

Oulun seudun liikennejärjestelmä- suunnitelma 2030 päivitys 2019

Esipuhe

Oulun seudun liikennejärjestelmä 2030 -suunnitelmaa on päivitetty useassa eri vaiheessa ja laajasti yhteistyössä. Tähän raporttiin on hyvin tiiviisti koottu vuosina 2017–2019 toteutettujen työvaiheitten keskeiset tulokset ja kuvattu suunnitteluprosessi.

Tarve päivittää vuonna 2015 valmistunut liikennejärjestelmäsuunnitelma syntyi toisaalta toimenpiteiden nopean toteutumisen vuoksi ja toisaalta siksi, että alueella on tahto entistä kunnianhimoisempaan liikennejärjestelmän kehittämiseen. Ilmastopolitiikka on noussut keskeiseksi liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavaksi teemaksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelman muut lähtökohdat – sujuvat arjen matkat ja kuljetukset, kestävien kulkutapojen käytön edistäminen, Oulun seudun kilpailukyvyyn vahvistaminen ja uuden maankäy-

tön osoittaminen nykyiseen liikennejärjestelmään tukeutuvaksi – eivät ole muuttuneet. Liikkuminen ja kuljettaminen sen sijaan muuttuvat. Oulun seutu haluaa aktiivisesti hyödyntää mahdollisuutensa uudistaa liikennejärjestelmää alueen kilpailukyvyyn kehittämiseksi.

Laaja osallistaminen ja vilkas keskustelukulttuuri ovat ominaisia Oulun seudun liikennejärjestelmätyölle. Suunnitteluun on osallistunut kattavasti alueen liikennejärjestelmäosaajia: Oulun seudun liikenteen johtoryhmä alatyöryhmineen, seuturakennetiimi, alueen kuntien maankäytön ja liikenteen suunnittelun asiantuntijoita, muita alueen liikennejärjestelmä- ja logistiikkatoimijoita sekä useita konsulttitoimistoja. Suunnitteluvaiheita ja raportointia on ohjannut Oulun seudun liikenteen ohjausryhmä ja työryhmä.

Etukannen kuva: © Henriika Weiste

Takakannen kuva: © Kaj Hahtonen

Sisältö

Esipuhe.....	2
1 Taustaa ja suunnitteluprosessi.....	4
1.1 Taustaa ja tavoitteet.....	5
1.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämistapa	5
2 Nykytila ja kehitystrendit.....	7
2.1 Oulun seutu ja sen liikennejärjestelmä kehittyvät vahvasti	8
2.2 Kehitystrendit	9
3 Visio ja tavoitteet.....	11
3.1 Oulun seudun liikenteen visio 2030.....	12
3.2 Oulun seudun liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet.....	12
4 Oulun seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset	13
5 Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet	17
5.1 Infrahankkeet	18
5.2 Muut kehittämishankkeet	20
5.3 Suunnitteluhankkeet.....	22
6 Liikennejärjestelmätöön organisointi.....	23
Lähteet	26



© Tuomo Lindfors/ Flickr. (CC BY-NC-SA 2.0)

1

***Taustaa ja
suunnitteluprosessi***

1.1 Taustaa ja tavoitteet

Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030 laadittiin vuosina 2013–2015 laajasti alueen liikennejärjestelmätoimijoiden ja -vaikuttajien yhteistyönä. Suunnitelmassa esitettiin seudun liikennejärjestelmästä vastaavien tahojen yhteinen näkemys Oulun seudun liikennejärjestelmän tavoitetilasta, kehittämisen toimintalinjoista sekä tarvittavista toimenpiteistä. Suunnitelman valmistuttua Oulun seudun liikennejärjestelmätyö on jatkunut osin uudelleen organisoituna.

Päivitystyön aikana tärkeimmiksi liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden kehittämiskohteiksi tunnistettiin ilmastoon, infran kehittämiseen sekä digitalisaatioon liittyvät tavoitteet. Myös seudun elinvoiman edistäminen nähdään tärkeänä tavoitteiden asetannassa. Infrastruktuurin osalta nähtiin, että tavoitteita tulisi asettaa myös infran hoidolle ja ylläpidolle pelkän infran rakentamisen sijaan. Runkoverkkoajattelua tulisi soveltaa sekä tieverkolle että kevyen liikenteen verkolle.

Tavoitteena on päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena. Keskeisessä roolissa on henkilöautoliikenteen kasvun pienentäminen ja monipuolinen keinovalikoima henkilöliikenteen ja tavarakuljetusten kehittämisessä.

1.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämistapa

Oulun seudun liikenne 2030 -suunnitelmaa on päivitetty useassa eri vaiheessa. Vuonna 2017 laadittiin tilannekatsaus, jossa selvitettiin jo toteutetut toimenpiteet ja päivitettiin toimenpideohjelma sekä pohdittiin liikennejärjestelmätyön organisointia. Vuoden 2018 aikana työstettiin visiota, tavoitteita ja toimintalinjauksia useissa laajasti vuorovaikutteisissa työpajoissa ja muissa tilaisuuksissa. Vuonna 2019 on asiantuntijatyönä laadittu lista kärkitoimenpiteistä perusteluineen.

Vuorovaikutteisen suunnitteluprosessin pääkohdat tavoitteista toimintalinjauksiin ja toimenpiteisiin on esitetty seuraavalla sivulla. Suunnitteluun on osallistunut alueen liikenne- ja maankäytön asiantuntijoiden lisäksi Liikenneviraston/Väyläviraston edustajia ja useita konsulttitoimistoja.

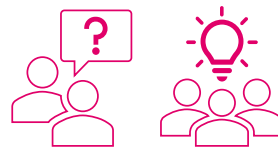


© Henriika Weiste

Tavoitteiden uudistamisen yhteistyö-prosessi



Nykytila ja kehittämistarpeet



Tavoitteiden uudistaminen - tulevaisuustyöpajat



Päivitetyt tavoitteet ja kehittämislinjaukset 2030



10–12/2018

Tavoitteiden hyväksyminen Oulun seudulla

2013–2015

3–8/2017

11/2017–4/2018

5–9/2018

Oulun seudun liikenteen alaryhmien, OSL johtoryhmän avainhenkilöiden ja kuntien edustajien haastattelut. Tuloksena tilannekatsaus liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden toteutumisesta, ehdotuksia uusista toimenpiteistä ja liikennejärjestelmätyön organisoinnin kehittämisestä.

