



Pateniemen rantareitin asemakaavan liikenneselvitys

30.6.2026



OULU



Sisällysluettelo

1. Johdanto
2. Kaavatilanne
3. Alueelle tehtyt aikaisemmat suunnitelmat
4. Liikenteelliset olosuhteet
5. Kohteen erityispiirteet
6. Suunnitteluratkaisu
7. Vaikutukset
8. Jatkotoimenpiteet



1. Johdanto

Oulun kaupunki on käynnistänyt asemakaavan muutoksen Rajakylän kaupunginosan ja Pateniemen kaupunginosan katu-, lähivirkistys- ja vesialueista sekä Pateniemen kaupunginosan korttelin 18 tonteista nro 8 ja 9. Suunnittelukohde sijaitsee Rajakylän ja Pateniemen kaupunginosissa noin 7 km Oulun keskustasta pohjoiseen. Kaavan tavoitteena on osoittaa aluevaraus erilliselle jalankulun ja pyöräliikenteen reitille välillä Rajahaudantie-Itälahdenkuja (Pateniemen rantareitti). Pohjoisesta rantareitistä välillä Oulun keskusta-Virpiniemi on laadittu vuonna 2019 liikenteen yleissuunnitelma, jota tässä liikenneselvityksessä tarkastellaan ja tarkennetaan tarvittavilta osin Pateniemen rantareitin kaava-alueen osalta.

Rantareitin pituus kaavoitettavalla alueella on noin 2,3 km ja suunnittelualue sijoittuu pääosin Oulu-li-siirtoviemärin maastokäytävään. Alue on pääosin Oulun kaupungin omistuksessa. Reitit itäpuolella ja Karinkannan kohdalla myös reitin länsipuolella suunnittelualue rajautuu pientalo-alueisiin. Suunnittelualueen länsipuolella on meri. Etelässä suunnittelualue rajautuu Raja-Taskilan asemakaavan muutosalueeseen. Pateniemen rantareitti yhdistyy Raja-Taskilan asemakaavassa osoitettuun pohjoisen rantareitin osaan. Pohjoisessa suunnittelualue liittyy Pateniemenrannan jo toteutettuun pyörätiehen. Liikenneselvityksen on tilannut Oulun kaupungin Ympäristö- ja yhdyskuntapalvelut, jossa työn ohjauksesta ovat vastanneet liikenneinsinööri Anne Herranen ja liikenteenhallintapäällikkö Saija Ränä. Selvityksen on laatinut A-Insinöörit Suunnittelu Oy, jossa työhön ovat osallistuneet Riina Isola, Jussi Kauppinen, Teemu Mannila ja Laura Niemelä.



2. Kaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa lainvoimaiset Pohjois-Pohjanmaan 1.–3. vaihemaakuntakaavat. Rantareitti sijoittuu maakuntakaavassa kaavamerkinnällä A-1 osoitetulle alueelle, joka tarkoittaa taajamatoimintojen aluetta, jonka yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon maankohoamisrannikon erityispiirteet.

Alueella on voimassa Uuden Oulun yleiskaava, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.4.2016. Rantareitin suunnittelualue sijoittuu kaavamerkinnällä V, virkistysalue, osoitetulle alueelle. Rantareitti on osoitettu yleiskaavassa merkinnällä kevyen liikenteen pääreitti.

Suunnittelualueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

- Rajakylän kaupunginosassa 20.3.1974 hyväksytty asemakaava 564-660.
- Pateniemen kaupunginosassa 29.11.1974 hyväksytty asemakaava 564-651, 16.11.1977 hyväksytty asemakaava 564-803 ja 25.1.2002 kuulutettu asemakaava 564.1669.

Suunniteltu rantareitti sijoittuu pääosin asemakaavamerkinnöillä P, puistoalue tai Vs, voimansiirtoalue osoitetulle alueelle. Reitin itäpuolelle ja Karinkannan kohdalla myös länsipuolelle sijoittuu kaavamerkinnöillä AO ja AR osoitettuja pientaloalueita.





3. Alueelle tehty aikaisemmat suunnitelmat

Oulun kaupunkistrategia 2030

- Toimenpiteinä esitetty mm. kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistäminen arjen matkoilla sekä pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.

Oulun seudun pyöräilyn pääreitits suunnitelma 2030. (2017)

- Suunnittelualueelle on osoitettu tässä suunnitelmassa uusi pyöräilyn aluereitti.

Pohjoinen rantareitti välillä Oulun keskusta – Virpiniemi. Yleissuunnitelma. (2019)

Oulun maastoliikuntareitistö 2030 -suunnitelmaluonnos (27.10.2020)

- Tunnistettu yhteystarve rantareittiä mukailevalle maastopyöräreitille.



