

Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2024-2028

Oulu, Ii ja Muhos

12.4.2023

Esipuhe

Palvelutasosuunnitelman tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella tavoitellaan ja millaiseksi toimivaltainen viranomaisen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennepalveluja.

Suunnitelmassa esitetään joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Oulun, lin ja Muhoksen alueelle vuosille 2024–2028.

Joukkoliikennejaosto on hyväksynyt laaditun suunnitelman. Kunnat päättävät joukkoliikenteen rahoituksesta. Mikäli rahoitusta ei löydy riittävästi, ei esitetyn mukainen palvelutaso toteudu suunnitellusti.

Suunnitelmaa ohjanneeseen projektiryhmään ovat kuuluneet Oulun kaupungilta Helena Väliaho, Samuli Siltala, Tomi Paananen, Silja Viinikka, Tanja Väärälä, Lotta Kaarlela, Anne-Maria Vesa ja Santeri Haavisto.

Suunnitelman laatimisesta on vastannut Sitowise Oy. Työn projektipäällikkönä on toiminut Anna-Sofia Hyvönen ja suunnittelijoina Matleena Lindeqvist ja Anni Karelehto.

Sisällysluettelo

1. Työn tausta ja tavoitteet	<u>s. 4</u>
2. Palvelutasotavoitteet 2024–2028	<u>s. 9</u>
3. Palvelutason toteuttaminen ja muut kehittämistarpeet	<u>s. 19</u>
4. Vaikutusten arviointi	<u>s. 25</u>
5. Taustaselvitykset	
• Joukkoliikenteen nykytila	<u>s. 34</u>
• Kysyntäpotentiaalin kehitysnäkymät	<u>s. 48</u>
• Erillistarkastelut (OYS, lentoasema, yliopisto)	<u>s. 58</u>

1. Työn tausta ja tavoitteet

Työn tausta ja tavoitteet

Joukkoliikennestrategiassa on asetettu tavoitteeksi matkustajamäärien tuplaaminen (18 miljoonaa matkaa) vuoteen 2030 mennessä, jolloin yhä useampi on valinnut joukkoliikenteen kulkutavakseen. Tavoitteena on tarjota helpompaa, nopeampaa ja fiksumpaa joukkoliikennettä.

Palvelutasosuunnittelun tavoitteena on ollut kehittää Oulun, lin ja Muhoksen joukkoliikennettä strategian mukaisesti ja siksi palvelutasoa on esitetty kehitettäväksi kaikissa kunnissa. Eniten palvelutasoparannuksia kohdistuu Oulun runkolinjoille ja keskeiselle kaupunkialueelle, jossa myös matkustusta ja kysyntää on eniten. Lissä on kiinnitetty erityistä huomiota joukkoliikenteen nopeuttamiseen kunnan toiveiden mukaisesti.

Muhoksella on esitetty parannuksia viikonlopun ja arki-illan yhteyksiin, parannettu koululaisten liikkumismahdollisuuksia ja lisäksi ehdotettu joen pohjoispuolisen reitin suoristamista. Suunnitelmassa on huomioitu etä- ja hybridityön yleistymisen ja matkustuksen kysynnän hajautuminen iltoihin ja viikonloppuihin.

Palvelutasosuunnitelman päivitykseen liittyy kiinteästi kuntien kaavoitus ja Oulun kaupungin käynnissä oleva palveluverkkoselvitys. Tavoitteena on ollut tunnistaa tulevat maankäytön ja palveluverkon muutokset, asuin- ja työpaikka-alueiden kehittyminen sekä asukkaiden toiveet, jotta liikkumistarpeisiin voidaan vastata tulevaisuudessa.

Palvelutasosuunnittelun yhteydessä on myös tuotettu ehdotuksia palvelutasoa toteuttavaan linjastosuunnitteluun, jotta asiakkaiden ja kuntien tarpeet tulisivat mahdollisimman hyvin kuulluiksi.

Työssä on tuotettu joukkoliikennejaoston 18.1.2023 hyväksymä esitys tavoitteellisesta joukkoliikenteen palvelutasosta vuosille 2024–2028 Oulussa, lissä ja Muhoksella. Esityksen mukaisen palvelutason toteutuminen riippuu kuntien päätöksenteosta ja rahoituksesta. Mikäli rahoitusta ei löydy, joudutaan palvelutaso toteuttamaan supistetusti seuraavissa hankinnoissa.

Vuorovaikutus- ja päätöksentekoprosessi

Suunnitelmaluonnoksen laadinta

Palvelutasosuunnitelmaa laadittaessa pyydettiin lähtötietoja ja näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämistarpeista kuntien kaavoituksesta ja sivistyspalveluista (kouluverkon muutokset). Tietoja kerättiin haastatteluilla ja sähköpostitse. Lisäksi syyskuussa 2022 toteutettiin asukaskysely, jolla kerättiin asukkaiden näkemyksiä kehittämistarpeista. Kyselyyn vastasi hieman vajaa 1 000 asukasta.

Kommentit suunnitelmaluonnokseen

Suunnitelmaluonnokseen pyydettiin kommentteja laajalla jakelulla, mm. joukkoliikennejaostolta, kuntien joukkoliikenteen, kaavoituksen ja sivistystoimen asiantuntijoilta, Oulun Matkailu Oy:ltä, ammattiopistoilta (OSAO, Luovi), ammattikorkeakoululta ja yliopistolta sekä ELY-keskukselta. Suunnitelmasta keskusteltiin liikennöitsijäneuvottelussa.

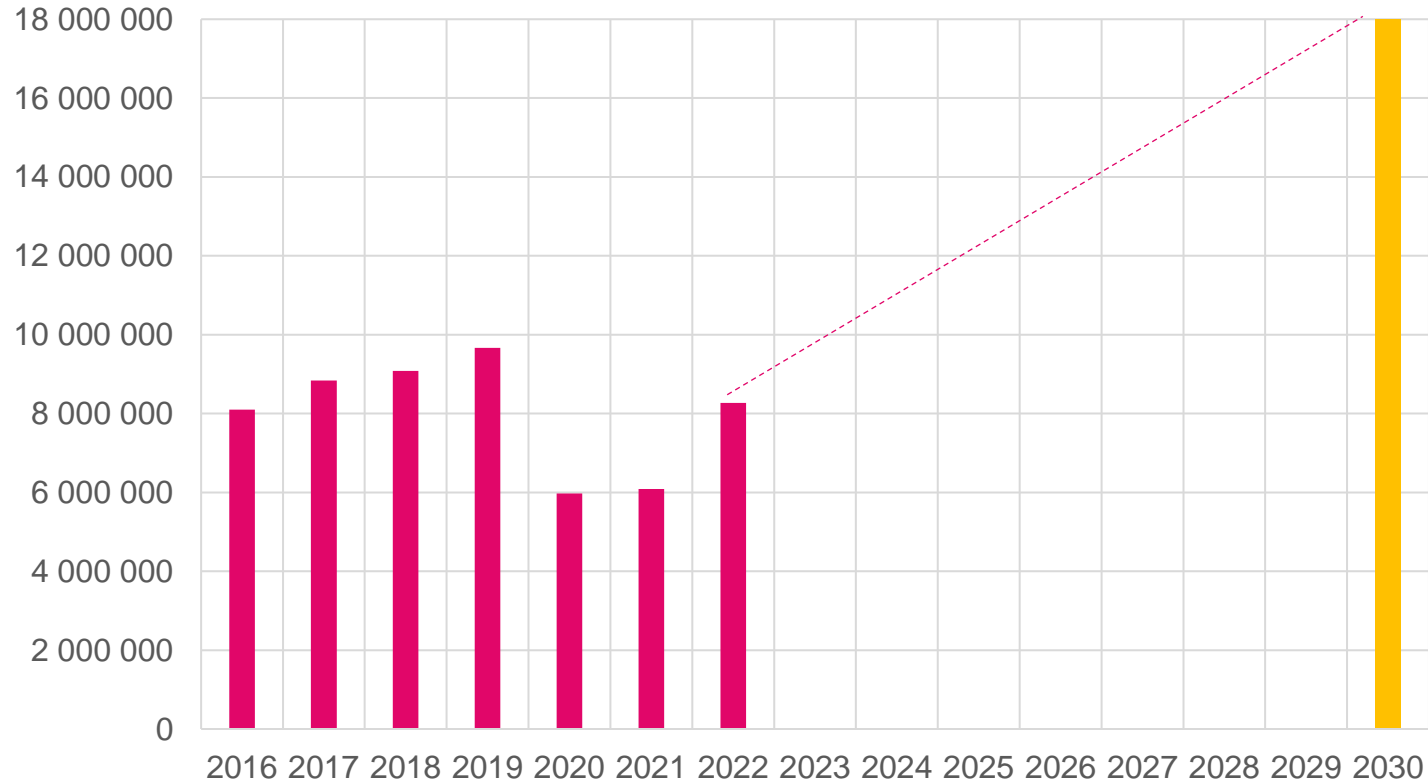
Päätöksenteko

Suunnitelmaa esiteltiin marras- ja joulukuussa joukkoliikennejaoston kokouksessa, johon osallistui myös lin ja Muhoksen kuntien johtoa, sekä Oulun kaupunkiympäristön johtoryhmän kokouksessa. Joukkoliikennejaosto hyväksyi suunnitelman valmiiksi 18.1.2023 ja valtuutti joukkoliikennepäällikön valmistelemaan kunnille esityksen joukkoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta.

lin ja Muhoksen kunnille on lähetetty lausuntopyyntö tammikuussa. lin kunnanhallitus käsitteli palvelutasoa 13.2.2023 ja Muhoksen kunnanhallitus 20.2.2023. Kunnat päättivät sitoutua esitettyyn palvelutasoon.

Oulun kaupungin yhdyskuntalautakunta ja kaupunginhallitus ovat käsitelleet palvelutasoa keväällä useammassa tilaisuudessa. Päätöstä ei ole tehty raportin valmistumiseen mennessä.

Seudun joukkoliikenteen matkustajamäärätavoitteet



Tavoite vuonna 2030: 18 milj. matkaa

Tavoitteeseen pääsemiseksi matkustajamäärien tulee kasvaa vuosina 2023–2030 yhteensä 9,7 miljoonalla matkalla eli noin 1,2 miljoonalla matkalla vuodessa.

1,2 milj. matkan vuosittainen kasvu tarkoittaisi, että matkustuksen tulisi keskimäärin kasvaa 10 % vuodessa (2022–2023 aikana 15 %, mutta 2029–2030 enää 7 %). Ennen Covid19-pandemiaa (2016–2019) kasvu oli keskimäärin 6 % per vuosi.

Tällä hetkellä matkustuksesta tehdään 86 % Oulun sisäisillä linjoilla ja 14 % seudullisilla linjoilla. Oulun sisäisillä linjoilla 48 % matkoista tehdään runkolinjoilla.

Samalla matkustuskäyttämällä kasvua pitäisi saada lisää noin 1,0 milj. matkustajaa/v Oulun sisäisillä linjoilla ja 0,2 milj. matkustajaa/v seudullisilla linjoilla. Oulun sisäisillä runkolinjoilla matkustuksen pitäisi kasvaa lähes 0,5 milj. matkustajalla vuodessa.

Kehittämistarpeet palvelutasotavoitteiden lähtökohtana

Palvelutasosuunnitelman laadinnassa on pyritty vastaamaan niihin kehittämistarpeisiin, jotka on tunnistettu lähtötietojen koostamisen, haastattelujen, tietopyyntöjen, asukaskyselyn ja eri osapuolten kommenttien perusteella. Näitä **lähtökohtia on esitelty tarkemmin** raportin lopussa **luvussa 5. Taustaselvitykset**.

Keskeinen lähtökohta työlle on ollut asutuksen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen ja näihin odotettavissa olevat muutokset. Maankäytön nykytilaa on tarkasteltu YKR-ruutuaineiston perusteella, ja tulevia kehittämissuunnitelmia on haettu mm. Oulun maankäytön toteuttamisohjelmasta. Tiedot lin ja Muhoksen maankäytön kehityksestä perustuvat kuntien haastatteluihin. **Palvelutasotavoitteilla on pyritty vastaamaan siihen, että joukkoliikenteen tarjonta vastaa kysyntää ja sen kehittymistä myös tulevina vuosina** (mm. asuntomessualue).

Maankäyttöä koskevien tietojen lisäksi on huomioitu mm. **kouluverkkoa koskevat tarpeet ja verkkoon haastatteluiden perusteella odotettavat muutokset** (mm. uusi yhtenäiskoulu Jääkärikankaalle).

Asukkaiden näkemyksiä kehittämistarpeista kysyttiin asukaskyselyssä ja **vastauksissa vahvasti esiin nousseet tarpeet huomioitiin suunnitelmassa** (mm. poikittaisyhteyden tarve Maikkula–Kaakkuri–Oulunsalo välillä ja Laanilan koululaisten liikkumistarpeet).

Työssä tehtiin myös erillistarkastelut yliopiston, OYS:n ja lentokentän kehittämistarpeista.

Työn lähtökohtana on myös huomioitu **Oulun kaupungin joukkoliikenneasiantuntijoiden esiin nostamat tarpeet** esimerkiksi kapasiteetin riittävydestä eri alueilla.

2. Palvelutasotavoitteet 2024–2028

Palvelutason määrittely ja palvelutasoluokat

Palvelutaso kuvaa, millaiseksi eri alueiden joukkoliikenteen palveluja tulevina vuosina on tavoitteena kehittää. Palvelutaso luo perustan tarkemmalle linjasto-, reitti- ja aikataulusuunnittelulle sekä antaa käsityksen rahoitustarpeesta. Palvelutasosuunnitelma on tavoitteellinen, se ei velvoita viranomaista järjestämään liikennettä esitetyllä tasolla.

Palvelutasosuunnitelmassa kuvataan alueittain tai suunnittain, milloin bussit liikennöivät (liikennöinti-aika) ja kuinka tiheästi bussit ajavat (vuoroväli). Tavoitteet on asetettu eri viikonpäiville ja vuorokaudenajoille.

Palvelutasoluokkia on seitsemän:

- Luokka 1+ on paras ja se kuvaa aikatauluvapaan liikkumisen vyöhykettä vilkkaimmilla joukkoliikennekäytävillä. Tällä alueella joukkoliikennetarjonta on niin tiheää, että pysäkille voi mennä aikatauluja tarkastamatta.
- Luokka 1 mahdollistaa lähes aikatauluvapaan liikkumisen. Se eroaa parhaasta palvelutasoluokasta hieman pidemmillä vuoroväleillä.
- Luokka 2 antaa vaihtoehdon henkilöautolle täyttäen asukkaiden tyypillisimmät matkustustarpeet. Tavoitteena on mahdollistaa arki ilman autoa, viikonloppuisin matkat on suunniteltava hieman tarkemmin.
- Luokka 3 turvaa liikkumisen päivittäisiin kohteisiin. Joukkoliikenteen käyttö vaatii kuitenkin jonkin verran matkustuksen ajallista joustamista.
- Luokka 4 tarjoaa säännöllistä joukkoliikennettä arkipäiviin, mutta joukkoliikenteen käyttäminen vaatii ajallista joustoa eikä ole mahdollista kaikilla vapaa-ajan matkoilla. Vuoroja tarjotaan myös viikonloppuisin.
- Luokan 5 tavoitteena on turvata arjen liikkumistarpeet. Joukkoliikennettä järjestetään viikonloppuisin tarpeen mukaan.
- Luokka 6 tarjoaa koulu- ja työmatkayhteyksiä sekä asiointiyhteyksiä arkisin päiväsaikaan. Joukkoliikennettä järjestetään viikonloppuisin tarpeen mukaan.

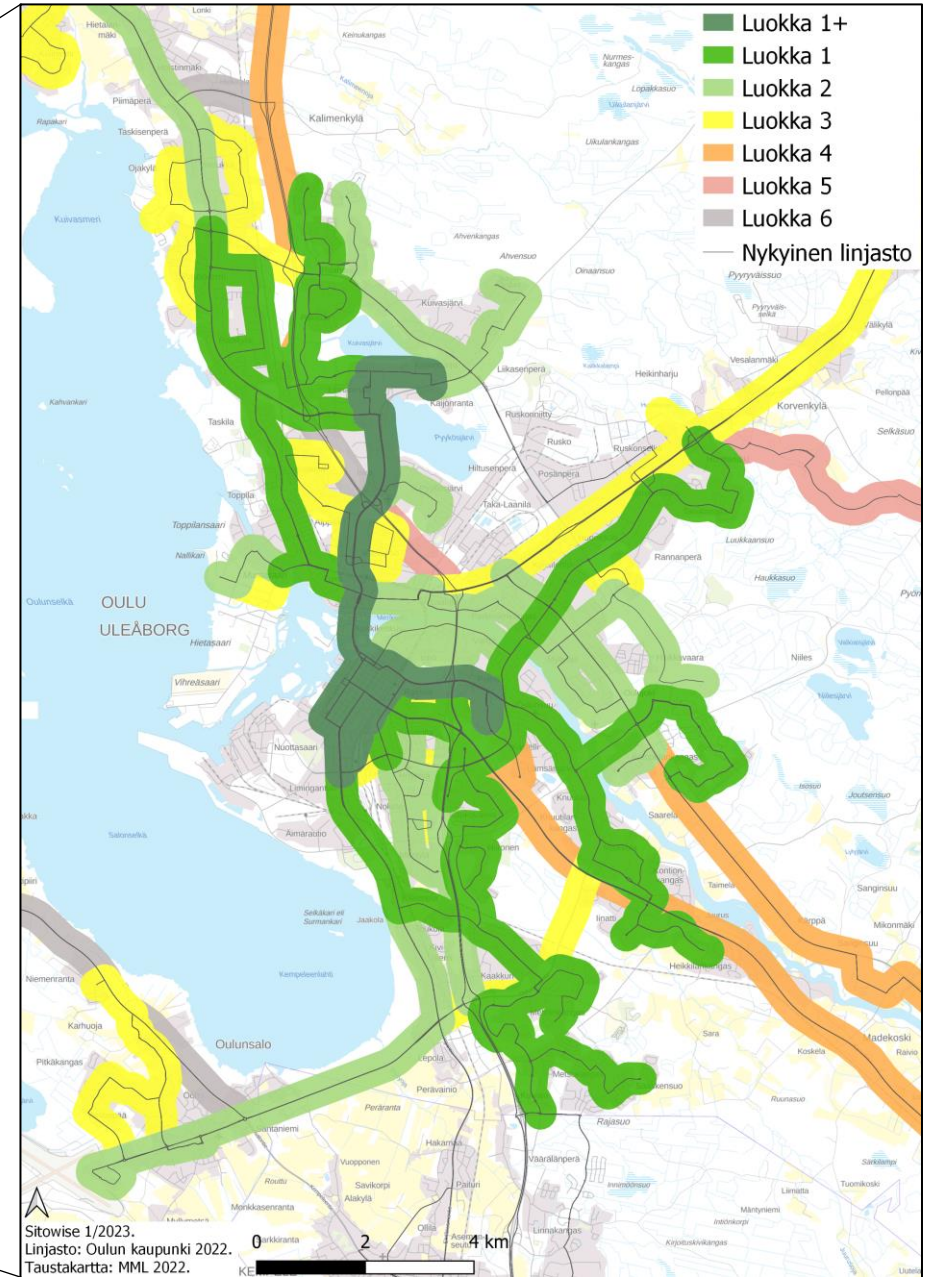
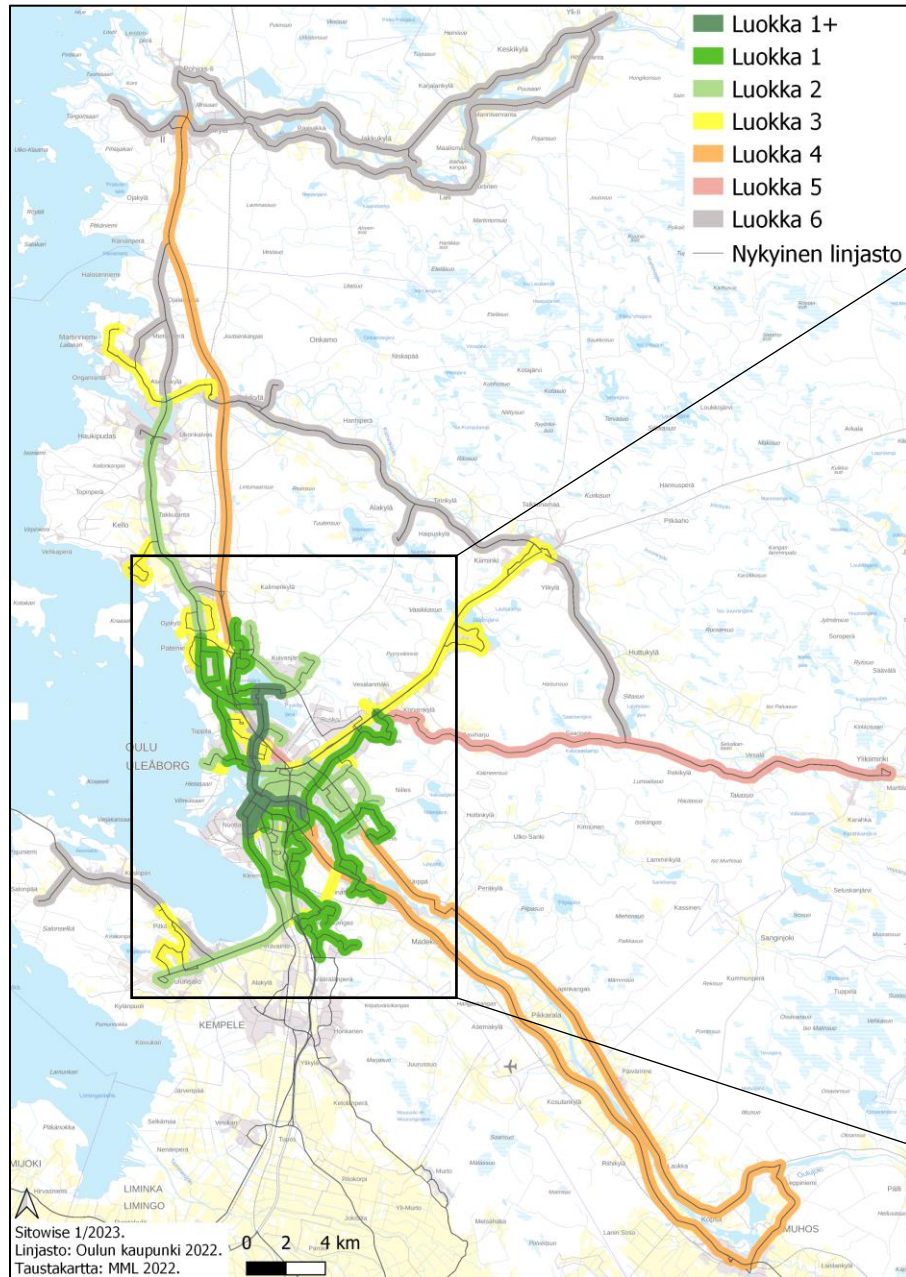
Palvelutasoluokkien tavoitteellinen kriteeristö

