



Syötteen liikennejärjestelmä- suunnitelma

ERKKI SARJANOJA, MARI MUTANEN, KATJA JURMU



Syötteen liikennejärjestelmäsuunnitelma

ERKKI SARJANOJA

MARI MUTANEN

KATJA JURMU

RAPORTTEJA 20 | 2024
Syötteen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Katja Jurmu, Erkki Sarjanoja
Kansikuva: Maisema Iso-Syötteeltä (Pudasjärven kaupunki, Juha Nyman, 2024).
Kartat: Maanmittauslaitoksen aineistoja 2024
Painotalo: -

ISBN 978-952-398-250-5 (PDF)
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)
URN:ISBN:978-952-398-250-5

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	5
Tiivistelmä.....	6
1 Tausta	7
2 Nykytila	9
2.1 Nykyinen maankäyttö ja palvelut	9
2.2 Matkailu	11
2.3 Liikenneverkko.....	11
2.3.1 Kadut ja tiet	11
2.3.2 Moottorikelkkailu-urat	15
2.4 Teiden kunnossapitoluokitus	17
2.5 Nykyiset liikennemäärät	18
2.5.1 LAM-mittauspisteet Vt 20 Kettumäki ja Vt 20 Pintamo	19
2.6 Liikenneonnettomuudet	20
2.7 Liikennepalvelut.....	22
2.7.1 Paikallisliikenne	22
2.7.2 Skibus	22
2.7.3 Kaukoliikenne	22
2.7.4 Taksipalvelut	23
2.8 Pysäköintijärjestelyt	23
2.9 Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyvät aiemmat selvitykset ja dokumentit	23
2.10 Alueen toimijoiden haastattelut.....	24
3 Liikennejärjestelmän tavoitetila.....	26
3.1 Valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet	26
3.1.1 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12	26
3.1.2 Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040.....	26
3.1.3 Kuntastrategia	27
3.2 Syötteen alueen liikennejärjestelmän tavoitteet	27
4 Liikenneverkon vaihtoehtotarkastelut.....	29
4.1 Liittymät.....	29
4.1.1 Syötekyläntie/Syötetie/Välihuikonen.....	29
4.1.2 Rytinkisalmentie/Syötekyläntie	31
4.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen reitit	32
4.2.1 Iso- ja Pikku-Syötteen väli	32
4.2.2 Pytkynharjun alue.....	34
5 Liikennejärjestelmäsuunnitelman esitykset ja vaikutusarviointi	36
5.1 Vaikutusarvioinnin lähtökohdat	36
5.2 Tiet ja kadut.....	37
5.3 Jalankulku- ja pyöräliikenne	37
5.4 Joukkoliikenne.....	38

5.5	Muut reitit ja urat.....	38
5.6	Muita huomioitavia asioita.....	38
5.7	Vaikuttavuuden arviointi	39
5.8	Herkkyystarkastelu	40
5.9	Seuranta	40
Kuvailulehti		43

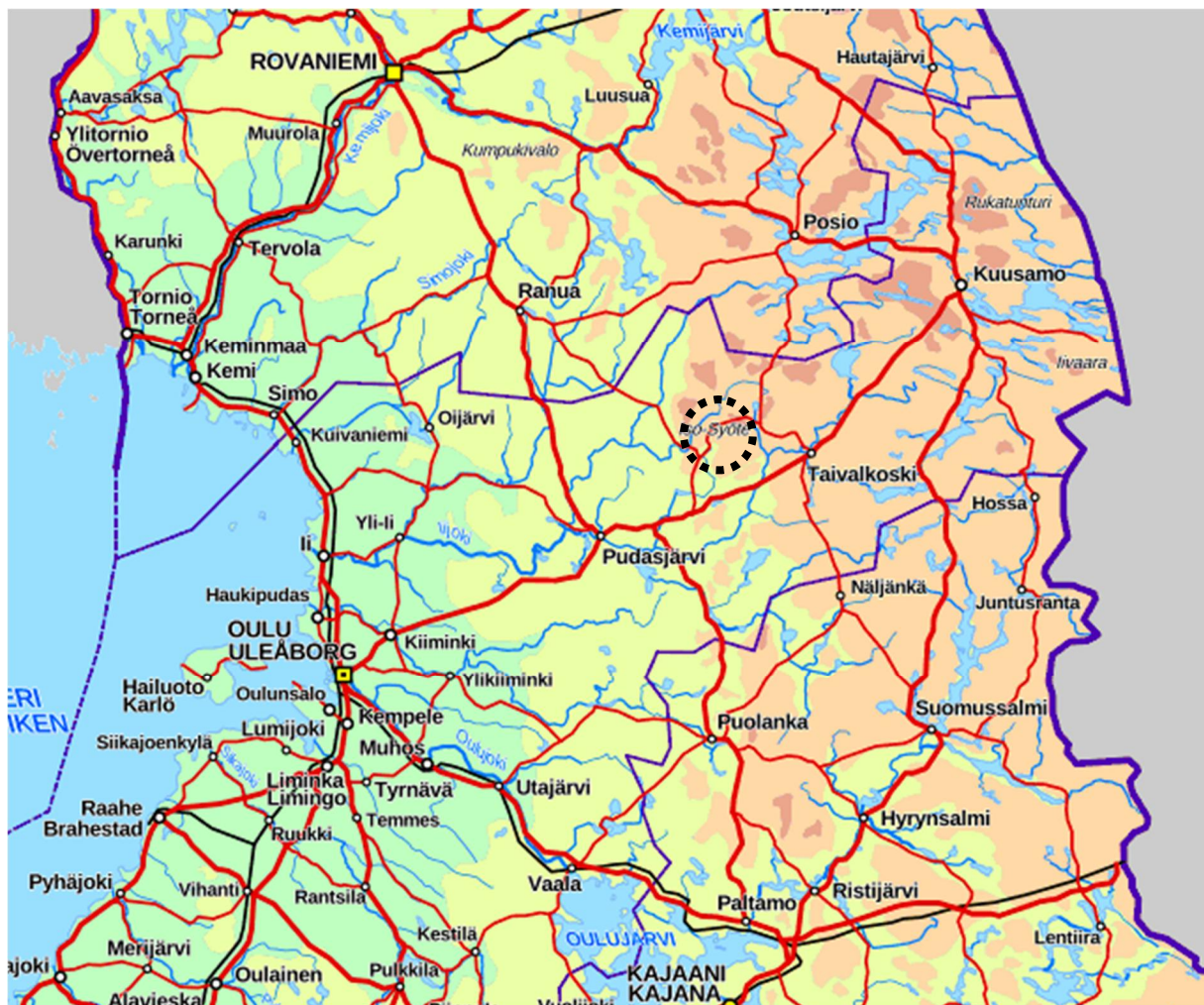
Esipuhe

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason selvitys, jolla luodaan alueen liikenteellinen tahtotila ja tavoite sekä keinot niihin pääsemiseksi. Syötteen suunnitelma on laadittu vuosien 2023 ja 2024 aikana samalla, kun alueen osayleiskaavaa on laadittu, jotta maankäytön ja liikenteen suunnittelu on voitu yhteensovittaa. Työssä on tarkasteltu alueen liikenteen palveluita ja liikenneverkkoa.

Syötteen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu Pudasjärven kaupungin ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Projektiryhmään kuuluivat:

Heino Heikkinen	Pohjois-Pohjanmaa ELY-keskus
Päivi Hautaniemi	Pohjois-Pohjanmaa ELY-keskus (1.5.2024 asti)
Minna Nikula	Pohjois-Pohjanmaa ELY-keskus (1.5.2024 alkaen)
Karri Hakala	Pohjois-Pohjanmaa ELY-keskus (13.5.2024 alkaen)
Janne Karhu	Pudasjärven kaupunki
Pekka Pitkänen	Pudasjärven kaupunki

Selvityksen laadinnasta vastasi Ramboll Finland Oy, jossa työhön osallistui Erkki Sarjanoja, Mari Mutanen (9.4.2024 asti) ja Katja Jurmu (10.4.2024 alkaen).



Tiivistelmä

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason selvitys, jolla luodaan alueen liikenteellinen tahtotila ja tavoite sekä määritetään keinoja niihin pääsemiseksi. Syötteen suunnitelma on laadittu vuosien 2023 ja 2024 aikana samalla, kun alueen osayleiskaavaa on laadittu, jotta maankäytön ja liikenteen suunnittelu on voitu yhteensovittaa.

Syötteelle on laadittu Master Plan ja investointisuunnitelma vuosille 2022–2027. Sen perusteella Syötteen alueella pyritään kasvattamaan alueen vetovoimaa, mikä lisää huomattavasti matkailijoiden määrää. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla pyritään osoittamaan tarvittavat toimenpiteet, joilla vastataan matkailuliikenteen kasvuun ja osoitetaan tarvittavat toimenpiteet liikenneverkon kehittämiseksi.

Nykytilan tarkastelu tehtiin erilaisten tilastojen ja kartta-aineistojen analyysillä, toimijoiden haastatteluilla ja tilaajapalaverien sekä osayleiskaavaprosessin kautta saadun palautteen avulla. Sen perusteella voitiin todeta, että liikenteellinen nykytilanne on kohtuullinen: henkilöautoliikenne on sujuvaa eikä liikenneonnettomuuksia satu kovinkaan usein. Merkittävimmiksi puutteiksi nousivat joukkoliikenteen huono palvelutaso. Syötteelle pääsee linja-autolla vain harvoin. Toinen selkeä kehittämistarve on jalankulun ja pyöräliikenteen väylien lisääminen. Vaikka alueella on runsaasti pyöräilyyn ja patikointiin tarkoitettuja maastoreittejä, arki-liikkumiseen ja matkailijoidenkin tarpeisiin tarvittaisiin talvikunnossapidettyjä väyliä Iso- ja Pikku-Syötteen sekä Iso-Syötteen ja Pytkynharjun väleille.

Vaihtoehtotarkastelun kautta selvitettiin, mitä tie- ja katujärjestelyjä on järkevää tavoitella ja miten jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita voidaan parantaa.

Toimenpide-esitykset ovat alueellisesti merkittäviä. Syötteen pääliittymä eli Syötekyläntien (mt 862) ja Syötetien ja Välihuikosen liittymä esitetään muutettavaksi kiertoliittymäksi. Se on liikenteen sujuvuuden, että turvallisuuden kannalta hyvä ratkaisu, kun liikennemäärät kasvavat. Samalla se osoittaa Syötteen pääliittymän ja on liikenteellinen solmupiste. Jalankululle ja pyöräliikenteelle osoitetaan väylät Iso- ja Pikku-Syötteen välille Välihuikosen varteen. Pytkynharjun suuntaan rakennetaan väylä Riihikumpuun ja siitä eteenpäin Pytkynharjuun yhteys on ns. monikäyttöreittiä, jossa talvella yhteys tampataan lumesta ja kesällä käytetään latureitin pohjaa. Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu laatukäytävä Iso-Syötteen ja luonto-keskuksen välille, mikä palvelee jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Joukkoliikenteen palvelutasoa pyritään parantamaan. Se vaatii yhteistyötä ELY-keskuksen, kaupungin, alueen toimijoiden ja liikennöitsijöiden kesken, sillä varsinkin alkuvaiheessa toiminta ei ole itsekannattavaa. Maankäytön suunnittelulla varmistetaan, että polttoaineen myynti on jatkossa mahdollista, mikä helpottaa erityisesti moottorikelkkailijoiden liikkumista. Vaihtoehtoisen käyttövoimien, käytännössä sähkölatauspisteiden, rakentamista edistetään.

Vaikutusarvioinnin kautta on voitu todeta, että jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyksien kehittäminen luo mahdollisuuksia kestävästi liikkumisen lisääntymiselle, mikä vähentää alueella henkilöautoilua ja pysäköintitarvetta. Myös liikenneturvallisuus paranee entisestään. Joukkoliikenteen kehittämisellä on sama vaikutus. Kehittämistä on syytä seurata vuosittain yhteistyössä ELY-keskuksen, kaupungin ja alueen toimijoiden kanssa.

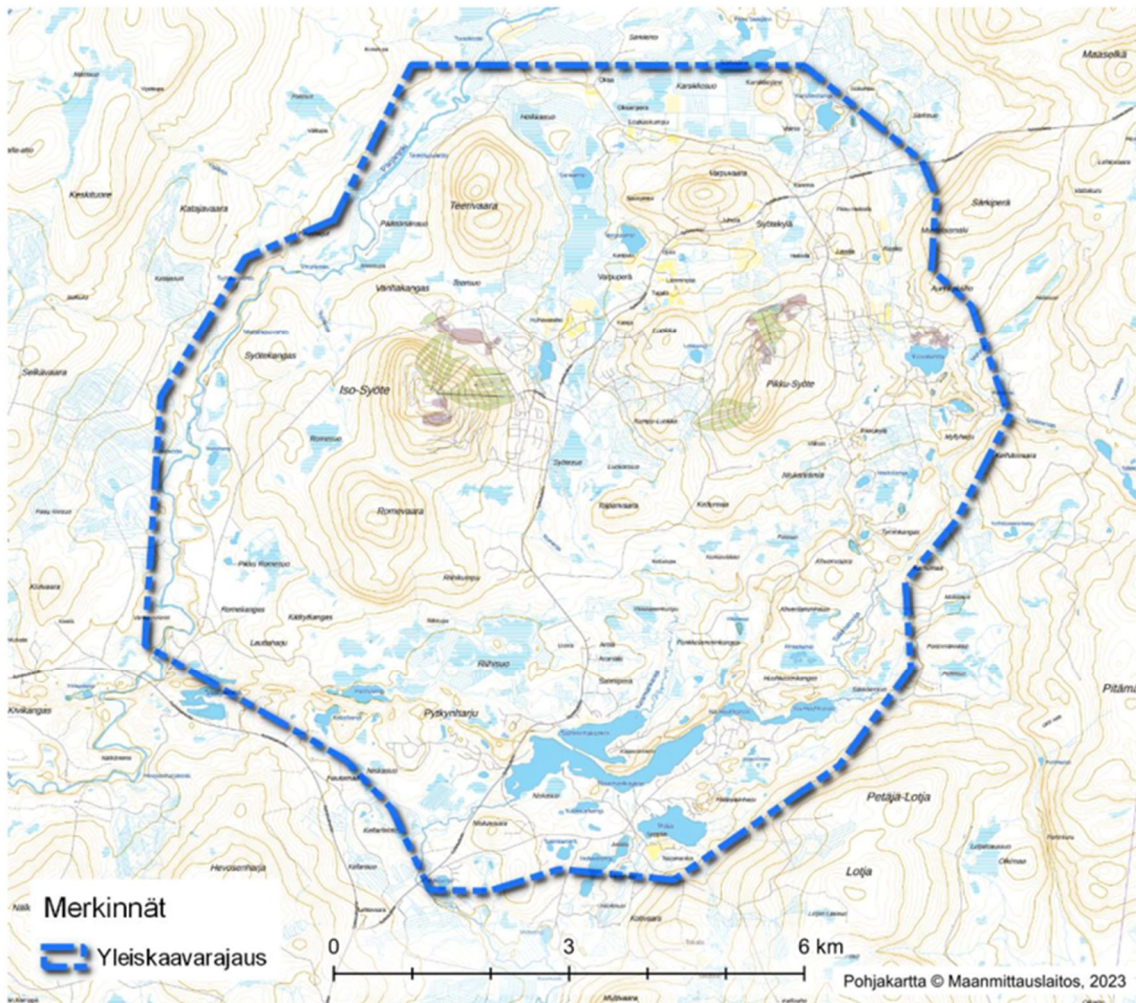
Kehittämistoimet vaativat investointeja ja ainakin alussa yhteiskunnan tukea. Osa niistä kaipaava maankäytön kehittämistä ja on käytännössä kytköksissä siihen. Toimenpiteitä voidaan toteuttaa osin myös vaiheittain, mikä pienentää kertainvestoinnin suuruutta.

1 Tausta

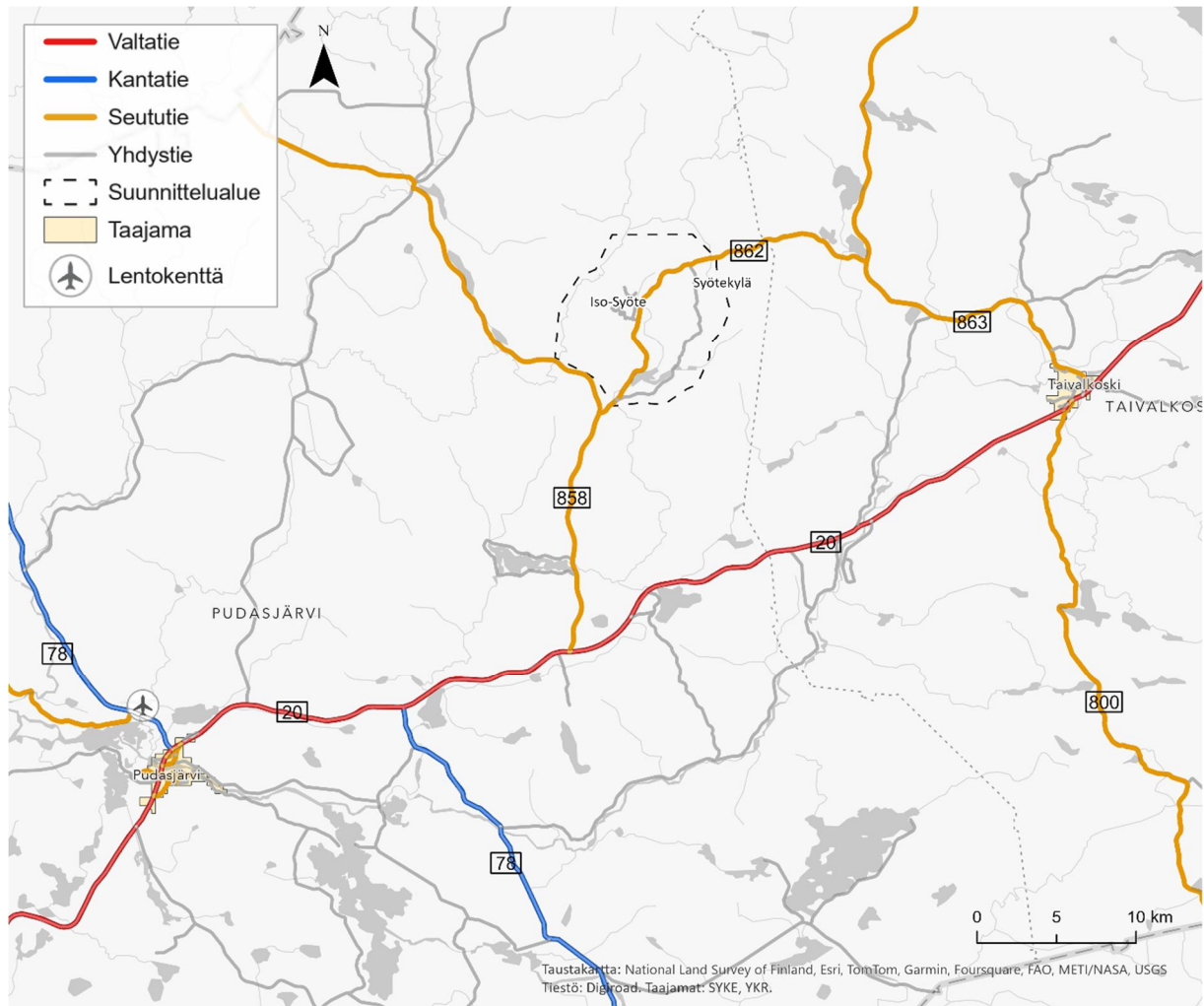
Pudasjärven Syötteen alueella laaditaan uutta Syötteen osayleiskaavaa 2035 (tilanne vuonna 2024). Sen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu vuonna 2023. Maankäytön kehittämisen pohjaksi on vuonna 2022 valmistunut Pudasjärven kehitys Oy:n laatima Syötteen matkailualueen Master Plan ja Investointisuunnitelma 2022–2027.

Maankäytön suunnittelun yhteydessä laadittiin Syötteen alueen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kokonaisuutta, joka muodostuu kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Syötteen suunnitelmassa keskityttiin liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristöä koskevaan analyysiin sekä esitettiin visio, tavoitteet ja toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämisestä. Ne työstettiin huomioiden ennen kaikkea kokonaisuus, jossa tarkasteltiin kaikkia liikennemuotoja käyttäjiineen, toimijoineen ja liikennevälineineen ja -väylineen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman selvitysalue oli laajempi, kuin Syötteen yleiskaavarajauksen alue (kuva 1), sillä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa otetaan huomioon alueen liittyminen ympäröivään liikennejärjestelmään, muun muassa liittymiset valtatiehen 20 ja seututiehen 863 välillä Taivalkoski-Posio sekä joukkoliikenteen osalta lähimmille lento- ja rautatieasemille (kuva 2).



Kuva 1. Osayleiskaava-alueen rajaus (Osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Syötteen osayleiskaava 2035, Sweco, 2023).



Kuva 2. Suunnittelualue ja ympäristö.

Syöteen matkailualue on vaivattomimmin saavutettavissa henkilöautolla. Linja-autoyhteydet joko päättyvät Pudasjärven keskustaajamaan tai kulkevat valtatietä 20 pitkin, jonka pysäkiltä on Syöteelle matkaa noin 24 kilometriä. Lähimmät lentoasemat ovat Oulussa (150 km), Rovaniemellä (170 km) ja Kuusamossa (132 km). Oulun ja Rovaniemen rautatieasemilta matkaa on hieman vähemmän kuin lentoasemilta.

