen juoksualue päällystetyn alueen reunaan.



Kevyen liikenteen laatukäytävät



Jonkin pääreitit tai sen osan palvelutasoa voidaan nostaa esimerkiksi työmatkapyöräilyä, lenkkeilyä tai pyörämatkailua suosien. Laatukäytävien palvelutaso on normaalia kevytliikenneympäristöä laadukkaampaa. Valaistus toteutetaan jatkuvana. Levähtämistä ja taukoja varten reittien varrelle rakennetaan pysähdyspaikkoja. Hoidossa ja ylläpidossa otetaan huomioon eri käyttäjäryhmien erityistarpeita. Kesällä ympäröivä luonto ja hoidettu viherympäristö tarjoavat virikkeitä ja silmäniloa. Talvella reitin varrella voidaan valaista rakennuksia tai luontokohteita. Laatukäytävälle voidaan antaa oma tunnusmerkkinsä, jota käytetään viitoituksessa ja opastuksessa.

Kevyen liikenteen osuuden lisäämiseksi työmatkoilla voidaan jonkin pääreitit liikkumisen sujuvuutta ja nopeutta kohottaa. Nopeuteen ja sujuvuuteen voidaan vaikuttaa mahdollisimman suorilla yhteyksillä, kevyen liikenteen suosimisella risteysjärjestelyissä ja liikennevaloissa sekä kevyen liikenteen väylien hyvällä ympärivuotisella hoidolla.

Seuraavat Oulun keskustaan suuntautuvat seudun kevyen liikenteen verkon pääreitit esitetään *työmatkaliikennettä suosiviksi laatukäytäviksi*:

- väli Kempele/Oulunsalo – Oulun keskusta,
- väli Kaakkuri – Oulun keskusta,
- väli Kaijonharju – Oulun keskusta,
- väli Madekoski – Oulun keskusta,
- väli Hiukkavaara – Oulun keskusta,
- väli Haukipudas – Oulun keskusta,
- väli Kiiminki – Oulun keskusta.

Kevyen liikenteen väylät ovat tärkeitä liikuntapaikkoja. Rullaluistelu, rullasuksiihito, lenkkeily ja sauvakävely ovat suosittuja liikuntamuotoja. Tällaisten tarpeiden huomioimiseksi kevyen liikenteen verkkoa pitää tarkastella kokonaisuudessaan. Seudullinen pääverkko voi palvella näitä tarpeita osittain, mutta tärkeässä osassa ovat myös paikalliset kevyen liikenteen väylät. Kuntoliikkuja palvelevien laatukäytävien määrittely esitetään tehtäväksi erillisenä työnä kuntakohtaisten tarkastelujen pohjalta.

Oulujoen varsi ja sen suisto ovat seudun pyörämatkailun tärkein kohde. Oulujoen suiston kevyen liikenteen yhteyksiä esitetään edelleen kehitettäväksi vapaa-ajan liikennettä ja matkailua palvelevina laatukäytävinä. Oulujoen suisto on valmis pyörämatkailussa hyödynnettäväksi.

Matkailureitille laadullista lisäarvoa antavat oma opastus, pysähdysalueet, reitinvarsi palvelut, vesi- ja maisemarakenteet jne.

5.2.3 Liikenteen hallinta

Viitoitus ja opastus

Tärkeimmät kevyen liikenteen hallinnan keinot Oulun seudulla ovat liikenteen ohjaus ja reittiopastus eri muodoissaan. Kaikille Oulun seudun kevyen liikenteen pääreiteille esitetään laadittavaksi viitoitussuunnitelmat, sikäli kuin suunnitelmia ei ole tai ne ovat vanhentuneita. Olemassa oleva viitoitus ja opastus ajantasaisesti ja täydennetään ja ne osuudet, joita ei ole viitoitettu, viitoitetaan ohjeiden mukaisesti.

Oulun seudun kevyen liikenteen pääreittien viitoitus esitetään tehtäväksi kaukokohdeperiaatteella. Yleisenä viitoitusperiaatteena on, että viitoitetaan suorassa suunnassa kaukokohdetta eli seuraavaa kuntakeskusta. Toiseen suuntaan viitoituskohteena on Keskusta tai kunta (kunnan nimi). Kaukokohteen lisäksi suorassa suunnassa viitoitetaan seuraavaa lähikohdetta, joka on tavanomaisesti reitin varrelle jäävä kaupungin- tai kunnanosa. Erkaneviin suuntiin viitoitetaan lähikohteita tai merkittäviä erilliskohteita taikka reitin läheisyydessä kulkevan toisen pääreitin kaukokohdetta.

Lisäksi esitetään laadittavaksi koko seudun kattava kevyen liikenteen opaskartta, jota voivat täydentää kuntien omat kevyen liikenteen opaskartat.

Mopoliikenne seudun kevyen liikenteen pääreiteillä

Mopot kilpailevat hyvin yksityisautoilun kanssa seudullisilla matkoilla ja mopoilu edistää autoliikenteen vähentämistavoitetta. Seudun pääreiteillä mopoliikenne pääsääntöisesti sallitaan. Mopoilua ei sallita, jos kevyen liikenteen pääreitti sijoittuu sellaisen tien tai kadun varteen, jonka nopeusrajoitus on 50 km/h tai sitä alhaisempi tai jos mopoilulle voidaan osoittaa muu turvallinen vaihtoehtoinen reitti. Mopoliikenteen asema tulee määritellä tapauskohtaisesti ja liikenteen ohjauksessa on otettava huomioon sekä mopoilijain että jalankulkijain ja pyöräilijöiden turvallisuus.



Mopoliikenteen aiheuttamiin liikenneturvallisuusongelmiin voidaan vaikuttaa koulutuksella ja valvonnan lisäämisellä. Mikä on mopoliikenteen paikka seudun pääverkon ulkopuolisilla reiteillä eli alueiden sisäisillä reiteillä, on selvitettävä

erikseen kuntien kevyen liikenteen verkkojen suunnittelun yhteydessä. Asiaa on käsitelty turvallisuuskysymyksenä luvussa 5.2.3 Turvallisuus ja esteettömyys.

Telematiikan hyödyntäminen ja mobiilipalvelut

Ehdotetaan että kevyen liikenteen väylästä rakennetaan automaattisia laskentapisteitä ja tiesääasemia liikenne- ja kelitiedon saamiseksi. Uusia kehitettäviä palveluita voisivat lisäksi olla esimerkiksi mobiilipalveluna talviaikaan saatavat tiedot kevyen liikenteen väylien avarausten suorittamisesta ja kevyen liikenteen väylien liukkaudesta. Nämä palvelut voitaisiin yhdistää nykyisin jo varsin yleisesti käytössä oleviin henkilökohtaisiin navigointilaitteisiin. Kyseiset laitteet ovat varsin käyttökelpoisia reitinopastajia myös kevyen liikenteen kulkijoille.

Lisäksi esitetään, että joukkoliikenteen telematiikkapalvelujen markkinointia tehostetaan.

5.2.4 Turvallisuus ja esteettömyys kevyen liikenteen väylillä

Pääverkon kehittäminen ja turvallisuus

Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuden ja esteettömyyden parantamista tarkastellaan seudullisena kysymyksenä sekä esitetyn pääverkon näkökulmasta että seudun kaikkea kevytliikennettä koskevana asiana.

Pääverkon kehittäminen on turvallisuustyön kärkitoimenpide. Käytössä olevien selvitysten pohjalta ei Oulun seudulla ole osoitettavissa yksittäisiä synkkiä kevyen liikenteen turvallisuuden mustia alueita tai kipupisteitä. Seudullisen kevytliikenteen pääverkon kehittämisellä haetaan parannusta paitsi onnettomuusmäärillä mitattuun turvallisuuteen myös koettuun turvallisuuteen erityisesti niillä pääreittien osilla, joilla on vielä kevyen liikenteen järjestelyt tekemättä.

Huolestuttavasti lisääntyneet mopoliikojen aiheuttamat onnettomuudet ovat keskeinen kevyen liikenteen turvallisuusongelma. Oulun seudulla pääosa mopoliikenteen onnettomuuksista keskittyy Oulun kaupungin sisäiseen kevyen liikenteen verkkoon ja vaihtoehtoja näiden onnettomuuksien vähentämiseksi tulee selvittää tämän verkon kehittämisen yhteydessä.

Uusi maankäyttö, asuminen ja työpaikka-alueet synnyttävät kevyttä liikennettä, mikä edellyttää kevyen liikenteen turvallisuuden huomioimista kaavoituksessa ja lupapäätöksissä. Maankäytön hajaantuminen tulee estää, mikäli halutaan parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta tai pitää turvallisuustilanne edes nykyisellään.

Muut seudulliset toimenpiteet turvallisuuden kehittämiseksi

Liikenneturvallisuusasioiden tehokas edistäminen edellyttää, että liikenneturvallisuustyötä tehdään kiinteänä osana seudullista yhteistyötä. Seutusopimukseen pohjautuva hallintomalli antaa tähän hyvän mahdollisuuden. Liikenneturvallisuusasioiden hoito on Oulun seudulla organisoitu seudun liikenneturvallisuustyöryhmän sekä Oulun seudun liikennejärjestelmätyöryhmän avulla.

Mopo-onnettomuuksien vähentämiseksi Oulun seudulla esitetään aloitettavaksi mopoliikenteen turvallisuuskampanjointi yhteistoiminnassa seudun kuntien, Oulun tiepiirin, Liikenneturvan, poliisitoimen ja koulujen opetustoimen kanssa. Koska mopoliikenteen ongelmat koskevat koko maata, hanke tulisi toteuttaa yhteistoiminnassa myös valtakunnallisten tahojen kanssa. Mopoiilu on erityisesti nuorison liikkumismuoto ja joka vuosi uusi ikäluokka tulee mopoiuikään. Tästä syystä kampanjoinnin tulee olla muuhun liikenneturvallisuustyöhön kytkeytyvää jatkuvaa toimintaa.

Toisena mopoilun turvallisuuteen liittyvänä hankkeena esitetään käynnistettäväksi yhteistoiminta moottoriajoneuvojen rakenteesta ja varusteista vastaavien liikenneviranomaisten kanssa mopojen suurimman rakenteellisen nopeuden tarkistamiseksi.

Liikenneturvallisuustyön saaminen sen tärkeyden edellyttämälle tasolle edellyttää kehittämistoiminnan edelleen tehostamista selkeiden yhteisesti hyväksyttyjen toimintamallien mukaisesti. Tärkeimmät seudun yhteiset toimenpiteet ovat

- kuntakohtaisten kevyen liikenteen palvelutaso- ja turvallisuustavoitteiden asettaminen,
- yhteistoiminnan jatkaminen ja tehostaminen alueen kuntien ja liikenneviranomaisten kesken,
- turvallisuuden huomioon ottaminen kaavoituksessa,
- kuntakeskusten kehittäminen kevyttä liikennettä suosien.

Liukastumis- ja kaatumisonnettomuudet ovat merkittävä terveydellinen ja kansantaloudellinen kysymys, mutta nämä onnettomuudet eivät ole mukana liikenneonnettomuustilastoinnissa, eikä niihin ole juurikaan kiinnitetty huomiota liikenneturvallisuustyössä.

Liukastumis- ja kaatumisonnettomuuksien vähentäminen edellyttää toimenpiteitä, jotka koskevat koko seudun kevyen liikenteen verkoston hoitoa, kelitiedotusta ja yleistä tiedotusta sekä liikkujan ja kunnossapitäjän vastuiden määrittelyä.

Esteettömyyden edistäminen



Seudullinen kevyen liikenteen palvelutasosuunnitelma ja edellä esitetyt laatukriteerit tähtäävät kokonaisuudessaan esteettömyyteen. Esteettömällä ympäristöllä tarkoitetaan yhtenäisiä ja toimivia kulkureittien kokonaisuuksia, jotka palvelevat hyvin liikkumis- ja toimintaesteisiä ihmisiä. Näin suunniteltu ja toteutettu ympäristö on hyvä kaikille. Esteettömyyden kannalta kriittisiä ovat kuntakeskukset ja palvelukeskusten ympäristöt sekä poikkeukselliset ympäristö- ja sääolosuhteet.

Seudullisen kevyen liikenteen pääverkon kehittämisessä ja myös pääverkkoa täydentävien paikallisten yhteyksien kehittämisessä esteettömyys on yksi keskeinen kriteeri. Kevyen liikenteen väylät suunnitellaan ja rakennetaan niin, että ne tarjoavat hyvän liikkumisympäristön kaikille kevyen liikenteen liikennemuodoille ja liikkujaryhmille.

5.2.5 Kevyen liikenteen väylien hoito ja ylläpito

Seuraavassa tarkastellaan eräitä hoidon ja ylläpidon alueita, joilla on yleinen seudullinen merkitys tai merkitys seudun pääverkon kehittämisen kannalta.

Seudullisuus pääverkon hoidossa ja ylläpidossa

Oulun seudun kevyen liikenteen verkon hoidosta ja ylläpidosta vastaavat Tiehallinto ja kunnat ja niiden sopimuskumppaneina urakoitsijat. Lisäksi yksityiset kiinteistöjen omistajat vastaavat osittain kevyen liikenteenväylien hoidosta. Toimijoiden erilaiset toimintatavat ja laatuvaatimukset sekä toimenpiteiden eriaikaisuus heikentävät seudun kevyen liikenteen pääreittien toimivuutta.

Oulun seudun kevyen liikenteen verkon hoitoa ja ylläpitoa ei ole aikaisemmin tarkasteltu kokonaisuutena. Seudullisuus vaatii kaikkien tien- ja kadunpitoluokituksien suunnitelmallista yhteistoimintaa. Seudun kevyen liikenteen pääverkon luokitus seudullisiin pääreitteihin, alueellisiin pääreitteihin ja niiden laatua kuvaaviin laatukäytäviin vaikuttaa niiden hoitoon ja ylläpitoon.

Seudullinen ajattelu korostaa kahta asiaa:

- Seudulliset ja alueelliset pääreitit ja niiden laatukäytävät nousevat kunnan sisäisiä pääreittejä tärkeämmiksi.
- Nopean pyöräliikenteen ja työmatkaliikenteen suosiminen vaatii hyvää pinnan laatua kesällä ja talvella sekä oikeaa hoidon ajoittamista. Kevyen liikenteen reittien hoitoluokitusta ja ylläpitoluokitusta on siksi kehitettävä.

Pääverkon hoito- ja ylläpitoluokitus

Kevyen liikenteen väylien talvihoitoluokitus on kattavasti käytössä Tiehallinnon alueurakoissa. Tiehallinto on myös laatinut päällystettyjen teiden ylläpitoluokituksen, mutta se ei koske kevyen liikenteen väyliä.

Katujen ja etenkin kevyen liikenteen väylien hoitoa on uudistettava vuonna 2005 voimaan tulleen katujen ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapitoa koskevan lain muutoksen vuoksi. Kunnossapitolain muuttamisen tärkein tavoite oli kevyen liikenteen väylien turvallisuuden parantaminen kunnossapitoa parantamalla ja kuntien vastuuta siinä lisäämällä.

Kuntaliiton alueurakointia koskevissa ohjeissa on esitetty kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidon (hoidon) laatuvaatimukset ja toimenpideajat kunnossapitoluokittain. Kunnat soveltavat niitä harkintansa mukaan. Kunnissa ei ole käytössä erillistä ylläpitoluokitusta.

Suomen kuntaliitto on käynnistänyt kunnossapitoluokitusohjeen uusimisen yhteistyössä kuntien kanssa. Kevyen liikenteen väylien kunnossapito (talvihoito) ja katujen kunnossapitolain mukaisten laatukriteerien soveltaminen sisältyvät uuteen ohjeeseen. Oulun seudun kunnat voivat hyödyntää Suomen Kuntaliiton ohjeita oman kunnossapitoluokituksen ja laatukriteerien määrittelyssä.



Jatkotyössä tulee huomioida seuraavia näkökohtia:

- Kaikissa Oulun seudun kunnissa otetaan käyttöön kevyen liikenteen väylien hoitoluokitus.
- Oulun seudun kuntien ja Tiehallinnon kevyen liikenteen väylien hoitoluokitukset ja niihin kuuluvat toimenpideajat ja laatuvaatimukset yhdenmukaistetaan.
- Pääreittien kaikilla osuuksilla ei tavoitella samaa kunnossapidon tavoitetasoa, mikä huomioidaan hoitoluokituksella.
- Työmatkaliikenteen laatuikäytävät ja muut vilkkaimmat osuudet esitetään ylimpään hoitoluokkaan.
- Luokituksen mukaisten hoitotason muutosten tulee tapahtua luonteivissa kohdissa ja liikkujan kannalta yllätyksettömästi.
- Tien- ja kadunpitoraja ei ole määräävä tekijä seudullisten ja alueellisten pääreittien hoitoluokan määrittelyssä.
- Pääreittinä olevilla asutokaduilla ja yksityistieosuuksilla sovelletaan samaa hoitoluokitusta kuin kevyen liikenteen pääreiteillä muutoinkin.

Hoidon ja ylläpidon vaikutus kevyen liikenteen turvallisuuteen

Hoidon ja ylläpidon keinoin voidaan edistää kevyen liikenteen turvallisuutta. Eriyisesti talvihoidon laadulla ja kevyen liikenteen väylien pinnan tasaisuudella on suuri merkitys liukastumis- ja kaatumistapaturmien ehkäisyssä.

Liukastumis- ja kaatumistapaturmien kokonaismäärän selville saamiseksi ja merkityksen arvioimiseksi tarvitaan tietoa. On tärkeää sisällyttää näiden onnettomuuksien tilastointi myös Oulun seudun onnettomuuksien seurantaan.

Kevyen liikenteen keltiedotuksen kehittäminen on yksi mahdollisuus kevyen liikenteen tapaturmien ehkäisyssä.

Kunnossapitosuunnitelma

Tiehallinto on laatinut tienpidon suunnittelujärjestelmän kehittämiseksi ohjelman SUUNTA 2010. Ohjelman yhtenä keskeisenä tavoitteena on uudistaa hoidon ja ylläpidon suunnittelua. Ohjelmoinnin tehostamiseksi ja asiakkaiden kanssa käytävän vuoropuhelun toteuttamiseksi tiepiirit laativat jatkossa kunnossapitosuunnitelman. Näiden suunnitelmien tehtävänä on kuvata, miten valtakunnallisia toimintalinjoja toteutetaan tiepiireissä ja millaista palvelutasoa alueen tienkäyttäjille tarjotaan. Kunnossapitosuunnitelman laadintaa varten tehdään valtakunnallinen ohje. Ohjetyö on käynnistynyt vuoden 2007 alussa.

Kunnossapitosuunnitelma tulee sisältämään kevyen liikenteen väylät, väylien hoito- ja ylläpitoluokituksen, hoidon ja ylläpidon palvelutason määrittelyn, kustannustarkastelut ja vaikutusten arvioinnin. Suunnitelma liitetään tiepiiriin nelivuotiseen toiminnan ja talouden suunnittelurytmiin ja tarkistetaan vuosittain. Kunnossapitosuunnitelma on keskeinen hankinnan suunnittelun lähtötietoasiakirja.

Kunnissa tarvitaan aivan vastaava liikenneväylien kunnossapidon suunnitelma, joka käsitellään päättävissä elimissä. Käsitteilyllä turvataan kuntalaisten ja eri liikennemuotojen tarpeiden huomioon ottaminen kevyt liikenne mukaan lukien. Kunnan kunnossapitosuunnitelmassa on ajankohtainen asia osoittaa, miten kunta ottaa vastatakseen tontinomistajille kuuluvista velvollisuuksista katujen kunnossapitolain muutoksen tarjoaman mahdollisuuden mukaisesti.

Oulun seudun kevyen liikenteen strategialla ja palvelutasosuunnitelmalla varmistetaan, että seudun kevyen liikenteen järjestelmä saa kunnossapitosuunnitelmissa sille kuuluvan aseman.

Työnaikaiset järjestelyt kevyen liikenteen väylillä

Sekä Tiehallinnolla että kunnilla on ohjeet rakennustyön aikaisten kevyen liikenteen järjestelyiden tekemisestä. Tiehallinnon ohjeessa liikenteen ohjauksen periaatteet ovat tavoitteiltaan korkeatasoiset sisältäen mm. maininnan liikuntaesteisten ja näkövammaisten huomioonottamisesta. Ohje suosittelee tilapäisenkin kevyen liikenteen väylän päällystämistä. Kuntien ohjeistossa tilapäisten liikennejärjestelyjen ohjeistus on yleisluontoisempi, mutta siinä on huomioitu jalankulkijat erikseen. Yleisohjeena on, että rakennustyömaan kohdalla liikenne on opastettava korvaaville reiteille, joiden kuntoon on kiinnitettävä huomiota.

Näiden ohjeiden noudattamista voidaan tehostaa urakka-asiakirjoihin tehtävillä erityismaininnoilla ja sanktioilla sekä valvonnan lisäämisellä. Kevyen liikenteen pääreiteille sijoittuvilla rakennuskohteilla vaatimuksena on kevyen liikenteen kiertotien päällystäminen ja tarvittaessa valaiseminen. Myös työn kestolle voidaan antaa aikaraja.

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta sisältää mm. säännökset kadulla ja yleisillä alueilla tehtävistä töistä ilmoittamisesta. Lain tavoitteena on edistää kevyen liikenteen turvallisuutta ja esteettömyyttä sekä antaa kadunpitäjälle mahdollisuus vastata kaatumaisuudestaan sekä sen käytöstä liikenneväylänä ja johtojen ja laitteiden sijoituspaikkana.

Oulun seudun kuntien kannattaa kartoittaa kunnossapitolain soveltamistilanne kunnittain ja pyrkiä yhteistoimin kehittämään mahdollisimman yhdenmukaisia käytäntöjä kaduilla tehtävien töiden ja katutilan muun käytön ohjaamiseksi kevyen liikenteen turvallisuuden ja esteettömyyden hyväksi.