Laaja ja monipuolinen joukko elinkeinoelämän edustajia, viranhaltijoita ja asiantuntijoita pohti neljässä työpajassa Oulun seudun liikennejärjestelmän tulevaisuutta ja tavoitteita. Työpajoissa käsiteltiin mm. globaaleja megatrendejä, toimintaympäristön muutosvoimia, hyviä kansainvälisiä esimerkkejä ja yhteistä tahtotilaa seudulla.

Oulun seudun liikenteen johtoryhmän työrukkanen täsmensi tahtotilaa ja tavoitteita sisäisessä työpajassa.

Johtoryhmä hyväksyi tavoitteet ja kehittämislinjaukset.

Linjausten ja toimenpiteiden työstämisen yhteistyö-prosessi



Hyväksytyt tavoitteet

Maankäytön ja liikenteen yhteinen työpaja tavoitteista



Kärkihanke-esitykset toimintalinjausten pohjalta



Päivitetty Oulun seudun LJS



Suunnitelman hyväksyminen ohjeellisena Oulun seudulla osana MAL-prosessia

2018

12/2018

2–4/2019

5–9/2019

Kaupunkiseudun liikenteen ja maankäytön suunnittelijat pohtivat yhdessä linjauksia kehittämistavoitteisiin pääsemiseksi. Näkökulmina olivat ilmastotavoitteet ja kaupunkiseudun kilpailukyky. Yhdessä etsittiin myös konkreettisia toimintamalleja maankäytön ja liikenteen yhteistyön lisäämiseksi.

Laadittiin ehdotus tavoitteiden ja toimintalinjausten mukaisista kärkihankeista. Hankelistaa työstettiin **asiantuntijatyönä ja OSL työrukkasen ja johtoryhmän kokouksissa.**

Vuosien 2017–2019 liikennejärjestelmäprosessin päävaiheiden dokumentointi ja toimenpiteiden tarkentaminen **asiantuntijatyönä.**

2

***Nykytila ja
kehitystrendit***

2.1 Oulun seutu ja sen liikennejärjestelmä kehittyvät vahvasti

Kestävien kulkutapojen käyttö lisää suosiotaan

Keskimäärin Oulun seudun asukkaat tekevät vuorokaudessa 3 matkaa ja niiden keskipituus oli 14 kilometriä. Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on 40 prosenttia. Kestävillä kulkutavoilla tarkoitetaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Pääosa seudun asukkaiden matkoista on vapaa-ajan matkoja. Työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun liittyviä on 24 prosenttia. Matkoja, joilla jotakuta toista henkilöä saatettiin, haettiin tai vietiin, oli noin kymmenys kaikista matkoista.

Seudun asukkaat käyttävät sitä vähemmän jalankulkua, pyörää ja joukkoliikennettä, mitä useampi auto taloudessa on.¹ Pääpiirteittäin autonomistus kasvaa asteittain, mitä kauempana seudun ydinalueista asutaan.

¹ Liikennevirasto (2018d). Henkilöliikennetutkimus 2016. Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Liikennevirasto. Helsinki.

Joukkoliikenteen matkamäärät ovat kasvaneet jopa 28 prosenttia vuoden 2015 jälkeen. Myös pyöräily ja kävely lisäävät suosiotaan.

Seudun saavutettavuus paranee

Oulun seudulla kohtaavat pohjoisen valtatie, satama, junarata ja lentoasema. Seudun logistinen saavutettavuus paranee tulevaisuudessa entistään. Sataman väylä syvenee 12,5 metriin, valtatie 4 ja 22 uudistetaan, ja myös kaksoisraiteeseen tähtäävät ratatyöt Seinäjoen pohjoispuolella ovat edenneet.

Oulu on henkilö- ja tavaraliikenteen solmukohta

Oulun lentoasema on matkustajamääriltään Suomen toiseksi suurin. Matkustajamäärä jatkaa vahvaa kasvuaan. Vuonna 2019 matkustajia oli yhteensä noin 1,1 miljoonaa.

Myös Oulun rautatieaseman matkustajamäärä on ylittänyt miljoonan matkustajan rajan. Rautateiden henkilökaukoliikenteen arvioidaan kasvavan voimakkaasti vuoteen 2030 mennessä. Esimerkiksi Ylivieska ja Oulun välillä matkojen määrä nousee

nykyisestä reilusta miljoonasta vuoden 2030 yli 1,5 miljoonaan. Rautateiden tavaraliikenteen kokonaismäärän odotetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä mm. raakapuun, kemianteollisuuden ja transitoliikenteen kuljetusten kasvun myötä. Oulun satama on perämeren suurin yleissatama. Oulun sataman kautta kuljetettiin vuonna 2018 noin 3,6 miljoonaa tonnia, josta ulkomaankaupan osuus oli yli 80 prosenttia.



© Kaj Hahtonen

2.2 Kehitystrendit

Liikennejärjestelmän tulevaisuuteen vaikuttavia megatrendejä tunnistettiin tulevaisuustyöpajoissa keväällä 2018. Tarkastelua on ajantasaistettu raportin kirjoittamisen yhteydessä.

Seudun väkiluku kasvaa, mutta työikäisten osuus väestöstä pienenee

Oulun seudulla asuu noin 250 000 asukasta. Seudun väkiluku on kasvanut lähes 70 000 hengellä viimeisen kolmenkymmenen vuoden aikana. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan seudun asukasluku jatkaa kasvuaan vuoteen 2040 mennessä, mutta kasvutahti hieman hidastuu. On kuitenkin esitetty myös ennusteita, joiden mukaan Oulun seudun väkiluku kasvaa seuraavan parinkymmenen vuoden aikana, mutta kasvu jäänee luultua heikommaksi ja väkiluku kääntyy laskuun 2030-luvulla. Vaikka Oulun seudun väestö on valtakunnallisesti nuorta, iäkkäiden osuus väestöstä kasvaa merkittävästi.