2 Nykytila

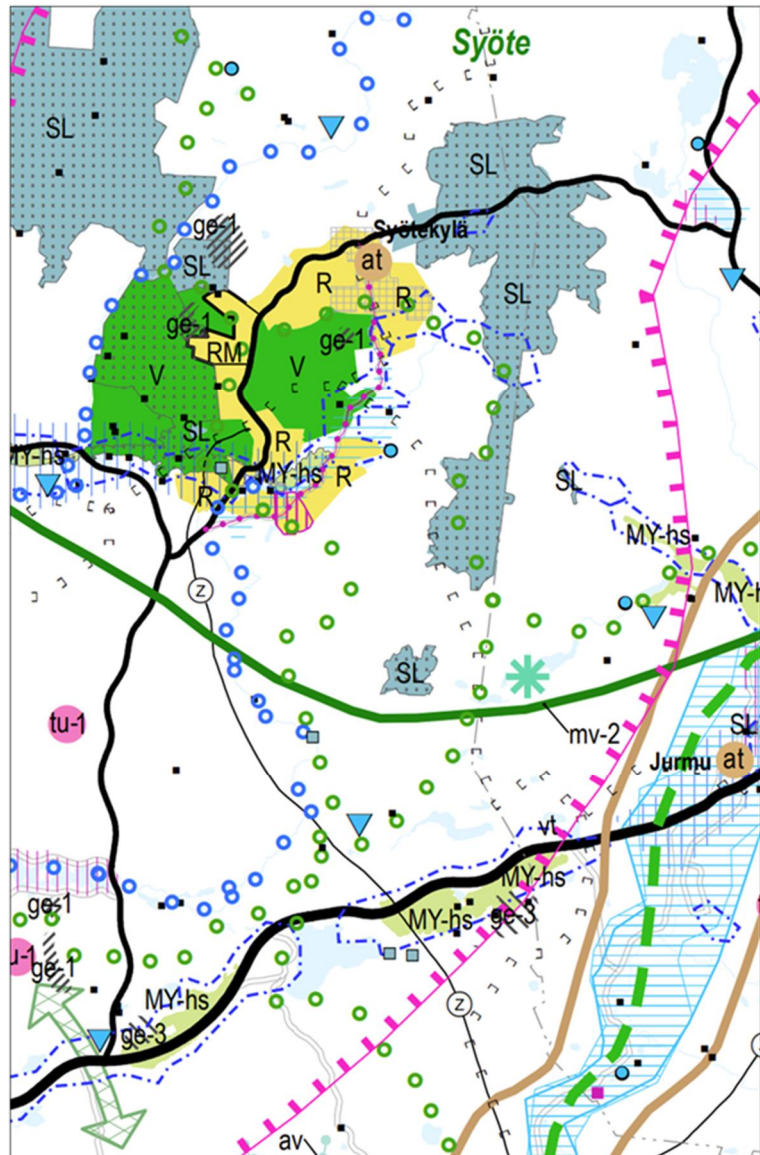
2.1 Nykyinen maankäyttö ja palvelut

Syötteen osayleiskaava-alue sijaitsee noin 50 kilometriä Pudasjärven kuntakeskuksen, Kurenalan koillispuolella. Kaavoitusalueen sisällä ovat Iso- ja Pikku-Syötteen tunturi- ja matkailualue. Suunnittelualueen halki kulkee seututie 862. Alue on suurelta osin maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, jolla on kyläalueen lisäksi runsaasti loma- ja matkailualueita sekä virkistysalueita.

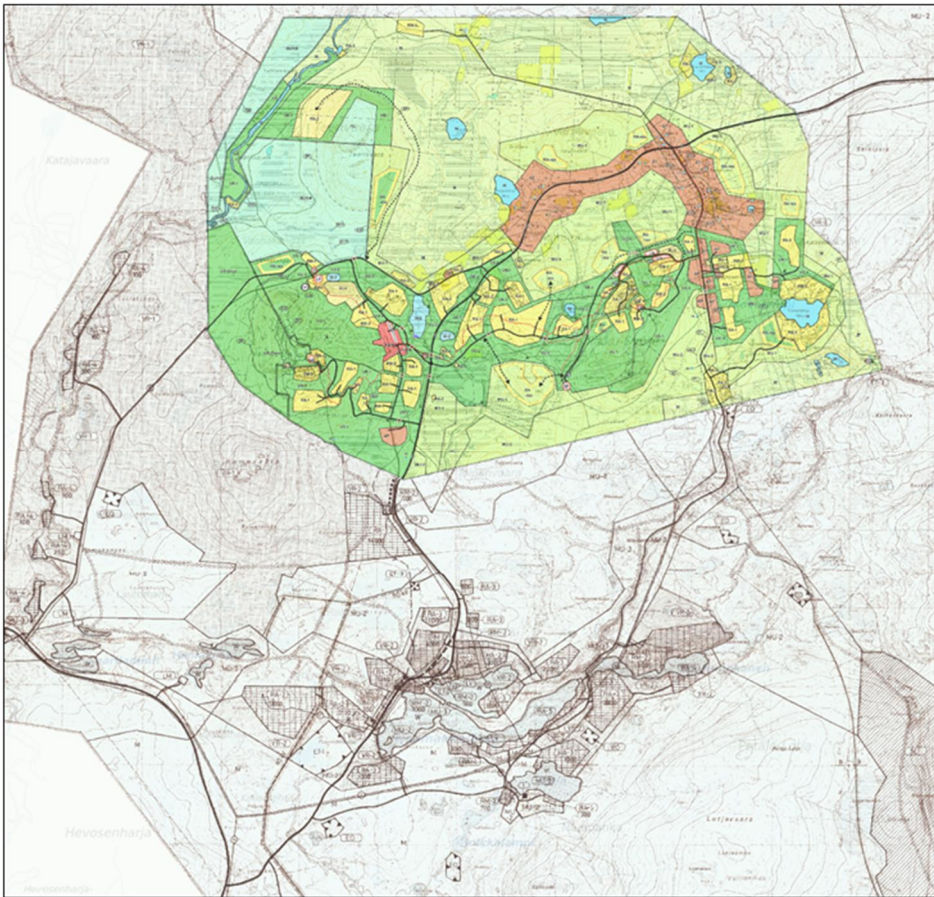
Palvelut ovat keskittyneet Iso-Syötteen laskettelukeskuksen ympärille. Iso-Syötteen tunturin juurella toimii myös elintarvikekauppa. Syötteen peruskoulu sijaitsee toistaiseksi Pikku-Syötteellä. Hotelli- ja laskettelupalveluja on sekä Iso- että Pikku-Syötteellä. Luontokeskus on Iso-Syötteen pohjoispuolella. Loma-asutus on keskittynyt Iso- ja Pikku-Syötteen läheisyyteen sekä Pytkynharjun ja Salmiperän alueelle.

Maakuntakaavassa (kuva 3) Syöte kuuluu matkailun vetovoima-alueeseen / matkailun ja virkistyskehittämisen kohdealueeseen (mv) ja tarkemmin Syötteen alueeseen (mv/2), jossa alueen kehittäminen perustuu matkailukeskuksen palveluihin sekä kansallispuistoon, muuhun luontoon ja retkeilyyn liittyviin virkistystoimintoihin. Syötteelle on määritelty matkailualueita (R) ja matkailupalvelujen alueita (RM) sekä virkistysalueita (V) ja luonnossuojelualueita (SL). Liikenteen ja liikkumisen kannalta oleellisia ovat ainakin osoitetut seututiet ja moottorikelkkailureitit.

Alueen osayleiskaavoissa kylämainen asuinalue on määritelty Syötekylään ja loma-asutuksen alueet Iso- ja Pikku-Syötteelle sekä niiden väliin ja Pytkynharjuun ja sen itäpuolelle (kuva 4). Osa yleiskaavan maankäyttöalueista on asema- ja ranta-asemakaaavoitettu. Niillä on vielä rakentamattomia tontteja (kuva 5).

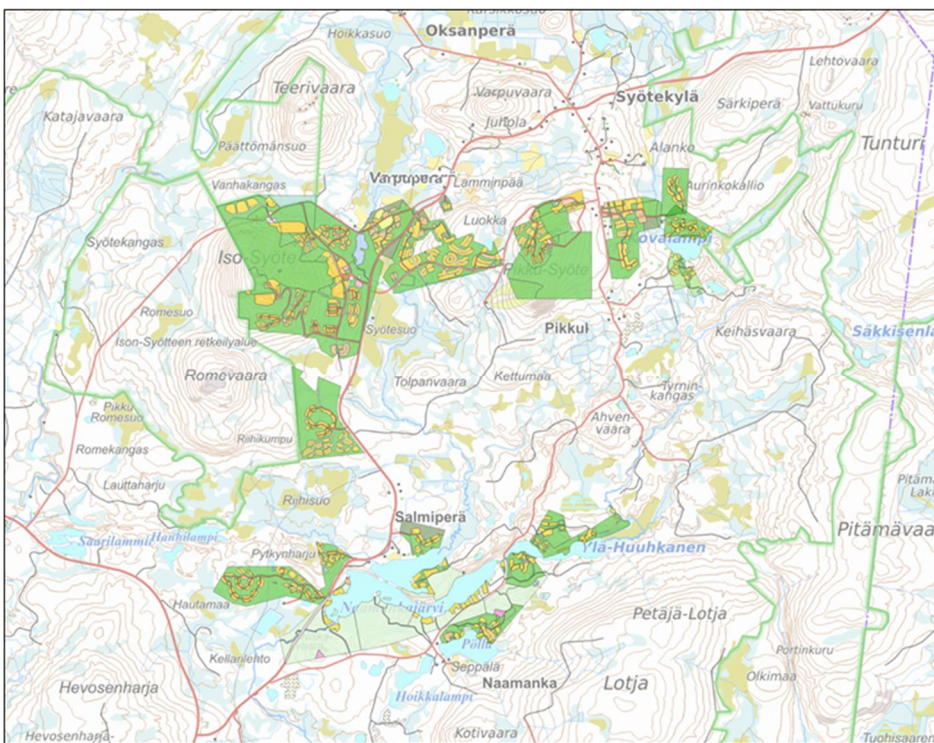


Kuva 3. Selvitysalue Pohjois-Pohjanmaan epävirallisessa yhdistelmämaakunta kaavassa, 3. vaihemk EHDOTUS, MKV 11.6.2018. <https://pohjois-pohjanmaa.fi/wp-content/uploads/2020/08/587>



Kuva 4. Selvitysalue yleiskaavayhdistelmässä (Pudasjärven kaupunki, karttapalvelu).

<https://kartat.sweco.fi/pudasjarvi/>



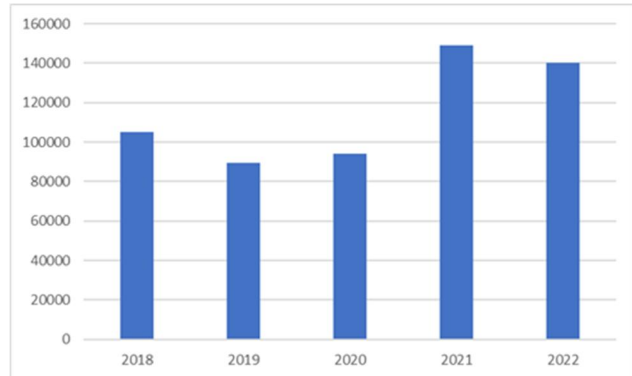
Kuva 5. Pudasjärven asemakaavayhdistelmä 13.9.2023 ja ranta-asemakaavayhdistelmä selvitysalueella (Pudasjärven kaupunki, karttapalvelu).

<https://kartat.sweco.fi/pudasjarvi/>

2.2 Matkailu

Syötteen matkailualueen Master Plan ja investointisuunnitelma 2022–2027 on laadittu vuonna 2022 konsulttiyhtiö FCG:n toimesta, Pudasjärven Kehitys Oy:n tilaamana. Suunnitelmassa todetaan, että alueella toimii 35–39 matkailutoimijaa, 9 majoitusliikettä, 20 ravintolaa tai kahvilaa, 15 kauppaa tai puotia sekä 10 aktiviteettitoimijaa. Vuodepaikkoja on 1500, huoneita 422, mökkejä 3656, Airbnb- & Vrbo-asuntoja 44 sekä matkailuvaunupaikkoja 62 kappaletta. Vuonna 2021 alueella on kirjattu 149 000 rekisteröityä yöpymistä, huonekäyttöasteen ollessa 37 %. Rekisteröidyt yöpymiset 2018–2022 on esitetty kaaviossa 1. Matkailijoiden kokonais-matkailutulo oli 27,8M€ ja mökkiläisten kokonaismatkailutulo 4,5 M€. Majoitusmyynnin osuus oli 7,1 M€. (Syötteen matkailualueen Master Plan ja investointisuunnitelma 2022–2027, FCG 2022).

Yöpymismäärät kasvoivat voimakkaasti koronapandemian takia vuonna 2021 ja 2022, jolloin suomalaiset matkailivat ulkomaiden sijaan kotimaassa. Viime vuosien kävijämääriin Syötteellä ovat vaikuttaneet myös useat hotelli- ja muut palveluinvestoinnit.



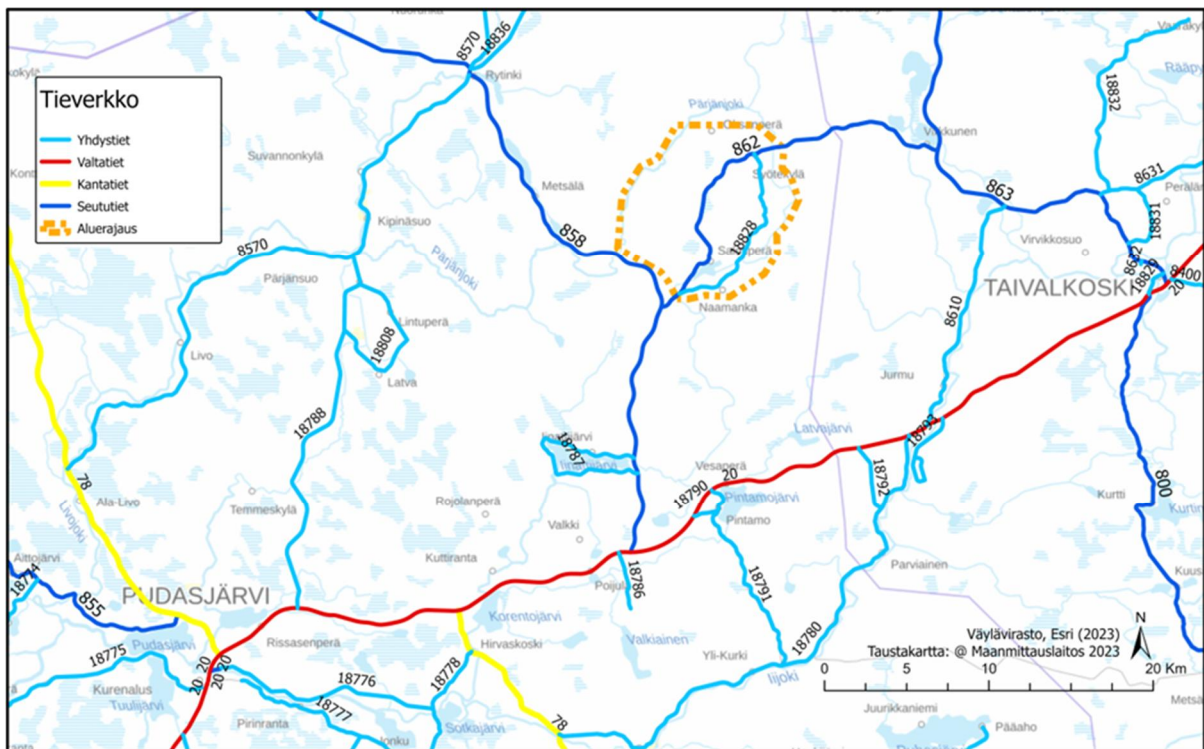
Kaavio 1. Rekisteröidyt yöpymiset Pudasjärvellä vuosittain <https://visitory.io/frame/pudasjarvi>

2.3 Liikenneverkko

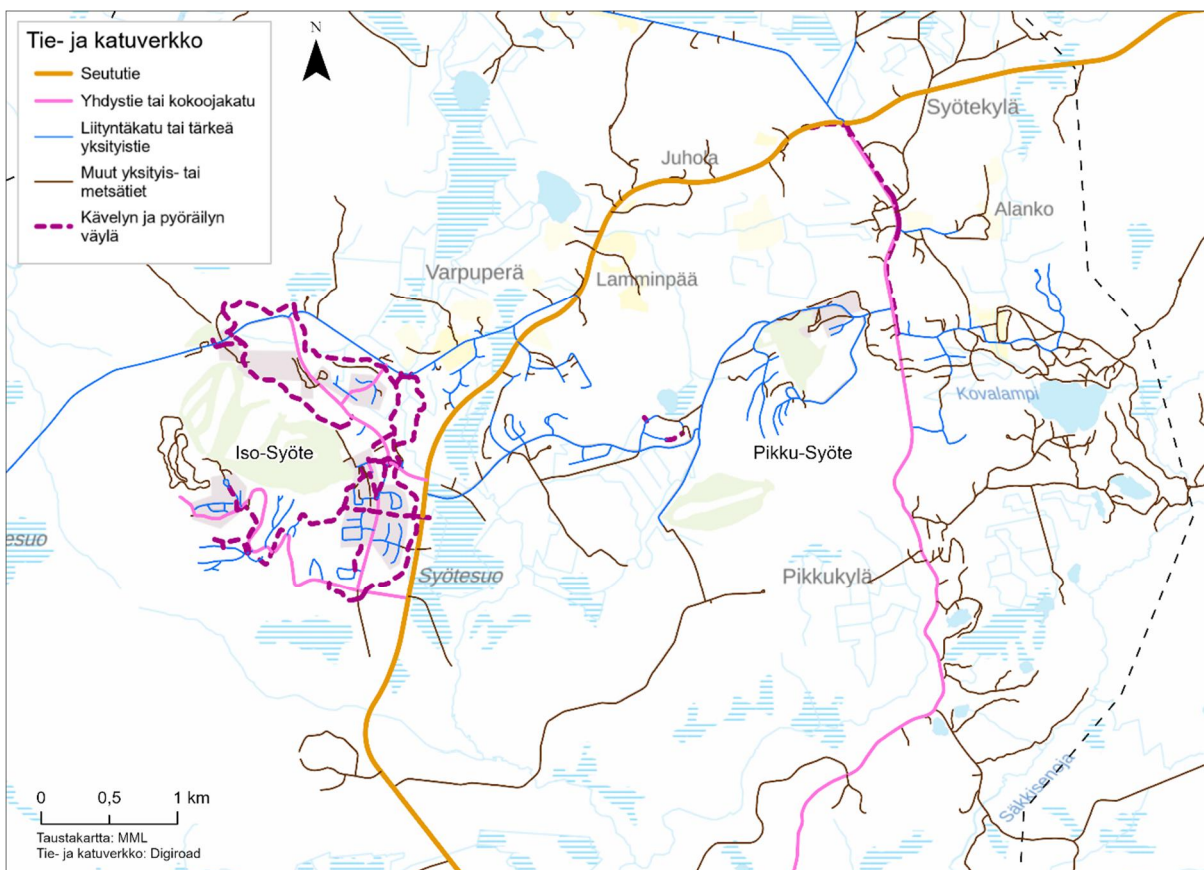
2.3.1 Kadut ja tiet

Syötteen aluetta lähin valtatie on valtatie 20, joka kulkee Oulun ja Kuusamon välillä. Valtatien 20 ja seututien 858 (Rytinkisalmentie) liittymästä on noin 24 kilometrin matka Syötteelle. Seututie 862 toimii Syötteen maantieverkon runkona. Matka valtatie 20 ja seututien 858 liittymästä Syötteelle kulkee seututeiden 858 ja 862 kautta. Syötteen alueen itäosassa kulkee yhdystie 18828, Näköalatie.

Syötteen alueella on valtion maanteiden lisäksi vain vähän katuverkkoa. Katuverkko sijoittuu pääasiassa pysyvän asumisen ja loma-asutuksen alueille. Haja-asutuksen, mökkiteiden ja metsäteiden osalta tieverkko koostuu pääosin yksityisteistä. Syötteen alueen tieverkko on esitetty kuvissa 6 ja 7.

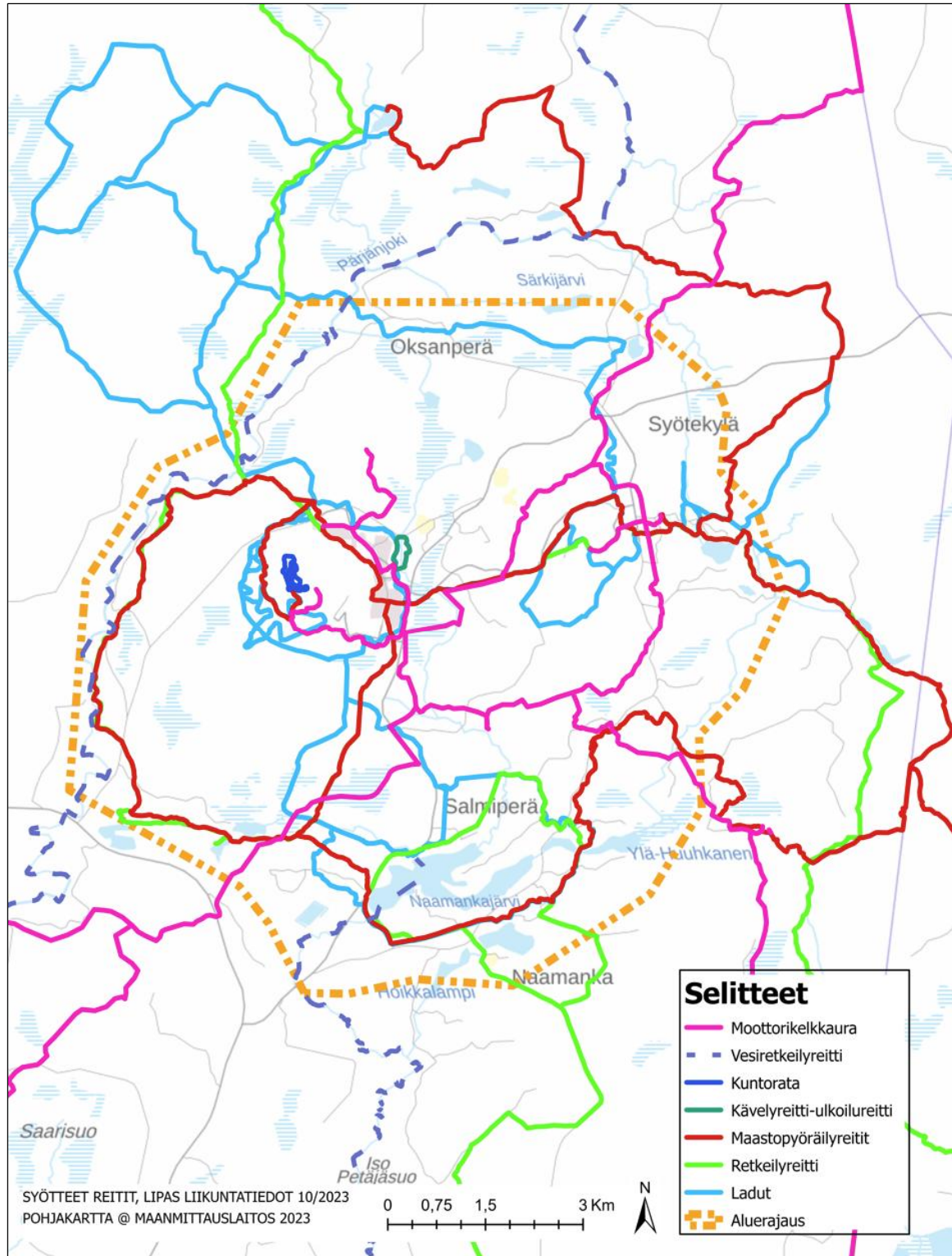


Kuva 6. Söteen aluetta ympäröivä maantieverkko. Söteen osayleiskaavan aluerajaus on esitetty oranssilla katkoviivalla.