5.2.6 Jalankulku ja pyöräily osana matkaketjua

Jalankulku ja pyöräily ovat merkittävä osa jokaista tehtävää matkaa. Erityisesti joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhdistäminen matkaketjussa on ensiarvoisen tärkeää koko liikennejärjestelmän toiminnan ja sen tehostamisen kannalta. Jalankulun ja pyöräilyn hyvin opastetut esteettömät yhteydet joukkoliikenteen terminaaleihin, pysäkeille ja joukkoliikennevälineisiin sekä terminaalien ja pysäkkien liityntäpysäköintimahdollisuudet pyörille ovat tärkeässä asemassa eri matkaketjujen kehittämisessä. Lisäksi ajantasaisen joukkoliikenteen informaation tarjoaminen jalankulkijoille ja pyöräilijöille parantaa matkaketjujen sujuvuutta.

Oulun keskusta-alueen terminaalit kuuluvat tämän selvityksen aluerajauksen ulkopuolelle. Niiden kehittämisestä huolehditaan omilla suunnitelmillaan. Muista seudullisesti merkittävistä terminaaleista Oulunsalon lentokentän nykyisen pyöräpysäköinnin järjestelyn taso ei kannusta pyörän käyttöön liityntämatkana.

Linja-autopysäkkien esteettömyyteen ja liityntäpysäköintimahdollisuuksiin on kiinnitetty huomiota mm. joukkoliikenteen laatukäytävä- ja terminaaliverkko-suunnitelman kautta. Merkittävimpien Oulun seudun joukkoliikenteen reittien osalta pysäkkiverkon kehittämisessä on vielä paljon tehtävää. Kuntakäyntien yhteydessä havaittiin mm. pyörien liityntäpysäköintipaikkojen tarpeen olevan monin paikoin tarjontaa suurempi. Hyvin toteutettuja liityntäpysäköintiratkaisuja on



mm. Lentokentäntien varren pysäkeillä. Monin paikoin (mm. Tyrnävän keskusta) liityntäpysäköinnin ratkaisut tarpeesta huolimatta puuttuvat täysin.

Seudullisten kevyen liikenteen pääreittien varren matkaketjujen kannalta merkittävimmille pysäkeille (mm. kuntien keskustoihin suuntautuvan koulu- ja työmatkaliikenteen pysäkit) tulee taata riittävän hyvä taso, jotta kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen matkaketjut saadaan sujuviksi ja houkutteleviksi. Hyvällä tasolla tarkoitetaan pyöräilijöille esteetöntä kulkua pysäkin viereiselle katetulle ja turvalliseen pyöräpysäköintialueelle, jalankulkijoille esteetöntä ja turvallista pääsyä katetulle pysäkillä sekä ajantasaista informaatiota joukkoliikenteen vuoroista koko matkaketjun ajan.

5.2.7 Pyörämatkailu ja pyöräily matkailupalvelujen osana

Tavoitteellinen seudullinen kevyen liikenteen pääverkko palvelee erinomaisesti päivittäisten liikkumistarpeiden lisäksi vapaa-ajan liikkumista, kuntoilua sekä myös pyörämatkailua.

Edellä kohdassa 5.2.3 Liikenteen hallinta esitetty viitoituksen kehittäminen palvelee sekä paikallisia liikkujia että pyörämatkailijoita. Olemassa oleva viitoitus ja opastus ajantasaistetaan ja täydennetään ja ne osuudet, joita ei ole viitoitettu, viitoitetaan ohjeiden mukaisesti. Kevyen liikenteen viitoituksessa tulee ottaa huomioon myös palveluiden ja nähtävyyksien viitoitus, jolloin seudullisten reittien viitoitus palvelee myös matkailijoita, eikä erillistä seudullista matkailureittien viitoitusta tarvita. Opastus voidaan hoitaa valtakunnallisen ja seudullisen opaskartan ja reittiopastuksen mobiiliteknologian sovellusten avulla.

Kun valtakunnallisia pyörämatkailureitistöjä kehitetään, tulee huomioida Oulun seudun kehittämissuunnitelmat. Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkko kuvaa seudun kuntien tahtotilan kevyen liikenteen reitistöjen kehittämiselle ja tarjoaa lähtökohtia myös matkailureittien määrittelyyn.

Pyörämatkailupotentiaalin hyödyntämiseksi ja kokonaisvaltaisen kehittämisenä selkeyttämiseksi Oulun seudulle esitetään laadittavaksi pyörämatkailustrategia toimenpidesuunnitelmien. Suurimmat tarpeet ovat pyörämatkailun palvelukonseptien luomisessa ja pyörämatkailutuotteiden markkinoimisessa. Oulun seudulla olisi hyvät edellytykset tuottaa palvelupaketteja, jotka tarjoaisivat matkailijalle lukuisia eritasoisia reittejä muutaman tunnin omatoimiretkistä aina useiden päivien opastettuihin matkoihin saakka.

5.3 Yhteysvälikohtaiset kehittämistarpeet

Oulun seudun kevytliikenteen olosuhteiden kehittämistä on edellä tarkasteltu lähtien palvelutason määrittelystä sekä antamalla suosituksia palvelutasoon vaikuttavista tekijöistä.

Koska määritelty kevyen liikenteen verkko koostuu hyvin erityyppisistä osuuksista, kehittämistarpeet on lisäksi määritelty yhteysvälikohtaisesti. Raportin liitteinä olevilla yhteysvälikorteilla on esitetty kevytliikenneverkon reittiosuudet sekä kunkin reittiosuuden nykytila ja kehittämistoimenpiteet.

Yhteysvälikortilla on kartta, josta käy ilmi reittiosuuden sijainti ja sen liittyminen suunniteltuun kevyen liikenteen pääverkkoon. Kartalla on esitetty eri symbolein nykyiset väylät, uudet erilliset kevyen liikenteen väylät sekä osuudet, joille ei esitetä rakennettavaksi erillistä kevyen liikenteen väylää. Lisäksi yhteysvälikortin kartalla on esitetty vuonna 2007 toiminnassa olevien peruskoulujen sijainti.

Yhteysvälikortilta käy ilmi yhteysvälin pituus, kuvaus yhteysvälin nykytilasta kevyen liikenteen kannalta sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet. Nykytilakuvauksessa on arvio siitä, onko yhteysvälillä päivittäistä kevyttä liikennettä, mitkä ovat yhteysvälin tärkeimmät kevyen liikenteen kohteet sekä tietoja alueen linja-

autoliikenteen tarjonnasta vuonna 2007. Lisäksi on kerrottu, mitä kevyttä liikennettä synnyttävää maankäyttöä Oulun seudun yleisaavassa on esitetty reitin varrelle tai sen läheisyyteen sekä kuluuko reitti Oulun seudun yleiskaavan kevyen liikenteen pääverkkoon.

Nykytilatiedoissa on kuvaus reittiosuuden nykyisistä kevyen liikenteen järjestelyistä sekä tietoja kevyen liikenteen väylästä. Niillä maantiesuosuksilla, missä ei ole erillistä kevyen liikenteen väylää, on kerrottu tien leveys, pientareen leveys, KVL, raskaan liikenteen määrä sekä tien kevyen liikenteen riskiluku¹⁾.

Kehittämistoimenpiteissä on eroteltu ensimmäiseen kiireysluokkaan kuuluvat toimenpiteet ja muut toimenpiteet.



1)

Tien riskiluku on vaarallisuusindeksi, jonka avulla tien turvallisuutta voidaan arvioida. Riskiluku on määritetty Koululiitu -menetelmällä paikkatietoaineistojen avulla. Sen määrittämisessä otetaan muuttujina huomioon liikennemäärä, nopeusrajoitus, raskaan liikenteen määrä, piennarleveys / ajoradan leveys, tien päällyste, asutus sekä tien toiminnallinen luokka. Lisäksi riskiluvun määrittämisessä otetaan kertoimilla huomioon valaistus, kevyen liikenteen väylä ja tien kunnossapitoluokka. (Koululiitu, Menetelmä koulumatkojen liikenneturvallisuuden laskemiseksi, Oulun Viatek Oy, 2001)

6. VAIKUTUKSET

Oulun seudun kevyen liikenteen strategia- ja palvelutasosuunnitelmalla on välitömiä ja välillisiä vaikutuksia. Suunnitelmassa on esitetty kevyen liikenteen pääverkko, joka ehdotetaan otettavaksi ensisijaiseksi kehittämiskohteeksi. Infrastruktuurin kehittäminen ja kunnossapidon parantaminen eri käyttäjäryhmät huomioiden lisää jalankulun ja pyöräilyn määrää ja luo edellytyksiä kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvulle. Nykyisen väylästön täydentäminen uusilla, suorilla ja nopeilla yhteyksillä sekä työmatkapyöräilyn laatuikäytävät lisäävät työmatkapyöräilyn houkuttelevuutta ja pyöräilijöiden määrää.

Kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi tarvitaan myös muita toimenpiteitä. Kävely ja pyöräily ovat kilpailukyisimpiä muiden liikkumismuotojen kanssa nimenomaan lyhyillä matkoilla. Kevyen liikenteen entistä parempi huomioiminen uusien alueiden kaavoituksessa sekä asemakaava-alueiden ulkopuolelle suuntautuvan rakentamisen hillitseminen ovat toimenpiteitä, joilla luodaan edellytyksiä sille, että jalankulku ja pyöräily voivat olla ihmisten jokapäiväisiä liikkumistapoja.

Pyöräpysäköinnin järjestäminen kevyen liikenteen pääverkkoon kytkeytyville bussipysäkeille, jotka sijaitsevat asuntoalueiden ja taajamakeskustojen tuntumassa, parantaa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen palvelutasoa. Palvelutasoa parantaa myös mobiiliteknologiaan perustuva kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon ja linja-autovuorojen aikatauluihin ja saapumisaikoihin liittyvä tietopalvelu. Mopoliikenteen rajoittaminen osalla seudun pääverkkoa vaikuttaa puolestaan suoraan muun kevyen liikenteen turvallisuuteen.

Toimenpiteillä, joilla kehitetään kuntien yhteistoimintaa hallinnon, ohjeistuksen ja toimintamallien osalta, parannetaan kevyen liikenteen asioiden tiedostamista ja kiinnitetään huomiota kehittämistarpeisiin. Toimenpiteet vaikuttavat välillisesti kevyen liikenteen infrastruktuurin kehittämiseen sekä väylästön hoitoon ja ylläpitoon. Kuntien yhteiset toimintatavat kaavoitukseen liittyvässä liikennesuunnittelussa, kunnossapitosuunnitelman laatimisessa ja kevyen liikenteen asioiden sisällyttäminen kuntien ja Tiehallinnon vuosittaiseen toiminnan ja talouden suunnitteluun ovat esimerkkejä toimenpiteistä, jotka edesauttavat välittömiä vaikutuksia aikaansaavien toimenpiteiden toteutumista tulevaisuudessa.

Oulun seudun kevyen liikenteen strategia- ja palvelutasosuunnitelman epäsuoria vaikutuksia ovat jalankulun ja pyöräilyn tuottamat kansanterveydelliset hyödyt ja liikkumisen tasa-arvon edistäminen. Lisäksi kevyttä liikennettä suosimalla vähennetään liikenteen ympäristöhaittoja ja parannetaan liikennejärjestelmän toimivuutta. Nämä epäsuorat kokonaisyödyt voivat olla kunnille merkittäviä.

Terveytensä ylläpitämiseen normaalikuntoinen ihminen tarvitsee vähintään puoli tuntia liikuntaa päivässä. Huomattavalle osalle ihmisistä liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin, esim. työmatkoihin on helpoin tapa lisätä päivittäistä liikuntaa. Riski sairastua sepelvaltimotautiin, aivohalvaukseen ja aikuisiän diabetekseen tai riski saada lonkkamurtuma on vahvaan tieteelliseen näyttöön perustuen merkittävästi pienempi liikuntaa harrastavilla henkilöillä kuin vähän tai ei ollenkaan liikkuvilla. Riittävän päivittäisen liikunnan hyödyt koskevat yksilön ja yhteiskunnan ohella myös elinkeinoelämää vähentyneiden sairauspoissaolojen muodossa.

Seuraavassa on arvioitu taulukkomuodossa Oulun seudun kevyen liikenteen verkon strategia- ja palvelutasosuunnitelman vaikutuksia suhteessa suunnittelu-työlle asetettuihin tavoitteisiin sekä aikaisempiin seututason strategisiin linjauksiin ja periaatteisiin.

Arviointi on tehty seuraavasti:

+++ = toimenpide edistää merkittävästi tavoitteen saavuttamista

++ = toimenpide edistää tavoitteen saavuttamista

+ = toimenpiteellä on jonkin verran merkitystä tavoitteen toteutumisen kannalta

TOIMENPIDE	TAVOITE			
	Pääverkon yhdistävyys ja laatutaso paranevat	Kevyt liikenne on turvallista ja esteetöntä	Matkaketjut ovat sujuvia ja turvallisia	Kevyen liikenteen suosio ja kulkumuutosuus kasvavat
Kuntakohtaisten kevyen liikenteen palvelutaso- ja turvallisuustavoitteiden asettaminen	+++	++	++	+
Kevyen liikenteen pääverkon ylläpito ja parantaminen suunnitelmassa esitettyjen laatuksien mukaan	+++	+++	++	+
Kevyen liikenteen pääverkon täydentäminen uusilla yhteyksillä	++		+	+
Liikennesuunnittelun sisällyttäminen kaikkeen kaavoitukseen ja kevyen liikenteen turvallisuuden huomioon ottaminen kaavaratkaisuissa	+++	+++	+	+
Kevyen liikenteen pääverkon hoidon tehostaminen	+++	+++	+++	++
Kevyen liikenteen kelitiedotuksen toteuttaminen	+			+
Mopoilun rajoittaminen kevyen liikenteen väylillä. Mopoilu sallitaan vain jos maantien nopeusrajoitus on > 50 km/h		++		+
Mopoliikenteen turvallisuuskampanjointi		++		
Työmatkaliikenteen laatuksien toteuttaminen	+++			+
Muiden kevyen liikenteen laatuksien määrittely ja toteuttaminen	++			+

TOIMENPIDE	TAVOITE			
	Pääverkon yhdistävyys ja laatutaso paranevat	Kevyt liikenne on turvallista ja esteetöntä	Matkaketjut ovat sujuvia ja turvallisia	Kevyen liikenteen suosio ja kulkumuoto-osuus kasvavat
Kevyen liikenteen väylien hoitoluokituksen käyttöönotto kunnissa sekä kuntien ja Tiehallinnon kevyen liikenteen hoitoluokituksen yhdenmukaistaminen	+++	++	+	+
Viitoituksen täydentäminen ja ajantasaistaminen, opastuksen kehittäminen	++		+	+
Kunnossapitolain soveltamistilanteen selvittäminen, yhdenmukaisten käytäntöjen sopiminen kaduilla tehtävien töiden ja katu-tilan muun käytön ohjaamisesta.	+	++	+	+
Pyöräpysäköintipaikkojen rakentaminen bussipysäkeille	+		++	+
Bussiliikenteen aikataulutiedot ja arvioitu linja-auton tuloaika kännykkään	+		++	+
Esteettömyyskartoitusten tekeminen seudun kuntien ja Tiehallinnon yhteishankkeena		+++		
Kevyen liikenteen määrän ja koostumuksen selvittäminen liikennetutkimuksella.			+	
Kevyen liikenteen kunnossapitokustannusten selvittäminen tutkimuksella	+	++		
Kevyen liikenteen liukastumis- onnettomuuksien tilastointi.		++	++	
Pyörämatkailustrategian ja siihen liittyvän toimenpidesuunnitelman laatiminen				+

7. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET



Kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuksien kehityksen suunta sekä valtakunnallisesti että Oulun seudulla on pitkän aikaa ollut selvästi laskeva. Kulkumuoto-osuuden kasvattaminen, joka on kirjattu Oulun seudun kevyen liikenteen strategiaan, on erittäin haasteellinen tavoite.

Kevyen liikenteen väylästäön kehittäminen on ykkösasia mutta ei yksin riittävä keino tavoitteen toteuttamiseksi. Väylästäön kehittämisen rinnalle tarvitaan myös muita

toimenpiteitä, joilla vaikutetaan liikennekäyttäytymiseen ja kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvuun. Tässä työssä pääpaino on ollut Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkon ja sen tavoitetilan määrittämisessä.

Seudullisen kevyen liikenteen verkon kehittämiseksi tarvitaan yhteinen tahtotila ja eritasoista suunnittelua. Kytkenän kuntien maankäytön suunnitteluun sekä liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon tulee olla vahva. Myös kuntien ja Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitteluun tulisi saada jalankulun ja pyöräilyn edistäminen omaksi erilliseksi kohdaksi.

Oulun seudun kevyen liikenteen pääverkko muodostaa seudun kevyen liikenteen yhteyksien rungon ja lähtökohdan kuntakohtaisille suunnitelmille. Kuntien kevyen liikenteen verkon täydentämisessä ja olemassa olevien yhteyksien kehittämisessä seudulliseen kevyen liikenteen verkkoon kuuluvat ovat etusijalla.

Seudulliset pääreitit ovat pitkiä ja ylittävät kuntarajat tai ovat jatkettavissa niiden yli yhdyskuntarakenteen laajentuessa. Pääverkko on kuitenkin monikäyttöinen ja palvelee eri liikkujaryhmien lyhyitä ja pitkiä matkoja sekä yhtä lailla päivittäisiä koulu-, työ- ja ostosmatkoja kuin vapaa-ajan matkoja.

Seuraavassa on nostettu esiin painopistealueita, jotka perustelluista syistä vaativat huomiota ja toimenpiteitä.

Kevyen liikenteen verkon täydentäminen ja olemassa olevan väylästäön parantaminen

Olemassa olevan kevyen liikenteen väylästäön pituus, suuri siltojen määrä ja rakenteiden ikääntymisen vaatimat hoito- ja ylläpitotoimet vaativat runsaasti resursseja. Lisäksi tulee ottaa huomioon väylästäön kehittäminen tämän päivän vaatimuksia ja tavoitteita vastaaviksi. On ilmeistä, että rajallisten resurssien kohdentamiseksi joudutaan jatkossa pohtimaan olemassa olevan verkoston hoidon, ylläpidon ja uudisrakentamisen priorisointia. Toisaalta panostaminen kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen saattaa näkyä moninkertaisena säästönä terveys- ja sairaanhoitosektorilla, mikä tulisi huomioida yhteiskunnan varojen suuntaamisessa.

Raportin liitteenä olevilla yhteysvälikorteilla on esitetty jatkosuunnittelun pohjaksi alustava ehdotus kunkin yhteysvälin kehittämistarpeista.

Liikenteen hallinta

Tärkeimmät kevyen liikenteen hallinnan keinot Oulun seudulla ovat liikenteen ohjaus ja reittiopastus eri muodoissaan. Kaikille Oulun seudun kevyen liikenteen pääreiteille esitetään laadittavaksi viitoitussuunnitelmat, sikäli kuin suunnitelmia ei ole tai ne ovat vanhentuneita. Olemassa oleva viitoitus ja opastus ajantasaisesti ja täydennetään ja ne osuudet, joita ei ole viitoitettu, viitoitetaan ohjeiden mukaisesti. Lisäksi esitetään laadittavaksi koko seudun kattava kevyen liikenteen opaskartta, jota voivat täydentää kuntien kevyen liikenteen opaskartat.

Liikenteen ohjauksen osalta esitetään, että seudun pääreiteillä pääsääntöisesti sallitaan mopoliikenne. Mopoilua ei sallita, jos kevyen liikenteen pääreitti sijoittuu sellaisen tien tai kadun varteen, jonka nopeusrajoitus on 50 km/h tai sitä alhaisempi tai jos mopoilulle voidaan osoittaa muu turvallinen vaihtoehtoinen reitti. Mopoliikenteen asema tulee määrittellä tapauskohtaisesti ja liikenteen ohjauksessa on otettava huomioon sekä mopoilijain että jalankulkijain ja pyöräilijöiden turvallisuus.

Lisäksi esitetään, että telematiikkapalveluja kehitetään siten, että joukkoliikenteen aikataulutiedot ja bussien pysäkkikohtaiset saapumisaikatiedot ovat helposti kaikkien saatavilla esim. mobiilipalveluna. Näin voidaan lisätä matkaketjujen sujuvuutta ja kevyen liikenteen palvelutasoa ensivaiheessa joukkoliikenteen kehittämiskäytävään kuuluvilla alueilla. Uusia kehitettäviä palveluita voisivat lisäksi olla esimerkiksi mobiilipalveluna talviaikaan saatavat tiedot kevyen liikenteen väylien auruusten suorittamisesta ja kevyen liikenteen väylien liukkaudesta.

Liikenneturvallisuuden parantaminen

Oulun seudulla on toimivat liikenneturvallisuustyön organisaatiot. Tärkeimmät liikenneturvallisuuden parantamista koskevat seudun yhteiset toimenpiteet ovat kuntakohtaisten kevyen liikenteen palvelutaso- ja turvallisuustavoitteiden asettaminen sekä liikennesuunnittelun sisällyttäminen kaikkeen kaavoitukseen ja erityisesti kevyen liikenteen turvallisuuden huomioon ottaminen kaavaratkaisuissa.

Uusi maankäyttö, asuminen ja työpaikka-alueet synnyttävät kevyttä liikennettä, mikä edellyttää turvallisuuden huomioimista kaavoituksessa ja lupapäätöksissä. Maankäytön hajaantuminen tulee estää, mikäli halutaan parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta tai pitää turvallisuustilanne edes nykyisellään.

Onnettomuuksien vähentäminen edellyttää toimenpiteitä seudun kevyen liikenteen pääreiteillä.

Turvallisuutta voidaan edistää parantamalla kevyen liikenteen verkoston hoitoa, kevyen liikenteen kelitiedotusta ja yleistä tiedotusta sekä määrittelemällä liikkujan ja kunnossapitäjän vastuut. Nämä asiat voidaan sisällyttää esim. kunnossapitosuunnitelmaan.