Palvelutasosuunnitelmassa kuvataan ensisijaisesti talvikauden liikennettä. Kesäkaudella esitetään tavoiteltavaksi lähes vastaavaa palvelutasoa kuin talvella, mutta tarvittaessa kriteereissä voidaan joustaa. Taulukossa esitettyjen liikennöinti-aikojen lisäksi pääsuunnilla toteutetaan perjantaina ja lauantaina yöliikennettä.

	Soveltamisaika	1+	1	2	3	4	5	6
Liikennöinti-aika	Ma-to	5.30–23.30	5.30–23.30	6.00–22.30	6.30–22.00	6.30–21.00	6.30–18.00/20.00	7.00–17.00
	Pe	5.30–23.30	5.30–23.30	6.00–22.30	6.30–22.00	6.30–21.00	7.00–18.00/20.00	7.00–17.00
	Lauantai	6.00–23.30	6.00–23.30	7.00–22.30	9.00–22.00	9.00–18.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan
	Sunnuntai	7.00–23.30	7.00–23.30	9.00–22.30	9.00–22.00	12.00–18.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan
Vuoroväli	Arkipäivä n. klo 7–20	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 30 / 60 min**	6–12 vuoroa/suunta	1–5 vuoroa/suunta
	Varhaisaamu ja myöhäisilta	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min			
	Lauantai	≤ 10 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 30 min / 60 min*	≤ 120 min	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan
	Sunnuntai	≤ 10 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 30 min / 60 min*	≤ 120 min	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan

* Vuoroväli määrittyy alueen ja tarpeiden mukaan.

Tavoitteellinen palvelutaso kartalla



Tavoitteellinen palvelutaso alueittain

Taulukko kuvaa tavoitteellista palvelutasoa talvikaudella. Kesäkaudella eli peruskoulujen kesäloma-aikana esitetään Oulussa keskeisellä kaupunkialueella tavoiteltavaksi lähes vastaavaa joukkoliikenteen palvelutasoa kuin talvikaudella. Koululaisia palvelevat vuorot jäävät kuitenkin pois. Tarjonta yhteysväleillä Kiiminki-Haukipudas (linja 38), li-Yli-li (linja 29) ja Oulunsalo-Salonpää-Pajuniemi (linja 64) ei toteudu kesäkaudella. Keskeisen kaupunkialueen ulkopuolelle suuntautuvilla yhteysväleillä (li, Kiiminki, Ylikiiminki, Muhos) kesäajan tarjontaa voidaan sopeuttaa jonkin verran vastaamaan realistisemmin kysyntään.

Luokka	Alue
1+	Keskusta, Tuira, Linnanmaa, Kaijonharju, Kontinkangas, Limingantulli
1	Hiukkavaara, Ritaharju, Kuivasranta, Teknologia kylä, Oulunsuu, Knuutila, Maikkula, Heikkilänkangas, Iinatti, Rajakylä, Pateniemi, Taskila, Kaakkuri, Metsokangas, Kaukovainio, Hiironen, Toppila, Toppilansalmi: Hietasaarentie (asuntomessualueen rakentuessa), Talvikangas, Korvensuora, Kivikkokangas, Peltola, Metelinkangas
2	Haapalehto, Kynsilehto, Hintta, Laanila, Kirkkokangas, Myllyoja, Saarela, Mäntylä, Nokela, Höyhtyä, Karjasilta, Värttö, Intiö, Toppilansaari: Pitkänmöljätie–Toppilansaarentie–Nallikari, Aaltokangas, Kuivasjärvi, Jylkynkangas, Parkkisenkangas, Puolivälinkangas, Pyykösjärvi, Herukka, Haukiputaan keskusta, Oulunlahti–Kiviniemi–Rantavainio, Lentoasema, Oulunsalon keskusta
3	Koskela, Alppila, Välivainio, Hietasaarentie-Holstinsalmentie (alueen rakentuessa), Kiulukangas, Lintula, Ruskonselkä (Turvakampuksen alue), Kellon Kiviniemi, Haukipudas: Asemakylä ja Martinniemi, Kiiminki, Jääli, Perävainio, Oulunsalo: Pitkäkangas ja Niemenranta, Oulunsalo–Kaakkuri–Maikkula, Pateniemi–Ritaharju–Linnanmaa
4	Taka–Laanila, Svaaninsuo, Madekoski, Pikkarala, lin keskusta–Oulu (moottoritie), Muhos–Oulu (kumpaakin puolta jokea)
5	Korvenkylä, Ylikiiminki–Oulu, Ylikiiminki–Kiiminki
6	li–Haukipudas, Alaranta–lin keskusta, li–Yli-li, Kiiminki–Haukipudas

Alueet, joille esitetään nykyistä korkeampaa palvelutasoa (1/2)

Toteutunut palvelutaso -sarakeessa esitetään nykyisen liikennöintiajan ja vuorovälin mukaan määritetty palvelutasoluokka.

Palvelutasoesitys-sarakkeessa on esitys alueen uudesta palvelutasoluokasta.

Kaupunginosa	Toteutunut palvelutaso	Palvelutasoesitys	Perustelut
Hiukkavaara	I (Hiukkavaarankatu) / Raitotiellä ei palvelua	I	Hiukkavaaran keskuksen rakentaminen etenee. Vuonna 2020 Hiukkavaaran suuralueella asui n. 6 200 asukasta ja asukasmäärän ennustetaan kasvavan 70 prosentilla eli noin 4 300 uudella asukkaalla vuoteen 2030 mennessä. Alueelle tulee toteuttaa palvelutasoluokan I mukainen joukkoliikennetarjonta, jota täydentää Kivikkokankaalta Hiukkavaarankatua liikennöitävä tarjonta.
Jääkäri kangas	ei ole	II	Alueelle on kaavoitettu pientaloja. Vuonna 2026 alueelle on valmistumassa uusi Jääkäri kankaan monitoimitalo, johon tulee yhtenäiskoulu ja arviolta 800 oppilasta. Alueelle tulee toteuttaa palvelutasoluokan II mukainen joukkoliikennetarjonta.
Haapalehto ja Kynsilehto	III	II	Palvelutasoa esitetään nostettavaksi luokkaan II samalle tasolle ympäröivien alueiden kanssa. Linjan 40/41 mahdollinen reittimuutos heikentäisi nykyistä tarjontaa Vaalantiellä.
Hintta ja Laanila	IV	II	Nykyisin Hintan ja Laanilan läpi liikennöi linja 11 tunnin vuorovälillä. Muiden linjojen pysäkeille on melko pitkä kävelymatka: Esimerkiksi Laanilan koulusta ja lukion koulusta on 700 m Kuusamontien ja 1 km Parkkisenkankaantien pysäkeille. Kysyntä Laanilan joukkoliikennetarjonnalle tulee jatkossa kasvamaan, sillä esimerkiksi Laanilan lukion ennustetaan kasvavan lähivuosina noin 200 opiskelijalla. Laanilan palvelutasoa olisi siis tarve parantaa luokkaan II.
Kuivasranta	II	I	Edellisessä palvelutasosuunnitelmassa alue on määritetty luokkaan I, mutta toteutunut palvelutaso on luokkaa II. Esitetään luokkaan I nostamista tiiviin asutuksen perusteella.
Teknologiakylä	II	I	Tiivis työpaikka-alue. Ritaharjuntien varteen on tulossa Nokian uudet toimitilat. Esitetään palvelutason nostamista luokkaan I.
Pateniemi-Ritaharju-Linnanmaa	ei ole	III	Poikittaisyhteyttä Pateniemestä Ritaharjun kautta Linnanmaalle toivottiin mm. asukaskyselyssä. Alueella on hyvin paljon työpaikkoja sekä palveluja. Koulupuolella on lisäksi toiveena, että oppilaat pääsisivät kulkemaan Oulun normaalikouluun myös Pateniemen suunnasta. Esitetään siis uuden poikittaisyhteyden toteuttamista.
Hietasaarentie-Holstinsalmentie	ei ole	III	Alue on vuoden 2025 asuntomessualue. Pitkämöljätien risteyksestä etelään esitetään palvelutasoluokkaa III.
Toppilansaari: Pitkämöljätie-Toppilansaarentie-Nallikari	III	II	Alueella on tiivistä asuinrakentamista (nykyisin noin 1 700 asukasta) ja asukasmäärä on edelleen kasvamassa jonkin verran (80 uutta kerrostaloasuntoa 2022-2026). Alue kytkeytyy tiiviisti tulevaan asuntomessualueeseen. Palvelutasoa esitetään nostettavaksi luokkaan II.
Välivainio	IV	III	Alueella liikennöi nykyisin linja 14 tunnin vuorovälillä. Kemintien varressa on erittäin hyvä vuorotarjonta, mutta kävelymatkat pysäkeille ovat pisimmillään yli 1 km. Alueella asuu nyt noin 2 800 asukasta. Esitetään palvelutason nostamista luokkaan III.

Alueet, joille esitetään nykyistä korkeampaa palvelutasoa (2/2)

Toteutunut palvelutaso -sarakeessa esitetään nykyisen liikennöintiajan ja vuorovälin mukaan määritetty palvelutasoluokka. Palvelutasoesitys-sarakeessa on esitys alueen uudesta palvelutasoluokasta.

Kaupunginosa	Toteutunut palvelutaso	Palvelutasoesitys	Perustelut
Mäntylä, Nokela, Höyhty, Karjasilta	II-IV	II	Alue on keskeistä kaupunkialuetta eikä tukeudu alueen ulkopuolisiin linjoihin (kuten esimerkiksi Alppila). Erityisesti Höyhtyä on merkittävästi kasvanut ja kasvamassa: alueelle on tulossa vuosina 2022-2026 900 uutta kerrostaloasuntoa ja väestön ennustetaan kasvavan n. 1 200 asukkaalla vuoteen 2030 mennessä. Esitetään palvelutason nostamista luokkaan II.
Lintula	IV	III	Aluetta palvelee nykyisin linja 14 tunnin vuorovälillä. Esitetään alueen palvelutason nostamista luokkaan III. Alueelta on lisäksi kohtuulliset kävelymatkat Lintulammentien pysäkeille linjojen 15 ja 18 varteen.
Heikkilänkangas	II-III	I	Alue on asukasmäärältään vastaavan kokoinen kuin linatti ja asukasmäärä tulee kasvamaan uuden pientaloalueen myötä. Palvelutaso olisi perusteltua nostaa samalle tasolle linatin kanssa muuttamalla linjan 4 päätepysäkki Heikkilänkankaalle.
Metelinkangas	II	I	Alueella linjan 1 varrella asuu nykyisin noin 1 900 asukasta. Asukasmäärä on kasvanut edellisen palvelutasosuunnitelman jälkeen ja alueelle on rakentumassa vielä kaksi korttelia asuinkerrostaloja ja rivitaloja. Asukastiheys on lähes Metsonkankaan tasoa. Alueen palvelutasoa esitetään nostettavaksi luokkaan I. Tämä muutos mahdollistaisi myös tasaisen vuorovälin toteuttamisen mm. Hiironen ja Kaukovainion alueelle.
Jääli	IV	III	Alueelle on rakennettu uutta asuinrakentamista ja rakennetaan lähivuosina edelleen (keskusta, Näppärinkangas). Alueen palvelutasoa esitetään nostettavaksi luokkaan III.
Ruskonselkä (Turvakampus)	ei ole	III	Alueelle on tulossa uusi pääpoliisiasema ja vankila (Turvakampus). Teollisuusaluetta ollaan myös laajentamassa. Alueelle esitetään palvelutasoa III. Palvelutason osalta tulee huomioida vuorotyöläisiä palvelevat laajat liikennöintiajat.
Kellon Kiviniemi	IV	III	Alueella asuu nykyisin noin 2 300 asukasta. Lisäksi Letonrannan asuinalue on kasvamassa, mikä voi lisätä kysyntää. Alueen asukasmäärän perusteella olisi perusteltua nostaa palvelutasoa luokkaan III.
Haukipudas, Asemakylä	IV-V	III	Nykyinen joukkoliikenne on vain koululais-, opiskelu- ja työmatkaliikennettä varten. Viimeisin lähtö Oulusta Asemakylälle lähtee klo 17:10. Alueen asukasmäärä on samaa suuruusluokkaa Martinniemen kanssa ja alueelle on suunniteltu lisää pientaloasumista. Palvelutasoa tulisi parantaa luokkaan III, johon se edellisessäkin palvelutasosuunnitelmassa on määritetty.
Oulunsalo, Niemenranta	IV	III	Alueella asuu nykyisin noin 1 550 asukasta ja alue on Oulunsalon kasvusuunta. Rakentuville Niemenranta IV ja V -alueille on tulossa yhteensä noin 900 uutta asukasta. Esitetään alueen palvelutason nostamista luokkaan III.
Oulunsalo-Kaakkuri-Maikkula	ei ole	III	Asukaskyselyn vastauksissa toivottiin reittiä Kaakkurin ja Oulunsalon välille sekä Kaakkurin ja Maikkulan välille. Kaupunki on saanut myös muuta kautta toiveita poikittaisyhteydestä Kaakkuriin. YKR-työmatka-aineiston perusteella pelkät työssäkäyntimäärät eivät riitä toteuttamaan poikittaisyyhteyttä (Maikkulasta Kaakkuriin 130 työntekijää ja Oulunsaloon 100 työntekijää; Kaakkurista Oulunsaloon 190 työntekijää ja Oulunsalosta Kaakkuriin 60 työntekijää), mutta asiointitarpeet mm. terveyskeskukseen ja Kaakkurin kauppoihin lisäävät kysyntää. Esitetään siis uuden poikittaisyyhteyden toteuttamista. Tämä voi tarkoittaa muutoksia nykyisen palveluliikenteen tarjontaan (vaikutukset tulee erikseen arvioida).

Esitys muista kehittämistoimenpiteistä (1/3)

Sivuilla 16–18 kuvattujen alueiden palvelutasoa kehitetään pääsääntöisesti nykyisen palvelutasoluokan rajojen puitteissa. Palvelutasotarkastelut on tehty kaikille alueille. Jos aluetta ei ole mainittu sivuilla 14–18, alueen palvelutasoa esitetään säilytettäväksi ennallaan ja kehittämistä voidaan tehdä esimerkiksi aikataulumuutoksia.

Kaupunginosa	Toteutunut palvelutaso	Palvelutaso-esitys	Muutostarpeita tai muita huomioitavia asioita
Linnanmaa, Kaijonharju, Tuira	I+	I+	Alueet kuuluvat parhaan, aikatauluvapaan joukkoliikenteen alueeseen. Jatkossa on tarpeen miettiä kapasiteetin riittävyyttä.
Ritaharju	I	I	Alue täydentyy vielä hieman pohjoiseen, mutta tämä ei aiheuta muutostarpeita palvelutasoon. Mahdollisista kouluverkon muutoksista Ritaharjun alueella ei ole vielä tietoa. Lukioikäisten määrä on lähivuosina kasvamassa. Pateniemen suunnasta on toivottu poikittaisyhteyttä Ritaharjuun ja sitä esitetään toteutettavaksi (ks. Edellinen sivu).
Toppila	I	I	Alue on kasvamassa edelleen (paljon uutta kerrostalorakentamista tulossa sekä Toppilansalmeen että Ranta-Toppilaan). Nykyinen palvelutaso Koskelantiellä on hyvä ja riittävä, mutta kävelymatkat lähimmille pysäkeille ovat pitkiä. Reitin toteuttaminen alueen sisälle on haastavaa. Alueen liikennetarjonnan kehittämistä tulee tarkastella seuraavalla suunnitelmakaudella.
Alppila, Koskela	III	III	Alppilan eteläosassa on tiivistä asutusta. Lisäksi Alppilanbulevardin vähitellen toteutuessa Kemintien varteen on rakentumassa paljon uutta asumista, palveluja ja työpaikkoja. Kävelymatka Kemintien pysäkeille on 500-750 m, ja niiltä on erittäin hyvä vuorotarjonta (I+). Koskelasta pystyy puolestaan hyödyntämään Koskelantien vilkasta vuorotarjontaa. Alueiden läpi liikennöi linja 10 puolen tunnin vuorovälein. Sen vuoroväliä esitetään parannettavaksi arkisin klo 18-20 välillä sekä viikonloppuisin (60 min -> 30 min).
Rajakylä	I	I	Haukiputaantiellä on tiheä joukkoliikennetarjonta keskustaan, mutta linjastosuunnittelussa tulisi varmistaa toimivat vaihtoyhteydet Linnanmaalle, Ideaparkiin ja Ritaharjuun. Mahdollisista kouluverkon muutoksista alueella ei ole vielä tietoa.
Pateniemi	I	I	Haukiputaantiellä on tiheä joukkoliikennetarjonta keskustaan. Koulupuolella on toiveena, että Linnanmaalla sijaitsevaan normaalikouluun pääsisi oppilaita myös Pateniemen suunnasta. Tätä tarvetta palvelee esitetty poikittaisyhteys (ks. edelliset sivut). Mahdollisista kouluverkon muutoksista alueella ei ole vielä tietoa. Uusi Pateniemenrannan alue otetaan palvelutason piiriin nykyisiä reittejä muokkaamalla (luokka III).
Kivikkokangas	I	I	Esitetään nykyistä palvelutason parantamista ilta-aikaan siten, että linjalla 5 toteutuu 20 min vuoroväli noin klo 20 saakka ja liikennöintiä klo 23.00/00.00 saakka. Lisäksi esitetään viikonloppu vuorotarjonnan lisäämistä (puolen tunnin vuoroväli läpi päivän).
Metsokangas	I	I	Esitetään nykyisen palvelutason säilyttämistä. Nykyistä 15 min vuoroväliä voidaan kysynnän ja maankäytön perusteella muuttaa tarvittaessa 20 min vuoroväliseksi, jos muiden tarpeiden toteuttaminen edellyttää sitä linjastosuunnittelussa.

