



## OMIN VOIMIN LIIKKEELLE, NYT!

Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn  
kehittämisohjelma 2030, päivitys

11/2023

## ALKUSANAT

Jalankulun ja pyöräliikenteen merkitys on kasvanut viime vuosien aikana. Yhtäältä halutaan korostaa kestäviä liikkumismuotoja ympäristömuutosten vähentämisen ja kaupunkien viihtyisyyden lisäämisen takia. Toisaalta omin voimin liikkuminen on erittäin hyvä tapa edistää omaa terveyttä, ja sillä on kansanterveyden ja sitä myötä myös kansantaloudellinen merkitys.

Kestävä liikkuminen näkyy niin valtakunnallisissa kuin Rovaniemen kaupungin ja ELY-keskuksen strategioissa. Rovaniemelle laadittiin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030 vuonna 2016. Sen jälkeen muun muassa tieliikennelaki ja valtakunnalliset suunnitteluohjeet ovat muuttuneet. Lisäksi jalankulun apuvälineiden ja pyöräilyn sähköistyminen on lisännyt liikkumisvälineiden monimuotoisuutta ja liikkumisnopeuksia. Tämä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman päivittäminen on tehty kaupungin ja ELY-keskuksen yhteistyönä ja käynnistetty Rovaniemen liikennejärjestelmäryhmän toimesta. Työn aikana on muun muassa järjestetty asukaskysely ja eri sidosryhmille suunnattu työpaja.

Hankkeen työryhmään ovat kuuluneet Aku Raappana kaupungilta ja Juha Tapio ELY-keskuksesta. Konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, josta työssä ovat olleet mukana Erkki Sarjanoja, Kari Hillo, Darius Colin, Aino Nissinen ja Vesa Verronen.



# SISÄLLYS

## Alkusanat

1. Johdanto	1
1.1 Uusi tieliikennelaki ja suunnitteluohjeet	1
1.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen nykyverkko	2
1.3 Liikennemäärät	4
1.4 Liikenneonnettomuudet	5
1.5 Kysely ja työpaja	6
2. Tavoitteiden toteutuminen	7
3. Verkon muutokset ja väylätyypit	9
3.1 Uudet väylätyypit	9
3.2 Verkkomuutokset	10
3.3 Väylätyypit	11
3.4 Jalankulku	13
4. Tutkittuja vaihtoehtoja	14
5. Toimenpiteet	15
6. Vaikutukset	16

## Liitteet



# 1. JOHDANTO

## 1.1 Uusi tieliikennelaki ja suunnitteluohjeet

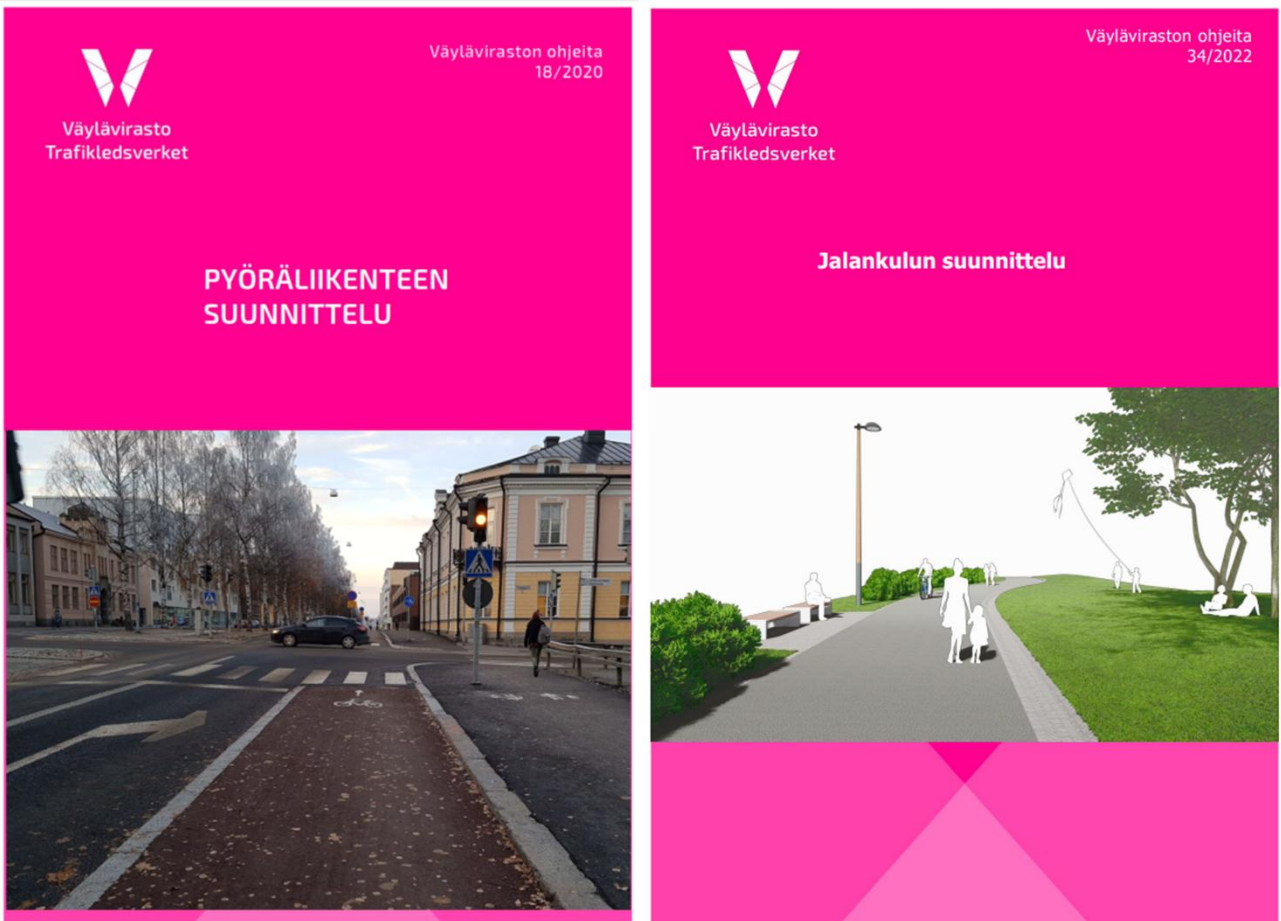
Uusi tieliikennelaki (729/2018) tuli voimaan kesäkuussa 2020. Se toi tullessaan pyöräliikenteeseen paljon muutoksia, kuten yksisuuntaisen pyöräliikenteen korostamisen, uudet pyöräliikenteen väylätyypit, pyörätien jatkeen käyttöperiaatteiden muutokset sekä väistämiseen ja viitoitukseen tulleet uudet liikennemerkit. Laissa pyöräliikennettä käsitellään autoliikenteen kaltaisesti.

Jalankulkusääntöihin uusi tieliikennelaki ei tuonut merkittäviä muutoksia.

Uuden lain myötä suunnitteluohjeita on uusittu. Niistä tärkeimpiä ovat Väyläviraston laatimat ohjeet. Pyöräliikenteen suunnitteluohje julkaistiin vuoden 2020 lopussa. Jalankulusta laadittiin oma ohjeensa, ja se on julkaistu heinäkuussa 2022. Ohjeissa jalankulku ja pyöräliikenne on haluttu esittää omina erillisinä kulkumuotoinaan, ja siksi ohjeetkin ovat nykyään erillisiä. Myös muita aiheeseen liittyviä ohjeita on julkaistu, esimerkiksi pyöräliikenteen viitoituksesta. Kuntaliitto on uusinnut ohjeitaan, ja niissä on esitetty suunnitteluperiaatteita erityisesti katuverkkoon soveltaen.

Pyöräliikenteen verkon suunnittelussa korostetaan hierarkisuutta, jossa reitit jaetaan kolmeen luokkaan niiden merkittävyyden mukaan. Vilkkaimmat ja tärkeimmät reitit ovat pääreittejä ja niitä täydentävät aluereitit. Paikallisreittejä on määrällisesti eniten ja ne muodostavat ”hiussuoniverkoston”. Pyöräliikenteen verkko ei ole välttämättä erillisiä pyöräteitä, vaan osana voi olla katujen ajoratoja.

Kuva 1. Väyläviraston ohjeiden kansilehdet.