Mopoliikenteen aiheuttamiin liikenneturvallisuusongelmiin voidaan vaikuttaa liikennesuunnittelulla ja liikenteen ohjauksella sekä koulutuksella ja valvonnan lisäämisellä. Kuntien kevyen liikenteen verkkojen suunnittelun yhteydessä määrittellään mopoliikenteen paikka seudun pääverkon ulkopuolisilla reiteillä. Moponnettomuuksien vähentämiseksi esitetään aloitettavaksi mopoliikenteen turvallisuuskampanjointi yhteistyössä mahdollisten valtakunnallisten tahojen kanssa. Toisena mopoilun turvallisuuteen liittyvänä hankkeena esitetään käynnistettäväksi yhteistoiminta moottoriajoneuvojen rakenteesta ja varusteista vastaavien liikenneviranomaisten kanssa mopojen suurimman rakenteellisen nopeuden tarkistamiseksi.



Eri liikkujaryhmien tarpeiden huomioon ottaminen

Seudun kevyen liikenteen pääreiteille on määritelty peruslaatukriteerit. Lisäksi esitetään, että joidenkin osuuksien palvelutasoa voidaan nostaa esimerkiksi työmatkapyöräilyä, lenkkeilyä tai pyörämatkailua suosien. Työssä esitetään seitsemää Oulun keskustaan suuntautuvaa pääreittiä kehitettäväksi työmatkaliikennettä suosiviksi laatukäytäviksi, joilla pyöräilyn sujuvuutta ja nopeutta kohotetaan.

Kevyen liikenteen väylät ovat tärkeitä liikuntapaikkoja. Seudullinen pääverkko voi palvella kuntoliikkujien tarpeita osittain, mutta tärkeässä osassa ovat myös paikalliset kevyen liikenteen väylät. Kuntoliikkujia palvelevien laatukäytävien määrittely ja toimenpidesuunnittelu esitetään tehtäväksi erillisenä työnä kunta-kohtaisten tarkastelujen pohjalta.

Pyörämatkailun kehittämiseksi Oulun seudulle esitetään laadittavaksi pyörämatkailustrategia toimenpidesuunnitelmiseen. Oulujoen varsi ja sen suisto ovat seudun pyörämatkailun tärkein kohde ja sitä voidaan hyödyntää pyörämatkailussa jo nykyisellään. Oulujoen varren kevyen liikenteen yhteyksiä esitetään edelleen kehitettäväksi vapaa-ajan liikennettä ja matkailua palvelevina laatukäytävinä.

Matkaketjujen toimivuuden parantaminen

Seutuyleiskaavan mukainen maankäytön kehittäminen mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen. Suurella osalla Oulun seutua liikku mistarpeet voi toteuttaa joukkoliikenteellä sekä kulkemalla jalan ja pyörällä. Nämä kestävät kulkutavat täydentävät toisiaan ja mahdollistavat autosta riippumattoman elämäntavan. Pyörän ja bussin käyttöön perustuvan liikkumisen lisäämiseksi on tärkeää järjestää bussipysäkeille pyöräpysäköintipaikkoja.



Esteettömyyden edistäminen

Seudullinen kevyen liikenteen palvelutasosuunnitelma ja sen laatukriteerit tähtäävät kokonaisuudessaan esteettömyyteen. Esteettömyyden kannalta kriittisiä ovat kuntakeskusten ja palvelukeskusten liikkumisympäristöjen suunnittelu ja rakentaminen sekä väylien kunnossapito poikkeuksellisissa ympäristö- ja sääolosuhteissa. Muun muassa rakennustyömaiden puutteellisesti toteutetut väliaikaiset liikennejärjestelyt, puutteellinen valaistus, pitkään korjaamatta olevat päällystevauriot sekä kevyttä liikennettä talvella haittaava väylien lumisuus ja liukkaus ovat ongelmia, joihin voidaan löytää konkreettisia ratkaisuja.

Tiehallinto on liittänyt kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmien laatimiseen esteettömyyskartoituksen. Käytäntö parantaa esteettömyysasioiden tiedostamista ja ongelmakohtien havaitsemista sitä mukaa kuin kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmia päivitetään. Esteettömyyskartoituksia voitaisiin Oulun seudulla tehdä myös keskistetysti seudun kuntien ja Tiehallinnon yhteishankkeena.

Hoidon ja ylläpidon kehittäminen

Oulun seudun kuntien ja Tiehallinnon kevyenliikenteen väylien hoitoluokitukset ja niihin kuuluvat toimenpideaajat ja laatuvaatimukset tulee yhdenmukaistaa pääreittien jatkuvuuden ja tasalaatuisen talvihoidon turvaamiseksi.

Koska kevyen liikenteen pääreitistössä on erityyppisiä osuuksia, kaikilla osuuksilla ei tavoitella samaa kunnossapidon tavoitetasoa. Luokitukselta vaaditaan kuitenkin yllätyksettömyyttä. Hoitotason muutosten tulee tapahtua liikkujan kannalta yllätyksettömästi, luonteivissa kohdissa.

Luokituksessa työmatkaliikenteen laatuikäytävät ja muut vilkkaimmat osuudet esitetään sisällytettäväksi ylimpään hoitoluokkaan. Pääreitillä olevilla asuntokaduilla ja yksityistieosuuksilla sovelletaan samaa hoitoluokitusta kuin kevyen liikenteen pääreiteillä muutoinkin.

Tiehallinnon kunnossapitosuunnitelma tulee sisältämään kevyen liikenteen väylät, väylien hoito- ja ylläpitoluokituksen, hoidon ja ylläpidon palvelutason määrittelyn, kustannustarkastelut ja vaikutusten arvioinnin. Kunnossapitosuunnitelma tulee olemaan keskeinen hankinnan suunnittelun lähtötietoasiakirja ja se tulee osaksi Tiehallinnon toiminnan ja talouden suunnittelua. Kunnissa tarvitaan vastaava liikenneväylien kunnossapidon suunnitelma, joka käsitellään päättävissä elimissä.

Rakennustyön aikaisia kevyen liikenteen järjestelyjä koskevien ohjeiden noudattamista voidaan tehostaa urakka-asiakirjoihin tehtävillä erityismaininnoilla ja sanktioilla sekä urakoitsijoiden valvonnan lisäämisellä. Lisäksi esitetään, että Oulun seudun kunnat kartoittavat kunnossapitolain (Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta) soveltamistilanteen kunnittain ja kehittävät yhteistoimin yhdenmukaiset käytännöt kaduilla tehtävien töiden ja katu-tilan muun käytön ohjaamiseksi siten, että kevyen liikenteen turvallisuus ja esteettömyys otetaan huomioon rakennustyön aikaisissa kevyen liikenteen järjestelyissä.

Kevyen liikenteen tutkimus

Yleinen tietous kevyestä liikenteestä on vielä vähäistä. Kevyen liikenteen todellisia määriä ei tunneta. Eri matkaryhmien sukupuolijakaumista on vain vähän tietoa. Kevyen liikenteen kunnossapitokustannuksista on saatavilla pelkkiä arvioita. Myöskään kevyen liikenteen liukastumisonnettomuuksia ei tilastoida.

Oulun seudulla kevyen on tehty liikenteen tutkimuksia liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä 1989 - 1991. Oulun kaupunki on tehnyt 1960-luvulta lähtien kevyen liikenteen laskentoja kaupungin sisääntuloväylillä ja Oulujoen silloilla. Tieliikelaitos on lisäksi tehnyt pidempiaikaisia kevyen liikenteen laskentoja laskentalaitteen kehittämisen yhteydessä. Jatkossa esitetään, että eri toimijatahot yhdistävät voimansa ja Oulun seudulla lähdetään kehittämään kevyen liikenteen tutkimustoimintaa esim. kevyen liikenteen laskentalaitteiden kehittämiseen tähtäävillä sekä kevyen liikenteen väylien kunnossapidon sekä liukastumis- ja kaatumisonnettomuuksien välisiä syy-seuraussuhteita selvittäväillä tutkimushankkeilla.



8. LÄHTEET

- Jalankulun turvallisuuden parantaminen, Kunnossapidon kehittämisohjelma 2006 -2010
- Kevyen liikenteen edistäminen kylätiellä, LVM 2005, Suomen ympäristö 744, Laura Soosalu, Ari Vandell
- Kevyen liikenteen edistämisen liikenteelliset vaikutukset, LVM:n julkaisu 33/2004
- Kevyen liikenteen laskentajärjestelmien kehittäminen, LVM 35/2005
- Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina, Tiehallinnon selvityksiä 16/2005
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen maisematiellä, LVM:n tausta-aineistoja
- Liikenneturvallisuus kaavoituksessa, Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006
- OLLI-palvelukuvaus, Oulun seudun liikennetieto -hanke 2006
- Oulun kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma, liikenneympäristön kehittäminen, Oulun kaupunki 2006
- Oulun kaupunkiseudun virkistys ja vapaa-ajan alueiden suunnitelma VIVA-raportti, 1998
- Oulun seudun hajarakentamisselvitys, luonnos 7.4.2006
- Oulun seudun liikenne 2020, Oulun seutukunta 2003
- Omin jaloin – elävä raitti kohtauspaikkana, Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisu A:34
- Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma, YTV 2006
- Pyörämatkailun edistämisohjelma, valtakunnallinen pyörämatkailureittityöryhmä 2003
- Satakunnan kevytliikennestrategia, Satakunnan LJS:n osasuunnitelma 2005
- Suomen kuntaliitto 2005, Esteettömyys talvihoidossa (ISBN 952-213-048-6)
- Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & toimenpideohjelma vuosille 2007-2013, KTM Julkaisuja 21/2006
- Talvipyöräily ja kunnossapito, Tapio Salmen seminaariesityksen tiivistelmä 2001 Odense
- Talvipyöräilyn laajuus, motiivit ja esteet sekä terveystvaikutukset, JALOIN -hankkeen selvitys
- Yksityistiet kevyen liikenteen väylinä, LVM:n julkaisu 42/2004, JALOIN -hankkeen selvitys

9. LIITTEET

YHTEYSVÄLIKORTIT:

Kuntakeskuksia yhdistävät, Ouluun johtavat **seudulliset pääreitit**:

1. Oulunsalo (lentoasema) – Oulu
2. Kempele – Oulu
3. Oulu – Muhos (Oulujoen eteläpuoli)
4. Ylikiiminki – Oulu (Korvenkylä)
5. Kiiminki – Oulu
6. Haukipudas – Oulu
7. Ii – Haukipudas
8. Yli-Ii – Kiiminki
9. Tyrnävä – Kempele
10. Liminka – Kempele
11. Lumijoki – Liminka
12. Hailuoto – Oulunsalo

Kuntakeskuksia yhdistävät **alueelliset pääreitit**:

13. Marjaniemi – Hailuoto (kirkonkylä)
14. Kempele – Oulunsalo
15. Varjakka – Lumijoki (kirkonkylä)
16. Liminka – Tyrnävä
17. Tyrnävä – Muhos
18. Muhos – Oulu (Oulujoen pohjoispuoli)
19. Muhos (Laukka) – Ylikiiminki
20. Ylikiiminki (Vesala) – Kiiminki
21. Haukipudas – Kiiminki
22. Ii – Yli-Ii

Kunnan aluekeskuksia yhdistävät **alueelliset pääreitit**:

23. Toppila – Virpiniemi
24. Pateniemi – Hiukkavaara
25. Hiukkavaara – Kaakkuri
26. Hiukkavaara - Keskusta
27. Kokkokangas – Värttö
28. Värttö – Linnanmaa
29. Keskusta – Linnanmaa – Ritaharju.

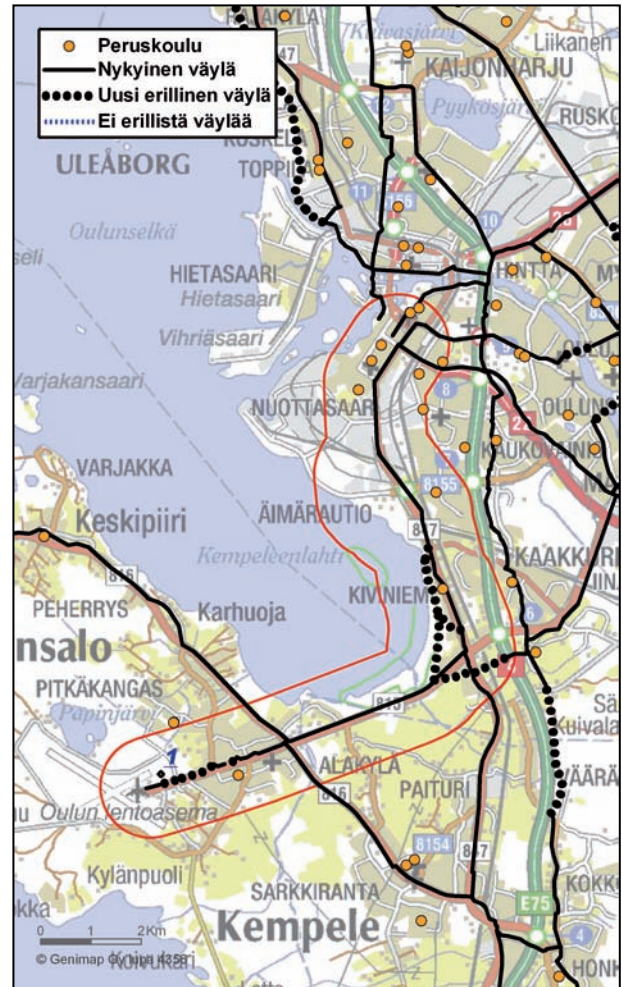
Yhteysvälikortti 1: Oulunsalon lentoasema - Oulu Seudullinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 12 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on koko yhteysväliillä ympäri vuoden Lentokentäntien työpaikkojen vuoksi sekä hyvien kevyen liikenteen yhteyksien ansiosta.
- Vapaa-ajan liikennettä yhteysväliillä on lähinnä kuntoliijoiden muodossa.
- Joukkoliikennetarjontaa on paikallisliikenteen linjoilla 18 ja 19 Ouluun.
- Oulun seudun yleiskaavassa Lentoaseman lähelle sekä Lentoasemantien ja Limingantien risteuksen tuntumaan on osoitettu uusia työpaikka-alueita. Yhteysväli kuuluu Oulun seudun laatuikäytäväalueeseen.
- Oulun seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla yhteysväliille on osoitettu kevyen liikenteen pääreitti.
- Yhteysvälin osuus Hailuodontien liittymästä Oulun keskustaan kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 20. Osuus Lentoasemantien/ Limingantien liittymästä Oulun keskustaan kuuluu lisäksi valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 4.
- Kevyen liikenteen reitit
 - Oulunsalon lentoasemalta on mt 815 varressa noin 250 m erillistä kevyen liikenteen väylää Oulunsalon keskustan suuntaan. Sen jälkeen puuttuu kevyenliikenteen väylää noin 300 m. 1 Pitkäkankaalle menevään liittymään saakka. Tämän jälkeen väylä jatkuu mutkittavana katuverkon kautta keskustaan. Keskustasta Ouluun saakka on yhtenäinen yhteys, joka kulkee osittain asuntokatujen kautta.
 - Kevyen liikenteen väylän päällyste on hyvässä kunnossa aina Oulunlahdelle saakka, jonka jälkeen päällyste on paikoittain pahoin vaurioitunut.
 - Koko yhteysväli on valaistu, osittain maantie- ja katuverkon valaisimilla.
 - Mopoilu on sallittu koko yhteysväliillä lukuun ottamatta lyhyttä pätkää Kiviniemessä, jossa mopot käyttävät katua.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Erillisen kevyen liikenteen väylän jatkaminen 300 m lentoaseman ja Karhuojantien välisellä osuudella (kiireellisyysluokka 1).
- Erillisen meren rantaan sijoittuvan kevyen liikenteen väylän rakentaminen Rantavainion - Kiviniemen kohdalle.
- Lentokentän pyöräpysäköinnin parantaminen
- Nykyisten väylien päällysteiden uusiminen tarvittavin osin.

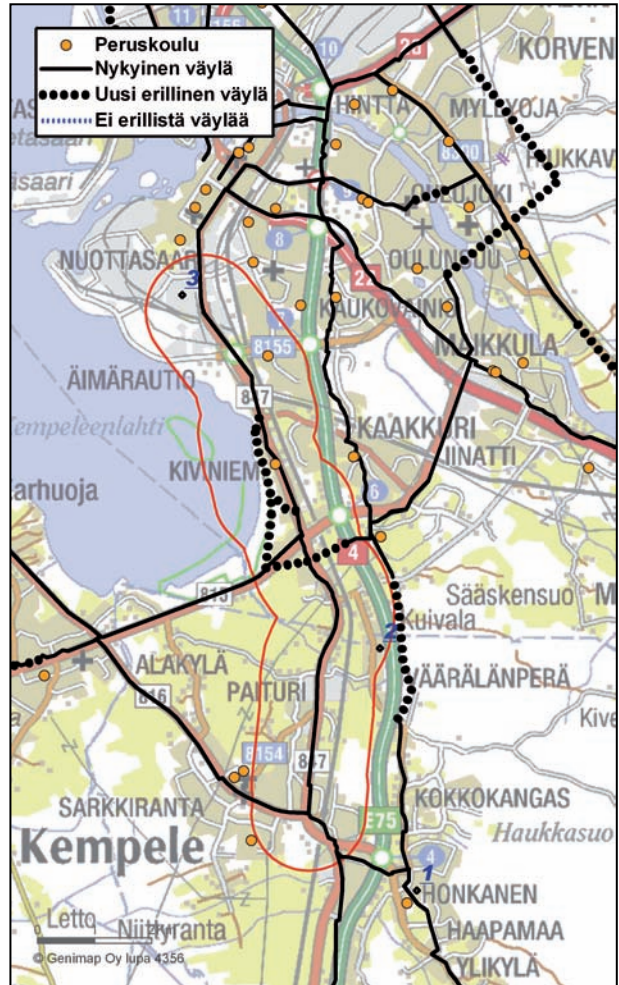


NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 10 km.
- Väliillä on päivittäistä työmatkaliikennettä ympäri vuoden.
- Vapaa-ajan kevyttä liikennettä synnyttävät Oulun vapaa-ajanviettokohteet sekä Kempeleen päässä Zeppelinin ympäristö 1 sekä mm. Ouluntullin uimaranta. 2 Yhteysväli on myös suosittu kuntoilureitti.
- Runsas joukkoliikennetarjonta. Kempeleen ja Oulun välillä paikallisliikenteen linjat 9, 13 ja 25, seutulinja 70 sekä erittäin runsas valtateiden 4 ja 8 suunnista tuleva kaukoliikenne.
- Kesäaikaan Limingantullin Prisman kohdalla laskennan mukaan pyöräilijöitä noin 910 /vrk ja jalan- kulkijoita noin 270/vrk. 3
- Oulun yleiskaavassa moottoritien länsipuolelle on osoitettu uusia asuinalueita Oulun ja Kempeleen kuntarajan tuntumaan ja työpaikka-alueita Lentokentätien risteyksen läheisyyteen. Yhteysväli kuuluu Oulun seudun laatuikäväalueeseen.
- Seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla yhteysväli on osoitettu kuuluvaksi kevyen liikenteen pääverkkoon, linjaus rantareittiä pitkin.
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 4. Yhteysvälin osuus Lentoaseman tien liittymästä Oulun keskusta kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 20.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Kempeleen keskustasta johtaa maantien 847 suuntainen kevyen liikenteen yhteys Oulun keskusta. Väylän tyyppi ja laatu vaihtelevat. Pääosalla yhteysvälistä väylä on erillään ajoradasta. Lyhyen matkaa reitti kulkee asuntokatu- jien kautta. Oulunlahden valoristeyksestä lähtien kevyen liikenteen yhteys molemmin puolin maantietä 847.
 - Päällysteen kunto on pääosin hyvä Oulunlah- delle saakka, jonka jälkeen päällyste on pai- koittain pahoin vaurioitunut.
 - Yhteydet pysäkeille puuttuvat osassa linja- autopysäkeistä
 - Koko väli on valaistu pääosin kevyen liikenteen väylän omilla valaisimilla.
 - Mopoilu on sallittu koko yhteysväliä lukuun ot- tamatta lyhyttä pätkää Kiviniemessä, jossa mopot käyttävät katua.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Yhteysvälin tasoliittymien turvallisuuden paranta- mistoimenpiteet (kiireellisyysluokka 1).
- Vaurioituneiden osuuksien päällysteen uusiminen, tarvittaessa väylän perusparantaminen (kiireelli- syysluokka 1).
- Uuden erillisen kevyen liikenteen väylä rakentami- nen, Rantareitti.
- Pyöräpysäköintijärjestelyjen parantaminen.
- Yhteyksien rakentaminen kevyen liikenteen väyliltä linja-autopysäkeille, siltä osin kuin yhteydet puuttu- vat.