Kuva 7. Iso-Syöteen, Pikku-Syöteen ja Syötekylän alueiden tieverkko, jossa näkyvät maantiet ja kadut sekä yksityiset tiet.

Syötteen alueella on asfaltoituja kävely- ja pyöräilyväyliä vain muutamia. Pääosa nykyisistä reiteistä sijaitsee Iso-Syötteen alueella. Syötekylässä on kävelyn ja pyöräilyn väylä Syötekylän vanhalta kaupungilta Kelosyötteentien risteykseen asti. Syötteen alueella on monipuolinen kesä- ja talvireitistö ulkoiluun ja liikkumiseen (kuva 8).

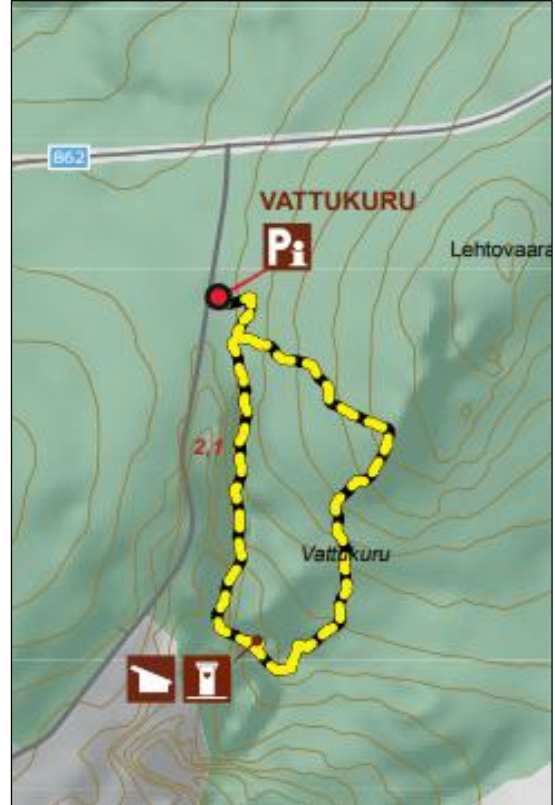
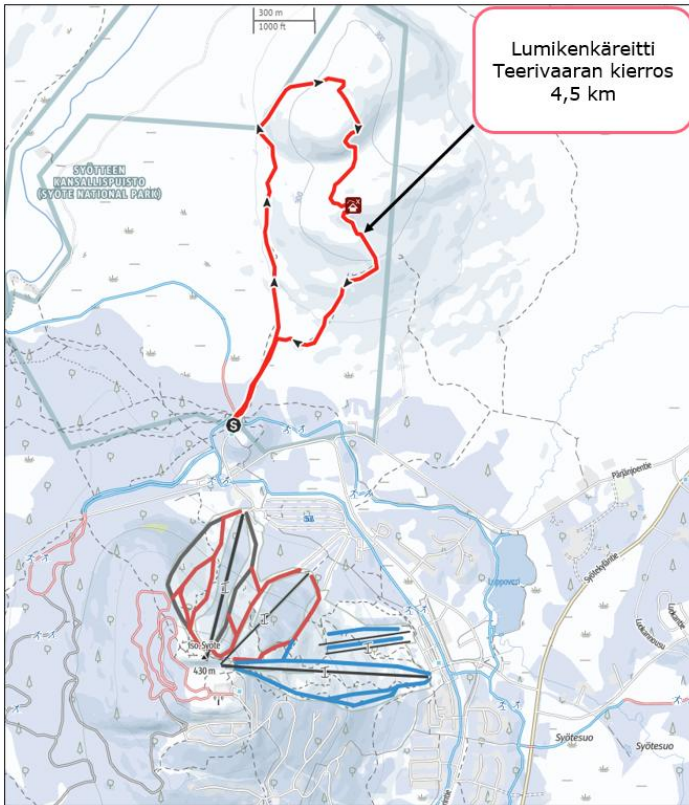


Kuva 8. Syötteen matkailualueen ulkoilureittejä kartalla. LIPAS liikuntapaikat (10/2023). <https://www.lipas.fi/liikuntapaikat>

Syötteen alueella maastohiihtoreittejä on yhteensä yli 100 kilometriä, joista kansallispuiston ladut lähtevät Syötteen luontokeskukselta, mutta myös kansallispuiston ulkopuolella on paljon latuja. Hiihtokausi alkaa usein jo marraskuussa. Laduilla saa kulkea vain suksilla ja koirahiihto on sallittua lähes kaikilla laduilla. Toistaiseksi fatbikellä ajo latu-urilla on kielletty.

Syötteen alueella on yli 122 kilometriä keltaisilla maalimerkeillä merkittyjä polkuja. Reittien varrella on tauko-
paikkoja, joilla voi tulistella ja yöpyä. Patikointireittien lähtöpaikka on Syötteen luontokeskus. Aluetta halkoo myös UKK-reitti, joka on merkitty maastoon sinisin maalimerkein.

Syötteen lumikenkäilyreitit ovat 4,5 kilometrin pituinen merkitty Teerivaaran kierros (kuva 9 vas.), jonka alkupiste on Syötteen luontokeskuksella sekä 2,1 km pituinen Vattukurun lumikenkäilyreitti (kuva 9 oik.), jolle voi lähteä Vattukurun pysäköintipaikalta. Lumikenkäilyä voi harrastaa myös reittien ulkopuolella.



Kuva 9. Syötteen lumikenkäilyreitit kartalla. Vas. Teerivaaran kierros (kartta: <https://syote.fi/alueinfo/reitit>) ja oik. Vattukurun kierros (kartta: Metsähallitus 2023)

Metsähallitus ja Pudasjärven kaupunki ylläpitävät Syötteellä neljää maastopyöräilyreittiä, joiden vaativuusluokitus on keskivaativa tai vaativa (taulukko 1). Reiteillä on opastus, jonkin verran sorastusta sekä pitkospuita.

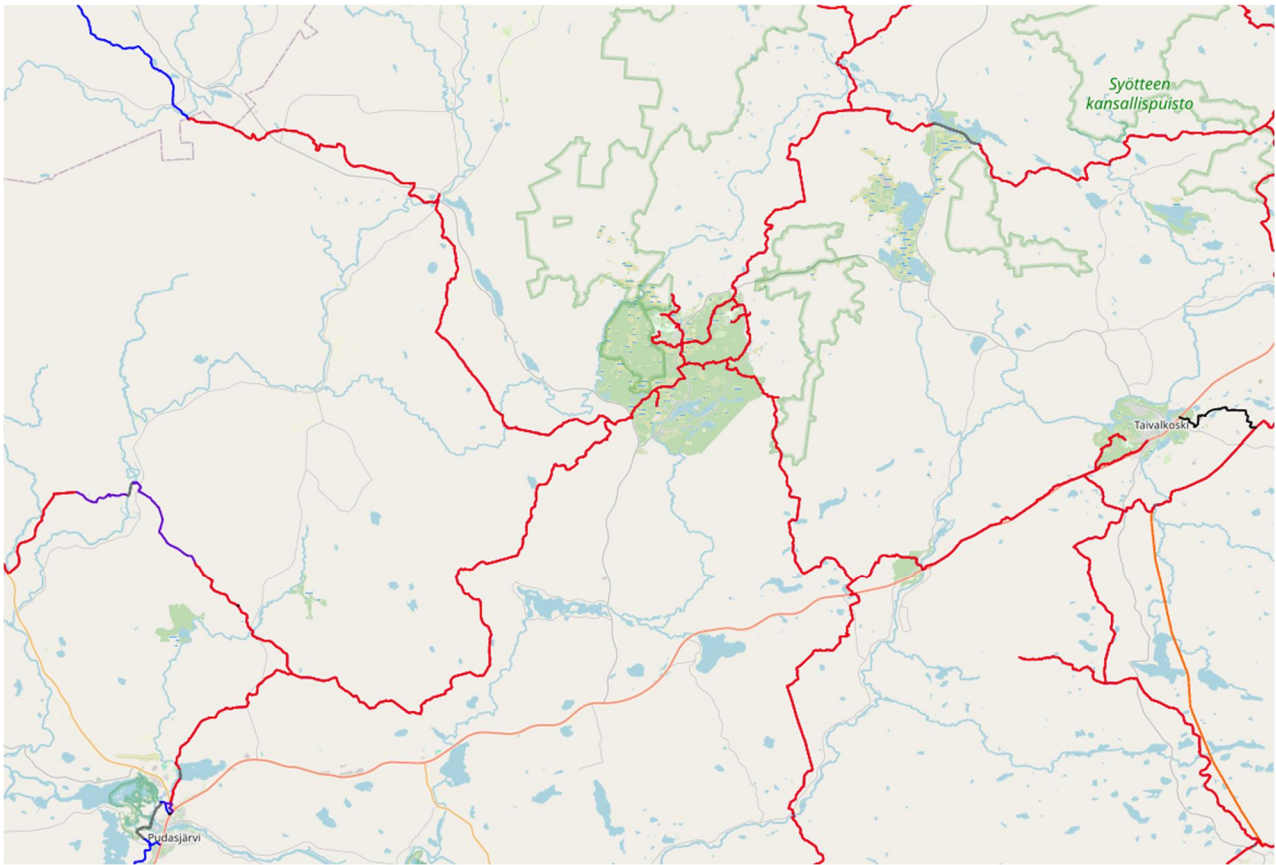
Taulukko 1. Syötteen maastopyöräilyreitit. (Metsähallitus, 2023) <https://www.luontoon.fi/syote/pyorailyreitit>

Maastopyöräilyreitin nimi	Pituus
Syötteen kierros	19 km
Harjujen kierros	25 km
Toraslammien taival	33 km
Pitämävaaran lenkki	35–40 km

2.3.2 Moottorikelkkailu-urat

Syötteeltä voi moottorikelkkailla Pudasjärven, Ranuan, Posion ja Taivalkosken suuntiin (kuva 10). Palveluita on saatavilla taajamista tai Ranuan reitin varrella Rytingin kaupalta. Syötteellä ei ole tankkausmahdollisuutta (tilanne keväällä 2024). Yksi suosituimpia kelkkailu-uria on Syötteen 21 kilometrin pituinen ympyrälenkki.

<https://syote.fi/nae-koe/luminen-aika/moottorikelkkailu/>

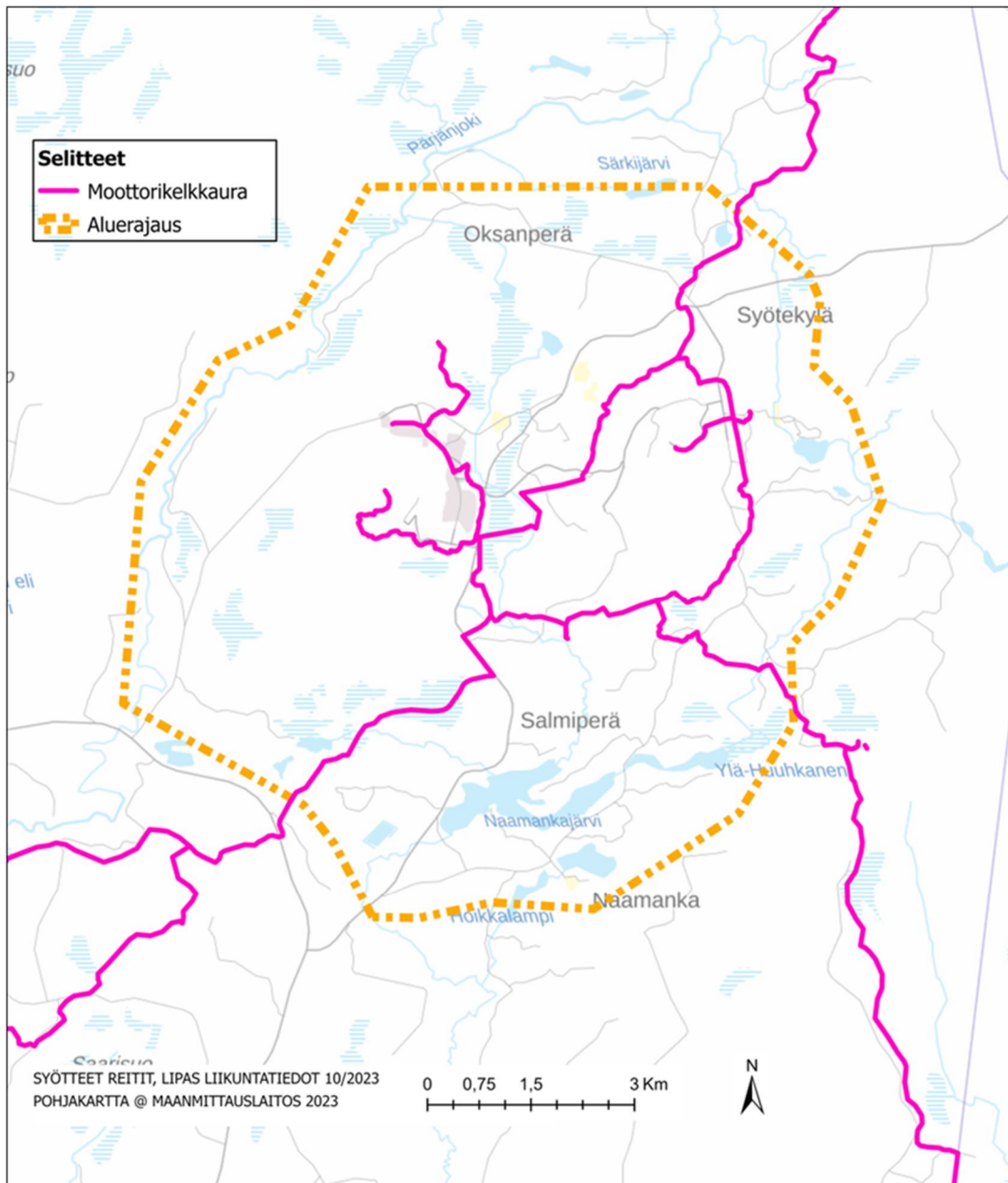


Kuva 10. Syöteen ympärysalueen moottorikelkkailureittejä ja -uria. <https://kelkkareitit.fi/>

Virallisten, moottorikelkkailuun tarkoitettujen, tieliikennelaissa määriteltyjen reittien käyttö on ilmaista. Syöteen moottorikelkkaurat on esitetty tarkemmin kuvassa 11. Metsähallituksen ylläpitämät epäviralliset reitit ovat maksullisia ja niiden käyttämiseen tulee hakea Metsähallitukselta henkilökohtainen tai perheen yhteinen uralupa. Kaikilla Metsähallituksen urakartastosta löytyvillä reiteillä voi kelkkailla uraluvalla. Uralupa on kuitenkin maksuton kotikunnassaan kelkkaileville.

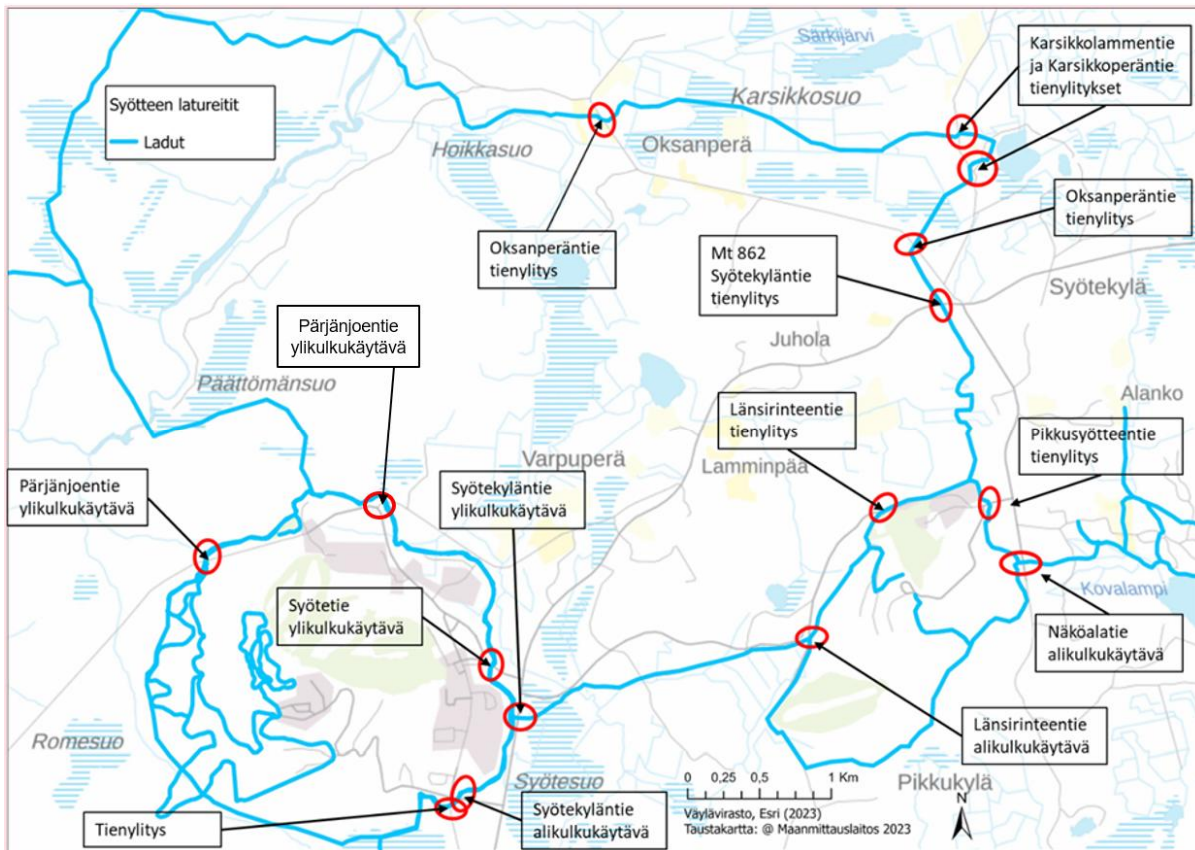
<https://www.eraluvat.fi/maastoliikenne/uralupa-moottorikelkkailuun.html>

<https://www.metsa.fi/vapaa-aika-luonnossa/moottorikelkkailu/>



Kuva 11. Syöteen matkailualueen moottorikelkkailu-urat kartalla. LIPAS liikuntapaikat (10/2023). <https://www.lipas.fi/liikuntapaikat>

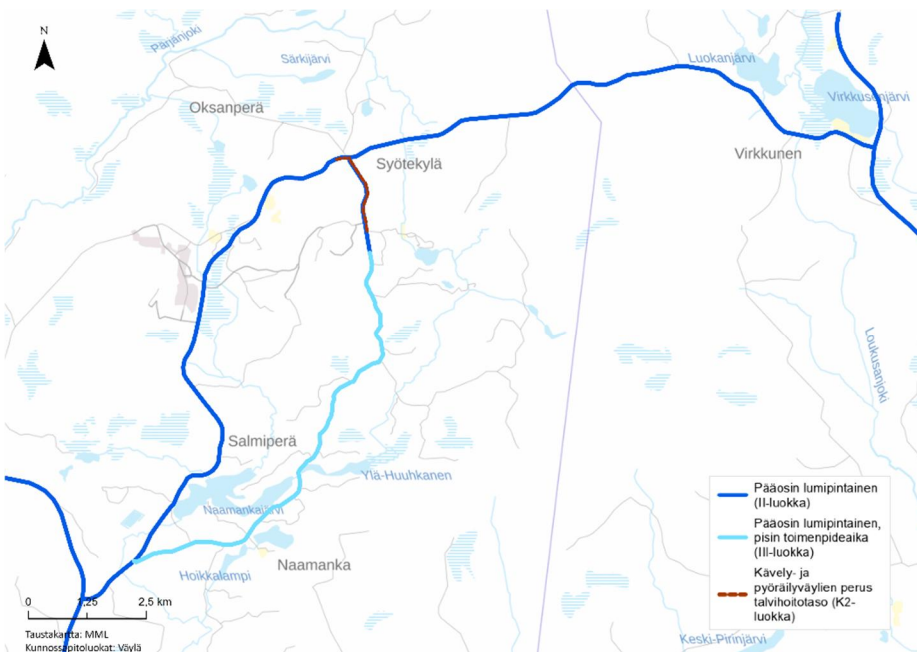
Syöteen alueen yli- ja alikulkukäytävät sijoittuvat latureittien ja teiden risteyskohtiin. Kuvassa 12 on esitetty latureittien risteyspaikat.



Kuva 12. Syöteen alueen latuverkoston risteyskohdat sekä ali- ja ylikulut.

