



Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko 2040



6.5.2024

Suunnitelman tavoitteet

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkon 2040 selkeyttämisen tavoitteella seuraavia asioita:

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

Pyöräliikenteen pääverkkoa on hyödynnetty seudun yleis- ja asemakaavojen taustaineistona, liikennejärjestelmän kehittämis- ja toimenpideohjelmien laatimisissa, viitoituksessa, hankkeiden priorisoinneissa, rahoituksen hakemisessa sekä kunnossapitoluokkien määrittämisissä.



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

Pyöräliikenteen pääverkon 2040 määrittelyperiaatteet

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

Oulun seudulla pyöräliikenteen verkon määrittelyssä käytetty kohdeluokitus on seuraava:

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

- Oulu.

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

- Linnanmaa, Kontinkangas ja Kempele.

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

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

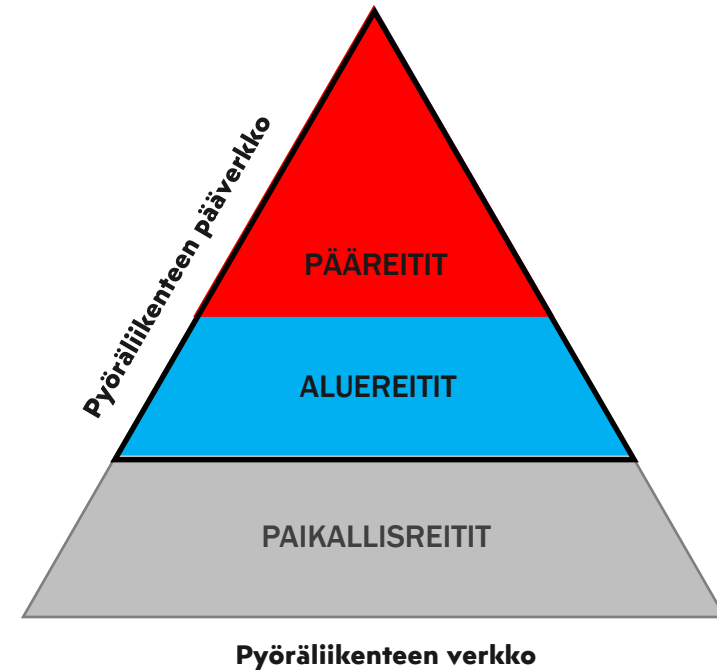
Palvelu- tai toimintoalue on lähialueella pyöräliikennettä synnyttävä julkinen tai yksityinen kohde (päiväkoti, koulu, koulukeskus, kauppakeskittymä, terveyskeskus, työpaikka-alue) tai seudullisesti merkittävä matkailualue taikka virkistysalue.

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

Pyöräliikenteen pääverkko muodostuu pää- ja aluereiteistä

Pyöräliikenteen pääreitti yhdistää suuret aluekeskukset kaupunkikeskukseen sekä pyöräilyn saavutettavuusalueella olevat alue- tai paikalliskeskukset kaupunkikeskukseen tai suureen aluekeskukseen. Pyöräliikenteen pääreitit laatu on olosuhteiden mahdollistaessa suuntauksen, väylätyypin ja opastuksen osalta alemmpitasoisia reittejä korkeatasoisempi. **Pyöräliikenteen aluereitti** yhdistää palvelu- tai toimintoalueen kaupunkikeskukseen, suureen aluekeskukseen tai alue- tai paikalliskeskukseen sekä johtaa pyöräliikenteen pääreitit läheisyydessä olevan palvelu- tai toimintoalueen pyöräliikenteen pääreitille. Kahden alue- tai paikalliskeskuksen välinen yhteys on yleensä aluereitti.

Pyöräliikenteen paikallisreitteihin kuuluvat kaikki muut kadut ja tiet, pyörätiet, yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä. Tähän pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelmaan ei sisälly paikallisreittien tarkastelu.



