



Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko 2040

18.8.2025, Liminka



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Suunnitelman tavoitteet

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkosta 2040 halutaan saada nykyistä selkeämpi mm. harventamalla verkkoa, nostamalla verkon tärkeimmät osat korostuneemmin esille sekä kutsumalla verkkoa yhdellä termillä.

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

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



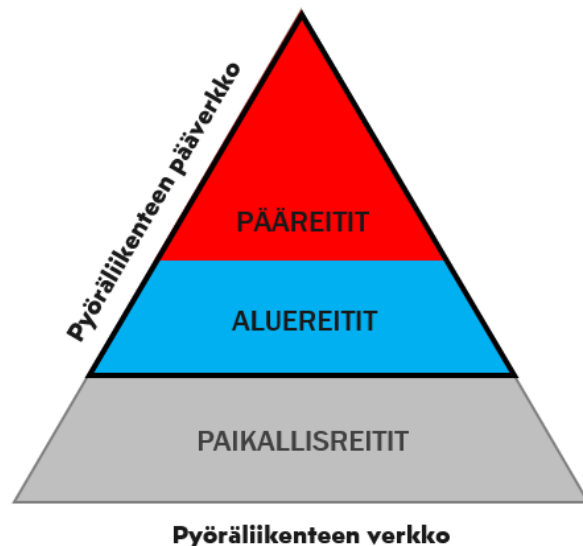
Pyöräliikenteen pääreitillä sivusuunnat väistävät ja reitit ovat viitoitettuja (valokuva Reijo Vaarala).

Pyöräliikenteen pääverkko muodostuu pää- ja aluereiteistä

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 alempitason 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.

Paikallisreitit kuuluvat pyöräliikenteen verkkoon, mutta ne eivät kuulu pyöräliikenteen pääverkkoon.



Pyöräliikenteen pääverkkoon voi kuulua puistoalueella kulkevia osuuksia (valokuva Reijo Vaarala).

Pyöräliikenteen pääverkon 2040 kohdeluokitus

Oulun seudulla pyöräliikenteen verkon määrittelyssä käytetty kohdeluokitus on :

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 (päiväkotia, koulu, koulukeskus, kauppakeskittymä, terveyskeskus, työpaikka-alue) tai seudullisesti merkittävä matkailualue taikka virkistysalue.

- Hailuodossa Marjaniemi.
- Haukiputaalla Martinniemi, Asemakylä, Holma, Jatuli, Annalankangas, Virpiniemi ja Kello.
- Iissä Alaranta, Jakkukylä, Karhu, Olhava, Micropolis, Pohjois-Ii, Suvantola, Asemakylä, Etelä-Iilaakso, Pentinkangas, Vanha Hamina, Asemakylä, Itä-Iilaakso, Yliranta ja ohitustien liittymäalue.
- Kempeleessä Linnakangas, Zatielliitti, 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, Teknologiaakylä, Puolivälinkangas, Välvainio, Kasarmi, Hintta, Haapalehto, Peltola, Talvikangas, Huonesuo, Puolukkakangas, Heikkilänkangas, Knuutilankangas, Lämsänjärvi, Kaukovainio, Hiironen, Vasaraperä/Perävainio, Mäntylä, Äimärautio, Lintula, Höhty, Karjasilta ja Nuottasaari.
- Tyrnävällä Murto, Temmes, Paavolankangas, Palkki ja Seppälä.