Esitys muista kehittämistoimenpiteistä (2/3)

Kaupunginosa	Toteutunut palvelutaso	Palvelutaso-esitys	Muutostarpeita tai muita huomioitavia asioita
Saarela, Puolivälinkangas, Jylkynkangas	II	II	Esitetään nykyistä palvelutason parantamista ilta-aikaan niin, että 20 min vuoroväli toteutuu noin klo 20 saakka.
Kaakkuri	I	I	Palvelutasoluokka säilyy ennallaan. Esitetään uuden poikittaisyhteyden toteuttamista välillä Oulunsalo-Kaakkuri-Maikkula (ks. edelliset sivut). Kaakkurissa huomioitava vaihtoyhteyden toteutuminen Kempeleen linjalta 51 linjoille 3 ja 58.
Hiironen	I	I	Tahkokankaan alueen rakentuminen tulee lisäämään kysyntää, jolloin kapasiteetin riittävyttä on tarkasteltava.
Kontinkangas	I	I+	Alue kuuluu parhaan, aikatauluvapaan joukkoliikenteen alueeseen. Vuorotyöläisten tarpeet tulee huomioida. Linjastosuunnittelussa selvitettäväksi, voisiko kaikki Muhoksen linjat ajaa OYS:n kautta ja voisiko linjan 21 päätepysäkin siirtää Kontinkankaalle (nykyisin Kaukovainiolla).
Lentoasema	II	II	Tunnistettu tarve yöliikenteen toteuttamiseen. Linjastosuunnittelussa tulee lisäksi varmistaa, että 15 minuutin vuoroväli toteutuu. Jos näyttää siltä, ettei kysyntä riitä hiljaisempina aikoina, voisi harkita kutsuliikenteen toteuttamista.
Kiiminki - Oulu	III	III	Tällä hetkellä ei ole perusteita nostaa palvelutasoa, mutta Kiimingin laajentuminen Hieta-ahon suuntaan pitää huomioida. Kortekankaan alue on vasta ohjelmoitavana. Myöhemmin tulee tarkastella mahdollista linjaston kehittämistä sen tarpeisiin.
Yli-Kiiminki-Kiiminki-Haukipudas	VI	VI	Kouluyhteydet Alakylän ja Huttukylän suunnista Kiimingin keskustaan tarvitaan jatkossakin (nykyinen linja 38).
Yli-li - Kiiminki	ei ole	ei ole	Yli-lissä oppilasmäärät ovat vähenemässä (yhtenäiskoulussa nyt noin 250 oppilasta) ja joidenkin vuosien päästä yläkoulua ei todennäköisesti enää pystytä järjestämään. Silloin yläkoululaiset siirtyvät Kiiminkiin kouluun. Yli-listä on tarve päästä myös Kiimingin terveyskeskukseen ja lisäksi nuoret ovat toivoneet iltayhteyttä Yli-listä Oulun keskustaan. Yli-lin asukasmäärä ei riitä joukkoliikenneyhteyden toteuttamiseen, joten yhteydet tulisi toteuttaa palveluliikenteenä ja koulukuljetuksina.
Ylikiiminki-Oulu	V	V	Pyritään säilyttämään nykyinen palvelutasotavoite ennallaan. Ylikiimingin väestö ja erityisesti alakoululaisten määrä on vähenemässä, ja kysynnän vähetessä voi olla tarpeen tarkistaa palvelutasoa. Toisaalta Korvenkylän alue on kehittymässä. Tämän rakentumista tulee seurata ja tarvittaessa tarkistaa vuorojen riittävyys. Viikonloppuvuorot tulee säilyttää.
Haukiputaan keskusta	II	II	Harkittava, olisiko (osan) reittien mahdollista poiketa päätieltä riittävän lyhyiden kävelymatkojen toteutumiseksi. Asukaskyselyssä reittien toivottiin ajavan Ukonkankaan ja Haapakankaan kautta. Haasteena on se, että keskusta ja koulut jakautuvat kummallekin puolelle tietä.
Haukipudas, Martinniemi	II	III	Alueen toteutunut palvelutaso on lähes luokkaa II, vaikka edellisessä palvelutasosuunnitelmassa alue on määritetty luokkaan IV. Nykyinen palvelutason ero Asemakylään verrattuna ei ole perusteltu. Esitetään alueelle palvelutasoluokkaa III.

Esitys muista kehittämistoimenpiteistä (3/3)

Kaupunginosa	Toteutunut palvelutaso	Palvelutaso-esitys	Muutostarpeita tai muita huomioitavia asioita
li – Oulu	IV	IV	liläisten toive nopeammista yhteyksistä Ouluun nousi vahvasti esiin asukaskyselyssä ja kuntahaastattelussa. Palvelutasoluokan esitetään pysyvän ennallaan, mutta vuorotarjontaa ehdotetaan parannettavaksi toteuttamalla nykyisen tarjonnan lisäksi noin 4 uutta moottoritievuoroa/suunta (linja 28). Lisäksi ehdotetaan, että nykyistä linjan 23 tarjontaa siirretään moottoritievuoroille siten, että palvelutasoluokan 4 mukainen tarjonta toteutuu moottoritietä pitkin. Haukiputaantiellä varmistettaisiin jatkossa asiointiyhteyksien toteutuminen lin ja Haukiputaan keskustan välillä.
Alaranta – lin keskusta	VI	VI	Nykyisin Alarannasta toteutuu päivässä 1 vuoro/suunta (linja 28). Vuorotarjonta parantuisi lisäämällä noin 4 uutta vuoroa/suunta samalla, kun kehitetään li-Oulu välillä liikennöivän linjan 28 tarjontaa (samat vuorot kuin mainittu yllä).
Muhos - Oulu, joen eteläpuolta	IV	IV	Palvelutasoluokan esitetään pysyvän ennallaan, mutta vuorotarjontaa ehdotetaan lisättäväksi jonkin verran niin, että tunnistettuihin tarpeisiin vastataan ja palvelutasoluokan kriteerit täyttyvät. Tämä tarkoittaa linjan 41 arki-illan vuorotarjonnan parantamista linjaa 40 vastaavaksi. Ehdotetaan tarkemmassa linjastosuunnittelussa selvittäväksi ja kunnan kanssa sovittavaksi myös vuorojen aikatauluttamista palvelemaan paremmin koulutoimen tunnistamia tarpeita. Lauantaille ja sunnuntaille ehdotetaan lisäliikennettä niin, että muodostuu noin 2 tunnin vuoroväli (la n. klo 9–18 ja su n. klo 12–18).
Muhos - Oulu, joen pohjoispuolta	IV	IV	Linjan 40/41 joen pohjoispuolinen reitti on pitkä eikä palvele työmatkaliikennettä Ouluun (mm. OYS). Linjastosuunnittelussa tulisi selvittää reitin muuttamista kulkemaan Poikkimaantien siltaa tai Erkkolansiltaa keskustaan. Palvelutasoluokan esitetään pysyvän ennallaan, mutta vuorotarjontaa ehdotetaan lisättäväksi jonkin verran niin, että tunnistettuihin tarpeisiin vastataan ja palvelutasoluokan kriteerit täyttyvät. Tämä tarkoittaa linjan 41 arki-illan vuorotarjonnan parantamista linjaa 40 vastaavaksi ja yhden lisävuoron lisäämistä linjalle 40 Oulusta Muhokselle palvelemaan koululaisten tarvetta. Ehdotetaan tarkemmassa linjastosuunnittelussa selvittäväksi ja kunnan kanssa sovittavaksi myös vuorojen aikatauluttamista palvelemaan paremmin koulutoimen tunnistamia tarpeita. Lauantaille ja sunnuntaille ehdotetaan lisäliikennettä niin, että muodostuu noin 2 tunnin vuoroväli (la n. klo 9–18 ja su n. klo 12–18).

3. Palvelutason toteuttaminen ja muut kehittämistarpeet

Linjoittaiset kehittämistarpeet 1/3

Seuraavassa on kuvattu työn aikana tunnistettuja kehittämistarpeita linjoittain. Näitä on alustavasti tutkittu palvelutason määrittelyn toteuttamisratkaisuuina, jotta palvelutason kustannuksia pystytään haarukoimaan. Linjastoratkaisut muuttuvat ja tarkentuvat varsinaisen linjastosuunnitelman yhteydessä.

Linja	Muutostarve	Perustelu
1	Vuorovälin lyhentäminen arkena (20 -> 15 min) ja viikonloppuna (30 -> 20 min)	Metelinkankaan asuinalueen kasvaminen. Yhtenäinen vuoroväli linjan 2 kanssa mahdollistaa myös tasaisen vuorovälin toteuttamisen mm. Hirosen ja Kaukovainion alueelle ja helpottaa osaltaan linjan 2 ruuhkautumista.
2	Vuorovälin lyhentäminen viikonloppuna (30 -> 20 min)	Tarve parantaa viikonloppuun vuorotarjontaa. Yhtenäinen vuoroväli linjan 1 kanssa mahdollistaa tasaisen vuorovälin toteuttamisen mm. Hirosen ja Kaukovainion alueelle.
3	Vuorovälin lyhentäminen arkena (20 -> 15 min) ja viikonloppuna (30 -> 20 min)	Tarve parantaa palvelutasoa Teknologia kylässä (mm. Nokian siirtyminen) ja Kuivasrannassa. Helpotetaan linjan ruuhkautumista.
4	Linjan 4 päätepysäkin siirtäminen linatista Heikkilänkankaalle	Heikkilänkankaan palvelutaso olisi asukasmäärän perusteella perusteltua nostaa samalle tasolle linatin kanssa. Asukasmäärä tulee kasvamaan edelleen Heikkilänkankaan pelloille kaavoitettavan uuden pientaloalueen myötä. Reittivariaatioiden vähentämien selkeyttää joukkoliikennetarjontaa.
5	Liikennöinti-aikojen pidentäminen, sunnuntain vuorovälin lyhentäminen (60 -> 30 min)	Parannetaan kasvavan Hiukkavaaran ja Kivikkokankaan palvelutasoa. Viikonloppujen palvelutason parantaminen.
9	Reitin jatkaminen Turvakampukselle	Joukkoliikennepalveluiden toteuttaminen uudelle Turvakampukselle
10	Vuorotarjonnan tuplaaminen viikonloppuna (60 -> 30 min)	Viikonloppujen palvelutason parantaminen.
11	Vuorotarjonnan tuplaaminen arkena (60 -> 30 min)	Hintan ja Laanilan palvelutason parantaminen. Yhteydet Laanilan koululle ja lukiolle.
14	Vuorotarjonnan tuplaaminen arkena (60 -> 30 min)	Välivainion ja Lintulan palvelutason parantaminen. Vastataan tavoitteeseen, että keskeisellä kaupunkialueella olisi arkena enintään 30 minuutin vuoroväli.
15	Vuorovälin lyhentäminen arkena (30 -> 20 min) ja tarjonnan lisääminen arki-iltaan. Viikonloppuna vuorotarjonnan tuplaaminen (60 -> 30 min)	Parannetaan palvelutasoa tiiviisti asutussa Toppilansaareissa ja vuoden 2025 asuntomessuja varten rakentuvalla Hartaanselän alueella, sekä linjan toisessa päässä Höyhtyä-Mäntylä alueella.
18	Vuorotarjonnan tuplaaminen arkena (60 -> 30 min)	Vastataan linjan suureen kysyntään. Linjalla matkustaa paljon mm. korkeakouluopiskelijoita Höyhtyistä ja Toppilasta Linnanmaalle, ja linja ollut hyvin ruuhkainen.

Linjoittaiset kehittämistarpeet 2/3

Linja	Muutostarve	Perustelu
20	Linjastosuunnittelussa tarkasteltavaksi, voisiko osan Martinniemen päätyvistä vuoroista siirtää Asemakylään.	Palvelutason tasapainottaminen Martinniemen ja Asemakylän välillä
21	Vuorotarjonnan tuplaaminen arkena (60 -> 30 min)	Kellon Kiviniemen palvelutason parantaminen, linjan ruuhkaisuuden helpottaminen
23	Linjastosuunnittelussa tarkasteltavaksi, voisiko osa linjan vuoroista päättyä Haukiputaalle ja vapautuvia resursseja hyödyntää lin ja Oulun välisten moottoritieyhteyksien lisäämiseen	Nopeiden yhteyksien toteuttaminen lin ja Oulun välille, Alarannan vuorotarjonnan lisääminen
28	Vuorotarjonnan lisääminen noin 4 vuorolla per suunta	Nopeiden yhteyksien toteuttaminen lin ja Oulun välille, Alarannan vuorotarjonnan lisääminen
34/35	Jäälin kautta kiertävien vuorojen lisääminen, niin että Jäälissä toteutuu 30 min vuoroväli.	Jäälin palvelutason parantaminen. Kiimingin laajentuvan Hieta-ahon alueen suuntaan voidaan toteuttaa joukkoliikenne jatkamalla linjaa 35. Siinä vaiheessa, kun vt 20:lle saadaan uusi liittymä, voidaan pohtia linjojen eri variaatioita Viitanmäen ja Isoahon kautta.
40	Lisävuoro Oulusta Muhokselle koululaisten tarpeisiin keskipäivällä. Viikonlopulle lisäliikennettä niin, että muodostuu noin 2 tunnin vuoroväli. Ehdotus joen pohjoispuolisen reitin suoristamisesta.	Koululaisten tarpeet, joukkoliikenteen käytön mahdollistaminen myös viikonloppuina, työmatkaliikenteen palvelu mahdollisella reittimuutoksella.
41	Linjan 41 arki-illan vuorotarjonnan parantaminen. Viikonlopulle lisäliikennettä niin, että muodostuu noin 2 tunnin vuoroväli. Ehdotus joen pohjoispuolisen reitin suoristamisesta.	Joukkoliikenteen käytön mahdollistaminen myös arki-iltoina ja viikonloppuina, työmatkaliikenteen palvelu mahdollisella reittimuutoksella.

Linjoittaiset kehittämistarpeet 3/3

Linja	Muutostarve	Perustelu
Uusi linja	Poikittaisyhteys Pateniemi–Ritaharju–Linnanmaa(–Hiukkavaara)	Poikittaisyhteyttä Pateniemestä Ritaharjun kautta Linnanmaalle toivottiin mm. asukaskyselyssä. Alueella on hyvin paljon työpaikkoja sekä palveluja. Koulupuolella on lisäksi toiveena, että oppilaat pääsisivät kulkemaan Oulun normaalikouluun myös Pateniemen suunnasta. Myös Hiukkavaarasta on toivottu suoraa yhteyttä Linnanmaalle. Samalla linja voisi palvella yhteystarpeita Laanilaan, jos tämä todetaan tarkemmassa linjastosuunnittelussa järkeväksi.
Uusi linja	Poikittaisyhteys Niemenranta–Oulunsalo–Kaakkuri–Maikkula	Asukaskyselyssä toivottiin reittiä Kaakkurin ja Oulunsalon välille sekä Kaakkurin ja Maikkulan välille. Kaupunki on saanut myös muuta kautta toiveita poikittaisyhteydestä Kaakkuriin. Työmatkojen lisäksi asiointitarpeet mm. Kaakkurin kauppoihin, vapaa-ajan palveluihin ja terveyskeskukseen lisäävät kysyntää. Samalla linjalla pystytään parantamaan Niemenrannan palvelutasoa.
Uusi linja	Vaakunakylästä keskustaan jatkuen esim. OYS:lle	Hartaanselänrannan asuntomessualueen palveleminen, toteutetaan alueen rakentuessa.
Uusi linja	Esim. Hiukkavaara–Hintta–Laanila–Tuira–keskusta(–Limingantulli)	Uutta linjaa on hahmoteltu parantamaan kasvavan Hiukkavaaran ja Jääkärinkankaan (uusi monitoimitalo ja yhtenäiskoulu) alueen sekä Hintan ja Laanilan palvelutasoa. Kustannustenarvioinnissa on käytetty reittiä <i>Hiukkavaara–Hintta–Laanila–Tuira–keskusta–Limingantulli</i> , mutta linjan reitti tarkentuu myöhemmin linjastosuunnittelussa sen mukaan, miten Hiukkavaara–Laanila alueen tarpeiden kokonaisuus ratkaistaan.

Muita tunnistettuja kehittämistarpeita ja huomioitavia asioita

Asukaskyselyssä esiin nousseiden toiveiden huomiointi

Rajakylästä toivottiin yhteyttä Linnanmaalle, Ideaparkiin ja Ritaharjuun. Suoraa ympyräreitin kaltaista yhteyttä ei ole järkevä toteuttaa, mutta linjastosuunnittelussa tulee varmistaa sujuvien vaihtoyhteyksien toteutuminen (esim. linjan 23 ja 3 välillä).

Talvikankaan ja Korvenkylän suunnasta on toivottu yhteyttä Laanilan lukiolle koulun aloitus- ja päättymisaikoina. Linjastosuunnittelussa tulee tarkastella reittimuutosten mahdollisuutta. Jos suoraa reittiä ei ole toteutettavissa, tulisi varmistaa vähintään nykyistä sujuvampi vaihtoyhteys lukiolle menevälle linjalle.

Kellon Kiviniemestä on toivottu yhteyttä Haukiputaan keskustaan. Suoraa yhteyttä ei todennäköisesti ole järkevä toteuttaa, mutta linjastosuunnittelussa tulisi pyrkiä varmistamaan sujuvien vaihtoyhteyksien toteutuminen.

Pysäkki-infran kehittämiseen liittyvät tarpeet

Poikittaisyhteys Niemenranta–Oulunsalo–Kaakkuri–Maikkula välillä vaatii uusia pysäkkejä ja infran kehittämistä Oulunportin alueelle sekä mahdollisesti pysäkin perustamista Oulunlahdentielle.

Hiukkavaaran keskuksen, Sarvikankaan ja Jääkärinkankaan alueelle tarvitaan uusia pysäkkejä uusia linjoja varten.