2.4 Teiden kunnossapitoluokitus

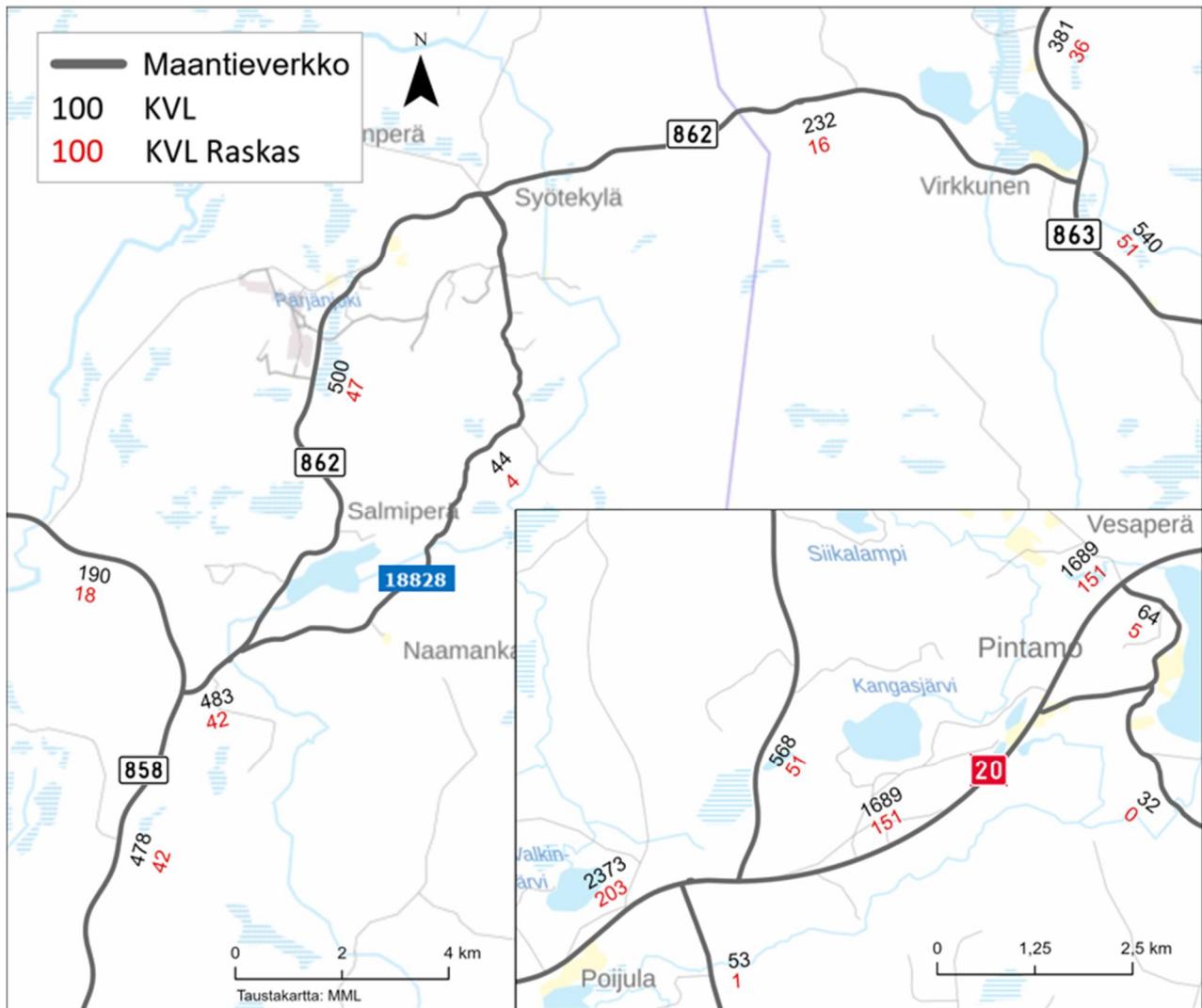
Seututeiden kunnossapito Syöteen alueella ja Näköalatie pohjoisosassa Syötekylässä kuuluu luokkaan II, "pääosin lumipintainen". Näköalatie kuuluu pääosin luokkaan III, "pääosin lumipintainen, pisin toimenpideaika". Talvikaudella Rytinkisalmentie (maantie 858) välillä valtatie 20 – Syötekyläntie (mt 862) ja Syötekyläntie (mt 862) välillä Rytinkisalmentie – Näköalatie (mt 18828)) ovat korkeammassa hoitoluokassa Ic. Maanteiden kunnossapitoluokat on esitetty kuvassa 13. Kävely- ja pyöräilyväylä Syötekylässä kuuluu Väyläviraston kunnossapitoluokituksessa luokkaan "Kävelyn ja pyöräilyn väylien perustalvihoitotaso".



Kuva 13. Maanteiden kunnossapitoluokitukset Syöteen alueella (st 862, st 858, yt 18828) (Väylävirasto 2024). <https://suomenvaylat.vayla.fi/>

2.5 Nykyiset liikennemäärät

Vilkkaimmat maantiesuodet Syötteen ympäristössä ovat seututie 858 etelästä, Pudasjärven suunnasta Lehtovaaraan, seututien 862 risteyskseen saakka sekä siitä seututietä 862 pohjoiseen, Syötekylään saakka (kuva 14).

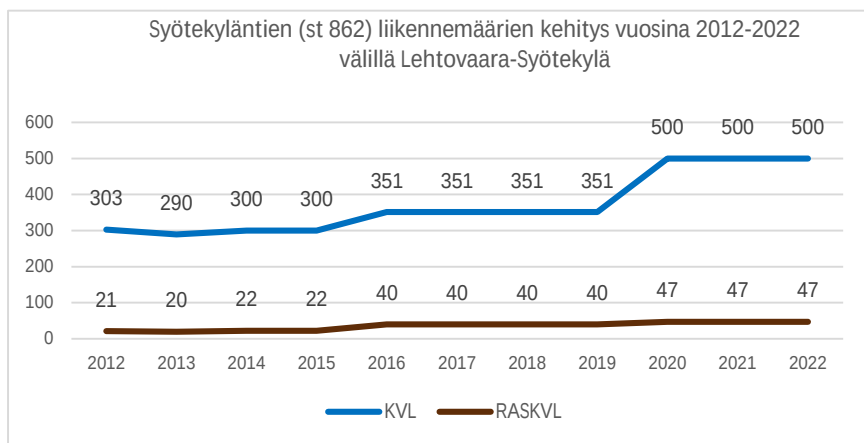


Kuva 14. Liikennemäärät (vuoden keskimääräinen moottoriajoneuvojen liikennemäärä, ajon./vrk) Syötteen alueella (st 862, st 858, yt 18828) vuonna 2022 (Väylävirasto 2023)

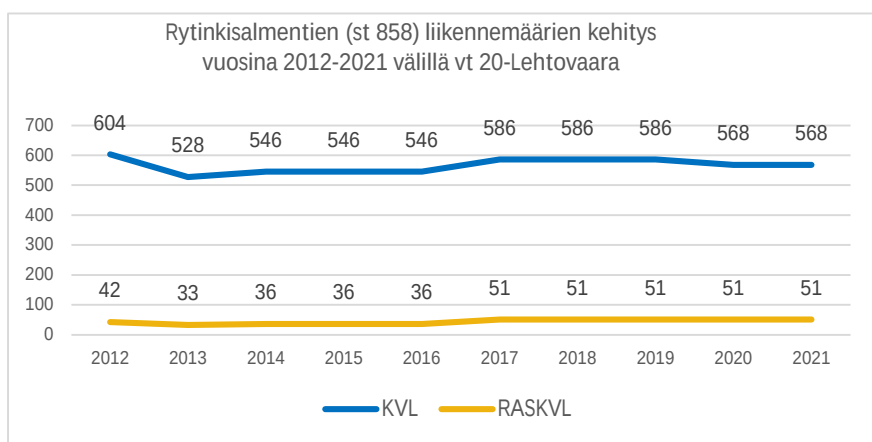
Syötteen alueen läpi kulkevalla Syötekyläntiellä (seututie 862), Lehtovaaran ja Syötekylän välillä, keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) vuonna 2022 oli 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä (KVL RAS) oli 47 ajoneuvoa, eli noin 9 % kokonaisliikennemäärästä. Vuoteen 2012 verrattuna, Syötekyläntien liikennemäärät olivat nousseet vuoteen 2022 mennessä noin 65 %. Muilla Syötteen alueen teillä liikennemäärien muutokset ovat olleet pienempiä. Nykyiset liikennemäärät on esitetty taulukossa 2 ja liikennemäärien kehitys vuosien 2012–2022 aikana kuvissa 15, 16 ja 17.

Taulukko 2. Nykyiset (2022) liikennemäärät Syötteen alueen tiestöllä, moottoriajoneuvoa vuorokaudessa.

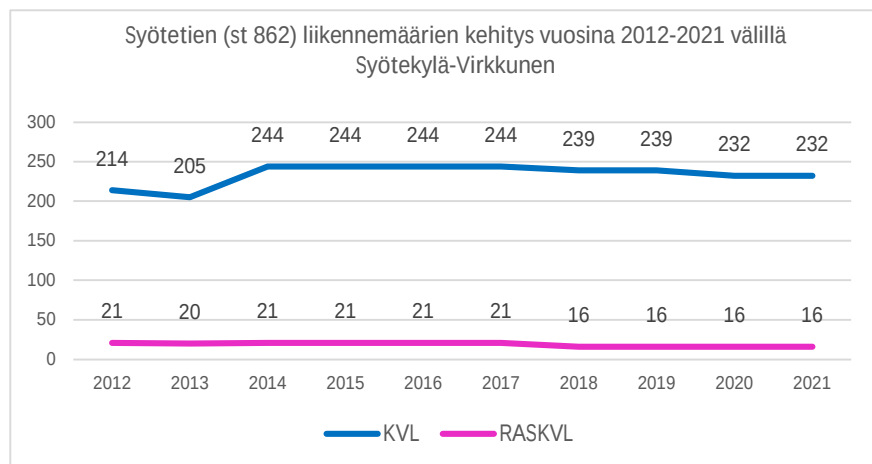
Tie	KVL	KVL raskas
Seututie 862, Syötekyläntie (st 858 ja Näköalatie välillä)	500	47
Seututie 862, Syötekyläntie (Näköalatie ja st 863 välillä)	232	16
Seututie 858, Rytinkisalmentie (vt 20 ja st 862 välillä)	568	51
Yhdystie 18228, Näköalatie	44	4



Kuva 15. Liikennemäärien kehitys vuosina 2012–2022 Syötekyläntiellä (st 862), Lehtovaaran ja Syötekylän välillä (Väylävirasto 2023). <https://suomenvaylat.vayla.fi/>



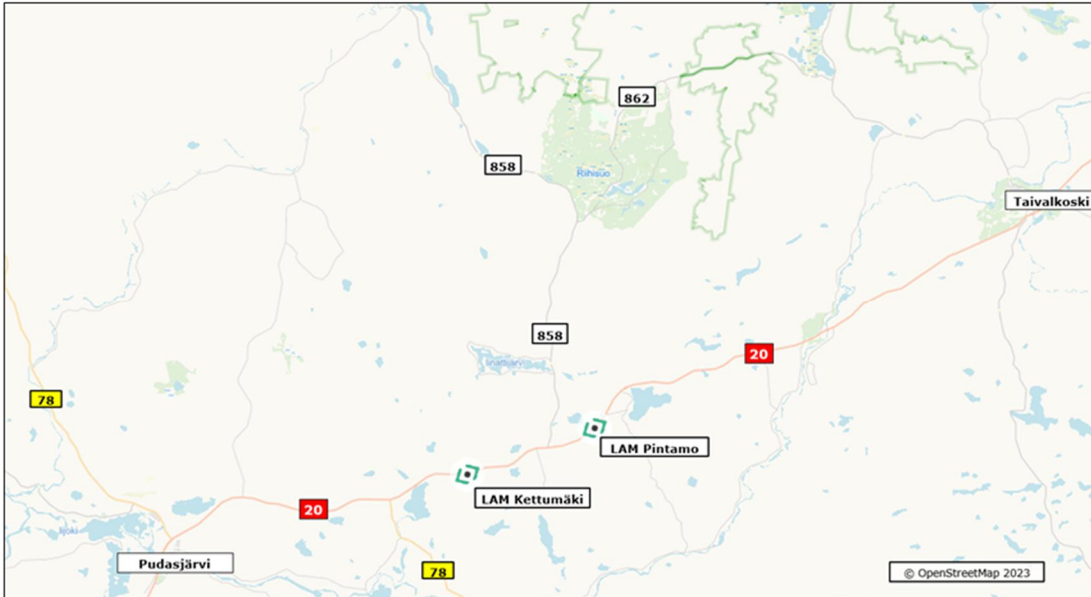
Kuva 16. Liikennemäärien kehitys vuosina 2012–2022 Rytinkisalmentiellä (st 858), vt 20 ja Lehtovaaran välillä (Väylävirasto 2023) <https://suomenvaylat.vayla.fi/>



Kuva 17. Liikennemäärien kehitys vuosina 2012–2022 Syötetiellä (st 862), Syötekylän ja Virkkusen välillä (Väylävirasto 2023) <https://suomenvaylat.vayla.fi/>

2.5.1 LAM-mittauspisteet Vt 20 Kettumäki ja Vt 20 Pintamo

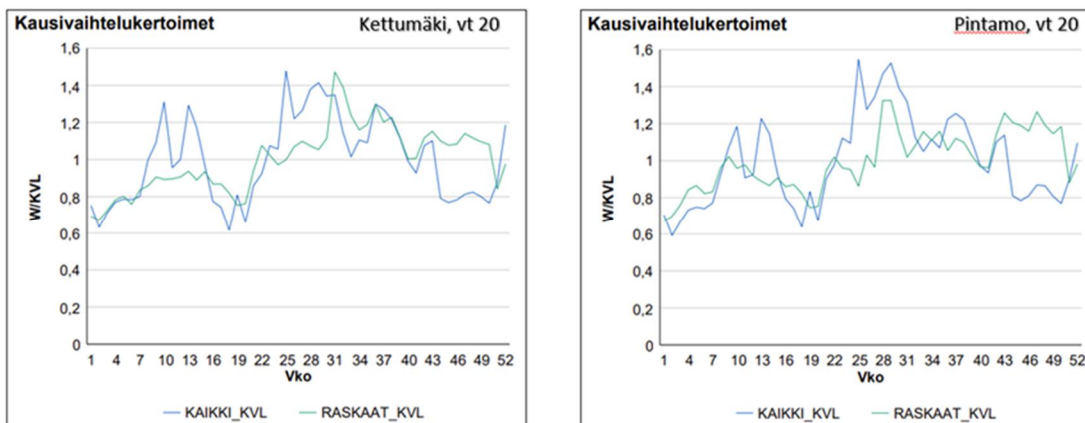
Syötteen aluetta lähinnä sijaitsevat Fintrafficin liikenteen automaattiset mittausasemat (LAM) ovat *Pintamo* ja *Kettumäki* valtatie 20 varrella, Rytinkisalmentien (seututie 858) ja vt 20 liittymän molemmin puolin (kuva 18).



Kuva 18. Syötteen aluetta lähimmät LAM-mittausasemat sijaitsevat valtatie 20 varrella.

<https://www.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?webmap=10d97c7d9d9b41c180e6eb7e26f75be7>

Pintamon ja Kettumäen kausivaihtelukertoimista (kuva 19) voidaan nähdä, että liikennemäärät nousevat selvästi talvisesongin ja ruskamatkailun aikana, mutta eniten liikennettä on kuitenkin kesäkuukausina. Kausivaihtelu on varsin tavanomainen koko Suomeen verrattuna ja kuvastaa matkailun aiheuttamaa vaihtelua kevätsezonkeina ja kesäisin. Valtatiellä näkyy Syötteen lisäksi koko Koillismaan matkailukohteiden ja vapaa-ajan asumisen vaikutus. Kettumäen ohi ajaa suurin osa Syötteen matkailuliikenteestä, mutta Pintamosta ei. Niiden kausivaihtelussa on nähtävissä pieni ero erityisesti kevään kohdalla. Sen perusteella voi arvioida, että kevätsezonki Syötteellä on merkittävämpi kuin kesän tai syksyn sesonki.

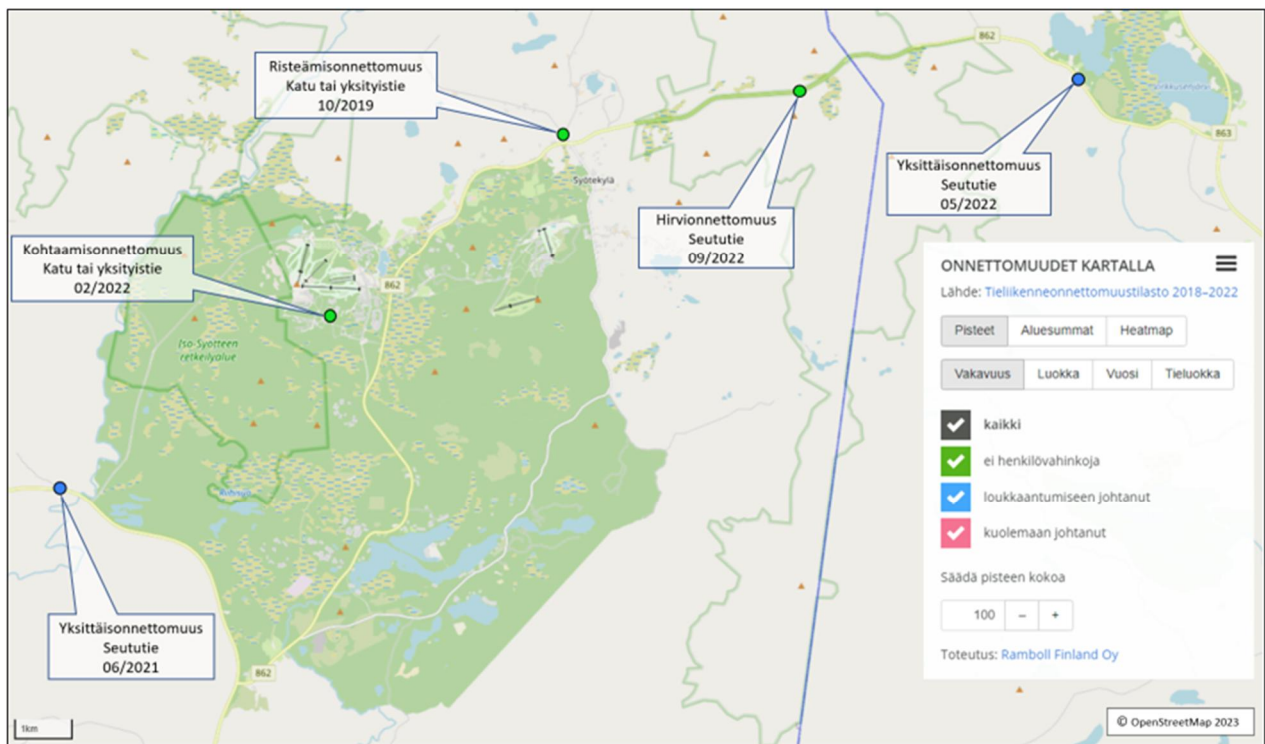


Kuva 19. Kettumäen ja Pintamon LAM-mittausasemien tuottamat liikenteen kausivaihtelukertoimet (Väylävirasto, 2023).

<https://vayla.fi/vaylista/aineistot/tilastot/tietilastot/lam-kirjat>

2.6 Liikenneonnettomuudet

Syötteellä tai sen lähellä on tapahtunut kaksi poliisin tietoon tullutta loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta ja kolme onnettomuutta ilman henkilövahinkoja viiden vuoden aikana, vuosina 2018–2022 (kuva 20). Kuoleman johtaneita ei ole tarkastelujaksolla lainkaan. Onnettomuuksista kaksi on tapahtunut katuverkolla ja yksi oli hirvionnettomuus. Onnettomuuksista vain kaksi on sattunut osayleiskaavan alueella.



Kuva 20. Poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet vuosina 2018–2022 selvitysalueella (Onnettomuudet kartalla, Ramboll 2023).

Syötteellä tai sen läheisyydessä on tapahtunut vuosina 2018–2022, viiden vuoden jaksolla, 11 pelastuslaitoksen tietoon tullutta onnettomuutta, joista yksi oli loukkaantumiseen johtanut onnettomuus (kuva 21). Onnettomuudet ovat samoja, kuin poliisin rekisterin mukaan, mutta vain osassa pelastuslaitoksen rekisteröimässä onnettomuudessa poliisi on käynyt paikalla.



Kuva 21. Pelastuslaitoksen tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet vuosina 2018–2022 selvitysalueella (Onnettomuudet kartalla, Ramboll 2023).

2.7 Liikennepalvelut

2.7.1 Paikallisliikenne

Pudasjärven kaupunki järjestää kuntalaisille asiointi- ja joukkoliikennettä, jonka yksi linja ajaa arkisin myös Syötteelle. Nevakivi Oy:n linjaliikenne ajaa Pudasjärven kaupungin joukkoliikenteen linjaa numero 10 Pudasjärven ja Syötteen välillä kaudella 7.08.2024–30.05.2025, yhden vuoron suuntaansa koulupäivinä (kuva 22). Linjalta 10 on Syötteeltä tullessa vaihtoyhteys Ouluun kulkevaan linja-autoon maanantaisin, torstaisin ja perjantaisin. Samoin Oulusta Pudasjärvelle kulkevalta vuorolta on vaihtoyhteys Syötteelle kulkevan linjan 10 linja-autoon maanantaisin, torstaisin ja perjantaisin.