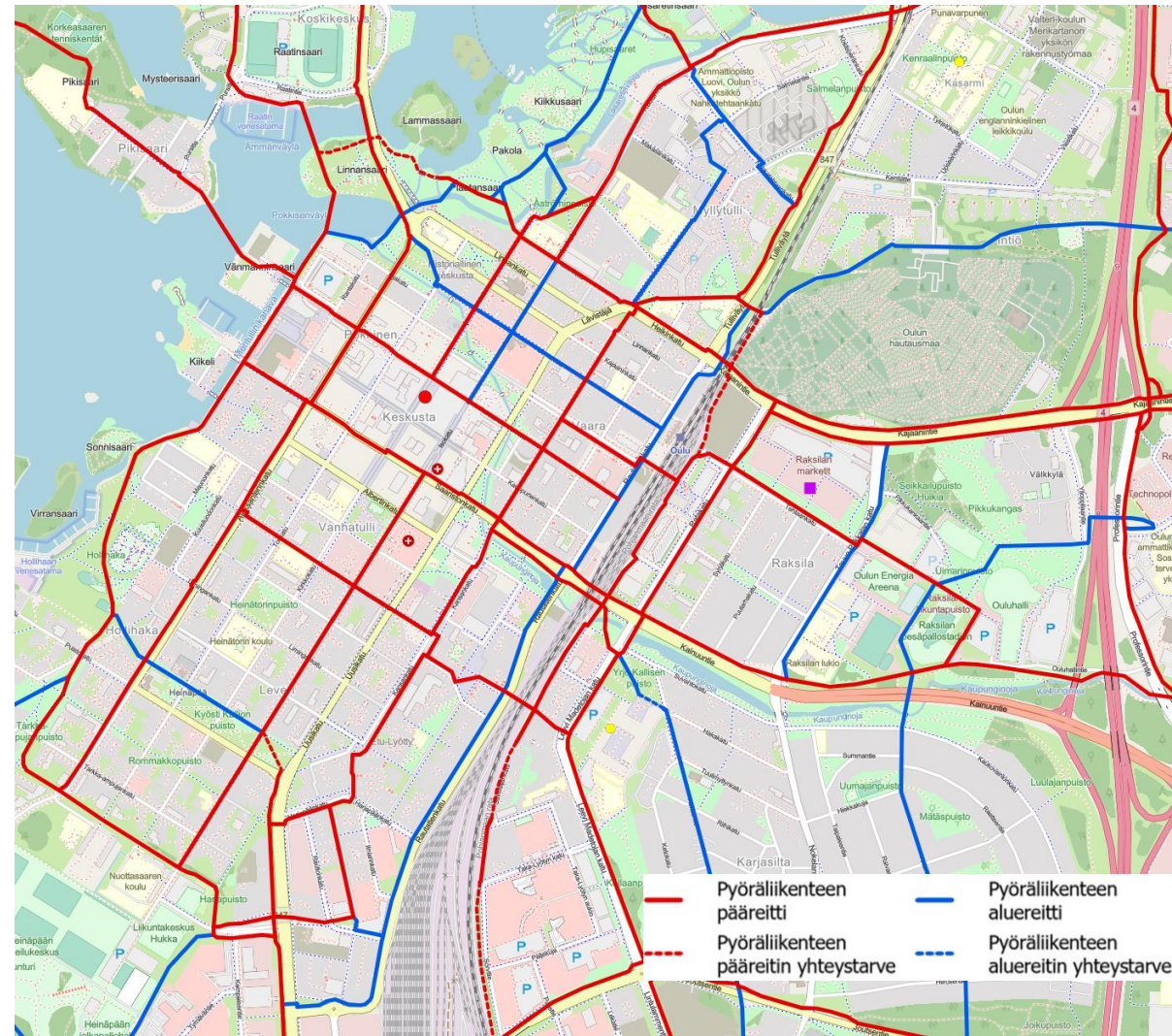
Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko tiivistettynä

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkon 2040 laajuus on yhteensä 878 km.