Raitotien ja Ritaharjun alueen pysäkkijärjestelyjä voi olla tarpeen kehittää, kun poikittaisyhteys Pateniemestä toteutetaan, jotta vaihdot onnistuvat eri linjoilta Raitotie–Ritaharjuntie kohdalla. Tämä on tärkeää myös Ritaharjun aluekeskuksen kehittämisen näkökulmasta.

Hietasaarentie–Holstinsalmentie reitillä täytyy rakentaa uudet pysäkit.

Oulun keskustan heikko läpäisevyys on merkittävä haaste joukkoliikenteen sujuvuudelle. Linjastosuunnittelussa voi olla tarpeellista pohtia, mitä reittiä ja mitä pysäkkejä uudet linjat ja kasvava vuoromäärä käyttävät, mikäli keskustan katu- ja pysäkki-infrastruktuuria ei kehitetä ja siten sujuvoiteta joukkoliikenteen liikennöintiä.

Linjastosuunnittelun yhteydessä suositellaan tarkistettavan liityntäpyöräpysäköinnin tilanne.

Tarve kapasiteetin lisäämiselle

Matkustajamäärät ovat viime kesästä alkaen nousseet takaisin lähes Covid19-pandemiaa edeltävälle, vuoden 2019 tasolle. Osalla linjoista on havaittu ajoittaista ruuhkautumista etenkin suosituimpien matkustusajankohtien aikana. Kuormitus on viime aikoina ollut ajoittain suurempaa runkolinjoilla ja lisäksi ainakin linjoilla 9, 10, 18, 20, 21, 23, 25, 26, 35, 38, 51 ja 52.

Palvelutasoesityksen mukainen vuorotarjonnan parantaminen helpottaa ruuhkautumista runkolinjoilla sekä linjoilla 18 ja 21, joiden vuoromäärää esitetään tuplattavaksi.

Muilla ajoittain kuormittuneilla linjoilla kysyntä on ruuhkautuneita vuoroja lukuun ottamatta selvästi maltillisempaa. Sen vuoksi suositellaan, että ajoittaiseen suurempaan kysyntään vastataan lisätarjonnalla tai suuremmalla kalustolla, ja kysynnän kehitystä seurataan aktiivisesti.

Bussien ruuhkautumista voidaan hillitä kaluston kokoa kasvattamalla. Teliautojen tarvetta tulee harkita kilpailutuskohteittain hankintojen yhteydessä ja vähintään runkolinjoilla.

Linja-autoliikennettä on jo useampia vuosia vaivannut kuljettajapula, joka suunnitelman laadinnan hetkellä on ollut merkittävä ongelma. Tarjontaa ei tällä hetkellä voida lisätä kysyntään nähden riittävästi, minkä vuoksi linja-autot myös myöhästelevät. Kalustokoon kasvattaminen voi olla ruuhkaisimmilla yhteysväleillä tarpeellista.

4. Vaikutusten arviointi

Vaikutukset Oulun asukkaille (1/2)

Oulussa palvelutason parantaminen kohdistuu pääsääntöisesti **Oulun keskeiselle kaupunkialueelle. Runkolinjoja kehitetään** (osalla runkolinjoista vuoroväli lyhenee arkisin 20 minuutista 15 minuuttiin) ja lisäksi **monilla kaupunkialueen linjoilla vuorotarjonta tuplaantuu**, kun 60 minuutin vuorovälistä siirrytään arkisin 30 minuutin vuoroväliin. Lyhyempi vuoroväli tekee joukkoliikenteestä houkuttelevan vaihtoehdon entistä useammalle asukkaalle. Tähän vaikuttaa myös matkustusmukavuuden parantuminen, kun ruuhkaisuus vähenee ja bussit pystyvät kulkemaan täsmällisemmin aikataulun mukaan.

Useilla linjoilla **tiheä vuorotarjonta jatkuu pidemmälle iltaan ja viikonloppuina vuorotarjonta paranee selvästi**. Osalla runkolinjoista vuoroväli lyhenee 20 minuuttiin ja monilla muilla kaupunkialueen linjoilla 60 minuutista 30 minuuttiin (esim. linjoilla 10 ja 15).

Parannukset mahdollistavat joukkoliikenteen käytön monipuolisemmin eri matkustustarpeissa (ei vain työ- ja opiskelumatkoilla), ja mahdollistavat siten myös autosta / perheen kakkosautosta luopumisen.

Koko alueella tavoitellaan lisäksi peruskoulujen kesälomakaudella nykyistä parempaa, lähes talvikautta vastaavaa palvelutasoa.

Koululaisvuoroja ei liikennöidä lomakauden aikana. Parannus vastaa kasvavaan kesäajan kysyntään, johon nykyinen palvelutaso ja kapasiteetti ei riitä. Kesäkuussa 2022 matkustajia oli enemmän kuin koskaan aiemmin vastaavana ajankohtana. Parannus mahdollistaa sujuvat työssäkäynti- ja opiskelumatkat myös kesäajalla (ammattiopistoissa opinnot jatkuvat kesäkuun loppupuolelle asti).

Vaikutukset Oulun asukkaille (2/2)

Palvelutasoesityksessä on huomioitu useat **uudet ja kehittyvät alueet** ja esitetty niille tarvittavilta osin uusien joukkoliikennereittien toteuttamista (Hiukkavaara/Jääkäri kangas, Vaakunakylä) tai nykyisten reittien muokkaamista (esim. Pateniemenranta, Ruskonselän Turvakampus).

Uudet poikittaislinjat *Pateniemi–Ritaharju–Linnanmaa(–Hiukkavaara)* ja *Niemenranta–Oulunsalo–Kaakkuri–Maikkula* vastaavat moniin asukaskyselyssä esitettyihin toiveisiin ja muuten tiedossa oleviin tarpeisiin. Esimerkiksi Pateniemestä on tarve päästä moottoritien yli Ritaharjun aluekeskukseen ja kaupallisiin palveluihin sekä esimerkiksi Oulun normaalikouluun ja lukioon Linnanmaalle. Myös Hiukkavaarasta on toivottu suoraa yhteyttä Linnanmaalle. Samalla linja voisi palvella yhteystarpeita Laanilaan, jos tämä todetaan tarkemmassa linjastosuunnittelussa järkeväksi.

Toinen poikittaislinja tarjoaa suoran yhteyden Maikkulasta ja Oulunsalosta Kaakkurin aluekeskukseen, ja mahdollistaa näin työssäkäynnin, asiointimatkat ja esimerkiksi nuorten harrastusmatkat joukkoliikenteellä. Oulunsalolaiset käyttävät myös Kaakkurin terveystaluita, jonne linja tarjoaa jatkossa yhteyden. Vaikutukset nykyiseen palveluliikenteeseen tulee tutkia erikseen.

Keskeisen kaupunkialueen ulkopuolella palvelutasoa tasapainotetaan Haukiputaalla Martinniemen ja Asemakylän välillä, niin että Asemakylän palvelutaso paranee. Kellon Kiviniemessä ja Jäälissä vuoroväli lyhenee 60 minuutista 30 minuuttiin. Oulunsalon Niemenrannan palvelutaso paranee uuden poikittaisyhteyden myötä. Lyhyempi vuoroväli tekee joukkoliikenteestä houkuttelevan vaihtoehdon entistä useammalle asukkaalle. Kellon Kiviniemeen liikennöivä linja 21 on ollut ruuhkainen, joten vuorotarjonnan tuplaaminen parantaa myös matkustusmukavuutta ja täsmällisyyttä.

Vaikutukset Muhoksen asukkaille

Muhoksen nykyinen vuorotarjonta palvelee lähinnä koululais-, opiskelija- ja työssäkäyntiliikennettä. Palvelutasoesityksen mukaan vuorotarjontaa lisätään arki-iltaan niin, että säännöllinen vuoroväli jatkuu kummallakin puolella jokea n. klo 22 asti. Viikonloppuna vuorotarjontaa lisätään niin, että muodostuu noin 2 tunnin vuoroväli (la n. klo 9–18 ja su n. klo 12–18).

Parannukset mahdollistavat asukkaille joukkoliikenteen käytön monipuolisemmin eri matkustustarpeissa.

Keskipäivälle lisättävä vuoro vastaa koululaisten tarpeisiin Huovilan ja Hyrkin kouluissa. Toivetta vuorojen aikatauluttamisesta palvelemaan paremmin koulutoimen tunnistamia tarpeita on selvitettävä tarkemmin linjastosuunnittelussa ja sovittava kunnan kanssa.

Kesäliikenteeseen esitetyt vuorolisäykset (arkisin tasainen vuorotarjonta läpi päivän jatkuen hieman nykyistä pidempään, viikonloppun vuorotarjonnan parantaminen) parantaa joukkoliikenteen käytettävyyttä myös koulujen kesäloma-aikana. Kesäarjen vuoromäärä jää silti noin puoleen talviarjen vuorotarjonnasta.

Linjastosuunnittelussa tulee selvittää linjan 40/41 joen pohjoispuolisen reitin lyhentämistä ja muokkaamista kulkemaan OYS:n kautta Oulun keskustaan. **Muutos palvelisi työmatkaliikennettä selvästi nykyistä paremmin ja lisäisi todennäköisesti muhoslaisten joukkoliikenteen käyttöä.**

Vaikutukset lin asukkaille

lin asukkaille keskeinen muutos on **nopeampien moottoritieyhteyksien lisääminen** (nykyinen linja 28). Nykyisin matka-aika listä Haukiputaan kautta Oulun keskusta kestää noin 60 minuuttia, kun henkilöautolla matka taittuu 30 minuutissa. Moottoritietä ajavalla ja Linnanmaan kautta kiertävällä bussireitillä matkan kesto lyhenisi noin 40–45 minuuttiin.

Arkipäivään lisättävät noin 4 uutta moottoritievuoroa per suunta tekevät joukkoliikenteestä huomattavasti nykyistä houkuttelevamman vaihtoehdon erityisesti lin ja Oulun välisille työ- ja opiskelumatkoille. Samalla ne palvelevat lissä työssäkäyviä oululaisia.

Keskusta-alueen lisäksi joukkoliikenteen **vuorotarjonta paranee Alarannassa**, joka on lähivuosina lin kasvun suunta. Nykyisin aluetta palvelee arkisin vain 1 vuoro per suunta. Jatkossa vuoroja olisi noin 5 per suunta.

Jos uusien vuorojen lisäksi linjan 23 nykyistä tarjontaa siirretään osittain moottoritievuoroille, **joukkoliikenteen houkuttelevuus paranee** matka-ajan lyhentymisen myötä monipuolisemmin myös muilla matkatyypeillä, kuten viikonlopun **vapaa-ajan matkoilla**. Muutos kasvattaisi hyvin todennäköisesti lin matkustajamääriä. Tarkemmat vaikutukset esimerkiksi kulkutapajakaumaan tulisi arvioida esimerkiksi liikennemallin avulla.

Linjan 23 vuorotarjonnan osittainen siirtäminen moottoritielle tarkoittaisi, että lin ja Haukiputaan väliset yhteydet heikkenisivät. Tarvittavat asiointiyhteydet tulee kuitenkin varmistaa.

Kesäkaudella (eli nykyisin peruskoulujen kesäloma-aikana) esitetään muutoin tavoiteltavaksi lähes vastaavaa joukkoliikenteen palvelutasoa kuin talvikaudella, mutta koululaisia palvelevat vuorot jäävät kuitenkin pois. Siten yhteysväli li-Yli-li (linja 29) ei toteudu kesäkaudella.

Vastaaminen joukkoliikennestrategian tavoitteisiin

Oulun seudun joukkoliikennestrategian tavoitteena on, että vuonna 2030 seudun joukkoliikenteessä tehdään 18 miljoonaa matkaa. Tavoitteeseen pääsemiseksi matkustajamäärien tulee kasvaa vuosina 2023–2030 noin 1,2 miljoonalla matkalla vuodessa. Palvelutasosuunnitelmaa laadittaessa on pyritty vastaamaan tavoitteeseen. Suunnitelmassa parannetaan runkolinjojen vuorotarjontaa ja liikennöintiäikoja. Tämä on tehokas keino kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä, sillä Oulun sisäisistä matkoista lähes puolet tehdään runkolinjoilla.

Runkolinjojen lisäksi vuorotarjontaa parannetaan monilla muilla Oulun sisäisillä linjoilla, ja usealla linjalla vuorotarjonta tuplaantuu. Parannus on merkittävä, kun tunnin vuoroväli lyhenee 30 minuuttiin. Esimerkiksi tällä hetkellä tunnin välein liikennöivä linja 18 on ollut ruuhkainen, joten vuorotarjonnan tuplaaminen lisää houkuttelevuutta ja mahdollistaa matkustajamäärän kasvun.

Uusille ja kehittyville alueille, kuten asuntomessualueelle Vaakunakylään ja Hiukkavaaran keskus–Jääkärinkangas alueelle, toteutetaan suunnitelman mukaan uutta joukkoliikenteen tarjontaa. Palveluiden vieminen uusille alueille jo varhaisessa vaiheessa on tärkeää, jotta asukkaat voivat käyttää joukkoliikennettä heti alueelle muuttaessaan henkilöautoilun sijasta.

Yhtenä joukkoliikennestrategian tavoitteena on toteuttaa nopeampia yhteyksiä. Tavoitteeseen vastaavat moottoritieyhteyksien lisääminen lin ja Oulun välillä, ehdotus Muhoksen ja Oulun välisen, joen pohjoispuolisen reitin suoristamisesta sekä uudet poikittaisyhteydet, jotka mahdollistavat vaihdottomat matkat. Nopeammat yhteydet tekevät joukkoliikenteestä kilpailukykyisemmän vaihtoehdon henkilöautolle.

Palvelutasosuunnitelmassa esitetään vuorotarjonnan parantamista myös arki-iltaisina ja viikonloppuisina. Covid19-pandemian jälkeen etä- ja hybridityö on lisääntynyt, joten matkustustarpeet ovat entisestään kasvaneet perinteisten ruuhka-aikojen ulkopuolella. Parannukset mahdollistavat joukkoliikenteen monipuolisemman käytön eri matkustustarpeissa ja mahdollistavat siten myös autosta tai kotitalouden kakkosautosta luopumisen. Tällä voi olla huomattavia vaikutuksia kulkutapaosuuksiin ja matkustajamääriin.

Suunnitelmassa vastataan myös kesäkauden kasvaneeseen kysyntään, sillä nykyinen palvelutaso ja kapasiteetti eivät enää riitä. Kesäkauden matkustajamäärät ovat kasvaneet ja niissä on paljon kasvupotentiaalia.

Palvelutason parantamisen keskeisenä tavoitteena on kulkutapasiirtymä henkilöautoilusta joukkoliikenteeseen, jossa kävelyllä ja pyöräilyliikenteellä on keskeinen rooli osana matkaketjuja.

Arviot kustannusvaikutuksista yhteensä

Oulun, Iin ja Muhoksen alueen joukkoliikenteen nykyiset kustannukset ovat noin 28,1 M€ vuodessa (indeksikorotetut yksikköhinnat marraskuulta 2022, alv 0%).

Nykyisellä hintatasolla arvioituna esityksen mukaisen palvelutason toteuttaminen Oulussa, Iissä ja Muhoksella maksaa noin 37,2 M€/vuosi.

Kustannusarviot täsmentyvät tarkemman linjastosuunnittelun ja lopulta hankinnan myötä.

Kustannusarviosta noin 9,1 M€ johtuu palvelutason parantamisesta:

- **Noin 1,4 M€** aiheutuu **kesäkauden palvelutason nostamisesta:** parantaisi erityisesti työssäkävijöiden, ammattikoululaisten ja opiskelijoiden liikkumismahdollisuuksia.
- **Noin 7,7 M€** muodostuu **aluekohtaisista palvelutason parannuksista:** vastattaisiin kuntien tavoitteisiin, haastatteluissa esitettyihin tarpeisiin, maankäytön ja palveluverkon kehitykseen sekä asukaskyselyssä ja asiakaspalautteissa esitettyihin toiveisiin. Oulussa keskeisellä kaupunkialueella tavoiteltaisiin lähes aina enintään 30 minuutin vuoroväliä. Kesällä tarjottaisiin lähes yhtä hyvää palvelutasoa kuin talvikaudella (pl. koululaisvuorot).

Arvioidut kustannusvaikutukset kunnittain

Liikennöinnistä aiheutuvat vuosikustannusarviot (brutto) on esitetty seuraavassa taulukossa.

lin osalta on huomioitava, että kustannusten arvioinnissa on oletettu, että vuorotarjonnan siirtäminen linjalta 23 moottoritievuoroille ei aiheuta lille lisäkustannuksia. Tämän toteuttaminen on selvitettävä tarkemmin linjastosuunnittelussa, ja tulee huomioida myös kustannustenjakoperiaatteissa.

Kustannukset jaetaan kuntien kesken voimassa olevan kustannustenjakoperiaatteen mukaisesti.

Kustannukset kasvavat vuosittain sen mukaisesti, kun uusia liikennöintisopimuksia paremmalla palvelutasolla astuu voimaan. Kehittäminen toteutuu siis vaiheittain.

Kustannusarviot täsmentyvät tarkemman linjastosuunnittelun ja lopulta hankinnan myötä.

	Nykyisen palvelutason kustannukset/vuosi	Palvelutasoesityksen mukaisen liikenteen kustannusarvio/vuosi	Erotus eli esityksestä aiheutuva kustannusten kasvu vuodessa
Oulu	27 217 000 €	36 172 000 €	+ 8 954 000 €
Ii	340 000 €	406 000 €	+ 66 000 €
Muhos	523 000 €	594 000 €	+ 71 000 €
Yhteensä	28 081 000 €	37 171 000 €	+ 9 091 000 €

5. Taustaselvitykset

- Joukkoliikenteen nykytila
- Kysyntäpotentiaalilin kehitysnäkymät
 - Erillistarkastelut

Joukkoliikenteen nykytila

Oulun seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät 2016–2022

Matkustajamäärät lähtivät Oulun seudulla merkittävään kasvuun vuonna 2014, jolloin joukkoliikennelaki (869/2009) tuli voimaan ja joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisinen otti vastuun liikenteen järjestämisestä kaupunkiseudulla.

Matkustajamäärien kasvu jatkui Covid19-pandemian alkuun asti, ja huippuvuonna 2019 seudun joukkoliikenteessä tehtiin lähes 9,7 miljoonaa matkaa.

Kun Covid19-pandemia alkoi ja pysäytti laajasti yhteiskunnan toimintoja maaliskuussa 2020, joukkoliikenteen matkustajamäärä romahti. Kokonaisuudessaan vuoden 2020 matkustajamäärä oli 38 % pienempi kuin vuonna 2019.

Vuoden 2021 syksystä alkaen matkustajamäärät alkoivat vähitellen taas kasvaa ja kesästä 2022 alkaen matkustajamäärät ovat olleet jo hyvin lähellä vuoden 2019 tasoa.