SYÖTE - PUDASJÄRVI - SYÖTE			
SYÖTE - PUDASJÄRVI		PUDASJÄRVI - SYÖTE	
M - P (KOULUPÄIVISIN)		M - P (KOULUPÄIVISIN)	
	7:40 Hotelli Pikku-Syöte		15:00yy Pudasjärvi
	7:45 Syötekylä		15:25 Poijula
	7:55 Romekievari / Tunturimarket		15:30 Iinattijärven th
	I Hotelli Isosyöte		T Hotelli Isosyöte
	8:15 Iinattijärven th		15:50 Romekievari / Tunturimarket
	8:20 Poijula		T Luontokeskus
	9:00y Pudasjärvi		16:00 Syötekylä
y = yhteys Ouluun ma, to ja pe klo 9:15 lähtevälle vuorolle		yy = yhteys Oulusta ma, to ja pe klo 13:00 lähtevältä vuorolta	

Kuva 22. Ote Nevakivi Oy:n kauden 7.8.2024–30.5.2025 linja-autoaikatauluista (Nevakivi Oy, 2024). <https://nevakivi.fi/bussiaikataulut/> ja <https://www.pudasjarvi.fi/matkailu/liikenneyhteydet/>

2.7.2 Skibus

Talvikaudella 2023–2024 Saaga Travelin Skibus liikennöi Oulusta Iso-Syötteelle lauantaisin, laskettelukauden ajan. Loma-aikoina ajetaan lisävuorot tiistaisin ja torstaisin. Skibussilla pääsee myös Syötteen luontokeskukselle. Skibus-yhteys toteutetaan takuulähtönä, ilman minimiosallistujamäärää. Kuljetus lähtee Oulusta aamulla seitsemän aikoihin ja paluumatka Syötteelle alkaa noin klo 16–17 välillä. Skibusin menopaluuilipun hinta Oulusta Syötteelle oli 25 € vuonna 2023. <https://saagatravel.fi/tuote/skibus-syote/> <https://syote.fi/tuotteet/skibus-oulusta-syotteelle/>

2.7.3 Kaukoliikenne

Kaukoliikennettä ei kulje suoraan Syötteen alueelle, mutta kaukoliikenteen linja-autot kulkevat Oulun ja Kuusamon välillä ja pysähtyvät Pudasjärvellä enimmillään seitsemän kertaa päivässä, lauantaisin vain kaksi kertaa. Rovaniemeltä on päivittäin kaksi linja-autovuoroa Pudasjärvelle. Pudasjärven keskustasta Syötteelle on maantietä pitkin noin 52 kilometriä ja Syöte th (vt 20) -pysäkiltä, Rytinkisalmentien liittymän kohdalta, noin 24 kilometriä. Alkusyksyn 2024 aikana Oulun lentokentän ja Kuusamon välillä liikennöi lauantaisin lentokenttäbussi, joka pysähtyy myös Syötteellä. Talvikauden 2024–2025 ajalle ei ole ilmoitettu linja-autoyhteyksiä Oulun lentoaseman ja Syötteen välille.

2.7.4 Taksipalvelut

Taksi Pudasjärvi on taksiryttäjien ryhmittymä, joka tarjoaa taksipalveluita koko Pudasjärven kaupungin alueella viidellä henkilöautolla ja kolmella tila-/invataksilla. Pudasjärven Taksiasemalla on ympärivuorokautinen päivystys.

Syötteen Taksipalvelut eli STP Liikenne liikennöi taksikyytejä koko Koillismaan alueella. Yhtiö ajaa myös lentokenttä- ja junakuljetuksia Syötteelle Oulusta, Rovaniemeltä ja Kuusamosta, sekä bussimatkoja tilausajoina.

<https://www.taksipudasjarvi.com/> <https://stpliikenne.fi/palvelut/#taksikyydit>

2.8 Pysäköintijärjestelyt

Henkilöautojen pysäköintiin tarkoitettuja laajahkoja alueita on laskettelurinteiden yhteydessä sekä hotellien, luontokeskuksen ja maastohiihtokeskuksen pihoissa. Iso- ja Pikku-Syötteellä on asuntovaunualueet. Syöte Campingin alueella Isolla-Syötteellä on 300 asuntoauto- ja vaunupaikkaa.

2.9 Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyvät aiemmat selvitykset ja dokumentit

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu vuonna 2024. Suunnitelmassa toteutetaan Pohjoisen liikennestrategia 2036:ssa sekä Pohjois-Pohjanmaan maakuntaohjelmassa määritettyjä linjauksia, tarkennetaan suunnittelua maakunnalliselle tasolle sekä käsitellään maakunnan kehittämisen kannalta keskeisten liikenteen linjausten lisäksi maakunnan sisäisiä liikennejärjestelmän kehittämisasioita. Suunnitelmassa on maakunnan liikennejärjestelmän kehittämiseen neljä toimintalinjaa:

- Toimintalinja 1: Pohjoinen vahvemmin osaksi Euroopan liikenneverkkoa.
- Toimintalinja 2: Liikennejärjestelmä tukee elinkeinoelämän kilpailukykyä ja tasapainoista aluerakennetta.
- Toimintalinja 3: Liikennejärjestelmä mahdollistaa turvallisen ja kestävä liikumisen normaaliolosuhteissa ja säilyttää toimintakykynsä myös poikkeusoloissa.
- Toimintalinja 4: Liikennejärjestelmä mahdollistaa kestävät matkaketjut sekä työmatkaliikenteessä että tärkeimpien matkailukeskusten saavuttamisessa.

<https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/wp-content/uploads/2024/10/Pohjois-Pohjanmaan-liikennejarjestelmasuunnitelma-2040.pdf>.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty toimintalinjoihin pohjautuen kärkihankkeet ja toimenpiteet, joilla pyritään havaittujen ongelmien lieventämiseen tai poistamiseen tai olosuhteiden kehittämiseen. Osa kärkihankkeista kohdistuu suoraan Pudasjärven ja Syötteen liikenteeseen, osa välillisesti. Esimerkkeinä ensin mainituista ovat valtatie 20 kehittäminen vaihteittain Oulun ja Kiimingin sekä Kiimingin ja Kuusamon välillä, ja esimerkkinä välillisistä vaikuttavista hankkeista rautatien kehittäminen Oulusta etelän suuntaan ja lentokenttäteiden parantaminen Oulussa.

Pudasjärven kaavoituskatsauksen mukaan Syötteen alueella on käynnissä asemakaavan muutos luontokeskuksen ja entisen hiihtokeskuksen lähistöllä. <https://www.pudasjarvi.fi/kaavoituskatsaus-2024/>.

Syötteen matkailualueen Master Plan 2022 -hankkeen tavoitteena on ollut luoda käsikirja alueen matkailun liiketoiminnan suunnitelmallisen ja oikea-aikaisuuden eteenpäin viemiseksi. Sen tavoitteena on muun muassa hallittu kysyntäpohjainen kasvu. Tavoitteista tarkemmin seuraavassa kohdassa 3. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitetila. <https://www.pudasjarvi.fi/syotteen-matkailualueen-master-plan-valmistunut/>

Pudasjärven liikenneturvallisuuksuunnitelma on laadittu vuonna 2006. Siinä on kaksi osiota, liikenneympäristö ja liikennekasvatus. Suunnitelman pohjalta on toteutettu joitakin liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä, kuten Iso-Syötteen alueellinen 40 km/h nopeusrajoitus ja valaistus Syötekyläntiellä Iso-Syötteen kohdalla sekä Rytinkisalmentien-Syötekyläntien risteysalueella.

https://paikkatieto.sweco.fi/docs/pudasjarvi/kaavahankkeet/projekti/kurenalan_yleiskaava_2030/Selvitykset/Pudasjarven_liikenneturvallisuuksuunnitelma/Liituraportti_PUDASJARVI.pdf.

Liikennejärjestelmän suunnitteluun liittyy myös Pudasjärven kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma vuodelta 2023.

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Pudasjarvi%20k%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4liikenteen%20kehitt%C3%A4missuunnitelma.pdf>

Kehittämissuunnitelma on eri toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mitä kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi pitäisi tehdä, yhdessä ja yhteisin toimin. Määrällisenä, mitattavana tavoitteena Pudasjärvellä on lisätä kävelyn ja pyöräliikenteen matkamääriä 30 % vuoteen 2030 mennessä. Konkreettisena tavoitteena Syötteelle on esitetty pyöräliikenteen pääverkko ja Iso-Syötteen ja Pikku-Syötteen matkailukeskusten yhteen kytkeä kehittämillä entistä turvallisempia, sujuvampia ja opastetumpia yhteyksiä kävelylle ja pyöräliikenteelle.

Koillismaan joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnitelma 2023. Siinä on esitetty joukkoliikenteen tavoitteelliset palvelutasot käyttäjäryhmittäin. Liityntäyhteyksiä kaukoliikenteeseen on esitetty siten, että mm. Pudasjärveltä olisi yhteydet Oulusta lähteviin tai saapuviin juniin aamuisin ja iltaisin lauantaita lukuun ottamatta. Matkailuyhteysvarauksena on esitetty muun muassa Syötteen kautta kulkevaa joukkoliikenneyhteyttä.

<https://www.doria.fi/handle/10024/186393>

2.10 Alueen toimijoiden haastattelut

Alueen toimijoille järjestettiin huhtikuun lopun ja toukokuun alun 2024 aikana vapaamuotoisia haastatteluita/keskusteluja Teamsin välityksellä. Alueen toimijoista haastateltiin seuraavat toimijat: Syötekeskus, Hotel Iso-Syöte & Safaris, Nevakivi, Hotelli Pikku-Syöte ja Syöte Camping.

Haastatteluissa uudet jalankulku- ja pyöräily-yhteydet nimettiin alueen kehityksen kannalta merkittävimmiksi tarpeiksi. Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeita tunnistettiin seuraavilla alueilla:

- Pytkynharju – Iso-Syöte
- Romekievarintien varsi
- Välihuikosen varsi
- Uudet mökkialueet
- Yhteys Pikku-Syötteen rinteiltä hotellille

Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien osalta nostettiin myös esiin tarve ympyräreitille, joka palvelisi erityisesti lenkkeilijöitä. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien sekä virkistysreittien yhteydessä haastatteluissa nostettiin esiin puutteellinen opastus Syötteen alueella. Nykyiset opasteet koetaan vanhanaikaisiksi, eivätkä ne palvele nykyajan tarpeita. Virkistysreiteillä olevat opasteet sisältävät osittain vanhentunutta tietoa ja opastus on vain tiettyihin retki-kohteisiin. Nykyisellään virkistysreiteille on myös useita lähtöpaikkoja, joista ei ole minkäänlaista opastusta reiteille. Haastatteluiden mukaan opastuksen puutteellisuus aiheuttaa eksymisiä. Opastuksen osalta olisi hyvä kehittää valmiiden reittien opastamista.

Syötteen alueen hiihto- ja pyöräilyreitit koetaan pääasiassa riittäviksi. Hiihto- ja pyöräilyreittien suurimmaksi haasteeksi haastatteluissa nostettiin liittyminen reiteille. Pyöräilyreittien osalta toiveena olisi saada yhteys Pikku-Syötteeltä Iso-Syötteen alueen talvipyöräilyverkostoon. Pyöräilyreittien osalta ehdotettiin myös nykyisten reittien yhdistelemistä toisiinsa lyhyillä yhdysreiteillä, jolloin saataisiin lisää vaihtelevuutta reittivalikoimaan. Hiihtoreittien osalta nostettiin esiin tarve siirtymäurille, joita pitkin pääsisi latuverkolle. Siirtymäuria kaivattaisiin erityisesti parkki-alueilta laduille, jolloin pysäköinti keskittyisi merkityille pysäköintialueille. Moottorikelkkareittien osalta tunnistettiin nykyisten reittien ruuhkaisuus ja tarve yhdelle uudelle ympyräreitille.

Joukkoliikenteen osalta tunnistettiin useita kehitystarpeita. Syötteen alueella liikennöi talvikaudella sisäinen alueen yritysten rahoittama aluebussi. Haastatteluiden mukaan aluebussin kaltainen yhteys Syötteen sisällä koetaan hyväksi palveluksi, mutta nykyisellään aluebussin täyttöaste on kuitenkin matala. Aluebussissa nähdään kuitenkin hyvää kehityspotentiaalia ja tarkastelemalla reittien toimivuutta sekä bussivuorojen markkinointia, bussiyhteyden käyttöä voitaisiin saada kasvatettua. Yritysten rahoittaman aluebussin reitti kulkee nykyisellään pääosin yritysten väliä ja esimerkiksi tärkeitä mökkialueita, joissa asiakaspotentiaalia on, jää reitin ulkopuolelle.

Linja-autopysäkkien osalta kaikki nykyiset pysäkit koetaan tarpeellisiksi. Uutta linja-autopysäkkiä toivotaan Särkisuoventien ja Näköalantien tienhaaraan molempiin suuntiin. Tällä hetkellä linja-autot käyvät pyörähtämässä kylätalon pihassa.

Syötteelle saapuminen avoimella joukkoliikenteellä nähdään tällä hetkellä lähes mahdottomana. Nykyisellään alueella liikennöi talviaikaan SkiBus Oulun ja Syötteen välillä lauantaisin sekä Pudasjärven kaupungin järjestämiä koulukuljetuksia Syötteen ja Pudasjärven keskustan välillä koulupäivisin kerran aamulla ja kerran iltapäivällä. Kesäkaudella Syötteelle ei ole avoimia linja-autoyhteyksiä. Alueen matkailuyrittäjät järjestävät alueelle saapuville matkailijoille omia linja-auto- tai taksikuljetuksia lähes päivittäin.

Alueen toimijat toivoisivat alueelle toimivia joukkoliikenneyhteyksiä lähialueen kaupungeista ja lentokentiltä. Toimivien joukkoliikenneyhteyksien nähdään tukevan myös pyrkimyksiä kohti ympäristöystävällisempää matkailua. Haastatteluissa joukkoliikenteen järjestämiseksi Oulu – Syöte ja Kuusamo – Syöte väleille ehdotettiin muutamia eri ratkaisuja. Nykyisellään Oulun ja Kuusamon välillä ajaa päivittäin useita avoimia linja-autovuoroja. Ensimmäisessä vaihtoehdossa ehdotettiin Syötteen ja vt 20 välisen uuden joukkoliikennevuoron järjestämistä Oulun ja Kuusamon välisiltä nykyisiltä linja-autovuoroilta tai ainakin osalta niistä. Toisessa vaihtoehdossa esitettiin nykyisten Oulun ja Kuusamon välisten vuorojen tai osan niistä ajamista Syötteen kautta. Oulun ja Kuusamon suunnasta saapuvien matkailijoiden lisäksi Rovaniemi tunnistettiin etenkin ulkomaalaisten matkailijoiden osalta tärkeäksi kehityssuunnaksi.

Pysäköinnin osalta Iso-Syötteen pysäköintimahdollisuudet koetaan nykyisellään riittäviksi ja pääasiassa toimiviksi eturinteiden puolella. Kuitenkin eturinteiden puoleisen pysäköintialueen liikennejärjestelyiden osalta Luomijärven pysäköintialueelle sisääntulo on koettu hankalaksi yksisuuntaisen osuuden osalta. Eturinteiden pysäköintialueet nähdään tärkeänä hiihtokeskuksen asiakkaille, mutta pitkällä tähtäimellä nykyisten pysäköintialueiden alueelle visiotiin myös muita toimintoja ja pysäköinnin järjestämistä jollakin muulla tavalla. Takarinteiden puolella pysäköintialueita toivotaan lisää.

Luontokeskuksen pysäköintialue koetaan riittäväksi, mutta pysäköintialueelle toivotaan omaa merkittyä pysäköintipaikkaa linja-autoille, joka helpottaisi linja-autojen pysäköintiä etenkin sesonkiaikaan. Hotelli Pikku-Syötteen toiminnan painopisteen muuttumisen leirikoulujen yms. järjestämisestä yksittäisen matkailijan palvelemiseen seurauksena nykyiset hotellin pysäköintimahdollisuudet eivät enää ole riittävät. Alueelle tarvitaan lisää pysäköintipaikkoja hotellin asiakkaille. Myös Pikku-Syötteen hiihtokeskuksen pysäköintialueet nähdään riittämättöminä.

Kaikki haastateltavat toimijat toivovat Syötteen alueelle sekä polttoaineen jakelua, että lisää sähköautojen latausmahdollisuuksia. Polttoaineen jakelu nähdään erityisen tärkeänä moottorikelkkamatkailijoille. Sähköautojen keskitettyä latausmahdollisuutta korostettiin haastatteluissa. Sähköautojen latausmahdollisuuden puutteiden nähtiin pahimmillaan johtavan matkailijoiden siirtymisenä muihin vastaaviin kohteisiin, jossa latausmahdollisuus on järjestetty.

Syötteen teiden ja katujen kunnossapitoon ollaan yleisellä tasolla tyytyväisiä.

Talviaikaan lumien aeraus on haastattelijan mukaan toiminut hyvin yleisillä alueilla. Haastatteluissa kuitenkin nostettiin esille Romekievarintien heikko kunto kelirikon aikaan.

Yleisesti liikennejärjestelyiden osalta haastatteluissa nousi esiin Pikku-Syötteen alueen liikennejärjestelyiden kokonaisuus, johon toivotaan selkeytystä. Lisäksi Pikku-Syötteen mökkialueen ja hotellin välille toivottiin tieyhteyttä, jotta hotellille ei tarvitsisi ajaa mökeiltä alakautta ylös hotellille. Iso-Syötteen alueella nostettiin esiin nykyisten nopeusrajoitusten sekavuus Pärjäkievarintien ja Romekievarintien alueilla. Pärjäkievarintiellä nopeusrajoitus on kiertoliittymästä lähdettäessä 50 km/h ja toisesta suunnasta tultaessa 40 km/h aluerajoitus. Vastaava ongelma on havaittu myös Romekievarintiellä.

3 Liikennejärjestelmän tavoitetilä

3.1 Valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet

3.1.1 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12 laadittiin ensimmäisen kerran vuonna 2021 kohdistuen vuosille 2021–2032. Liikenne 12 -suunnitelma on strateginen 12-vuotinen suunnitelma liikenteen kehittämisestä pitkällä aikavälillä koko valtakunnan tasolla. Suunnitelma käsittää kaikki väylämuodot ja tarkastelee mm. verkkoja, liikenteen palveluita sekä liikenteen tietonäkökulmia. Suunnitelma ottaa huomioon niin matkustaja- kuin tavaraliikenteenkin. Liikenne 12 -suunnitelman päivittäminen hallituskausittain on lakisääteinen velvoite ja suunnitelman päivitys vuosille 2025–2036 on parhaillaan käynnissä (tilanne syksy 2024). Liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyön yhteydessä suunnitelman visioksi ollaan asettamassa:

- Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava.
- Taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden.
- Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen - nopeasti ja helposti - myös digitaalisesti. Edistyselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.

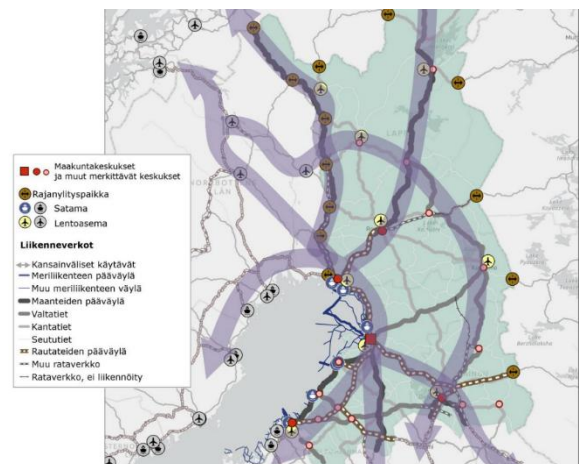
Nykyisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiksi on asetettu saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen myötä tavoitteita tarkastellaan uudelleen ja uudessa suunnitelmassa tavoitteiksi ollaan asettamassa toimiva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä.

Uuden suunnitelman luonnosvaiheen strategisten linjausten mukaan olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti. Liikenneturvallisuustoimenpiteistä painottuvat ne, jotka osaltaan edesauttavat, että ihmisestä johtuvat virheet eivät johtaisi ihmishengen menetyksiin tai vakaviin loukkaantumisiin. Luonnosvaiheen suunnitelmassa painotetaan olemassa olevan liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokasta hyödyntämistä. Väestöryhmien liikkumismahdollisuudet korostuvat eri alueiden ominaisuudet huomioiden ja kestävä liikkumisen mahdollisuudet korostuvat erityisesti kaupunkiseutujen tehokkaan kasvun näkökulmasta.

3.1.2 Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 on valmistunut vuonna 2024. Siinä on määritelty yleiset kehittämistavoitteet: 1. Suomen kilpailukyyn ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävän yhteistyön edistäminen, 2. vihreän siirtymän hankkeiden valmiuksien luominen ja vastaaminen resurssiviisautta-, päästö- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin, 3. eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeiden turvaamiseen painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu matkailun merkittävyys alueella. Siksi muun muassa toimintalinjoihin on määritelty, että liikennejärjestelmä mahdollistaa kestävät matkaketjut tärkeimpien matkailukeskusten saavuttamisessa.



Kuva 23. Pohjoisen alueen keskeinen liikenneverkko ja kansainväliset käytävät (Pohjoisen liikennestrategia 2036).

Toimenpiteinä on mainittu muun muassa

- Pohjois-Pohjanmaan lentoliikenteen reittien vuorotarjonnan parantaminen
- matkailuliikenteen pääväyliin kohdistuvien tarpeiden tunnistaminen
- kestävän liikkumisen suunnitelmien laatiminen matkailukeskuksiin
- Eurovelo-reitistön toteutumisen ja turvallisuuden parantamisen edistäminen
- joustavien (kysyntäohjattujen) liityntäyhteyksien kehittäminen Oulun ja Kuusamon lentoasemilta sekä Oulun rautatieasemalta matkailu- ja seutukeskuksiin

3.1.3 Kuntastrategia

Pudasjärven kaupungin kuntastrategia 2022–2030 nostaa esiin visionaan, että se on ”aito luonnonläheinen kaupunki, joka perustaa menestyksensä omiin vahvuuksiinsa”. Kaupungin perustehtäviksi määritetään muun muassa ”omista vahvuuksista ponnistava elinkeinopolitiikka” ja ”paikallisten yritysten toimintaedellytysten ja markkinoiden kehittäminen”. Yhdeksi strategiseksi menestystekijä on ”elämyksellinen luontomatkailu ja monipuolinen elinkeinorakenne”, jota on tarkennettu muun muassa siten, että ”matkailussa toteutetaan kestävän kehityksen periaatteita” ja ”liikenneverkon ylläpito ja kehittäminen on alueemme elinvoiman edellytys”.