Tiedon merkitys kasvaa tulevaisuudessa

Tiedon (data ja informaatio) merkitys kasvaa tulevaisuudessa, kun älyliikenteen ratkaisut yleistyvät.

Oulun seudulla ollaan tiedon hyödyntämisessä jo pitkällä, ja älyliikennettä kehitetään seudulle laaditun älyliikennestrategian mukaisesti.

Tulevaisuudessa myös kaiken seudulla kerättävän ennakointi- ja arviointitiedon tulee linkittyä päätöksentekoon siten, että pystytään reagoimaan ja sopeutumaan muuttuviin olosuhteisiin. Asukkaille tulisi puolestaan pystyä toimittamaan tietoa, joka sujuvoittaa, helpottaa ja nopeuttaa arjen liikkuamista.

Liikkumis- ja kuljetustarpeet muuttuvat, samoin liikkumisen ratkaisut

Verkkokauppa yleistyy ja kaupan toimijat keskittyvät isoihin yksiköihin, nettipohjaiset terveyspalvelut, verkko-opetus ja nettiostaminen sekä jakamistalous yleistyvät. Muutokset vaikuttavat merkittävästi ihmisten liikkumistarpeeseen ja sen ajoittumiseen ja toisaalta tavaroiden kuljettamiseen. On arvioitu, että ihmisten liikkuminen keskittyy yhä enemmän vapaa-aikaan, mutta tehtyjen matkojen määrä ei välttämättä vähene.

Uudistuvat liikenteen markkinat, julkisen vallan ja yksityisten toimijoiden roolien muutos, uudet kulku- ja energiamuodot, automaatio, robotiikka ja tekoäly muuttavat tarjottavia liikkumispalveluita. Joidenkin arvioiden mukaan liikenteen automatisoituminen voi jopa kasvattaa liikennesuoritetta.

Ilmastopolitiikka ohjaa vahvasti liikennejärjestelmän tavoitteen asettelua ja myös rahoitusta

Valtioneuvoston keskipitkän aikavälin ilmasto- ja energiapolitiikan suunnitelmassa vuodelle 2030 asetetaan tavoite pudottaa liikenteen päästöt puoleen vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Liikenteen päästövähennystavoite koskee tieliikenteen päästöjä, vesiliikenteen päästöjä Suomen talousalueella sekä raideliikenteen päästöjä sähkötuotantoa lukuunottamatta. Tieliikenne synnyttää yli 90 prosenttia kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä, ja näistä noin 60 prosenttia syntyy henkilöautoliikenteestä. Oulun kaupungin kaupunkistrategiassa tavoitteeksi asetettiin, että Oulu on hiilineutraali kaupunki vuoteen 2040 mennessä.

Lukuisissa selvityksissä on arvioitu tavoitteen saavuttamisen keinoja. Liikennevälineissä siirrytään vähäpäästöisiin tai päästöttömiin teknologioihin, samoin käyttövoimat uusiutuvat. Tämän lisäksi liikennejärjestelmän tehokkuutta on syytä parantaa. Esimerkiksi henkilöautojen suoritteiden kasvun tulee taittua vuonna 2025, minkä jälkeen henkilöautojen suorite ei enää kasva. Tämä tarkoittaisi samalla raideliikenteen, linja-autoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlasketun matkustus-suoritteiden kaksinkertaistumista vuoteen 2045 mennessä.²

² Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045
Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti.
LVM 13/2018.



3

Visio ja tavoitteet

Liikumme ja kuljetamme kestävästi, helposti ja sujuvasti. Seutumme on elinvoimainen, logistiikka tehokasta ja liikenteen palvelut älykkäitä.

3.1 Oulun seudun liikenteen visio 2030

*Liikumme ja kuljetamme kestävästi, helposti ja sujuvasti.
Seutumme on elinvoimainen, logistiikka tehokasta ja
liikenteen palvelut älykkäitä.*



**Visio
2030**

3.2 Oulun seudun liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet

- 1** Maankäytön, asumisen, palveluiden ja liikennejärjestelmän suunnittelussa edistämme kestävästä liikkumisesta ja kuljettamisesta ratkaisuja.
- 2** Oulun seudulla liikumme ja kuljetamme viisaasti.
- 3** Kapasiteetiltaan riittävät, sujuvat ja kunnossa olevat liikenne- ja tietoväylät luovat mahdollisuuksia seudun kasvulle ja kehittymiselle.
- 4** Matka- ja kuljetusketjut toimivat. Tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteet ovat selkeitä ja houkuttelevia.
- 5** Oulun keskusta on nopeasti ja helposti saavutettavissa. Seudun keskuksissa liikkuminen on sujuvaa ja turvallista.

4

***Oulun seudun
liikennejärjestelmän
kehittämislinjaukset***

1. Maankäytön, asumisen, palveluiden ja liikennejärjestelmän suunnittelussa edistämme kestävän liikkumisen ja kuljettamisen ratkaisuja.

Yhdyskuntarakennetta suunniteltaessa liikkuminen ja kuljettaminen ovat keskeisiä lähtökohtia. Kaikilla kaavatasoilla otetaan huomioon liikennejärjestelmän tarpeet ja valintojen vaikutukset lähtien yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ja jatkuen lähiympäristön suunnitteluun.

Maankäytön ja palveluverkon suunnittelussa otetaan huomioon kestävän ja sujuvan liikkumisen ja kuljettamisen näkökulmat. Toimintojen sijoittelulla vähennetään liikkumistarvetta, lyhennetään matkoja ja mahdollistetaan kestävien kulkutapojen käyttö.

Asumisen viihtyisällä ja turvallisella lähiympäristöllä kannustetaan kävelyyn ja pyöräilyyn. Rakentamista ohjeistetaan siten, että ratkaisut tukevat kestävästä liikkumisesta (esim. pysäköintinormit, yhteydet pysäkeille).