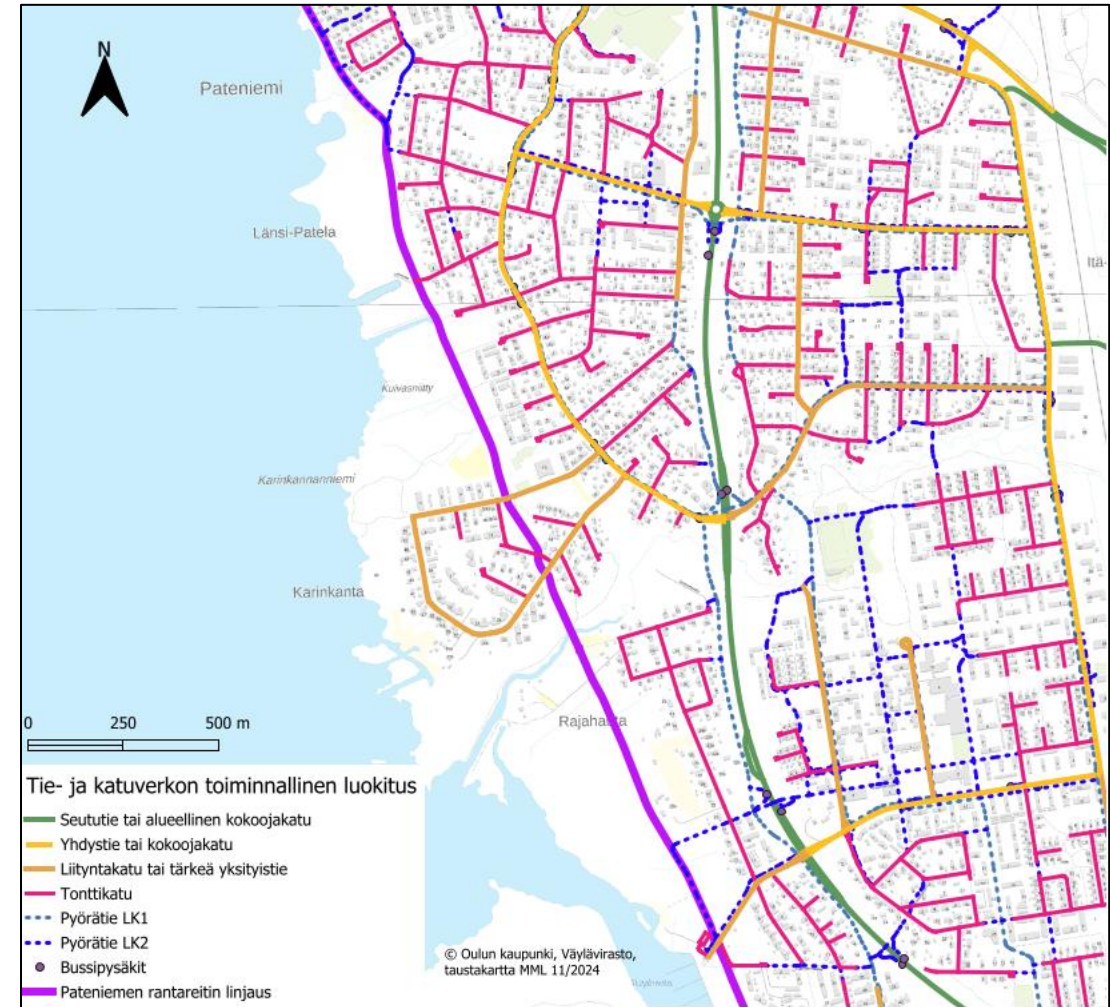


4. Liikenteelliset olosuhteet

4.1 Kävely ja pyöräily

Nykytilassa pohjois-eteläsuuntainen pyöräilyn pääreitti Rajakylän ja Pateniemen välillä kulkee Haukiputaantien linjausta mukaillen erillisenä pyörätienä (yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä) ja osin sekaliikenneväylänä kokoojaluonteisilla tonttikaduilla. Kuivasojan pohjoispuolisella osuudella toinen pohjois-eteläsuuntainen jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys alueella kulkee Patenimentien itäreunalla reunakivellä erotettuna yhdistettynä pyörätienä ja jalkakäytävänä.

Pateniemen rantareitin linjaus välillä Rajahaudantie-Itälahdenkuja noudattaa nykyistä Oulu-li-siirtoviemärin maastokäytävää, jossa reitti kulkee osin sorapintaisella siirtoviemärin huoltotiellä ja osin alueelle muodostuneita pohjois-eteläsuuntaisia polkuja pitkin. Reitille on muodostunut myös sorapintaisia itä-länsisuuntaisia yhdyspolkuja alueen tonttikaduilta.



4. Liikenteelliset olosuhteet



4.2 Joukkoliikenne

Pateniemen rantareittiä on mahdollista käyttää osana bussi-pyörä tai bussi-kävely-matkaketjuja. Haukiputaantiellä ja Pateniementiellä on useita pysäkkipareja alle 500 m kävelymatkan päässä rantareitistä. Haukiputaantietä pitkin kulkee säännöllistä joukkoliikennettä arkisin alle 15 minuutin ja viikonloppuisin alle 20 minuutin vuorovälillä. Pateniementiellä joukkoliikenteen vuoroväli on 30 minuuttia.



4. Liikenteelliset olosuhteet

4.3 Moottoriajoneuvoliikenne

Pateniemen rantareitti on nykytilassa osin sorapintainen väylä, joka palvelee siirtoviemärin huoltotienä. Moottoriajoneuvoliikenteen käytössä olevia osuuksia on maasto- ja karttatarkastelujen perusteella seuraavilla osuuksilla:

- Rykmannintie-Kuivasoja
- Kuivasoja-Karinkannantie
- Sylitie-Kuuselantie
- Karhulantie-Itälahdenkuja (asuinkiinteistöjen rajalla)

Rantareitille on mahdollista saapua autolla pysäköimällä Rajahaudan vene-sataman tai Pateniemen uimarannan pysäköintialueelle tai Jukurinrantaan. Jukurinranta on nykytilassa jäsentymätön sorakenttä, joka toimii epävirallisenä pysäköintialueena mm. kalastajille ja jäälajien harrastajille. Kuuselantien ja Heikkisenkujan päässä olevia kääntöpaikkoja käytetään todennäköisesti myös jonkin verran henkilöautojen pysäköintipaikkoina.