Kunta (2040)	Pääreitti			Aluereitti			Pääverkko		
	Nykyinen yhteys	Yhteys-tarve	Yhteensä	Nykyinen yhteys	Yhteys-tarve	Yhteensä	Nykyinen yhteys	Yhteys-tarve	Yhteensä
Hailuoto	20,3		20,3	9,4		9,4	29,7		29,7
Ii	7,8		7,8	33,9	34,4	68,3	41,7	34,4	76,1
Kempele	23,1	0,3	23,4	38,0	6,8	44,8	61,1	7,1	68,2
Liminka	18,3		18,3	35,2	10,9	46,1	53,5	10,9	64,4
Lumijoki	4,9		4,9				4,9		4,9
Muhos	9,8	4,4	14,2	37,3	14,9	52,2	47,1	19,3	66,4
Oulu	207,8	30,3	238,1	217,7	39,4	257,1	425,5	69,7	495,2
Tyrnävä	11,0		11,0	38,5	23,6	62,1	49,5	23,6	73,1
Yhteensä	303,0	35,0	338,0	410,0	130,0	540,0	713,0	165,0	878,0

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko muodostuu esitettyjen määrittelyperiaatteiden mukaisesti seuraavin täsmennyksin:

- Jokaiseen kuntaan johtaa Oulusta pyöräliikenteen pääreitti, vaikka kunta sijaitisi 75 min pyöräliikenteen saavutettavuusalueen ulkopuolella. Ratkaisun vaikutuksesta lissä, Muhoksella ja Tyrnävällä aikaisemmin määritetyt merkittävät paikallisreitit muutettiin aluereiteiksi.
- Ns. kehäreittien suuntaiset yhteydet, kuten Poikkimaantie ja Joutsentie, ovat pyöräliikenteen pääreittejä.



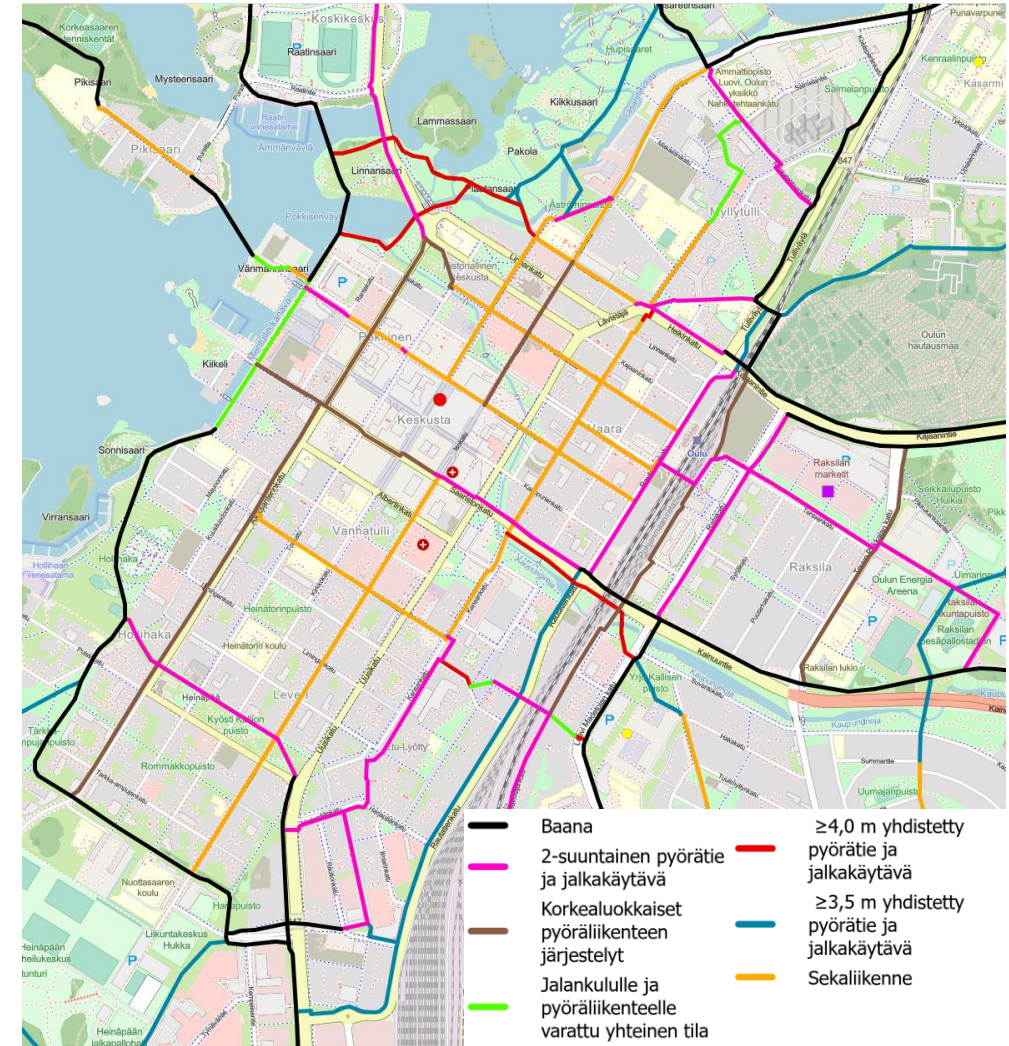
Ote pyöräliikenteen pääverkosta Oulun keskustan läheisyydessä.