Maankäytön ja liikenteen yhteistyötä tehdään kaikilla tasoilla suunnittelusta toteutukseen. Yhteistyö mahdollistetaan luomalla yhteistyöhön kannustavia organisaattorakenteita ja verkostoja.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä tavoitteena on hiilineutraalius ja resurssitehokkuus. Liikennejärjestelmän kehittämisessä suositaan valintoja, joilla mahdollistetaan hiilineutraalius v. 2040. Liikennejärjestelmäsuunnittelun toimintatapoja kehitetään jatkuvasti. Elinkeinoelämä ja asukkaat

osallistetaan suunnitteluun. Varmistetaan, että suunnitteluvaiheessa yhdessä sovitut ratkaisut toteutetaan. Tehtyjen ratkaisujen vaikutuksia seurataan ja myös arvioidaan etukäteen.

2. Oulun seudulla liikkumme ja kuljetamme viisaasti.

Tavoitteena on, että vuonna 2030 kestävien kulkutapojen osuus on yli 50 %. Joukkoliikenteen käyttö on kaksinkertaistunut vuoteen 2019 verrattuna.

Kehitämme seudun sisäistä raideliikennettä, suosimme kestävästä liikkumisesta ja kuljettamisesta sekä edistämme vähäpäästöisten ja uusiutuvien polttoaineiden sekä käyttövoimien laajempaa käyttöä.

Kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta kasvatetaan. Viestinnällä, markkinoinnilla ja ohjauksella kannustetaan liikkujia viisaampiin valintoihin. Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta parannetaan selkeällä kävely- ja pyöräilyverkkohierarkialla, väylien kehittämisellä ja opastuksella, älyliikenteen palveluilla sekä korkeatasoisella kunnossapidolla. Pyöräpysäköintiä kehitetään. Seudun pyöräilyn brändin tunnettavuutta ja näkyvyyttä lisätään. Oulun seutu on talvipyöräilyn edelläkävijä.



© Oulun kaupunki

Julkisen liikenteen palveluiden kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun parannetaan toteuttamalla houkuttelevaa, helppoa ja edullista palvelua. Julkisen liikenteen palveluita, maksujärjestelmiä ja informaatiota tarjotaan monipuolisesti erilaisille käyttäjäryhmille. Kehitetään vahvoja ja nopeita raideliikenteen ratkaisuja ja/tai runkolinjoja. Keskitetään maankäyttö niiden läheisyyteen ja varmistetaan tarvittavat tilavaraukset. Lisätään julkisen liikenteen markkinointia ja viestintää sekä tuoteistetaan palveluja.

Oulun seutu on liikenteen innovaatioiden testialue, jossa sujuvoitetaan liikkumista ja kuljettamista ja kehitetään liikenteen palveluita teknisin ratkaisuin. Dataa ja uusien teknologian mahdollisuuksia hyödynnetään palveluiden jatkuvassa kehittämisessä. Tarjoamalla avointa dataa edistetään uusien palveluiden syntymistä.

Liikennejärjestelmää kehitetään resurssitehokkaammaksi hyödyntäen muun muassa digitalisaatiota ja jakamistaloutta. Hyödynnetään alueen IT-osaamista resurssitehokkaiden digitaalisten liikenteen palveluiden kehittämisessä sekä liikkumisen ja kuljetusten suunnittelussa. Luodaan resurssitehokas henkilökuljetusjärjestelmä ja yhdistellään matkoja. Edistetään joukkoliikennettä täydentävien uusien liikenteen palveluiden kehittymistä.

3. Kapasiteetiltaan riittävät, sujuvat ja kunnossa olevat liikenne- ja tietoväylät luovat mahdollisuuksia seudun kasvuun ja kehittymiselle.

Toteutetaan kaupunkiseudun kasvun kannalta välttämättömät väyläinvestoinnit. Maankäytön ja liikenteen hankkeiden vaikutusten arviointia edelleen kehittämällä tunnistetaan tärkeimmät kehittämiskohteet ja ennakoidaan vaikutukset eri näkökulmista. Kaupunkiseudun kasvun ja saavutettavuuden kannalta välttämisiä kehittämis-kohteita ovat valtatiet, päärata ja liikenneyhteydet lentoasemalle ja satamaan. Tehdään myös dataliikenteen vaatimat investoinnit.

Mahdollistetaan sujuvat ja resurssitehokkaat kuljetukset. Varmistetaan sujuvat yhteydet lentoaseman ja sataman lisäksi muihin terminaaleihin ja logistiikkakeskuksiin.

Tunnistetaan elinkeinoelämän tarpeet ja väylä- ja katuverkon kipupisteet. Toteutetaan tarvittavat toimenpiteet yhteensovittaen ne muiden liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden kanssa. Väyläverkon hierarkia on selkeä ja toimenpiteet hierarkian mukaisia. Toteutetaan kunnossapidon korkeaa ja yhtenäistä laatua elinkeinoelämän kannalta tärkeillä väylillä.

Tuetaan city- ja jakelulogistiikan kehittymistä, jotta kuljetukset ovat tehokkaita ja niiden haitat minimoidaan.

Sujuvoitetaan liikennettä käyttämällä väyliä tehokkaasti. Optimoidaan katujen ja teiden käyttöä. Liikenne- ja viestintäverkkojen kehittämisellä mahdollistetaan digitalisaation ja automatisaation laajamittainen hyödyntäminen. Muodostamalla reaaliaikainen liikenteen tilannekuva ja hallitsemalla häiriötilanteet luodaan sujuvampaa liikennettä.

Kattavalla julkisen vallan ja yksityisten toimijoiden yhdessä toteuttamalla lataus- ja jakeluverkoston la mahdollistetaan uusien käyttövoimien käyttö henkilö- ja tavaraliikenteessä.

4. Matka- ja kuljetusketjut toimivat. Henkilö- ja tavaraliikenteen solmupisteet ovat selkeitä ja houkuttelevia

Lentoasemaa, matkakeskusta ja muita merkittäviä liikenteen solmupisteitä kehitetään. Pääterminaalit ovat sujuvasti ja nopeasti saavutettavissa kestävillä kulkutavoilla. Saattoliikenneyhteydet ovat toimivia.