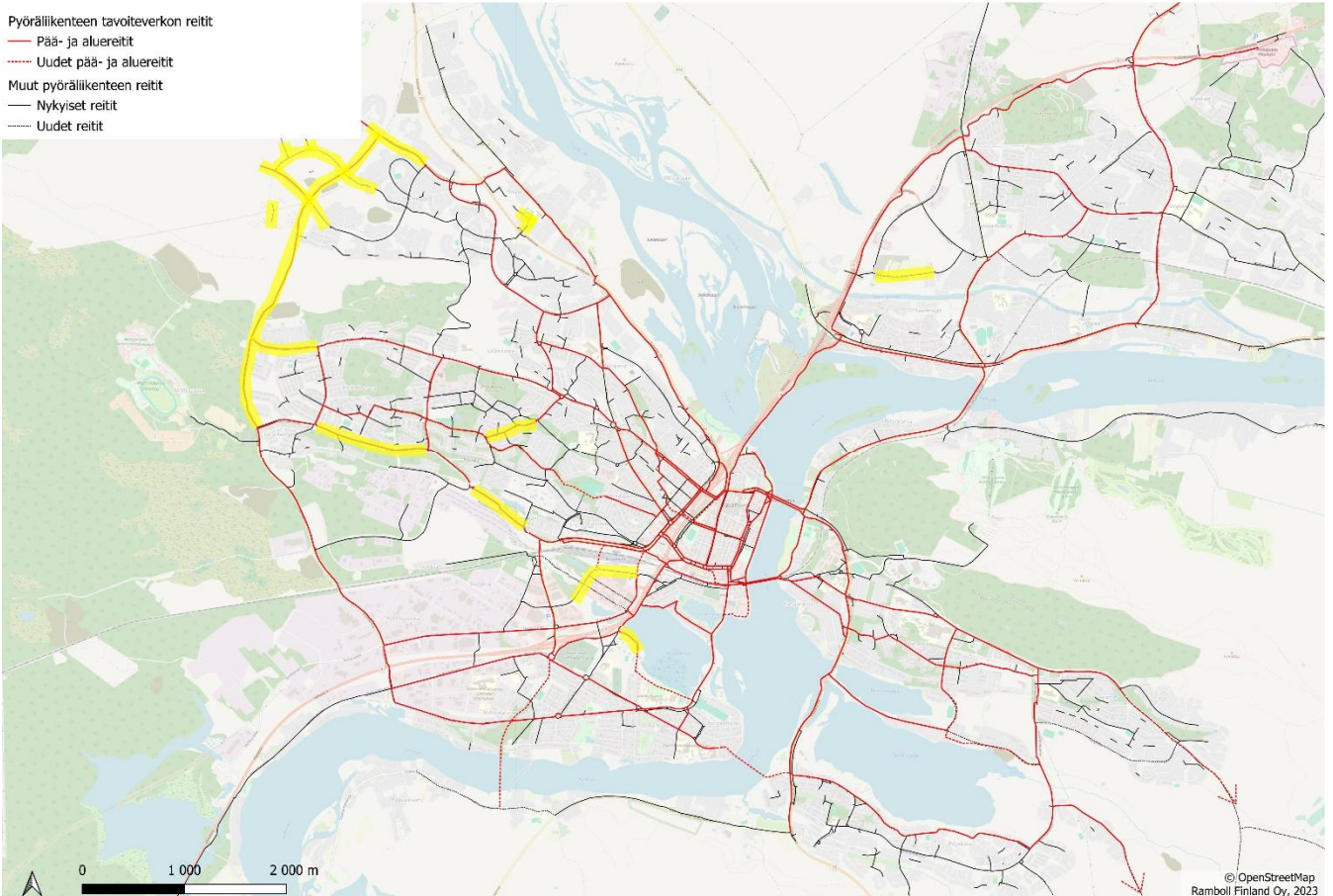
# 1. JOHDANTO

## 1.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen nykyverkko

Rovaniemellä on toteutettu jalankulku- ja pyöräteitä merkittävästi vuoden 2016 kehittämissuunnitelman valmistumisen jälkeen. Nykyinen verkko on varsin kattava, ja verkollisia puutteita on nykyisellä maankäytöllä enää vähän. Keskustan taajama-alueella kaupunki on rakentanut pää- ja alueverkkoon kuuluvia uusia väyliä viime vuosien aikana seuraavien katujen varsille:

- Heposuontie ja Isoaavantien pohjoisosa
- Kiveliöntien länsiosa
- Rakkakiventie
- Vennivaarantien länsiosa
- Santamäentie
- Korkalovaarantien osa Korkalovaaran länsiosassa
- Revontulentien keskiosa
- Ahkiomaantien länsiosa

*Kuva 2. Esitettävät pyöräliikenteen reitit. Keltaisella yliviivauksella on merkitty 2016 selvityksen jälkeen rakennetut väylät (huom. pää- ja alueilleiksi osoitettujen väylien paikalla voi nykyään olla kapeampi väylä).*



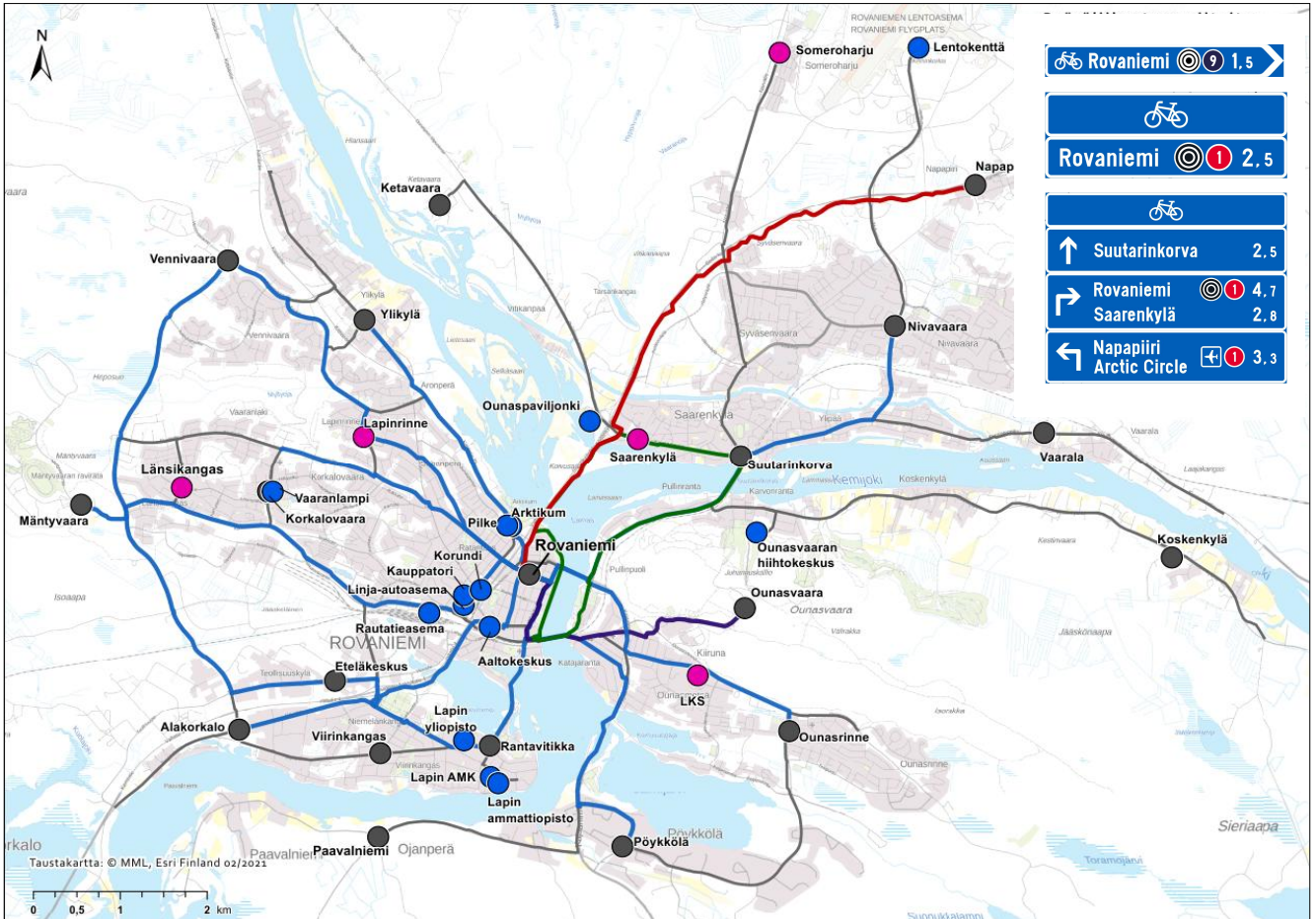
## 1. JOHDANTO

Edellisessä selvityksessä esitetyistä puuttuvista väylistä on rakentamatta

- Jokisillat
- Oijustien jatke
- Ruokaskadun silta
- Jokiranta ydinkeskustan kohdalla
- Palkokentän alueen yhteys

Pyöräliikenteen viitoitus on toteutettu uusien ohjeiden mukaan kesällä 2021. Viitoituksen pääkohteena ovat olleet pää- ja alueriitit. Rovaniemellä viitoitetut pyöräliikenteen pääreitit on esitetty kuvassa alla. Tämä selvitys keskittyy keskustan taajama-alueelle. Kylien jalankulku- ja pyörätieverkkoa on käsitelty laajemmin muun muassa Rovaniemen liikenneturvallisuussuunnitelmassa, joka valmistui vuonna 2020.

