

Vastaanottaja
Oulun kaupunki

Asiakirjatyyppi
Yleissuunnitelma

Päivämäärä
19.3.2020

Täydennykset 3.4.2020 (korostettu
harmaalla)

Viite
1510044500

OULUN KAUPUNKI RITAHARJUN ASEMAKAA- VAN MUUTOKSEN LII- KENNESELVITYS

OULUN KAUPUNKI
RITAHARJUN ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN
LIIKENNESELVITYS

Päivämäärä 19.3.2020
Laatija Erkki Sarjanoja

Kuvaus Yleissuunnitelma

Viite 1510044500

SISÄLTÖ

1.	JOHDANTO	1
2.	SUUNNITTELUALUEEN KUVAUS	1
2.1	Nykytilan maankäyttö	1
2.2	Nykyinen liikenneverkko	2
2.3	Maankäytön muutokset	3
3.	LIIKENTEELLISET MUUTOKSET JA VAIKUTUKSET	3
3.1	Liikenneverkko	3
3.2	Liikennemelu	4
3.3	Katujen rakentamisen kustannukset	4

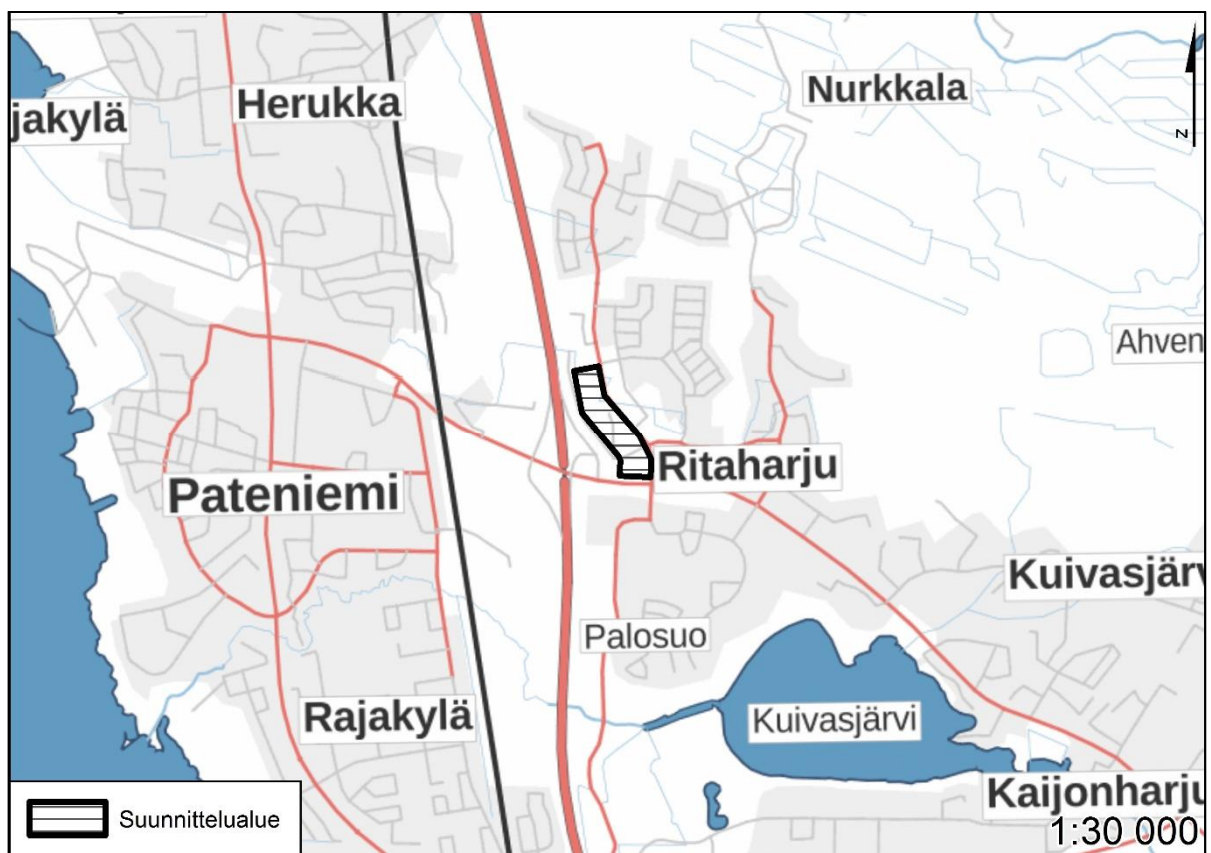
1. JOHDANTO

Oulun Ritaharjun kaupunginosassa on käynnistynyt asemakaavan muutos, joka koskee Ritaharjun kortteleita 100 ja 101. Asemakaava muutoksen tavoitteena on muuttaa toimitilakortteleita paremmin kysyntää vastaaviksi ja parantaa Ritaharjun palveluja.