Tunnistetaan tärkeimmät muut solmupisteet ja kehitetään niiden yhteyksiä sekä liityntäpysäköintiä. Liikenteen solmupisteiden toimintoja kehitetään sujuvan liikkumisen ja kuljettamisen näkökulmista. Liityntäpysäköintiä kehitetään eri kulkutavat huomioon ottaen.

Henkilöliikenteen matkaketjut ovat toimivia. Kehitetään informaatio- ja maksujärjestelmiä, opastusta ja älykkäitä palveluita. Etsitään matkaketjujen toimivuuteen uusia ratkaisuja, kuten esimerkiksi kesällä 2019 käyttöön otetut kaupunkipyörät.

Seudulla on tarpeita vastaava pysäkkiverkko. Pysäkkien käyttötarkoitukset ja merkitys on tunnistettu ja niitä kehitetään sen mukaan. Kehitetään pysäkkiverkon esteettömyyttä ja turvallisia ja esteettömiä yhteyksiä pysäkeille.

Seudulla on liikennejärjestelmän näkökulmasta toimiva logistiikka-alueverkko. Seudun logistiikka-alueiden verkkoa kehitetään elinkeinoelämän,

maankäytön ja liikenteen suunnittelun seudullisena yhteistyönä. Logistiikka-alueille on hyvät ja sujuvat yhteydet pääväyliltä.

Ratapihoja kehittämällä sujuvoitetaan logistiikkaa ja mahdollistetaan uudet toimijat ja -palvelut.



© Henriika Weiste

5. Oulun keskusta on nopeasti ja helposti saavutettavissa. Seudun keskuksissa liikkuminen on sujuvaa ja turvallista.

Oulun keskusta on saavutettavissa eri kulkutavoin. Pyöräilyä nopeutetaan pyöräbaanojen, -katujen ja kaistojen sekä niitä tukevien älykkäiden ratkaisujen avulla. Julkisen liikenteen sujuvuutta parannetaan keskustassa julkista liikennettä suosivien infra- ja telematiikkaratkaisujen avulla. Julkisen liikenteen runkolinjoja pääsuunnista keskustaan vahvistetaan edelleen. Joukkoliikenteen kapasitettia lisätään.

Seudun keskustojen kävely- ja pyöräily-ympäristöt rakennetaan korkeatasoisiksi ja kestävästi liikku- mista suosiviksi. Toimintojen sijoittelulla ja liikeneratkaisuilla mahdollistetaan sujuva autoton arki keskustoissa ja niiden lähellä. Vapautetaan katusoa henkilöautojen pysäköinnistä ja kehitetään pyöräpysäköintiä. Tuodaan julkista liikennettä keskustoihin. Kehitetään keskustojen liikkumiseen ja julkiseen liikenteeseen liityntään uusia ratkaisuja. Opastuksen ja älyliikenteen ratkaisujen avulla helpotetaan liikkumista. Lisätään liikkumisen turvallisuutta konfliktipisteitä vähentämällä.

5

Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet

Asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan infra-, kehittämis- ja suunnitteluhankkeita. Esitetyt hankkeet lisäävät Oulun seudun kilpailukykyä ja parantavat alueen liikennejärjestelmän tehokkuutta. Hankkeet on yhteensovitettu maakunnan liikennestrategian kanssa.

5.1 Infrahankkeet

	Hanke ja sisältö	Tavoitteet/perustelu	Kustannusarvio
1*	Kaksoisraide Ylivieska–Liminka–Oulu Ensimmäisessä vaiheessa suunnitteluvalmiuden parantaminen sekä vaikutus- ja kustannusarvioiden tarkentaminen.	Pohjanmaan radan kaksoisraide lisää raideliikennekapasiteettia ja mahdollistaa vähäpäästöisen liikenteen osuuden merkittävän kasvun pitkillä matkoilla ja kuljetuksissa. Samalla alueen matkat ja kuljetukset nopeutuvat, saavutettavuus paranee, elinkeinoelämän logistiikkakustannukset alenevat ja liikenteen päästöt vähenevät. Kaksoisraide mahdollistaa jopa 4 tunnin matkustusajat Oulu–Helsinki-välillä Ratayhteys tukee päästötavoitteiden saavuttamista Pohjanmaan rata on Suomen tärkein ratayhteys ja osa Euroopan ydinverkkoa (TEN-T). Hanke mahdollistaa myös lähijunaliikenteen kehittämisen Oulun seudulla. Nykyisen radan aiheuttama tärinä rajoittaa maankäytön tiivistämistä radan varrella. Kaksoisraide vähentäisi tärinäongelmaa ja mahdollistaisi maankäytön tiivistämisen kuntakeskuksissa.	Kustannusarvio tarkentuu, alustava arvio Liminka -Oulu 60 M€, Ylivieska–Liminka n. 250 M€.
2	Poikkimaantien kehittäminen ja kolmioraide Poikkimaantie nelikaistaiseksi vt 4–Äimärautio-välillä Uusi rantatie satamaan Uusi ratayhteys ratapihalta satamaan (pohjoinen kolmioraide) Tiesuunnitelma Poikkimaantien osalta on hyväksyttävänä. Asemakaavoitus meneillään sekä Poikkimaantiellä että Kolmioraiteen osalta. Molemmat edellyttävät kaavamuutoksia.	Sataman kapasiteetin kasvu ja maankäytön kehittäminen edellyttävät tiejärjestelyjä. Stora Enson tuotantomuutos hienopaperista kartongin valmistukseen vuoteen 202x mennessä lisää 50 % raskasta tieliikennettä sekä 200 % ratakuljetuksia tehtaalle. Puukuljetusten määrä kasvaa neljänneksellä. Satamaradan pullonkaula on puuttuva suora yhteys pohjoiseen. Merkittäviä logistiikkakeskuksia sijaitsee ruuhkautuvan Poikkimaantien varrella Poikkimaantie täydentyi Oulun kehätieksi 2018; uudet asuinalueet lisäävät liikennettä TEN-T-ydinväylien laadulliset vaatimukset myös liittyntäväylille Poikkimaantie on tehtaan pääreitti.	Tieyhteys 21 M€, Kolmioraide 17,3 M€
3	Pyöräilyn pääreittien/ baanaverkoston kehittäminen, pyöräilyn opastuksen ja merkitsemisen parantaminen, älykäs liikennevalo-ohjaus pyöräilyn pääreiteille sekä pyöräilyn käyttäjälähtöisen ylläpidon ja palvelun kehittäminen. Pyörätiehankkeita toteutetaan erillisen hankelistan mukaisesti.	Tavoitteena on lisätä kestävä liikumisen kulutapaosuutta. Väyläverkoston kattavuus, turvallisuus, esteettömyys, kunto sekä viihtyisyys ovat keskeisiä kävelyn ja pyöräilyn houkuttavuuteen vaikuttavia tekijöitä.	5 M€/vuosi koko seudulla

* merkityt ovat myös POP liikennestrategian kärkihankkeita.

Hanke ja sisältö		Tavoitteet/perustelu	Kustannusarvio
4*	Valtatien 4 Oulu–Kemi -välin kehittäminen lin ohitustie: Ohikulkutie 17 km, 2 eritasoliittymää ja 2 vesistösiltaa Oulun kohdan lisäkapasiteettitarpeen ratkaiseminen ja vaikutusten arviointi, mahdollisesti kolmannet kaistat välille Pateniemi-Kempele, joukkoliikenteen olosuhteiden kehittäminen, ramppien täydentäminen ja melusuojaukset	lin kohdalla tavoitteena on palvelutasopuutteen ja pullonkaulan poistaminen vilkkaasti liikennöidyllä Oulu–Kemi-yhteysvälillä. Kyseessä on raskaan liikenteen suosima, vilkkaasti liikennöity tieyhteys ja rajayhteys. Nelostie on Oulun seudulla tärkein sisäinen yhteys sekä pitkämatkaisten yhteyksien solmukohta (vt 8, 20, 22) Vt 4 kuuluu pääväyliin ja on osa TEN-T-verkkoa.	Kustannusarvio 102 M€ (lin ohikulku) + 77 M€
5*	Valtateiden 4 ja 8 liikennejärjestelyt Limingassa Limingan kohta ja Haaransillan liittymä: 2+2 -kaistainen keskikaidetie välille Ojanperänkangas–Haaransilta Haaransillan eritasoliittymä	Palvelutasopuutteiden poistaminen Liikenneturvallisuuden parantaminen	Kustannusarvio 64 M€
6	Oulun asemakeskuksen kehittäminen (Oulun Ratapiha -hanke) Varmistetaan pitkämatkaisen liikenteen pääsolmun (linja-autoasema ja matkakeskus) toimivuus liikkumisen näkökulmasta.	Raksilan ja keskustan yhdistäminen. Monitoimihalli. Matkakeskuksen toteuttaminen (raideliikenteen ja pitkämatkaisen bussiliikenteen terminaalitoiminnot), kaupunkiliikenteen ratkaisut, liityntäpysäköinti jne. Maanomistuskysymysten ratkaiseminen.	Kehitysvaiheen budjetti 3–5 M€. Liikenteen osuus pieni.

* merkityt ovat myös POP liikennestrategian kärkihankkeita.

5.2 Muut kehittämishankkeet

	Hanke ja sisältö	Tavoitteet/perustelu	Kustannusarvio
7	Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantaminen • sujuvuuden parantaminen ja nopeuttaminen keskustassa, suunnittelu ja toteutus • tarjonnan lisääminen runkolinjoilla • informaatio, lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen • liityntäpysäköintiratkaisujen kehittäminen • Joukkoliikenteen kaluston uusiminen ympäristöystävälliseksi käyttövoimaselvityksen mukaisesti.	Tavoitteena joukkoliikenteen matkustajamäärien kaksinkertaistaminen vuoteen 2030 mennessä. Matkustamisesta tehdään entistä helpompaa. Liikenteen nopeuttaminen ja täsmällisyyden parantaminen. Kilpailukyvyyn parantaminen suhteessa henkilöautoiluun. Joukkoliikenteen käyttövoiman muutos nopeutetussa aikataulussa vastaa ilmastotavoitteita.	Investoinnit keskustan katuverkolla ja liityntäpysäköintipaikkoihin, kustannusarvio tarkentuu suunnittelun yhteydessä. Liikennevaloetudet 720 000 eur. Informaatiojärjestelmä 200 000 eur. Liikennöintikustannukset arvio 1 M€/vuosi. Käyttövoima, kustannusarvio n. 0,5 – 1 M€/vuosi
8*	Älyliikenteen palveluiden kehittäminen erillisen strategian mukaisesti. Älykkäiden liikkumisen ohjauspalveluiden tuottaminen. Liikennejärjestelmän mittaamiseen ja seurannan kehitysprojekti.	Kaupunkiseudun tietotekninen huippuosaaminen mahdollistaa pohjoisiin olosuhteisiin soveltuvien älykkäiden liikkumisen oheispalvelujen tuottamisen ja informaation lisäämisen. Parhaita ja kustannustehokkaita käytäntöjä kehitetään ja jalkautetaan pilottien avulla. Asiakkaiden tarpeet huomioidaan digitaalisten palveluiden suunnittelussa ja toteuttamisessa. Tavoitteena, että kaikki tulevat ITS-ratkaisut valitaan kestävästä liikkumisesta edistäviksi.	Kustannuksia ei ole arvioitu.
9	Matkojenyhdistelyn kehittäminen ja laajentaminen koko kaupunkiseutua palvelevaksi • uusi matkaketjut ja joukkoliikenteen sekä kyytien avaamisen mahdollistava ohjelmisto • välityskapasiteetin lisääminen • seudulliset määrittelyt	Henkilökuljetusten kokonaismenot Oulun seudulla ovat noin 25 M€/vuosi ja kasvavat jatkuvasti. Ainoastaan kaupungin sote-kuljetuksia yhdistellään. Tavoitteena tehostaa kuljetusten järjestämistä ja parantaa haja-asutusalueiden palvelutasoa avaamalla julkisesti tuettuja suljettuja kuljetuksia myös muille matkustajille. Jatkossa järjestelmällä pystytään entistä paremmin ratkaisemaan mm. ikääntyvien liikkumistarpeita.	Kustannusarvio n. 0,5 M€ (investoinnit) + ylläpidon lisäkustannus n. 0,2 M€/vuosi Säästöarvio yli 0,5 M€/vuosi

* merkityt ovat myös POP liikennestrategian kärkihankkeita.

	Hanke ja sisältö	Tavoitteet/perustelu	Kustannusarvio
10	Linnanmaan alueen yhteyksien ja liikennejärjestelyjen kehittäminen - Joukkoliikenteen järjestäminen ja kehittäminen vaiheittain (mahd. raitiotieliikenteeksi) - Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen - Pysäköintiratkaisut - Yliopiston liikkumisenohjaushanke. Pyöräilyn laatukäytävä valmistuu v. 2019 aikana. Kaavarunko on hyväksytty.	Kestävän liikkumisen edistäminen alueen arkiliikumisessa Sujuvuus ja saavutettavuus. Joukkoliikenteen superkäytävä, baanaverkosto ja muun pyöräilyverkoston kokonaisvaltainen kehittäminen, pysäkkijärjestelyt, kestävää liikkumista tukevat pysäköintiratkaisut.	Suunnittelu 0,3 milj. eur Toteutuskustannukset tarkentuvat suunnittelun edetessä. Esim. Alakyläntien joukkoliikenne 7 M€ v. 2019–20.

* merkityt ovat myös POP liikennestrategian kärkihankkeita.

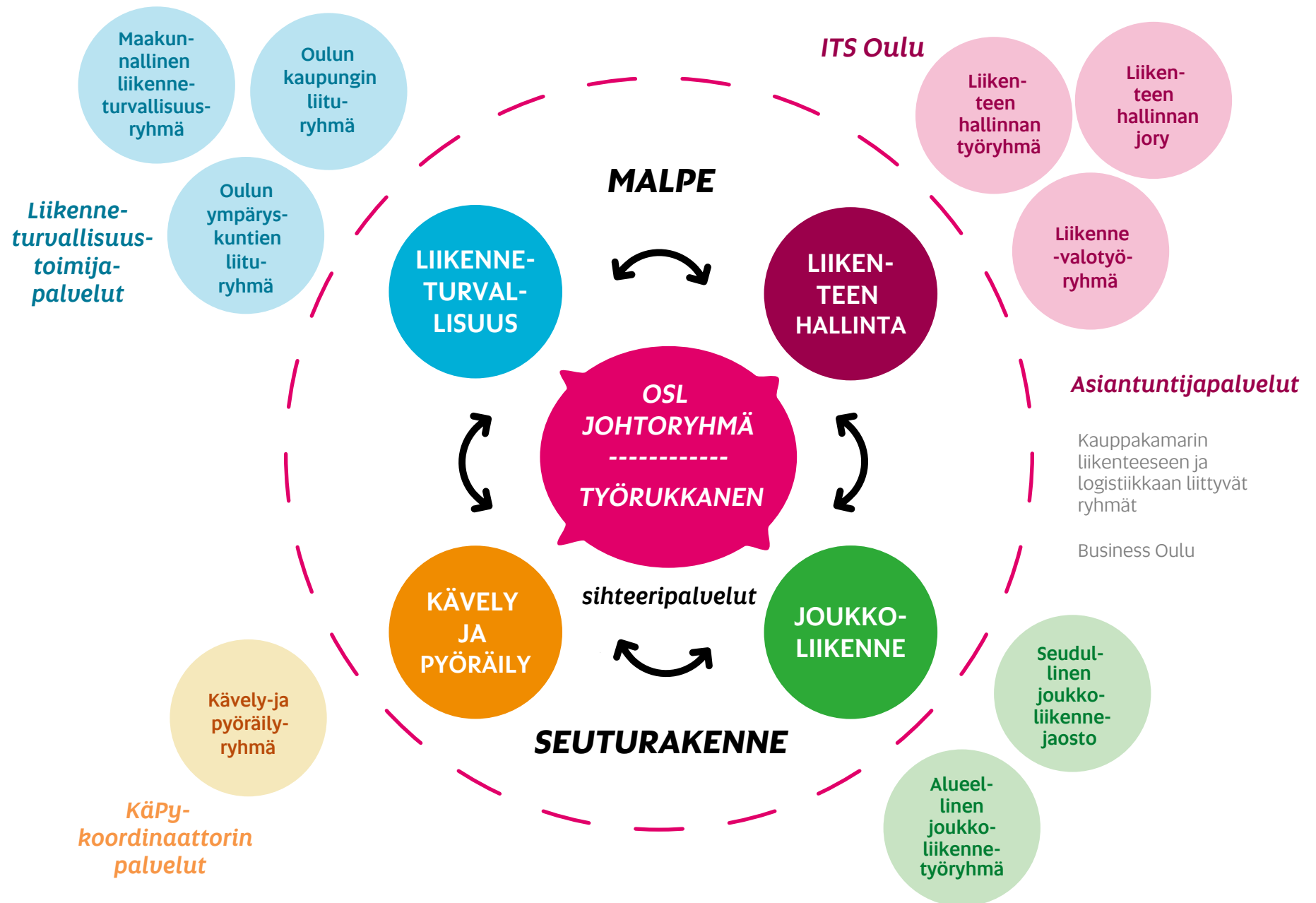
5.3 Suunnitteluhankkeet

	Hanke ja sisältö	Tavoitteet/perustelu	Kustannusarvio
11	Kaupunkiseudun tulevaisuuden joukkoliikennemuotojen selvittäminen. Raitiotien tai vaihtoehtoisen superbussin, seudun sisäistä liikkumista palvelevan junaliikenteen ja joukkoliikenteen kehittämisen selvitykset sekä tavoitteiden määrittely.	Joukkoliikenteen, pikaraitiotien tai superbussin sekä seudun sisäistä liikkumista palvelevan junaliikenteen roolien määrittely kaupunkiseudun liikenteessä (tilanteessa, jossa kaksoisraide on toteutettu.) Jatkoselvitykset. Toteutukseen tähtäävät selvitykset.	Arvio suunnittelukustannuksista 250 000 eur.
12	"Viisautta Oulun seudun liikkujille" – käyttäjäryhmittäin kohdennettu asennevaikuttamisen projekti	Tavoitteena on edistää kestävän liikkumisen arvomuutosta kaikilla hallinnonaloilla - Selvitetään kestävän liikkumisen hyötyjä laajasta näkökulmasta - Pyritään tunnistamaan liikkumiseen vaikuttavia ilmiöitä, tunnistetaan kestävän liikkumisen esteet ja motivaattorit - Selvitetään ja edistetään kestävää liikkumista käyttäjäryhmittäin, esim. ikääntyneet - Laaditaan ja toteutetaan asennevaikuttamisen projekti	100 000 €/vuosi
13	Maankäyttö- ja liikennehankkeiden päästövaikutusten arviointityökalun kehittäminen ja pilotointi Oulun seudulla.	Laaditaan malli maankäyttö- ja liikennehankkeiden vaikutusten arvioimiseksi kestäviin kulkutapoihin sekä hiilidioksidipäästöihin. Arvioinnin kohteena esimerkiksi vt 4 Oulun kohta, seudun logistiikkakeskusverkko tai uusien yritysalueiden kaavoitushankkeet.	Suunnitteluhanke, arvio 100 000 eur
14	Seudullisen logistiikkakeskusverkon suunnittelu ja toteuttaminen	Selvitetään seudun liikennejärjestelmän kannalta toimiva, elinkeinoelämää palvelevien logistiikka-alueiden sijainti.	Suunnitteluhanke, arvio 100 000 eur
15*	Lentoaseman yhteyksien kehittäminen, mt847/mt815 liittymän parantaminen ja lentokentäntien rakentaminen 2+2 kaistaiseksi. Jatkossa suunnitelma ja vaihtoehtojen vertailu Oulun lentoasemayhteyksien pitemmän aikavälin kehittämisestä ml. maankäyttö	Lentoliikenne toimivine matkaketjuineen on avainroolissa kansainvälisessä saavutettavuudessa, joka on elinehto elinkeinoelämälle, pohjoisen Suomen kasvavalle matkailulle sekä alueen elinvoimalle. Lentoaseman nykyinen tieyhteys muodostaa pullonkaulan lentoasemalle. Suunnittelu MAL-kaudella 2020–23, toteutus myöhemmin.	Liittymän parantaminen 4,1 M€, tien muuttaminen 2+2-kaistaiseksi noin 13 M€. Jatkovaiheen osalta suunnitteluhanke. Arvio suunnittelukustannuksista 600 000 eur

* merkityt ovat myös POP liikennestrategian kärkihankkeita.

6

***Liikennejärjestelmätynön
organisointi***



Oulun seudun liikennejärjestelmätyötä ohjaa Oulun seudun liikenteen johtoryhmä, joka myös vastaa liikennejärjestelmän kehityksen seurannasta. Käytännön työtä tehdään Oulun seudun liikenteen työryhmässä ja neljässä alaryhmässä: liikenneturvallisuus, kävely- ja pyöräily, liikenteen hallinta ja joukkoliikenne. Lisäksi toimii useita muita liikennejärjestelmän osa-alueiden kehittämiseen tähtääviä ryhmiä.

Alatyöryhmät toimivat aktiivisesti ja itsenäisesti. Alatyöryhmien välistä yhteistyötä ja vuorovaikutusta lisätään jatkuvasti. Yhteistyössä keskeisessä roolissa ovat alatyöryhmien koordinaattorit.

Yhteistyötä tekevät erityisesti liikenneturvallisuusryhmä ja kävely- ja pyöräilyryhmä sekä joukkoliikenneryhmä ja liikenteenhallintaryhmä. Jatkossa myös kävely- ja pyöräilyryhmällä sekä joukkoliikenneryhmällä voi olla yhteistyötarpeita esimerkiksi matkaketjuja tukevan infran suunnittelussa.

Liikenteen ja maankäytön seudullista yhteistyötä tehdään seuturakennetiimin ja Oulun seudun liikenteen johtoryhmän välillä esimerkiksi yhteisten työpajojen muodossa. Tavoitteena on laatia kaupunkiseudulle liikenteen ja maankäytön yhteinen visio.

Tavoitteena on, että tähän raporttiin kirjatut, yhdessä määritetyt liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja -linjaukset tukevat lähivuosina seudun liikennejärjestelmätyötä johtoryhmästä alaryhmiin. Johtoryhmän tehtävänä on varmistaa eri toimijoiden välinen vuorovaikutus, edistää liikennejärjestelmän toimenpiteiden toteutusta sekä seurata ja arvioida vaikutuksia. Alatyöryhmät keskittyvät kehittämislinjausten edellyttämien toimenpiteiden toteuttamiseen ja jatkuvaan liikennejärjestelmän kehittämiseen oman vastuualueensa näkökulmasta.



Lähteet

Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030. Oulun kaupunkisuunnittelu. Sarja A 220.

MAL-sopimus 2016–2019.

Oulun kaupunkiseudun joukkoliikennestrategia 2030.

Oulun seudun älyliikennestrategia.

Oulun seudun liikennejärjestelmän tulevaisuustyöpajat. Raportti 4/2018.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040.

Pohjois-Pohjanmaan julkisen henkilöliikenteen järjestäminen.

Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045.

Liikennevirasto (2018d). Henkilöliikennetutkimus 2016. Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Liikennevirasto. Helsinki.

Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti. LVM 13/2018.

MDI: 10 kaupunkiseudun väestöennuste vuoteen 2040.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestöennuste [verkkajulkaisu]. ISSN=1798-5137. Helsinki: Tilastokeskus.

Oulu Capital
of Northern
Scandinavia



OULU



POHJOIS-POHJANMAA
Council of Oulu Region