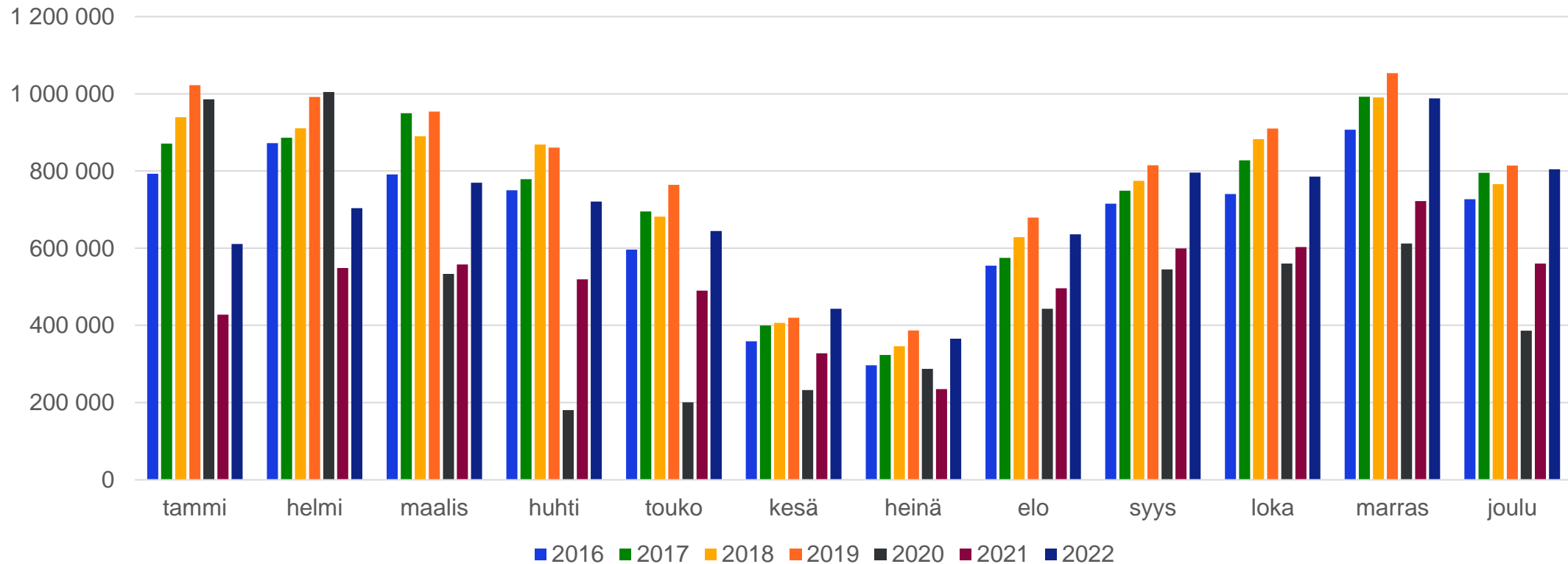
Luvuissa on mukana myös palveluliikenne sekä koululaislinjat.

Vuosittaiset matkustajamäärät seudullisessa joukkoliikenteessä



Matkustajamäärät kuukausittain 2016–2022

Kesäkuussa 2022 matkustajia oli enemmän kuin koskaan aiemmin kesäkuukausina ja 6 % enemmän kuin samaan aikaan vuonna 2019. Kesäajan matkustus on ollut kasvussa jo ennen koronapandemiaa. Marraskuussa 2022 matkustajia oli 6 % vähemmän kuin vastaavana aikana vuonna 2019. (Luvuissa on mukana myös palveluliikenne sekä koululaislinjat.)



Joukkoliikenteen kustannukset

Oulun, Iin ja Muhoksen alueen joukkoliikenteen nykyiset kustannukset (brutto) ovat noin 28,1 M€ vuodessa. Esitetyt luvut ovat arvioita, jotka on laskettu marraskuun 2022 yksikköhinnoilla, alv 0%.

Kukin kunta vastaa kunnan sisäisen liikenteen kustannuksista.

Seudullisessa liikenteessä kustannukset jaetaan kohteittain voimassa olevan kustannustenjakoperiaatteen mukaisesti.

Kukin kunta saa pitää kuntalaistensa maksamat lipputulot.

	Oulu	Ii	Muhos	Yhteensä
Arvio liikenteen nykyisistä vuosikustannuksista (brutto)	27 217 000 €	340 000 €	523 000 €	28 081 000 €

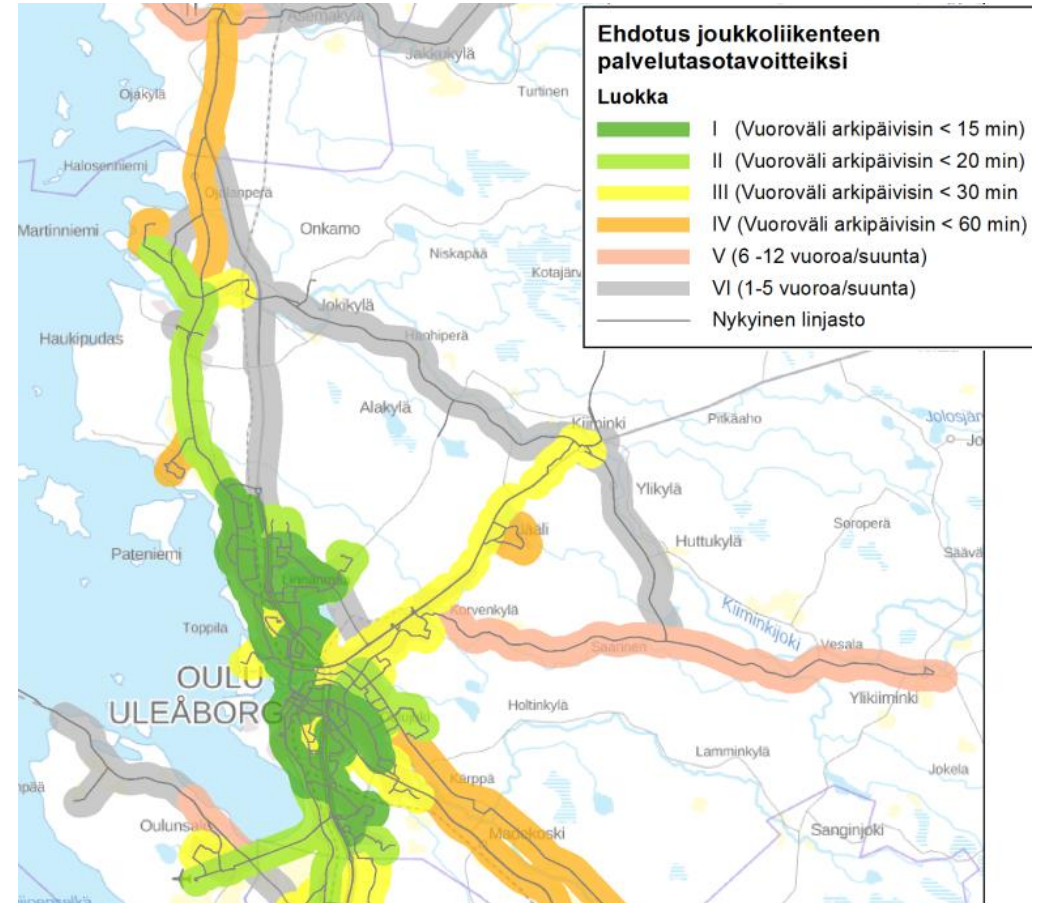
Nykyinen palvelutaso Oulussa (1/2)

Edellisessä palvelutasosuunnitelmassa (2018–2023) Oulun parhaan palvelutason alueeseen määritettiin kaupungin vilkkaimmat liikennekäytävät (ks. viereinen kuva):

- Koskelantien varsi Keskustasta ja Tuirasta Rajakylään ja Pateniemeen
- Kemintie Linnanmaalle, Kuivasrantaan ja Ritaharjuun
- Kainuuntie–Kontinkangas–Maikkula
- Kaukovainio–Hiironen–Kaakkuri

Palvelutason määrittelyssä erityistapauksen muodostivat Linnanmaan ja Oulun keskustan väliset yhteydet, joille kohdistuu erittäin suuri kysyntä. Tällä hetkellä yhteysväliillä liikennöi ruuhka-aikaan jopa 15-20 vuoroa/tunti/suunta.

Luokan I mukaiset **palvelutasotavoitteet toteutuvat pääosin hyvin**. Ruuhkatunneille asetettu 10 min ja viikonlopuille asetettu 20 min vuorovälitavoite toteutuvat kuitenkin vain kaikkein vilkkaimmilla väylillä. Yksittäisistä alueista Kuivasrannassa ei nykyisin toteudu luokan 1 mukainen palvelutaso.



Oulun joukkoliikenteen palvelutaso 2018–2023, WayStep Consulting Oy.

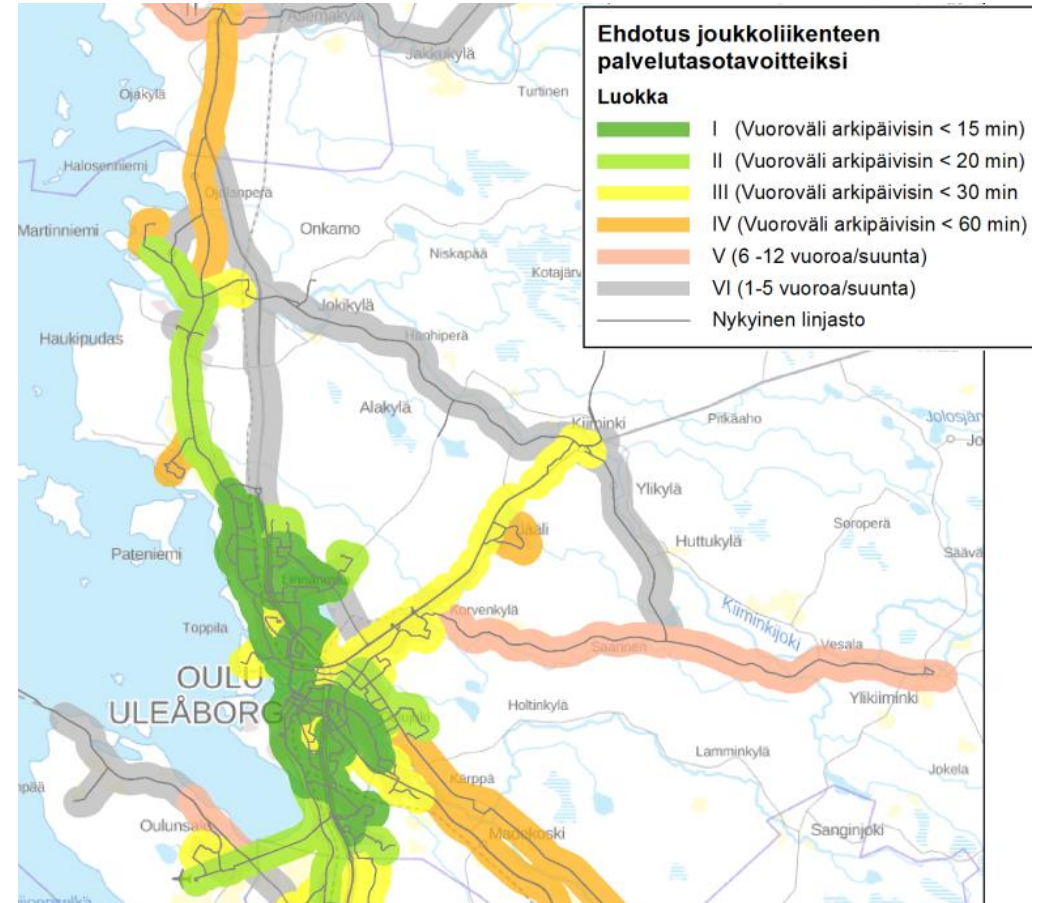
Nykyinen palvelutaso Oulussa (2/2)

Edellisen palvelutasosuunnitelman (2018–2023) mukaiset **tavoitteet** alemmille palvelutasoluokille **toteutuvat** myös **pääosin hyvin**.

Selvästi suunnitelmassa määriteltyä heikompana palvelutaso toteutuu **Asemakylässä**, jossa tarjotaan nykyisin vain työmatka- ja opiskeluyhteydet ja palvelutaso on käytännössä luokkaa V. Viikonloppuisin ei ole ollenkaan tarjontaa. Edellisessä palvelutasosuunnitelmassa alue oli määritelty luokkaan III.

Lisäksi **vuorovälitavoitteista jäädään monilla alueilla arki-iltais**. Tiheämpi vuorotarjonta päättyy jo noin klo 18, kun tavoitteen mukaan sen tulisi jatkua klo 20 asti.

Selvästi suunnitelmassa määriteltyä parempana palvelutaso toteutuu Martinniemessä, joka hyötyy siitä, että se on linjan 20 päätepiste. Toteutunut palvelutaso on luokkaa II, vaikka edellisessä palvelutasosuunnitelmassa alue oli määritetty luokkaan IV.



Oulun joukkoliikenteen palvelutaso 2018–2023, WayStep Consulting Oy.

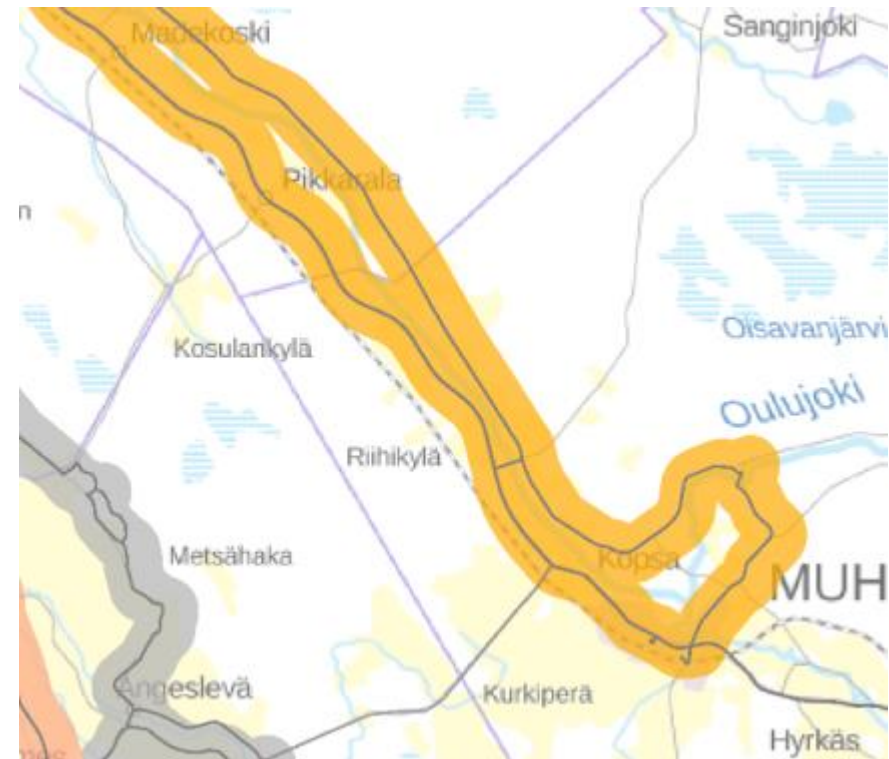
Nykyinen palvelutaso Muhoksella

Edellisessä palvelutasosuunnitelmassa (2018–2023) Muhoksen keskustan ja Oulun välisten yhteyksien palvelutasotavoitteeksi asetettiin 60 min vuoroväli (luokka IV) arjen ruuhka- ja päiväaikaan. **Tavoite toteutuu** nykyisin **hyvin** koko taajamassa ja kouluverkon alueella, sillä kumpaakin puolta jokea liikennöi 1 vuoro tunnissa.

Linja 40 ajaa Muhoksen linja-autoasemalta Pikkaralan kautta Oulun keskustaan ja sen matka-aika on 45–50 min. Linja 41 ajaa joen toista puolta Päivärinteän kautta ja sen matka-aika on 62–67 min.

Viikonloppuisin vuorotarjonta on huomattavasti vähäisempää, mutta vastaa suurin piirtein edellisessä palvelutasosuunnitelmassa asetettua palvelutasotavoitetta. Lauantaisin ja sunnuntaisin Muhokselta Ouluun ajetaan 5 vuoroa päivässä (la klo 8:40–18.50, su klo 11.00–18.20). Oulusta Muhokselle liikennöi 5 vuoroa lauantaisin ja 4 vuoroa sunnuntaisin (la klo 9.50–22:05, su klo 9.55–17.10). Lukuihin on laskettu linjan 40 ja 41 vuorot yhteensä.

Muhoksen ja Oulun välisiä joukkoliikenneyhteyksiä täydentää junaliikenne: Arkisin Muhos-Oulu välillä ajaa 4 vuoroa per suunta ja viikonloppuisin 3–4 vuoroa per suunta. Matka-aika junalla on 25–33 min.



Oulun joukkoliikenteen palvelutaso 2018–2023, WayStep Consulting Oy.

Nykyinen palvelutaso lissä

Edellisen palvelutasosuunnitelman (2018–2023) mukaisesti li-
Haukipudas–Oulu välillä liikennöidään noin 30 min välein ruuhka-aikaan
ja muuten 60 min välein (luokka IV). listä pääsee suoralla yhteydellä
myös sairaalalle (OYS) ja Kaukovainion ammattiopistolle (OSAO).

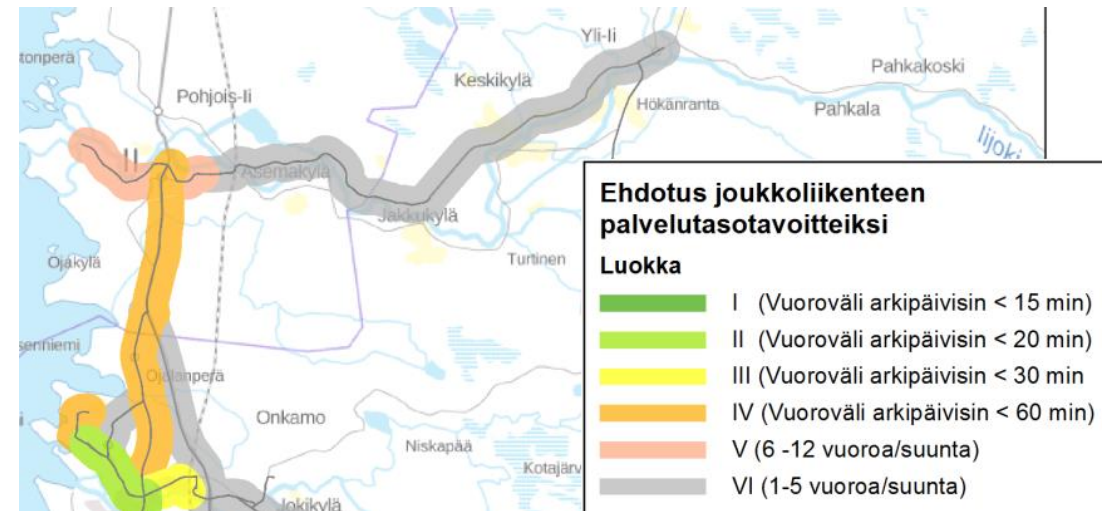
Matka-aika linjalla 23 Oulun keskustasta Haukiputaan kautta lin-
kuksesta on 56–63 min.

Lauantain liikennöintiä on palvelutasotavoitetta pidempi (toteutunut n.
klo 7:00–22:40, tavoiteltu klo 9–18) ja sunnuntain palvelutasotavoitteen
mukainen.

Arkisin ajetaan lisäksi **1 vuoro/suunta** Haukiputaan ohi **valtatietä 4
pitkin** (linja 28). Tämän vuoron matka-aika Oulun keskustasta lin-
kuksesta on noin 40 min. **Edellisen palvelutasosuunnitelman
mukaan näitä vuoroja tavoiteltiin noin 5 per suunta.**

lin Alarannasta liikennöidään arkisin vain 1 vuoro/suunta/vrk (linja 28),
joten **palvelutaso jää selvästi tavoitellusta** (6–12 vuoroa/suunta/vrk).

Yli-lin ja lin välillä liikennöi arkisin palvelutasotavoitteen mukaisesti 4–5
vuoroa/suunta/vrk. Yli-listä lihin linja 29 ajaa Jakkukylän kautta, listä Yli-
lihin Maalismaan kautta.



Oulun joukkoliikenteen palvelutaso 2018–2023, WayStep Consulting Oy.