NYKYTILA

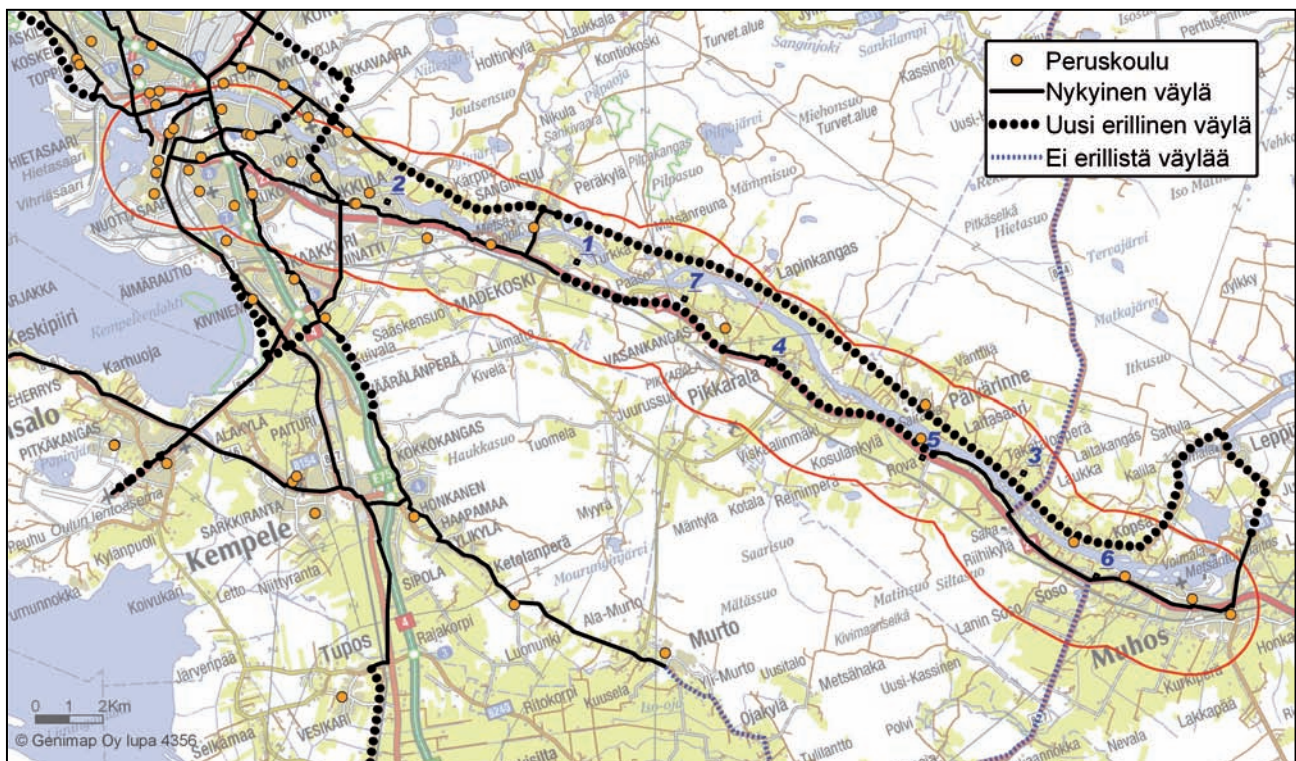
- Yhteysvälin pituus 33 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä yhteysväliillä synnyttää koko yhteysvälin tasaisesti jatkuva jokivarren nauhamainen asutus sekä yhteysvälin koulut, joita on useita (Korivaaran, Pikkaralan, Madekosken koulu. Heikkilänkankaan, Knuutilankankaan, Maikulan ja Teuvo Pakkalan koulut)
- Yhteysväli on osa suosittua virkistysreittiä. Oulujen pyöräilyreitistö kulkee yhteysvälin lisäksi joen pohjoispuolella. Turkansaaren ulkomuseo on merkittävä vapaa-ajan kohde yhteysväliillä. [1](#)
- Oulun puolella liikennöivät paikallisliikenteen linjat 3,4 ja 5. Muhoksen ja Oulun välillä liikennöi seutu-linja 60. Kajaanin suunnan kaukoliikenne täydentää yhteysvälin joukkoliikennetarjontaa.
- Yhteysväliille on osoitettu Oulun seudun yleiskaavassa Oulujokivarteen kehitettäviä asuntoalueita.
- Seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla koko yhteysväli kuuluu kevyen liikenteen pääreitistöön.
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 22. Osuus Korivaara–Laukka kuuluu lisäksi valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 86.
- Kevyen liikenteen reitit
 - Erillinen kevyen liikenteen väylä Oulusta päin Kontionkankaalle [2](#) saakka ja Muhoksen päässä Laukan sillalta [3](#) kuntakeskukseen. Muulla osuudella kevyt liikenne on ohjattu pääosin katuverkolle, jota on täydennetty lyhyillä kevyen liikenteen väyläpätkillä. Pikkaraisen kylän ja Rantatien välillä ei ole kevyen liikenteen yhteyttä. [4 5](#)
 - Oulun keskustasta Kontionkankaalle tuleva yhteys sijoittuu Laanaojan varteen. Yhteys on

viihtyisä ja suhteellisen hyvässä kunnossa. Väylän leveys on keskimäärin 3,0 m. Välillä on erillinen valaistus ja mopoilu on sallittua.

- Kontionkankaalta lähtien kevyen liikenteen reitti kulkee katuverkolla ja katuosuuksia täydentävillä kevyen liikenteen väylillä Pikkaraisen kylään asti. Yhteys kulkee sorapintaista Vasankankaantietä pitkin [7](#). Paikoitellen kevyen liikenteen väylän päällyste huonokuntoinen. Koko osuus on valaistu.
- Väyläosuudella Laukan sillalta keskustaan, hyväkuntoinen muutamia vauriokohtia lukuun ottamatta. Koko matka on valaistu ja mopoilu välillä on sallittu. Väylän leveys on 3,0 m.
- Valtatie 22 välillä Pikkaraisen kylä-Rantatie 4,6 km
 - KVL 5358, KVL raskas 378,
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 259.
- Pyöräpysäköintipaikkoja ei ole yhteysvälin pysäkeille rakennettu.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Sorapintaisten tieosuuksien päällystäminen (kiireellisyysluokka1).
- Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen Pikkaraisen kylän ja Rantatien välille [4 5](#).
- Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen valtatievarteen Pukintien kohdalla [7](#).
- Yhteysvälin tasoliittymien turvallisuuden parantamistoimenpiteet (näkemien parannus, saarekkeet, yms.).
- Pyöräpysäköinnin osalta pysäkkien varustusta tulisi kehittää.



Yhteysvälikortti 4: Ylikiiminki – Oulu (Korvenkylä) Seudullinen pääreitti

NYKYTILA

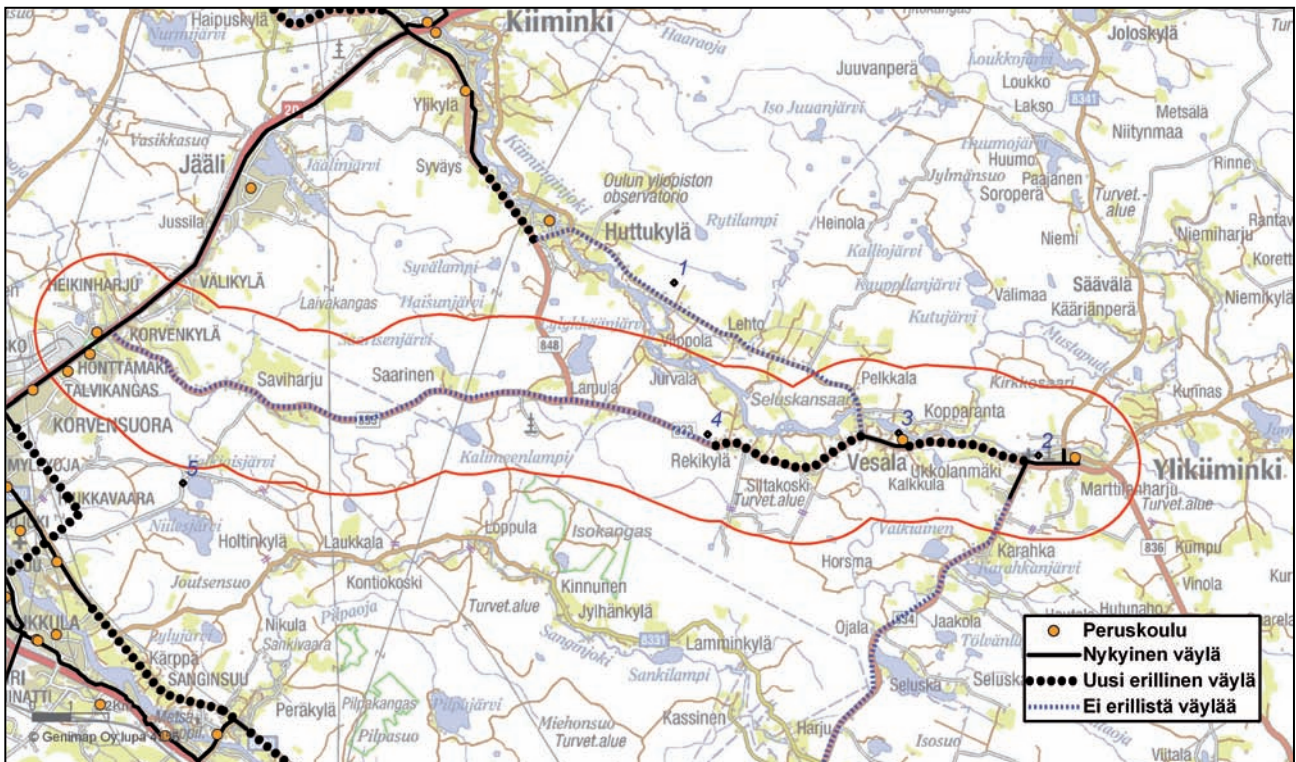
- Yhteysvälin pituus 27 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on välillä Vesala–Kiimingin kirkonkylä.
- Kiimingijokivarsi virkistysmahdollisuksiensa vetää vapaa-ajan liikkuja, myös pyöräilijöitä aina Oulusta saakka (Oulu–Vesala–Huttukylä–Kiiminki–Oulu on suosittu reitti). [1](#)
- Seutulinjat 62 ja 63 liikennöivät Ylikiimingistä Ouluun. Vuoroja ajetaan Kiimingin, Saviharjun ja Sanginjoen kautta.
- Ylikiiminki ei kuulu seudun yleiskaavan alueeseen. Rekikylälle [4](#) ollaan kaavoittamassa uutta asuin-alueita, jonka myötä syntyy kevyen liikenteen yhteistarve Ylikiimingin suuntaan.
- Yhteysvälin osuus Vesala–Ylikiiminki kuuluu valtakunnallisiin pyörämatkailureitteihin n:o 20 ja n:o 86
- Kevyen liikenteen väylät
 - Ylikiimingin keskustajaman kohdalla on kevyen liikenteen väylää maantien 833 suuntaisesti noin 1,4 km verran. Väylän leveys on 3,0 m ja väylä on valaistu. Väylän päällyste on huonokuntoinen. [2](#)
 - Vesalan kohdalla maantien 833 suuntaista kevyen liikenteen väylää on koululta 1,2 km verran kaupalle saakka. Väylän leveys on 3,0 m ja väylä on valaistu, päällyste hyväkuntoinen. [3](#)
 - Kevyen liikenteen väylillä on sallittu mopoilu.

Maantie 833 välillä Korvenkylä - Vesala, 21,7 km

- KVL 1590, KVL_raskas 90, leveys 6,5 – 7,0 m, pientareen leveys 25 cm, valaistus alku ja loppupäässä, nopeusrajoitus 80 km/h, osuuden päissä 60 km/h. Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 200-234.
- Maantie 833 välillä Vesala – Ukkolanmäki 5,5 km
 - KVL 1730, KVL_raskas 168, leveys 6,5 metriä, piennarleveys 25 cm, valaistus koko välin, nopeusrajoitus 60 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle 234.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Kirkonkylän kohdalla nykyisen kevyen liikenteen väylän päällysteen uusiminen (kiireellisyysluokka 1).
- Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen Vesalan ja Kirkonkylän välille.
- Rekikylän asemakaava-alueen rakentamisen myötä kevyen liikenteen yhteyden jatkaminen Vesalasta Rekikylään. [4](#)
- Myös Hiukkavaaran alueen kehittyessä kevyen liikenteen yhteys Saviharjasta tulee aiheelliseksi. [5](#)
- Pyöräpysäköinnin kehittämiseksi on tarvetta keskustan lisäksi Muhoksen ja Huttukylän teiden risteysten yhteydessä.



Yhteysvälikortti 5: Kiiminki - Oulu Seudullinen pääreitti

NYKYTILA

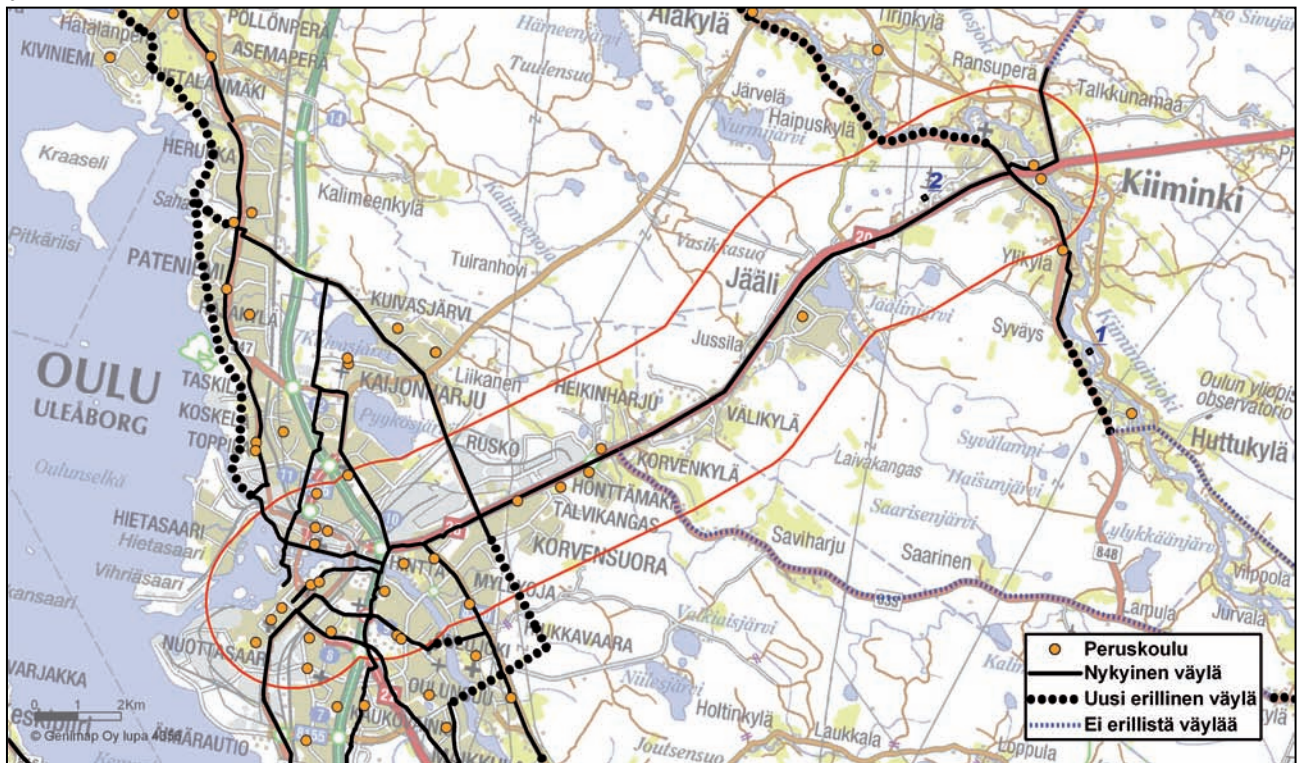
- Yhteysvälin pituus 20 km.
- Yhteysväliillä on paljon päivittäistä kevyttä liikennettä, pisimmillään jopa Kiimingistä Ouluun saakka.
- Yhteysväli toimii myös suosittujen pyöräilyreittien osana (Oulu-Kiiminki-Hauki-pudas-Oulu ja Oulu-Huttukylä-Kiiminki-Oulu). Kiimingin Koitelin 1 ja Kiiminkijoen merkitys korostuu virkistysreiteissä.
- Kiimingin ja Oulun välillä liikennöivät Kuusamon tietä paikallisliikenteen linjat 8 ja 21, Ylikiimingistä tuleva seutulinja 62 ja lisäksi Kuusamon suunnan kaukoliikenne.
- Oulun seudun yleiskaavassa on osoitettu valtatie molemmin puolin uutta maankäyttöä. Valtatie 20 länsipuolelta kehitetään työpaikka- ja palvelualueena, itäpuoli varataan pääosin asumiselle. Yhteysvälin Oulun kaupungin alueella sijaitseva osuus kuuluu Oulun seudun laatuikäväalueeseen.
- Seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla on osoitettu yhteysväliille kevyen liikenteen pääreitti.
- Yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 20

Kevyen liikenteen väylä

- Koko välillä on olemassa kevyen liikenteen yhteys, joka joissakin kohdin kulkee katuverkkoa pitkin. Oulun päästä lähdeittäessä on kevyen liikenteen väylä molemmin puolin tietä Kiimingin kunnan rajalle saakka ja tien eteläpuolella Kiimingin Honkimaalle saakka. 2 Honkimaan kohdalla Kiimingin keskustaan kevyen liikenteen väylä on tien molemmin puolin.
- Koko väli on valaistu ja sallittu mopoilulle.
- Päälysteen leveys on pääsääntöisesti 3,0 m.
- Päälyste on pääosin hyväkuntoinen koko yhteysväliillä.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Kevyen liikenteenväylä rakennetaan osittain uuteen paikkaan valtatie 20 välin Hintta-Korvenkylä parantamisen yhteydessä, ei muita rakentamistoimenpiteitä.



NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 21 km.
- Päivittäistä, ympärivuotista kevyttä liikennettä synnyttää yhteysvälin tiheä nauhamainen asutus. Yhteysväliillä on useampia kouluja.
- Virpiniemen ulkoilualue 1 on seudullisesti merkittävä vapaa-ajan kohde. Reitti Oulu-Haukipudas-Kiiminki-Oulu on pyöräilijöiden suosima.
- Yhteysväliillä on runas joukkoliikennetarjonta. Haukiputaan ja Oulun välillä liikennöivät paikallisliikenteen linjat 1, 3, 20, 22, 24, 25, 30 ja 31, listä lähtevät seutulinjat 50, 51 ja 59 sekä Torniossa/Kemistä ja Rovaniemeltä tuleva kaukoliikenne. Osa paikallisliikenteen linjoista kulkee vain Kellon ja Ouluin väliä
- Oulun seudun yleiskaavan mukaan Virpiniemen aluetta kehitetään loma- ja matkailualueena virkistyskeskuksena. Oulun ja Haukiputaan kuntien rajalle on osoitettu täydennysrakentamista, jota ohjataan tarkemmilla kaavoilla. Yhteysvälin Oulun kaupungin alueella sijaitseva osuus kuuluu Oulun seudun laatuikäytävälueeseen.
- Seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla on yhteysväliille Haukipudas-Oulu esitetty Kellosta Ouluun kevyen liikenteen pääverkkoon kuuluva rannan tuntumaan sijoittuva väylä. Nykyinen yhteys maantien 847 varrella ei kuulu seudun yleiskaavan ohjeellisiin kevyen liikenteen pääreitteihin.
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureitteihin n:o 4.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Haukiputaan keskustasta on kevyen liikenteen yhteys Oulun keskustaan, joka käyttää osittain vähäliikenteistä katuverkkoa.
 - Viikintien 250 metrin pätkää lukuun ottamatta Haukiputaan ja Kellon keskustan välillä Haukiputaantien varrella on erillinen kevyen liikenteen yhteys 2. Väylän leveys on 3,0 m, päällyste on hyväkuntoinen
 - Kellon keskustasta lähtien kevyen liikenteen yhteys kulkee useissa kohdissa katuverkolla, katuosuuksia on yhteensä noin 3,3 km. Yhteys on suhteellisen suora ja toimiva. Jotkut tasoristeykset ovat turvattomia ja aiheuttavat matkan teon hidastumista (mm. Länsi-Patelassa Keskuskadun ylitys, Pateniementien ylitys). Erillisen kevyen liikenteen väylän leveys on 3,0 m, päällysteen kunto on kohtuullinen.
 - Yhteys jatkuu Koskelantien molemmin puolin korotettuna Mustansuontien risteykseen saakka 4. Väyläosuus on poikkileikkaukseltaan kapea, päällyste on paikoin huonokuntoinen.
 - Mustansuontien risteyksen jälkeen kevyen liikenteen yhteys jatkuu leveämpänä erillisenä väylänä. Toppilasta väyläyhteys kääntyy ennen Kiertotien ylityssiltaa Hietasaareen päin.

5. Päällysteessä on Toppilan kohdalla suuria epätasaisuuksia.

- Koko yhteysväli on valaistu ja mopoilu on sallittu on koko välillä.
- Haukiputaan puolella pysäkkien yhteyteen on toteutettu pyöräpysäköinti.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Levennetään Koskelantien kapeat korotetut väyläosuudet ja parannetaan jäsentymättömien liittymien turvallisuutta (näkemien parannus, saarekkeet, yms.).
- Uusitaan kevyen liikenteen väylien päällyste huonokuntoisilla osuuksilla.