Oulun seudun pyöräliikenteen tarkennettu pääverkko 2040

Pyöräliikenteen tarkennetussa pääverkossa 2040 esitetään tavoitteelliset väylätyypit.

Tarkennetun pääverkon avulla saadaan pitkällä tähtäimellä osakokonaisuudet kytkettyä loogisesti toisiinsa.

Väylätyypit	Baana	2-suuntainen pyörätie ja jalkakäytävä	Korkealuokkaiset pyöräliikenteen järjestelyt	≥ 4,0 m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	≥ 3,5 m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	Sekaliikenne	Leveä piennar tai yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	Leveä piennar	Kylätie	Yhteinen tila; jk+pp	Yhteensä
Hailuoto				6,6	3,0		13,7	6,4			29,7
Ii		1,2		10,9	56,4	3,5	3,2	0,9			76,1
Kempele	2,1	3,2	1,6	18,6	35,8	4,7	2,1			0,1	68,2
Liminka			1,0	14,5	34,6	1,7	5,2	5,7	1,7		64,4
Lumijoki				4,9							4,9
Muhos			0,7	10,6	37,5	5,9	11,0	0,7			66,4
Oulu	71,9	21,6	5,7	119,9	202,2	39,3	15,4	18,3		0,9	495,2
Tyrnävä				16,0	25,5	5,9	21,4		4,3		73,1
Yhteensä	74,0	26,0	9,0	202,0	395,0	61,0	72,0	32,0	6,0	1,0	878,0



Kuva 6. Ote pyöräliikenteen tavoitteellisista väylätyypeistä Oulun keskustan läheisyydessä.

Kustannukset

Pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisen keskimääräisiä suuntaa antavia yksikköhintoja ovat (väylien kustannuksissa ei ole mukana mahdollisia ali- tai ylikulkuja):

- Baana 800 000 €/km
- 2-suuntainen pyörätie ja jalkakäytävä 650 000 €/km
- Päällysteeltään 4 m leveä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 500 000 €/km
- Päällysteeltään 3,5 m leveä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 420 000 €/km
- Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän leventäminen 1 metrillä 150 000 €/km
- Pientareen leventäminen 1 metrillä molemmin puolin tietä 300 000 €/km
- Kylätie (edullisimmillaan tiemerkinä ja opastus) > 10 000 €/km
- Pyöräliikenteen järjestelyn alikulku 400 000-800 000 €/kpl

Pyörä-, hidas-, tontti- ja pihakatujen toteuttamisen kustannukset ovat tapauskohtaisia ja riippuvat järjestelyistä. Kylätien toteuttamisen yhteydessä päällystetään usein koko väylä, jolloin yksikköhinnan arvioidaan olevan yli 60 000 €/km.