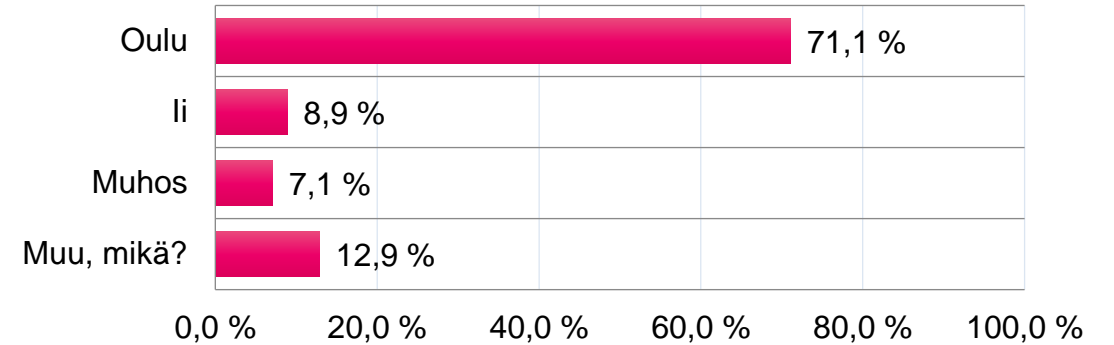
Kyselyn tulokset nykytilasta 1/3

Asukkaiden näkemyksiä Oulun seudun joukkoliikenteen nykytilasta selvitettiin kyselytutkimuksen avulla syyskuussa 2022. Kyselyyn toivottiin vastauksia kaikilta, jotka liikkuvat Oulun, lin ja Muhoksen alueella.

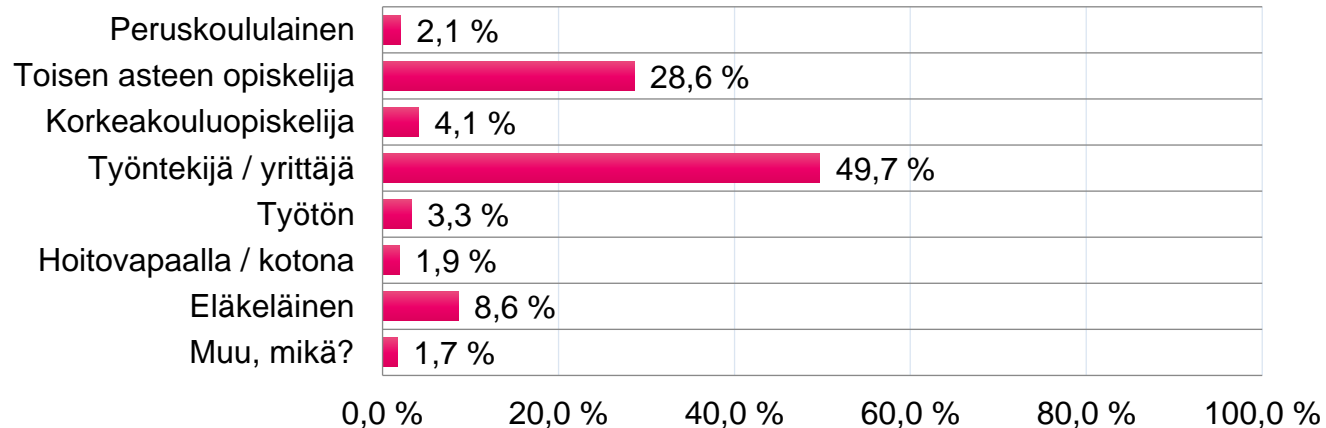
Kyselyyn saatiin 969 vastausta.

Vastauksia saatiin selkeästi eniten oululaisilta. Lähes puolet vastaajista oli työntekijöitä tai yrittäjiä ja vajaa kolmannes oli toisen asteen opiskelijoita.

Asuinkunta

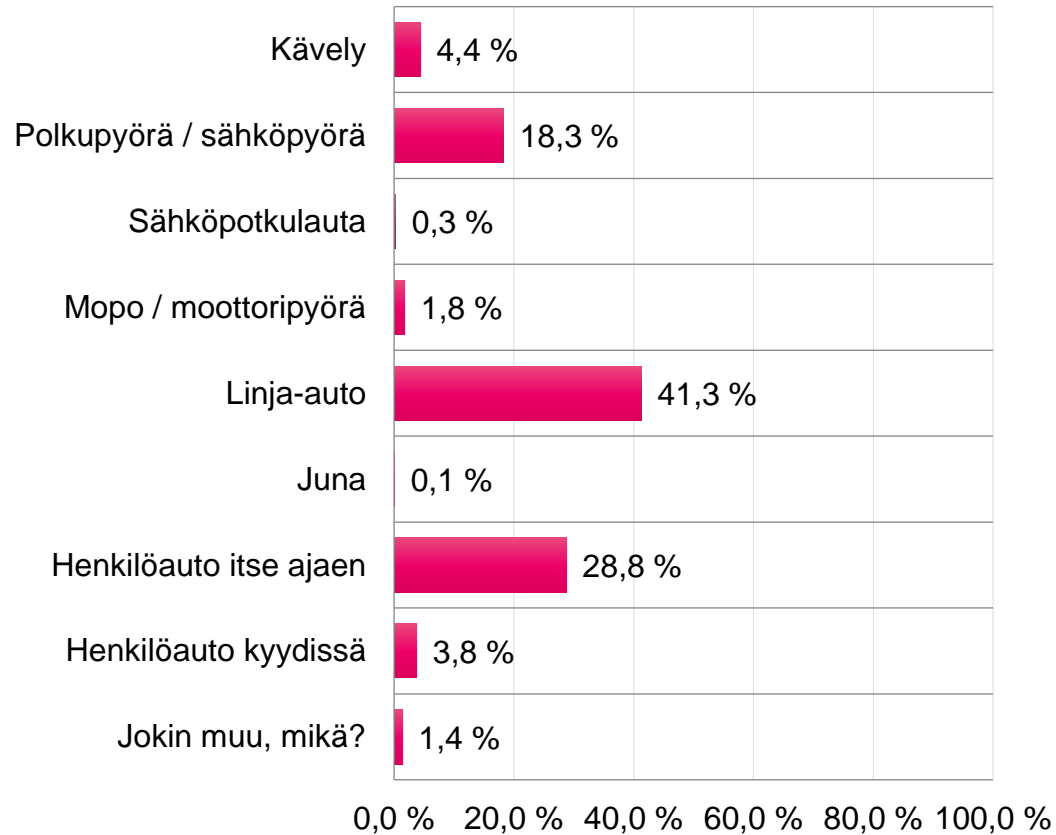


Valitse alta itseäsi parhaiten kuvaava ryhmä

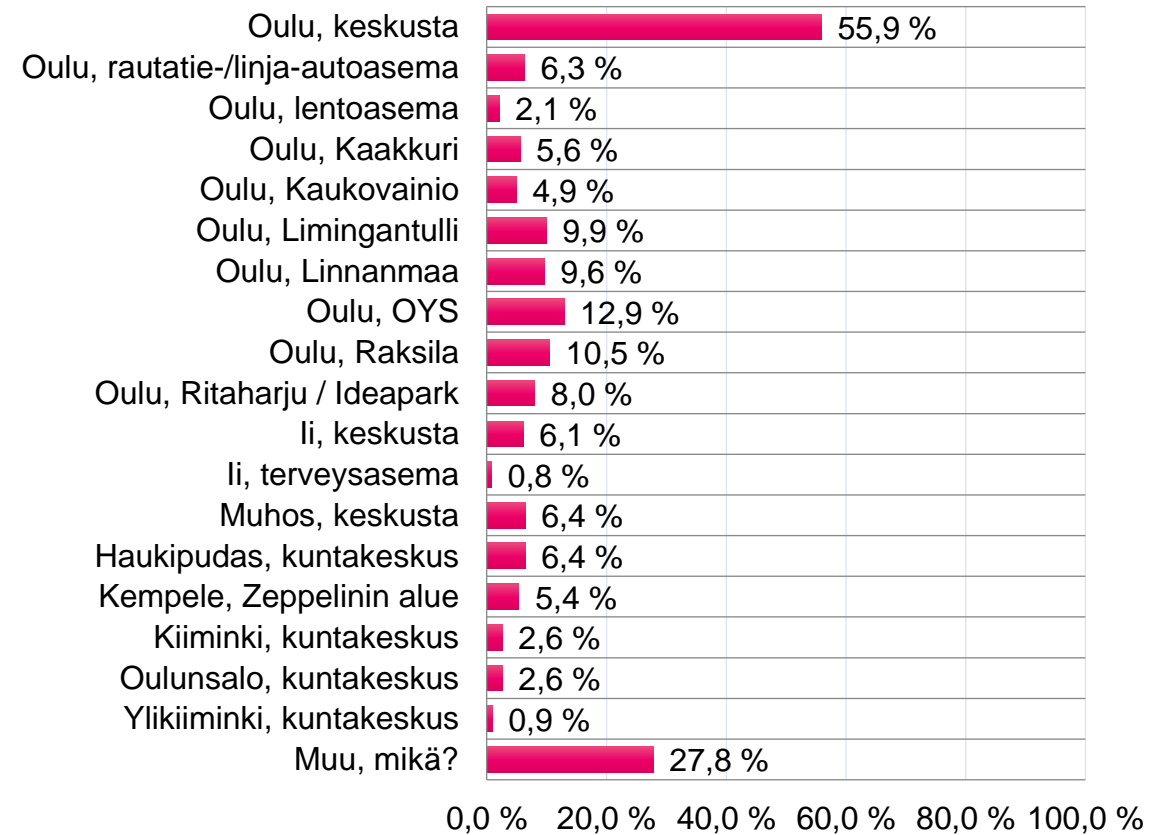


Kyselyn tulokset nykytilasta 2/3

Millä kulkutavalla liikut yleisimmin päivittäiset matkasi?



Mihin päivittäiset matkasi yleisimmin suuntautuvat?



Kyselyn tulokset nykytilasta 3/3

Vastaajille joukkoliikenteen ominaisuuksista selkeästi tärkeimpiä olivat joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen sopiminen omiin liikkumistarpeisiin. Vastaajista 56 % koki, että joukkoliikenteen reitit palvelevat hyvin omia liikkumistarpeita. Joukkoliikenteen aikataulujen palvelevuuteen oli tyytyväisiä 42 % vastaajista. Vastaajista 48 % koki, että joukkoliikenteellä matkustaminen on nopeaa.

Vastauksissa esitetyissä kehittämistarpeissa korostui toive useammista vuoroista ja lyhyemmistä vuoroväleistä, etenkin ruuhka-aikoina. Vuoroja toivottiin lisää myös ilta-, yö- ja viikonloppuliikenteeseen sekä kesä- ja loma-aikoihin. Lisäksi aikatauluihin liittyen toivottiin sujuvampia vaihtoyhteyksiä sekä koulujen ja vuorotyöläisten aikataulujen huomioimista.

Reittien osalta vastaajat toivoivat parempaa reittitarjontaa erityisesti kouluille ja oppilaitoksille. Syrjäisempien seutujen saavutettavuutta pidettiin huonona. Lisäksi toivottiin poikittaislinjoja, jotka mahdollistaisivat suorat yhteydet alueiden välillä ilman keskustan kautta kiertämistä.

Asukaskyselyn vastauksissa esiin nousseita toiveita Oulun osalta (1/2)

Laanilan bussien tulisi kulkea ainakin puolen tunnin välein. Aikataulut pitäisi sovittaa paremmin Laanilan koulun aikatauluihin, nyt aamulla myöhästyy tunnilta ja iltapäivällä pitää karata jotta ehtii bussiin.

Olisi hyvä jos esim Maikkulasta pääsisi suoraan kulkemaan Kaakkuriin. Nykyään täytyy kiertää keskustan kautta vaihtamalla bussia.

Hiukkavaara-Linnanmaa/Ritaharju, esimerkiksi Kiulukankaan ja Ruskon ohi kulkeva linja.

Talvikankaalta Laanilan kouluun (lukioon) sujuva vuoro aamuisin ja iltapäivisin ainakin.

Linjan 10 busseissa on aina aamuisin kahdeksan aikaan kamala ruuhka.

Jonkinlainen bussireitti Pateniemi-Rajakylä-Linnanmaa-Ideapark/Ritaharju -välille/alueelle.

Karjasilta/höyhtyä alueelle on rakentunut ja rakentumassa valtava määrä kerrostaloja, joissa asuu myös runsaasti opiskelijoita. Ainut linja tästä linnanmaalle on linja 18. Linja 18 on myös toppilansalmesta ainut linja linnanmaalle. Sen lisäksi että höyhtyä-linnanmaa reitti kestää linjalla 18 yli 40minuuttia, bussi on myös viimeistään täynnä toppilansalmen kohdalla. Toppilansalmi-linnanmaa välillä ihmiset joutuvat usein seisomaan, mikä mielestäni ei ole turvallista. Sama takaisinpäin

Toppilansalmessa asuu paljon Linnanmaalle kulkevia korkeakouluopiskelijoita, joten ainoana linjana 18 on hyvin ruuhkainen eikä busseihin yleensä mahdu edes istumaan, tämä korostuu vielä kun on niin harvat vuorot, joten lisävuorot eivät olisi pahitteeksi.

Asukaskyselyn vastauksissa esiin nousseita toiveita Oulun osalta (2/2)

Linja 2: Reitin Metsokankaalta keskusta/Kastelliin tulisi olla huomattavasti nopeampi ja suorempi. Ei matka Metsokankaalta keskusta voin kestää yhtä kauaa kuin matka Limingasta keskusta.

”Jos esim. haukiputaalta haluaa Kellon Kiviniemeen ja pitää vaihtaa bussia niin joutuu sitten odottamaan ja viikonloppuisin ne ei matsaa yhtään.”

Asun Haukiputaan Asemakylällä ja olisi kiva, jos busseja kulkisi edes yksi viikonloppuisin. Viimeinen arkibussikin tulee tänne jo kuuden maissa.

*Nopea reitti Haukiputaalta Ouluun puuttuu. Tämä oli aiemmin toteutettu Haukiväylä kautta!
Alueelta on paljon matkustajia, jolta Haukiväylän reitin puuttuminen poisti mahdollisuuden bussin käyttöön.*

Asemakylältä ei mene mihinkään aikaan bussia suoraan Oulun keskusta vaan pitää vaihtaa bussia iskossa. Kesäaikaan ei edes se 22 kulje, joten parannuksen varaa olisi.

Oyysistä lähteviä vuoroja keskusta päin tulee lisätä klo 21 jälkeen

Monet vuorotyöläiset oyysissa kaipaavat uutta linjaa vähän jälkeen klo 21.00 pohjoiseen päin esim. haukipudas-ii, koska nyt ei mene suoraan bussia tuohon suuntaan oyysissa kuin klo 20.40 ja 21.40.

Asukaskyselyn vastauksissa esiin nousseita toiveita Muhoksen ja lin osalta

Myös Oulusta tullaan Muhokselle töihin ja kouluun. Aikataulut pitäisi sovittaa niin, että ehtii tasatunniksi töihin.

Muhoksen ja Oulun välillä pitäisi olla tasainen vuoroväli koko päivän, ilman taukoja.

Muhokselta joen pohjoispuolelta, bussi 41, ei pääse sujuvasti Kontinkankaalle. Työmatka kestää tunnin, kun bussi kiertää Tuiran ja keskustan kautta ja se on liian pitkä aika. Bussin tulisi Oulussa siirtyä joen eteläpuolelle Poikkimaan sillan tai Erkkolan sillan kautta ja ajaa Kajaanintietä Oys/Kontinkankaan ohi Raksilaan ja keskustaan. Sama linjamuutos toisin päin, kun Oulusta tullaan bussilla 40 Muhokselle joen pohjoispuolelle.

Lisää vuoroja Muhoksen ja Oulun välille varsinkin myöhempään arki-iltaan ja viikonloppuun sekä kesälle. Lisää myös nopeita yhteyksiä.

Enemmän busseja (listä) jotka olisivat ennen klo 8 ja ennen yhdeksää perillä Oulussa. Nopeita vuoroja, jotka käyttävät moottoritietä. Enemmän busseja, jotka lähtisivät Oulusta neljän ja viiden jälkeen. Tähän parannus niin moni iiläinen vaihtaisi bussiin oman auton sijasta.

li - Haukipudas, tarvitaan suora yhteys Osaon ammattikoululle, nyt lyhyeen matkaan menee tunti, se on liian kauan.

Oulusta lihin pitäisi kulkea viikonloppuisin myöhäisillan vuoro. Lähtö n. klo 23-24.

Enemmän ajoa lin Alarannalle koska täältä tulee kyytiin paljon opiskelijoita Ouluun ja sieltä takasin iltapäivisin

Kysyntäpotentiaalin kehitysnäkymät

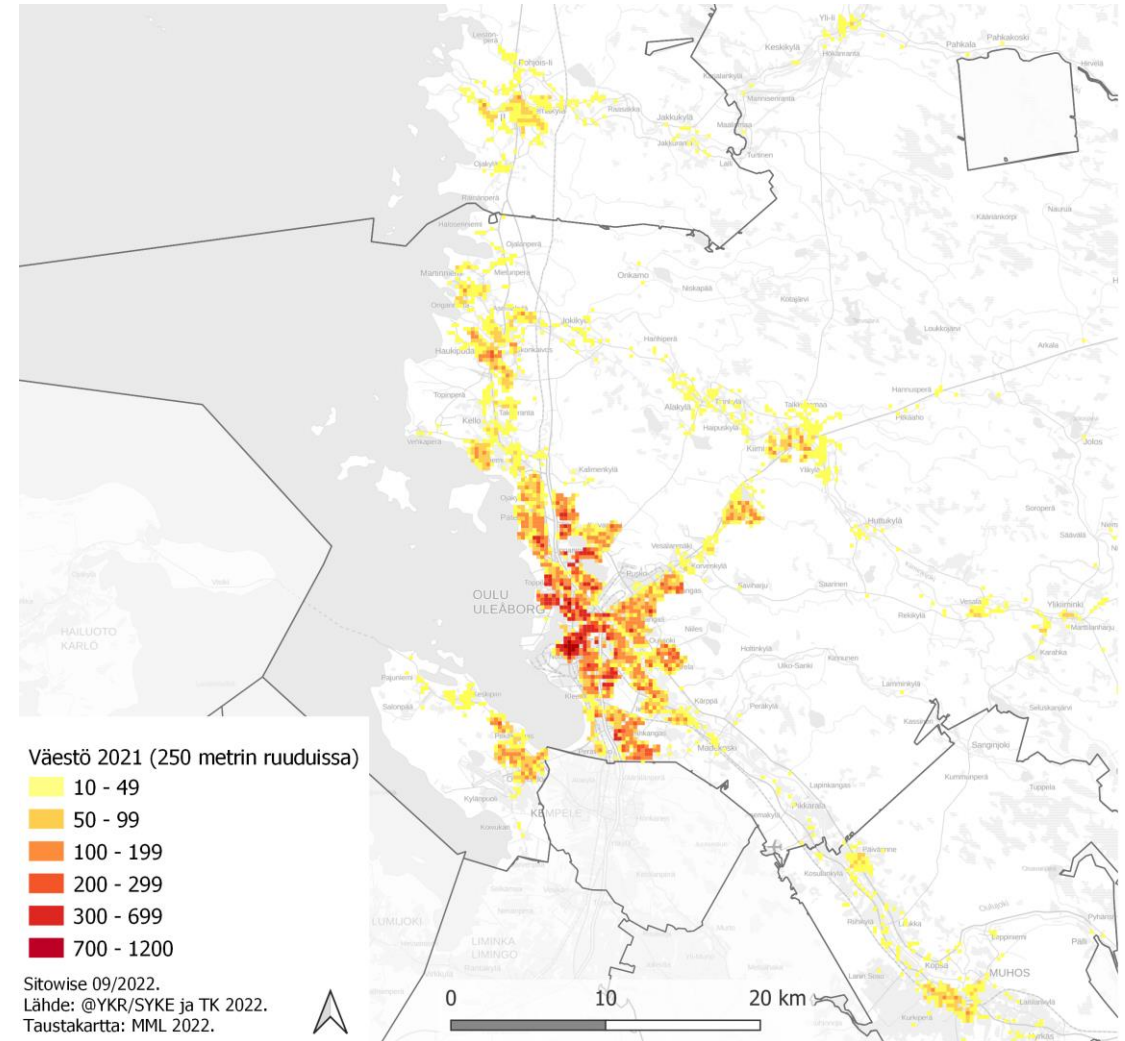
Asukas- ja työpaikkamäärien kehitys 2021-2030

Oulun, lin ja Muhoksen alueella asuu nykyisin yhteensä noin 228 000 asukasta. Viereisessä kartassa esitetään väestön sijoittuminen. Asukkaista 92 % asuu Oulussa.

Tilastokeskuksen väestöennusteen (Tilastokeskus väestörakenne ja -ennuste 2021) mukaan **asukasmäärä kasvaa Oulussa noin 14 000 asukkaalla** vuoteen 2030 mennessä, kun taas lin ja Muhoksen asukasmäärän ennustetaan hieman pienenevän.

Tilastokeskuksen väestöennusteet ovat ns. demografisia trendilaskelmia, joissa lasketaan mikä olisi alueen tuleva väestö, jos viime vuosien väestönkehitys jatkuisi samanlaisena.

	Oulu	li	Muhos
Väestö 31.12.2021	209 551	9 912	8 909
Väestöennuste 2030 (ennuste 2021)	223 389	9 430	8 605
Ennustettu muutos 2021-2030	13 838	-482	-304
Ennustettu muutos 2021-2030 (%)	6,6 %	-4,9 %	-3,4 %



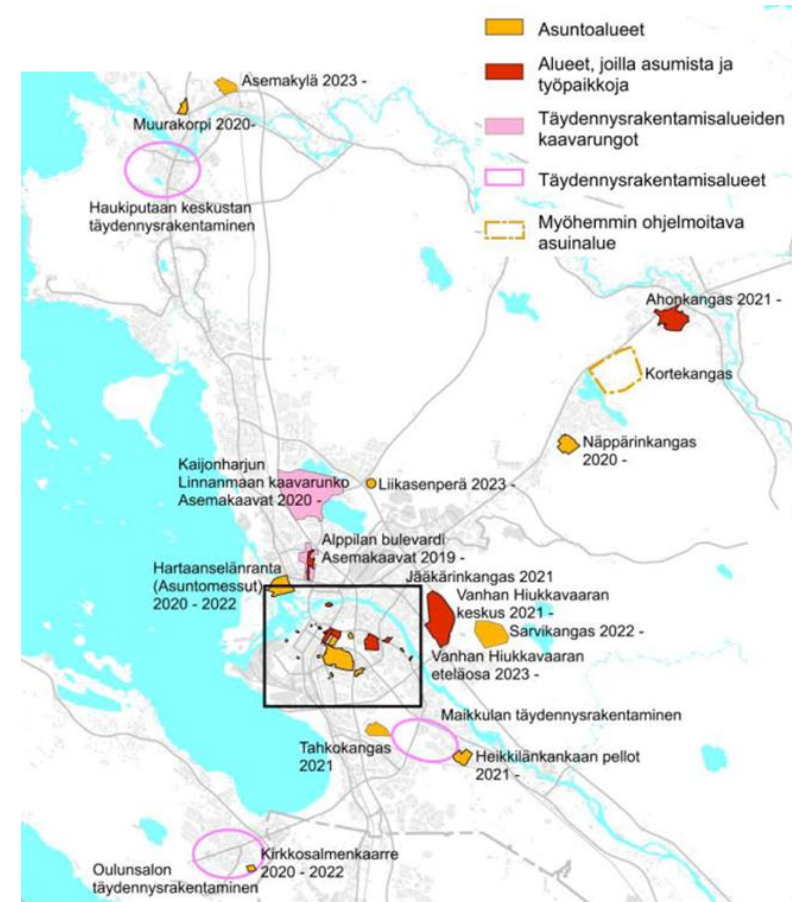
Oulun uuden asuntotuotannon sijoittuminen

Oulun maankäytön toteuttamishojelman mukaan Oulun asuntotuotanto painottuu vuosina 2022–2026 keskustan ja sen lähialueiden täydennysrakentamiseen. Keskustan lähialueista uusia kerrostaloasuntoja on rakentumassa paljon Höyhtyään, Hartaanselän asuntomessujen alueelle, Toppilansaareen, Toppilansalmeen, Alppilan bulevardin varteen, Kaijonharjun alueelle ja Limingantulliin sekä pienemmissä määrin monille muille alueille.

Merkittävin Oulun uudisalue on Hiukkavaaran uusi aluekeskus, jonne arvioidaan vuosina 2022–2026 rakentuvan 257 kerrostaloasuntoa, 390 rivi- tai pientaloasuntoa ja 160 omakotitaloa. Vuoteen 2030 mennessä alueen asukasmäärän ennustetaan kasvavan 70 prosentilla eli noin 4 300 uudella asukkaalla.

Uusia, suurempia rakentuvia alueita ovat myös mm. Pateniemenranta (165 kerrostaloasuntoa ja 180 rivi- ja pientaloasuntoa) ja Tahkokangas (100 kerrostaloasuntoa ja 80 rivi- ja pientaloasuntoa). Lisäksi esimerkiksi Jäälin keskuksen täydennysrakentaminen jatkuu (40 kerrostaloasuntoa ja 60 uutta rivi- ja pientaloasuntoa).

Rivi- ja pientaloasuntoja sekä omakotitaloja rakentuu runsaasti myös Maikkulaan (mm. Heikkilänkankaan pellot), Pohjois-Ritaharjuun, Korvenkylään, Kellon Letonrantaan, Oulunsaloon (erityisesti Niemenrantaan) ja Haukiputaan keskustan läheisyyteen.



Lähde: Oulun maankäytön toteuttamishojelma 2022–2026

Oulun uusien asuinalueiden vaikutus joukkoliikenteeseen

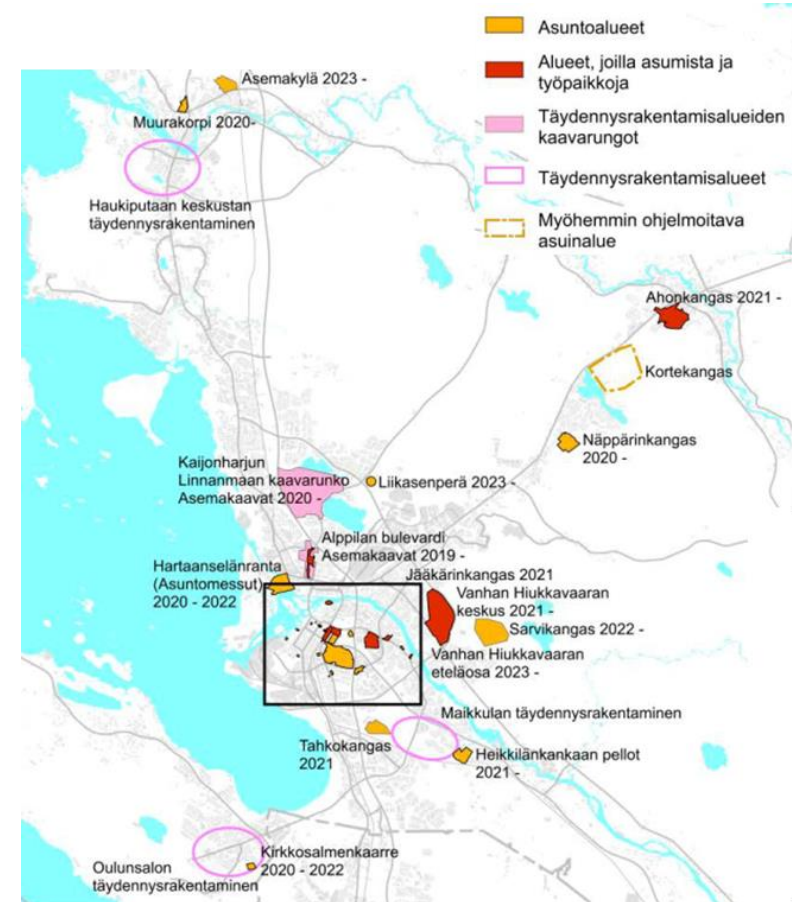
Oulun uusi asuntotuotanto sijoittuu pääosin hyvin nykyisen joukkoliikennetarjonnan varrelle. Kasvava kysyntä edellyttää monilla alueilla nykyisen palvelutason parantamista ja kapasiteetin lisäämistä.

Hartaanselänrannan asuntomessualue ja Toppilan uudet alueet vaativat todennäköisesti uutta joukkoliikennetarjontaa tai reittimuutoksia, jotta riittävän lyhyt kävelyetäisyys lähimmälle pysäkillä toteutuisi. Hietasaareen ja Nallikariin on myös rakentumassa uutta matkailu- ja palvelutoimintaa.

Hiukkavaaran aluekeskuksen ja läheisten asuinalueiden rakentuminen edellyttää todennäköisesti uuden linjan toteuttamista ja/tai nykyisten linjojen muokkaamista.

Muiden uusien alueiden (esim. Pateniemenranta) tarpeisiin voidaan todennäköisesti vastata nykyisten reittien muutoksilla.

Kaijonharjun ja Linnanmaan alueella toteutuu nykyisin kattava joukkoliikennetarjonta. Alueen edelleen kehittyessä tulee huomioida kasvavan kysynnän kapasiteettitarpeet. Mahdolliset reittimuutokset alueen sisällä ja kapasiteetin kasvattaminen edelleen tehokkaammalla joukkoliikenteellä konkretisoituvat seuraavissa suunnitelmissa.



Lähde: Oulun maankäytön toteuttamishjelma 2022–2026

Oulun uusien työpaikka-alueiden sijoittuminen

Oulun maankäytön toteuttamisohjelma 2022–2026

Keskustassa on vireillä lukuisia asemakaavoja, joissa on mahdollista osoittaa keskusta sopivia toimitiloja. Näitä asemakaavahankkeita ovat mm. Asemakeskuksen asuin-, toimisto- ja liiketilahanke.

Keskustan lisäksi keskeisellä kaupunki-alueella on vireillä merkittäviä työpaikka-asetakaavoja myös Linnanmaalla ja Ritaharjun alueella. Nokian siirtyminen Ruskosta Linnanmaalle (lähes 3 000 työntekijää) vuonna 2025 vaikuttaa liikkumiseen. Vastapainona on taas Linnanmaalla sijaitsevan yliopiston mahdollinen siirtyminen keskusta.

Toimistotyyppisten työtilojen kysynnän oletetaan kasvavan erityisesti keskusta-alueilla. Vetovoimaisimmat alueet Oulussa ovat keskusta, Kontinkangas, Kotkantie sekä Teknologia kylä ja Linnanmaa.

Teolliseen toimintaan sopivia ja kysyttäviä alueita ovat olleet Rusko ja Ruskonselkä sekä Takalaanila. Ruskonselkään rakennetaan parhaillaan uutta Turvakampusta. Nokian siirron jälkeen Ruskosta vapautuu tiloja. Teollisuustonttien kysynnän oletetaan jatkuvan, vaikka teollisten työpaikkojen määrä vähenee.

Logistiikan alan toiminnan tonttikysyntä kohdistuu Nuottasaareen ja Oritkariin, etenkin sataman läheisyyteen.

Oulun ruutukaava-alueella ja sen välittömällä lähialueella Myllytullissa, Raksilassa ja Taka-Lyötyssä oli vuoden 2018 lopussa noin 19 000 työpaikkaa. Työpaikkojen määrä on pysynyt samalla tasolla verrattuna vuoteen 2016.

Joukkoliikenteen kannalta huomioitavaa

Teknologia kylän kehittyminen (mm. Nokian siirtyminen) edellyttää joukkoliikennetarjonnan parantamista. Linnanmaalle suuntautuvassa opiskelu- ja työpaikkaliikenteessä tulee varmistaa kapasiteetin riittävyys.

Ruskossa joukkoliikenteen kysyntä tulee todennäköisesti heikkenemään Nokian siirtymisen myötä. Ruskonselän Turvakampukselle on tarve toteuttaa joukkoliikennetarjonta.

Ritaharjun työpaikkojen ja kaupallisten palvelujen kehittymisen kannalta tulee huomioida poikittaisyhteyden toteutuminen Pateniemen suunnasta.

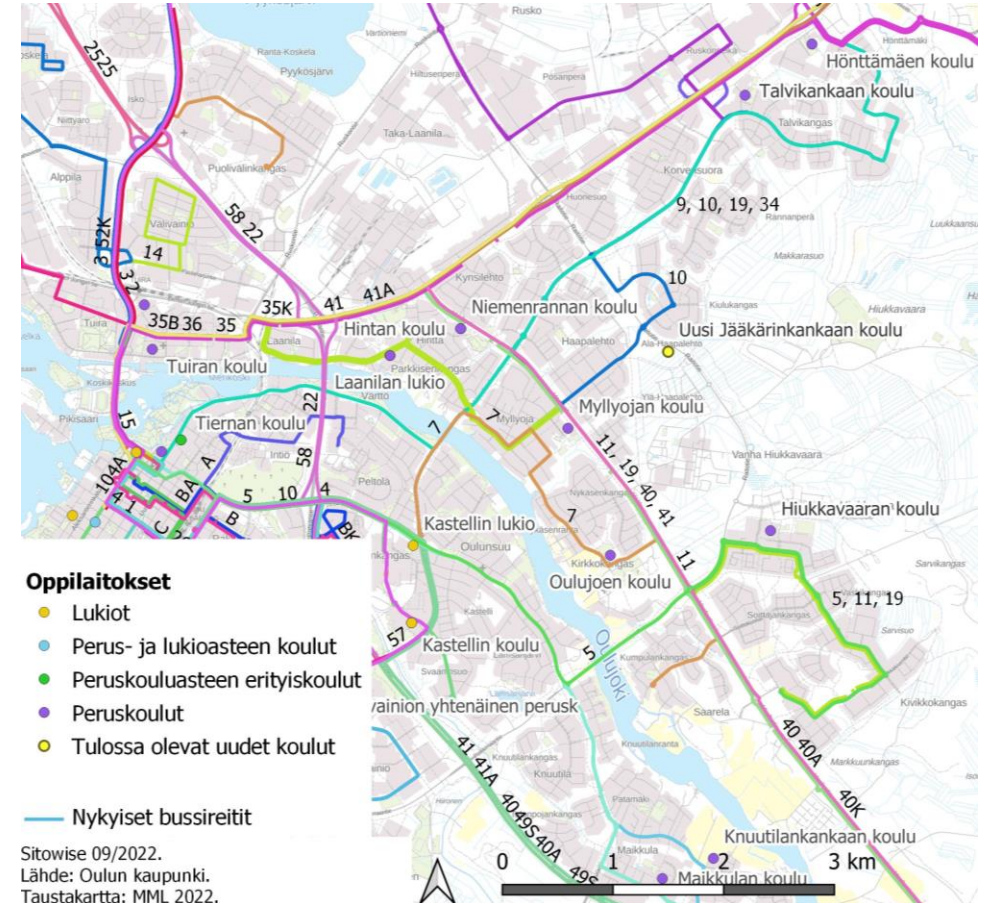
Kouluverkkoon tulossa olevat muutokset ja muut huomiot (1/2)

Hiukkavaaran, Laanilan ja Talvikankaan alue

Jääkärintalolle on valmistumassa uusi monitoimitalo vuonna 2026. Monitoimitaloon tulee yhtenäiskoulu luokille 1-9 ja arviolta 800 oppilasta. Oppilaita ohjataan kouluun todennäköisesti myös Talvikankaalta, koska alueen oppilasmäärät ovat voimakkaassa kasvussa. **Talvikankaan suunnasta on tarve yhteydelle Jääkärintaloon koululle** (nykyisin linja 10). Laanilan lukio tulee kasvamaan arviolta 200 opiskelijalla. Viereisessä kuvassa on esitetty Oppilaitokset ja nykyiset bussireitit Hiukkavaaran, Laanilan ja Talvikankaan alueella.

Kiiminki

Ylikylän koulu sulkeutuu noin vuonna 2025 ja Tirinkylän koulu noin vuonna 2027. Oppilaat kulkevat näihin nykyisin tilauskuljetuksilla. Kiiminkijoen koulu puretaan ja uuden yhtenäiskoulun ja monitoimitalon tilat rakennetaan Kiiminkipuiston koulun yhteyteen. **Huttukylä – Kiiminki – Alakylä -välin joukkoliikenneyhteys tärkeä.** Sillä kuljetaan mm. yläkouluun Kiiminkiin, ja jatkossa palvelee myös nykyisiä Ylikylän koulun oppilaita, jotka todennäköisesti siirtyvät Kiimingin keskustan kouluun.



Kouluverkkoon tulossa olevat muutokset ja muut huomiot (2/2)

Ylikiiminki

Oppilasmäärät voimakkaasti vähenemässä.

Yli-Ii

Yli-Iin yhtenäiskoulussa on nykyisin noin 250 oppilasta. Oppilasmäärä on vähenemässä ja on mahdollista, että muutaman vuoden päästä ei enää pystytä järjestämään yläkouluopetusta. Silloin yläkoululaiset siirtyisivät todennäköisesti Kiiminkiin. Alueella ei muuten ole riittävästi kysyntää joukkoliikenteelle, joten yhteys Yli-Iin ja Kiimingin välillä tulisi järjestää koulukuljetuksena.

Eteläinen alue

Keskeinen päätettävä asia on mahdollinen Pikkaralan koulusta luopuminen ja oppilaiden siirtyminen Madekosken kouluun. Oppilaat kulkisivat tilauslinjalla. Joukkoliikenteen näkökulmasta suurempia muutoksia ei näyttäisi olevan tulossa.

Keskinen alue

Tuiran koulusta ollaan siirtymässä väistötiloihin Toppilaan Merituuleen. Tuiraan valmistuu uusi monitoimitalo, jossa aloittaa yhtenäiskoulu vuonna 2025. Muuten koulut säilyvät ennallaan.

Pohjoinen alue

Kellon ja Haukiputaan alueella ei ole tiedossa joukkoliikenteen kannalta merkittäviä muutoksia. Nykyiset yhteydet Aseman ja Martinniemen koulujen suunnasta Haukiputaan ja Länsituulen kouluille (yläkoulut) tulee säilyttää.

Pateniemen ja Ritaharjun alueen kouluverkon suunnitelmat olivat vielä tekemättä.

Ammattiopistot (Koulutuskuntayhtymä OSAO)

Ainakin Kaukovainion yksikössä on runsaasti opiskelijoita vielä kesäkuussa juhannukselle ja osin kesäkuun loppuun asti. Tämä tulisi huomioida liikennöintiajoissa.

Muhoksen maankäytön kehitys, palveluverkon muutokset ja muut tarpeet

Kunnan tavoitteena on maltillinen väestönkasvu. Tuleva maankäyttö sijoittuu nykyisen yhdyskuntarakenteen yhteyteen kummallekin puolelle jokea.

Arkipäivien joukkoliikennesyhteisiin ollaan pääosin tyytyväisiä. Illan, viikonlopun ja kesäajan heikoista yhteyksistä on tullut kunnalle palautetta.