3.2 Syötteen alueen liikennejärjestelmän tavoitteet

Edellä kuvatuista tavoitteista Syötteen osalle voi tiivistää tavoitteeksi sen, että Syötteen tulee olla saavutettava ja alueella on pystyttävä liikkumaan eri liikennemuodoilla turvallisesti ja kestävästi. Se pitää sisällään niin liikenneturvallisuuden kuin varmuuden siitä, että matkaketjut toimivat. Vapaa-ajalla liikkumisen tulee olla huoletonta ja kestävä.

Syötteen alueen matkailutoiminta on aikaisemmin painottunut talvikauteen, mutta viime vuosina myös lumetoman ajan matkailun osuus on kasvanut voimakkaasti. Maankäytön laajenemiselle varataan tulevaisuudessa alueita Iso-Syötteen läheltä tiivistämällä, Syötteen ydinalueen eteläpuolelta, sen ja Pytkynharjun väliseltä alueelta, sekä Iso- ja Pikku-Syötteen väliseltä alueelta. Maankäytön tavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja muihin alueen tarkempiin linjauksiin.

Henkilöautoliikenteen osuus säilynee tulevaisuudessa vahvana liikkumismuotona Syötteelle saapumisessa. Joukkoliikenteen kulkumuotoa ja käyttömahdollisuuksia lisätään. Tavoitteena on päivittäinen syöttöliikenne siten, että kulkeminen Syötteelle on mahdollista Oulun ja Rovaniemen suunnista. Rovaniemen etuna on talviaikana varsin runsas ulkomaan reittilentoliikenne.

Skibussin tai vastaavan palvelun liikennöinti Syötteen alueella turvataan. Yleiskaavalla pyritään vahvistamaan maankäyttöä potentiaalisten joukkoliikennereittien varrella. Kimppakyytien ja muiden mahdollisten uusien liikennemuotojen käyttöä edistetään esimerkiksi markkinoinnin keinoin.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksiä parannetaan. Palvelujen, työpaikkojen ja vakituisen asumisen välillä ns. arkiliikkuminen mahdollistetaan kävellen tai pyöräillen. Yhteyksien laatutaso on vähintään hyvä. Matkailuun liittyvää kävelyä ja pyöräilyä majoituksen ja palveluiden välillä pyritään lisäämään. Yhteydet voivat olla eri vuodenaikoina eri tasoisia mutta vähintään tyydyttäviä. Väylien toteuttamisessa ja ylläpidossa suositetaan monikäyttöreittejä ja etsitään toimivia mutta halpoja ratkaisuja. Esteettömyys huomioidaan rakenteellisissa ratkaisuissa ja kunnossapidossa.

Opastus ja viitoitus ovat erityisen tärkeitä jalankulun ja pyöräliikenteen reiteillä, mukaan lukien erilaiset virkistysreitit sekä moottorikelkkailu ja autoilu. On huomattava, että todennäköisesti tulevaisuudessa entistä useampi matkailija ei ole liikkunut metsässä tai edes harvaan rakennetussa maastossa, joten opastuksen toimivuus on entistä tärkeämpää.

Henkilöauton käyttö Syötteen sisäisessä liikenteessä mahdollistetaan edelleen esimerkiksi riittäväillä pysäköintimahdollisuuksina ja fossiilivapaita käyttövoimia tukien. Alueen liikennemäärä kasvaa merkittävästi, kun tavoitellaan Master Planin esityksen mukaista miljoonaa vuosittaista kävijää. Liikennemäärät eivät kuitenkaan kasva samassa suhteessa, sillä on todennäköistä, että ympärivuotinen matkailu lisääntyy ja sesonkivaihtelut loivenevat. Tulevaisuudessa kävijöistä on suhteellisesti enemmän ulkomaalaisia matkailijoita, ja he liikkuvat enemmän joukko-

liikenteellä. Myös kotimaan matkailussa kestävä liikkuminen lisääntyy, mikä osaltaan pienentää henkilöauton kulkuosuutta jonkin verran. Liikennemäärän merkittävään kasvuun on kuitenkin syytä varautua, ainakin maankäyttövarauksina.



Kuva © Pudasjärven kaupunki, Juha Nyman 2024

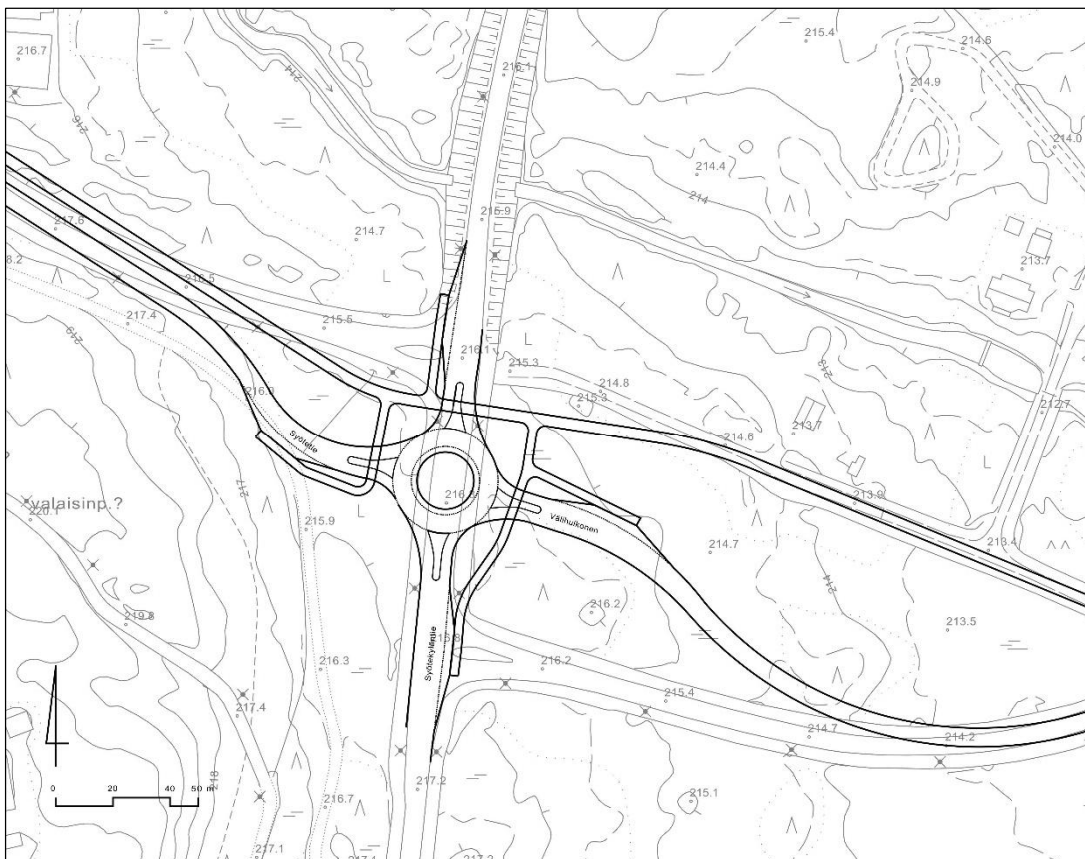
4 Liikenneverkon vaihtoehtotarkastelut

4.1 Liittymät

4.1.1 Syötekyläntie/Syötetie/Välihuikonen

Syötteen ”pääliittymä” on nykyisin oikea-vasen -porrastettu eli Syötekyläntien (mt 862) suunnassa kääntyy ensin oikealle tie ja sitten vasemmalle. Välihuikosentien liittymä on Syötetien liittymän eteläpuolella ja liittymien välimatka on noin 100 metriä. Liittymissä on nykyisin väistötilat ja sivusuunnan tulppasaarekkeet. Liittymät toimivat nykyisin hyvin, haasteita aiheuttaa hetkellisesti pääsuunnan korkeahkot ajonopeudet nopeusrajoituksista huolimatta.

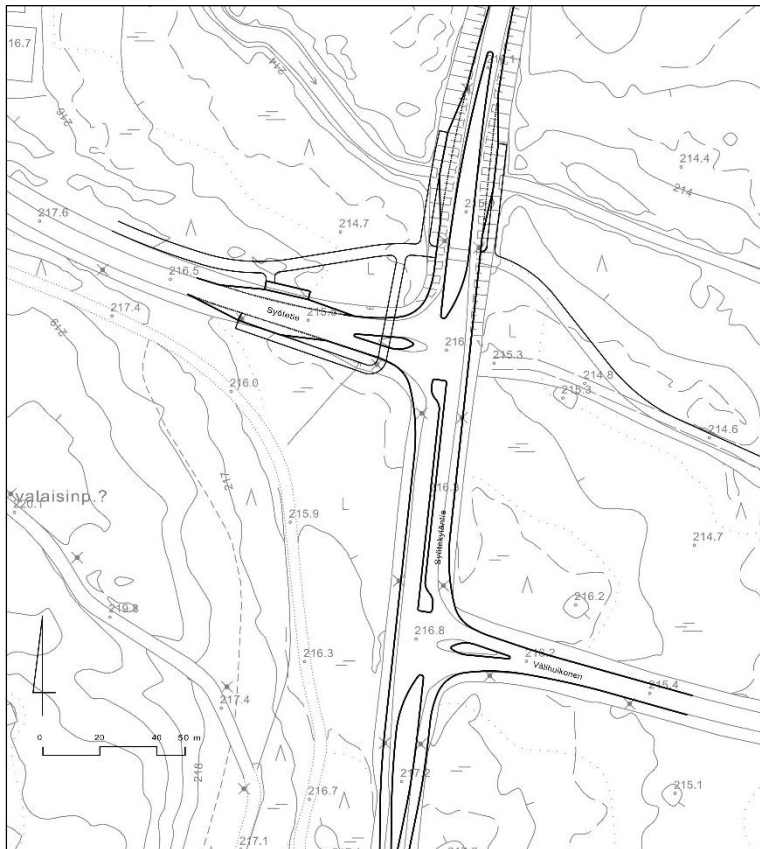
Jos maankäyttö ja liikennemäärät lisääntyvät, liittymää on tarpeen kehittää. Erityisesti jalankulku- ja pyöräliikenteen väylän rakentaminen maantien poikki vaati Syötekyläntien risteämisen turvallisuuden varmistamisen. Kiertoliittymä on selkeä ratkaisu, sillä liittymä on alueen liikenteellisesti tärkein solmupiste ja kiertoliittymä on hyvä maamerkki (kuva 24). Sivusuuntien liikennemäärät ovat tulevaisuudessa samaa suuruusluokkaa kuin Syötekyläntiellä ja kääntyvät liikennevirrat ovat suuria. Autojen ajonopeudet laskevat pääsuunnalla kiertoliittymän takia ja tien ylittäminen on sen myötä nykyistä turvallisempaa. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylä lienee järkevintä viedä pohjoisen haaran poikki, sillä väylän jatkoyhteydet ovat katujen pohjoispuolilla. Mahdollisia pysäkkiyhteyksiä varten voi olla tarpeen tehdä suojateitä muiden haarojen poikki, mutta se tarkentuu jatkosuunnittelussa.



Kuva 24. Pääliittymän kiertoliittymätutkielma.

Vaihtoehtoisesti nykyiseen liittymäjärjestelyyn voi toteuttaa vasemmalle kääntyvien kaistat eli laajentaa nykyjärjestelyä (kuva 25). Päätieta on tarpeen leventää, mikä johtaa myös sivusuuntien saarekkeiden siirtämiseen. Pääsuunnan mitoitussnopeutena käytetään enintään 50 km/h suojatien takia.

Kiertoliittymän tai lisäkaistojen rakentamisen kustannus on noin 900 000 euroa ilman linja-autopysäkkejä. Kanavointi on hiukan, noin 100 000 euroa, halvempi kuin kiertoliittymä, sillä väistötilojen takia Syötekyläntie on jo nyt leveätkö ja sivusuuntien katuja ei tarvitse siirtää. Kanavointi ei merkittävästi laske pääsuunnan ajonopeuksia, joten suojatien turvallisuus on hiukan heikompi kuin kiertoliittymäratkaisussa.



Kuva 25. Pääliittymän kanavointitututkielma.

Alkuvaiheessa pyörätien rakentamisen yhteydessä Syötekyläntielle on syytä tehdä saareke ylityskohtaan, joka sijoittuu Syötetien liittymän pohjoispuolelle. Siis siinä tapauksessa, että liittymän parantaminen tehdään myöhemmin kuin pyörätie.

Syötekyläntien ylittävän suojatien vaihtoehtona on alikulku. Se voi tarvittaessa palvella myös muita reittejä, joskin ylikulku liittymän eteläpuolella palvelee niitä hyvin nykytilanteessa. Alikulun teknisenä haasteena on alueen soisuus, joten pohjavesi on huomioitava. Todennäköisesti pohjamaa on pehmeää, mikä lisää alikulun rakentamiskustannuksia. Niiden takia alikulku olisi kallis toteuttaa, eikä sen toteutukselle tässä vaiheessa nähdä mahdollisuuksia. Kaavallinen varaus kannattaa olla.

Ratkaisuksi esitetään kiertoliittymää, sillä se osoittaa selkeästi Syötteen pääliittymän ja on liikenteellinen solmupaikka. Sivusuuntien liikennemäärät kasvavat tulevaisuudessa ja ovat merkittäviä suhteessa nykyiseen pääsuuntaan. Syötekyläntiellä eli maantiellä 862 ei ole merkittävä läpiajoliikennettä, vaan tie palvelee pääosin alueen liikennettä, joten kiertoliittymällä ei ole liikenneverkon hierarkisuuden kannalta kielteistä vaikutusta. Kiertoliittymä hidastaa moottoriajoneuvojen ajonopeuksia, joten suojatien rakentaminen saarekkeineen mahdollistaa jalankulku- ja pyörätien rakentamisen maantien poikki tasoratkaisuna, eikä alikulkua tarvita, ainakaan toistaiseksi.

Taulukko 3. Vaihtoehtovertailu kiertoliittymän ja kanavoinnin välillä Syötekyläntien, Syötetien ja Välihuikosen alueella.

Vertailutekijä	Kiertoliittymä	Kanavointi
Liikenteen sujuvuus	Liikenne sujuvaa, sivusuunnilta hiukan sujuvampaa kuin kanavointivaihtoehdossa	Liikenne sujuvaa, maantie selkeä pääsuunta
Liikenneturvallisuus	Autojen nopeudet laskevat kiertoliittymän takia ja tien ylittäminen nykyistä turvallisempaa.	Kanavointi ei merkittävästi laske pääsuunnan nopeuksia.
Liikennejärjestelyiden kokonaistoimivuus	Kokonaisuus toimii hyvin, Syötekyläntiellä vähän pitkämatkaista liikennettä tai sellaista raskasta liikennettä, joka kärsisi kiertoliittymästä kohtuuttomasti.	Kokonaisuus toimii kohtuullisesti. Syötekyläntien ajonopeudet eivät välttämättä laske, joten tien ylittäminen kävellen ja pyöräille voi olla riskialtista.
Maankäyttö ja kaavoitus	Selkeä pääliittymä, Syötteen liikenteellinen solmupiste. Liikenteen kannalta maankäyttö voi sijoittua eri puolille liittymää.	Liittymä korostuu nykyisestä mutta pääsuuntana maantie "jakaa" tien eri puolien alueita.
Kustannustekijät	N. 900 000 € ilman bussipysäkkejä	N. 800 000 € ilman bussipysäkkejä
Muut näkökohdat		
Johtopäätökset ja suositus	Suosittelaaan jatkosuunnitteluun	

4.1.2 Rytinkisalmentie/Syötekyläntie

Nykyisin ns. Lehtovaaran liittymä on T-liittymä, jossa pääsuuntana on Rytinkisalmentie (kuva 26). Pääosa liikenteestä kuitenkin kääntyy Rytinkisalmentien ja Syötekyläntien välillä, joten sen perusteella luonteva pääsuunta olisi Rytinkisalmentien eteläosan ja Syötekyläntien suunnassa. Liittymä on koettu hankalaksi, koska näkemä Syötekyläntieltä oikealle Rytisalmentielle pohjoiseen on huono mäen takia. Lisäksi liittymä on mäen alla, mikä hankaloittaa kääntymistä Rytisalmentieltä etelästä tullessa oikealle Syötteen suuntaan, ts. ajonopeus on helposti liian suuri.

Liittymässä on nykyisin oikealle kääntyvien kaista eteläsuunnasta ja sivusuunnan saareke. Teillä on valaistukset ja nopeusrajoituksena on 80 km/h. Liittymä on Rytinkisalmentien suunnassa pienessä notkelmassa ts. liittymään tultaessa on varsinkin etelän suunnasta alamäki. Liittymässä ei ole sattunut merkittävää määrää poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia.



Kuva 26. Tiekuva Lehtovaaran liittymästä etelän suunnasta (tiekuva.com).

Vaihtoehtona on tutkittu pääsuunnan kääntämistä (kuva 27). Kyseisten teiden kaarresäteet linjaosuudella ovat varsin suuria, yli 1000 metriä. Mikäli samaa laatua halutaan noudattaa uuden liittymän kohdalla, tulisi Syötekyläntien kaarretta lähellä nykyliittymää oikaista. Oheisessa kuvassa liittymän kohdalla uuden pääsuunnan kaarre on pienempi, 900 metriä, mutta se täyttää ohjeavot. Edellä mainittua Syötekyläntien kaarretta ei ole oikaistu.

Uuden tien rakentamista olisi noin 1,1 km ja tie kulkisi eteläpuolella olevan talon tontin kautta ja alle jäisi mm. autotalli. Ratkaisu on hyötyynsä nähden kallis pitkän rakennettavan tieosuuden takia, siitä on kielteisiä vaikutuksia viereiselle asumiselle ja hyödyt nylkytilanteeseen jäävät kuitenkin vähäisiksi.

Muita parantamistoimintoja teoriassa voisi olla pääsuunnan erotettu oikealle kääntyvien kaista. Sitä käytetään kuitenkin yleensä korkeampiluokkaisilla teillä. Koska nykyliittymässä on valaistus, tavanomainen oikealle kääntyvien kaista, sivusuunnan tulppasaareke ja opastuskin on kunnossa, niin ainoa pieni toimenpide on nopeusrajoituksen alentaminen. Toistaiseksi Syöteen kesäaikainen liikenne on talviaikaista selvästi vähäisempää, joten tässä esitetään, että liittymässä otetaan käyttöön pimeän ja talviajan 60 km/h-nopeusrajoitus kaikilla liittymän suunnilla.



Kuva 27. Lehtovaaran liittymän pääsuunnan muutoksen tutkielma.

Taulukko 4. Vaihtoehtojen vertailu Lehtovaaran liittymässä.

Vertailutekijä	Nykytila+	Liittymän pääsuunnan muutos
Liikenteen sujuvuus	Ei suurta muutosta nykyiseen	Pääsuuntana liikenteellisesti vilkkain suunta eli valtatie 20 – Syöte.
Liikenneturvallisuus	Näkyvyys Syötekyläntien suunnasta pohjoiseen hiukan huono.	Näkemät liittymässä hyvät, Vilkkain liikennesuunta jatkaa pääsuunnalla suoraan.
Liikennejärjestelyiden kokonaistoimivuus	Kokonaisuus toimii hyvin, koska pohjoisen haaran liikennemäärä on varsin pieni.	Kokonaisuus toimii erittäin hyvin sillä vilkkain suunta pääsuuntana.
Maankäyttö ja kaavoitus	Ei vaikutusta nykyiseen	Liittymän siirron myötä haittaa viereisille tonteille.
Kustannustekijät	Ei vaikutusta	Hyötyyn nähden kallis
Muut näkökohdat	Käytännössä ei ollenkaan onnettomuuksia. Voidaan tehdä pieniä nopeusrajoitustarkistuksia.	Pääsuunta olisi selkeä valtatie 20 ja Syöteen välillä
Johtopäätökset ja suositus	Suosittelaa säilytettäväksi pääpiirteissään ennallaan.	

4.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen reitit

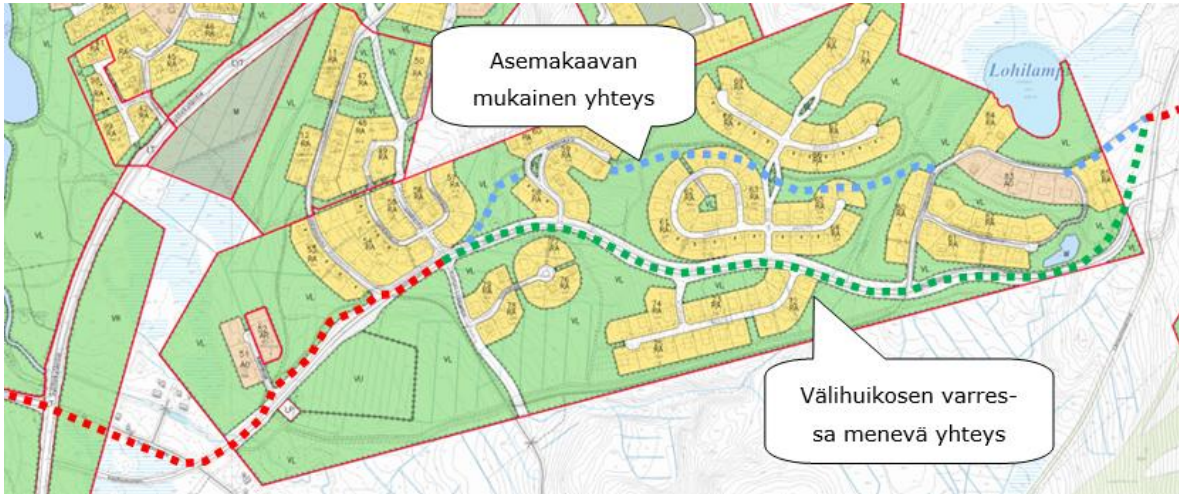
4.2.1 Iso- ja Pikku-Syöteen väli

Iso- ja Pikku-Syöteen välille on selkeä tarve jalankulun ja pyöräliikenteen talvikunnossapidetylle ja valaistulle reitille. Nykyään kulku on mahdollista käytännössä joko Välihuikosen tai Syötekyläntien reunaan pitkin, mikä ei ole riittävä turvallisuuden ja käytön miellyttävyyden kannalta.

Iso- ja Pikku-Syöteen ydinalueiden välimatkan perusteella Välihuikosen suuntainen reitti on selkeästi lyhyempi kuin Syötekyläntien varren reitti. Välihuikosen alueelle on osoitettu kaavassa enemmän maankäyttöä ja erityisesti palvelualue kouluineen ja päiväkotineen puoltaa vahvasti reitin osoittamista Välihuikosen alueen kautta. Toisaalta Syötekyläntien varteen on kaavassa osoitettu pysyvän asutuksen alueita ja alueella on toistaiseksi suljettu kaupakin, niin jalankulun ja pyöräliikenteen väylä tarve on perusteltavissa, ainakin vähäisessä määrin. Lisäksi Syöte-

kyläntien varressa on jo lyhyellä matkaa pyörätie ja vähäliikenteisiä olemassa olevia teitä voi käyttää sekaliikenneväylinä. Syötekyläntien suuntainen jalankulun ja pyöräliikenteen reitti kannattaa mahdollistaa.

Välihuikosen suuntaiselle reitille on asemakaavassa osoitettu reitti maankäyttöalueiden läpi (kuva 28) Luokan-tiestä itään päin ja yhteys kulkisi osittain tonttikatujen kautta. Toinen mahdollisuus on tehdä erillinen väylä Välihui-kosen varteen. Ensin mainitun etuna on se, että se palvelee hyvin lähialueen maankäyttöä sekä säästää rakenta-mis- ja ylläpitokustannuksissa, koska reitti menee osin katuja pitkin. Reitti kulkee osin metsän keskellä, mikä sopii matkailukeskukseen paremmin kuin tien varressa kulkeva reitti. Toisaalta maankäyttöalueiden läpi kulkeva reitti on etäällä Välihuikosen eteläpuolelle asemakaavassa osoitetuilta Rekitien mökkialueelta. Välihuikosen varressa reitti on pelkästään jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käytössä, väistämisvelvollisuudet ovat selkeitä (autoilijat väistävät) ja reitti on selkeä, koska väylä on samantyyppinen koko matkan. Välihuikosen länsipäässä, mihin osayleiskaava-luonnoksessa on esitetty yleisten palvelujen aluetta (mm. koulu), väylä on osoitettu asemakaavassa tien varteen, joten sillä ei ole merkitystä vaihtoehtoisten reittien kannalta. Ratkaisuksi esitetään Välihuikosentien varressa me-nevää yhteyttä, sillä se on verkollisesti selkeämpi ja helppo toteuttaa nykyiseen katukäytävään.



Kuva 28. Välihuikosen suuntaisen jalankulun ja pyöräliikenteen reittien vaihtoehdot.

Taulukko 5. Jalankulun ja pyöräilyn reittivaihtoehtojen vertailu Iso-Syötteen ja Pikku-Syötteen välillä.

Vertailutekijä	Välihuikosen varressa kulkeva yhteys	Asemakaavan mukainen yhteys
Liikenteen sujuvuus	Selkeä reitti kokoojakadun varressa. Autoilijat väis-tävät jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.	Rakennettavissa selkeäksi reitiksi mutta osin tonttika-tuja pitkin, mikä saattaa hämätä kulkijaa. Pyöräilijät lähtökohtaisesti väistävät pyöriteiden ja tonttikatujen risteyksissä.
Liikenneturvallisuus	Rakennettavissa turvallisesti ja näkemiltään ja väistämisvelvollisuuksiltaan selkeäksi.	Rakennettavissa turvallisesti ja näkemiltään selkeäk-si mutta tonttikadulla liikutaan vähäisen autoliiken-teen seassa.
Liikennejärjestelyiden koko-naistoimivuus	Ratkaisu toimii hyvin.	Ratkaisu toimii hyvin,
Maankäyttö ja kaavoitus	Väylä mahtuu kokoojakadun varteen.	Asemakaavallinen varaus olemassa.
Kustannustekijät	Kokonaan uusi väylä kadun varteen.	Hitusen halvempi kuin Välihuikosen varressa kulke-va, koska voidaan käyttää hyväksi olemassa olevia katuja ja väyliä.
Muut näkökohdat	Kokoojakadun varressa menevä väylä.	Maankäytön sisässä menevä väylä.
Johtopäätökset ja suositus	Suosittelaa jatkosuunnitteluun	

4.2.2 Pytkynharjun alue

Pytkynharju on merkittävä alue, jossa on paljon vapaa-ajan asuntoja, jonkin verran vakituista asumista ja palveluja, mm. kahvila/ravintola. Vakituista ja vapaa-ajan asumista on viereisen Naamankajärven etelä- ja itäpuolilla. Pytkynharjun kohdalla Syötekyläntien kulkee mutkitellen järven ja hiekkaharjujen välissä. Alueella olisi tarpeen järjestää jalankululle ja pyöräliikenteelle maantien piennarta turvallisempia reittejä, jotka olisivat käytettävissä kesällä ja talvella.

Yhteys Iso-Syötteen suunnalta on tarkoitus kulkea Riihikummun ja Salmiperän kautta (kuva 29). Naamangan alueella Näköalantie on hieno reitti ja sitä kautta pääsee Pikku-Syötteelle. Yhteys Naamangan ja Pytkynharjun ja Salmiperän välillä ei voi kulkea Naamankajärven pohjoispuolitse, koska Naamankaajan alue on liian vetistä. Järven poikki kulkisi erittäin hieno kapea harjanne, mutta se on suojeltua aluetta eikä rakentaminen ole mahdollista. Naamankajärven eteläpuolella yhteys voisi kulkea Valkamantien kautta.

Pytkynharjun alue on suurelta osin hiekkakangasta, missä on olemassa olevia reittejä. Käyttökelpoisen reitin rakentaminen on periaatteessa helppoa, mutta alueen luonto- ja maisema-arvot määrittävät toteutusmahdollisuuksia. Reitit voivat olla tavanomaista pyörätietä kapeampia, mutta kuitenkin talvikunnossapidettäviä. Päälyste voi olla kivituhkaa tai tiivistä soraa.

Yksi vaihtoehto on yhdistää Salmentakasentie vanhaan tiehen ja edelleen Pytky Ranchin luokse. Vaihtoehdossa 1 reitti jatkuisi latureittiä pitkin Syötekyläntien yli ja maantien pohjoispuolella Pytkynojantien liittymään. Maantien länsipuolella kulkee vesijohtokaivanto, joka muodostaa valmiin kulku-uran. Lähellä Kellarilammentietä reitille jouduttaneen raivaamaan uusi ura, sillä vesijohtoura menee aivan maantien viertä. Vaihtoehdossa 2 reitti kulkisi Pytkyn Ranchin ohi vanhaa tietä pitkin ja maantien itäpuolella kulkevaa polkua noudattaen Haanelantien liittymään. Sen jälkeen reitti ylittäisi Syötekyläntien Kellarilammentien liittymän pohjoispuolella. Reitti ei voi mennä maantien itäpuolta Valkamantielle, koska tie on liian lähellä Naamankajärveä. Siitä etelään päin vaihtoehdot yhdistyvät ja reitti kulkee Kellarilammentien poikki ja kääntyy Valkamantielle ylittäen Syötekyläntien. Reittivaihtoehdot on esitetty kuvassa 30.

Alueella on maankäyttöä molemmin puolin tietä, joten Syötekyläntien poikki on pakko tehdä yhteyksiä. Niiden ja tien mutkaisuuden takia maantien nopeusrajoitus on syytä laskea pysyvästi 60 km/h:iin.

Vaihtoehdossa 1 ylityksiä on kaksi, ja kakkosvaihtoehdossa käytännössä kolme, sillä Pytkynojantien suunnasta on oltava yhteys maantien itäpuolelle. Pytky Ranchin kohdalla maantien ylittää myös latu. Eteläisimpään ylityskohtaan voisi yhdistää myös ladun sillä sen nykyinen ylityskohta on noin 150 metriä Valkamantien liittymän eteläpuolella.

Koska maantien länsipuolella on paljon maankäyttöä, esitetään valittavaksi reittivaihtoehto ve 1. Se palvelee parhaiten maantien länsipuolista maankäyttöä ja Syötekyläntien ylitykset on helppo toteuttaa näkemiltään hyvillä paikoilla. Pohjoisempaan ylitykseen voidaan yhdistää latureitti. Maantien länsipuolella metsikössä on olemassa oleva kulku-ura, joten täysin uutta käytävää ei tarvitse hakata. Rakentamisen yhteydessä voidaan korjata nykyiset rakentamisen jäljet. Salmelan alueella jatkosuunnittelussa tarkennetaan, ohjataan reitti yksityisteiden kautta vai omaa linjaustaan pitkin.



Kuva 29. Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteysperiaatteet Pytkynharjuun.



Kuva 30. Jalankulun ja pyöräliikenteen reittivaihtoehdot Pytkynharjussa.

Taulukko 6. Jalankulun ja pyöräilyn reittivaihtoehtojen vertailu Pytkynharjun alueella.

Vertailutekijä	VE 1	VE 2
Liikenteen sujuvuus	Muutoin jatkuva yhteys mutta yksi epäjatkuvuuskoh- ta. Jalankulun ja pyöräliikenteen kannalta loogiset tien ylityspaikat.	Jatkuva yhteys. Jalankulun ja pyöräliikenteen kannal- ta kohtuullisen loogiset tien ylityspaikat. Pytkynharjun "sisäinen" yhteys Kellarilammentien ja Pytkynojantien välillä jää uupumaan.
Liikenneturvallisuus	Yhteydet erillään maantiestä. Kohtuullisen hyvät ylityspaikat.	Yhteydet erillään maantiestä vähäliikenteisiä yksi- tyisteitä pitkin. Kohtuullisen hyvät ylityspaikat.
Liikennejärjestelyiden koko- naistoimivuus	Toimii hyvin.	Toimii hyvin.
Maankäyttö ja kaavoitus	Pytkynharjussa loma-asutusta ja palvelee sen si- säistäkin liikennettä.	Reitin varrella vähän maankäyttöä.
Kustannustekijät	Hinta kohtuullinen hiekkakankaan ansiosta.	Hiukan halvempi kuin ve 1, koska reitti kulkee osin olemassa olevia väyliä pitkin.
Muut näkökohdat	Pääosin olemassa olevassa maastokäytävässä, mahdollisuus korjata aiempia rakentamisen jälkiä.	Pääosin olemassa olevia yksityisteitä pitkin.
Johtopäätökset ja suositus	Suosittelaa jatkosuunnitteluun	

5 Liikennejärjestelmäsuunnitelman esitykset ja vaikutusarviointi

5.1 Vaikutusarvioinnin lähtökohdat

Vaikutusten arviointi on tehty soveltaen liikennejärjestelmäsuunnittelun ohjeiden periaatteita. Arvioinnin pohjaksi on laadittu vertailuasetelma (ve0), joka kuvaa tilannetta, jossa tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ei toteuteta, vaan kehitys jatkuu vastaavalla tavalla kuin aiempina vuosina ja nykyiset liikennejärjestelyt ja -palvelut säilyvät pääosin ennallaan. Vaikutusten arviointi on tehty käyttäen yleisiä vaikutuslajeja (saavutettavuusvaikutukset, ympäristövaikutukset, taloudelliset vaikutukset, sosiaaliset vaikutukset) sekä pohtien erilaisia herkkyystarkasteluja. Vaikuttavuutta on määritelty arvioimalla vaikutuksia tavoitteisiin. Lopussa on kuvattu suunnitelman seuranta.

Syötteen liikennejärjestelmäsuunnitelman vertailuasetelmassa nykyiseen liikenneverkkoon ei tehdä merkittäviä muutoksia. Vain maankäytön laajenemisen vaatimat kadut rakennetaan. Liikenteen palvelut säilyvät ennallaan eli joukkoliikenne on varsin vaatimatonta ja käytännössä muutkin liikenteen palvelut Syötteellä ovat vähäisiä, muun muassa polttoaineen jakelupistettä ei ole.

Vertailuasetelmassa matkailijamäärän lisäys ja maankäytön kasvu on maltillista. Viime vuosina hotellien osalta on tapahtunut palvelutarjonnassa "hyppäys" ja vertailuasetelmassa hotellien käyttöaste vakiintuu kohtaisen korkeaksi mutta lisäkapasiteettia ei rakenneta. Muina palveluina kehittyvät safari- ja muut palvelut mutta nekin kohtaisen hitaasti.

Vaikutuksia arvioidaan vaikutusalueittain, joita ovat saavutettavuusvaikutukset, taloudelliset vaikutukset, ympäristövaikutukset ja sosiaaliset vaikutukset (ks kuvat 31 ja 32). Ne ovat toisiinsa nähden tasavertaisia, ja niiden avulla pyritään saamaan kokonaisvaltainen ja tasapuolinen sekä kattava näkemys monista ja joskus ristiriitaisistakin vaikutuksista. Kuvassa 32 on kuvattu tarkemmin, mitä vaikutuslajeja eri vaikutusalueisiin sisältyy.



Kuva 31. Strategisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arvioinnin prosessi (Opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin, Traficom, 2023).



Kuva 32. Arvioitaviin vaikutusalueisiin sisältyvät vaikutuslajit (Opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin, Traficom, 2023).

Seuraavaksi kuvatut toimenpidekokonaisuudet heijastuvat käytännössä kaikkiin vaikutusalueisiin, ja tarkemmin vaikutusten merkittävyyttä on kuvattu luvussa 5.7 vaikuttavuuden arviointi.

5.2 Tiet ja kadut

Maantieverkkoon ei esitetä merkittäviä tielinjausten muutoksia. Maanteiden poikkileikkauksen leventäminen tulee ajankohtaiseksi, kun liikennemäärä moninkertaistuu nykytilanteesta. Samalla on tarkasteltava myös tien pystygeometriaa. Liikenteen kasvu riippuu voimakkaasti Syötteen alueen kasvusta, joten tien muutosten aikataulua on mahdotonta tässä vaiheessa arvioida.

Huomattava esitys on Syötekyläntien, Syötetien ja Välihuikosen liittymän, ns. pääliittymän, muuttaminen kiertoliittymäksi. Ratkaisuna se osoittaa selkeästi alueen liikenteellisen solmupisteen ja on turvallinen myös jalankulun ja pyöräliikenteen risteämisen kannalta. Kiertoliittymän kapasiteetti mahdollistaa liikennemäärän merkittävän kasvun nykytilanteesta. Liikennemäärä voi kiertoliittymän toimivuuden kannalta jopa yli 10-kertaistua keskimääräisenä vuorokautisen määränä, mutta silloin todennäköisesti sesongin liikenteen huippuhetkinä kiertoliittymässä esiintyy jonoutumista. Voidaan arvioida, että kiertoliittymäratkaisu toimii edelleen hyvin, kun Syötteen kävijämäärä kasvaa merkittävästi. Nykytilanteeseen verrattuna kiertoliittymällä varmistetaan pääliittymän toimivuus ja turvallisuus sekä lisätään liikenteellisen solmupisteen näkyvyyttä.

Katuverkkoa rakennetaan maankäytön toteuttamisen perusteella. Pyritään siihen, että uudet alueet ovat volyymiltaan riittäviä niin, että alueelle kannattaa rakentaa kadut. Sillä pyritään liikenneolosuhteiden tasapuolisuuteen sekä toimiviin ja turvallisiin liikennematkaisuuihin. Olemassa olevaa katuverkkoa kehitetään ja parannetaan mm. ottamalla haltuun yksityisteitä ja kunnostamalla niitä. Muutoinkin yksityisteiden osalta vaaditaan riittävän turvallisia ratkaisuja. Yksitysteiden haltuunoton myötä on huomattava, että kaupungille syntyy suhteellisen paljon korjausvelkaa.

Asemakaavoituksessa varmistetaan mahdolliset maankäytön laajentumismahdollisuudet ja toimivat liikennejärjestelyt myös jatkossa. Myös vaiheittain rakentamisessa liikennejärjestelyjen toimivuus varmennetaan. Ratkaisulla voidaan ehkäistä nykyliikenneverkkoon verrattuna tilanne, jossa maankäytön laajentuessa katuverkko jää vaatimattomaksi, esimerkiksi katujärjestelyiden tai jalankulku- ja pyöräteiden osalta. Yksitysteiden laadukkailla ratkaisuilla varmistetaan myös niiden mahdolliset muuttumiset kaduiksi tulevaisuudessa.

Autoliikenteen olosuhteet turvataan. Henkilöauto on jatkossakin tärkeä sekä saavuttaessa Syötteelle että liikuttaessa alueen sisällä. Sesonki- ja tapahtuma-aikoina autoa ei välttämättä ole mahdollista pysäköidä aivan palvelun viereen. Suuriin tapahtumiin liittyvän pysäköinnin järjestäminen ei ole noussut merkittävästi esiin hankkeen aikana, mutta pysäköinnin reservialueilla pyritään varmistamaan riittävä pysäköintikapasiteetti myös tapahtumien aikaan.

Pysäköintikysyntää vähennetään osaltaan kehittämällä jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä sekä joukkoliikennettä.

5.3 Jalankulku- ja pyöräliikenne

Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä kehitetään. Tärkeimpiä yhteyksiä ovat Välihuikosen ja Pytkynharjun suunnan yhteydet. Iso- ja Pikku-Syötteen välinen yhteys rakennetaan pääosin Välihuikosen varteen. Yhteyden toteuttamiseen varaudutaan myös Syötekyläntien suunnassa Isolta-Syötteeltä Syötekylälle, mutta yhteyden prioriteetti ei ole yhtä merkittävä kuin edellä mainituilla suunnilla. Pohjoisosa Syötekylän suunnasta sijoittuu Syötekyläntien varteen nykyisen väylän jatkeeksi mutta eteläosalta reitti voi kulkea Pärjänjoentien kautta. Pytkynharjun suunnan yhteys kulkee pääosin maankäytön sisällä tai irti Syötekyläntiestä monikäyttöreittinä tien itäpuolella. Pytkynharjussa reitti sijoittuu maantien länsipuolelle. Kehittyvällä Iso-Syötteen ydinalueella haetaan kävely- ja pyöräily- sekä joukkoliikennepainotteisuutta. Näköalatiellä pyöräliikenteen turvallisuutta ja käyttömukavuutta voitaneen lisätä sopivilla nopeusrajoituksilla ja varoituksilla sekä mahdollisesti kesäajan kunnossapidon tarkentamisella. Uusille maankäyttöalueille osoitetaan riittävät yhteydet.

Väyläratkaisut voivat olla moninaisia. Viikkaimmilla osuuksilla väylät ovat asfaltoituja, valaistuja ja talvikunnossapidettyjä. Siellä, missä autoliikenne on vähäistä, reitti voi kulkea kadun ajoradalla, kun huolehditaan alhaisista ajonopeuksista ja riittävästä kunnossapidosta. Etäämpänä ydinalueesta oleville alueille yhteys voi olla ns. moni-

käyttöreitti, mikä talvella tarkoittanee tampattua ja kesällä polkumaista reittiä. Silloinkin tulee varmistaa, että yhteys on käyttökelpoinen kevään kelirikkoaikaa lukuun ottamatta.

Yleiskaavaaluonnoksessa on esitetty Iso-Syötetunturin pohjoispuolelle jalankulun ja pyöräilyn kehittämiskäytävää Iso-Syöteen ydinalueen ja luontokeskuksen välille. Se on tavoiteltava ajatus, sillä etäisyydet ovat hyvin kävelyyn ja pyöräilyyn sopivia ja ydinaluetta voidaan luontevasti laajentaa pohjoisen suuntaan kävely-ympäristönä. Se vaatii varsin tehokasta maankäyttöä. Ratkaisu vähentänee lyhytmatkaista henkilöautoilua ja pienentää pysäköinti-paikkojen kysyntää.

Asemakaavoituksen pysäköintinormistoon on syytä määritellä minimivaatimuksen polkupyörien pysäköintiin. Tällä hetkellä maasto- ja soratiepyöräily edelleen kasvattavat suosiotaan. Hyvät pyöräsäilytys-, pesu- ja huolto-mahdollisuudet sekä riittävät vaatteiden huoltotilat ovat matkailijan näkökulmasta erinomainen lisä majoitustiloihin.

Nykyverkkoon verrattuna jalankulku- ja pyöräliikenteen väylien ja reittien rakentaminen on huomattava muutos. Ratkaisut antavat aidot mahdollisuudet kulkea alueella kävellen ja pyöräillen ympäri vuoden ja esteettömästi.

5.4 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen osalta tärkeää on kehittää Pudasjärven keskusta (Kurenala) - Syöte välin palvelutasoa. Kaukoliikenteen reiteiltä Oulusta, Kuusamosta, Rovaniemeltä ja Kajaanista on useita yhteyksiä Pudasjärvelle, mutta jatko-yhteys Syöteelle on taksin tai vuokra-auton varassa. Kimppataksi tai pikkubussiyhteys alentaa matkailijan kustannuksia ja takaa sujuvan ja varman yhteyden perille saakka. Jatkoselvittäväksi jää, onko yhteys Syöteelle valtatieen liittymästä, Hirvaskoskelta vai Kurenalta.

Matkailuyhteys välille Pudasjärvi – Syöte - Taivalkoski on lyhyellä aikavälillä epätodennäköinen, mutta matkailijamäärien kasvaessa voi olla toteuttamiskelpoinen.

Syöteen sisäistä skibus-tyyppistä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan tehostamalla maankäyttöä reittien varsilla. Yleiskaavaaluonnoksessa on esitetty joukkoliikenteen kehittämiskäytävää välille luontokeskus-Iso - Syöteen ydinalue – Iso-Syöteen huippu – Pikku-Syöte. Toisaalta koko liikenneverkko suunnitellaan siten, että pysäkit ja jalankulkuyhteydet niille on rakennettavissa turvallisiksi ja sujuviksi. Katuverkko toteutetaan siten, että tarvittaessa lenkkimäiset joukkoliikenneyhteydet ovat mahdollisia.

Pienikin muutos Syöteen joukkoliikennetarjonnassa parantaa tilannetta, sillä nykyinen tarjonta on hyvin vaatimatonta.