Karinkannassa suunnitellun linjauksen vieressä on nykytilassa epävirallinen huoltoliikenteen väylä Hämäläntieltä pohjoisen suuntaan Karinkannan palstaviljelyalueelle. Rajahaudan alueella Rykmannintien kohdalla rantareitin linjaus risteää meren rannalla olevan yksityisessä omistuksessa olevan kiinteistön ajoyhteyden kanssa. Nykyisessä asemakaavassa kyseinen kiinteistö on puisto-aluetta.



Siirtoviemärin huoltotie



Palstaviljelyalueen yhteys



Rykmannintien liittyvä yksityistie



4. Liikenteelliset olosuhteet

4.4 Tiedossa olevat liikennemäärät sekä liikenne-ennuste

Pateniemen rantareitti on uusi rakennettava väylä, joten jalan- kulun ja pyöräliikenteen nykyisistä liikennemääristä ei ole saatavilla laskentatietoa. Nykyinen sorapintainen reitti on kuitenkin suosittu ulkoilureitti.

Pateniemen rantareitille arvioidaan tulevaisuudessa siirtyvän osa nykyisestä Haukiputaantien varren pyöräliikenteestä. Pohjoisen rantareitin reittikokonaisuuden valmistumisen arvioidaan myös lisäävän pyöräilijöiden määrää, kun Kellon Kiviniemen ja Oulun keskustan välinen pyöräliikenteen yhteys lyhenee 2 kilometrillä.

5. Kohteen erityispiirteet

Tulvariskit

Kohde sijoittuu lähelle merenrantaa hyvin alavalle maalle, joka on lähes koko linjauksen matkalta meritulvien tulvariskialuetta (Tulvakeskuksen tulvakarttapalvelu). Karinkannan asuinalueen läpi kulkeva osuus ei kuitenkaan sijoitu meritulvien tulvariskialueelle. Vuoden 2024 hulevesiselvityksen mukaan hulevesistä aiheutuvaa tulvavaaraa on erityisesti etelässä Rajahaudantien ympäristössä ja Kuivasojan eteläpuolella Rajahaudassa sekä Karinkannassa.

Luontoarvot

Pateniemen rantareitti ylittää Kuivasojan, jonka rannat ovat lehtoa. Suunnitellun linjauksen lähiympäristössä on luontoinventoinneissa havaittu uhanalaisia lehtoja myös Kuivasniityn ympäristössä. Linjauksen varrella on myös säästettäviä puita tai puuryhmiä ja vaalittavia niittyjä. Vuonna 2024 tehdyn luontonselvityksen mukaan rantareitin suunnitellulle linjaukselle ei sijoitu erityisiä luontoarvoja, mutta heti siirtoviemärin maastokäytävän ulkopuolella on arvokkaita luontotyyppejä. Suunnitellun linjauksen lähiympäristössä on tehty havaintoja viitasammakosta. Havainnot sijoittuvat suunnitellun linjauksen länsipuolelle, eli merenrannan puolelle. Kuivasniityn alue suunnitellun linjauksen ja meren välissä on mukana Helmi-elinympäristöohjelmassa 2021-2030, jonka tuella niityn avointa aluetta on laajennettu ja hoitotoimia jatketaan edelleen.



Kuivasojan silta

Rantareitti ylittää Kuivasojan, joka virtaa itä-länsisuunnassa mereen Rajahaudan ja Karinkannan asuinalueiden välissä. Kuivasoja on vesilain mukaisena vesistönä puro. Siltapaikka sijoittuu lähelle Kuivasojan suuta, ja meriveden korkeus vaikuttaa vedenkorkeuksiin myös siltapaikalla.

Johdot, kaapelit ja laitteet

Suunnittelualueella kulkee koko matkalla Oulu-li-siirtoviemäri, joka täytyy huomioida rantareitin linjauksessa. Alueelle sijoittuu myös muita huomioitavia johtoja ja kaapeleita.

6. Suunnitteluratkaisu



6.1 Rantareitin linjaus

Pateniemen rantareitti on erillinen pyörätie (yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä), jonka linjaus sijoittuu Oulu-li-siirtoviemärin maastokäytävään. Linjaus noudattaa pääosin vuonna 2019 laaditun Pohjoisen rantareitin yleissuunnitelman linjausta. Suunnittelussa on huomioitu alueella kulkeva siirtoviemäri sekä vesi- ja sähköjohdot. Siirtoviemärin päälle ei voida sijoittaa päällystettyä väylää.

Alueen tarkentavissa luontoselvityksissä on annettu suosituksia huomioitavista ja säästettävistä luontokohteista, jotka on pyritty suunnitelmassa kiertämään. Linjauksen valinnassa on pyritty myös säästämään mahdollisimman paljon nykyistä puustoa ja toteuttamaan rantareitti mahdollisimman kauas asuinkiinteistöistä. Mikäli yksittäisiä näkemäalueilla sijaitsevia puita ei ole mahdollista kiertää, voidaan niitä mahdollisuuksien mukaan säästää karsimalla puu 2,5 metrin korkeuteen.

Maastoliikuntareitti toteutetaan rantareitin rinnalle pääosin nykyistä polkuverkostoa kestäväimällä. Ehdotus maastoliikuntareitin linjauksesta on esitetty pituusleikkauksen suunnitelmakartan yhteydessä. Maastoliikuntareitin linjaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.



6. Suunnitteluratkaisu



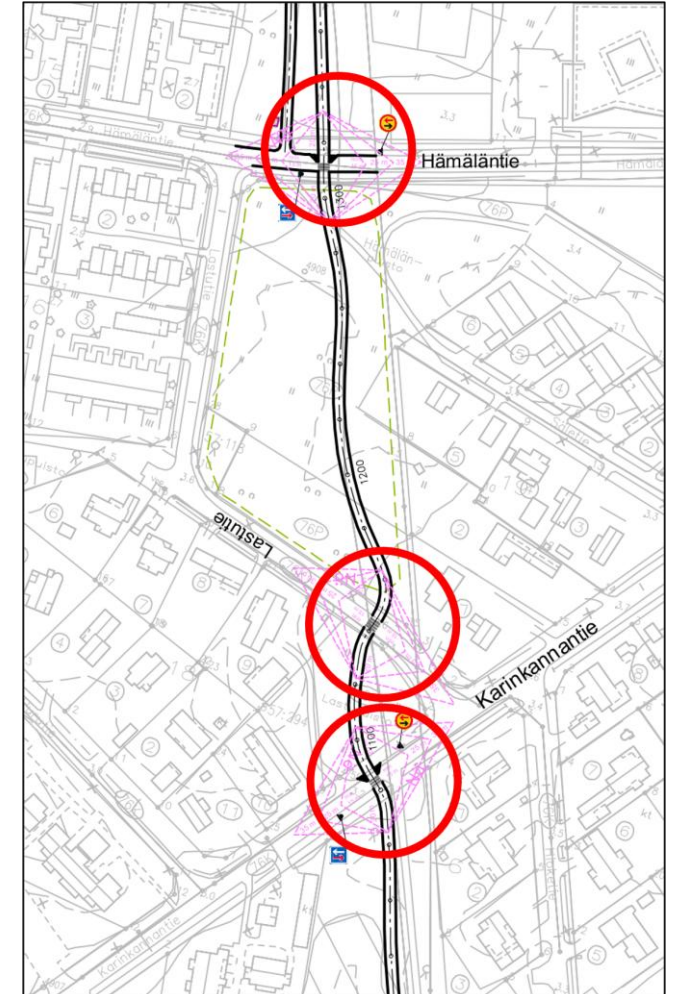
6.2 Liittymäratkaisut ja näkemät

Pateniemen rantareitti risteää katuverkon ajoradan kanssa neljä kertaa: Karinkannantiellä, Lastutiellä, Hämäläntiellä ja Jukurintiellä. Näistä Karinkannantie ja Hämäläntie ovat kokoojaluonteisia tonttikatuja. Lastutie on lyhyt tonttikatu. Jukurinrannan venesatamaan johtava Jukurintie on osoitettu suunnitelmassa kapeana sorapintaisena ajoyhteytenä. Lisäksi rantareitti risteää meren rannalla olevalle vapaa-ajan kiinteistölle johtavan ajouran kanssa Rykmannintien kohdalla.

Pateniemen rantareitti on aluereittitasoinen pyörätie, joten pyöräliikenne on väistämisen velvollinen kadun ja pyörätien risteyksissä. Ylityspaikat sijoittuvat kokoojakatujen linjaosuuksille. Ylityspaikkojen havaittavuutta ja turvallisuutta on pyritty parantamaan osoittamalla Karinkannantielle ja Hämäläntielle yksipuolinen ajoradan kavennus ilman kohtaamismahdollisuutta. Näkemät on mitoitettu suositeltavien näkemäalueiden mukaan siten, että aluereitin mitoitusnopeus on pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti 30 km/h ja ajoradan 30 km/h, johon Karinkannan alueen nopeusrajoitus lasketaan tulevaisuudessa.

Karinkannassa rantareitti ylittää kadun (Karinkannantie ja Lastutie) kaksi kertaa viistosti 80 metrin välein, ja myös siirtoviemäri tulee huomioida linjauksessa. Tämän vuoksi on haastavaa toteuttaa kohtisuorat kadun ylitykset ja riittävän loivat sivusuuntaiset siirtymät ennen ajoradan ylitystä.

Lastutiellä tarkasteltiin vaihtoehtoa, jossa Lastutie olisi katkaistu moottoriajoneuvoliikenteeltä ja mahdollistettu läpikulku vain jalankululle ja pyöräliikenteelle, jolloin toinen näistä ajoradan ylityksistä olisi poistunut. Vaihtoehdosta kuitenkin luovuttiin, koska ratkaisu olisi kunnolla toimiakseen vaatinut uuden Lastutien suuntaisen pyörätieyhteyden toteuttamisen Hämälänpuistoon. Lastutien liikennemäärän todettiin myös olevan pieni, jolloin turvallinen ylitys on mahdollista toteuttaa muunlaisin ratkaisuin.