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkko tiivistettynä

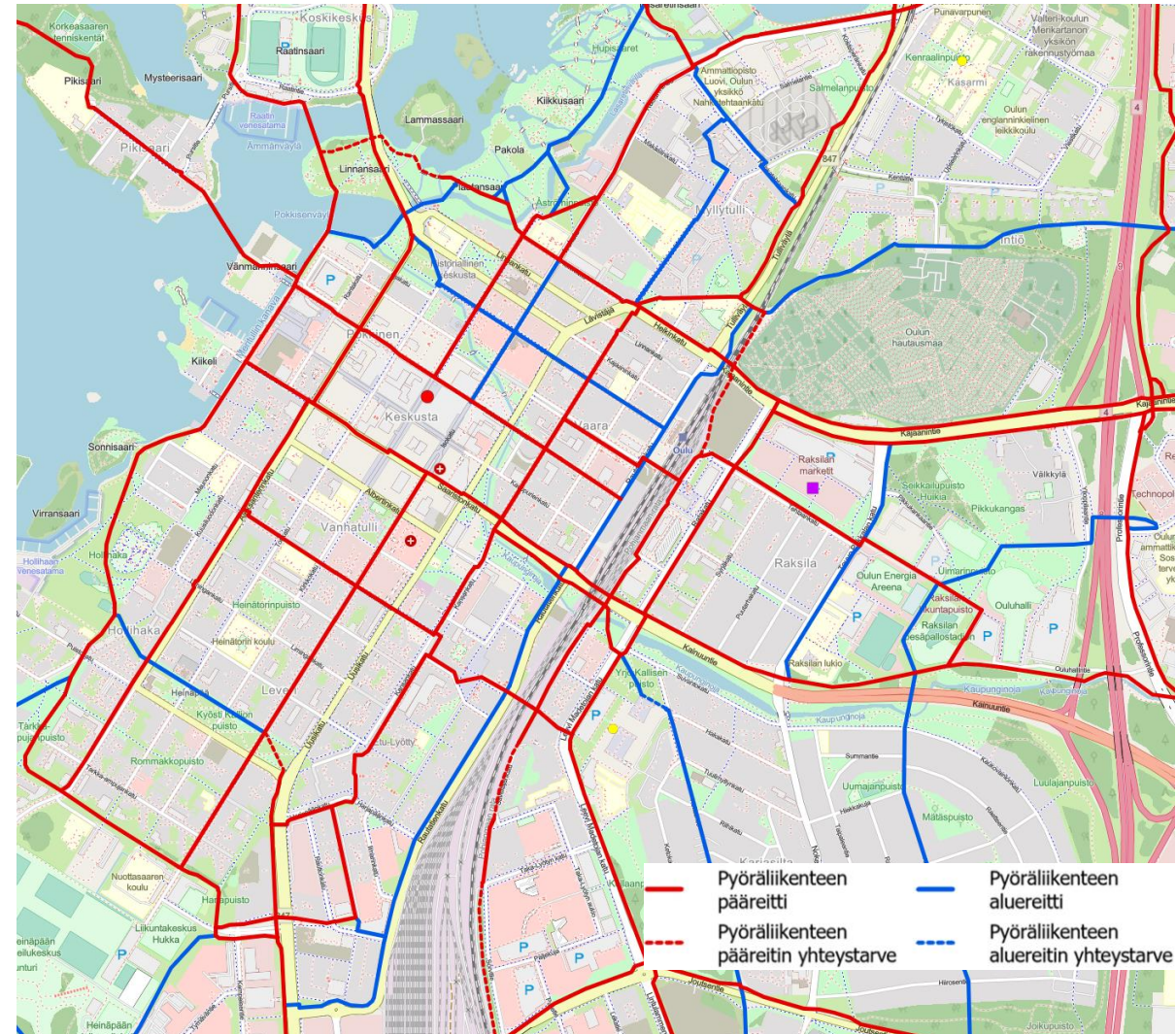
Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkon 2040 laajuus on yhteensä 880 km.
Limingan osuus on 66 km.

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	34,9	33,4	68,3	42,7	33,4	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	37,4	10,7	48,1	55,7	10,7	66,4
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	216,6	40,4	257,0	424,4	70,7	495,1
Tyrnävä	11,0		11,0	38,5	23,6	62,1	49,5	23,6	73,1
Yhteensä	303,0	35,0	338,0	412,1	129,8	541,9	715,1	164,8	879,9

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.