Työssä laadittiin liikenneselvitys ja -suunnitelma Ritaharjun asemakaavatyön aikana.

2. SUUNNITTELUALUEEN KUVAUS

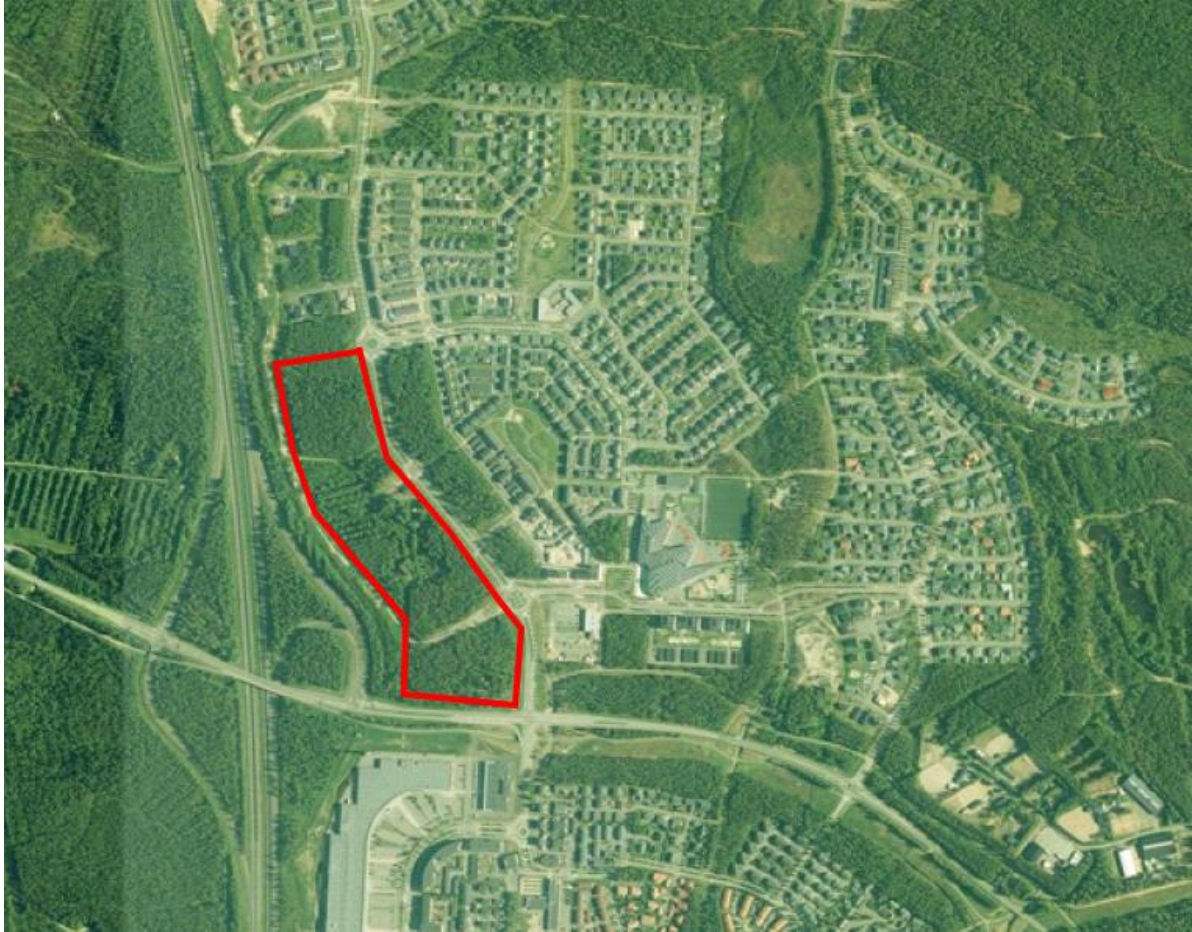
Suunnittelualue sijaitsee Ritaharjussa, noin 8,5 km etäisyydellä kaupungin keskustasta Pohjantien (VT4) ja Raitotien koillispuolella. Alue rajautuu pohjoisessa katualueeseen, koillisessa asuin-kortteleihin, idässä päivittäistavarakauppaan, etelässä Raitotiehen ja lännessä Pohjantiehen. Pohjantien (vt 4 eli moottoritien) Pateniemen eritasoliittymä on suunnittelualueen lounaispuolella. Vuonna 2019 liittymään valmistui merkittäviä toimenpiteitä osana moottoritien laajempaa kehittämistä, muun muassa uusia rampeja ja Raitotielle lisäkaistoja. Suunnittelualueen sijainti on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Selvityskohteen sijainti Oulun kaupungissa.