5.5 Muut reitit ja urat

Syöteellä on varsin kattavasti moottorikelkkailuun soveltuvia reittejä ja uria. Käytetyimpien urien osalta pyritään siihen, että ne ovat virallisia reittejä, varsinkin, jos ne kulkevat yksityisten mailla. Tällä pyritään siihen, että yhteys on yksiselitteisesti määritelty ja näin sen jatkuvuus on turvattu. Reitillä tulee olla reitin pitäjä, mikä helpottaa reitin hallinnointia ja kunnossapitoa.

Vastaavasti myös muiden merkittävimpien urien osalta tavoitellaan virallisen reitin asemaa, esimerkiksi maastopyöräily- ja latureitit.

Viikkaiden teiden ja katujen sekä reittien risteämiset tehdään lähtökohtaisesti eritasoratkaisuina. Alueella on useita tasoyliityksiä, mikä on turvallisuuden, kunnossapidon ja liikkumisen miellyttävyyden kannalta epäkelpo ratkaisu. Ali- tai ylikuluissa voidaan käyttää yhteissilloja eri reittien kanssa, mutta poikkileikkausten ja muiden ratkaisujen tulee olla turvallisia. Huomiota kiinnitetään erityisesti latujen osalta siihen, että ali- tai ylikulkuun liittyvät nousut, laskut ja mutkat ovat vastaavaa tasoa kuin muukin reitti.

Reittiratkaisujen kehittäminen parantaa liikkumisen turvallisuutta ja käyttömukavuutta.

5.6 Muita huomioitavia asioita

Liikenteeseen on syntynyt erilaisia palveluja viime vuosien aikana, esimerkiksi vuokra-automarkkinoilla on uusia liiketoimintamalleja, joissa yksityishenkilöt voivat vuokrata omia autojaan. Syöteellä pyritään edistämään esimer-

kiksi markkinoinnin kautta tämän tyyppisiä palveluja, mikäli se nähdään hyväksi tavaksi helpottaa liikkumista alueelle ja alueella.

Autojen vaihtoehtoisen käyttövoimien käyttöä edistetään esimerkiksi kaavoituksella varaamalla tarvittaessa alueita lataus- tai tankkauspaikoille. Myös perinteisten polttoaineiden tankkauspaikat mahdollistetaan. Rakennusluvituksessa varmistetaan vähintään lain ja ohjeiden vaatimat sähkölatauspaikat.

Kunnossapidossa käytetään laatutasoja, jotta tärkeimmille väylille, mukaan lukien reitit ja urat, voidaan varmistaa riittävän korkeatasoinen kunnossapito. Kunnossapidon tulee olla ennustettavaa ja johdonmukaista. Mahdollistetaan kunnossapidon reaaliaikainen seuranta.

Kaikki viralliset yhteydet opastetaan. Opaskartoilla ja viitoilla on edelleen suuri merkitys, vaikka sähköinen opastus onkin entistä tärkeämmässä roolissa. On siis satsattava molempiin. Fyysisen opastuksen tärkeä merkitys on hätä- ja pelastustilanteissa. On muistettava, että jatkossa entistä suurempi osa alueen matkailijoista on ensikeräisiä jopa kulkemaan metsässä, joten opastuksen selkeys ja ymmärrettävyys ovat tärkeitä.

Liikennepalveluiden lisääminen, käyttövoimamahdollisuudet sekä kunnossapidon laadun järkevä kehittäminen parantaa matkailijakokemusta ja vähentää mahdollista epätietoisuutta liikkumisen mahdollisuuksista.

5.7 Vaikuttavuuden arviointi

Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustana on Syötteen Masterplan ja osayleiskaavan muutos. Niissä Syötteelle mahdollistetaan merkittävää kävijämäärän ja maankäytön kasvua ja liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet on laadittu niitä mahdollistavaksi. Alla on pyritty arvioimaan, miten hyvin esitetyt toimenpiteet vastaavat kehitysnäköymiin ja työssä aseteltuihin tavoitteisiin.

Kuvassa 33 on esitetty Syötteen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet ja tavoitteet yhdistettynä Pudasjärven kaupungin kuntastrategian tavoitteisiin. Oikealla yleiset vaikutusalueet.

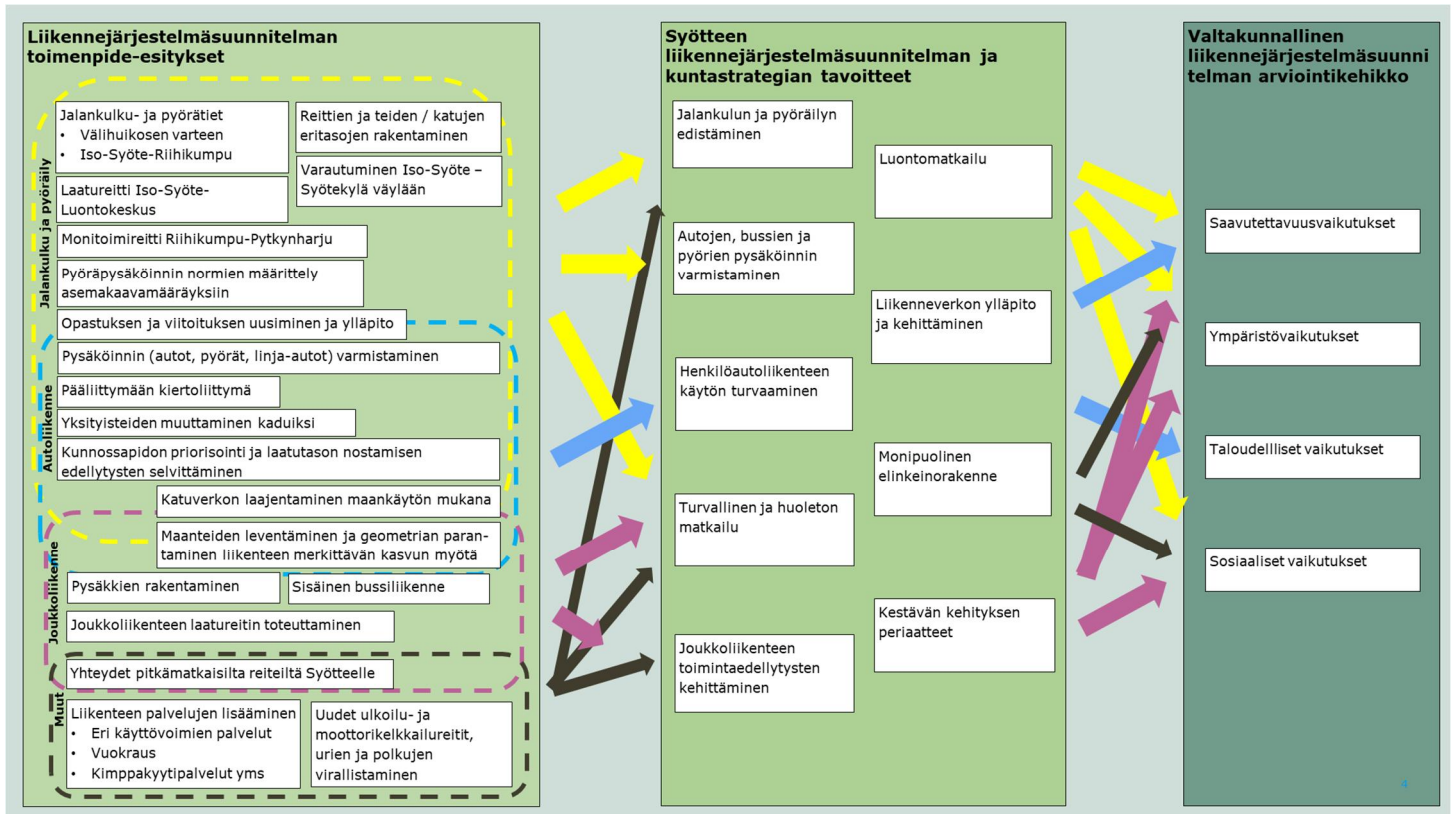
Jalankulku- ja pyöräteiden ja vastaavien reittien toteuttaminen ja niiden opastaminen edistää merkittävästi ko. liikkumismuotoja sekä liikenneturvallisuutta. Sillä on vaikutusta luontomatkailun kehittymiseen. Toimenpiteillä on suuret positiiviset seuraukset paikallisiin saavutettavuus- ja ympäristövaikutuksiin sekä sosiaalisiin vaikutuksiin. Taloudelliset vaikutukset ovat varsin pieniä kielteisiä, sillä rakentaminen ja kunnossapito vaativat panostuksia.

Autoliikenteen ml. huoltoliikenteen osalta merkittävin muutos on pääliittymän parantaminen. Se vastaa autoliikenteen olosuhteiden turvaamiseen yhdessä riittävien pysäköintimahdollisuuksien ja käyttövoimaratkaisujen kanssa. Ne edistävät monipuolisen elinkeinorakenteen toteutumista ja kehittävät liikenneverkkoa. Liikenneverkon ylläpidon kannalta kunnossapidon priorisointi on vaikutuksiltaan kohtalainen. Saavutettavuusvaikutukset ovat suuria, sillä autoliikenteen osuus on jatkossakin suuri. Taloudelliset vaikutukset ovat negatiivisia ja kohtaisen suuria, sillä kierto liittymän rakentaminen on investoinniltaan suuri suhteessa muihin alueen liikenneinvestointeihin ja kunnossapidon määrä kasvaa katuverkon laajentuessa, samoin mahdollinen laatutason nosto.

Joukkoliikenteen parantamisen vaikutukset ovat merkittävät, koska lähtötilanne on vaatimaton ja matkailijamäärän kasvaessa kysyntä kasvaa. Sillä on selkeä positiivinen vaikutus kestävään kehitykseen ja kaikkiin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusalueisiin. Negatiivisten taloudellisten vaikutusten suuruus riippuu pitkälti siitä, miten paljon yhteiskunnan on tuettava toimintaa varsinkin alkuvaiheessa.

Muilla liikenteen palveluilla on pienehkö vaikutus turvalliseen matkailuun ja joukkoliikenteen kehittymiseen. Se näkyy myös monipuolisen elinkeinorakenteen kehittymisenä. Saavutettavuusvaikutuksiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin niillä on vain pieni merkitys.

Yhteenvetona voidaan todeta, että jalankulku- ja pyöräteiden toteuttamisen vaikuttavuus on kaikkein suurin, sillä niillä on suuret positiiviset saavutettavuus- ja ympäristövaikutukset sekä sosiaaliset vaikutukset. Joukkoliikenteen kehittämisellä on myös merkittävät vaikutukset, sillä kysyntä potentiaalia on tulevaisuudessa entistä enemmän ja lähtötilanne on heikko. Pääliittymän kiertoliittymän rakentamisella on kohtalaiset saavutettavuusvaikutukset ja sosiaaliset vaikutukset, mutta sen merkittävyyttä heikentää kohtaisen suuri investointikustannus.



Kuva 33. Toimenpiteiden arvoitu vaikuttavuus tavoitteisiin ja valtakunnallisiin vaikutusalueisiin

5.8 Herkkyystarkastelu

Suurimmat epävarmuudet edellä kuvattujen toimenpiteiden toteutumiseen ja vaikutuksiin ovat investointien epävarmuus ja matkailijamäärien muutoksiin liittyvät epävarmuudet. Väylärakentaminen sekä joukkoliikenne- ja matkailupalveluiden kehittäminen vaativat sekä julkista että yksityistä rahoitusta. Matkailualueiden rahoituskanavia löytynee useampia, mikä vähentää rahoituksen hankkimisen haastetta.

Matkailijamäärien muutos riippuu useista eri syistä, eikä niihin kaikkiin voida vaikuttaa Syöteeltä käsin. Syötteen ja koko Pudasjärven alueen kehittämiseen on selkeät visiot ja strategiat, joiden toteuttaminen auttaa matkailijamäärien kasvattamisessa. Se vaatii usein investointeja sekä fyysiseen ympäristöön että palvelukokonaisuuteen. Useimmiten yksityisen rahoituksen lisäksi tarvitaan julkista panostusta.

5.9 Seuranta

Jotta liikennejärjestelyjen toimivuus voidaan varmistaa ja mahdolliset toimenpiteet ennakoida, on liikenteen tilaa seurattava. Siihen ei riitä pelkästään liikennemäärien seuranta, vaan myös liikennepalveluiden laatua on arvioitava. Mittaroinnin on oltava määrämuotoista ja aikataulutettua, jotta niitä voidaan vertailla ja kehitys on havaittavissa.

Maanteiden ja vilkkaimpien katujen liikennemäärät mitataan 3–5 vuoden välein. Myös jalankulku- ja pyöräteiden sekä reittien käyttäjämääriä mitataan. Ajoittain voidaan selvittää alueen sisäisiä liikennevirtoja ja alueelle saapumisen reittejä erilaisten määräpaikkatutkimusten avulla. Nykyään on olemassa erilaisia keinoja selvittää ihmisten liikkumista anonyymisti. Päävastuu seurannasta on Pudasjärven kaupungilla, mutta yhteistyötä tehdään luonnollisesti ELY-keskuksen ja Syötteen matkailun toimijoiden kanssa.

Liikenneonnettomuuksien määrää ja seurauksia seurataan vuosittain virallisen onnettomuusrekisterin tietojen avulla. Seuranta raportoidaan osana Pudasjärven liikenneturvallisuusryhmän toimintaa. Joukkoliikenteen käyttäjämääriä seurataan ja käydään säännöistä vuoropuhelua toimijoiden kanssa.

Kunnossapidon kustannuksia seurataan osana kaupungin budjetointia. Kunnossapidon laatutasoa raportoidaan osana tavanomaista kunnossapidon seurantaa, mutta muutaman vuoden välien tilanne varmistetaan esimerkiksi käyttäjille suunnatun kyselyn tai saatujen palauteiden kautta kaupungin, ELY:n ja alueen toimijoiden kanssa.

Esitetään, että Syötteen liikenneasiat edellä kuvattuine seurantatietoineen ovat asialistalla vuosittain kaupungin ja ELY:n liikennevastuualueen välisissä neuvotteluissa. Kaupunki ja alueen toimijat kokoontuvat vuosittain omaan vuoropuhelutilaisuuteen, jossa liikenneasiat ovat niin ikään asialistalla. Liikenteen lisäksi on tärkeä keskustella maankäyttötilanteesta, sillä liikenne on vahvasti vuorovaikutuksessa maankäyttöön.

Seurannalla varmistetaan liikennejärjestelyjen toimivuus, ennakoidaan mahdollisten muutosten tarpeellisuus ja oikea-aikaisuus sekä mahdollistetaan osaltaan Syötteen alueen kehittyminen.

Taulukko 7. Toimenpiteiden seurantataulukko.

Toimenpide	Kustannukset	Vastuutaho
1. Syötekyläntie/Syötetie/Välihuikonen		
a) Kiertoliittymän rakentaminen, sis. kadut, pysäkit ja niiden yhteydet	0,85 M€	Kaupunki ja ELY-keskus
b) Jalankulku- ja pyöräliikenteenväylän rakentaminen	0,25 M€	Kaupunki
2. Iso- ja Pikku-Syötteen väli		
a) Välihuikosen jalankulku- ja pyöräliikenteenväylän rakentaminen, 2 km	0,9 M€	Kaupunki
b) Pikku-Syötteen päälle nousevan reitin parantaminen, 0,7 km	0,2 M€	Kaupunki
c) Pikkusyötteentien linjauksen muutos rinteiden pysäköintialueen kohdalla ja pääsuunnan muutos Länsirinteentien suuntaan sekä latureitin siirto myös Länsirinteentien/Pikkusyötteentien liittymässä	0,5 M€	Kaupunki
d) Välihuikosen ja Länsirinteentien liittymän pääsuunnan kääntäminen	0,1 M€	Kaupunki
3. Pytkynharjun suunta		
a) Jalankulku- ja pyöräliikenteen väylän rakentaminen Iso-Syöte – Riihikumpu, sis. Ollukantien väylän (riippuu Ollukantien ratkaisusta), 1,9 km	0,7 M€	Kaupunki
b) Monikäyttöreitti välille Riihikumpu – Salmela, 3 km	0,5 M€	Kaupunki
c) Jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteys / monikäyttöreitti Salmela – Valkamantie, sis. maantien ylitykset, 1 km	0,2 M€	Kaupunki ja ELY-keskus
4. Pyöräliikenteen yhteyksien kehittäminen		
a) Iso-Syötteen ytimen ja luontokeskuksen välinen laatukäytävä	sidoksissa maankäyttöön	Kaupunki ja alueen investoijat
b) Valkamantien ja Näköalatien kautta kulkevan yhteyden kehittäminen	0,05 M€	Kaupunki ja ELY-keskus
c) Iso-Syöte – Syötekylä (vanhan kaupan kohdalle nykyiseen jalankulku- ja pyörätiehen ja osin olemassa olevia teitä/katuja pitkin), n 4,5 km	1,5 M€	Kaupunki ja ELY-keskus
5. Muut		
Joukkoliikenteen ja linja-autopysäkkien sekä muiden liikennepalvelujen kehittäminen	tarkentuu kehittämisen myötä	Kaupunki, ELY-keskus, palvelutuottajat, alueen toimijat
Auto- ja pyöräpysäköinnin sekä käyttövoimapalvelujen kehittäminen	tarkentuu kehittämisen myötä	Palvelutuottajat, alueen investorit, kaupunki
Nopeusrajoituksen lasku seututeiden 862 ja 858 liittymäalueella 60 km/h:ssa		ELY-keskus
Myöhemmin nopeusrajoituksen lasku Pytkynharjun kohdalla 60 km/h:ssa		ELY-keskus



Kuva 34. Liikenneverkon toimenpide-esitykset kartalla.

Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 20/2024

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Erkki Sarjanoja, Mari Mutanen, Katja Jurmu

Julkaisun nimi: Syytteen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Tiivistelmä :

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason selvitys, jolla luodaan alueen liikenteellinen tahtotila ja tavoite sekä määritetään keinoja niihin pääsemiseksi. Syytteen suunnitelma on laadittu vuosien 2023 ja 2024 aikana samalla, kun alueen osayleiskaavaa on laadittu, jotta maankäytön ja liikenteen suunnittelu on voitu yhteensovittaa. Syytteelle on laadittu master plan ja investointisuunnitelma vuosille 2022-2027. Sen perusteella Syytteen alueelle pyritään saamaan huomattavasti nykyistä enemmän matkailijoita.

Nykytilan tarkastelu tehtiin erilaisten tilastojen ja kartta-aineistojen analyysillä, toimijoiden haastatteluilla ja tilaajapalaverien sekä osayleiskaavaprosessin kautta saadun palautteen avulla. Sen perusteella voitiin todeta, että liikenteellinen nykytilanne on kohtuullinen, mutta merkittävimmiä puutteiksi nousivat joukkoliikenteen huono palvelutaso. Toinen selkeä kehittämistarve on jalankulun ja pyöräliikenteen väylien lisääminen: väyliä tarvittaisiin Iso- ja Pikku-Syytteen sekä Iso-Syytteen ja Pytkynharjun väleille.

Vaihtoehtotarkastelun kautta selvitettiin, mitä tie- ja katujärjestelyjä on järkevää tavoitella ja miten jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita voidaan parantaa. Syytteen pääliittymä eli Syytekylläntien (mt 862) ja Syytetien ja Välihuikosen liittymä esitetään muutettavaksi kiertoliittymäksi. Jalankululle ja pyöräliikenteelle osoitetaan väylät Iso- ja Pikku-Syytteen välille Välihuikosen varteen. Pytkynharjun suuntaan rakennetaan väylä Riihikumpuun ja siitä eteenpäin Pytkynharjuun yhteys on ns. monikäyttöreittiä. Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu laatukäytävä Iso-Syytteen ja luontokeskuksen välille, mikä palvelee jalankulku, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Joukkoliikenteen palvelutasoa pyritään parantamaan. Se vaatii yhteistyötä ELY-keskuksen, kaupungin, alueen toimijoiden ja liikennöitsijöiden kesken, sillä varsinkin alkuvaiheessa toiminta ei ole itsekannattavaa. Maankäytön suunnittelulla varmistetaan, että polttoaineen myynti on jatkossa mahdollista, mikä helpottaa erityisesti moottorikelkkailijoiden liikkumista. Vaihtoehtoisen käyttövoimien, käytännössä sähkölatauspisteiden rakentamista edistetään.

Vaikutusarvioinnin kautta on voitu todeta, että jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyksien kehittäminen luo mahdollisuuksia kestävästä liikkumisesta lisääntymiselle, mikä vähentää alueella henkilöautoilua ja pysäköintitarvetta. Myös liikenneturvallisuus paranee entisestään. Joukkoliikenteen kehittämisellä on sama vaikutus. Kehittymistä on syytä seurata vuosittain yhteistyössä ELY-keskuksen, kaupungin ja alueen toimijoiden kanssa.

Kehittämistoimet vaativat investointeja ja ainakin alussa yhteiskunnan tukea. Osa niistä kaipaamaankäytön kehittymistä ja on käytännössä kytköksissä siihen.

Asiasanat (YSA:n mukaan): Liikennejärjestelmät, liikenneturvallisuus, liikenneverkko, maankäyttö

ISBN (PDF) 978-952-398-250-5

ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-250-5

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Sivumäärä: 42

Kieli: Suomi

Painotilo: -

Kustantaja /Julkaisija: Pohjois-Pohjan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: Oulu, 11.12.2024

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason selvitys, jolla luodaan alueen liikenteellinen tahtotila ja tavoite sekä määritetään keinoja niihin pääsemiseksi. Syötteen suunnitelma on laadittu vuosien 2023 ja 2024 aikana samalla, kun alueen osayleiskaavaa on laadittu, jotta maankäytön ja liikenteen suunnittelu on voitu yhteensovittaa.

Syötteelle on laadittu Master Plan ja investointisuunnitelma vuosille 2022–2027. Sen perusteella Syötteen alueelle pyritään kasvattamaan alueen vetovoimaa, mikä lisää huomattavasti matkailijoiden määrää. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla pyritään osoittamaan tarvittavat toimenpiteet, joilla vastataan matkailuliikenteen kasvuun ja osoitetaan tarvittavat toimenpiteet liikenneverkon kehittämiseksi.

RAPORTTEJA 20 | 2024
SYÖTTEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-250-5 (PDF)
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-250-5

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi