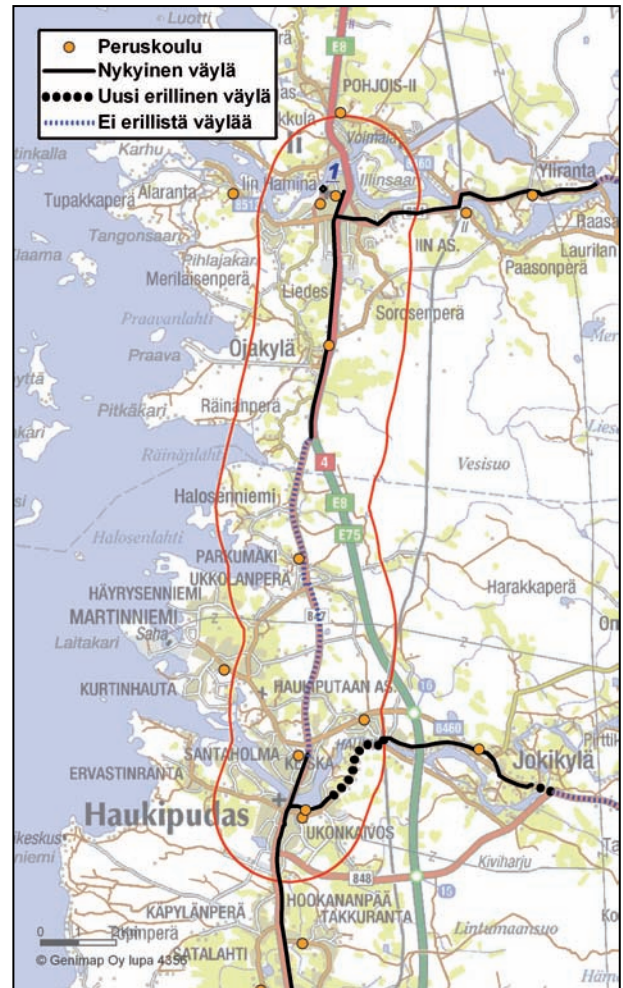


NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 17 km.
- Yhteysväliillä ei ole päivittäistä, ympärivuotista kevyttä liikennettä. Yhteysväliillä on useampia kouluja.
- lin Hamina 1 on seudullisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen kohde. Reitti Oulu-Haukiputaan Virpiniemi - lin Hamina - Yli-lin Kierikki muodostaa potentiaalisen pyörämatkailureitin.
- Yhteysväliillä on runas joukkoliikennetarjonta. Haukiputaan ja Oulun välillä liikennöivät paikallisliikenteen linjat 1, 3, 20, 22, 24, 25, 30 ja 31, listä lähtevät seutulinjat 50, 51 ja 59 sekä Tornios-ta/Kemistä ja Rovaniemeltä tuleva kaukoliikenne. Osa paikallisliikenteen linjoista kulkee vain Kellon ja Ouluin väliä
- li ei kuulu Oulun seudun yleiskaavan alueeseen
- Yhteysvälin osuudet Haukiputaan kirkonkylä– Martinniementien eteläinen liittymä ja Martinniementien pohjoinen liittymä–lin kirkonkylä kuuluvat valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 4.
- Kevyen liikenteen väylät
 - lin keskustasta on kevyen liikenteen yhteys Räänänperälle, Haukiputaantien liittymään asti (6 km). Ojakylän kohdalla yhteys kulkee osan matkaa yksityisteitä pitkin. Valtatien alittava kevyen liikenteen alikulku on Ojakylässä, Sorosentien kohdalla.
 - Haukiputaan keskustasta on kevyen liikenteen väylä joen pohjoispuolelle, Keiskaan asti (1,5 km). Nykyiset kevyen liikenteen väylät on valaistu ja mopoilu on sallittu niillä.
 - Haukiputaan puolella pysäkkien yhteyteen on toteutettu pyöräpysäköinti.
 - Pyöräpysäköintipaikkoja ei ole yhteysvälin pysäkeille rakennettu.
- Seututie 847 välillä Keiska-Räänänperä 8,7 km
 - KVL 2190, KVL raskas 101, tien leveys 9,5 m, pientareen leveys 100 cm, nopeusrajoitus 80 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 205.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Ei rakentamistoimenpiteitä.

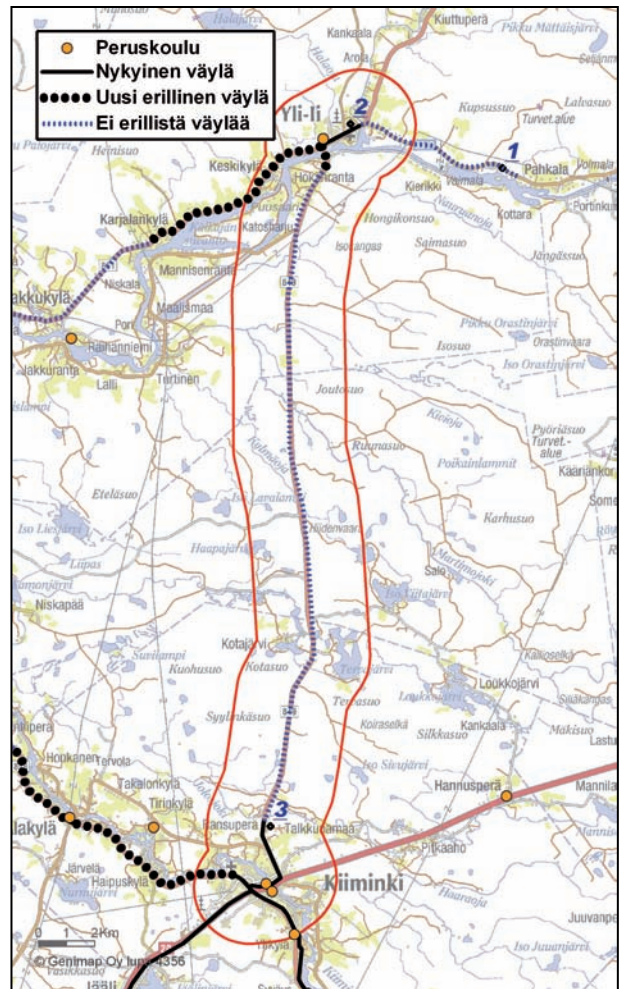


NYKYTILA

- Yhteysvälin **pituus 28 km**.
- Yhteysväliillä **ei ole päivittäistä kevyttä liikennettä** lukuun ottamatta yhteysvälin päitä kuntakeskusten lähellä. Kuntien välillä on vain vähän asutusta eikä palveluita.
- Yli-lin Kierikki-keskus on seudullisesti merkittävä vetovoimakohte, joka voi houkuttaa pitempimatkaisiakin kevyttä liikennettä. [1](#)
- Yli-listä liikennöi joukkoliikenteen **vakioreitti lihin**, josta pääsee linjalla n:o 50 Ouluun
- **Kevyen liikenteen väylät**
 - Yli-lin keskustassa on mt:n 851 molemmin puolin 1,5 km mittainen kevyen liikenteen väylä. Keskustan jälkeen tien eteläpuolella on n. 250 m korotettua kevyen liikenteen väylää Siuruanjoen siltaan asti. Väylät on valaistu, päällyste huonokuntoinen. Mopoilu on sallittu väylillä. [2](#)
 - Kiimingin päässä erillistä kevyen liikenteen väylää on noin 1,8 km. Väylä päättyy Talkkunamaantien risteykseen. Väylän leveys on 3,0 m. Väylällä on valaistus. Mopoilu väylällä on sallittu. Väylän päällysteen kunto on loppupäätä lukuun ottamatta heikohko. [3](#)
- **Maantie 849** välillä Talkkunamaa – Iijoki, 26 km
 - KVL 996, KVL_raskas 93, leveys 6 m, pientareen leveys 25 cm, valaistus molemmissa päissä yhteensä 3,0 km, nopeusrajoitus 80-100 km/h.
 - Tien riskiluku vaihtelee 213-232

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Nykyisten kevyen liikenteen väylien uudelleenpäällystyks (kiireellisyysluokka 1).
- Yli-lin päässä kevyen liikenteen sillan rakentaminen Iijoen yli.
- Muilta osin ei ole erillisen kevyen liikenteen väylän tarvetta.

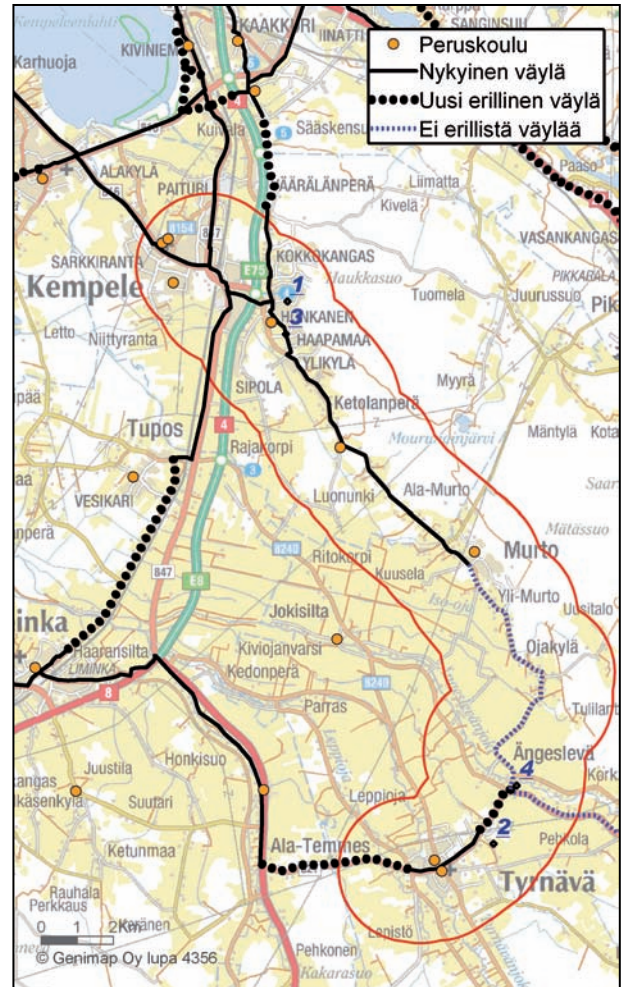


NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 21 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on Murrosta Kempeleen suuntaan. Koko yhteysvälin pituisesti päivittäistä kevyttä liikennettä ei juuri ole.
- Vapaa-ajan liikenteen potentiaalia yhteysväliille luo erityisesti Zeppelinin kauppakeskuksen ympäristö palveluineen. [1](#)
- Yhteysväli on osa kuntopyöräilijöiden suosimaa lenkkiä (kolmio Kempele - Tyrnävä - Liminka)
- Paikallisliikenteen linja 9 ajetaan Oulusta Kempeleen kautta Murtoon. Seutulinja 70 palvelee yhteysväliä kuntakeskuksesta Ouluun. Vuoroja ajetaan kolmea reittiä; Limingan, Tupoksen ja Murren kautta.
- Oulun seudun yleiskaavassa yhteysväliille on osoitettu yksi uusi kaavoitettava alue. Lisäksi Murren alue laajenee Tyrnävän kirkonkylän suuntaan.
- Oulun seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla yhteysväliille on osoitettu kevyen liikenteen pääreitti.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Tyrnävältä päin lähdetessä kevyen liikenteen yhteyttä on noin 1,5 kilometrin verran Kotimetsän asuinalueelle saakka. Väylän leveys on 2,5 m, se on valaistu. Väylä on sorapäälysteinen 1 km osuudella ennen Kotimetsän liittymää [2](#). Päälylystetyllä osuudella päälylysteen kunto on hyvä.
 - Murrosta lähtien maantien 18637 varressa erillinen noin 8 km pitkä päälylystetty kevyen liikenteen väylä Honkasen saakka. Väylän leveys 3,0 m. Päälylyste pääosalla matkaa hyväkuntoinen ja tasainen. Loppupäässä yhteys kulkee osittain katuverkolla [3](#). Mopoilu väylällä on sallittu.
 - Yhteys Honkasesta Kempeleen keskustaankulkee pääasiassa kunnan kevyen liikenteen verkkoa pitkin. Väylällä on neljä alikulkua. Leveydeltään väylä on hyvä, päälylyste paikoittain vaurioitunut ja epätasainen.
- Maantie 827 väli Kotimetsä – Puistola, 1,4 km [4](#)
 - KVL 2070, KVL_raskas 83, leveys 7,5 m, pientareen leveys 25 cm, nopeusrajoitus 80 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle on 185-204.
- Maantie 18637 väli mt 827 – Murto, 8,1 km
 - KVL 984, KVL_raskas 34, leveys 5,1 - 7,0 m, pientareen leveys 25 cm, nopeusrajoitus 80 km/h ja 60 km/h
 - Tien riskiluku kevyelle on 170-191.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Kevyen liikenteen yhteyden jatkaminen Tyrnävän päässä mt 827 risteykseen [4](#)
- Mt 18637 välin Puistola - Murto kevyen liikenteen olosuhteita on parannetaan esim. pientareita leven-tämällä ja rakentamalla valaistus
- Pyöräpysäköinnin järjestäminen tärkeimmille bus-sipysäkeille.



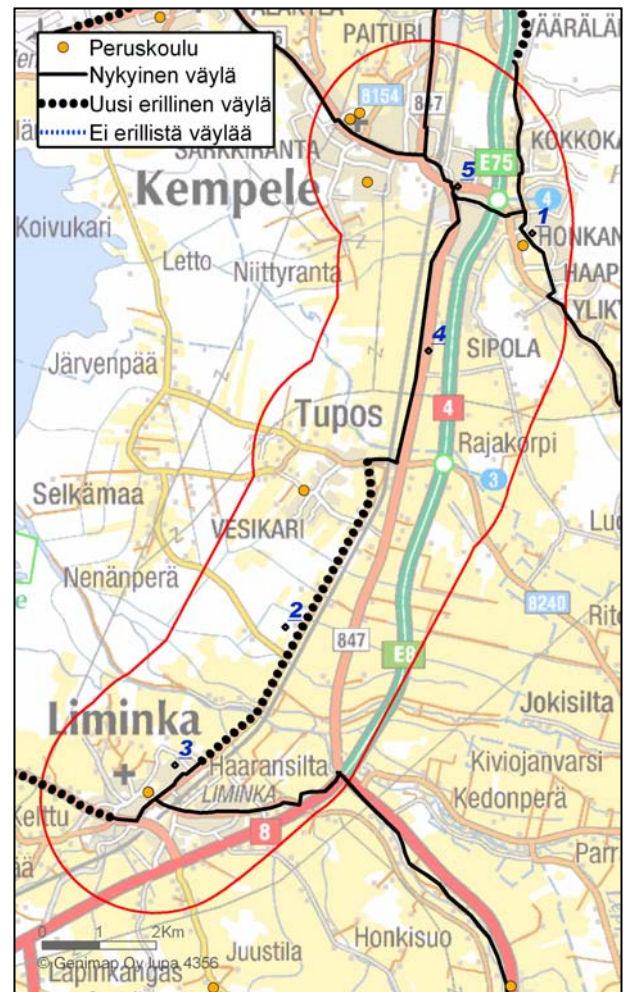
Yhteysvälikortti 10: Liminka – Kempele Seudullinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 14 km.
- Tupoksesta päivittäistä kevyttä liikennettä molempiin kuntakeskuksiin, samoin yhteysvalin molemmissä päissä kuntakeskusten läheisyydessä. Tupoksesta kuntakeskukseen ei ole kevyenliikenteen yhteyttä.
- Vapaa-ajan liikenteen potentiaalia yhteysvälille luo erityisesti Zeppelinin kauppakeskuksen 1 ympäristö palveluineen sekä kuntakeskusten palvelut.
- Yhteysväli Kempeleestä Liminkaan päin on kuntoilijoiden suosioissa.
- Seutulinja 70 palvelee Limingan suunnalta Kempeleeseen ja Ouluun matkaavia. Raahen suunnan kaukoliikenne täydentää tarjontaa. Nelostien suunnan kaukoliikennetarjonta palvelee lisäksi Alatemmekseltä ja Tupoksesta Kempeleeseen ja Ouluun matkaavia. Lisäksi Tupos-bussi toimii syöttöliikennelinjana seutulinjalle 70.
- Oulun seudun yleiskaavan laajenuksessa Limingan keskustaan ja Tupokseen on osoitettu uusia asumisen alueita.
- Oulun seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla yhteysvälille on osoitettu kevyen liikenteen pääreitti.
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 4.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Limingan keskustaaajamassa kulkee kevyen liikenteen väylä noin 2,3 km matkalla. Päälystteen leveys on 3,0 m ja se on vaurioiden osalta tyydyttävässä kunnossa, mutta pinnan tasaisuus on heikko. Valaistus on hyvä. Mopoilu on sallittu väylillä. 3
 - Tupoksesta kulkee Kempeleen keskustaan saakka yhtenäisen 7,0 km pituinen erillinen, valaistu kevyen liikenteen väylä, jonka päälyste pääsääntöisesti on hyvässä kunnossa. Väylän leveys on 3,0 m. Väylällä on yksi tasoristeys ja 4 alikulkua. Mopoilu on sallittu väylillä. 4
- Tupoksen tie 18666 välillä Liminka - Tupos, 7,0 km
 - KVL 2145, KVL_raskas 77, leveys 5,7 – 7,0 m, pientareen leveys 25 tai 50 cm, nopeusrajoitus pääsääntöisesti 60 km/h, taajamien päissä 50/40 km/h. 2
 - Tien riskiluku kevyelle on 219.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen Limingan ja Tupoksen välille (kiireellisyysluokka 1).
- Maantien 847 tasoristeuksen turvallisuuden parantaminen (kiireellisyysluokka 1). 5



Yhteysvälikortti 11: Lumijoki-Liminka Seudullinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 12 km.
- Päivittäisen kevyen liikenteen potentiaalia tuo tienvarren nauhamainen asutus, lumijokisten koulumatkat lukioon Limingassa ja jossain määrin työmatkat Lumijoelta Liminkaan ja osin etäämmällekin Oulun suuntaan. Molemmat kunnat kasvavat voimakkaasti ja kunnissa on harvinaisen paljon lapsia.
- Vapaa-ajan kevyen liikenteen potentiaalia tuo kaunis maaseutu ympäristö, Varjakan virkistysalue ja Liminganlahden luontokeskus ympäröivine alueineen. 1. Liminganlahden vesialue on kansainvälisesti tärkeä muuttolintujen levähdysalue. Muuttoajkaan alueella levähtää jopa kymmeniä tuhansia lintuja.
- Hyvä joukkoliikenteen tarjonta Limingan kautta Ouluun. Raahesta Siikajoen kautta ajettava kaukoliikenne tuo lisätarjontaa
- Oulun seudun yleiskaavan laajennuksessa on osoitettu uutta asuntorakentamista Lumijoelle ja tarkemmalla kaavalla ohjattavaa täydennysrakentamista Lumioen ja Limingan välille.
- Seudun yleiskaavan laajennuksen liitteenä olevalla ohjeellisella teemakartalla koko yhteysväli esitetään kevyen liikenteen pääreitistöön.
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 8.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Lumioen keskustan kohdalla kulkee molemmin puolin tietä kevyen liikenteenväylä noin 700 metrin matkalla. Päälysteen leveys on 3,0 m ja se on tyydyttävässä kunnossa. Valaistus on hoidettu päätien valaisimilla. 2

- Lumioen keskustan ja Varjakan tien liittymän välillä on kivituhkapintainen, erillinen kevyen liikenteen väylä. Maantien valaistus valaisee kevyenliikenteenväylän koko pituudeltaan. 3
- Päälystetyllä osuudella epätasaisuutta erityisesti maatalousliittymien kohdalla. Kivituhkapintainen väyläosuus palvelee hyvin paikallisia tarpeita ja on osoittautunut käytössä tasalaa-tuiseksi ja tasaiseksi. Mopoilu on sallittu kevyen liikenteen väylällä.
- Maantie 813 välillä Lumijoki – Liminka, 12 km
 - KVL 2080, KVL_raskas 110, leveys 6,0 m, pientareen leveys miltei koko matkan 25 cm, valaistus koko matkalla, nopeusrajoitus pääsääntöisesti 80 km/h, pistekohtaisia rajoituksia 60 km/h sekä taajamien läheisyydessä 50 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on määritelty korkeaksi (212) Lumijoelta luontokeskuksen saakka, mutta alhaisemmaksi sen jälkeen (167).
- Pyöräpysäköinnin järjestetyt bussipysäkeiltä puuttuvat.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen Lumioen ja Limingan Lumioen ja Limingan välille (kiireellisyysluokka 1).
- Nykyisen väylän päälysteen uusiminen.
- Pyörätelineiden hankkiminen Lumioen kirkonkylän tärkeimmille linja-autopysäkeille.



Yhteysvälikortti 12: Hailuoto - Oulunsalo Seudullinen pääreitti

NYKYTILA

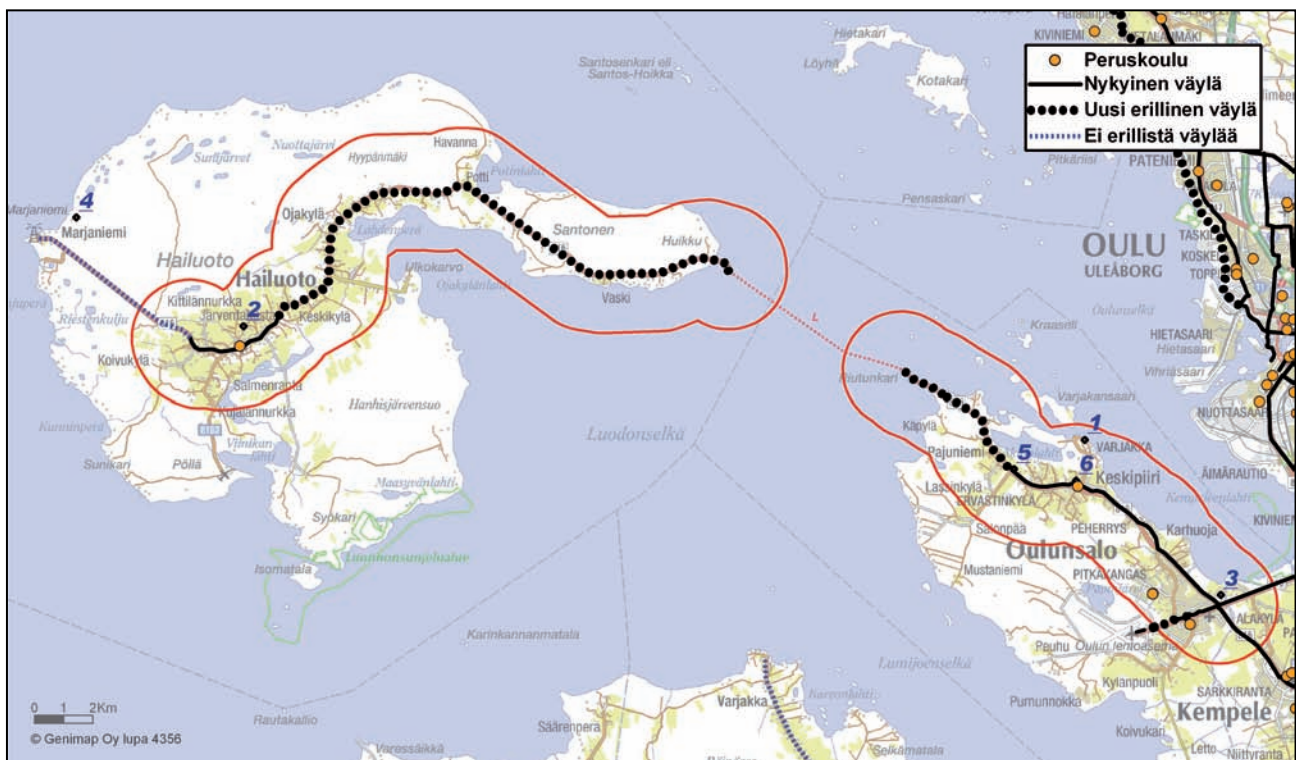
- Yhteysvälin pituus 43 km.
- Ei päivittäistä kevyttä liikennettä kuntakeskusten välillä. Kuntakeskusten läheisyydessä kevyttä liikennettä työ- ja koulumatka- sekä ostos- ja asiointiliikenteen muodossa.
- Oulunsalon Varjakan 1 ja Hailuodon matkailupalvelut synnyttävät vapaa-ajan kevyttä liikennettä. Pyörämatkailukohteenä Hailuoto on yksi potentiaalisimmista koko Pohjois-Suomessa.
- Hailuodosta liikennöi seutulinja n:o 66 Ouluun. Paikallisliikenteen linja 18 ajetaan Oulunsalossa kuntakeskuksen kautta Pajuniemeen saakka.
- Oulun seudun yleiskaavassa Hailuotoon ei ole osoitettu uutta maankäyttöä. Pysyvä asutus tulee säilymään ja kehittymään nauhamaisena maantien varressa. Marjaniemen aluetta 4 kehitetään matkailupalvelujen alueena ja Santosta vapaa-ajan asumisen alueena.
- Seudun yleiskaavan liitteenä olevalla ohjeellisella teemakartalla yhteysväliille on osoitettu kevyen liikenteen pääreitti.
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 20.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Hailuodon kirkonkylällä on noin 3,0 km erillistä kevyen liikenteen väylää. Väylän leveys 3,0 m, jonkin verran päällystevaurioita. Valaistus yhteinen maantien kanssa. Mopoiilu väylällä sallittu.
 - Yhteydet pysäkeille ovat esteettömät ja pysäkkien yhteydessä on pyöräteline. 2
 - Mantereen puolella Oulunsalossa kevyen liikenteen väyläyhteys alkaa noin 5 km lauttarannasta jatkuen 9,3 km matkan Lentokentän tien risteykseen. 3 Yhteys kulkee lyhyitä osuuksia katuverkolla. Erillisen kevyen liikenteen

teen väylän leveys on 3,0 m ja päällysteen kunto on hyvä lukuun ottamatta väliä Varjakan – Salonpään risteys. Väylä on valaistu. Mopoiilu on sallittua.

- Maantie 816 välillä Hailuoto - Huikka, 20 km
 - KVL 596, KVL_raskas 35, leveys 5,5 - 6,0 m, pientareen leveys 25 cm, valaistus lauttarannassa 500 m + taajamassa, nopeusrajoitus pääsääntöisesti 80 km/h, 60 km/h taajamaa lähestyttäessä.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle välillä Lauttaranta – Hailuoto on korkeimmillaan 181. Liikenne pulssimaista lautan aikataulujen mukaan, turvallisuusriskit suuremmat kuin riskiluku osoittaa.
- Maantie 816 välillä Riutunkari – Salonpään risteys
 - KVL 616, KVL_raskas 34, leveys 6,0 metriä, päällyste AB, piennarleveys 10-25 cm, valaistus puuttuu reilun 2 km matkalta, nopeusrajoitus pääosin 60 ja 80 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 185.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Oulunsalon puolella Salonpään risteuksen ja Varjakan risteuksen välisen kevyen liikenteen väylän päällysteen uusiminen (kiireellisyysluokka 1). 5,6
- Erillisen kevyen liikenteen väylä rakentaminen Hailuodon Kirkonkylästä lauttarantaan. Voidaan harkita toteutettavaksi kivituhkapintaisena tai paikoitain polkuratkaisuna.
- Erillinen kevyen liikenteen väylä välille Riutunkari - Salonpään risteys



Yhteysvälikortti13: Marjaniemi - Hailuoto Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 8,3 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on yhteysväliillä ei toistaiseksi ole.
- Seutulinja 66 liikennöi Marjaniemestä Hailuodon ja Oulunsalon keskustojen kautta Ouluun.
- Oulun seudun yleiskaavassa on osoitettu Marjaniemeen matkailupalvelujen alue ja lomarakentamista.
- Yhteysväli kuuluu Oulun seudun yleiskaavan liitteenä olevalla ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 20
- Kevyen liikenteen väylät
 - Hailuodon kirkonkylällä on noin 3,0 km erillistä kevyen liikenteen väylää. Väylän leveys 3,0 m, jonkin verran päällystevaurioita. Valaistus yhteinen maantien kanssa.
 - Pölläntien risteyksestä Marjaniemen suuntaan noin 1,5 km kevyen liikenteen väylää. Väylän leveys on 2,5-3,0 m. Päällysteen kunto on hyvä. Väylä on valaistu tien valaisimilla.
 - Mopoilu väylällä sallittu.
 - Yhteydet pysäkeille ovat esteettömät ja pysäkkien yhteydessä on pyöräteline.

- Maantie 816 Marjaniemi–Hailuodon keskusta 8,5 km
 - KVL 329, KVL_raskas 20, leveys 5,8 m, tien päällyste PAB, pientareen leveys 25 cm, nopeusrajoitus Sumpuntien liittymään asti 60 km/h, Sumpuntien liittymästä taajamaan 80 km/h ja taajamassa 50 km/h
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 156-177.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Maantien 816 leventäminen, piennar > 0,5 m. Valaistuksen rakentaminen.



Yhteysvälikortti 14: Kempele – Oulunsalo Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

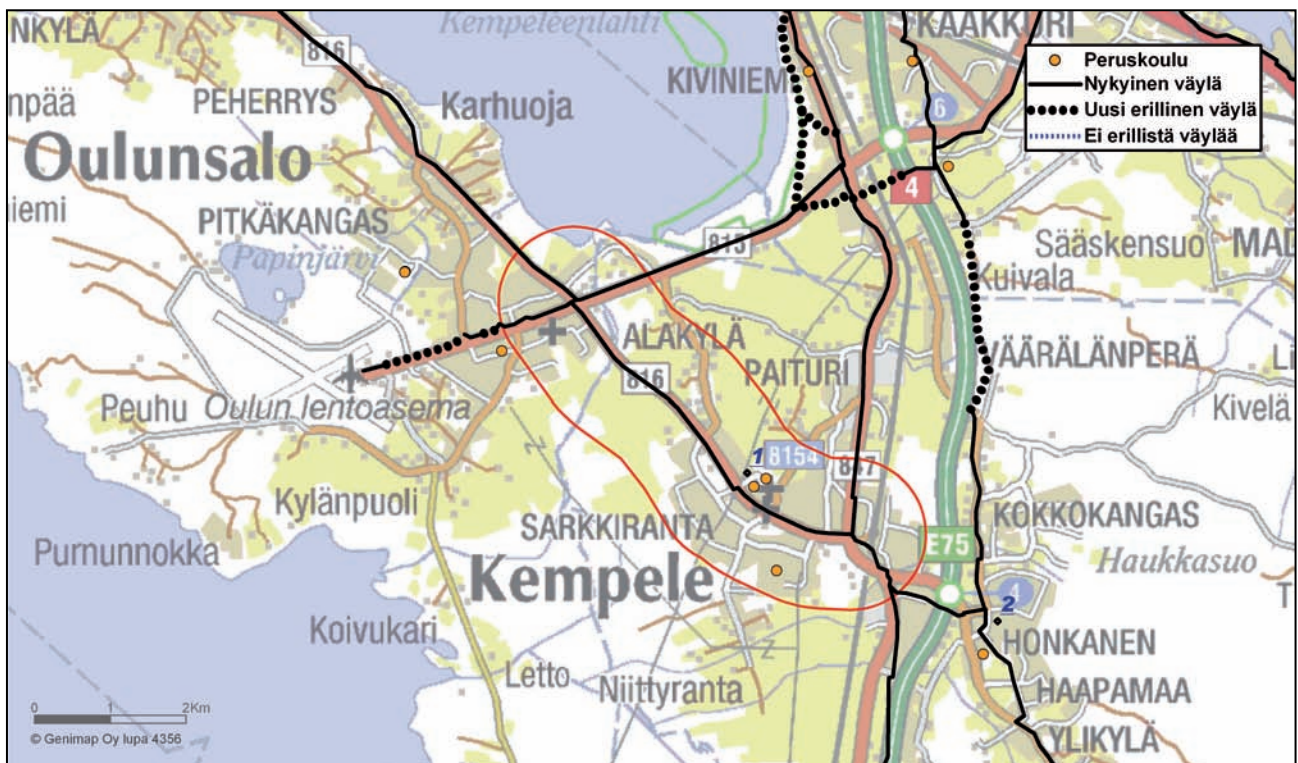
- Yhteysvälin pituus 5 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on koko yhteysväliillä ympäri vuoden, merkittävä osa siitä on koulumatka- ja työmatkaliikennettä. Kempeleen kirkonkylän alaste ja yläaste + lukio ovat yhteysvälin varrella.
- Yhteysväli on osa suosittua lenkkeily- ja pyöräilyreittiä Kempele - Oulunsalo - Perävainio - Kempele. Väliille sijoittuvat Sarkkirannan urheilukeskus [1](#) ja Kempeleen uimahalli [2](#).
- Yhteysväliillä ei käytännössä ole joukkoliikennetarjontaa. Lauantain ja sunnuntain vastaisina öinä ajetaan yksi Oulusta lähtenyt vuoro Kempeleestä Oulunsaloon
- Oulun seudun yleiskaavassa on osoitettu varaus Oulunsalon ohitustielle. Kempeleen kunnan alueella Lentoasemantien työpaikka-alueen laajenemis-

suuntana on uuden tien eteläpuoli Alakylän suuntaan.

- Yhteysväli kuuluu Oulun seudun yleiskaavan liitteenä olevalla ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 20
- Kevyen liikenteen väylät
 - Koko välillä on olemassa erillinen kevyen liikenteen yhteys.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Ei kiireellisiä kehittämistoimenpiteitä.



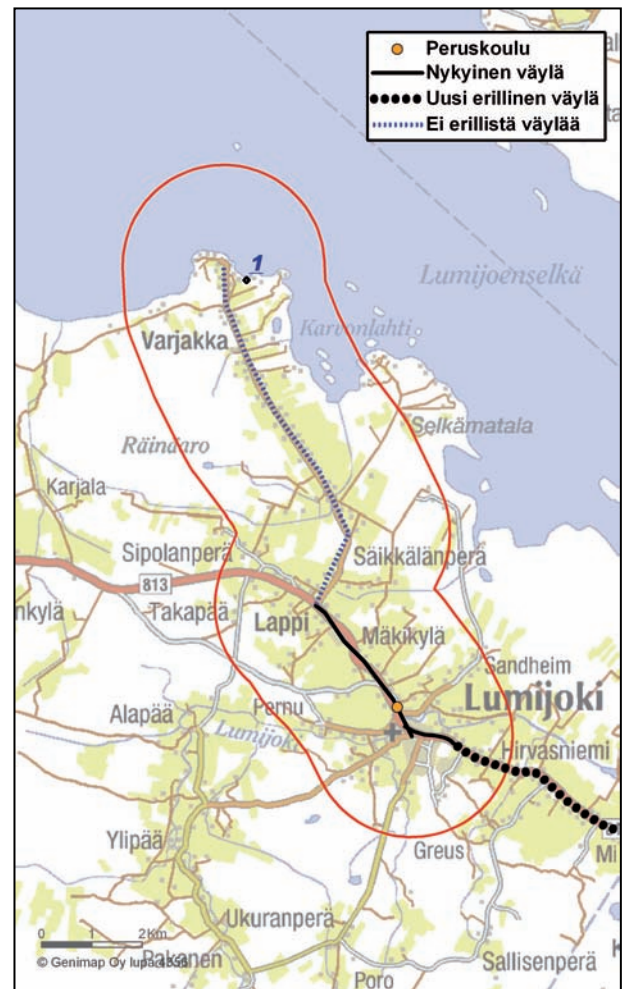
Yhteysvälikortti 15: Varjakka - Lumijoki Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 11 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä ei juuri ole. Koulumatkaliikennettä voi olla keväisin ja syksyisin.
- Varjakkan kylä ja satama 1 ovat kehitettäviä virkistys- ja vapaa-ajan kohteita. Toistaiseksi liikenne Varjakkaan saakka on ollut vähäistä. Palvelut Varjakassa ovat vähäiset ja avoinna harvoin.
- Varjakkaan asti ei kulje joukkoliikenteen vuoroja.
- Oulun seudun yleiskaavan laajennuksessa (2005) Varjakkaan on osoitettu lisää loma- ja matkailurakentamista.
- Yhteysvälin osuus Lappi–Lumijoen kirkonkylä kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 8.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Varjakantien risteyksestä lähtien Lumijoen keskustaan saakka kulkee erillinen kevyen liikenteen yhteys. Kahden kilometrin osuudella väylä kivituhkapintainen, 3,0 m leveä. Koulua lähestyttäessä päällyste vaihtuu kestopäällysteeksi. Valaistus on hoidettu tien valaisimilla koko matkalta.
 - Kivituhkapintainen väyläosuus palvelee hyvin paikallisia tarpeita ja on osoittautunut käytössä tasalaatuiseksi ja tasaiseksi.
 - Mopoilu on sallittu kevyen liikenteen väylillä.
- Maantie 18663 Varjakka–Lumijoen risteys 7,7 km
 - KVL 327, KVL_raskas 20, leveys 5,5 m, tien päällyste PAB, pientareen leveys 25 cm, valaistusta 300 m matkalla Lumijoen risteyksestä Varjakkaan päin, nopeusrajoitus pääasiassa 60 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 150-171.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Matkailupalvelujen kehittyessä maantien 18663 leventäminen.



Yhteysvälikortti 16: Liminka - Tyrnävä Alueellinen pääreitti

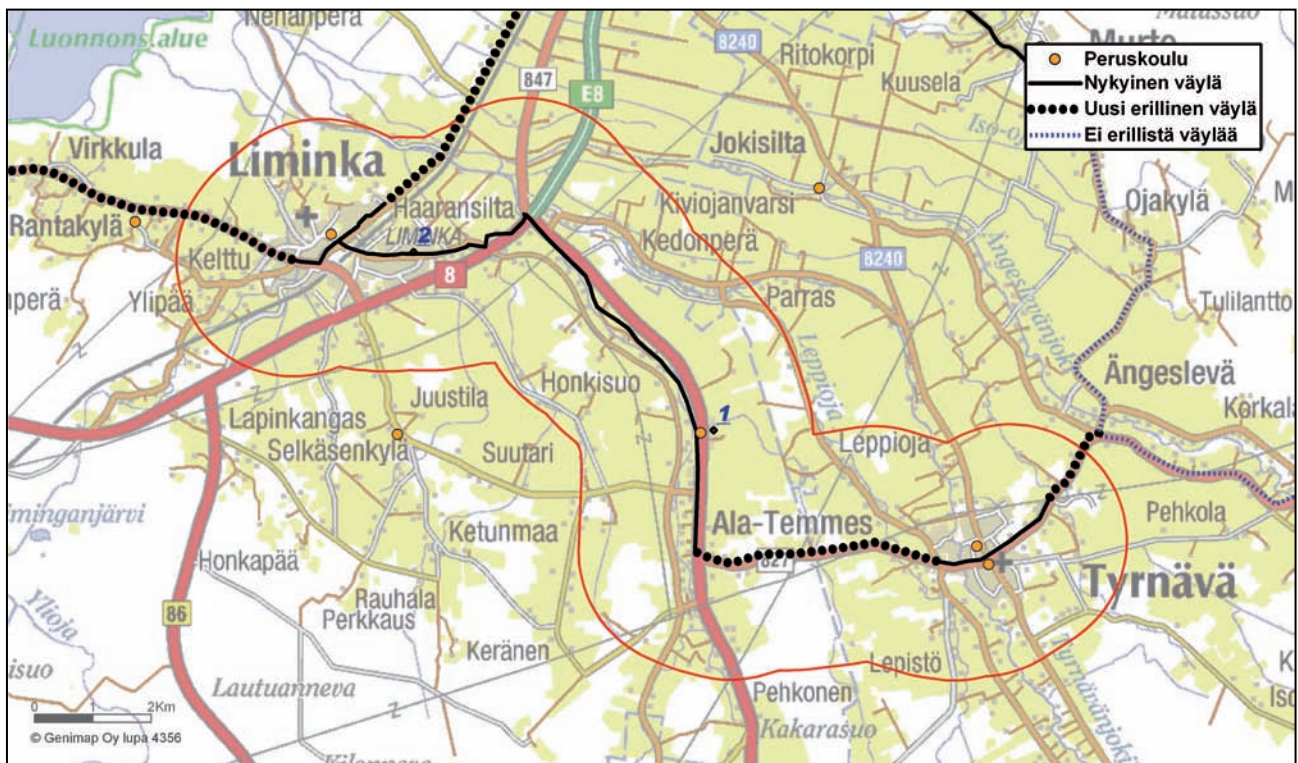
NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 16 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä yhteysväliällä on molempien kuntakeskusten läheisyydessä. Lisäksi Ala-Temmesellä on koululaisliikennettä koulun läheisyydessä.
- Tyrnävän ja Limingan väliä kulkee Tyrnävältä Ouluun ajettava seutulinja 66.
- Oulun seudun yleiskaavan laajenuksessa (2005) Haaran sillan läheisyyteen on osoitettu uusi palvelujen ja hallinnon alue. Koko nelostienvarsi Temmesjoen puolella Haaran sillasta Ala-Temmeskeeseen on merkitty kehitettäväksi maaseutumaiseksi alueeksi. Ala-Temmesken ja Tyrnävän välille on merkitty uusi työpaikka-alue.
- Oulun seudun yleiskaavan liitteen ohjeellisella teemakartalla yhteysväliille on osoitettu kevyen liikenteen pääreitti.
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 86.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Limingan keskustasta Tyrnävän suuntaan on kevyen liikenteen väylää aina maantien 827 risteykseen asti, noin 11 km.
 - Limingasta lähettäessä yhteys kulkee kunnan katujen viertä (Kauppakatu, Kedonperäntie) Haaranpolulle saakka. Väylän leveys on 3,0 m, päällyste on paikoitelleen huonossa kunnossa. Yhteys on valaistu.

- Väliällä Haaranpolku-Haaran sillalta on erillinen kevyen liikenteen. Väylä on hyväkuntoinen ja valaistu. Väylän leveys on 4,0 m.
- Väliällä Haaran sillalta-Ala-Temmes reitti kulkee osin erillistä kevyen liikenteen väylää, osin yksityisteitä pitkin. Yhteys on valaistu ja päällysteeltään hyvässä kunnossa. Lakeuden koulun kohdalla on alikulku 1.
- Tyrnävän kuntakeskuksen lähellä noin kilometri ennen keskustaa kulkee molemmin puolin tietä kevyen liikenteen väylä. Leveys on 2,5 m ja päällyste on melko hyväkuntoinen. Väylät on valaistu.
- Mopoiilu on sallittu yhteysvälin kevyen liikenteen väylillä.
- Maantie 827 Ala-Temmes -Tyrnävä 4,3 km
 - KVL 1262 KVL_raskas 103, leveys 7,5-6,0 m, tien päällyste AB, pientareen leveys 25 cm, valaisematon tieosuus 3,8 km, nopeusrajoitus 80 km/h, taajaman kohdalla 40 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 219.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Kauppakadun/ Ketoperäntien suuntaisen kevyen liikenteen väylän päällysteen uusiminen (kiireellisyysluokka 1). 2
- Maantien 827 välin Ala-Temmes – Tyrnävä (noin 4 km) kevyen liikenteen väylän rakentaminen, alikulku valtatie 4 alitse.



Yhteysvälikortti 17: Tyrnävä - Muhos Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

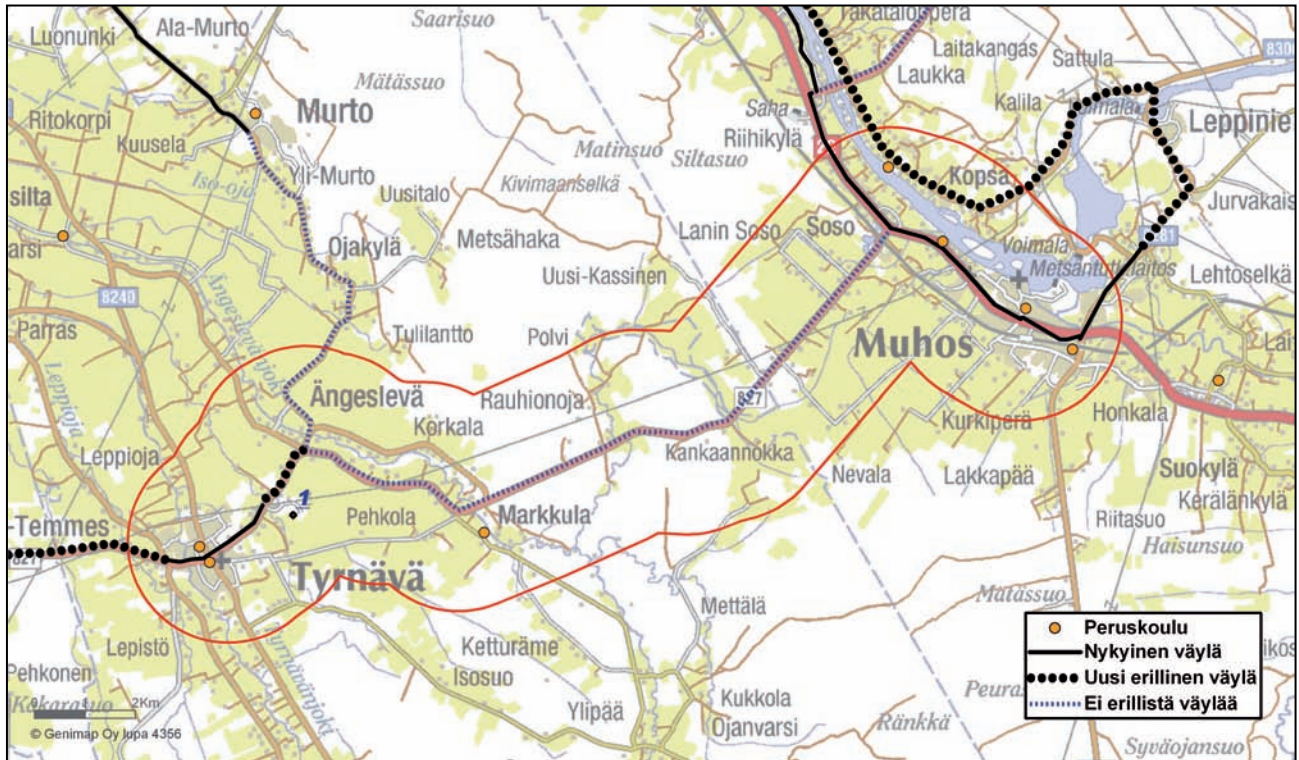
- Yhteysvälin pituus 17 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä yhteysväliillä on molemmissa päissä kuntakeskusten läheisyydessä.
- Kuntakeskuksista löytyy vapaa-ajan palveluita, jonne myös matkat suuntautuvat. Tyrnävän ja Muhoksen välillä ei ole merkittäviä vapaa-ajan kohteita.
- Yhteysväliillä ei ole säännöllisiä bussivuoroja lukuun ottamatta yhtä koululaisvuoroparia.
- Oulun seudun yleiskaavassa on osoitettu yhteysväliille on kaksi uutta asuinaluetta, joiden maankäyttö ratkaistaan kaavalla.
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 86.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Tyrnävältä päin lähdetessä kevyen liikenteen yhteyttä on noin 1,5 kilometrin verran Kotimetsän asuinalueelle saakka. Väylän leveys on

2,5 m, se on valaistu. Väylä on sorapäälysteinen 1 km osuudella ennen Kotimetsän liittymää 1. Päälystetyllä osuudella päälysteen kunto on hyvä.

- Mopoilu on kevyen liikenteen väylällä sallittu
- Maantie 827 Kotimetsä – Korivaara 15,6 km
 - KVL 1083-1347, KVL_raskas 59-64, leveys 6,5-7,0 m, tien päälyste PAB, pientareen leveys 10-25 cm, ei valaistusta, nopeusrajoitus 80 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 206-218.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Kevyen liikenteen yhteyden jatkaminen Tyrnävän päässä Murrontien risteykseen.
- Maantien 827 leventäminen, pientareen leveys \geq 0,5 m.



Yhteysvälikortti 18: Oulu (Hintta) - Muhos, Oulujoen pohjoispuoli Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

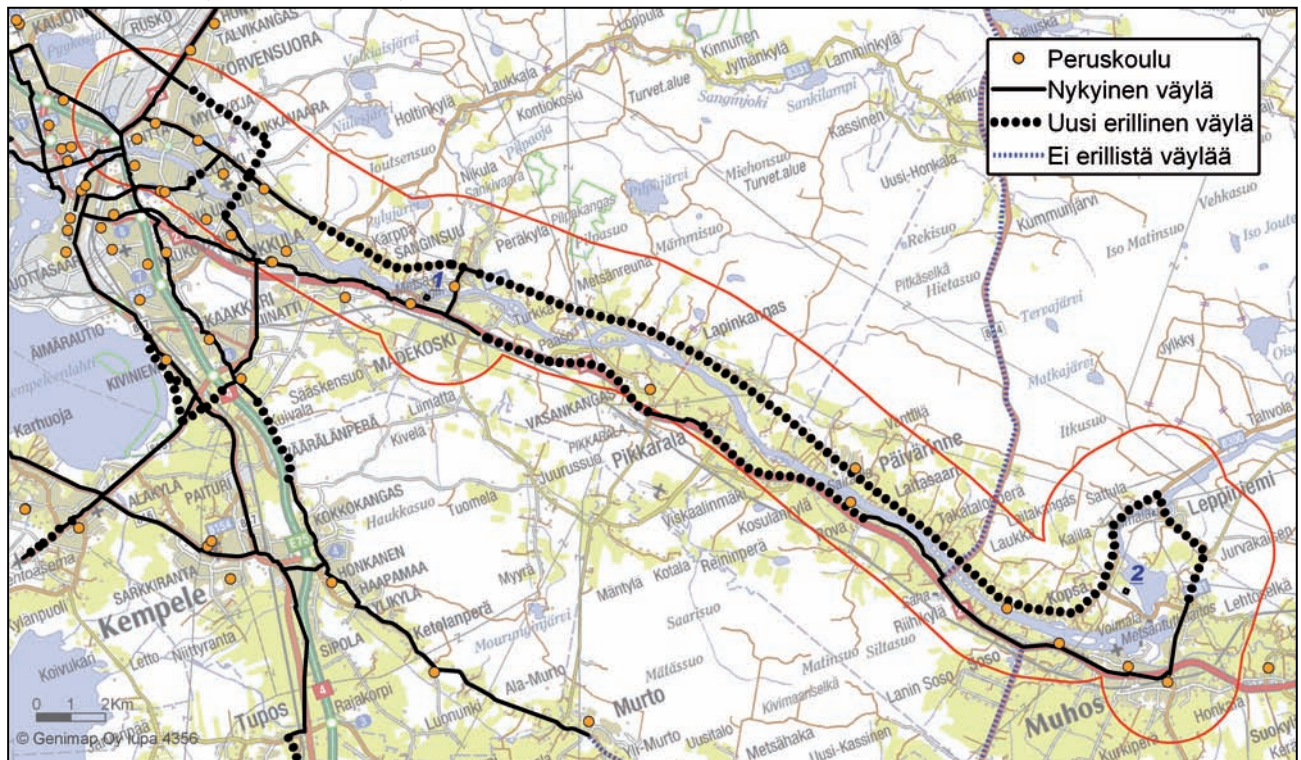
- Yhteysvälin pituus 42 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä yhteysvälin molemmissa päissä ja Päivärinteeseen ja Sanginsuun kohdilla. Oulun päässä päivittäistä kevyttä liikennettä on runsaasti Saarelasta lähtien. Yhteysväliillä on useita kouluja koulu.
- Yhteysväli on osa Oulujoen pyöräilyreitistöä ja siten merkittävä vapaa-ajan yhteys. Suosittu kuntoilureitti on Oulun keskusta - joen pohjoispuolen maantie - Sangin silta 1 - joen eteläpuolen kevyen liikenteen reitti.
- Oulun seudun yleiskaavassa Monttaan 2 on osoitettu matkailupalvelujen alue. Sanginsuussa, Lapinkankaalla, Päivärinteellä ja Leppiniemessä on kehitettäviä asuntoalueita, joiden maankäyttöä ohjataan kaavoituksella.
- Yhteysvälin osuus Hintta-Sanginsuu kuuluu Oulun seudun yleiskaavan liitteen ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Seutuliiikenteen linjat no:61 ja 63 kulkevat Vaalantietä pitkin Muhokselle.
- Yhteysvälin osuus Muhoksen kirkonkylä–Leppiniemi kuuluu valtakunnallisen pyörämatkailureittiin n:o 22.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Maantien 8300 varrella erillistä kevyen liikenteen väylää on valtatie 20 risteyksestä Markkuuntien liittymään 5,7 km. Väylä on valaistu, leveys on 3,0 m. Päälyste on paikoitellen vaurioitunut ja epätasainen.
 - Päivärinteeseen kohdalla on kevyen liikenteen väylää kunnan ylläpitämää kevyen liikenteen väylää noin 0,5 km.
 - Sanginsuuntien risteyksestä on 400 m kevyen liikenteen väylää Muhoksen suuntaan. Väylän leveys on 3,0 m ja päälysteen kunto on huono.
 - Muhoksen päässä Leppiniementien varrella erillistä kevyen liikenteen väylää on 2,3 km.

Väylä on valaistu, leveys 3,0 m ja päälyste on kunnoltaan hyvä.

- **Maantie 8300** väli Markkuuntie - Sanginsuu 5,0 km
 - KVL 2640, KVL_raskas 123, leveys 7,5 m, tien päälyste AB, pientareen leveys 50 cm, valaistus 5,0, nopeusrajoitus 80 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 196.
 - Väylällä on muutama rinnakkainen kaavatie, joita voisi käyttää kevyen liikenteen yhteytenä (Kärpantie, Lylyojantie)
- **Maantie 8300** väli Sanginsuu - Ylikiimingintie 17 km
 - KVL 1300, KVL_raskas 34, leveys 6,5 m, tien päälyste AB, pientareen leveys 25 cm, valaistusta 7,0 km, nopeusrajoitus 80 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle 169-209.
- **Maantie 8300** väli Ylikiimingintie - Leppiniemi 8,5 km
 - KVL 466-639, KVL_raskas 34, leveys 6,4 m, tien päälyste PAB, pientareen leveys 25 cm, valaistusta 2,8 km, nopeusrajoitus 60-80 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 174.
- **Maantie 8281** (Leppiniementie) Takalo – Leppiniemi 4,0 km
 - KVL 580, KVL_raskas 35, leveys 6,4 m, tien päälyste PAB, pientareen leveys 10 cm, valaistusta 1,2 km, nopeusrajoitus 50-80 km/h
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle 88-208.
- Mopoilu on sallittu yhteysvälin kevyen liikenteen väylillä.
- Pyöräpysäköintiä yhteysvälin pysäkeille ei ole järjestetty.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Markkuuntien liittymä – Sanginsuu (kiireellisyysluokka 1)
- Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen yhteysvälin muille osuuksille, joista väylä puuttuu



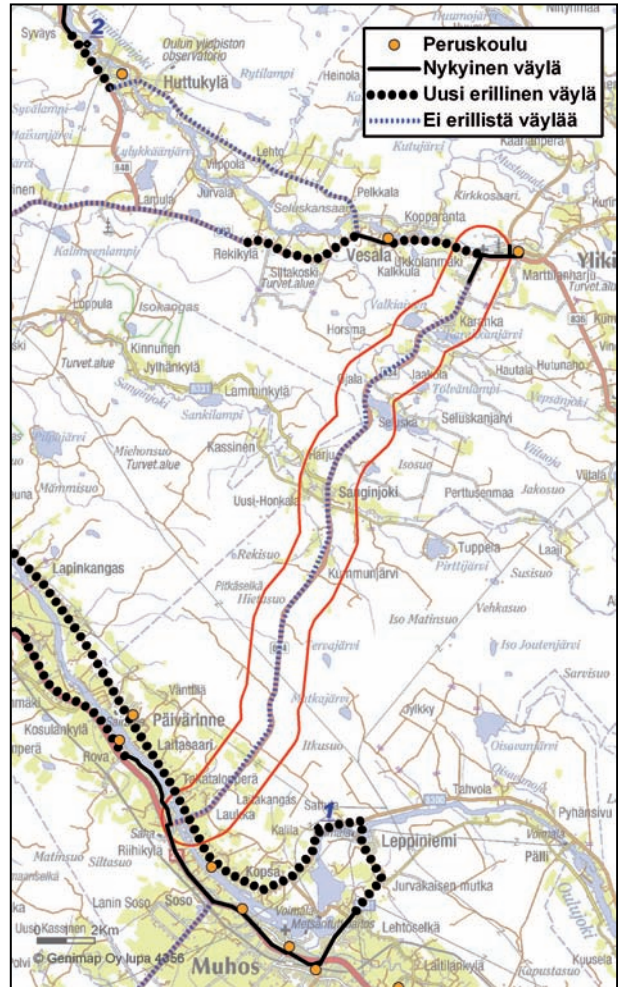
Yhteysvälikortti 19: Muhos (Laukka) - Ylikiiminki Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 24 km.
- Yhteysväliillä ei ole päivittäistä kevyttä liikennettä.
- Reitti yhdistää Oulun seudun yleiskaavassa osoitettuja Montan 1 ja Koitelin 2 matkailupalvelujen alueita.
- Yhteysväliillä ei ole suoraa julkista liikennettä, linja-autoyhteys Oulun keskustan kautta
- Koko yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 86.
- Kevyen liikenteen väylä Ylikiimingissä, 1,1 km
- Maantie 834
 - KVL 388-471, KVLraskas 24-29, leveys 6,5 m, tien päällyste PAB, pientareen leveys 50 cm, valaistus 1,1 km Ylikiimingissä, nopeusrajoitus 80 km/h.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 181-185.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Ei tarvetta erillisen kevyen liikenteen väylän rakentamiseen, eikä muihin kehittämistoimenpiteisiin.



Yhteysvälikortti 21: Haukipudas - Kiiminki Seudullinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 24 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä tuottavat yhteysvälin molemmissa päässä jokivarren nauhamainen asutus sekä kolme koulua.
- Yhteysväli on osa vapaa-ajan liikkujien käyttämää pyöräilyreittiä Oulu–Haukipudas–Kiiminki–Oulu.
- Yhteysväliillä kulkee arkaamuisin yksi vuoro Kiimingistä Haukiputaalle. Iltapäivisin muutama vuoro molempiin suuntiin. Muina aikoina kuljettava Oulun kautta.
- Oulun seudun yleiskaavassa yhteysväliille on osoitettu kolme kehitettävää asumisen aluetta, joiden maankäyttö ratkaistaan kaavalla.
- Yhteysväli kuuluu valtakunnalliseen pyörämatkailureittiin n:o 86. Reitti kulkee Jokikylästä Haukiputaalle Haukiväylän ja Jokelantien kautta
- Kevyen liikenteen väylät
 - Jokelantien varressa 1,2 km
 - Kiimingissä välillä keskusta-Kirkkotie
 - Kevyen liikenteen väylillä on sallittu mopoiu.

Maantie 18739 välillä Ukonkaivos-Asemakylä 2,3 km

- KVL 678-366, KVL_raskas 15, leveys 5,5 m, pientareen leveys 25 cm, valaistus koko välillä, nopeusrajoitus 60 km/h, Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 132-144.

Maantie 18742 välillä Asemakylä-Jokikylä 2,0 km

- KVL 139, KVL_raskas 4, leveys 5,7 m, pientareen leveys 0 cm, valaistus koko välillä, nopeusrajoitus 40-50 km/h, Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 125-130.

Maantie 848 välillä Jokikylä-Alakylä, 8,1 km

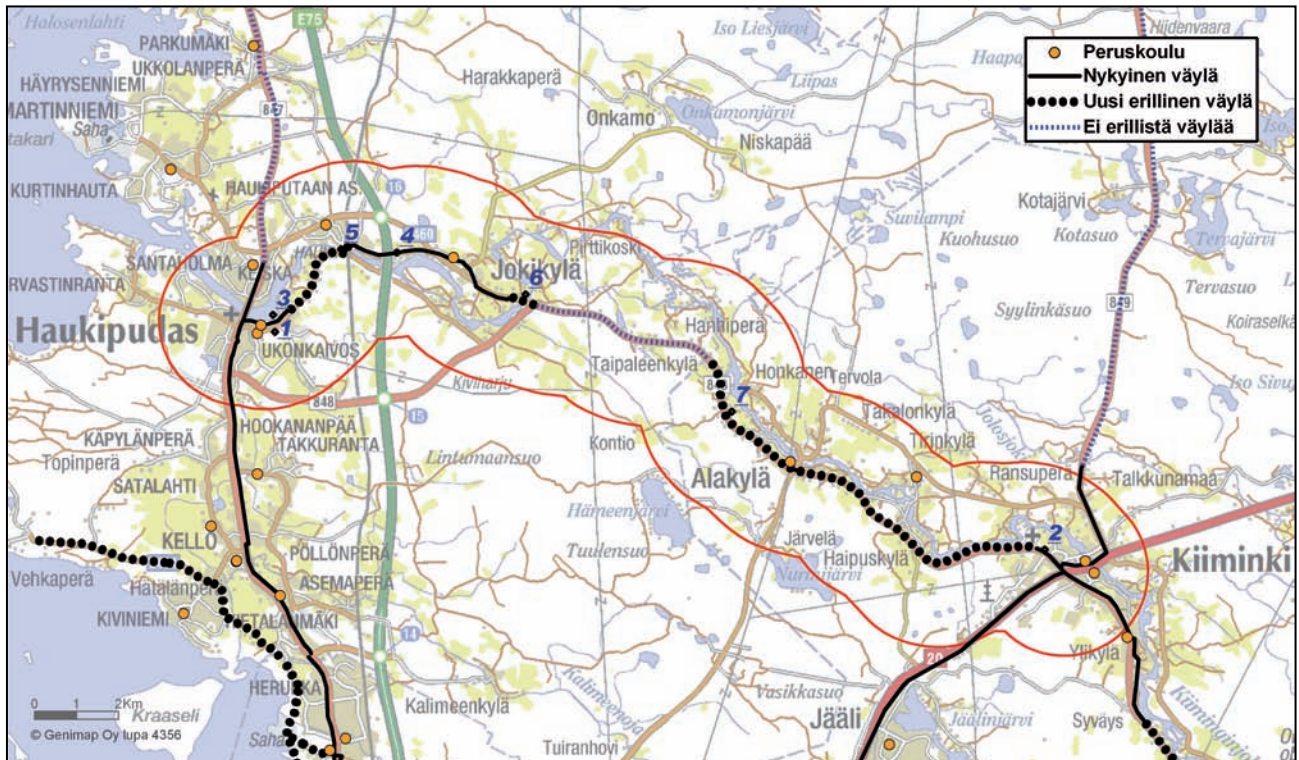
- KVL 1266, KVL_raskas 105, leveys 6,7 m, pientareen leveys 25 cm, valaistus 2,4 km. nopeusrajoitus 80 km/h, Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 189-210.

Maantie 848 välillä Alakylä-Kiiminki, 7,5 km

- KVL 2077, KVL_raskas 111, leveys 7,5 m, pientareen leveys 25 cm, valaistus 5,4 km. nopeusrajoitus 80 km/h, Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 175-225.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- uusi kevyen liikenteen väylä väliille Alakylä-Kiiminki



Yhteysvälikortti 22: li – Yli-li (+Kierikkikeskus) Alueellinen pääreitti

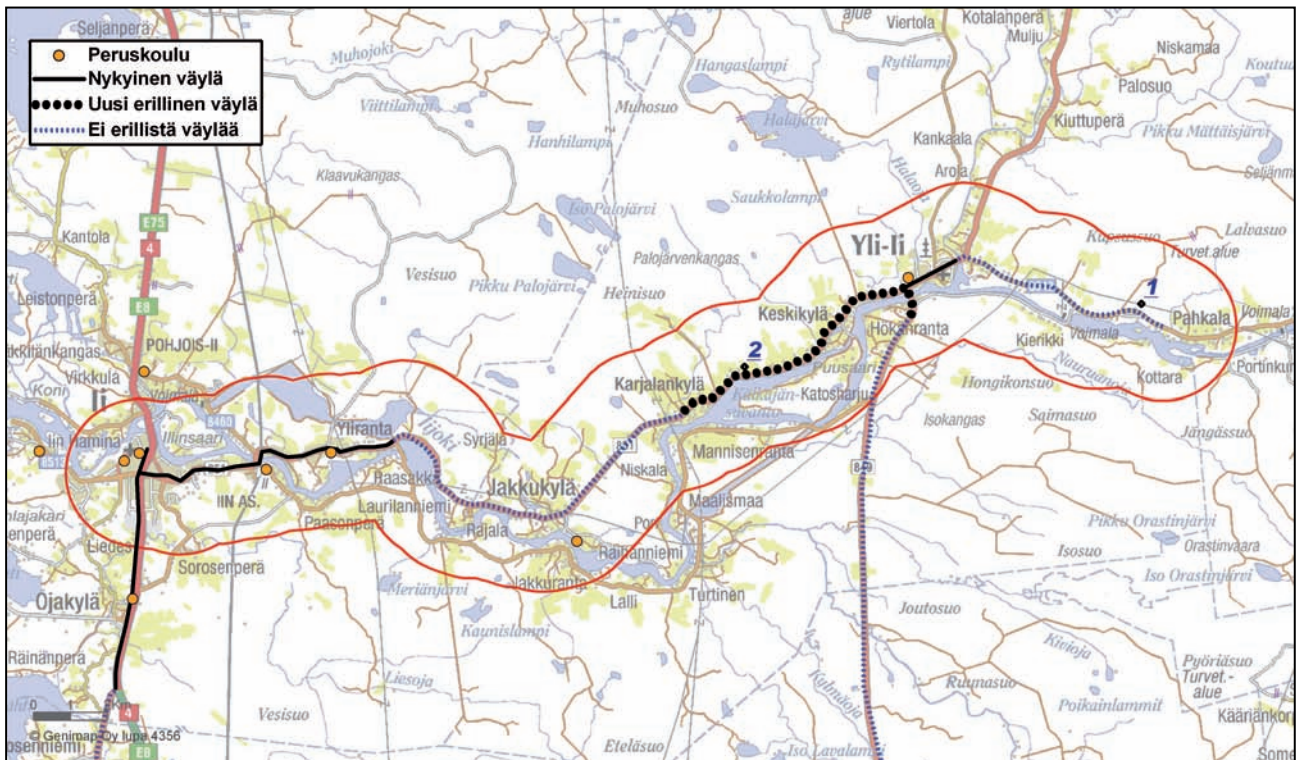
NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 26 (+5,5 km).
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on molempien kuntakeskusten läheisyydessä sekä joen varren kylien kohdalla. Koko yhteysvälin mittaista päivittäistä kevyttä liikennettä ei juuri ole. Yhteysväliillä on 4 peruskoulua.
- lijoikivarsi on houkutteleva virikistsreitti tien kulkiessa monin paikoin lähellä lijokea. Kierikkikeskus on seutukunnallisesti merkittävä matkailu- ja vierailukohde. 1
- Yli-lin ja lin välillä kulkee seutulinja 58.
- Yhteysväli ei kuulu Oulun seudun yleiskaavan alueeseen. Kylien maankäyttöä kehitetään yleis- ja asemakaavoituksella.
- Kevyen liikenteen väylät
 - lin puoleisessa päässä on erillinen kevyen liikenteen väylää 3,7 km, Ylirantaan saakka. Väylän leveys on 3,0 m, päällysteen kunto on pääosin hyvä, muutama vaurioituneita osuuksia. Tie on valaistu välillä li–Yliranta.
 - Yli-lin keskustassa on mt:n 851 molemmin puolin 1,5 km mittainen kevyen liikenteen väylä. Keskustan jälkeen vasemmalla puolella tietä väylä jatkuu 255 m korotettuna Siuruanjoen siltaan asti. Väylä on valaistu, päällyste huonokuntoinen. Mopoilu on sallittu väylällä. Väylä loppuu lihin päin mennessä joen ylittävän sillan kohdalla.

- Maantie 851 väli Yliranta – Yli-li 21,7 km
 - KVL 1411-648, KVL_raskas 63-48, leveys 5,5 – 6,5 m, tien päällyste AB ja PAB, pientareen leveys 25 cm, valaistusta alku- ja loppupäässä sekä Jakkukylän kohdalla, tiekohtainen nopeusrajoitus 80 km/h, 50 ja 60 km/h pisterajoituksia muutamia.
 - Tien riskiluku kevyelle liikenteelle on 177-214.
- Maantie 8540 väli Yli-li - Kierikki
 - KVL 570, leveys 6,0 m
 - Riskiluku 191

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Yli-lin kevytliikenneväylien päällysteen uusiminen (kiireellisyysluokka 1).
- Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Yli-li Karjalankylä (noin 8 km). 2
- Mt 851 leventäminen välillä Yliranta – Karjalankylä, levennetty piennar kevyen liikenteen tarpeisiin.



Yhteysvälikortti 23: Toppila – Virpiniemi Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus n.18 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä ei yhteysväliillä tällä hetkellä ole, sillä koko reitti kulki uutta kevyen liikenteen väyläyhteyttä pitkin. Reitti palvelisi erinomaisesti Haukiputaalla ja Oulun Herukan ja Pateniemen länsiosien alueilla asuvia.
- Uusi rantaa pitkin kulkeva rantareitti olisi toteutessaan merkittävä vapaa-ajan kohde sinänsä. Reitti yhdistäisi seudullisesti merkittävät virkistys- ja vapaa-aika kohteet; Virpiniemen ja Hietasaaren. [1](#) [2](#)
- Oulun ja Haukiputaan väliillä on vilkas joukkoliikenteen tarjonta. Kellon Kiviniemeen ajetaan kahdella paikallisliikenteen linjalla, mutta Virpiniemeen asti ei kulje vuoroja.
- Oulun seudun yleiskaavassa yhteysväliille on osoitettu muutamia uusia ranta-alueelle sijoittuvia asuntoalueita (Pateniemi, Toppila). Virpiniemi on merkittävästi kasvava asumisen ja vapaa-ajan palvelujen alue.
- Rantareitti kuuluu Oulun seudun yleiskaavan liikenteen ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.

Kevyen liikenteen väylät

- Toppilan päästä lähdettäessä kevyen liikenteen yhteyttä on olemassa kilometrin verran Pitkänmöljäsentien varrella.
- Maantie 8484 (Virpiniementie) väli Kiviniemi – Virpiniemi 4,6 km
 - KVL 958-1061, KVL raskas 20-31, leveys 6,0 m, tien päällyste AB, pientareen leveys 50 cm, valaistus 2,1 km, nopeusrajoitus 60-80 (40) km/h.
 - Tien riski kevyelle liikenteelle on 162-195.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Rantareitin kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen väliille Toppila – Kiviniemi (kiireellisyysluokka 1).
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen väliille Kiviniemi – Virpiniemi (kiireellisyysluokka 1).



Yhteysvälikortti 24: Hiukkavaara - Pateniemi Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 14,0 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on yhteysväliillä ympäri vuoden varsinkin Raitotien varrella sekä Pateniemen koulun lähetyvillä.
- Pateniemen urheilukeskus [1](#) ja Kuivasjärven uimaranta [2](#) ovat yhteysvälin varren tärkeitä vapaa-ajan kohteita. Raitotien varsi on osa suosittua kuntoilulenkkiä.
- Yhteysväliillä ei liikennöi suoria paikallisliikenteen linjoja. Yhteysvälin päätepisteisiin bussilla pääsee vaihtamalla bussia keskustassa tai Kastellinhäkillä.
- Kaakkuri on yksi Oulun seudun yleiskaavassa osoitetuista Oulun aluekeskuksista. Muutoinkin yhteysvälin varrelle tulee paljon maankäytöllisiä muutoksia. Yhteysvälin merkitys tulee entisestään kasvamaan.

- Yhteysväli kuuluu Oulun seudun yleiskaavan liitteenä olevalla ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Kevyen liikenteen yhteys on osoitettu Kuusamontieltä Sahatien päähän saakka. [3](#)
 - Yhteys Hiukkavaarasta Kuusamontielle puuttuu.
 - Yhteys kulkee osittain vähäliikenteistä katuverkkoa pitkin (Aaltokankaantie). [4](#)

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Yhteyden Hiukkavaara – Kuusamontie rakentaminen.
- Yhteyden rakentaminen Raitotien varteen välillä Aaltokankaantie - Haukiputaantien



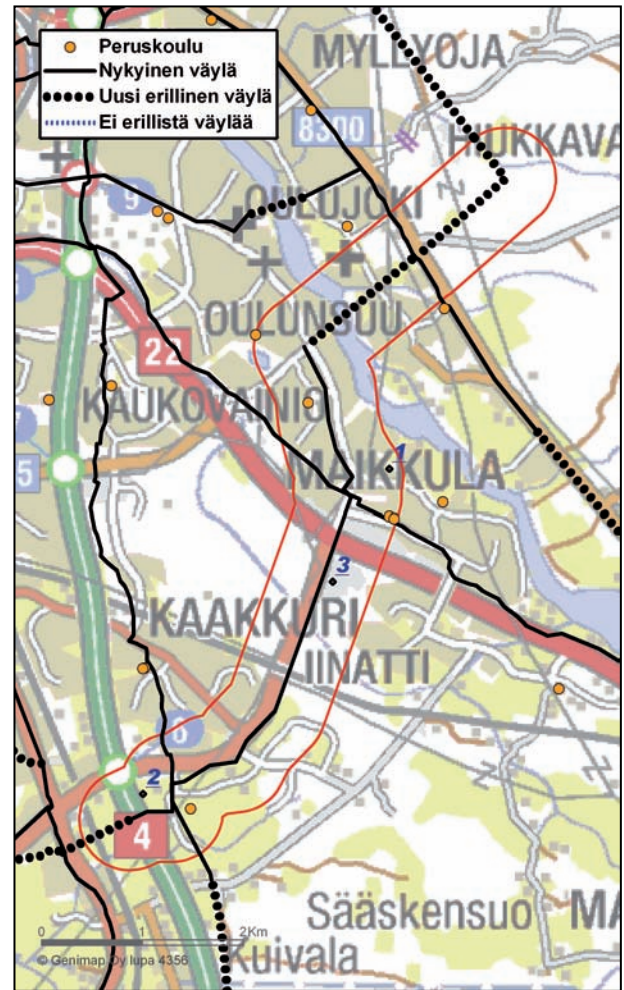
Yhteysvälikortti 25: Hiukkavaara-Kaakkuri Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 8,0 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on yhteysväliillä ympäri vuoden varsinkin Kaakkurin päässä yhteysväliä sekä Knuutilan ja Maikkulan välillä.
- Yhteysvälin varren tärkeitä vapaa-ajan kohteita ovat mm. Maikkulan urheilukenttä [1](#) sekä Kaakkurin ostoskeskus. [2](#)
- Yhteysväliillä ei liikennöi paikallisliikenteen linja-autoja. Yhteysvälin päätepisteisiin bussilla pääsee vaihtamalla bussia keskustassa tai Kastellinhäkällä.
- Kaakkuri ja Hiukkavaara ovat Oulun seudun yleiskaavan aluekeskuksia. Molemmat alueet kasvavat voimakkaasti, mikä synnyttää lisää kevyttä liikennettä erityisesti Oulun keskustaan päin, mutta jonkin verran myös yhteysväliille.
- Yhteysväli kuuluu Oulun seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Yhteysväliille on osoitettu kevyen liikenteen yhteys Kajaanin tien ja Poikkimaantien risteyksestä lähtien Kaakkuriin saakka.
 - Hiukkavaarasta ko. risteykseen saakka kevyen liikenteen yhteys puuttuu.
 - Yhteys kulkee pienen pätkän (100 m) verran vähäliikenteistä katuverkkoa pitkin (Haaran-suontie). [3](#)

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Hiukkavaara – Knuutilanranta. Oulujoen ylittävän kevyen liikenteen sillan rakentaminen.



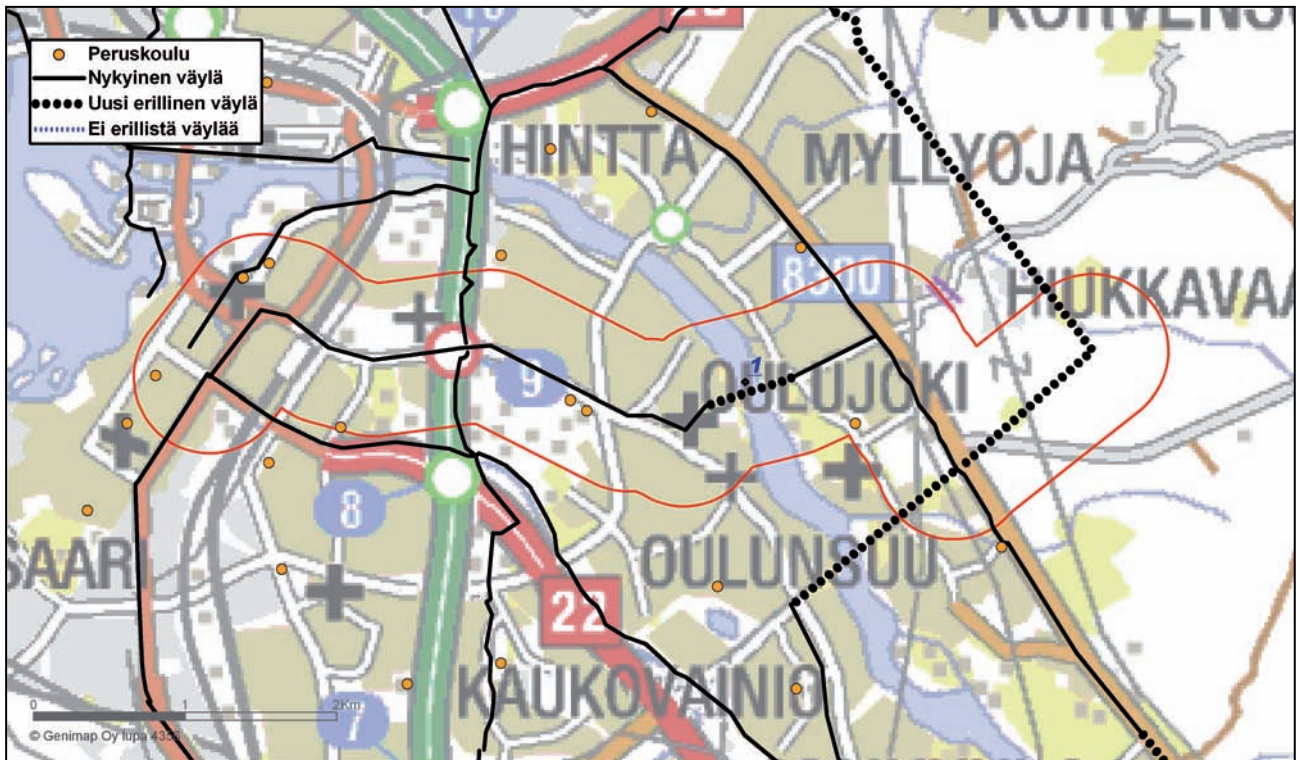
Yhteysvälikortti 26: Hiukkavaara-Keskusta Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 7,2 km.
- Oulun yleiskaavan ja Oulun seudun yleiskaavan mukainen uusi kevyen liikenteen yhteys Oulujoen yli 1. Yhteys lyhentää 1,2 km kevyen pyöräilymatkaa Hiukkavaarasta keskustaan.
- Hiukkavaara on yksi kolmesta Oulun yleiskaavassa osoitetusta aluekeskuksesta ja se tulee kasvamaan voimakkaasti. Tämä synnyttää kevyttä liikennettä erityisesti Oulun keskustan suuntaan.
- Hiukkavaaran ja keskustan välillä kulkee paikallisliikenteen bussit nro 6 ja 9
- Kaakkuri ja Hiukkavaara ovat Oulun seudun yleiskaavan aluekeskuksia. n päin, mutta jonkin verran myös yhteysväille.
- Yhteysväli kuuluu Oulun seudun yleiskaavan ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Yhteys kevyen liikenteen väylien kautta olemassa, Vaalatie-Parkkisenkankaantie-Kasarmintie.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Hiukkavaara–Ranta-Kastelli, uuden kevyen liikenteen sillan rakentaminen Oulujoen yli.



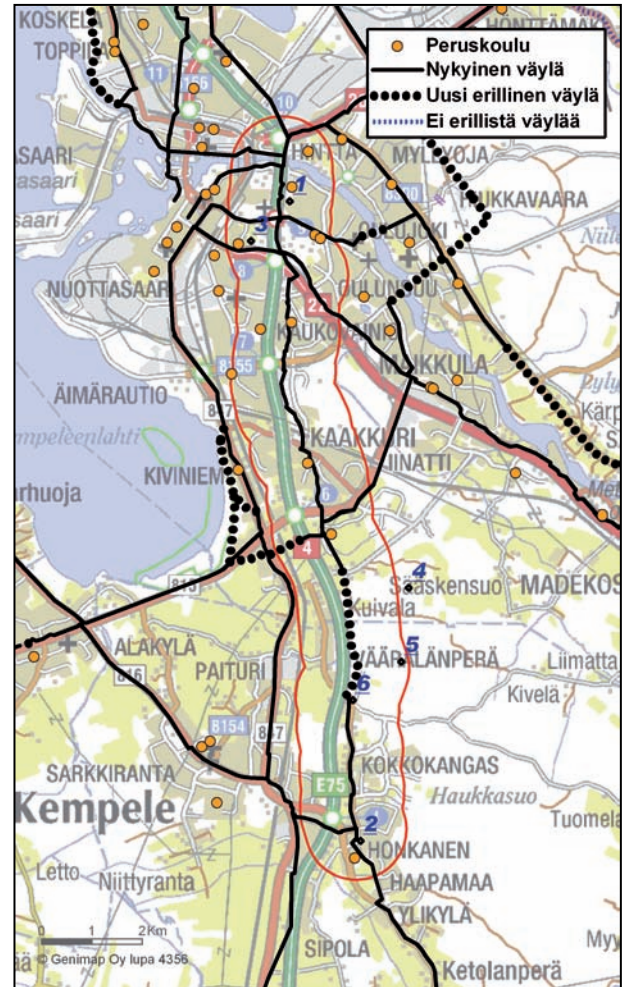
Yhteysvälikortti 27: Kokkokangas (Kempele) – Värttö (Oulu) Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 15 km.
- Yhteysväliillä on päivittäistä kevyttä liikennettä ympäri vuoden nykyisillä kevyen liikenteen väylillä. Kevyttä liikennettä synnyttävät yhteysväliillä sijaitsevat koulut (Värttö [1](#), Kaukovainio, Kaakkuri, Sarasuo) ja oppilaitokset (OAMK Kaukovainio, Kontinkangas) sekä merkittävät työpaikkakeskittymät (OYS, Kontinkangas, Peltola).
- Yhteys palvelee vapaa-ajan liikkumista, sen tunnusmassa sijaitsevat uimahalli Zimmari [2](#) Raksilan urheilukeskus [3](#) sekä linatin kuntopolut.
- Yhteysväliillä paikallisliikenteen linja 9 kulkee Kokkokankaalta Kempeleen keskustan kautta ja linja 13 Kaakkurin kautta Ouluun. Sarkkirannasta lähtevä linja 25 ajetaan Kaakkurin kautta moottoritiele ja edelleen Oysin kautta Linnanmaalle. Lisäksi linjat 1, 7, 12, 18 kulkevat Kaakkurista/Kaakkurin kautta Oulun keskustaan ja edelleen pohjoisiin kaupunginosiin. Ainoastaan linja 7 ajetaan Värtön kautta. Linja 24 ajetaan Hiiosesta OYSin kautta aina Kellon Kiviniemeen saakka.
- Oulun seudun yleiskaavassa on osoitettu uusia asumisen ja työpaikkatoimintojen alueita kuntarajan molemmin puolin Metsokankaalle [4](#) ja Linnakaalle [5](#).
- Yhteysväli kuuluu Oulun seudun yleiskaavan liitteenä olevalla ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Kokkokankaalta päin lähdeittäessä kevyen liikenteen väylää on noin 3,0 km Tahkoseläntiehen [6](#) saakka. Yhteys Metsokankaan kautta Kaakkuriin puuttuu.
 - Kaakkurista lähtien on olemassa kevyen liikenteen yhteys Värttöön saakka. Yhteys on monin paikoin mutkitteleva.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Erillisen korkealuokkaisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen Linnakankaan ja Metsokankaan alueiden kautta (1. kiireysluokka)



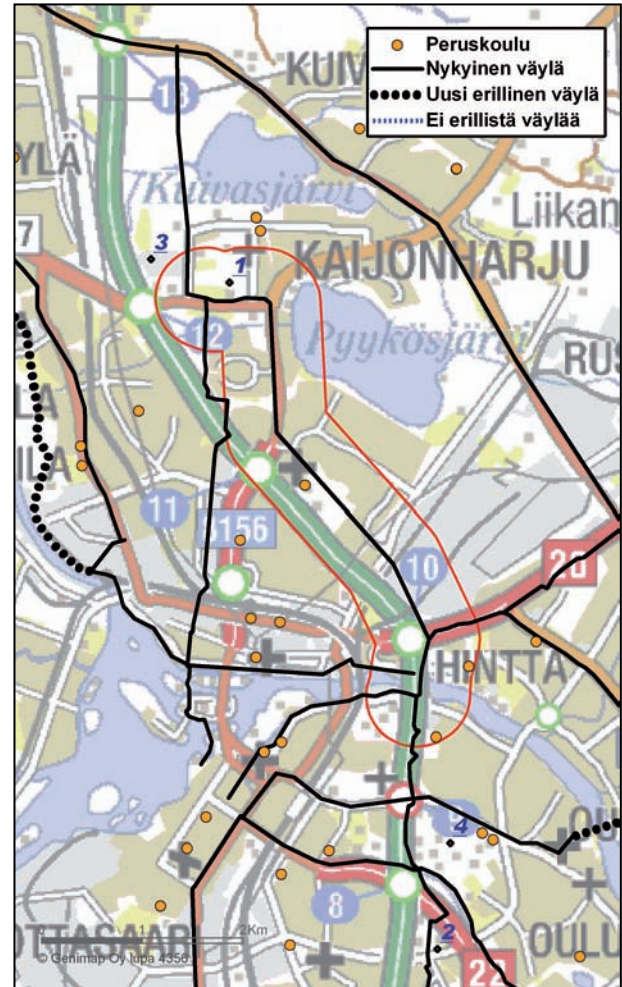
Yhteysvälikortti 28: Värttö – Linnanmaa Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 4.5 km.
- Yhteysväliillä on päivittäistä kevyttä liikennettä ympäri vuoden nykyisillä kevyen liikenteen väylillä. Kevyttä liikennettä yhteysväliillä synnyttävät yliopisto [1](#) ja muut oppilaitokset (OAMK Kaukovainio [2](#), Kontinkangas) sekä merkittävät työpaikkakeskittymät (teknologiakylä [3](#), yliopisto, OYS [4](#), Kontinkangas, Peltola).
- Yhteys palvellee myös vapaa-ajan liikkumista
- Yhteysväliillä ei liikennöi suoria paikallisliikenteen linjoja. Yhteysvälin päätepisteisiin bussilla pääsee vaihtamalla bussia keskustassa.
- Oulun yleiskaavassa ja Oulun seudun yleiskaavassa yhteysväli kuuluu kaupunkialueeseen, jonka maankäyttö säilyy pääosin nykyisellään.
- Yhteysväli kuuluu Oulun seudun yleiskaavan liitteenä olevalla ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Väliillä on olemassa oleva yhteys kevyen liikenteen väylinä.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Kevyen liikenteen väylien risteysten liikenneturvallisuuden parantaminen.



Yhteysvälikortti 29: Oulun keskusta – Linnanmaa – Ritaharju Alueellinen pääreitti

NYKYTILA

- Yhteysvälin pituus 6,0 km + 3 km.
- Päivittäistä kevyttä liikennettä on yhteysväliillä ympäri vuoden. Reitti on tärkeä yhteys Yliopiston [1](#), Teknologia kylän [2](#) ja Oulun keskustan välillä.
- Oulun keskustan ja Linnanmaan vapaa-ajankohteet [4](#) sekä Raatin urheilukeskus [3](#) ovat reitin vaikutuspiirissä.
- Linnanmaan ja keskustan välillä on erittäin runsas paikallisliikenteen tarjonta. Väliillä liikennöi kymmenen linjaa. Ritaharjuun asti liikennöi yksi linja Kuivasjärven kautta.
- Oulun seudun yleiskaavassa moottoritien varteen on osoitettu uusia työpaikka-alueita sekä Ritaharjuun 2 uutta asuntoaluetta.
- Yhteysväli kuuluu Oulun seudun yleiskaavan liitteenä olevalla ohjeellisella teemakartalla osoitettuun kevyen liikenteen pääverkkoon.
- Kevyen liikenteen väylät
 - Koko yhteysväliillä on kaupungin ylläpitämä erillinen kevyen liikenteen väylä.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- Ei kiireellisiä kehittämistoimenpiteitä.