2.1 Nykytilan maankäyttö

Suunnittelualue on nykytilassa pääosin rakentamaton metsä- ja piha-alue.



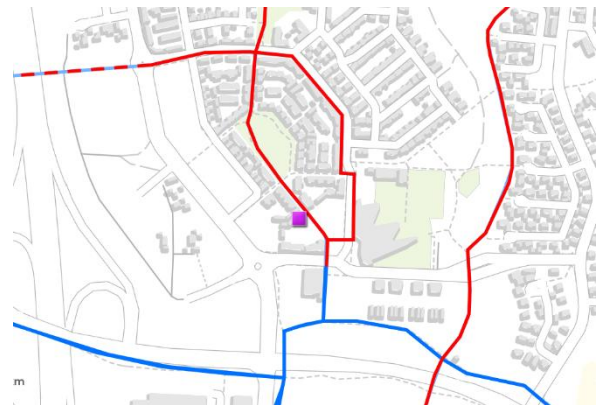
Kuva 2. Suunnittelualueen nykytila (Ilmakuva: Paikkatietoikkuna)

2.2 Nykyinen liikenneverkko

Suunnittelualue tukeutuu autoliikenteen osalta moottoritiehen, Raitotiehen ja Ritaväylään. Moottoritien eritasoliittymä on suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä ja sen kapasiteetti on nykyään erittäin hyvä. Raitotien ja Ritaväylän liittymässä on useita kaistoja ja liikennevalo-ohjaus. Se toimii hyvin. Ritaväylällä on kiertoliittymä, joka on halkaisijaltaan varsin iso, ja siinäkin on vielä liikenteellistä kapasiteettiä käyttämättä. Raitotien liikennevalokojeista laskettuna Ritaväylän liikennemäärä on noin 8 100 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Suunnittelualueen suuntaan on osittain rakennettu Ritakumpu-niminen katu, joka lähtee Ritaväylän kiertoliittymästä ja Pyydystie, joka on edellistä pohjoisempänä.

Jalankulku- ja pyörätiet kulkevat Raitotien eteläpuolella ja Ritaväylän liittymästä itään päin myös pohjoispuolella. Ritaväylän molemmin puolin on väylät kiertoliittymästä pohjoisen suuntaan. Lisäksi väylä on viereisellä asuinalueella. Raitotiellä on alikulut Ritaväylän itäpuolella ja siitä noin 300 metrin päässä idän suuntaan. Raitotien suuntainen yhteys on pyöräilyn pääreitti ja Ritaharjun sisällä on pohjois-eteläsuuntaisia aluereittejä, ks. viereinen kuva.

Ritaharjusta kulkee kaksi joukkoliikenteen runkoreittiä kohti Linnamaata ja keskustaa. Vuoroväli molemmilla linjoilla on arkisin noin 15 - 20 minuuttia. Lähimmät pysäkit ovat Rita-aukiokadulla noin 150 metrin päässä.

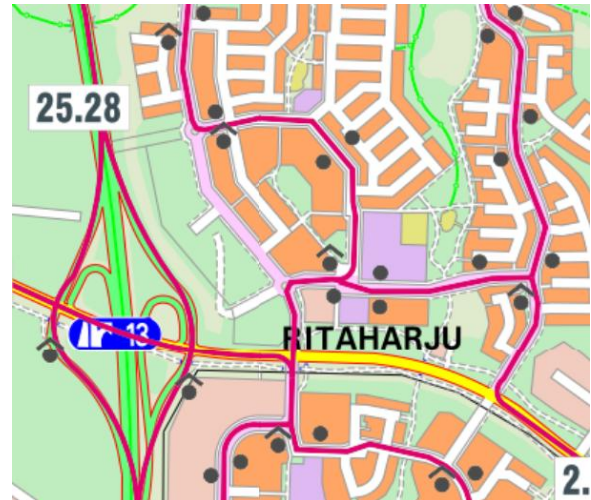


Kuva 3. Alueen pyöräilyn pää- ja aluereitit

Nykyisessä asemakaavassa on osoitettu Ritaväylän kiertoliittymästä lounaaseen lähtevä ja-lankulku- ja pyöräilyväylä, joka jatkuu Raitotien eteläpuolelle saakka ja Raitotien kohdalle on merkitty alikulku. Niitä ei ole rakennettu. Raitotien katualueen leveydessä on varauduttu siihen, että kadulle mahtuu rakentamaan lisäkaistoja.

2.3 Maankäytön muutokset

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on vahvistaa Ritaharjua aluekeskuksena monipuolis-tamalla sen palvelutarjontaa ja lisätä alueen työpaikkoja. Nykyisessä asemakaavassa alueella on toimitilarakennusten korttelialueita.



Kuva 4. Joukkoliikenteen reitit ja pysäkit (tilanne talvella 2019-2020).

3. LIIKENTEELLISET MUUTOKSET JA VAIKUTUKSET

3.1 Liikenneverkko

Asemakaavamuutoksessa ei esitetä katuverkkoon muutoksia. Ritakumpu ja Pyydystie säilyvät voimassa olevan kaavan mukaisina, samoin Raitotien tilavaraukset bussipysäkkeineen. Raitotien leventäminen ei ole tarpeen tämän kaavamuutoksen toteuttamisen myötä, ja tilavaraukset on tehty jo aiemmin uusia kaava-alueita silmälläpitäen. Muutosalueen ja Raitotien välillä liikkuminen uusilla HCT-yhdistelmillä (rekan pituus 34,5 metriä) on nykyisten ja uusien katujärjestelyjen puolesta mahdollista, joskin ajouratarkastelun perusteella varsin tiukkaa kiertoliittymässä ja saarek-keiden kohdilla. Katutilat mahdollistavat katuliittymien avartamisen, jos HCT-yhdistelmien käyttö olisi päivittäistä. Esimerkiksi kiertoliittymän ajokaistaa voidaan leventää sisäänpäin ja mahdolli- sesti saarekkeiden kohdalla kaistaa voidaan leventää ulospäin. Tiedossa olevien toimijoiden mu- kaan yhdistelmien on kuitenkin epätodennäköistä.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien osalta esitetään pientä täydennystä: Ritaväylän kiertoliittymän länsi- ja eteläpuolelle esitetään uudet suojatiet, jotta turhilta kiertomatkoilta vältytään. Lisäksi kiertoliittymän länsipuolella muutetaan jalankulku- ja pyöräilyväylän linjausta hiukan, jotta pyö- räily on sujuvampaa ja turvallisempaa. Ritakumpu-kadulta Raitotielle johtava jalankulun ja pyö- räilyn väylä alikulkuineen säilyy nykykaavan mukaisesti, ja väylän linjaus tarkentuu hiukan vie- reisen sähkövoimaylvään sijainnin ja suojaetäisyyden tarkentuessa. Alikulku on vastaavan tyypp- pinen kuin muutkin Ritaharjun keskuksen alikulut, eli vinojalkainen kehäsilta. Alikulun eteläpuo- lella saadaan toteutettua näkemäalue, jonka mitat ovat "suositeltavan" ja "tydyttävän" välillä. Tarkempi piirros liikenneverkosta on tämän selvityksen liitteenä.

Ritaharjun keskuksen asemakaavoituksen yhteydessä vuonna 2007 on laadittu liikenne-ennuste. Sen mukaan Ritaväylän liikennemäärä olisi ollut maankäytön toteutumisen jälkeen kiertoliittymän ja Raitotien välisellä jaksolla vajaa 14 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Silloin liikennejärjestelyt on mitoitettu ennusteen perusteella. Asemakaavamuutoksen myötä liikennemäärä kasvaa nykyi- sestä mutta jää vuonna 2007 laaditun ennusteen alle. Merkittävämpi muutos on siinä, että toimi- tilarakentamisen myötä alueella olisi työpaikkoja mutta asemakaavamuutoksen myötä alueella on enemmän asiakaskäyntejä. Toimitilarakentamiseen liittyvät aamu- ja iltapäivän työmatkojen ruuhka-aiheet jäävät toteutumatta. Sen sijaan liikennettä on tasaisemmin päivän aikana ja lii- kenne lisääntyy iltaisin ja viikonloppuisin.

Asemakaavamuutoksen myötä alueelle syntyy palveluita, joita tullaan hakemaan Ritaharjun ulko- puoleltakin. Toisaalta Ritaharjusta ei tarvitse lähteä kauemmas hakemaan vastaavia palveluja, ja ne hyvin saavutettavissa kävellen tai pyöräillen. Autoliikenteen osalta liikenteen sujuvuus ja tur- vallisuus ovat hyvällä tasolla jo nykyratkaisuilla, ja kaavassa varataan tilaa lisäjärjestelyille

Raitotien osalta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet paranevat. Alue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä.

3.2 Liikennemelu

Moottoritien ja Raitotien liikennemelusta on laadittu melulaskelmia muun muassa moottoritien tiesuunnittelun yhteydessä. Lisäksi melu on arvioitu Oulun kaupungin meluselvitys vuonna 2017 -hankkeessa, joka on ollut ympäristömeludirektiivin (202/49/EY) mukainen selvitys, ja se on tehty nykyliikennemäärällä eli selvityksen aikaisella, vuoden 2017 liikenteellä. Siinä ei ole huomioitu vuonna 2019 käyttöön otettu ramppeja Kuivasrannan kohdalla.

Valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) on annettu melutason ohjearvot, ja päiväajan ohjearvo on 55 dB. Oheisessa kuvassa on ote edellä mainitusta kaupungin meluselvityksestä Ritaharjun kohdalta. Siihen on lisätty tummansininen viiva, joka kuvastaa vuodelle 2040 ennustetun liikenteen aiheuttamaa 55 dB melukäyrää. Siinä on mukana vuonna 2019 käyttöön otetut rampit.

Molempien laskelmien perusteella asuinalueille ei kantaudu ohjearvojen ylittävää melua. Asemakaavamuutoksen myötä Raitotiellä ja Ritäväylällä kasvavan liikenteen aiheuttama liikennemelun kasvu on pieni, sillä ajonopeudet ovat alhaisia. Näissä laskelmissa ei ole huomioitu moottoritien ja Ritäväylän väliin suunniteltuja rakennuksia, jotka käytännössä jonkin verran rajoittavat melun leviämistä. Niissä ei myöskään ole huomioitu alueella olevaa puustoa.

Yöajan melualueet ovat suppeammat, koska liikennemäärä on huomattavasti päiväaikaa pienempi. Tarkasteluissa on todettu, että päiväajan melu on määräävämpi kuin yöajan, vaikka yöajan melun ohjearvo on päiväaikaa pienempi.

3.3 Katujen rakentamisen kustannukset

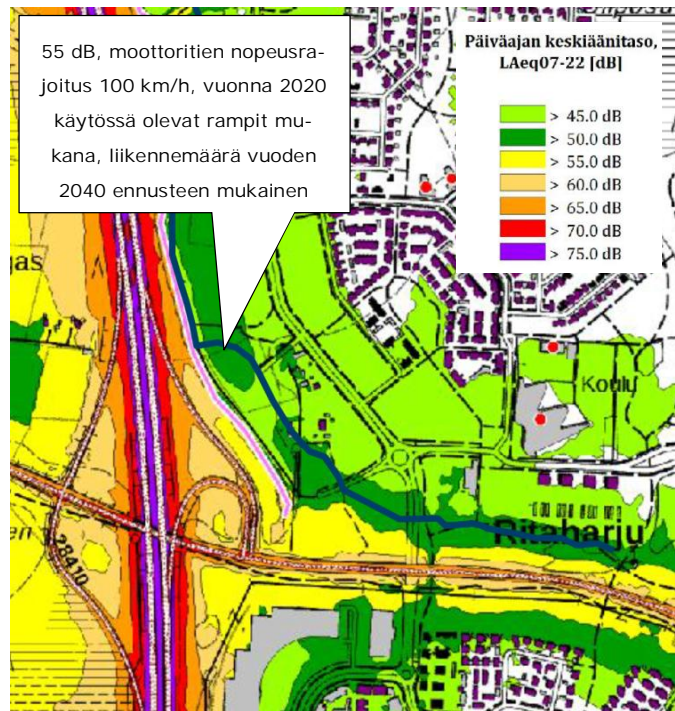
Ensimmäisen vaiheen toteutuskustannukset:

Kiertoliittymän muutokset, mm pyörätien rakentaminen, 30 000 € Ritakumpu-kadun täydennykset mukaan lukien kadun varrella oleva jk+pp-väylä 50 000 €, yhteensä: noin 80 000 €

Toinen vaihe, jonka toteutus ei ole välittömästi välttämätöntä kortteleiden 89, 100 ja 101 rakentamisen toteuttamiseksi:

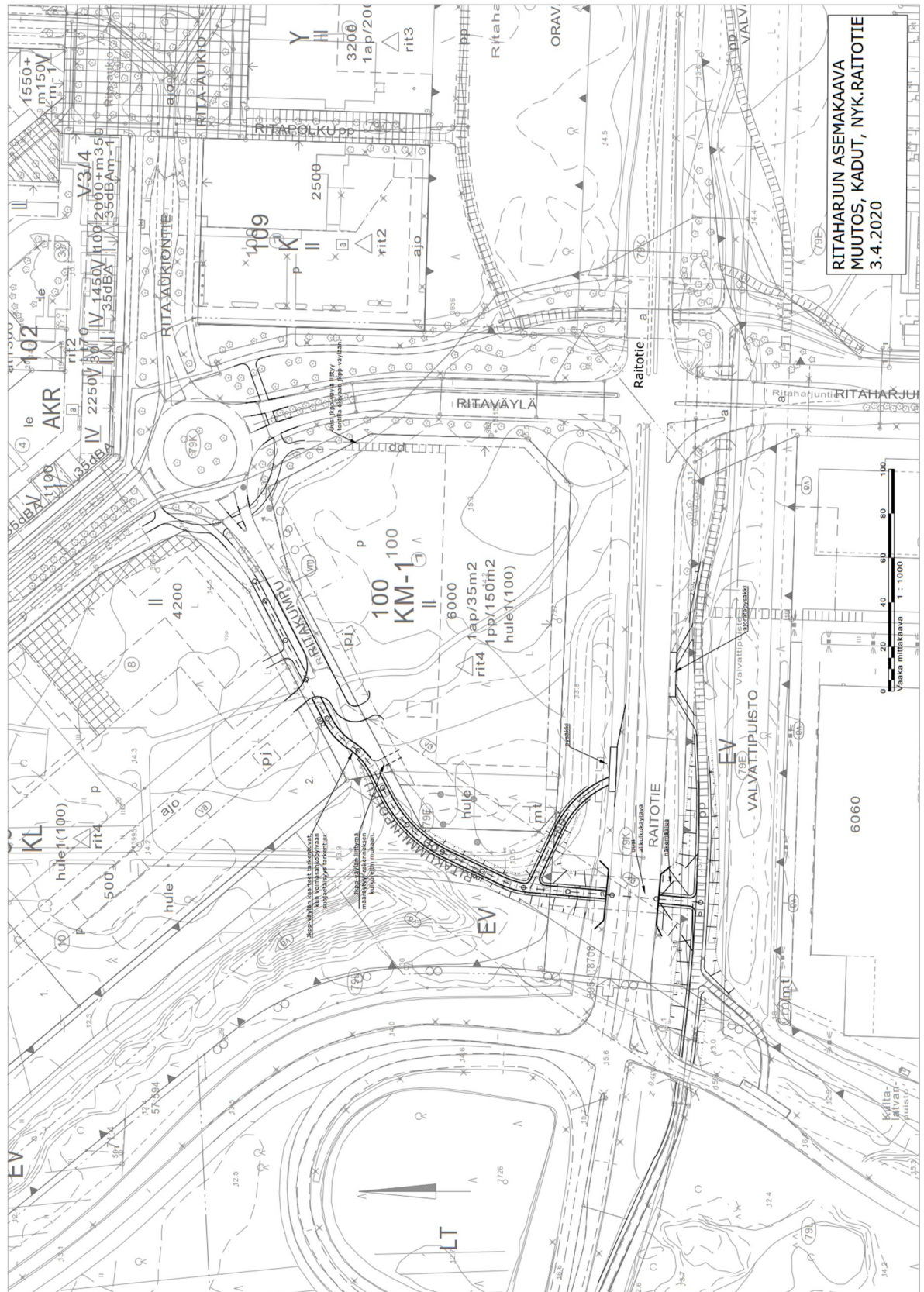
Raitotien alikulku väylineen 1,3 M€ (tämä kustannus silloin, kun Raitotiellä on nykyistä enemmän kaistoja), työmaa-aikainen kiertotie yms. liikenteen työmaajärjestelyt 100 000 €, ajoratapysäkit väylineen 100 000€, yhteensä 1,5 M€.

Raitotien leventämisen kustannuksia ei ole tässä arvioitu, koska lisäkaistat eivät ole tämän kaavan takia tarpeen.

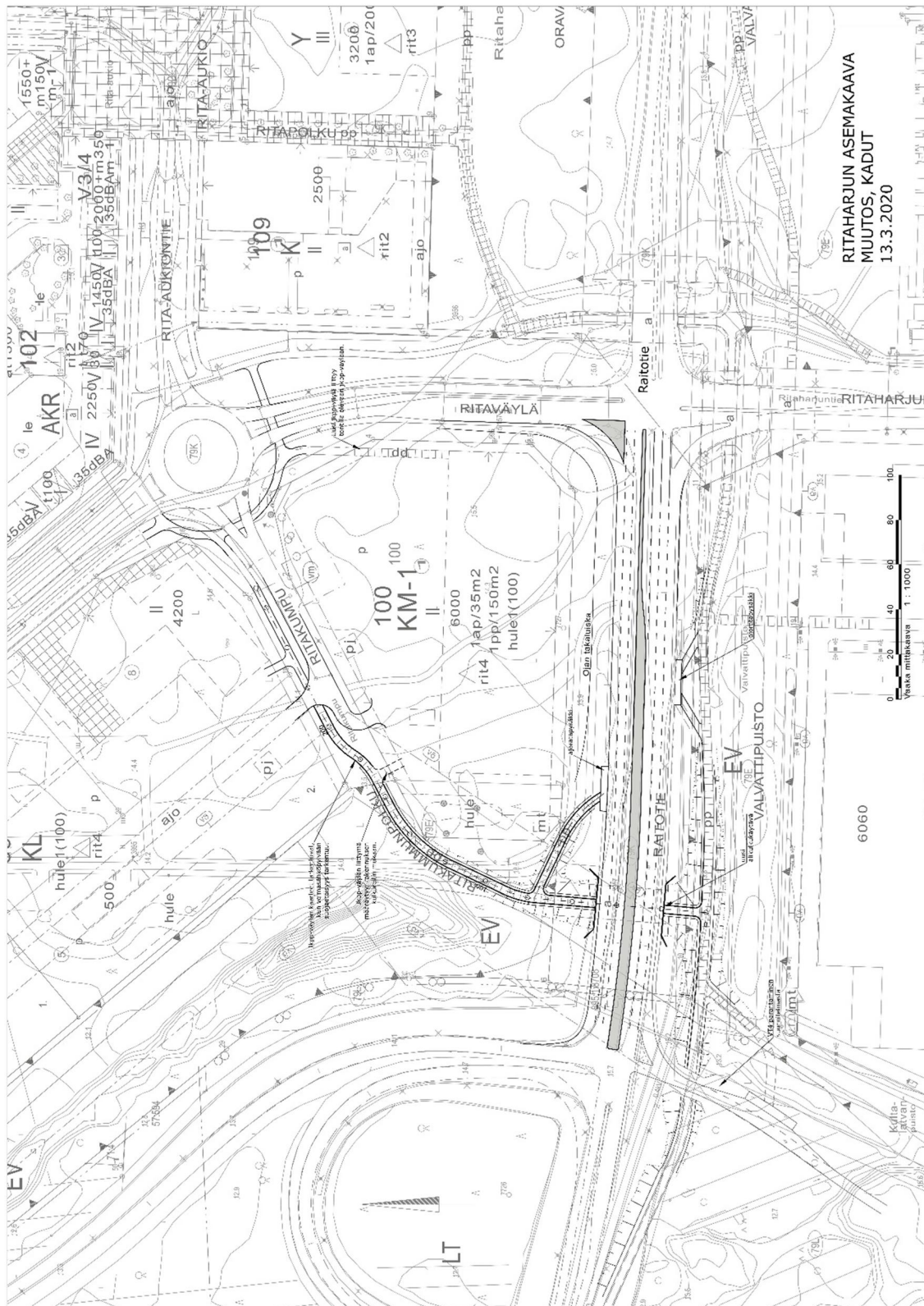


Kuva 5. Liikennemelulaskennan tuloksia.

LIITE

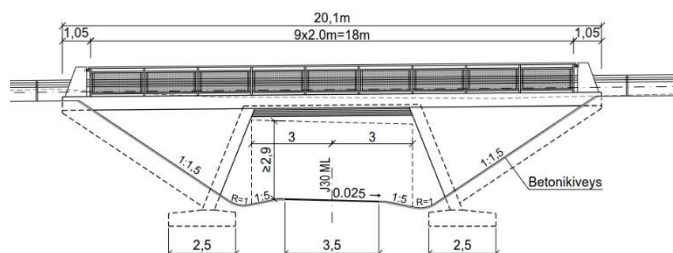


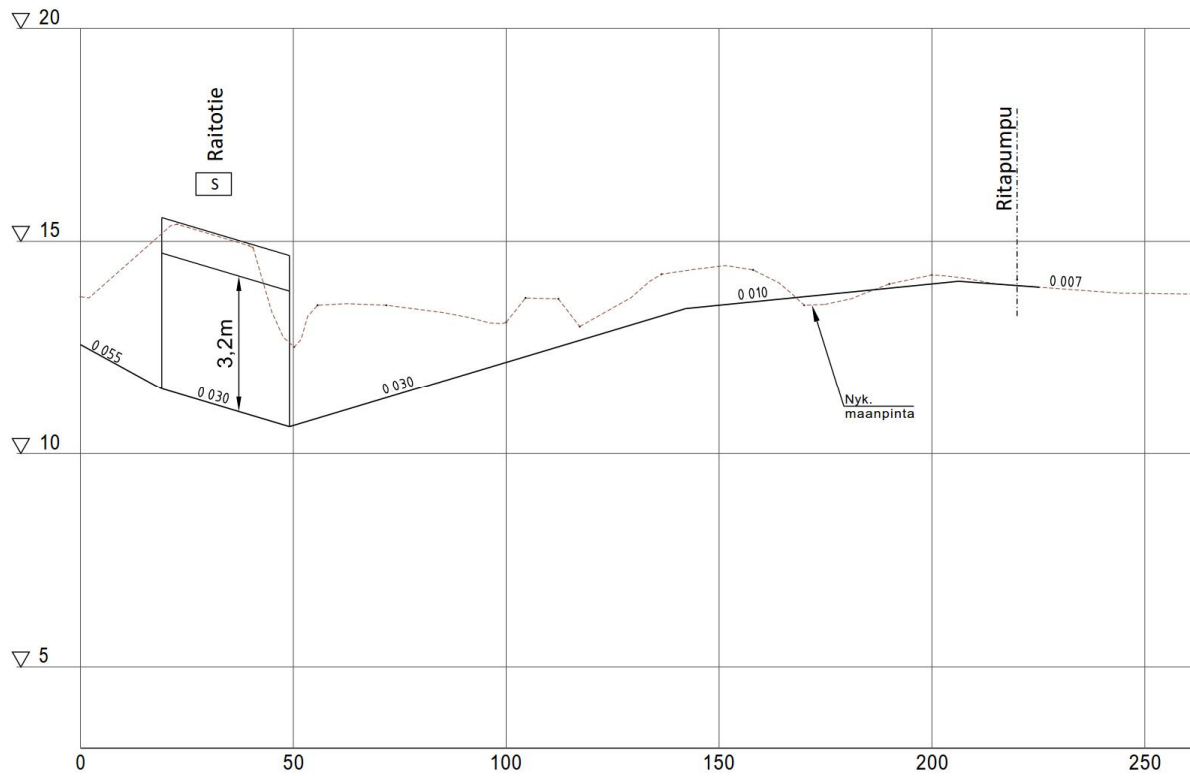
Piirros yllä: Liikenneverkon ratkaisut, kun Raitotien kaistat ovat nykyisellään.



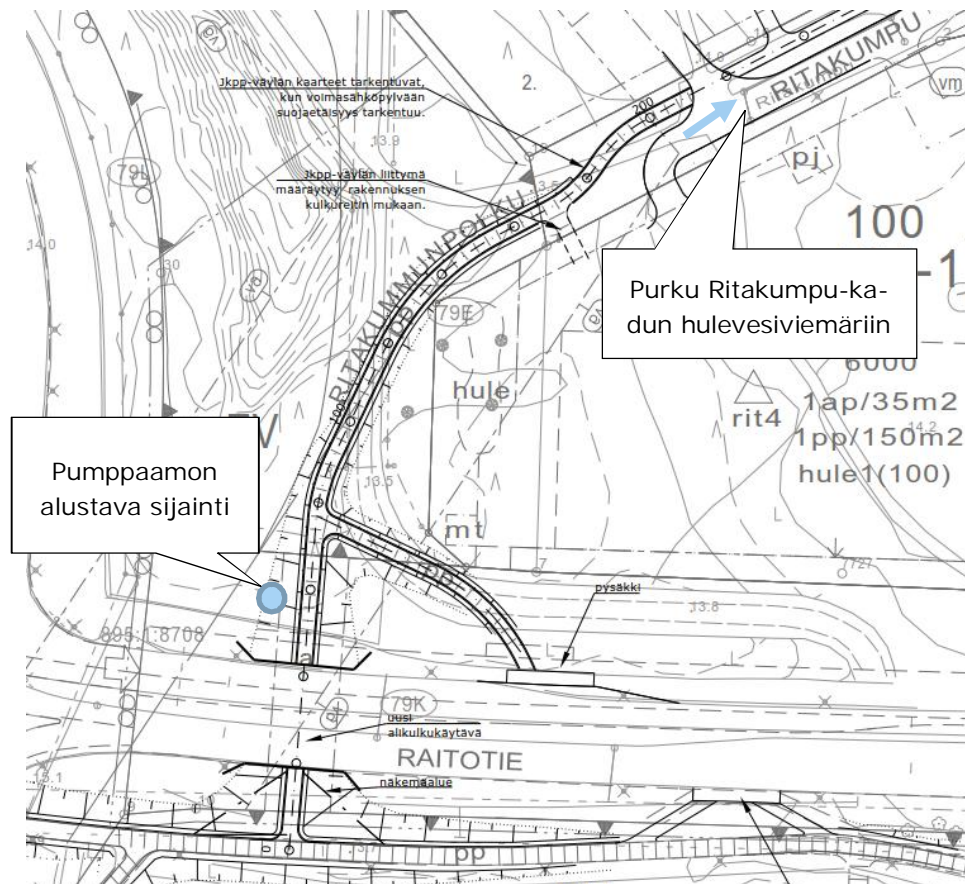
Piirros yllä: Liikenneverkon ratkaisut, kun Raitotien on levennetty.

Piirros oikealla: Alikulun periaatteellinen poikkileikkaus (alittavan väylän leveys tarkistetaan toteutussuunnitelun yhteydessä).





Piirros yllä: Jalankulku- ja pyörätien alustava pituusleikkaus Raitotien uudesta alikulusta Ritakumpu-kadulle. Pituusleikkauksessa on varauduttu Raitotien levenemiseen.



Piirros yllä. Alikulun pumppaamon alustava sijainti ja purku.