Kuva 3. Pyöräliikenteen viitoitetut pääreitit ja esimerkkejä opastusmerkeistä

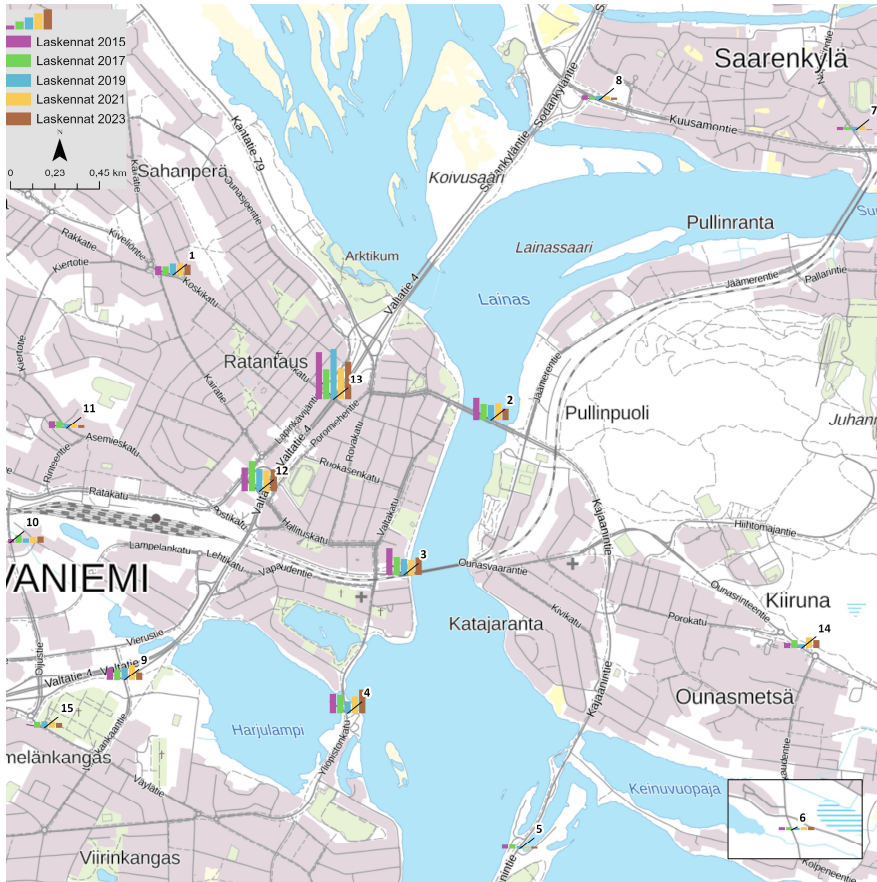


# 1. JOHDANTO

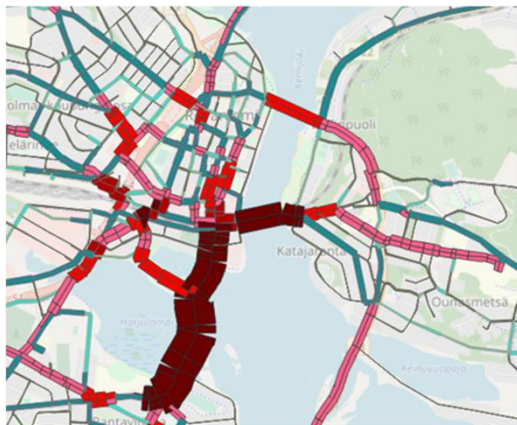
## 1.3 Liikennemäärät

Verkko- ja väyläratkaisuja mietittäessä on käytetty hyväksi kaupungin liikennelaskentojen tuloksia ja liikennemallia. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määriä lasketaan Rovaniemellä kahden vuoden välein, ja viimeisin laskenta on keväältä 2023. Liikennemallin ennusteet ovat teoreettisia laskelmia maankäytön aiheuttamista liikennemääristä liikenneverkolle. Mallilla on arvioitu nykytilan liikennemääriä sekä laadittu ennuste vuodelle 2040.

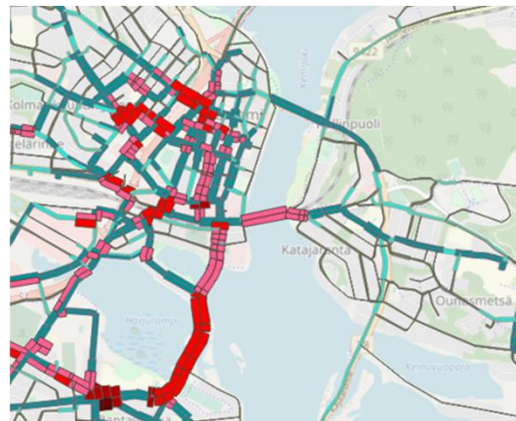
Kuva 4. Eri vuosina laskettuja pyöräliikenteen määriä.



Kuva 5. Liikennemallin pyöräliikenne.



Kuva 6. Liikennemallin jalankulkuliikenne.



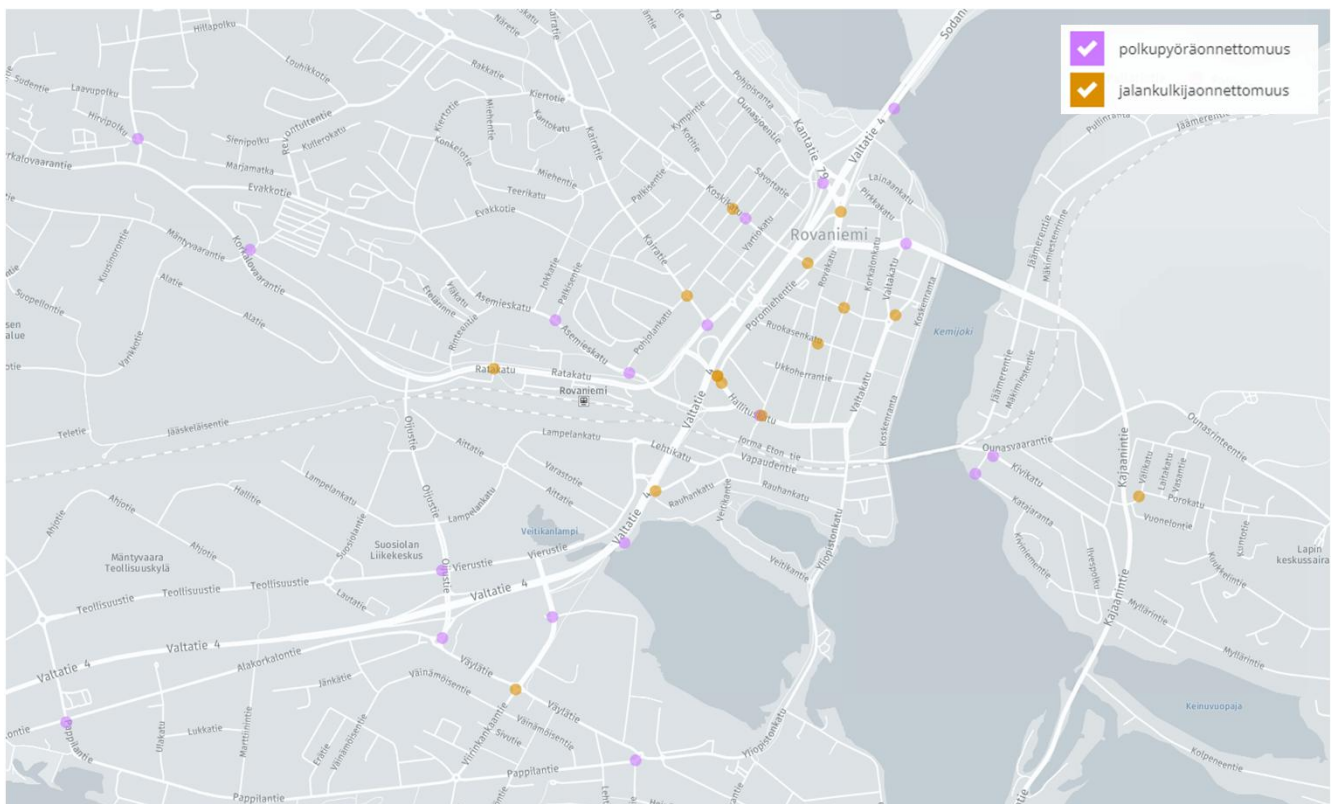
# 1. JOHDANTO

## 1.4 Liikenneonnettomuudet

Poliisin tietoon tulleita jalankulku- ja pyöräliikenteen onnettomuuksia on sattunut taajama-alueella 40 kappaletta viimeisen viiden vuoden aikana. Tietoon tulleista onnettomuuksista kolme on johtanut kuolemaan ja 37 loukkaantumiseen. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista yksi on ollut pyöräonnettomuus ja kaksi jalankulkijaonnettomuutta. Ne ovat tapahtuneet eri vuosina 2018-2020.

On huomattava, että onnettomuudet ovat keskittyneet ydinkeskustaan tai sen läheisyyteen (kartalla näkyvien lisäksi muutama onnettomuus Saarenkylässä). Asuinalueilta, esimerkiksi Pöykkölästä, Vennivaarasta tai Korkalovaaran länsiosista, ei ole rekisteröity onnettomuuksia.

Kuva 7. Poliisin tietoon tulleet polkupyörä- tai jalankulkijaonnettomuudet vuosilta 2017-2021.





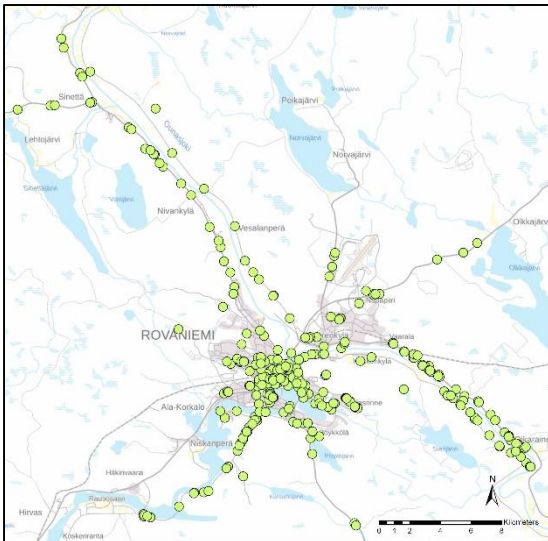
# 1. JOHDANTO

## 1.5 Kysely ja työpaja

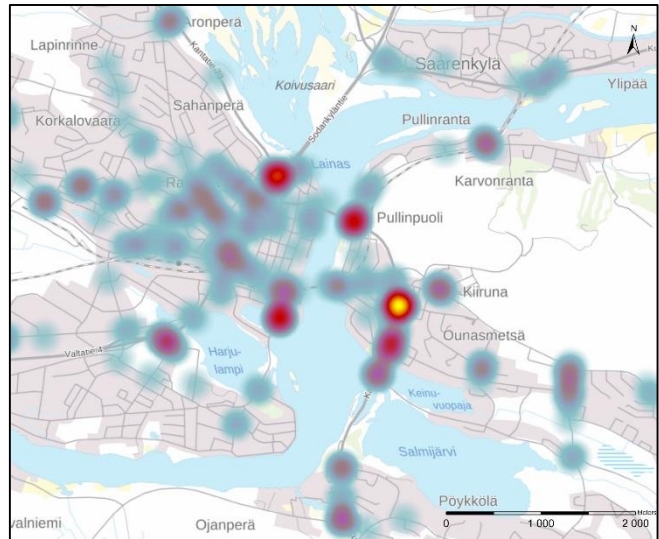
Osana hanketta järjestettiin asukaskysely kesällä 2022. Kyselyyn vastasi lähes 500 kaupunkilaista. Kyselyssä selvitettiin muun muassa pyörätiepuutteita, vaarallisia risteyspaikkoja sekä hankalia ja huonokuntoisia väyliä. Lisäksi selvitettiin asukkaiden näkemyksiä pyöräpysäköinnistä. Vastajat saivat myös esittää näkemyksiään pyöräilyn kannalta tärkeistä kohteista.

Kysely pyrittiin kohdistamaan keskustaan, mutta vastaajat saivat antaa palautetta koko Rovaniemen alueelta. Puuttuvia pyöräteitä todettiin olevan keskustan lisäksi erityisesti Oikaraisen ja Sinetän suunnissa sekä Kemijoen Itäpuolentien varressa.

Hankalista risteyspaikoista korostui Kajaanintien ja Porokadun liittymän alue. Muita kohteita olivat muun muassa Yliopistokadun radan alikulku ja Ounasvaarantien risteys sekä Toripuistikon länsipään ja Poromiehentien pohjoispään valo-ohjatut liittymät. Huonokuntoisia pyörätietä koskevia vastauksia saatiin ympäri taajama-aluetta. Pyöräpysäköinnin parantamista toivottiin ydinkeskustan alueella. Pyöräliikenteen kannalta tärkeitä kohteita nostettiin esiin useita kymmeniä.



Kuva 8. Puuttuvat pyörätiet kyselyvastausten perusteella.



Kuva 9. Kyselyn perusteella hankalimmat risteyspaikat lämpökarttana.

Asukaskyselyn lisäksi hankkeen aikana järjestettiin työpaja, johon kutsuttiin osallistujia kaupungin eri hallintokunnista, ELY-keskuksesta ja Liikenneturvasta. Työpajassa käytiin läpi nykyverkkoa ja sen kehittämistarpeita. Lisäksi mietittiin väylätyyppejä ja mahdollisia haasteellisia kohtia, kuten jokisiltaja. Sekä asukaskyselystä, että työpajasta saatuja palautteita on pyritty huomioimaan suunnittelu- ratkaisuisissa.

## 2. TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Vuoden 2016 kehittämissuunnitelmaan kirjattiin alla oleva kävelyn ja pyöräilyn visio vuodelle 2030. Päivitystyö ajoittuu noin suunnittelun aikajänteen puoliväliin, ja niiltä osin kehityskulkua on mahdollista arvioida.

### KÄVELYN JA PYÖRÄILYN VISIO 2030

- Kävely ja pyöräily ovat keskeinen osa Rovaniemen imagoa:**  
Kaupungin strategiset tavoitteet nojaavat vahvasti kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen. Rovaniemi kuuluu suomalaisten pyöräilykaupunkien eliittiin ja tunnetaan kansainvälisesti vahvana talvipyöräilyn edistäjänä.
- Kävellen ja pyörällä liikkuminen on Rovaniemellä arkista ja arvostettua:**  
Liikennekulttuuri ja -asenteet ovat muuttuneet kävely- ja pyöräilymyönteiseksi. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä erityisesti keskustaajaman alueella.
- Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu parantaa liikenneturvallisuutta:**  
Yhtään kävelijää tai pyöräilijää ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä. Liikkumisen turvallisuuden tunne arjen matkoilla on kohentunut nykyisestä.
- Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu vähentää liikkumattomuuden terveysongelmia:**  
Liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa omaksutaan jo lapsena kantaen seniori-ikäen saakka.
- Kävely ja pyöräily ovat sujuvimmat ja kätevimmät tavat liikkua taajamissa:**  
Viihtyisä ja turvallinen ympäristö ja laadukkaat yhteydet kannustavat jättämään useimmilla matkoilla auton kotiin - etenkin lyhyillä matkoilla.

Rovaniemen kaupunkistrategiassa 2030 kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisen voidaan katsoa kuuluvan alatavoitteisiin:

- Edistämme terveellisiä elintapoja ja kaventamme hyvinvointi- ja terveyseroja.
- Asetamme Rovaniemen hiilineutraaliuden ja kiertotalouden tavoitteet, joihin koko konsernissa sitoudutaan.
- Huolehdimme ympäristömme turvallisuudesta, toimivuudesta ja varmuudesta koko kaupunkimme alueella.

Toimielimet ja lautakunnat tekevät esitykset alatavoitteiden tarkemmasta sisällöstä, strategian toteuttamisesta ja siihen kytkettävistä sidosryhmistä, sekä alatavoitekohtaisista mittareista.

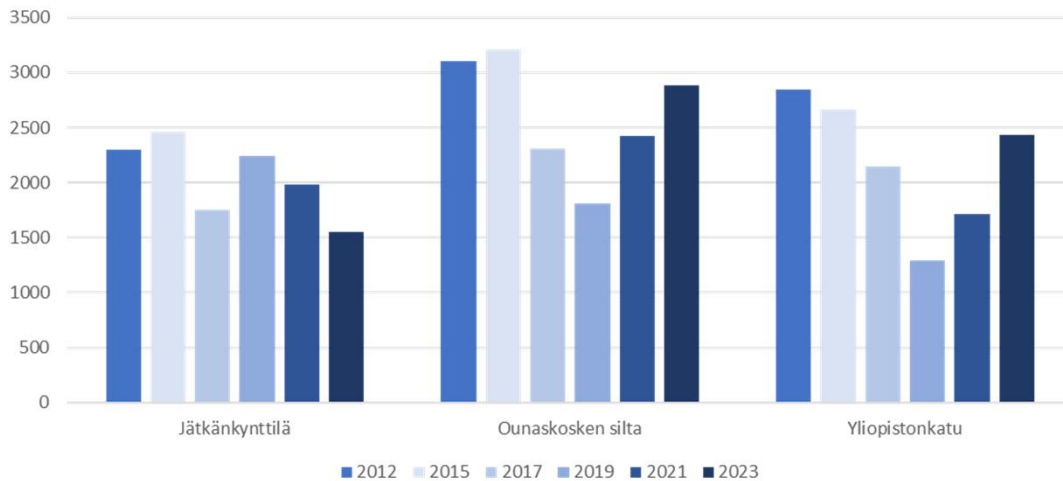
Yllä oleva on yksi osoitus siitä, että **strateginen selkänoja kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistyölle on selvästi vahvistunut** vuoden 2016 suunnittelutilanteesta.

## 2. TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Vuoden 2016 visiota tukeviksi määrällisiksi tavoitteiksi asetettiin:

- 1) Kävellessä tai pyörällä tehtyjen matkojen määrän kasvu. Mittarina jalankulku- ja pyöräilijämäärät vakiomittauspisteissä (matkaa/vrk)
- 2) Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantuminen. Mittarina liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet jalankulkijat ja pyöräilijät (hlö/vuosi)

Jalankulkija- ja pyöräilijämäärät vakiomittauspisteissä (matkaa/vrk)



Rovaniemen liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet jalankulkijat ja pyöräilijät (hlö/vuosi)



Yllä olevista tilastoista nähdään, että vuosina 2015–2023

1. Jalankulkija- ja pyöräilijämäärät vakiomittauspisteissä vaihdelleet eri vuosina. 15 vakioasteissa pyöräliikenteen kokonaismäärä on hitusen lisääntynyt vuodesta 2015, mutta jalankulkijoiden määrä vähentynyt. Laskentatavoissa on tapahtunut muutoksia, mikä voi selittää osan eroista.
2. Loukkaantuneet ja kuolleet jalankulkijat ja pyöräilijät ovat vähentyneet selvästi (-61 %)

Liikenneturvallisuus on siis kehittynyt tavoitteen mukaisesti, mutta jalankulun ja pyöräliikenteen määrät eivät ole. Koko kaupungin alueella tehtyjen laskentojen perusteella pyöräliikenteen määrä olisi lisääntynyt prosentin verran ja kävelijöiden määrä vähentynyt noin 17%. Laskentatarkkuus on parantunut viime vuosien aikana, mikä voi osittain selittää määrämuutoksia. Määrän vähentyminen voi osaltaan selittää myös turvallisuustilastoa.

## 3. VERKON MUUTOKSET JA VÄYLÄTYYPIT

### 3.1 Uudet väylätyypit

Hankkeen yhteydessä täydennettiin verkon väylätyyppejä ja samalla tarkistettiin pyöräliikenteen pää- ja alueverkkoa. Lisäksi tarkennettiin merkittäviksi jalankulun reiteiksi määriteltäviä yhteyksiä.

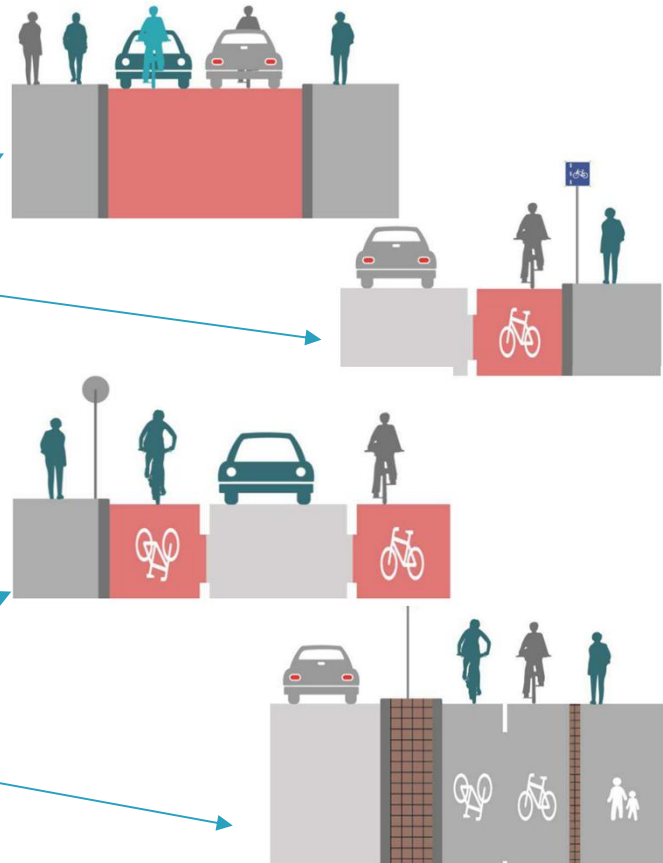
Nykyisellään lähes kaikki Rovaniemen pyörätiet ovat yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Erillinen pyörätie on vain Rovakadulla. Ydinkeskustassa ja osin muuallakin on rakennettu pelkästään kävelyyn tarkoitettuja jalkakäytäviä. Lisäksi Koskikadun keskiosa on kävelykatua noin 300 metrin matkalla. Kokonaisuuteen sisältyy myös lyhyeltä matkalta Maakuntakadun pohjoispää.

Uudistetussa tieliikennelaissa pyöräliikenne on haluttu erottaa jalankulusta, ja se vertautuu muuhun ajoneuvoliikenteeseen. Syinä ovat muun muassa

- Keskustoissa pyöräliikenteen ajonopeudet ovat keskimäärin lähempänä autoliikennettä kuin jalankulkua.
- Yksisuuntaisen pyöräliikenteen ratkaisut ovat erityisesti vilkkailla teillä turvallisempia kuin kaksisuuntaiset, sillä yksisuuntaisessa pyöräilijä liikkuu autoilijaan nähden loogisemmin tien oikealla puolen.
- Jalankululle halutaan omat, muusta liikenteestä erillisen alueet, millä tavoitellaan liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä.
- Jalankulku ei ole ainoastaan liikkumista paikasta toiseen vaan siihen sisältyy pysähtelyjä ja oleskelua, esimerkiksi juttelua tai näyteikkunoiden katselua, ja liikkumiseenkin sisältyy usein nopeita pysähdyksiä ja käännöksiä, jotka ovat pyöräilijän näkökulmasta haastavia.

Tavanomaisen yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien sijaan uusissa ohjeissa on nostettu esiin väylätyyppejä, jotka erityisesti keskustoissa ovat ensisijaisia

1. Pyöräkatu on uusi väylätyyppi ja sille on uusi liikennemerkki. Se on katu, jolla autoilijan on sovitettava nopeutensa pyöräilijän nopeuteen ja on annettava pyöräliikenteelle esteetön kulku
2. Pyöräkaista on ajoradan reunassa oleva liikennemerkein ja tiemerkinöin pyöräliikenteelle osoitettu ajoradan osa.
3. Uuden lain mukaan yksisuuntaiselle kadulle voidaan liikennemerkein osoittaa kaksisuuntainen pyöräliikenne ajoradalle.
4. Sekaliikenne eli sekä pyörät että autot liikkuvat tavanomaisella ajoradalla. Jalankulkijoilla on yleensä jalkakäytävät.
5. 2-1 -tiellä on yksi kaista autoille ja ajoradan reunoilla on pyöräkaistat. Kohdatessaan autot väistävät pyöräkaistalle. Tämä ratkaisu sopii vain vähäliikenteisille kaduille.
6. Pyörätie on vain pyöräliikenteelle tarkoitettu väylä.



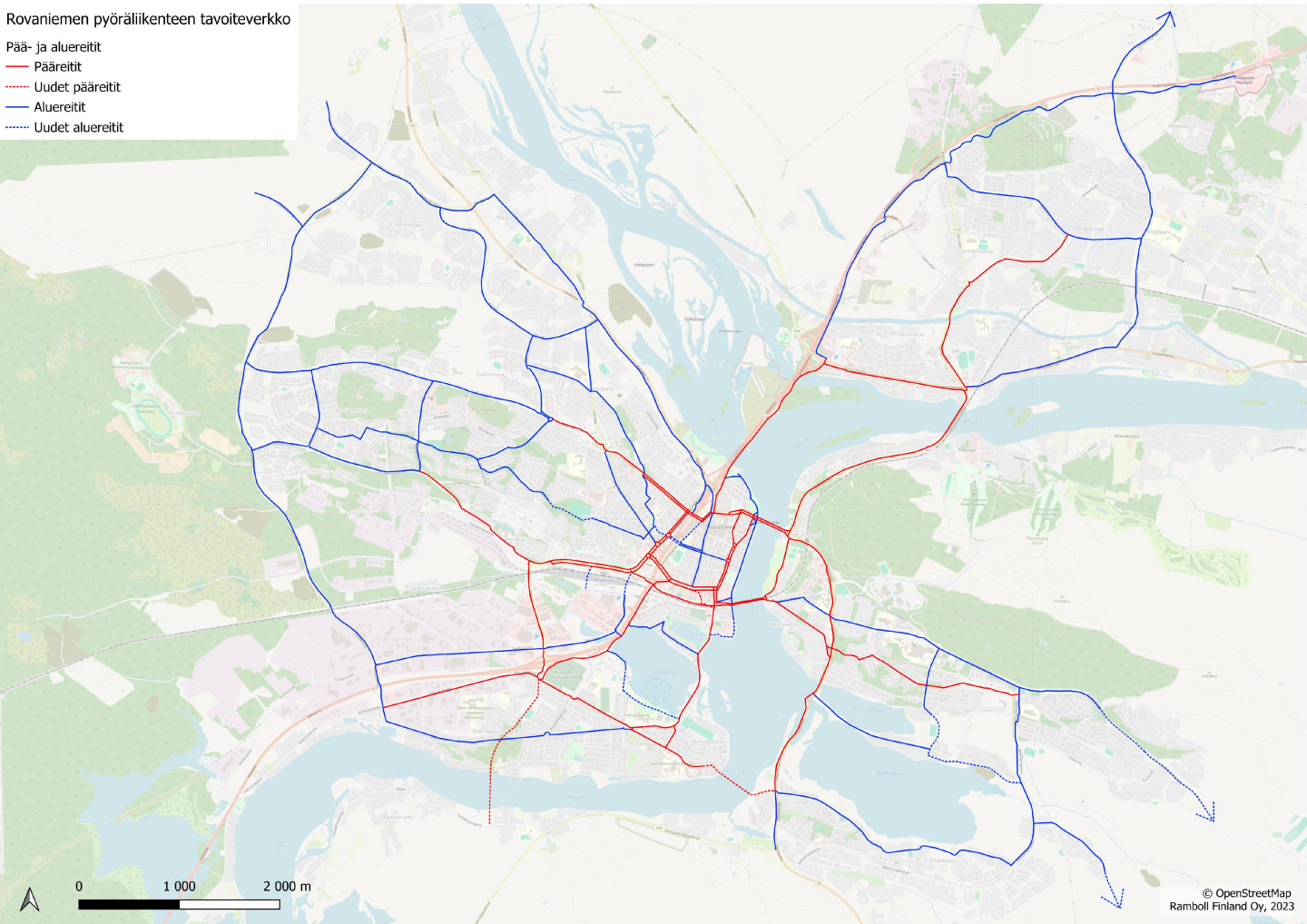
## 3. VERKON MUUTOKSET JA VÄYLÄTYYPIT

### 3.2 Verkkomuutokset

Pyöräliikenteen pää- ja alueverkkoon tässä esitetyt muutokset ovat vähäisiä verrattuna aiempaan selvitykseen:

- Kolpeneentien länsipää esitetään muutettavaksi yhdistetyksi jalankulku- ja pyörätieksi ja autoliikenteen liittymä Kajaanintieltä esitetään katkaistavaksi. Kadun itäpään toteutetaan uusi väylä. Läpiajava autoliikenne pyritään ohjaamaan Matkajängäntielle nopeusrajoituksin, läpiajokielloin ja tarvittaessa hidasteratkaisuin.
- Yliopiston lähellä Harjulammen rantaan rakennetaan uusi väylä, joka osittain korvaa Ahkiomaantien eteläosan väylätarpeen.
- Valtakadun osa Koskikadun ja Toripuistikon välillä on otettu mukaan verkkoon
- Rautatieaseman yhteydessä on kaksi ratapihan poikki menevää pääreittiä. Pääreitti-status jää todennäköisesti vain toiselle, mutta se ratkaistaan tarkemmin siltojen suunnittelun yhteydessä.

Kuva 10. Pyöräliikenteen tavoitteellinen pää- ja alueverkko.



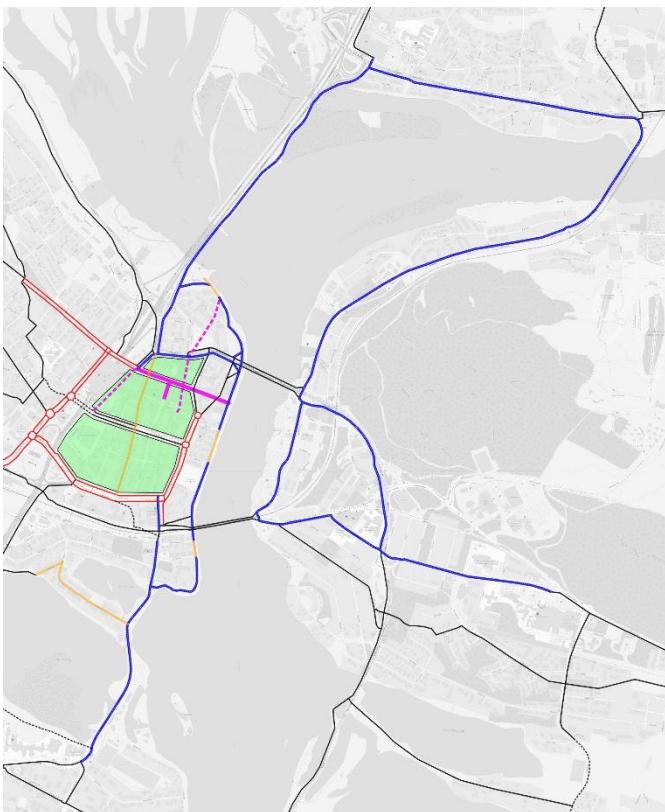
## 3. VERKON MUUTOKSET JA VÄYLÄTYYPIT

### 3.3 Väylätyypit

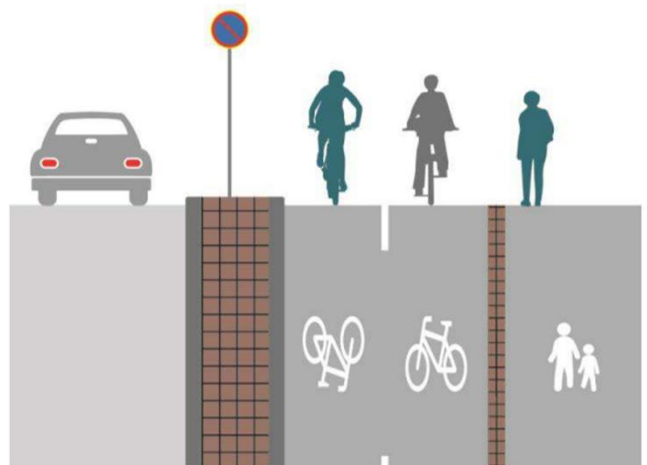
Jalankulku- ja pyöräliikenteen verkkojen määrittelyn tavoitteena on, että liikkuminen on turvallista, sujuvaa ja että verkko on mahdollisimman yksiselitteinen ja selkeä. Käytännössä tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että väylätyyppejä ei saisi keskusta-alueella olla kovin montaa ja että muutoskohtia olisi vähän.

Suurin osa Rovaniemen pyöriteistä voi säilyä nykyisenkaltaisina eli ne ovat jatkossakin yhdistettyjä jalankulku- ja pyöriteitä. Väylätyyppi toimii parhaiten siellä, missä liikennemäärät eivät ole kovin suuria. Monin paikoin katutila ei mahdollista yksisuuntaisten pyörätkaisujen rakentamisesta eikä se investointinakaan olisi järkevää. Väylien ja katujen risteyksissä tulee varmistaa hyvät näkemät ja selkeät risteysjärjestelyt.

Vilkkaimmilla pyöriteillä liikennettä on niin paljon, että pyöräliikenne ja jalankulku on erotettava toisistaan. Siellä missä autoliikennettäkin on paljon ja nopeusrajoitukset korkeahkoja, järkevin vaihtoehto on erillinen pyörätie. Nämä yhteydet ovat tärkeitä pyöräliikenteelle, joten on syytä rakentaa pyöräliikenteen laatukäytäviä eli baanoja. Niillä pyöräliikenne ja jalankulku ovat etuasemassa autoliikenteeseen nähden. Väylän poikkileikkaus on leveä sekä väylien linjaus ja risteysjärjestelyt ovat sujuvia niin, että nopeakin pyöräily on mahdollista ja liikkuminen turvallista. Talvikunnossapitoon kiinnitetään erityistä huomiota. Baanojen yhteydessä olevilla jalkakäytävillä on myös hyvät liikkumisen olosuhteet. Baanoja esitetään ydinkeskustan ja yliopiston sekä keskussairaalan välille, Siltojen lenkille ja Koskikadun pohjoispään ja keskussairaalan välille.



Kuva 11 (yllä). Kartta baanoista (siniset väylät).



Kuva 12 (oikealla). Periaatekuva Väylän ohjeesta ja baanin esimerkki Oulusta.

### 3. VERKON MUUTOKSET JA VÄYLÄTYYPIT

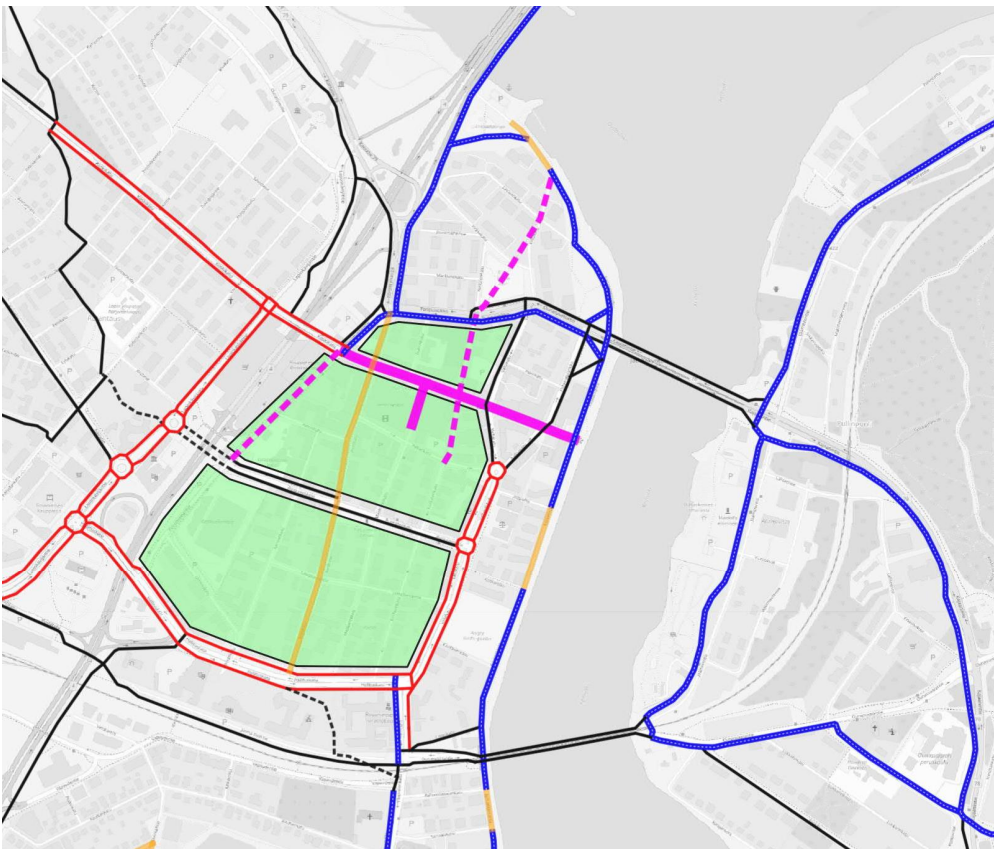
Ydinkeskustan kehälle esitetään yksisuuntaisia pyöräteitä ja jalankulku on erillään jalkakäytävällä, Paikoin jalkakäytävä on erotettu pyörätiestä vain ajoratamerkinnällä, paikoin väylät ovat erillisiä. Viikkaiden autoliikenteen katujen varsilla yksisuuntaiset ratkaisut ovat loogisia autoilijan näkökulmasta, sillä pyöräilijä tulee kadun oikealla puolen samasta suunnasta kuin autotkin. Yksisuuntaiset ratkaisut mahdollistavat viikkoon pyöräliikenteen ydinkeskustan ympärillä siellä, missä baanoille ei ole riittävästi tilaa. Ratkaisu mahdollistaa pyöräliikenteelle ydinkeskustan ohittamisen turvallisesti ja sujuvasti.

Jätäkynnttilän ja Ounaskoskensillan väylillä tavoite on yksisuuntaiset pyöräliikenteen väylät, joiden rinnalla on jalkakäytävät. Ensimmäisessä vaiheessa siltojen väylät säilyvät kuitenkin nykymuodossaan, eli kaksisuuntaisina yhdistettyinä väylinä, koska muutos on järkevä tehdä vasta, kun muut yksisuuntaiset osuudet ja baanat on toteutettu.

Osa kaduista muutetaan pyöräkaduiksi. Niitä ovat jokirannan yhteys siellä, missä autoliikenne on tarpeen asutuksen takia ja Rovakatu. Jokirannassa, Ounaskoskensillan kohdalla, osa pyöräkadusta voi muuttua baanaksi, kun entisen lääninhallituksen alueen maankäyttö ja liikennejärjestelyt muuttuvat. Rovakadulla on nykyään erillinen kaksisuuntainen pyörätie, joka on hyvin kapea. Kun katu muutetaan pyöräkaduksi, jalankululle ja pyöräilylle on enemmän tilaa. Ydinkeskustassa ajonopeudet ovat alhaisia, joten pyöräliikenteen mukana autoilu ei aiheuta kohtuutonta haittaa. Kadun pohjoisosassa yksisuuntaisella kadulla sallitaan pyöräliikenne kahteen suuntaan.

Ydinkeskustassa kadut ovat ns. hitaan liikkumisen alueita, ja nykyään käytössä on 30 km/h- aluerajoitus. Pyöräliikenne on jatkossakin pääosin ajoradoilla.

*Kuva 13. Yksisuuntaiset pyörätiet (punaiset viivat) ydinkeskustan kehällä, pyöräkadut (keltaiset viivat ja ns. hitaan liikkumisen alue (vihreä alue).*



## 3. VERKON MUUTOKSET JA VÄYLÄTYYPIT

### 3.3 Jalankulku

Koskikadun kävelykatujaksoa esitetään jatkettavaksi jokirantaan saakka. Jokirannan aluetta kehitetään jatkossa entistä monipuolisemmaksi. Korkeatasoisen kävelykatuyhteys on looginen liikkumisen kannalta.

Poromiehentien pohjoispäästä ja osista Korkalonkatua ja Valtakatua esitetään kävelypainotteisia väyliä. Poromiehentiestä on laadittu jo tarkempi suunnitelma ja se on kävelykatumainen katu, jolla on joukko- ja taksiliikenne sallittu ja pyöräliikenne on sujuvaa. Siihen liittyy Poromiehentien ”kääntö” Koskikadulle eli autoliikenne ohjataan yleiskaavan periaatteen mukaisesti keskustan kehälle (Lapinkävijäntielle).

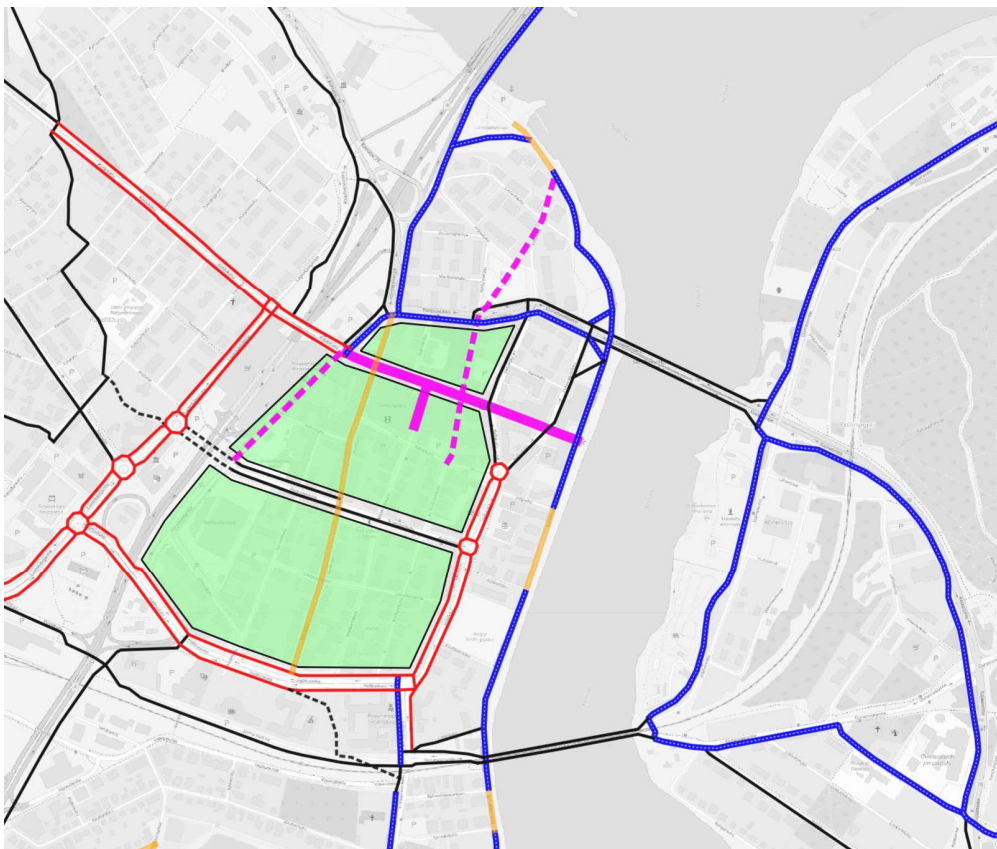
Korkalokadun ja Valtakadun osuuksilla kaikki liikenne on sallittua, mutta niillä panostetaan hyviin jalankulkuratkaisuihin. Reitti yhdistää kävelykadun Lainaannan alueeseen, ja sen varrella on vanha tori.

Baanojen yhteydessä on jalkakäytävät, joiden toteutuksen ja kunnossapidon laatutaso ovat hyviä.

Ydinkeskustassa ja alueille, joilla on paljon jalankulkijoita, tavoitellaan esteettömyyden erikoistasoa. Sen laatukriteeristö on määritelty valtakunnallisesti käytössä olevissa ohjeissa, joista yksi monipuolisimmista on ns. SuRaKu-ohjeet. Rovaniemellä on korkeuseroja, joten ydinkeskustassakaan ei välttämättä päästä esteettömyyden ohjearvoihin. Silloin kunnossapidon laatu nousee entistä tärkeämpään rooliin. Tavoitteena on, että keskusta on liikkumisen kannalta sopiva kaikille.

Esteettömyyden erikoistasoa noudatetaan kävely- ja kävelypainotteisen katujen lisäksi siellä, missä on paljon palveluja. Niiden sijoittumista tarkastellaan muun muassa vuonna 2023 laadittavassa keskustan mastepianissa, joten erikoistason reitit ja alueet voidaan tarkemmin määritellä sen jälkeen.

*Kuva 14. Kävelykatu ja kävelypainotteiset väylät (violettit viivat).*





## 4. TUTKITTUJA VAIHTOEHTOJA

Selvitystyön aikana tutkittiin vaihtoehtoisia verkko- ja väylätyyppiratkaisuja ydinkeskustassa ja sen lähellä olevilla jokisilloilla.

Keskustan kehäkadun sisäpuolelle mietittiin pyöräkatuja. Tilaa katualueilla on liian vähän erotetuille ratkaisuille niin, että autoille, pyöräilijöille ja kävelijöille olisi kullekin omat hyvät väylänsä.

Ydinkeskustassa kaduilla tarvitaan tilaa myös autojen ja pyörien pysäköinneille, katuvihreälle, lumelle ja usein myös muulle toiminnalle, kuten myynti- ja tarjoilualueille ja ajoittain tapahtumillekin.

Ydinkeskustassa autojen ajonopeudet ovat alhaisia nopeusrajoituksen (30 km/h) lisäksi tasa-arvoisten risteysten ja monien liikennetapahtumien (pysäköinti, katujen ylitykset, tonttiliittymät) vuoksi. Kun pyöräliikenne on ajoradalla, jalankululle jää enemmän tilaa. Alhaisista ajonopeuksista johtuen pyöräliikenteen virrassa liikkuminen ei aiheuta autoilijoille kohtuuttomia hidastuksia. Ajomatkat ovat myös lyhyitä. Esimerkiksi Oulussa selvitettiin autojen ajonopeuksia ydinkeskustassa ns. kelluvan auton tekniikalla, jossa testiauto liikkuu muun autovirran mukana. Keskinopeudet jäivät alle 20 km/h:iin tunnissa, vaikka nopeusrajoitus oli tutkimuksen aikaan 40 km/h.

Pyöräkatujen rakentaminen ei periaatteessa vaatisi suuria katurakenteiden muutoksia, esimerkiksi reunakivien tai kaivojen siirtämisiä. Yleensä pyöräkadun päällyste on punainen ja ajorataa on kavennettu kiveyksellä. Näitä suositellaan tehtäviksi, jotta pyöräkatu erottuu selkeästi tavanomaisesta kadusta. Autojen pysäköinti on pyöräkadulla sallittu vain merkityillä paikoilla. Lähtökohtana on, että autopaikat sijaitsevat taskuissa, mikä joillakin kaduilla tarkoittaisi kadun pintarakenteiden muutoksia. Monin paikoin nykyistä ajorataa on mahdollista kaventaa, mikä antaa lisätilaa muulle toiminnalle vähentämättä liikenteen sujuvuutta.

Jokirannan suuntaisen reitin osalta tutkittiin, tulisko pääväylän kulkea jokirannassa vai Valtakadun varressa Linaanrannasta Yliopistokadulle. Verkollisesti Valtakatu olisi hyvä, sillä se on erityisesti Yliopistokadun suunnasta selkeä jatke. Myös pohjoisesta tultaessa Valtakatu olisi liitettävissä valtatie suuntaiseen pääreittiin selkeästi Pirkkakadun kautta. Pyöräliikenteen reitti ydinkeskustan ohi esitetään kuitenkin jokirantaa pitkin, koska sillä reitillä ei ole niin suuria korkeuseroja kuin Valtakadun reitillä. Valtakadulla on lisäksi useita katuliittymiä liikennevaloineen, joten jokiranta on turvallisempi ja sujuvampi yhteys.

Jätkänkynttilän ja Ounaskosken sillan osalta mietittiin yksisuuntaisia pyöräteitä, kaksisuuntaisia väyliä, joilla jalankulku on erotettu sekä nykyisiä yhdistettyjä väyliä. Suurin haaste on sillan väylien leveys: ne eivät riitä korkeatasoiselle kaksisuuntaiselle pyöräliikenteelle ja jalankulun erottamiselle. Nykytilanne päädyttiin säilyttämään toistaiseksi.

*Kuva 15. Mietitty pyöräkatualue kuvattu oranssina alueena ydinkeskustassa.*



## 5. TOIMENPITEET

Pyöräliikenteen pää- ja aluereiteiksi määriteltyjen väylien yhteispituus on 113 kilometriä. Niistä pääreittejä on 47 ja aluereittejä 66 kilometriä. Pituuksiin sisältyy uusia, rakennettavaksi esitettyjä väyliä noin 14 kilometriä.

Tässä vaiheessa on alustavasti tarkasteltu, miten suuria muutoksia pyörätieverkkoon tarvitaan. Muutoksia esitetään yhteensä noin 30 kilometrille. Suurin osa väylistä säilyy nykyisen kaltaisina.

Kävelykatujen ja kävelypainoteisten katujen toteuttaminen tarkoittaa käytännössä koko kadun perusparantamista, joten niiden kustannuksia ei ole tähän arvioitu. On todennäköistä, että uuden pyörätieratkaisun toteuttaminen vaatii koko kadun perusparantamista. Myöskään niitä ei ole sisällytetty oheiseen kustannuslaskelmaan.

Kustannusarvio perustuu tarvittavien toimenpiteiden perusteella yleispiirteisesti jaettuun kolmeen luokkaan, jotka on esitetty oheisessa taulukossa. Kevyt toimenpide tarkoittaa liikennemerkkimuutoksia ja pieniä, hyvin rajatulle alueelle kohdistuvia rakenteellisia muutoksia, kohtalainen tarkoittaa vähäistä rakentamista, esimerkiksi reunakivien muutoksia tai väylän pieniä geometria muutoksia. Merkittävä toimenpide on uuden väylän rakentaminen tai väylän merkittävä muuttaminen, kuten leventäminen usealla metrillä. Uusien siltojen kustannuksia ei ole taulukon luvuissa mukana, mutta niiden hinta-arviot ovat: Oijustien jokisilta 12-15 M€ (autoliikenne + jalankulku ja pyöräily), jokisilta Rantavitikan ja Pöykkölän välillä 7-10 M€ ja Ruokasenkatu 2 M€ (autoliikenne + jalankulku ja pyöräily).

Tässä esitettyjen pyöräteiden kehittäminen käynnistyy osin valtion rahoitustuen avulla Linaanrannasta ja siltojen lenkistä valtatie 4 ja kantatien 81 varsilla. Seuravaksi on syytä jatkaa jokirannan reittiä etelään Yliopistokadulle ja toteuttaa baana Yliopistokadulle.

Ydinkeskustaa kiertävien yksisuuntaisten reittien toteutus on syytä tehdä samanaikaisesti. Se vaatinee Lapinkävijäntien eteläosan perusparantamista. Siltojen lenkkiä täydennetään Kemijoen itärannan reiteillä ja keskussairaalle johtavia baanoja toteutetaan seuraavassa vaiheessa. Osa reiteistä joudutaan toteuttamaan vaiheittain. Tulevissa katu- ja tiehankkeissa on syytä rakentaa pyörätiet esityksen mukaisesti, vaikka yhteydestä muodostuukin väliaikaisesti epäjatkuva.

Taulukko 1. Alustavat toteuttamisen kustannukset muutosluokittain.

Muutoksen suuruus	Pituus yhteensä [km]	Alustava kustannus [€]	Kaupungin osuus [%]	ELYn osuus [%]
Kevyt	6,9	30 000	80	20
Kohtalainen	6,1	200 000	95	5
Merkittävä	17,1	12 000 000	75	25

## 6. VAIKUTUKSET

Esitettyjen toimenpiteiden vaikutukset ovat moninaiset. Ne vaikuttavat muun muassa ihmisten liikkumiseen ja viihtyvyyteen, liikenneturvallisuuteen ja sujuvuuteen, kaupunkikuvaan ja imagoon sekä investointi- ja ylläpitokustannuksiin.

Hyvät jalankulku- ja pyöräliikenteen olosuhteet edistävät kyseisten liikkumismuotojen suosiota. Ne myös lisäävät ihmisten fyysistä aktiivisuutta. Sillä on vaikutusta ihmisten terveyteen ja sitä kautta terveydenhuollon kustannuksiin ja työn tuottavuuteen. Säännöllisellä liikkumisella ja sen liittämällä arkiruteeneihin on saavutettavissa parempaa kansanterveyttä.

Runsas pyöräliikenne vähentää henkilöautoliikennettä, mikä voi vähentää autoliikenteen ruuhkaisuutta ja pienentää autoliikenteen päästöjä. Pitkällä aikavälillä ruuhkaisuutta vähentäviä investointitarpeita on vähemmän.

Pyöräteiden kehittäminen vaatii investointeja, joiden suuruusluokka on arvoitu taulukossa 1. Talvikunnossapidolla on suuri merkitys liikkumisen miellyttävyyteen ja houkuttelevuuteen. Sillä on merkitystä esteettömyyteen: varmuus kulkukelpoisesta väylästä helpottaa apuvälineiden avulla liikkumista ja sen ennakoimista.

Pyöräilyn lisääntyminen voi vähentää joukkoliikenteen käyttäjiä lyhyehköillä matkoilla. Hyvät jalankulku- ja pyöräliikenteen olosuhteet helpottavat matkaketjujen toteutumista, mikä lisää puolestaan joukkoliikenteen suosiota.

Ydinkeskustassa muutokset ovat pieniä. Pyöräliikenteen ohjaaminen nykyistä selkeämmin ajoradoille lisää jalankulun turvallisuutta. Hitaan liikkumisen ympäristössä se ei vaikuta autolla liikkumiseen ja myös pyöräily on turvallista.

Litteenä kartat

1. Pyöräliikenteen pää- ja aluereitit
2. Reittien väylätyypit