6. Suunnitteluratkaisu

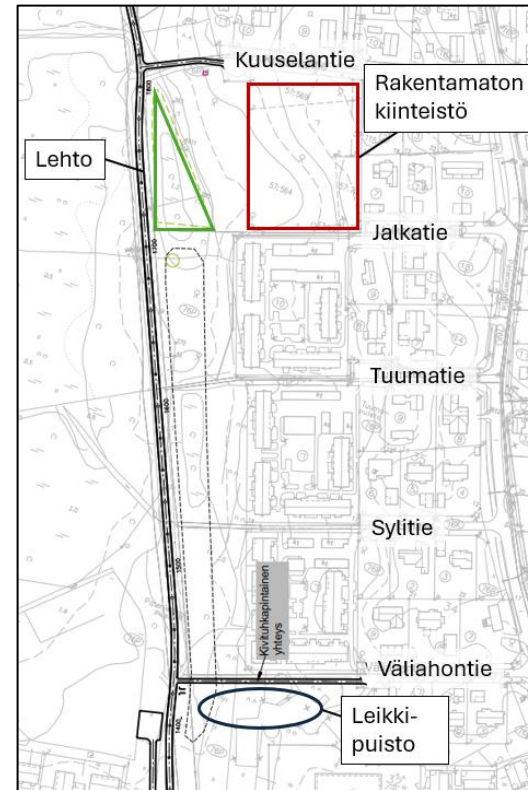
6.3 Poikittaisyhteydet 1/2

Pohjoisen rantareitin yleissuunnitelmassa (2019) on osoitettu uusia poikittaisyhteyksiä Kuuselantien, Jalkatien, Tuumatien ja Sylitien päästä sekä Pateniemen leikkipuiston kohdalla. Näistä yhteyksistä Kuuselantie päätettiin tässä tarkastelussa säilyttää ja toisena vaihtoehtona tarkasteltiin Jalkatietä, Tuumatietä tai Sylitietä.

Jalkatien päässä on nykytilassa järeitä kuusia, mutta rakentamattoman kiinteistön kohdalla poikittaisyhteydelle osoitettu maastokäytävä on pääosin nuorempaa lehtipuustoa. Jo rakennettu kiinteistö on korkeusasemaltaan metsää selvästi korkeammalla. Jalkatien kohdalla rantareitin ja rakentamattoman tontin välissä on suojeltava lehto. Tuumatien ja Sylitien päässä on jo nykytilassa avoin maastokäytävä rantaan. Molemmat vaikuttavat maaston kulumisen perusteella olevan paljon käytettyjä polkuyhteyksiä. Yhteys kulkee molempien katujen päässä rivitaloyhtiöiden välistä siten, että eteläreunalla on autokatos ja pohjoisreunalla rivitalon takapiha.

Yleissuunnitelmasta poiketen päätettiin jättää Jalkatien, Sylitien ja Tuumatien yhteydet nykyisenkaltaiseen käyttöön.

Yleissuunnitelman mukaista leikkipuiston yhteyttä ei toteuteta, vaan se korvataan Väliahontien päähän sijoittuvalla kivituhkapintaisella yhteydellä, jonka linjaus tarkentuu jatkosuunnittelussa. Rivitalokiinteistön ja kivituhkapolun väliin jätetään puustoa.



Jalkatieltä lännen suuntaan



Lännestä
Jalkatien
suuntaan



Tuomatie



Sylitie

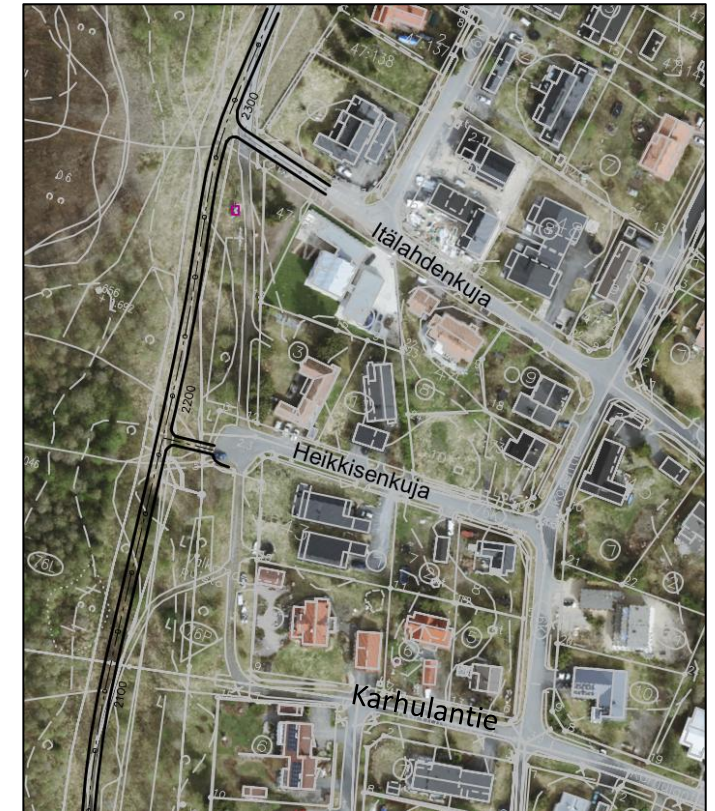
6. Suunnitteluratkaisu

6.3 Poikittaisyhteydet 2/2

Pohjoisen rantareitin yleissuunnitelmassa 2019 on osoitettu poikittaisyhteyksiä Itälahdenkujan, Heikkisenkujan ja Karhulantien kohdalle. Itälahdenkujan jatkona on jo nykytilassa päällystetty yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, joka liittyy Pateniemenrantaan toteutettuun pyörätiehen. Vaihtoehtotarkasteluun otettiin Heikkisenkuja ja Karhulantie.

Heikkisenkujan länsipäässä on päällystetty kääntöpaikka, joka sijoittuu lähelle suunniteltua rantareitin linjausta. Karhulantien päässä rantareitin linjaus on Heikkisenkujaan verrattuna kauempana nykyisestä päällystetystä väylästä ja yhteys rannan suuntaan on tällä hetkellä kapea sorapintainen väylä, joka kulkee omakotitonttien välistä. Yhteys on osoitettu kaavamerkinnällä pp/h (jalankululle ja pyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu). Katutilan leveys tässä kohdassa on 8 metriä. Karhulantien jatkeen ja suunnitellun rantareitin linjauksen välissä on lehtipuustoa.

Jatkosuunnitteluun poikittaisyhteydeksi valittiin Heikkisenkuja, jossa poikittaisyhteys on mahdollista toteuttaa lyhyellä uudella päällystetyllä osuudella avoimeen maastokäytävään.



Näkymä Heikkisenkujan
kääntöpaikalta lännen suuntaan



Karhulantien länsipää



Näkymä Karhulantien
jatkeelta lännen suuntaan

6. Suunnitteluratkaisu

6.4 Alustava pituus- ja poikkileikkaus

Pateniemen rantareitin poikkileikkaukseen ei tullut tässä suunnittelutyössä muutoksia verrattuna Pohjoisen rantareitin yleissuunnitelmaan. Pateniemen rantareitti toteutetaan yhdistettynä pyörätienä ja jalkakäytävänä, jonka päällysteen leveys on 4,0 m. Lisäksi väylän molempiin reunoihin toteutetaan lenkkeilijöitä varten 0,75 m leveät sorapientareet. Väylän kokonaisleveydeksi muodostuu 5,5 m.

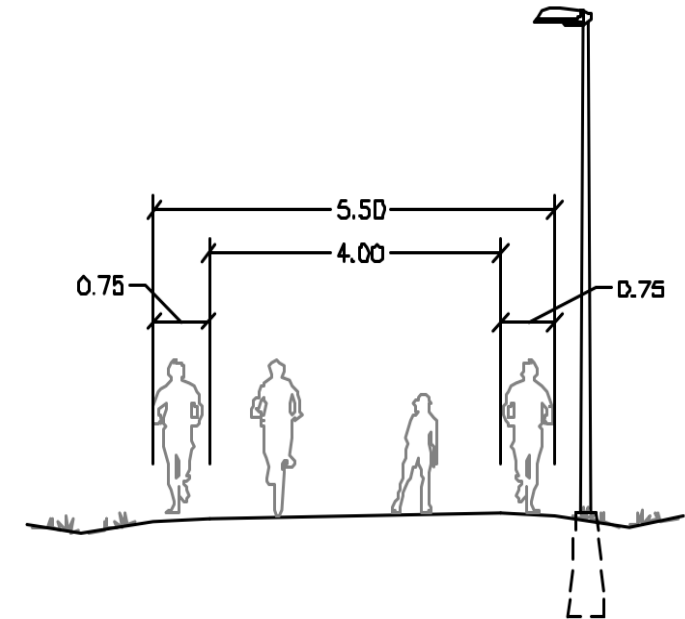
Poikittaisyhteyksien poikkileikkaus tarkentuu jatkosuunnittelussa. Tavoitteena on kuitenkin saada poikittaisyhteydet talvikunnossapidon piiriin, mikä on huomioitava mitoituksessa.

Rantareitin alustava pituuskaltevuus jää osin suunnitteluohjeen mukaisesta minimiarvosta, sillä maasto on tasaista. Reitin tasaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Maastoliikuntareitin poikkileikkaus tarkentuu jatkosuunnittelussa, mutta pääosin reitti toteutetaan olemassa olevia polkuja hyödyntämällä ja tarvittaessa niitä kestäväimällä, jolloin reitin poikkileikkaus vaihtelee maastonkohdan mukaan. Maastoliikuntareitillä vapaa kulkuaukko, eli puiden oksista vapaa alue on vähintään 1 m levyinen.*

*) Lähde: Oulun kaupunki. Maastoliikuntareitistö. Suunnitelmaselostus 10.2.2021.

Pateniemen rantareitin alustava poikkileikkaus



6. Suunnitteluratkaisu

6.5 Kuivasojan silta

Kuivasojan ylittävän uuden sillan hyödyllinen leveys on 5,0 m. Silta on vuoden 2019 yleissuunnitelman yhteydessä laaditun suunnitelmaluonnoksen mukaan tyypiltään teräsbetoninen laattakehäsilta, jonka jännemitta on 14 m. Silta perustetaan jäykästi päätypalkin alapintaan liittyvien teräsputkipaalujaan varaan.

Sillasta on laadittu 2.9.2025 päivätty aukkolausunto.