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkon työnaikainen aineisto on katsottavissa [Arcgis online-karttapalvelussa \(maps.arcgis.com\)](https://maps.arcgis.com). Suunnitelman hyväksymisen jälkeen aineistoa ylläpidetään www.ouluunliikenne.fi sivustolla.



Ote pyöräliikenteen pääverkosta Oulun keskustan läheisyydessä.

Muutokset pyöräliikenteen 2040 ja 2030 pääverkkojen välillä

Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkkojen 2040 ja 2030 (= vuonna 2017 valmistunut pääverkko) laajuudessa on tapahtunut seuraavia muutoksia:

- Pyöräliikenteen pääverkossa 2040 on 120 km aikaisempaa enemmän pyöräliikenteen pääreittejä (ks. alla selitys).
- Pyöräliikenteen pääverkossa 2040 on 44 km aikaisempaa vähemmän pyöräliikenteen aluereittejä.
- Pyöräliikenteen pääverkon 2040 laajuus (880 km) on 76 km laajempi.

Pyöräliikenteen pääverkon 2040 laajuuden kasvu johtuu pyöräliikenteen pää- ja aluereittien määrän kasvusta lissä, Muhoksella ja Limingassa. Oulussa pyöräliikenteen pääverkko on hieman supistunut.

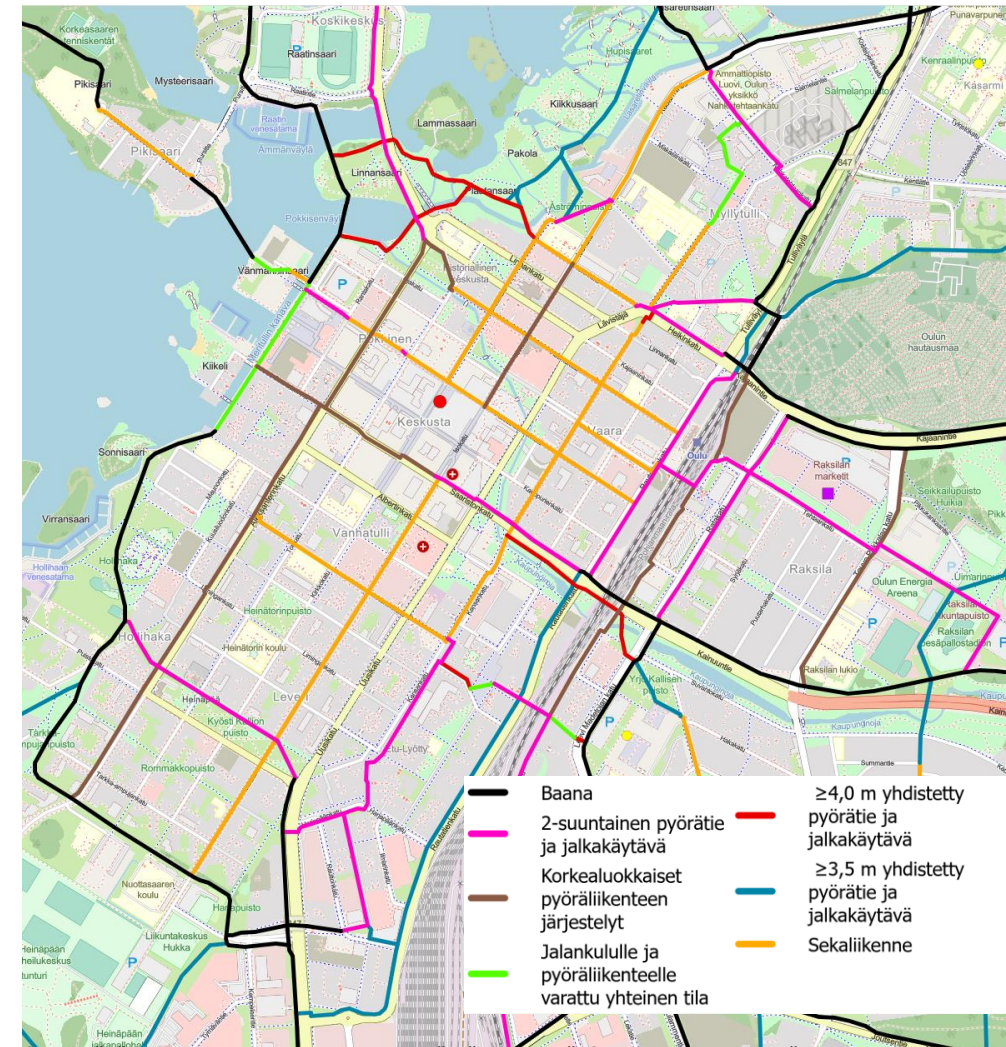
Keskeisiä Oulun seudun pyöräliikenteen pääverkkojen 2040 ja 2030 välisiä muutoksia ovat:

- Työn aikana tehtiin seudullisella tasolla päätös viedä jokaiseen kuntaan pääreitti riippumatta siitä sijaitseeko tämä 75 minuutin pyöräliikenteen saavutettavuusalueella kaupunkikeskus Oulusta tai jostakin suuresta aluekeskuksesta Kontinkankaalta, Linnanmaalta tai Kempeleestä. Aikaisemmin pyöräliikenteen saavutettavuuden raja oli 60 min.
- Oulussa pyöräliikenteen pääverkkoa on tiivistetty ja selkeytetty mm. aluereittejä karsimalla.
- Oulussa kehäreittien suuntaiset yhteydet (Oulunlahdentie, Poikkimaantie) on muutettu aluereiteistä pääreiteiksi, koska nämä on tunnistettu ns. pyöräliikenteen brändästyössä merkityksellisiksi yhteyksiksi.
- Seudulla pyöräliikenteen pääreitit on viety Muhokselle, **Liminkaan**, lihin, Tyrnävälle, **Lumijoelle** ja Hailuotoon asti. Jokaiseen kuntaan johtaa Oulusta pyöräliikenteen pääreitti.
- Kempele on muutettu suureksi aluekeskukseksi.
- Muhoksella Pyhäselän suurteollisuusalue on uusi palvelu- tai toimintoalue, jonne johtaa kuntakeskuksesta pyöräliikenteen aluereitti.
- **Limingassa Ruutikangas on uusi palvelu- tai toimintoalue, jonne johtaa kuntakeskuksesta pyöräliikenteen aluereitti.**

Pyöräliikenteen tarkennettu pääverkko 2040

Pyöräliikenteen tarkennetussa pääverkossa 2040 esitetään tavoitteelliset väylätyypit. Tarkennetun pääverkon avulla saadaan pitkällä tähtäimellä osakokonaisuudet kytkettyä loogisesti toisiinsa.

Väylä- tyypit	Baana	2-suuntainen pyörätie ja jalkakäytävä	Korkealuokkaiset pyöräliikenteen järjestelyt	≥ 4,0 m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	≥ 3,5 m yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	Seka- liikenne	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
li		1,2		10,9	55,3	4,6	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	35,9	2,9	5,2	5,7	1,2		66,4
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	203,2	38,2	15,4	18,3		0,9	495,1
Tyrnävä				16,0	25,5	5,9	21,4		4,3		73,1
Yhteensä	74,0	26,0	9,0	202,0	396,2	62,2	72,0	32,0	5,5	1,0	879,9



Ote pyöräliikenteen tavoitteellisista väylätyypeistä Oulun keskustan läheisyydessä.

Pyöräliikenteen pääverkon käyttötarkoitukset

Pyöräliikenteen hierarkkista luokittelua eli pääverkkoa **hyödynnetään työkaluna**

mm:

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



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

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

Limingan kunta

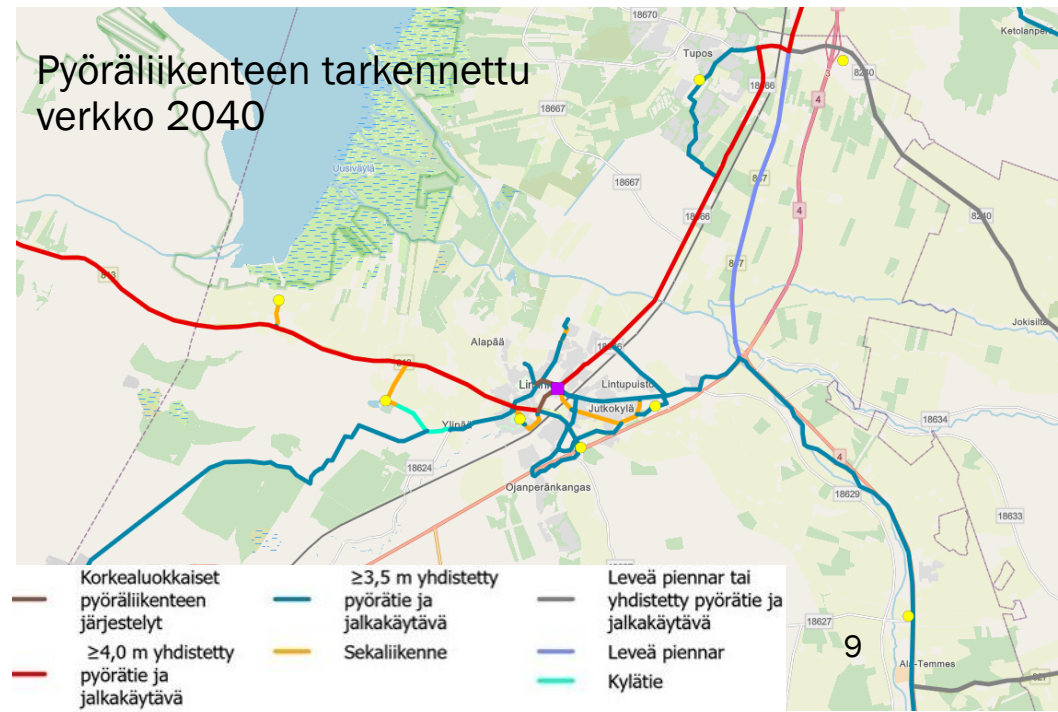
Limingan kunnan pyöräliikenteen pääverkon 2040 laajuus on 66,4 km, joista pääreittejä on 18,3 km (0 km) ja aluereittejä on 48,1 (10,7 km). Suluissa olevat arvot ovat yhteystarpeita. Limingan vuoden 2030 pyöräliikenteen pääverkon laajuus seudullisella tasolla oli 52,7 km.

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

Tarkennetussa pyöräliikenteen pääverkossa 2040 Limingan kunnassa on seuraavia väylätyyppejä:

- 1,0 km korkealuokkaisia pyöräliikenteen järjestelyjä
- 14,5 km päällysteeltään vähintään 4,0 m leveää yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää
- 35,8 km päällysteeltään vähintään 3,5 m leveää yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää
- 2,9 km sekaliikennettä
- 5,2 km leveää piennarta tai yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää
- 5,7 km leveää piennarta
- 1,2 km kylätietä.

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



Kustannusarvioita

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 |
| • Päälysteeltään 4 m leveä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä | 500 000 €/km |
| • Päälysteeltään 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 järjestelystä. Kylätien toteuttamisen yhteydessä päälystetään usein koko väylä, jolloin yksikköhinnan arvioidaan olevan yli 60 000 €/km.



Pyöräliikenteen ajallinen saavutettavuus, Liminka