Työmatkaliikenne Muhoksesta suuntautuu Kontinkankaalle ja Oulun keskustaan. Nykyisin Päivärinteen kautta ajava linja (40/41) kiertää Oulujoen pohjoispuolta. Jos linjan reitti kulkisi suoremmin Oulun keskustaan, se palvelisi työmatkaliikennettä selvästi paremmin.

YKR-työmatka-aineiston (2020) mukaan Muhokselta Ouluun kulkee 2 370 pendelöijää ja Oulusta Muhokselle 1 110 pendelöijää.

Koulupuolen toiveita aikatauluihin

Yläkoulun ja lukion näkökulmasta toiveena on, että joen etelä- ja pohjoispuoliset linjat lähtisivät ja saapuisivat Muhokselle samaan aikaan.

Huovilan ja Hyrkin kouluilla olisi toiveena saada linjavuoro Leppiniemiä kohti myös klo 12:n jälkeen. Nyt vuorot ajavat Huovilan ohi n. klo 11.30 ja n. klo 13.30, mikä aiheuttaa haasteita päättää koulupäivä klo 12.

Lin maankäytön kehitys, palveluverkon muutokset ja muut tarpeet

Lähivuosina kasvu suuntautuu Alarannan alueelle. Tavoitteena on turvata Alarannan koulun säilyminen.

Suurempia maankäyttöön vaikuttavia suunnitelmia ovat lin ohikulkutie ja mahdollinen lähijunaliikenteen käynnistyminen. Nämä tuskin toteutuvat seuraavan 5 vuoden kuluessa.

Lapsi- ja oppilasmäärät ovat tällä hetkellä pienenemään päin.

YKR-työmatka-aineiston (2020) mukaan listä Ouluun kulkee 2 750 pendelöijää ja Oulusta lihin 1 130 pendelöijää.

liläisten toive nopeammista yhteyksistä Ouluun nousi vahvasti esiin asukaskyselyssä ja asiakaspalautteissa. Lin edustaja toi sen myös vahvasti esiin joukkoliikennejaoston iltakoulussa, jossa palvelutasosuunnitelmaluonnosta esiteltiin.

Nykyisiin linjoihin 23 ja 29 ollaan oltu tyytyväisiä, ja ne toimivat hyvin yhteen.

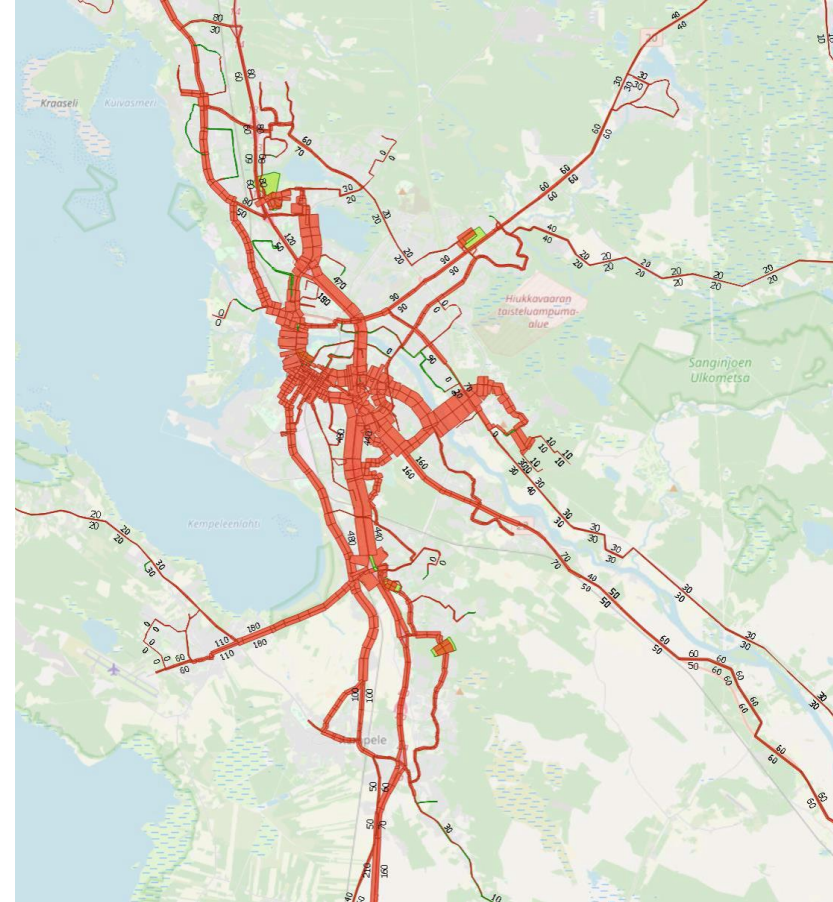
Kuivaniemestä Ouluun liikennöinyt markkinaehtoinen linja päättyi vuodenvaihteessa 2021–2022. Tästä tulee lin kunnalle paljon palautetta. Nykyisin Kuivaniemestä pääsee kaukoliikenteellä n. klo 8 lin keskustaan (kävelymatka pysäkiltä lukiolle n. 1 km) ja n. klo 8.50 Ouluun (80 min).

Tällä hetkellä noin 10–15 opiskelijaa kulkee Kuivaniemestä lin lukioon, lisäksi kulkee opiskelijoita ja työssäkäyviä Ouluun. Käyttämäärä ei ole riittävä uuden joukkoliikenneyhteyden toteuttamiselle, joten yhteys lin keskustaan tulisi järjestää esim. kunnan tilaamana koulukuljetuksena.

Joukkoliikennematkojen ennuste vuoteen 2040

Oulun seudun liikennemallilla (Ramboll 11/2022) tehtyjen tarkastelujen perusteella joukkoliikennematkojen arvioidaan kasvavan seudulla noin 20 %:lla vuoteen 2040 mennessä. Kasvu vastaa seudun asukasmäärän kasvuennustetta, eikä siten joukkoliikenteen kulkutapaosuudessa ennusteta tapahtuvan merkittäviä muutoksia nykyisillä ennusteilla, jotka perustuvat seudun maankäyttöennusteisiin sekä vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksesta johdettuun liikennekäyttymiseen.

Joukkoliikennematkojen kasvu vuoteen 2040 mennessä on esitetty kuvassa oikealla. Punainen kuvaa joukkoliikennematkojen kasvua. Suurinta kasvua ennustetaan yhteysväleillä Linnanmaa-keskusta-Kontinkangas-Kaukovainio, Hiukkavaara-Kajaanintie-keskusta sekä moottoritieillä Kaakkuri-Linnanmaa välillä.



Lähde: Ramboll 11/2022.

Erillistarkastelut

- OYS
- Lentoasema
- Yliopisto

Erillistarkastelut – Yliopiston Linnanmaan kampus (1/2)

Yliopiston Linnanmaan kampusta palvelevat ensisijaisesti *Yliopisto E* ja *P* pysäkit, joiden kautta liikennöi nykyisin 10 linjaa. Lisäksi Linnanmaantien varrella olevat *Puulinnanmaa E* ja *P* pysäkit tuovat lisätarjontaa 2 linjan verran.

Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta toteuttaa palvelutasoluokan I kriteerit (ks. viereinen taulukko).

Asukaskyselyssä toivottiin etenkin poikittaisyhteyttä Hiukkavaaran, Myllyojan, Haapalehdon ja Korvensuoran suunnalta Linnanmaalle. Toinen paljon toivottu kehityskohde oli nykyistä tiheämpi vuoroväli Toppilan ja Linnanmaan välille. Myös Rajakylästä toivottiin suoraa yhteyttä Linnanmaalle.

Liikennemallin (Ramboll 11/2022) mukaan Linnanmaan alueella tehdään noin 500 joukkoliikennematkaa nykyistä enemmän (+ 20 %) vuoteen 2040 mennessä.

Kohdetta nykyisin palvelevat linjat: **1, 2, 3, 5, 8, 18, 22, 23, 28, 48, 52 ja 58**

Liikennöintiäika	Ma-to	5.20–1.50
	Pe	5.20–3.45
	La	6.25–3.45
	Su	6.25–1.50
Vuoroväli	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-18) Arkipäivä klo 9-15	≤10 min
	Arjen varhaisilta klo 18-20	≤15 min
	Arjen varhaisaamu Lauantai ja sunnuntai	≤20 min
	Arjen myöhäisilta	≤30 min
	Yöliikenne	n. 30 min

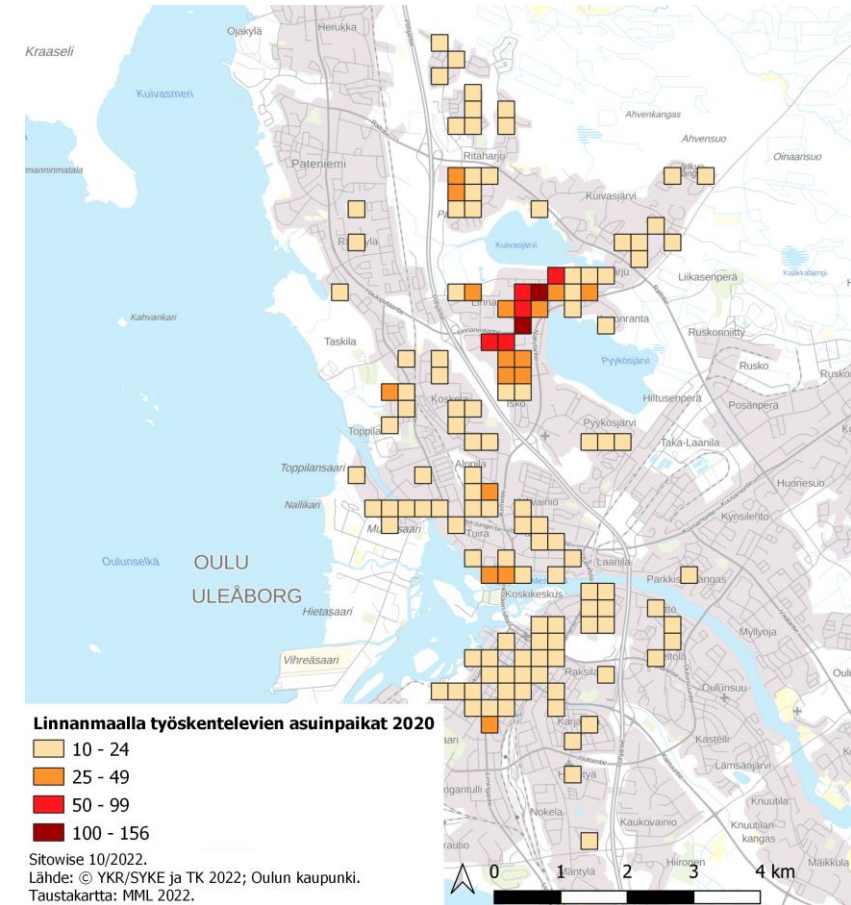
Erillistarkastelut – Yliopiston Linnanmaan kampus (2/2)

Suuri osa Linnanmaalla työskentelevistä asuu Linnanmaalla tai Kaijonharjussa. Muita työntekijöiden merkittäviä asuinkeksittymiä on Kuivasrannassa, Tuirassa, keskusta-alueella ja Toppilassa.

Linnanmaa-Kaijonharjun alueelle on suunniteltu runsaasti uutta asuin- ja työpaikkarakentamista. Alueelle laaditussa kaavarungossa asukas- ja työpaikkamäärien on karkeasti arvioitu kaksinkertaistuvan vuoden 2017 tasosta. Kasvun ei kuitenkaan odoteta olevan näin suurta vielä tämän suunnitelman vaikutusaikana. Huomionarvoista on kuitenkin se, että työpaikkamäärien kasvaessa Linnanmaalle suuntautuviin työmatkayhteyksiin tulee panostaa eri puolilta Oulun seutua.

Kehittämisehdotuksia:

- Poikittaisyhteys Hiukkavaaran, Haapalehdon ja Korvensuoran suunnalta Linnanmaan kautta.
- Ruuhka-aikoihin Toppila-Linnanmaa vuorojen lisääminen



Erillistarkastelut – OYS (1/2)

Oulun Yliopistollisen sairaalan alueella sijaitsee OYS P ja E, OYS Päivystys P ja E sekä Medipolis pysäkit. Lisätarjontaa alueelle tuovat Kajaanintien varressa olevia OYS Kajaanintie E ja P pysäkkejä käyttävät linjat. Aluetta palvelee nykyisin yhteensä 18 linjaa.

Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta toteuttaa pääosin palvelutasoluokan I kriteerit (ks. viereinen taulukko). **Vuorovälitavoite ei toteudu viikonloppuisin**, vaikka vuorotarjonta on runsasta. Sijaintinsa ja aikataulutuksellisten syiden vuoksi bussit kulkevat usein OYS:n ohi peräkkäin, jolloin vuorovälit ovat epätasaiset.

Asukaskyselyssä toivottiin etenkin vuorotyöläisten työaikojen huomioimista joukkoliikenteen aikatauluissa ympäri vuoden niin arkisin kuin viikonloppuisinkin. Lisäksi toivottiin nopeampaa reittiä Kellosta ja Oulunsalosta OYS:lle, ja että Muhoksen linjat kulkisivat OYS:n kautta myös joen pohjoispuolta ajaessaan.

Liikennemallin (Ramboll 11/2022) mukaan OYS-Kontinkankaan alueella tehdään noin 300 joukkoliikennematkaa nykyistä enemmän (+ 20 %) vuoteen 2040 mennessä.

Kohdetta nykyisin palvelevat linjat: **B, 2, 4, 5, 7, 10, 20, 23, 25, 28, 34, 40, 41, 48, 49, 57, 59, 63**

Liikennöintiäika	Ma-to	5.00–0.25
	Pe	5.00–3.30
	La	6.15–3.30
	Su	6.15–0.25
Vuoroväli	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-18) Arkipäivä klo 9-15	≤10 min
	Arjen varhaisilta klo 18-20	≤15 min
	Lauantai ja sunnuntai	≤30 min
	Arjen varhaisaamu	≤20 min
	Arjen myöhäisilta	≤30 min
	Yöliikenne	≤30 min

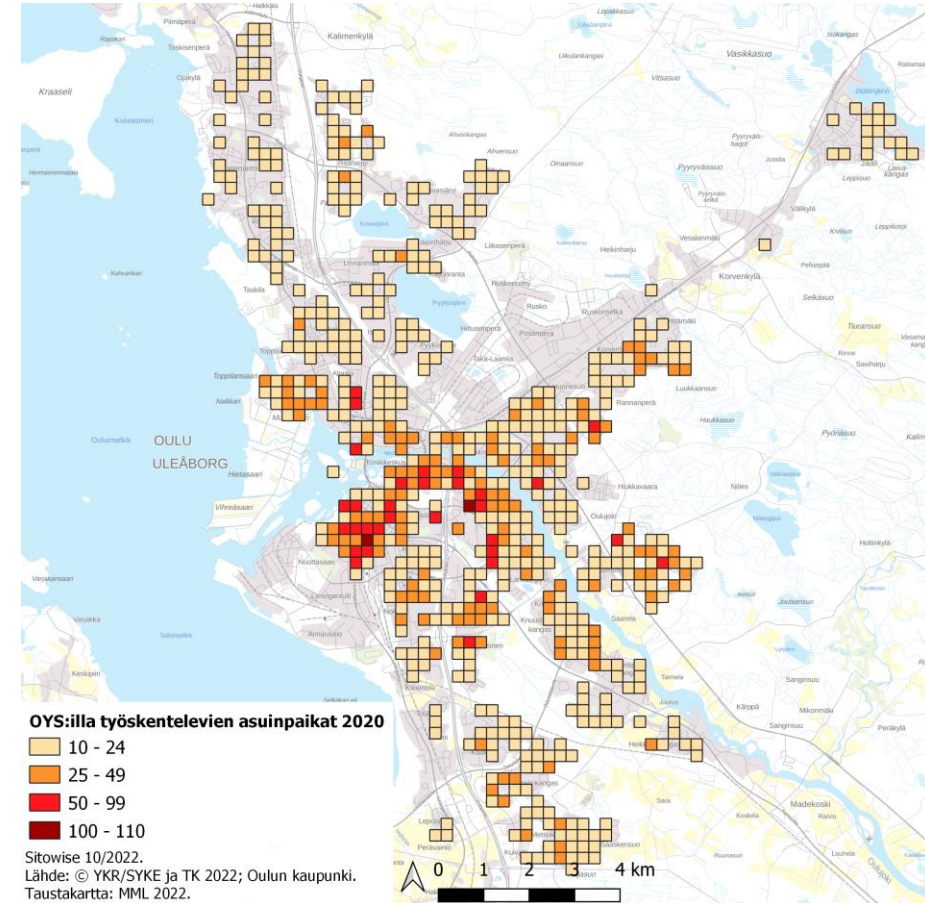
Erillistarkastelut – OYS (2/2)

OYS:n alueella (OYS, Oulun kaupunginsairaala sekä Kontinkankaan hyvinvointikeskus ja hammashoitola.) työskenteleviä asuu laajasti ympäri Oulun seutua. Merkittäviä työntekijöiden asuinkeskittymiä on mm. keskustassa ja OYS:n lähialueilla, Kaukovainiolla, Höyhtyällä, Hiukkavaarassa, Toppilassa ja Alppilassa.

OYS:lla on käynnissä OYS 2030 uudistamishanke, jonka myötä tilojen lisäksi myös sairaalan toimintaa uudistetaan muun muassa osaamista keskittämällä. OYS:n alue tulee jatkossakin olemaan merkittävä työpaikkakeskittymä, jonne on sujuvien työmatkojen lisäksi tärkeää turvata asiointi-/vierailuyhteydet joukkoliikenteellä eri puolilta Oulun seutua.

Kehittämisehdotuksia:

- Kaikkien Muhoksen vuorojen ajaminen OYS:n kautta
- Jos linjalle 21 ei ole ollut kysyntää Kaukovainion päätepysäkillä, linjan voisi ajattaa OYS:lle. Näin Höyhtyältä saataisiin suora yhteys OYS:lle.
- Vuorotyöläisten työaikojen huomioiminen aikatauluissa



Erillistarkastelut – Lentoasema

Lentoasemalle liikennöi nykyisin linjat 8 ja 9. **Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta toteuttaa palvelutasoluokan II kriteerit** (ks. viereinen taulukko).

Asukaskyselyssä ei noussut esille erityistä huomioitavaa Lentoasemaan liittyen.

Lentoaseman alueella työskentelee noin 140 työntekijää, minkä lisäksi Lentokentäntien varrella on työpaikkoja. Lentokentäntien ympäristöä halutaan alueen kaavojen perusteella kehittää monipuolisena ja verrattain tiiviinä alueena, jolla on edellytykset hyvän palvelutason joukkoliikenteelle.

Ennen koronapandemiaa Oulun lentoaseman kautta kulki yli miljoona matkustajaa vuodessa (Finavia, liikennetilastot). Pandemian aikana matkustajamäärä väheni noin kolmannekseen aiemmasta tasosta, eikä kysyntä ole vielä palautunut pandemiaa edeltävälle tasolle.

Liikennemallin (Ramboll 11/2022) mukaan Oulunsalossa tehdään noin 120 joukkoliikennematkaa nykyistä enemmän (+ 15 %) vuoteen 2040 mennessä.

Aluetta nykyisin palvelevat linjat: **8 ja 9**

Liikennöinti-aika	Ma-pe	5.30–01.00
	La	6.30–01.00
	Su	7.50–0.40
Vuoroväli	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-18) Arkipäivä klo 9-15 Arjen varhaisilta klo 18-20 Arjen varhaisaamu	15 min
	Lauantai ja sunnuntai	30 min
	Arjen myöhäisilta	60 min
	Yöliikenne	-



Oulun
seudun
liikenne