6. Suunnitteluratkaisu

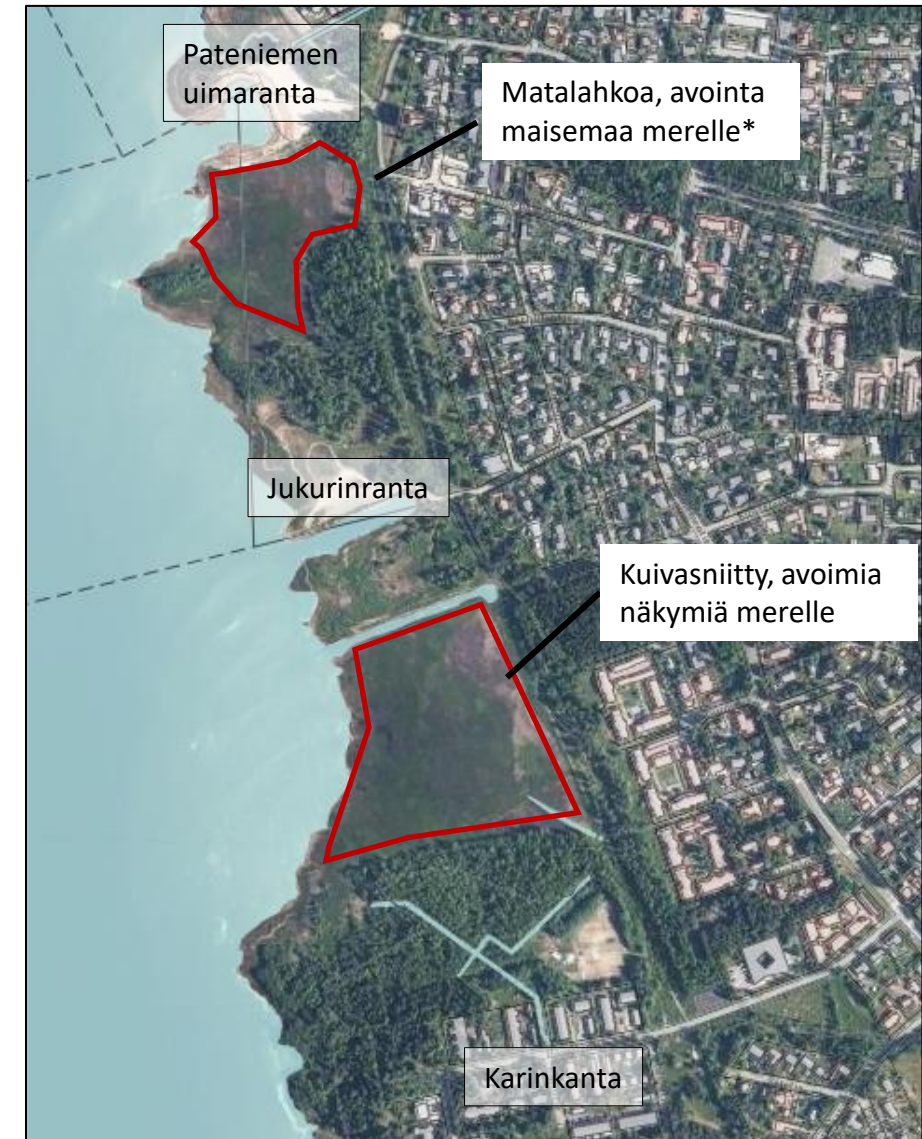
6.5 Reitin varustelu

Rantareitti valaistaan koko matkalta. Valaistussuunnittelussa kiinnitetään erityishuomiota mm. valaistuksen voimakkuuteen ja värilämpötilaan sekä valaistuksen säädettävyyteen vuorokauden ja vuodenajat huomioiden. Tavoitteena on toteuttaa valaistus, joka soveltuu luontevasti ympäristöönsä ja aiheuttaa mahdollisimman vähän haittavaikutuksia. Rantareitin ja ajoradan ylityksiin toteutetaan kohdevalaistus. Poikittaisyhteyksien valaistusta tarkastellaan tapauskohtaisesti jatkosuunnittelussa.

Rantareitin viitoittamista selvitetään jatkosuunnittelussa. Oulun kaupungissa ei ole nykyään viitoitettu pyöräilyn aluereittejä. Pohjoinen rantareitti olisi potentiaalinen kohde aluereittien viitoituksen kokeilulle. Rakentuessaan valmiiksi rantareitti tarjoaa sujuvimman yhteyden Oulun keskustasta Kellon Kiviniemeen ja Virpiniemeen saakka.

Reitin varrelle toteutetaan penkkejä, joita asennetaan maisemallisesti mielenkiintoisiin kohtiin. Karinkannan pohjoispuolella, missä on runsaasti avoimia näkymiä, penkkejä voidaan sijoittaa esteettömyyden perustason ohjeiden mukaisesti 250 m metrin välein. Penkkien sijoittelu tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Reitin varustelussa on luovuttu Pohjoisen rantareitin yleissuunnitelmassa 2019 esitetyistä levähdyspaikoista Kuivasojan varrella, sillä nämä sijoittuisivat uhanalaiseen lehtoon.



*) Lähde: Pohjoisen rantareitin maisemaselvitys, päivitys 2024.

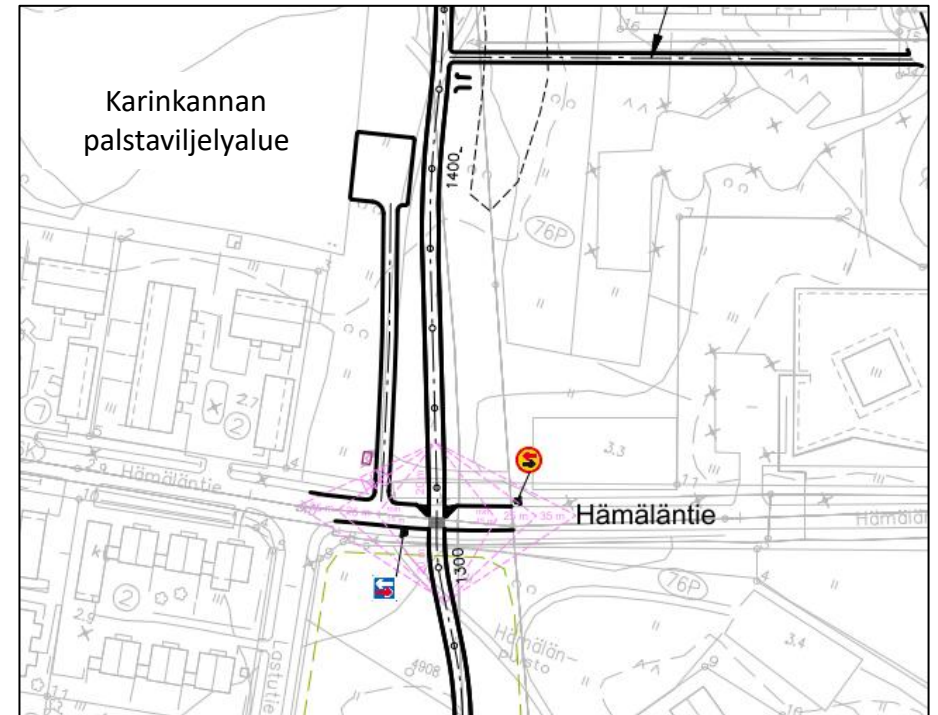
6. Suunnitteluratkaisu



6.6 Muu liikenneinfrastruktuuri

Asemakaavassa osoitetaan ohjeellinen moottoriajoneuvoliikenteen ajoyhteys Hämäläntieltä Karinkannan palstaviljelyalueelle ja yhteyden pohjoispäähän ohjeellinen pysäköintialue palstaviljelyalueen huoltoliikennettä varten.

Kaavamerkinnoillä mahdollistetaan autopysäköinti Jukurinrannan alueella myös jatkossa.



6. Suunnitteluratkaisu



6.7 Kustannusarvio

Alustava kustannusarvio Pateniemen rantareitistä on 1,8 milj. € (MAKU 130,1, 2020=100, elokuu 2025), josta Kuivasojan sillan osuus on 200 000 €. Rakentamiskustannukset sisältävät rakenteen ja päällysteen lisäksi kuivatuksen, valaistuksen ja luiskien nurmetuksen. Kustannuksissa on huomioitu myös liityntäyhteys nykyiseen liikenneverkkoon. Kustannuksiin ei sisälly maanhankintaa, ympäristöselvityksiä, mahdollisia PIMA-käsittelyjä, suunnittelukustannuksia eikä suunnitelmassa esitettyjä varusteita ja kalusteita, kuten penkkejä. Laskenta on suoritettu Ihku-hankeosalaskennalla.

Hankeosalaskenta on infrahankkeiden varhaisemmissa suunnitteluvaiheissa käytetty laskentamenetelmä, jossa hankkeen kustannusarvioita pyritään ennustamaan vielä puutteellisten ja epävarmojen lähtötietojen pohjalta.

Ihku-laskentapalvelu on Ihku-allianssin kehittämä kustannuslaskentapalvelu infrahankkeiden kustannusten arviointiin.

MAKU = maanrakennuskustannusindeksi



7. Vaikutukset

Toteutuessaan Pateniemen rantareitti edistää kestävästä liikkumisesta (jalankulku ja pyöräliikenne) ja parantaa liikenneturvallisuutta, kun pitkämatkaiselle liikenteelle Oulun keskustan ja pohjoisten kaupunginosien välillä toteutuu moottoriajoneuvoliikenteestä erillinen reitti.

Alueen virkistysyhteydet kehittyvät, kun reitin yhteyteen toteutetaan sorapiennar lenkkeilijöitä varten ja erillinen maastoliikuntareitti maastopyöräilyä, polkujuoksua ja kävelyä varten.

Reitin toteutuminen parantaa myös sosiaalista turvallisuutta reitillä, kun näkemiä avataan ja reitti valaistaan. Reitillä päälylystäminen ja päälylystettyjen poikittaisyhteyksien toteuttaminen sekä penkkien lisääminen alueelle parantavat alueen saavutettavuutta ja esteettömyyttä.

Reitin käyttäjämäärien kasvu voi heikentää alueen asukkaiden asuinviihtyvyyttä. Toisaalta virallisen reitin toteuttaminen voi myös parantaa asuinviihtyvyyttä, kun alueen lukuisat epäviralliset kulku-urat korvautuvat jäsennellyllä reitistöllä ja ohjaavat näin kulkijoita kauemmas asutuksesta.

Reitti sijoittuu olemassa olevan huoltotien kohdalle, mikä vähentää ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia.