



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Oulunsalon
kunta



Hailuodontien (mt 816) aluevaraussuunnitelma välillä Varjakantien liittymä - lauttaranta

Hailuodontien (mt 816) aluevaraus- suunnitelma välillä Varjakantien liittymä - lauttaranta

Taitto: Erkki Sarjanoja Ramboll Finland Oy

Oulu 2011

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät		Julkaisuaika Joulukuu 2011		
		Julkaisija Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja POP ELY ja Oulunsalon kunta		
Julkaisun nimi Hailuodontien (mt 816) aluevaraussuunnitelma välillä Varjakantien liittymä - lauttaranta				
Tiivistelmä Hailuodontien (maantie 816) aluevaraussuunnitelma Varjakantien ja lauttarannan välille on tehty jatkosuunnittelun ja maankäytön kehittämisen pohjaksi. Työ on tehty samanaikaisesti Salonpään strategisen yleiskaavan laatimisen kanssa, jotta ratkaisut olisivat järkeviä niin nykytilanteessa kuin tulevaisuudessakin. Hailuodontien molemin puolin on asutusta ja muuta maankäyttöä, kohti lauttarantaa mentäessä maankäyttö vähenee. Suunnittelualueen itäreunassa on Salonpään koulu, jossa oppilaita on runsaasti. Hailuodontien eteläpuolelle on liikunta-alue. Liikennemäärä on noin 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kevyelle liikenteelle on yhteys Kirkonkylän suunnasta Pajuniemeen. Se koostuu erillisistä väylistä ja yksityistiejaksoista. Nykytiellä ongelmina ovat muun muassa useat yksityistieliittymät ja kevyen liikenteen turvallisten yhteyksien puuttuminen, erityisesti maantien ylittäminen on usein hankalaa. Oman erikoisuutensa suunnitteluun tuo Hailuodon lautta, mikä aiheuttaa liikennemäärään ”pyrskähdyksiä”, eli autojonoja, joita ei yleensä esiinny näillä liikennemäärillä. Parantamistoimenpiteinä tutkittiin erilaisia yksityistieliittymien järjestelyitä ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Jatkosuunnitteluun valittiin ratkaisu, jossa nykyisiä liittymiä katkaistaan ja korvaavia yhteyksiä rakennetaan Hailuodontien eteläpuolelle. Siten liittymien saadaan vähennettyä ja kohdistettua toimenpiteet muutamaasi liittymiin. Kokoojatien liittymiin esitetään väistötiloja. Uusista väylistä muodostuu Hailuodontien eteläpuolelle rinnakkaisyhteys, mikä toimii myös kevyen liikenteen yhteytenä ja mahdollistaa, niin haluttaessa, tiiviimmän maankäytön. Kevyelle liikenteelle esitetään kahta alikulkua: ensimmäinen koulun kohdalle ja toinen Kelanmutkan kohdalle. Ensivaiheessa nykyisten ylityskohtien turvallisuutta parannetaan muun muassa ns. Vilkkukapselilla. Toimenpiteiden rakentamisen kustannusarvio on noin 2,2 miljoonaa euroa. Alustavan kustannusjaon perusteella Elyn osuus on 0,6 ja kunnan osuus 0,3 miljoonaa euroa. Alueen kiinteistönomistajille kustannettavaa kertyy noin miljoona euroa.				
Asiasanat Aluevaraussuunnitelma, liikenneturvallisuus				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä		Kieli	Hinta (sis. alv 8%)	
24		Suomi		
Julkaisun myynti/jakaja Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/pohjoispohjanmaanely/Ajankohtaista/Julkaisut				
Julkaisun kustantaja				
Painopaikka ja -aika Oulu 12/2011				

Sisällysluettelo

Alkusanat	5
1 Vuoropuhelu	5
2 Lähtökohdat	6
2.1 Suunnittelualue	6
2.2 Suunnittelutilanne	6
2.3 Maankäyttö ja tien jaksottelu	6
2.4 Liikenneverkko	7
2.5 Liikennemelu	11
3 Tavoitteet	11
4 Vaihtoehdot	12
5 Aluevaraussuunnitelma	17
6 Vaikutukset	19
6.1 Vaikutukset maankäyttöön ja ympäristöön	19
6.2 Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvalisuuteen	20
6.3 Vaikutukset talouteen ja vaiheittain rakentamisen mahdollisuudet	20
7 Jatkotoimenpiteet	22
Liite	23

Alkusanat

Hailuodontien aluevaraussuunnitelma on laadittu samanaikaisesti Salonpään strategisen yleiskaavan 2030 kanssa. Tässä suunnitelmassa on esitetty ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen Hailuodontien ja sen lähialueen liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi lähivuosina ja pitkälle tulevaisuuteen.

Työn ovat laatineet yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä Oulunsalon kunta. Suunnitelma on laadittu konsulttitoimeksiantona Ramboll Finland Oy:ssä.

Työssä ovat olleet mukana

- Seppo Heikkinen ELY-keskus
- Jouko Leskinen Oulunsalon kunta
- Kirsti Reskalenko Oulunsalon kunta
- Kristiina Strömmer AIRIX Ympäristö Oy (kaavakonsultti)
- Erkki Sarjanoja Ramboll Finland Oy



Kuva 1. Kaivosojantien liittymä.

1 Vuoropuhelu

Tätä suunnitelmaa on esitelty alueen asukkaille ja kiinteistönomistajille kaksi kertaa. Ensimmäinen esittely oli Oulunsalon kunnantalolla 15.9.2009 strategisen yleiskaavan esittelytilaisuudessa ja silloin kerrottiin työn lähtökohdista ja esiteltiin alustavia vaihtoehtoja.

Toinen yleisötilaisuus keskittyi pelkästään Hailuodontien toimenpiteiden esittelyyn. Tilaisuus järjestettiin Salonpään koululla 10.12.2009. Läsneille esiteltiin suunnitelmaluonnos. Molemmissa tilaisuuksissa oli runsaasti osan ottajia ja suunnittelijoille annettiin palautetta niin tilaisuuksissa kuin myöhemmin kirjallisestikin.

Hailuodontien aluevaraussuunnitelma on ollut nähtävillä samaan aikaan Salonpään strategisen yleiskaavaehdotuksen kanssa. Tähän suunnitelmaan liittyvien lausuntojen, muistutusten ja mielipiteiden yhteenveto on esitetty liitteellä 1.



Kuva 2. Salonpääntien liittymän kevyen liikenteen väylä.



Hailuodontien aluevaraussuunnitelma on laadittu jatkosuunnittelun ja maankäytön kehittämisen pohjaksi

2 Lähtökohdat

2.1 Suunnittelualue

Suunnittelukohteena on Hailuodontie (maantie 816) välillä Varjakantie (18677) – lauttaranta. Lauttaranasta kulkee jatkuva lauttayhteys Hailuodon saareen, jossa sijaitsee Hailuodon kunta. Tämä yhteys on ainoa ajoneuvoyhteys Hailuotoon. Talvisin käytössä on jäätie. Suunnittelujakson pituus on noin 7,9 km. Tierekisteriosoite on 816/3/0 – 7903.

2.2 Suunnittelutilanne

Tätä suunnitelmaa vastaava suunnitelma on laadittu Hailuodontien alkuosalle Lentokentäntieltä Varjakantien liittymään vuonna 2006. Se tehtiin Oulunsalon keskeisten alueiden yleiskaavoituksen yhteydessä. Ko. yleiskaavan raja menee Varjakantien länsipuolella. Oulunsalon liikenneturvallisuuksuunnitelma on vuodelta 2002.

Tämä suunnitelma on tehty samaan aikaan Salonpään strategisen yleiskaavan kanssa. Siinä on

osoitettu mm. tiiviimmin rakennettavat alueet, viheryhdydet ja kevyen liikenteen ja ulkoilureittien yhteystarpeet.

Hailuodon lautan korvaavan kiinteän yhteyden ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) on ollut käynnissä tämän suunnitelman laatimisen aikana. Samalla on tutkittu myös tuulivoimapuiston perustamista pengertien yhteyteen. Päätöksiä kiinteän yhteyden tai tuulivoimapuiston rakentamisesta ei ole ollut käytettävissä tämän suunnitelman laatimisen aikana.

2.3 Maankäyttö ja tien jaksottelu

Tie voidaan jaksotella eri tyyppisiin osiin. Sen avulla voidaan määritellä tien nopeusrajoituksia ja muita toimenpiteitä. Jaksottelu perustuu autoilijan kokemaan tieympäristöön ja maankäyttöön. Oikeat toimenpiteet oikeassa tieympäristössä motivoivat autoilijoita ajamaan tarkoituksenmukaisesti.

Hailuodontie on suunnittelujaksolla maaseutumainen maantie, jossa on maankäytön, liittyviin rakennettujen saarekkeiden ja nopeusrajoituksen



Kuva 3. Hailuodontien jaksottelu.

(60 km/h) takia taajamamaisempi jakso Keskipiirin ja Ervastinkylän välillä. Ervastinkylästä Pajuniemeen on avoin jakso, jossa asutus on etäällä tiestä ja tieltä aukeaa peltoaavoja. Pajuniemessä asutus on lähempänä tietä, mutta maantien ympäristö on kylämäinen. Pajuniemestä lauttarantaan tie kulkee metsässä, eikä rakennuksia näy kuin muutamia vilahdukselta. Lauttaranta on satamamainen ja merellinen ympäristö, joka on tuulivoimaloineen täysin uniikki pohjoissuomalaisessa maantieympäristössä.

Pääsääntöisesti maankäyttö liittyy maantielle yksityisteiden kautta. Suoria tonttiliittymiä on vain muutamia ja niissäkin rakennukset ovat pääsääntöisesti etäällä tiestä. Muutamissa kohdin pihat ulottuvat maantiehen saakka.

Suunnittelualueella on Salonpään koulu, jossa opetetaan 1-6 vuosiluokkia ja oppilaita on yhteensä noin 200. Keskipiirillä ja Pajuniemessä on leikkikentät. Keskipiirillä on laajahko palloilukenttäalue jääkiekkokaukaloineen ja tenniskenttineen. Alueella on myös valaistu kuntoreitti. Pajuniemessä on palloilukenttä.

Hailuodontien suunnittelualueen vaikutuspiirissä Oulunsalossa asuu noin 1100 ihmistä Varjakan ja Salonpään alueet mukaanluettuna.

Salonpään strategisen yleiskaavan ehdotuksessa on määritelty tiiviimmin rakennettavat alueet. Pienennys kaavaehdotuksesta on liitteenä 1. Rakennuspaikkojen lisäykseksi on arvioitu noin 100 kpl ja väkimäärä kasvaisi noin 400 hengellä.



Kuva 4. Hailuodontien lauttaranta.

2.4 Liikenneverkko

Liittymät ja väylät

Suunnittelujaksolla on kaksi maantiliittymää: Varjakantie (18677) ja Salonpääntie (18678). Yksityisliittymiä on 10 kpl, joista kolme on T-liittymiä ja muut X-liittymiä. Tonttiliittymiä on niin ikä kymmenen. Maatalousliittymiä on vain muutamia.

Tien suunnassa on kevyen liikenteen yhteys joko erillistä väylää pitkin tai yksityisteitä pitkin Oulusalon keskustasta Pajuniemeen.

Kevyen liikenteen turvaamiseksi neljään liittymään on rakennettu saarekkeet ja ylitysmahdollisuus saarekkeen kautta. Suojateitä ei ole merkitty. Saarekkeista kaksi on maanteiden ja kaksi yksityisteiden liittymissä. Varjakantiella on ns. sivutien tulppa, muut liittymät ovat avoimia. Yksityisteiden liittymät ovat "vaatimattomia"; yksityistiet nousevat usein jyrkästi maantielle, näkemät ovat puutteelliset paikoin, tiet ovat kapeita liittymissä ja liittymäkaaret ovat tiukkoja.

Hailuodontien leveys on pääosin 6,5 / 6,0 m. Lauttarannassa tie on huomattavasti leveämpi noin 0,5 kilometrin matkalla johtuen useista kaistoista lautanjonotusalueella. Erillisen kevyen liikenteen väylän leveys on noin 3 metriä. Kevyen liikenteen yhteytenä toimivien yksityisteiden leveydet ovat suuruusluokkaa 3 - 6 metriä.

Maantie on kestopäällystetty, samoin erillisen kevyen liikenteen väylä. Yksityistiet ovat sorapintaisia. Salonpään koulun lähellä Keskipiirintie on kestopäällystetty koululta Varjakantielle, ja keskustaan suuntautuva Muikuntie on niin ikään kestopäällystetty.

Maantie on valaistu keskustasta Rysäkarintien liittymään Pajuniemen pohjoispuolelle, ja lauttarannassa. Valaistus on toteutettu metallipylväin ja maakaapelein Salonpääntien liittymään saakka. Siitä pohjoiseen pylväät ovat puisia ja johdot ilmajohtoja. Kevyen liikenteen yhteys on niin ikään valaistu teiden valaistuksella. Osa yksityisteistä on myös valaistu, mutta valaistusteho ja valaistuksen kunto on monin paikoin vaatimaton.

Pääosalla suunnittelujaksosta nopeusrajoitus on 80 km/h. 60 km/h –rajoitus on Keskipiirillä, Salonpääntien liittymässä ja lauttarannan lähellä. Itse lauttarannassa rajoitus on 50 km/h. Keskipiirillä 60 km/h –rajoitusta jatkettiin muutama vuosi sitten, samalla Salonpääntien liittymään asetettiin nykyinen rajoitus.

Suunnittelujaksolla ei ole siltoja.

Liikennemäärät

Maantiellä 816 liikkuu noin 3100 ajoneuvoa vuorokaudessa suunnittelujaksolta Oulunsalon kuntakeskuksen suuntaan (KVL 2009). Raskaan liikenteen osuus on noin 6%. Suunnittelualueella liikennemäärä on 1930 ajon./vrk. (rask. 4%) (laskenta v. 2009) Varjantien ja Salonpääntien liittymien välillä. Liittymästä lauttarantaan liikennemäärä on noin 740 (rask. 6%) (laskenta v. 2007) Varjakantiellä liikennemäärä lähellä Hailuodontietä on noin 470 (rask. 2%) (laskenta v. 2009) ja Salonpääntiellä 260 (rask. 8%) (laskenta v. 2009).

Oma erikoisuutensa Hailuodontien liikenteessä on lautan aiheuttamat ”liikennepyrskähdykset”. Jos

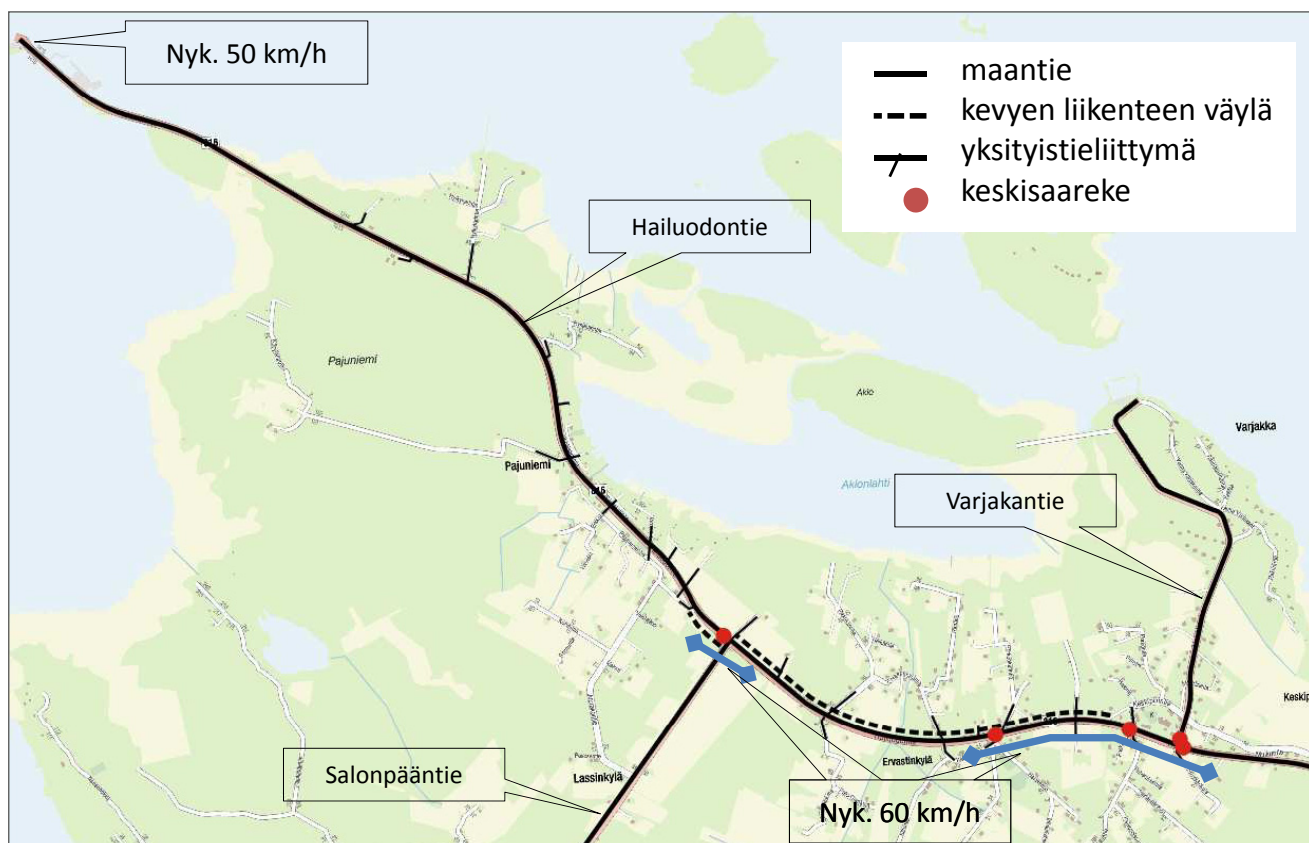
lautta tuo täyden lastin henkilöautoja, voi Hailuodontiellä liikkuvan autojonon pituus on 2,5 km, ja sen ohikulkemiseen kuluu aikaa yli 2 minuuttia.

Kevyen liikenteen määrää ei tämän hankkeen yhteydessä erikseen laskettu, mutta määrä on huomattava runsaasta maankäytöstä ja suurehkosta kyläkoulusta johtuen.

Liikenne-ennuste

Tämän työn yhteydessä ei ole laadittu erillistä liikenne-ennustetta, vaan on käytetty Ouluseudun liikennemallin antamia lähtötietoja. Sen perusteella Hailuodontien liikennemäärä kasvaa vuoteen 2030 mennessä noin 1,7-kertaiseksi, lähempänä lauttarantaa kasvu on suurempi. Kasvukerroin on suhteellisen suuri, mutta ennustettu liikennemäärä on samaa luokkaa kuin mitä nykyisin on Niemenrannan kohdalla. Lähtötietoja on tarkennettu strategisen yleiskaavan osoittaman maankäytön kasvun perusteella.

Hailuodon mahdollinen kiinteä yhteys on ollut yhtenä tämän selvityksen vaihtoehtona. Sen aiheuttama liikennemäärän kasvu ei kuitenkaan ole niin merkit-



Kuva 4. Hailuodontien liittymät, kevyen liikenteen väylät ja saarekkeet.

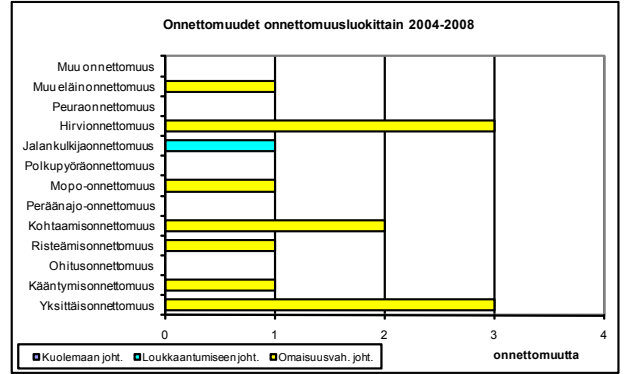


Kuva 5. Lautalta purkautuva autojono Hailuodontiellä.

tävä, että se vaikuttaisi valittaviin toimenpiteisiin. Kiinteä yhteys voi rauhoittaa liikennettä, koska kii-rehtiminen lautalle jää pois ja autojonot vähene-vät. Parannustoimenpiteisiin vaikuttaa mahdollinen tuulivoimapuiston rakentaminen. Sen rakentamisen aikainen raskas liikenne on huomattava, mikä lisää toimenpiteiden tarvetta ja jouduttaa toteuttamista.

Liikenneonnettomuudet

Suunnittelujaksolla on sattunut viimeisen viiden vuo-den (2004 – 2008) aikana 13 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Niistä yksi on johtanut loukkaantu-



Kuva 7. Hailuodontien liikenneonnettomuudet luokittain.

miseen. Edellisen viiden vuoden jaksolla (1999 – 2003) onnettomuuksia sattui 10 kpl.

Eniten on sattunut yksittäisonnettomuuksia ja hir-vionnettomuuksia (molempia 3 kpl). kevyen liiken-teen onnettomuuksina on tapahtunut yksi jalankulki-jaonnettomuus. Onnettomuusajat ovat painottuneet iltaan ja viikonpäivinä lauantaihin ja maanantaihin. Onnettomuudet eivät ole kasautuneet mihinkään tiettyyn paikkaan.



Kuva 6. Liikenneonnettomuudet.

KouluLiitu

Koulumatkojen turvallisuuden arvioitiin voidaan käyttää apuna ns. Koululiitu-laskelmaa. Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan tierekisteristä, ja se ottaa huomioon mm. liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen, kevyen liikenteen väylät, näkemät jne. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää. Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut suositukset riskilukujen raja-arvoista eri luokka-asteille.

Koululiitulaskelmien pohjalta Hailuodontie ei vaikuta vaaralliselta siellä, missä on rinnakkaiset / erilliset kevyen liikenteen yhteydet. Menetelmä ei tunnista niitä kevyen liikenteen yhteyksiä, jotka kulkevat yksityisteitä pitkin. Siksi mm. koulun koulun kohdalla Koululiitu-indeksi on 198 (yhteys yksityistiellä) ja Puistotien länsipuolella 99 (maantien kevyen liikenteen väylä). Sen sijaan ylitys voidaan katsoa vaaralliseksi 6. vuosiluokkalaisille asti Ervastinkylän

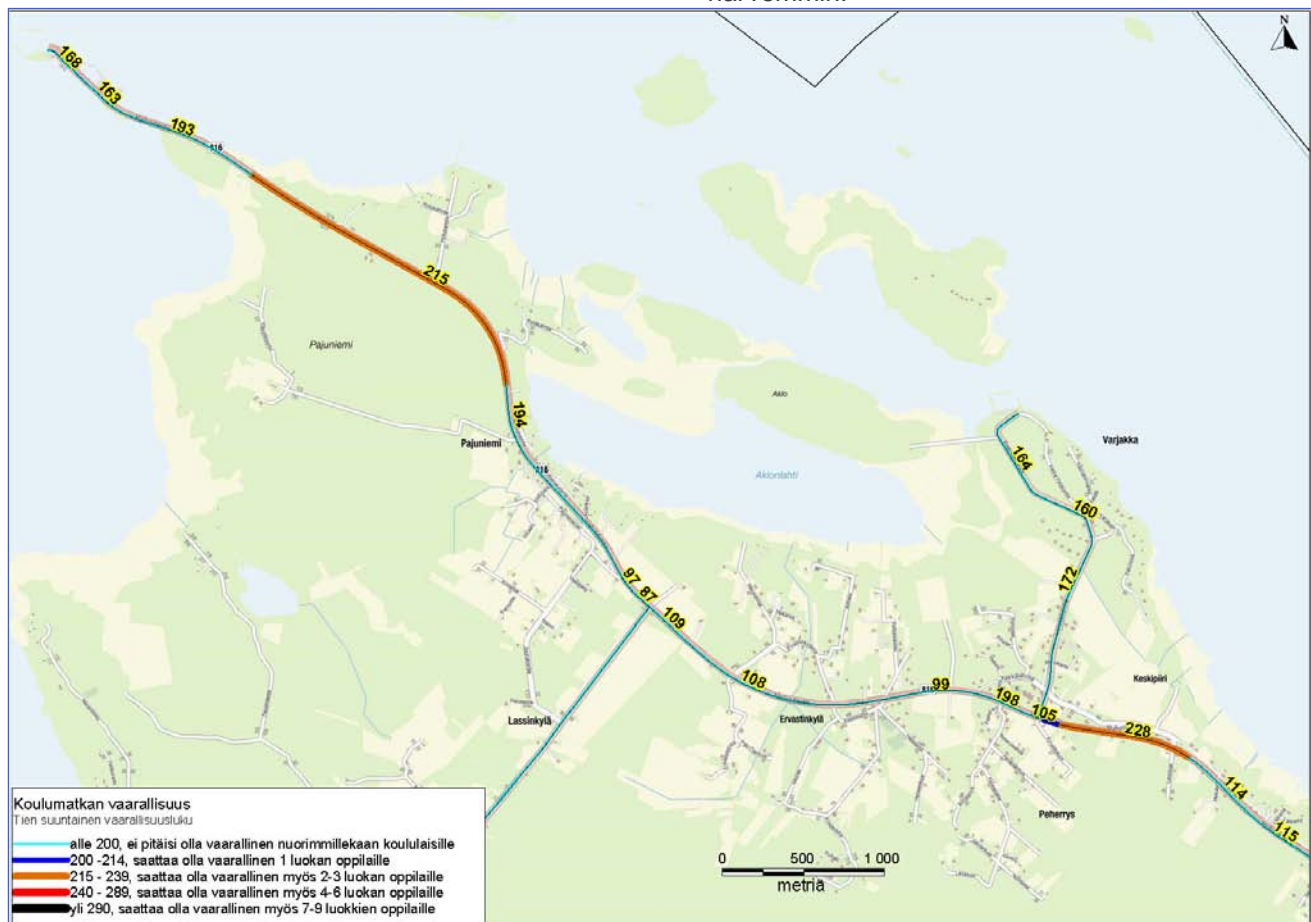
kohdalla, missä ei ole saarekkeita ja nopeusrajoitus on 80 km/h. Saarekkeellisissa liittymissä, joissa on myös 60 km/h –rajoitus, ylittäminen on Koululiitun laskelmien perustella varsin turvallista.

Joukkoliikenne

Suunnittelujaksolla liikennöi kaksi bussilinjaa. Linjan 18 päätepysäkki ovat suunnittelualueella Pajuniemessä, osa vuoroista ajetaan 19 tai 19A linjan jatkona. Linja 66 liikennöi Hailuotoon saakka.

Pysäkkipareja on maantiellä 8 paria, lisäksi on päätepysäkki. Viidellä Oulunsalon keskustaan suuntautuvalla pysäkillä on katokset ja yhdellä Hailuodon suuntaan. Myös päätepysäkillä on katos. Varjakantien liittymässä katokset ovat uusia lasiseinäisiä katoksia, muut ovat vanhempia puu/peltirakenteisia katoksia, joiden kunto on välttävä. Katoksissa on roskikset ja penkit, osalla myös aikataulut.

Linja 18 liikennöi aamu- ja iltapäivisin noin tunnin välein. Hailuodon bussi ajaa kolme kertaa päivässä (ma – pe). Viikonloppuisin vuoroja on huomattavasti harvemmin.

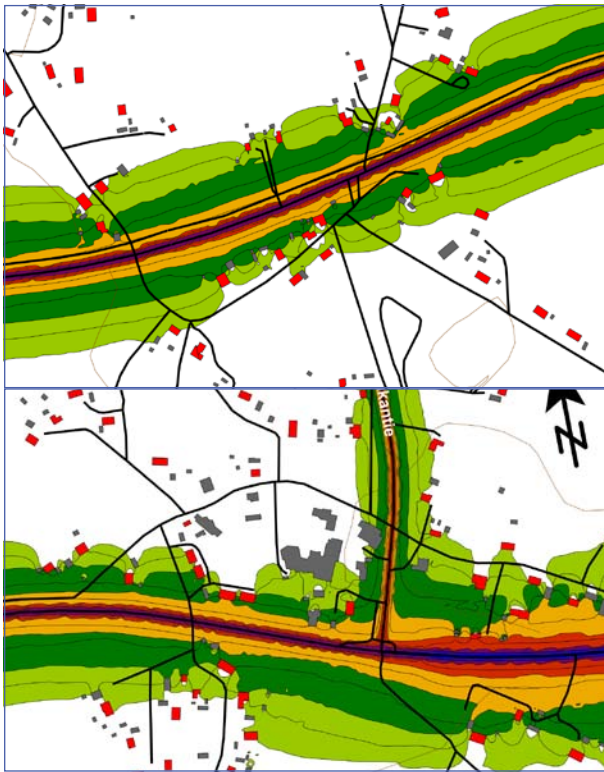


Kuva 8. Koululiitulaskelman tulokset

2.5 Liikennemelu

Liikennemelu mallinnettiin nykyisellä ja ennustetulle liikennemäärillä SoundPlan-melulaskentaohjelmalla. Laskenta ei ole aivan tarkka, koska tarkkaa maastomalliaineistoa ei ole. Laskennassa aineistona on käytetty Maanmittauslaitoksen kartta-aineistoa, jonka perusteella voidaan melu tarkastella kohdullisen hyvin, sillä maasto on tasaista.

Laskennan perusteella voidaan todeta, että koulun ja Kelanmutkan kohdilla ja lisäksi muutamia yksittäisiä asuinkiinteistöjä ja niiden pihvoja on liian korkean melutason alueella.



Kuva 9. Otteet melulaskelmasta koulun ja Kelanmutkan lähialueelta.



Kuva 10. Varjakantien liittymä.

3 Tavoitteet

Tämän työn tavoitteena on ollut etsiä sellaiset ratkaisut Hailuodontielle, että:

- liikenneturvallisuus paranee sekä kevyen liikenteen että moottoriajoneuvoliikenteen osalta,
- Hailuodontie on jatkossakin riittävän sujuva seudullinen väylä Hailuotoon,
- maankäytön kehittäminen on mahdollista ilman, että Hailuodontien liikenneturvallisuus tai sujuvuus heikkenevät,
- sivuteiden liittymiä kehitetään ja niiden turvallisuutta parannetaan,
- joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.

Etsittävät ja esitettävät toimenpiteet tulee olla kustannustehokkaita niin, että niiden toteuttaminen on mahdollista eri osapuolten pienillä taloudellisilla resursseilla. Nykyistä maankäyttöä muutetaan niin vähän kuin mahdollista, ja esimerkiksi asuinrakennuksia ei lunasteta. Suuremmat toimenpiteet tulee voida rakentaa vaiheittain.

Suunnitelmassa esitetään toimenpiteiden alustavat kustannusarviot ja kustannusjaot eri toimijoiden kesken.

Tämä suunnitelma toimii ohjeellisena jatkosuunnittelun pohjana.



Kuva 11. Ervastintörmän liittymä.

4 Vaihtoehdot

Yleistä vaihtoehdoista

Nykytilanteessa yksityisteiden liittymiä on runsaasti keskeisimmällä suunnittelujaksolla. Yksitysteiden liittymät kaipaavat parantamista mm. näkemiin ja tasauksiin. Lisäksi liittymät ovat pääosin ns. nelihaaraliittymiä. Siksi vaihtoehtoja on luotu nimenomaan yksityistiejärjestelyjen osalta.

Tiehallinnon Tasoliittymät-ohjeen perusteella voidaan arvioida tarvittavia toimenpiteitä Hailuodontien ja sivuteiden nykyisten ja ennustettujen liikennemäärien perusteella. Liikennemäärät ovat sitä suuruusluokkaa, että monen toimenpideratkaisun osalta ollaan ohjearvojen alarajalla, eli liikennemäärän arvioitua suurempi kasvu johtaisi toimenpiteen valintaan selkeästi, mutta pienemmällä liikennemäärällä toimenpiteet eivät olisikaan tarpeen.

Nykyisten liittymien liikenneturvallisuuksia ja toimivuutta voidaan parantaa näkemien parantamisella ja yksityisteiden tasausta nostamalla. Lisäksi sivuteitä on levennettävään liittymässä, jotta ajoneuvojen kohtaaminen on mahdollista nykyistä paremmin. Näillä toimenpiteillä liittymien havaittavuus Hailuodontieltä paranee.

Hailuodontien suunnassa liittymien havaittavuutta voidaan parantaa myös erilaisilla kanavoinneilla, joita ovat mm. väistötilat ja vasemmalle kääntyvien kaistat, ja saarekkeilla, joita ovat mm. sivutien tulpat ja pääsuunnan suojatiesaarekkeet. Nykyisissä nelihaaraliittymissä ovat mahdollisia vain tulpat / saarekkeet. Väistötilat eivät sovellu näihin nelihaa-

raliittymiin, eikä vasemmalle kääntyvien kaistat ole tarpeen liikennemäärien perusteella. Lisäksi usean nelihaaraliittymän parantaminen on varsin kallista.

Vaihtoehtona nelihaaraliittymien parantamiselle on tutkittu liittymien porrastamista siten, että liittymistä tehdään kolmihaaraliittymiä. Samalla on tutkittu, miten liittymien määrää voitaisiin vähentää. Se auttaisi Hailuodontien liikenneturvallisuuksien parantamisessa ja pienentäisi investointikustannuksia.

Toinen tärkeä kokonaisuus on kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen Hailuodontien suuntaisesti siellä, missä ei ole nykyistä kevyen liikenteen väylää, ja Hailuodontien ylittämisen turvallisuuden parantaminen. Lähtökohtana on ollut, että Salonpään koulun kohdalle esitetään Hailuodontielle kevyen liikenteen alikulku siihen liittyvine kevyen liikenteen väylineen aikaisempien suunnitelmien mukaisesti. Muualla Hailuodontien risteämisen turvallisuuden parantamiseksi ovat alikulut tai saarekkeet ja muut vastaavat maanpäälliset ratkaisut. Hailuodontien suuntaiset yhteydet voivat olla kevyen liikenteen väyliä tai vähäliikenteisiä teitä.

Alustava vaihtoehdot VE 1 ja VE 2

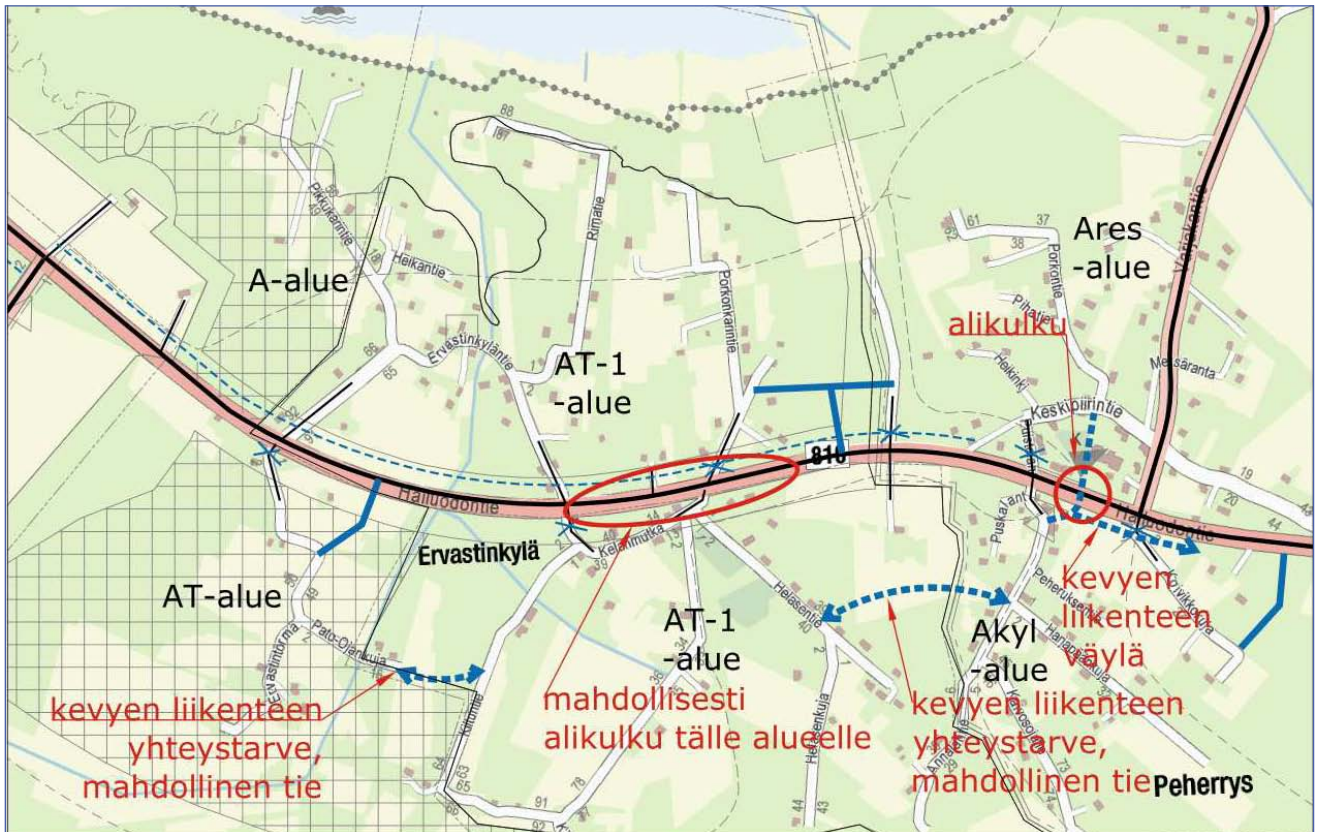
Alustavissa vaihtoehdoissa nykyisiä liittymiä esitettiin katkaistavaksi ja korvaavien yhteyksien tekemistä joko nykyisten, jäljelle jäävien tai kokonaan uusien liittymien kautta. Vaihtoehdoissa 1 ja 2 esitettiin kuudesta nelihaaraliittymästä toisen sivusuunnan katkaisemista ja kolmen uuden tieyhteyden rakentamista. Liittymien katkaisuesitykset olivat vaihtoehdoissa samanlaiset, mutta uudet tieyhteydet osittain erilaisia. Hyvää vaihtoehdoissa oli se, että toimen-



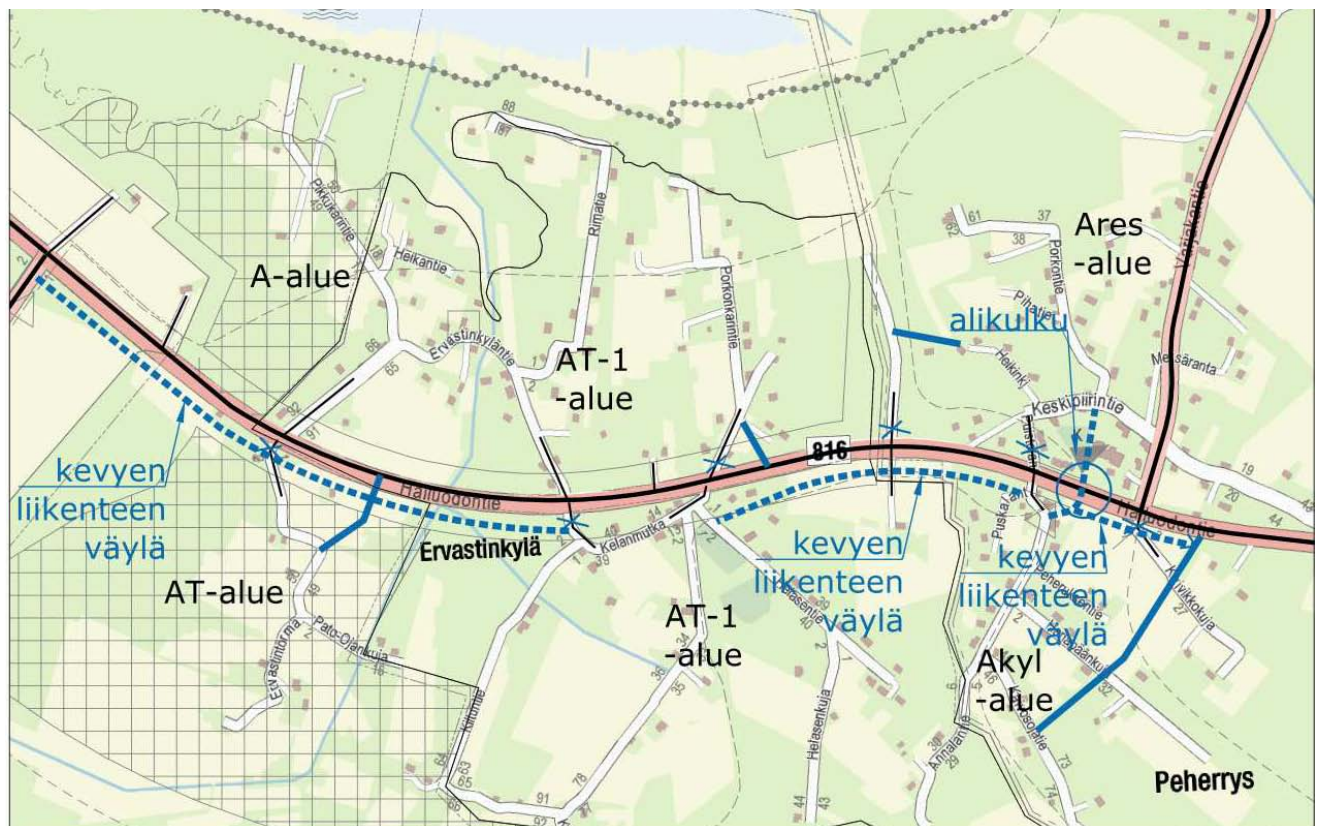
Kuva 12. Kevyen liikenteen yhteytenä toimiva yksityistie.



Kuva 13. Koululaisia liikenteessä.



Kuva 13. Liikennejärjestelyjen vaihtoehto ve 1



Kuva 14. Liikennejärjestelyjen vaihtoehto ve 2

piteet kohdistuivat molemmin puolin Hailuodontietä, joten niiden vaikutukset kohdistuisivat varsin tasaisesti alueen kiinteistöomistajille. Huonoa oli mm. se, että osa uusista tieyhteyksistä menisi läheltä talojen pihoja ja osittain strategisessa yleiskaavassa suunnitellun viheryhteyden poikki.

Kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseksi vaihtoehdossa 1 esitettiin Hailuodontien eteläpuolelle nykyisten yksityisteiden yhdistämistä kevyen liikenteen väylillä, jotka olisivat mahdollisimman lyhyitä ja sijoittuisivat näin ollen varsin kauas Hailuodontiestä. Hyvää esityksessä on se, että investointi yhteyksiin olisi pieni, mutta huonoa se, että yhteydet eivät kunnolla palvelisi Hailuodontien varren maankäyttöä eikä varsinkaan koulumatkoja.

Vaihtoehdossa kaksi Hailuodontien eteläpuolelle oli esitetty kevyen liikenteen väylä lähelle maantietä. Hyvää on se, että yhteys on varsin suora koulun ja Oulunsalon keskustan suuntaan. Huonoa on investoinnin kalleus ja muutamissa kohdissa väylälle ei ole kunnolla tilaa pihojen ja maantien välissä.

Yhdistelmävaihtoehto VE 3

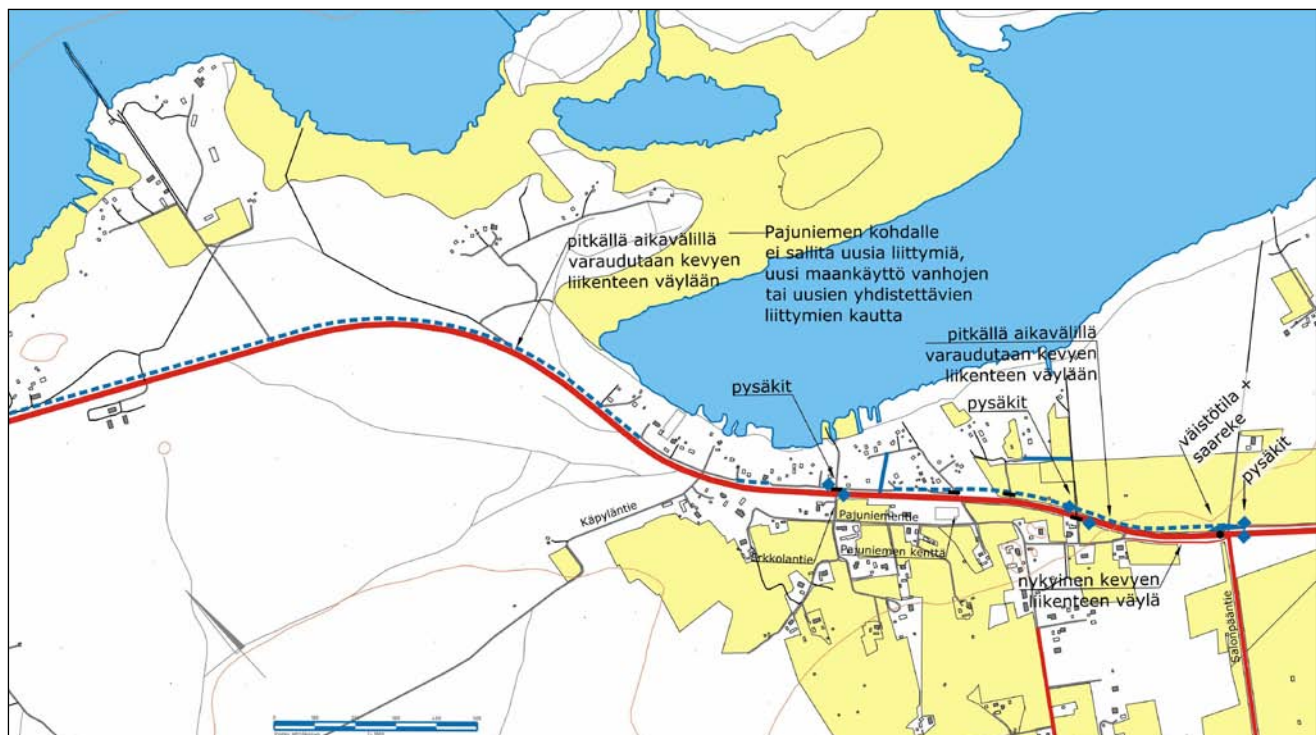
Asukkaiden kanssa käydyn vuoropuhelun jälkeen kehiteltiin uusi vaihtoehto 3. Siinä uudet liittymät ja yhteydet on esitetty pelkästään Hailuodontien etelä-

puolelle. Uusi tie yhdessä nykyisten yksityisteiden kanssa muodostaa jatkuvan rinnakkaisyhteyden maantien suunnassa, ja tie palvelee myös hyvin kevyen liikenteen yhteytenä. Yhteys ja uudet liittymät on rakennettavissa vaiheittain. Liittymien etäisyydet mahdollistavat väistötilojen rakentamisen. Uusi tieyhteys antaa mahdollisuuksia tarvittaessa asema-kaavoitukselle. Selkeä ongelma vaihtoehdossa on se, että rakentaminen kohdistuu muutamalle nykyiselle yksityistielle, vaikka hyötyjiä on molemmin puolin Hailuodontietä. Yleistilaisuudessa epäiltiinkin yhteyksien investoinnin kannattavuutta ja kiinteistönomistajille tulevien maksujen kohtuuttomuutta.

Kevyen liikenteen alikulkujen tarve

Kevyen liikenteen alikululle nähtiin selkeä tarve koulun kohdalla. Vaihtoehdossa 3 esitetty maantien eteläpuolinen yhteys kokoaa eteläpuolisen kevyen liikenteen koulun alikulkuun, silloin kun kulkijat ovat menossa Salonpään koululle tai Oulunsalon keskustan suuntaan.

Lentokentäntien ja Varjakantien välisessä Hailuodontien aikaisemmassa aluevaraussuunnitelmassa on alikulut esitetty Niemenrannan kohdalle. Välimatka koulun kohdan alikulkuun on noin 1,8 kilomet-



Kuva 15. Liikennejärjestelyjen vaihtoehto ve 3 Pajuniemessä.

riä. Oulunsalon keskeisten alueiden yleiskaavassa Hailuodontien eteläpuoli on merkitty M-merkinnällä Niemenrannasta Koivikkokujan lähistölle. Nykyisen ja suunnitellun maankäytön perusteella kevyen liikenteen alikululle ei ole tarvetta Niemenrannan ja Koivikkokujan välillä. Alikulun tarve harkitaan uudelleen, mikäli suunniteltu maankäyttö muuttuu.

Kelanmutkan tienoilla asutusta on molemmin puolin Hailuodontietä runsaasti. Hailuodontien eteläpuolella on liikuntapalveluja (pallokentät, kuntorata) ja Nuorisoseurantalo. Liikuntapalveluja käyttävät myös Salonpään koululaiset. Kelanmutkan molempien ny-



Kuva 18. Liikennejärjestelyt koulun alikulkukäytävässä.

kyisten liittymien kohdille tutkittiin kevyen liikenteen alikulua. Itäisempi on liikeneverkollisesti otollisemmalla kohdalla, mutta tilaa hyvän laatutason väyläratkaisuille on vähemmän kuin läntisen liittymän kohdalla. Itäisempi vaihtoehto valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi siksi, että se palvelee kevyttä liikennettä paremmin.

Muulla alikululle on vähemmän tarvetta, mutta looginen paikka seuravalle alikululle on Salonpään tien liittymässä, jossa nykyinen väylä ylittää Hailuodontien. Useampia alikulkuja ei tässä vaiheessa kuitenkaan esitetä, mutta jos maankäyttö muuttuu yleiskaavassa osoitettua selkeästi tehokkaammaksi tai liikennemäärä kasvaa huomattavasti arvioitua enemmän, tulee alikulkujen tarve selvittää uudelleen.

Työryhmä päätyi jatkamaan suunnittelua vaihtoehdon 3 pohjalta.



Kuva 19. Kelanmutkan alikulkukäytävän sijaintivaihtoehdot.

5. Aluevaraussuunnitelma

Liittymäjärjestelyt on esitetty alueittain, koska toimenpiteet voidaan rakentaa vaiheittain ja alueittain. Liikenteellistä tarvetta samanaikaiselle liittymien rakentamiselle ei ole, mutta se voisi olla järkevää kustannusten pienentämiseksi ja Hailuodontien kokonaisturvallisuuden parantamiseksi.

Koivikkokuja – Kaivosojantie

Koivikkokujan nykyinen liittymä katkaistaan ja korvaava yhteys Hailuodontielle rakennetaan Keskeisten alueiden yleiskaavan periaatteen mukaisesti. Liittymä Hailuodontielle voi olla joko ve 3A tai ve3B:n mukainen. Liittymän paikka ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa, kun tiedetään paremmin sen hetkiset kiinteistörajat ja maankäyttö. Liittymään rakennetaan väistötila.

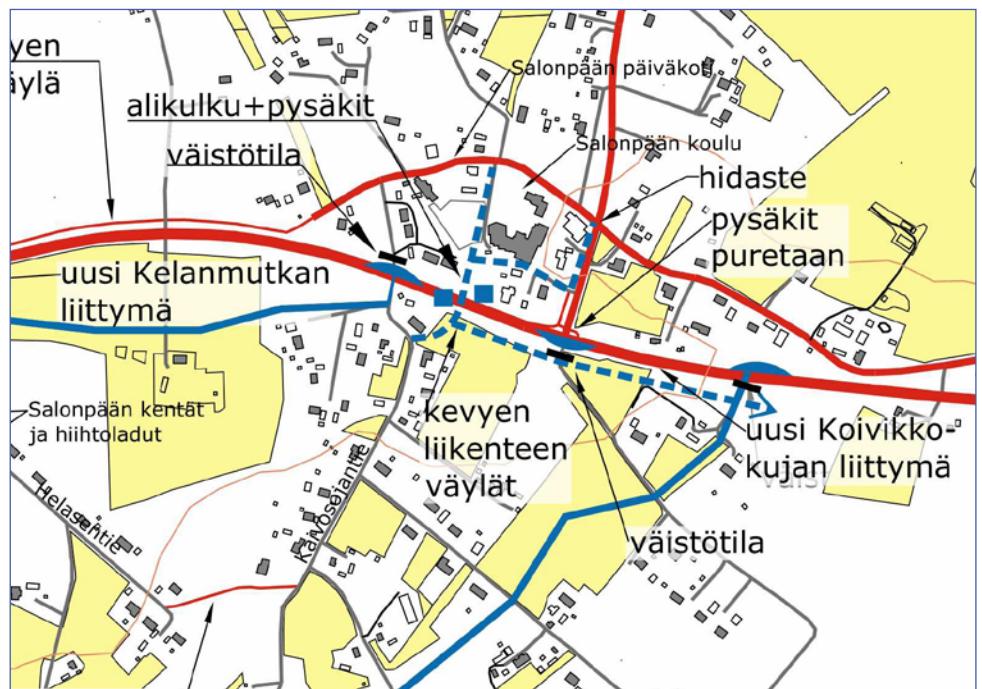
Nykyinen Puistolantien liittymä katkaistaan. Kaivosojantien liittymään rakennetaan väistötila, koska siinä on pääsuunnalta vasemmalle kääntyviä. Liittymään avarretaan ohjeiden mukaiseksi ja näkemät varmistetaan.

Varjakantien liittymään rakennetaan väistötila, koska liittymä on alueen pääliittymä, ja vasemmalle kääntyviä on mm. koulun ja Varjakan alueen takia. Liittymän itäpuoleinen saareke voidaan säilyttää

liittymän havaittavuuden takia, mutta kevyen liikenteen ylitysmahdollisuus poistetaan. Kevyt liikenne ohjataan uuteen koulun alikulkuun. Varjakantien ja Keskipiirintien liittymässä lisätään kevyen liikenteen turvallisuutta esimerkiksi liittymäalueen korotuksella.

Koulun lounaispuolelle toteutetaan kevyen liikenteen alikulku. Sen molemmin puolin tehdään linja-autopysäkit ja nykyiset pysäkit puretaan Varjakantien liittymästä. Kevyen liikenteen väylä lähtee Kaivosojantien mutkasta ja menee koulun länsipuolitse Keskipiirintielle nykyisen pysäköintialueen ja koulupihan välistä. Ratkaisu vaatii koulun pysäköintialueen uudelleen järjestämistä ja saattoalueen rakentamista. Pysäköintialueelta voi olla ajoyhteys palokentille tai koulun pihaan, jotta viitä voidaan käyttää suurempien tilaisuuksien aikana lisäpaikoitukseen. Normaali-päivä- tai iltakäytön aikana ajomahdollisuutta koulun pihaan ei tarvita, mikä lisää piha-alueen turvallisuutta.

Alikulusta on syytä rakentaa yhteys myös Varjakantielle. Se voi olla osittain kevyen liikenteen väylää ja osittain ns. sekaväylää, jolla on sallittu koulun huoltoajo ja kiinteistöille ajo. Hailuodontien eteläpuolella väylä rakennetaan alikulusta Koivikkokujalle, ja sitä varaudutaan jatkamaan kohti Niemenrantaa, mikäli maankäyttö Salonpään ja Niemenrannan välillä nykyisestä lisääntyy.



Kuva 20. Koivikkokuja-kaivosojantie välin toimenpiteet.

Ervastinkyläntien liittymissä tehostetaan valaistusta noin 1,5 -kertaiseksi nykyiseen verrattuna. Tällä pyritään lisäämään erityisesti tien ylittävien jalankulkijoiden turvallisuutta.

Pajuniemi

Pajuniemessä pyritään yhdistämään vanhoja yksityistie- ja tonttiliittymiä uuden maankäytön myötä. Maantien pohjoispuolella varaudutaan kevyen liikenteen yhteyden rakentamiseen pitkällä aikavälillä. Yhteyden rakentamisessa pyritään käyttämään nykyisiä maantien vieressä kulkevia yksityisteitä. Uusia väyliä toteutettaessa pyritään yhdistämään moottoriajoneuvo- ja kevyt liikenne samalle reitille.

Pajuniemen ja lauttarannan välillä liittymät jäävät ennalleen toistaiseksi. Mikäli maankäyttö tehostuu, tulee liittymien sijaintia ja liittymäjärjestelyjä tarkastella uudelleen.

Lisäksi suunnittelujaksolle jää muutamia yksittäisten talojen tonttiliittymiä ja maatalousliittymiä.

Pääsääntöisesti uusien rakennuspaikkojen liikenne tulee järjestää edellä kuvattujen kokoojateiden kautta.

6. Vaikutukset

6.1 Vaikutukset maankäyttöön ja ympäristöön

Esitetyt toimenpiteet ovat tarpeen nykyisellä maankäytöllä, jotta liikenneturvallisuus paranisi, ja ne mahdollistavat strategisessa yleiskaavassa esitetyn maankäytön kasvun. Maankäytön kasvu voinee olla yleiskaavassa esitettyä suurempaakin, mutta silloin suunniteltujen ratkaisujen toimivuus on tarkistettava.

Hailuodontien toimenpiteet ovat tarpeen myös, jos maankäyttö kasvaa Hailuodossa. Toimenpiteet on syytä toteuttaa viimeistään mahdollisen Hailuodon kiinteän yhteyden toteutuessa, vaikka maankäyttö suunnittelualueella ei kasvaisikaan.

Kolmas toimenpiteiden kiireellisyyteen vaikuttava tekijä on mahdollisen tuulivoimapuiston rakentaminen, jolloin rakentamisen aikainen liikenne on vilkasta. Mikäli rakentaminen alkaa, tulee kevyen liikenteen alikulut olla toteutettuna.



Kuva 22. Pajuniemen toimenpiteet.

Melulaskelmien perusteella asuinkiinteistöjen pihoja on liian korkean melun alueella. Yksittäisten pihojen suojaaminen meluhaitoilta on kuitenkin hankalaa ja kallista, joten melusuojaustarpeita esitetään tässä vain koulun ja Kelanmutkan lähelle. Uudet asuinkiinteistöt ja niiden pihat on kuitenkin rakennettava melualueen ulkopuolelle.

Tässä suunnitelmassa esitetyt ratkaisut eivät vaikuta merkittävästi maisemaan tai luonnonoloihin, joten tarkempaan ympäristösuunnitteluun ei ole katsottu olevan tarvetta tässä yhteydessä.

6.2 Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Esitetyt toimenpiteet parantavat sekä moottoriajoneuvoliikenteen että kevyen liikenteen liikenneturvallisuutta. Merkittävintä on koulureittien liikenneturvallisuuden parantuminen. Liikenneturvallisuuden ja yhteyksien parantaminen lisää kevyen liikenteen kulkumuoto-osuutta.

Parantamistoimenpiteet lisäävät myös liikenteen sujuvuutta. Väistötilat helpottavat ajamista Hailuodontien suunnassa. Yksityistiellyttymien parantaminen helpottaa liittymistä Hailuodontielle. Jatkuvat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet nopeuttavat pyöräilyä.

Poistuvat yksityistiellyttymät pidentävät jonkin verran ajomatkoja yksityisteillä, mikä lisää paikoin niiden liikennemääriä ja lisää matkaan käytettyä aikaa. Tätä haittaa on pyritty vähentämään esittämällä uudet liittymät poistuvien liittymien itäpuolelle, eli kirkonkylän suuntaan, jonne liikenne pääosin suuntautuu.

6.3 Vaikutukset talouteen ja vaiheittain rakentamisen mahdollisuudet

Esitettyjen toimenpiteiden suuntaa antava kustannusarvio on yhteensä noin 2,2 miljoonaa euroa. Kustannusten jakaantuminen eri hankekokonaisuuksiin on esitetty oheisessa taulukossa.

Taulukko 1. Rakentamisen alustava kustannusarvio

	pituus / kpl	€/m, kpl	yhteensä	
			ve A	ve B
Uusi Koivikkokuja				
tieyhteys veA	600	400	240000	
tieyhteys veB	700	400		280000
väistötilat (Koivikkokuja ja Varjakantie)	2	30000	60000	60000
Koulun alikulkukäytävä				
alikulkusilta	1	300000	300000	300000
väylät leikkauksessa	300	300	90000	90000
väylät maanpinnalla	500	250	125000	125000
pysäkit	2	40000	80000	80000
väistötila (Kaivosojantie)	1	30000	30000	30000
Kelanmutkan alikulkukäytävä				
alikulkusilta	1	300000	300000	300000
väylät leikkauksessa	300	300	90000	90000
väylät maanpinnalla	70	250	17500	17500
pysäkit	2	40000	80000	80000
Kelanmutka				
tieyhteys veA	220	400	88000	
tieyhteys veB	900	400		360000
väistötila (Kelanmutka)	1	30000	30000	30000
Ervastintörmä				
tieyhteys veA	350	400	140000	
tieyhteys veB	920	400		368000
väistötila (Ervastintörmä)	1	30000	30000	30000
yhteensä			1700500	2240500

Toimenpiteet voidaan rakentaa vaiheittain, esimerkiksi liittymäkohtaisesti ve A:n mukaan ja tavoitetilanteena pidetään ve B:n ratkaisua. Kustannusten ja toimivuuden kannalta järkevintä olisi rakentaa liittymäratkaisut yhdellä kertaa. Alikulkukäytävät väyliseen voi olla omia kokonaisuuksiaan. Seuraavia rajoituksia vaiheittain rakentamiselle kuitenkin on:

- Varjakantien väistötilaa ei voida toteuttaa ennen koulun alikulkua
- Kelanmutkan alikulkua ei voi rakentaa ennen Kelanmutkan liittymäjärjestelyä

Kustannusjaon tekeminen tässä tapauksessa on hankalaa, koska esitetyt toimenpiteet johtuvat useista eri syistä. Lähtökohtaisesti kustannuksista vastaa aiheuttajataho, ts. se osapuoli, jonka tarpeista muutoksiin ryhdytään.

Kuntaliitto ja Liikennevirasto ovat sopineet yleisellä tasolla liikenneinvestointien kustannusjaosta (Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa –julkaisu, syyskuu 2010). Siinä esitettyjä periaatteita ovat mm.

- ennestään oleville kaduille ja yksityisille teille maantien tekemisen takia tehtävien töiden kustannuksista vastaa valtio
- olemassa olevan liittymän parantamisen kustannuksista vastaa valtio maantien osalta ja kunta kadun osalta, uuden liittymän osalta jako on vastaava
- mikäli maantien tekemisen yhteydessä rakennetaan alikulkukäytävä, valtio osallistuu kustannuksiin 50%:lla, muutoin kunta vastaa kustannuksista
- mikäli yksittäisessä rakennushankkeessa tarvitaan normaalia liikenteen kasvua suurempaa liittymän parantamistarvetta, kustannusjaosta neuvotellaan hankkeen toteuttajan, valtion ja kunnan kesken
- maantien joukkoliikenteen pysäkkien toteutuksesta vastaa valtio

Näiden ja aikaisempien hankkeiden yhteydessä käytettyjen kustannusjakojen perusteella tässä esitetään alustavaksi kustannusjaoksi seuraavaa:

- yksityisteistä vastaavat kiinteistöjen omistajat. Koska liittymäjärjestelyjä on esitetty pääosin vain Hailuodontien eteläpuolelle ja hyötyjiä ovat myös pohjoispuolen kiinteistönomistajat, esitetään, että kustannukset jaetaan kaikille hyötyjille. Esimerkiksi Kelanmutkan uuden liittymän rakentamisen kustannuksia kohdistetaan myös Porkonkarintien ja Ervastinkyläntien varren kiinteistöille. Kustannusjakoa varten on syytä tehdä uusi yksityistieyksiköinti, jonka kustannukset otetaan osaksi tiejärjestelyitä
- liittymien väistöiloista ja nykyisten saarekkeiden parantamisesta vastaa valtio
- maantien valaistuksen parantamisesta vastaa valtio
- kevyen liikenteen alikulkujen kustannukset jaetaan valtion, kunnan ja mahdollisen tuulivoimaisuushankkeen toteuttajan kesken. Alittavat kevyen liikenteen väylät jäävät kunnan kunnosapitovastuulle, sillä niillä ei ole merkitystä yleisen liikenteen kannalta.

Näillä periaatteilla laskettuna kustannusjako on alustavasti

- valtio (väistötilat+1/3-osa alikuluista) 600 000 €
- kunta (1/3-osa alikuluista) 300 000 €
- tuulivoimatoimija (1/3-osa alikuluista) 300 000 €
- alueen kiinteistöt (yksityistiet) 1 000 000 €

7 Jatkotoimenpiteet

Nähtävillä olon aikana suunnitelmasta jätettiin lausuntoja, muistutuksia ja mielipiteitä, lyhennelmät niistä vastineineen on esitetty liitteellä 1. Aukkaat kritisoivat mielipiteissään eniten kustannusjakoa, ja asukkaille osoitettua maksuosuutta. Kustannusosuuksista sovitaan jatkosuunnittelussa, esimerkiksi asemakaavoituksen tai tiesuunnittelun yhteydessä. Oulunsalon kunnan linjauksena on, että uusien maankäyttöalueiden tai rakennuspaikkojen käyttöönotosta aiheutuvista kustannuksista vastaa tontinomistaja. Tämä suunnitelma on tarveselvitystarkkuudella tehty, joten väylien linjaukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Lisäksi jatkosuunnittelussa tutkitaan tarkemmin mm. Koivukujan liittymän sijaintia, Kelanmutkan itäisen ja Porkonkarin liittymien järjestelyitä ja Pajuniemen liittymän sijaintia.

Tämä suunnitelma hyväksytään Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskuksessa ja Oulunsalon kunnassa alustavaksi ja ohjeelliseksi suunnitelmaksi jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kustannusarviot tarkentuvat ja kustannusjaot sovitaan lopullisesti jatkosuunnittelussa. Toimenpiteiden rahoituksen suunnittelu aloitetaan heti suunnitelman hyväksymisen jälkeen, samon jatkosuunnittelu.

- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus* Ei muutosesityksiä aluevaraussuunnitelmaan
- Oulunsalon Vanhus- ja vammaisneuvosto* Neuvosto pyytää huomioimaan liikenneturvallisuuden, esteettömän liikkumisen ja hyvät liikenneyhteydet linja-autopysäkkien, kevyen liikenteen väylien ja ajoväylien välillä.
- Pohjois-Pohjanmaan museno* Ei huomautettavaa yleiskaavaehdotuksesta, eikä ota kantaa aluevaraussuunnitelmaan
- Fingrid Oyj* Ei ole toimintaa eikä voimajohtohakkeita kaava-alueella.
- Hailuodon kunta* Hailuodontien liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta tulee edistää, sillä merialueen tuulipuisto ja Hailuodon ja Oulunsalon välinen liikenneyhteys lisäävät rakentamisen aikana raskasta liikennettä merkittävästi. Samoin Oulunsalon kuntakeskuksen laajeneminen kasvattaa eri liikennemuotoja. Kiertoliittymiä esitetään liikennevalojen sijaan eikä kokoojakatujen liittymiä tulisi rakentaa Hailuodontielle niin, että liikenteen turvallisuus ja sujuvuus vaarantuvat. Kunnan mukaan on hyvä, että kevyen liikenteen väylä on mahdollista toteuttaa Oulusta Hailuotoon. Kevyen liikenteen väylien ja Hailuodontien risteyskiin tulisi rakentaa alikulut.
- Oulun kaupunki, kaupunginhallitus* Liikenneturvallisuuden parantamiseksi joudutaan investoimaan uusia kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja ja mahdollisesti uusia kokoojaväyliä. Näiden toimenpiteiden aikataulutus ja rahoitus vaatii jatkosuunnittelua.
- Ervastinkylän kyläyhdistys ry* Suunnitelmaa esitetty ve 3 on parempi kuin edelliset luonnokset. Suunnitelmassa olevat epätarkkuudet korjaantunevat jatkosuunnittelussa. Kyläyhdistys puoltaa liikenneturvallisuuden parantamista. Maanomistajien tasapuolinen ja oikeudenmukainen kohtelu on entistä tärkeämpää. Kustannukset tulee osoittaa niille, jotka toimenpiteistä hyötyvätkin. Yksityistiemuutokset pidentävät yksityisteiden pituuksia, joten kustannuksia on tulossa myös niille, jotka eivät hyödy muutoksista. Liikenneturvallisuutta ja kevyen liikenteen olosuhteita on parannettava joko kyläkaavojen toteuttamisen yhteydessä, tai mikäli merialueen kaavahanke tai Hailuodon kulkuyhteyden parantamisen tapahtuu ennen niitä, kyseisten hankkeiden yhteydessä.
- Vastine:* Tämä suunnitelma on alustava ja tarveselvityksen tyyppinen, joten se ei ole tarkka mm. teiden sijoittumisen osalta. Jatkosuunnittelussa suunnittelun tarkkuutta parannetaan ja silloin sovitaan myös kustannusjako tarkemmin. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja.
- Ervastinkylän tiekunta* Esitetyistä Hailuodontien toimenpiteistä ei saa aiheutua mitään kustannuksia tiekunnalle.
- Vastine:* Hailuodontien ja yksityistieliittymien osalta on haettu vähimmillä kustannuksilla toteutettavia ja parhaiten tulevaisuuden tarpeisiin vastaavia toimenpiteitä. Vaikka toimenpiteet on fyysisesti osoitettu Hailuodontien eteläpuolelle, hyötyvät myös tien pohjoispuolella asuvat toimenpiteistä, muun muassa risteysjärjestelyt paranevat. Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että kustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja.
- Harri Piltonen* Esitetyistä toimenpiteistä ei saa tulla kustannuksia nykyisille asukkaalle. Suurin hyötyjä on Hailuodon kunta, joten se on saatava yhdeksi maksajaksi valtion ja Oulunsalon (tulevan Oulun) lisäksi.
- Vastine:* Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja. Kuntarajojen ylittävää rahoitusta ei Suomessa käytetä. ELYn (valtion) osuuteen voidaan katsoa kuuluvan se osuus, joka hyödyttää myös Hailuotoa.

Kustannusten jakaminen yli kuntarajojen olisi vaikeaa, sillä hyötyjen osoittaminen yksiselitteisesti on vaikeaa ellei mahdotonta.

Ville Rantanen

Parantamistoimenpiteiden kustannuksia ei saa esittää asukkaille, vaan pikemminkin haittakorvauksia, sillä matkat pitenevät. Kelanmutkan ja Ervastinkyläntien osalta nykytilanteen parantamiseksi riittää, että ko. teiden läntiset päät katkaistaan ja Hailuodontien nopeusrajoitus pudotetaan 60 km/h:iin. Hankkeen perusteluissa mainittu tuulipuiston mahdollinen rakentaminen ja siitä aiheutuva liikennemäärän kasvu ovat epätodennäköisiä. Toimenpiteet pitäisi kohdistaa sinne, missä on huomattavasti enemmän liikennettä ja ongelmia, kuten Hailuodontielle välillä Lassilantie – Karhuojantie. Kevyen liikenteen määrät olisi pitänyt laskea hankkeen yhteydessä.

Vastine: Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja. Suunnitelmassa on esitetty kiireellisimmät hankkeet. Hankkeiden rahoitusta suunniteltaessa niin kunta kuin ELY-keskuskin puntaroi alueensa eri kohteiden kiireellisyyksiä. Suunnitelmaraportissa on kuvattu maanteiden nykyiset ja ennustetut liikennemäärät. Kevyen liikenteen määriä ei ole laskettu, vaan apuna on käytetty koulun oppilasmääriä ja asukasmääriä (väestö ja huoneistorekisteri). Tärkeä osa suunnittelua on ollut myös kaavoitustyö, sillä sen perusteella voidaan arvioida, mihin uusi maankäyttö rakentuu ja mitä reittejä uudet asukkaat käyttävät pyöräilyyn ja jalankulkuun tulevaisuudessa. Nopeusrajoituksista päätettäessä pitää arvioida, miten autoilijat hyväksyvät rajoitukset. Tärkeä osa rajoitusta on, että maankäyttö tukee rajoitusta. Tällä hetkellä 60 km/h -rajoituksen jatkamiselle ei nähdä perusteita. Automaattivalvonta käytetään vilkkaamilla teillä, lähinnä valta- ja kantateillä.

Pirkko Soundy valtakirjalla Anja Hentun puolesta ja Pertti Henttu

Vastustavat ehdottomasti aluevaraussuunnitelmaa. Toimenpiteiden perusteita mm. liikennemääriä, ei ole esitetty suunnitelmassa. Suunnitelmassa ei ole huomioitu yksityistieverkon hyödyntämistä alueen liikenteessä. Esitetyt tiejärjestelyt ovat ylimitoitettuja. Suunnitelmassa on esitetty uusi tieyhteys Kaivosojantieltä Hailuodontielle (Koivikkokujalta Harjanpäänkujan kautta Kaivosojantielle). Tielle ei ole esitetty suunnitelmassa mitään perusteita ja se on varojen tuhlausta. Muistutuksen tekijät vastustavat ehdottomasti tien rakentamista. Kustannusten osoittaminen asukkaille on kohtuuton, varsinkin kun maksajaksi ei ole osoitettu Hailuodon kuntaa eikä tuulivoimapuiston toteuttajaa. Oulunsalon liittyminen Ouluun tuo painopistemuutoksia, eikä niitä ole huomioitu suunnitelmassa. Yleisötalaisuudessa tuli ilmi seikkoja, joita ei ilmene raportin tekstissä. Suunnitelma olisi päivitettävä ja tuotava uudelleen nähtäville.

Vastine: Suunnitelmaraportissa on kuvattu maanteiden nykyiset ja ennustetut liikennemäärät. Kevyen liikenteen määriä ei ole laskettu, vaan apuna on käytetty koulun oppilasmääriä ja asukasmääriä (väestö ja huoneistorekisteri). Tärkeä osa suunnittelua on ollut myös kaavoitustyö, sillä sen perusteella voidaan arvioida, mihin uusi maankäyttö rakentuu ja mitä reittejä uudet asukkaat käyttävät pyöräilyyn ja jalankulkuun. Suunnitelmassa on pyritty käyttämään nykyisiä yksityisteitä, esimerkiksi Hailuodontien eteläpuolinen kevyen liikenteen yhteys on osoitettu pitkältä matkalta kulkevaksi nykyisiä teitä pitkin. Koivukujalle on osoitettu uusi liittymä Hailuodontieltä, koska nykyinen liittymä vastapäätä Varjakantientä on haluttu saada katkaistua. Tämä on tehty sen takia, että nykyinen nelihaarainen liittymä on saatu muutettu kahdeksi kolmihaaraiseksi liittymäksi. Tutkimukset osoittavat, että kolmihaaraiset liittymät ovat turvallisempia, vaikka niitä olisi kaksi yhden nelihaaraisen sijaan. Jakso Koivukujalta kohti Kaivosojantietä perustuu uuteen maankäyttöön, joka on esitetty Oulunsalon Keskeisten alueiden yleiskaavassa 2030. Samassa kaavassa on esitetty myös kyseinen tielinjaus. Koko tien rakentaminen ilman uutta maankäyttöä ei siis ole tarpeen, vain Koivukujan liittymän siirtäminen.

Pirkko Soundy

Vastustaa ehdottomasti aluevaraussuunnitelmaa. Toimenpiteiden perusteita mm. liikennemääriä, ei ole esitetty suunnitelmassa. Suunnitelmassa ei ole huomioitu yksityistieverkon hyödyntämistä alueen liikenteessä. Esitetyt tiejärjestelyt ovat ylimitoitettuja. Suunnitelmassa on esitetty uusi tieyhteys Kaivosojantieltä Hailuodontielle (Koivikkokujalta Harjanpäänkujan kautta Kaivosojantielle). Tielle ei ole

esitetty suunnitelmassa mitään perusteita ja se on varojen tuhlausta. Muistutuksen tekijät vastustavat ehdottomasti tien rakentamista. Kustannusten osoittaminen asukkaille on kohtuuton, varsinkin kun maksajaksi ei ole osoitettu Hailuodon kuntaa eikä tuulivoimapuiston toteuttajaa. Oulunsalon liittyminen Ouluun tuo painopistemuutoksia, eikä niitä ole huomioitu suunnitelmassa. Yleisötillaisuudessa tuli ilmi seikkoja, joita ei ilmene raportin tekstissä. Suunnitelma olisi päivitettävä ja tuotava uudelleen nähtäville.

Vastine: Suunnitelmaraportissa on kuvattu maanteiden nykyiset ja ennustetut liikennemäärät. Kevyen liikenteen määriä ei ole laskettu, vaan apuna on käytetty koulun oppilasmääriä ja asukasmääriä (väestö ja huoneistorekisteri). Tärkeä osa suunnittelua on ollut myös kaavoitustyö, sillä sen perusteella voidaan arvioida, mihin uusi maankäyttö rakentuu ja mitä reittejä uudet asukkaat käyttävät pyöräilyyn ja jalankulkuun. Suunnitelmassa on pyritty käyttämään nykyisiä yksityisteitä, esimerkiksi Hailuodontien eteläpuolinen kevyen liikenteen yhteys on osoitettu pitkältä matkalta kulkevaksi nykyisiä teitä pitkin. Koivukujalle on osoitettu uusi liittymä Hailuodontieltä, koska nykyinen liittymä vastapäätä Varjakantientä on haluttu saada katkaistua. Tämä on tehty sen takia, että nykyinen nelihaarainen liittymä on saatu muutettu kahdeksi kolmihaaraiseksi liittymäksi. Tutkimukset osoittavat, että kolmihaaraiset liittymät ovat turvallisempia, vaikka niitä olisi kaksi yhden nelihaaraisen sijaan. Jakso Koivukujalta kohti Kaivosojantietä perustuu uuteen maankäyttöön, joka on esitetty Oulunsalon Keskeisten alueiden yleiskaavassa 2030. Samassa kaavassa on esitetty myös kyseinen tielinjaus. Koko tien rakentaminen ilman uutta maankäyttöä ei siis ole tarpeen, vain Koivukujan liittymän siirtäminen.

Pirjo Huttunen, Ari Palokangas, Eila Pulkkinen ja Sakari Pulkkinen

Aikaisempia esityksiä ei ole huomioitu suunnitelmaraportissa. Pajuniementien risteystä tulisi siirtää Hailuodon suuntaan 30-40 metriä. Pajuniemen kohdalla linja-autopysäkit tulee säilyttää nykyisellä paikallaan tai mikäli se ei ole mahdollista, siirtää ne uuteen Pajuniementien risteykseen. Rannan puolella liittymäjärjestelyt tulee hoitaa niin, että korvaavat yhteydet ovat kevyen liikenteen väylää myöten Hailuodontien varressa.

Vastine: Pajuniementien liittymän siirtäminen voidaan tutkia jatkossa, tarkemman suunnittelun yhteydessä. Linja-autopysäkkejä on esitetty siirrettäväksi, sillä osalle nykyisistä pysäkeistä ei ole kunnollista yhteyttä Pajuniementieltä. Yhteys esitetyille uusille pysäkeille ei näyttäisi maastossa katsottuna menevän kenenkään pihan poikki, vaan pihatietä pitkin. Pysäkit olisivat myös rannan suunnasta tulevan tien risteuksen yhteydessä. Pysäkit voidaan myös siirtää uuteen Pajuniementien risteykseen.

Sinikka Seppänen-Kauppi, Juha Kauppi Vastustavat ehdottomasti suunnitelmaa, koska yksityisille merkityt kustannukset ovat kohtuuttomia ja ne kuuluvat julkisille laitoksille.

Vastine: Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja.

Terttu Määttä, Juha Kurikka (Reino ja Anna-Liisa Kurikan perikunnan puolesta)

Hailuodontien parantamisen ja risteysten kustannukset tulee tehdä julkisin varoin. Eivät hyväksy kustannusten osoittamista nykyisille tai tuleville asukkaille.

Vastine: Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja.

Juhani Ervasti

Esitykset ovat liiallisuuksiin meneviä myös kustannusten osalta. Nykyisiä liittyviä parantamalla ja Hailuodontien 60 km/h- rajoitusta pidentämällä Ervastinkylään saakka rauhoittaa liikennettä riittävästi.

Vastine: Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja. Nopeusrajoituksista päätettäessä pitää arvioida, miten autoilijat hyväksyvät rajoitukset. Tärkeä osa rajoitusta on, että maankäyttö tukee rajoitusta. Tällä hetkellä 60 km/h-rajoituksen jatkamiselle ei nähdä perusteita.

Eino Nalkki

Kirjoittaja vastustaa Hailuodontien raportissa esitettyjen vaihtoehtojen 2 ja 3 kevyen liikenteen väylän ja uuden yksityistien rakentamisesta. Hailuodontien eteläpuolelle sijoittuva väylä on tarpeeton ja pienentää merkittävästi peltojen pinta-alaa (Nauskan talon kohdalla). Uusi kevyen liikenteen väylä menee liian läheltä nykyistä asuinrakennusta ja tie halkaisee peltosarat niin, että niiden viljely vaikeutuisi merkittävästi. Mahdollinen rinnakkaistieyhteys on mahdollista osoittaa Helasentien päästä vanhaa tiepohjaa pitkin Kaivosojatielle nykyisen kevyen liikenteen väylän paikalle. Alueen kiinteistönomistajilla ei voi maksattaa esitettyjä toimenpiteitä, varsinkaan, kun esitykset eivät ole tulleet asukkailta tai tiekunnilta.

Vastine: Raportissa esitetty vaihtoehto 2 on yksi tutkituista, ja hylätyistä vaihtoehdoista. Hailuodontien eteläpuolelle välittömästi tien viereen ei esitetä rakennettavaksi väylää, vaan Hailuodontien suuntaiset väylät toimivat myös kevyen liikenteen yhteyksinä. Peltoalueen halkaiseva tieyhteys on tarpeen, jos kyseiselle alueelle rakennetaan uusia taloja. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan tien sijaintia. Kelanmutkan liittymän siirtäminen on osa Kelanmutkan ja Porkonkarin liittymien järjestelyitä ja tarpeen alikulun rakentamiseksi. Alikulun rakentaminen ei ole kiireellisimpien toimenpiteiden joukossa. Nykyinen kevyen liikenteen yhteys Kaivosojantien ja Helasentien välillä palvelee jalankulkijoita ja pyöräilijöitä katkossakin.

Juha Nalkki ja Leila Salo

Kirjoittajat vastustavat Hailuodontien raportissa esitettyjen vaihtoehtojen 2 ja 3 kevyen liikenteen väylän ja uuden yksityistien rakentamisesta. Hailuodontien eteläpuolelle sijoittuva väylä on tarpeeton. Uusi yksityistie menee liian läheltä nykyisiä asuinrakennuksia ja aiheuttaa meluhaittoja. Tien paikalta kaadetaan pois koivikoita, jotka nyt ovat suojapuustona ja luo maaseutumaista ympäristöä. Rinnakkaistieyhteys on mahdollista osoittaa Helasentien päästä vanhaa tiepohjaa pitkin Kaivosojatielle nykyisen kevyen liikenteen väylän paikalle. Tieyhteydet tulisi järjestää suunnitelmavaihtoehdon 1 mukaan tai sitä mukaillen. Alueen kiinteistönomistajilla ei voi maksattaa esitettyjä toimenpiteitä, varsinkaan kun esitykset eivät ole tulleet asukkailta tai tiekunnilta.

Vastine: Raportissa esitetty vaihtoehto 2 on yksi tutkituista, ja hylätyistä vaihtoehdoista. Hailuodontien eteläpuolelle välittömästi tien viereen ei esitetä rakennettavaksi väylää, vaan Hailuodontien suuntaiset väylät toimivat myös kevyen liikenteen yhteyksinä. Peltoalueen halkaiseva tieyhteys on tarpeen, jos kyseiselle alueelle rakennetaan uusia taloja. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan tien sijaintia. Kelanmutkan liittymän siirtäminen on osa Kelanmutkan ja Porkonkarin liittymien järjestelyitä ja tarpeen alikulun rakentamiseksi. Alikulun rakentaminen ei ole kiireellisimpien toimenpiteiden joukossa. Nykyinen kevyen liikenteen yhteys Kaivosojantien ja Helasentien välillä palvelee jalankulkijoita ja pyöräilijöitä katkossakin. Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja.

Riitta Ukkola ja Jukka-Pekka Ukkola

Kirjoittajat vastustavat Hailuodontien raportissa esitettyjen vaihtoehtojen 2 ja 3 kevyen liikenteen väylän ja uuden yksityistien rakentamisesta. Esitetyt väylät rikkovat mahdollisen rakennuspaikan niin, ettei uutta rakennusta voisi toteuttaa. Esitetyt tiejärjestelyt ovat liian suurisuuntaisia. Rinnakkaistieyhteys on mahdollista osoittaa Helasentien päästä vanhaa tiepohjaa pitkin Kaivosojatielle nykyisen kevyen liikenteen väylän paikalle. Tieyhteydet tulisi järjestää suunnitelmavaihtoehdon 1 mukaan tai sitä mukaillen. Alueen kiinteistönomistajilla ei voi maksattaa esitettyjä toimenpiteitä, varsinkaan kun esitykset eivät ole tulleet asukkailta tai tiekunnilta.

Vastine: Raportissa esitetty vaihtoehto 2 on yksi tutkituista, ja hylätyistä vaihtoehdoista. Hailuodontien eteläpuolelle välittömästi tien viereen ei esitetä rakennettavaksi väylää, vaan Hailuodontien suuntaiset väylät toimivat myös kevyen liikenteen yhteyksinä. Peltoalueen halkaiseva tieyhteys on tarpeen, jos kyseiselle alueelle rakennetaan uusia taloja. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan tien sijaintia. Kelanmutkan liittymän siirtäminen on osa Kelanmutkan ja Porkonkarin liittymien järjestelyitä ja tarpeen alikulun rakentamiseksi. Alikulun rakentaminen ei ole kiireellisimpien toimenpiteiden joukossa. Nykyinen kevyen liikenteen yhteys Kaivosojantien ja Helasantien välillä palvelee jalankulkijoita ja pyöräilijöitä katkossakin. Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja.

Markus Hautamäki

Vastustaa ehdottomasti hankkeen kustannusten osoittamista asukkaille. Porkonkarintien liittymään osoitettua kevyen liikenteen alikulkua ei tarvita ennen kuin on rakennettu laajempi asuinalue. Hailuodontien rajoitusta voidaan laskea ko. kohdassa ja valvoa sitä esimerkiksi automaattisella nopeusvalvonnalla.

Vastine: Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Alikulun rakentaminen ei ole kiireellisimpien toimenpiteiden joukossa. Nopeusrajoituksista päätettäessä pitää arvioida, miten autoilijat hyväksyvät rajoitukset. Tärkeä osa rajoitusta on, että maankäyttö tukee rajoitusta. Tällä hetkellä 60 km/h-rajoituksen jatkamiselle ei nähdä perusteita. Automaattivalvonta käytetään vilkkaamilla teillä, lähinnä valta- ja kantateillä.

Kaivosojantien tiekunta

Esitetyt toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta ja ovat siten pääpiirteissään kannatettavia. Toimenpiteet johtuvat pääosin Hailuodontie liikenteen kasvusta ja siten yhteiskunnan on kustannettava toimenpiteet.

Vastine: Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja.

Paula Niemisalo, Juha Niemisalo, Maija-Liisa Ervasti

Esitettyjen toimenpiteiden kustannukset tulee osoittaa valtiolle, ei asukkaille. Maksajaksi on osoitettava myös Hailuodon kunta.

Vastine: Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja. Kuntarajojen ylittävää rahoitusta ei Suomessa käytetä. ELYn (valtion) osuuteen voidaan katsoa kuuluvan se osuus, joka hyödyttää myös Hailuotoa. Kustannusten jakaminen yli kuntarajojen olisi vaikeaa, sillä hyötyjen osoittaminen yksiselitteisesti on vaikeaa ellei mahdotonta.

Ari Saartenoja ja Hanna-Maria Saartenoja

Kirjoittajat vastustavat Hailuodontien raportissa esitettyjen vaihtoehtojen 2 ja 3 kevyen liikenteen väylän ja uuden yksityistien rakentamisesta. Esitetty yksityistie tuhoaa asuinalueen lähellä olevan koivikon, joka on tärkeä asuinrakennuksen lämmityksen polttopuulähde. Uusi tie menisi liian läheltä pihaa ja melu haittaisi asumista. Esitetty tie rikkoo imeytyskentän. Uudet tiet rikkoisivat maalaisidyllin. Esitetyt tiejärjestelyt ovat liian suurisuuntaisia. Hailuodontien suuntainen rinnakkaistieyhteys lienee ositettu tulevan maankäytön tarpeisiin, nyt sille ei ole perusteita. Rinnakkaistieyhteys on mahdollista osoittaa Helasantien päästä vanhaa tiepohjaa pitkin Kaivosojatielle nykyisen kevyen liikenteen väylän paikalle. Tieyhdydet tulisi järjestää suunnitelmavaihtoehdon 1 mukaan tai sitä mukaillen. Alueen kiinteistönomistajilla ei voi maksattaa esitettyjä toimenpiteitä, varsinkaan kun esitykset eivät ole tulleet asukkailta tai tiekunnilta. Alikulunkäytävien rakentaminen kevyelle liikenteelle on perusteltua ja niiden kautta kevyt liikenne pääsee Hailuodontie

pohjoispuoliselta väylältä tien eteläpuolelle eikä uusia väyliä Hailuodontien eteläpuolella välttämättä tarvittaisikaan. Kelanmutkan itäisen liittymän siirtämisen sijaan tulisi siirtää Porkankarintien liittymää ja parantaa nykyistä Kelanmutkan liittymää.

Vastine: Raportissa esitetty vaihtoehto 2 on yksi tutkituista, ja hylätyistä vaihtoehdoista. Hailuodontien eteläpuolelle välittömästi tien viereen ei esitetä rakennettavaksi väylää, vaan Hailuodontien suuntaiset väylät toimivat myös kevyen liikenteen yhteyksinä. Peltoalueen halkaiseva tieyhteys on tarpeen, jos kyseiselle alueelle rakennetaan uusia taloja. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan tien sijaintia. Kelanmutkan liittymän siirtäminen on osa Kelanmutkan ja Porkankarin liittymien järjestelyitä ja tarpeen alikulun rakentamiseksi. Alikulun rakentaminen ei ole kiireellisimpien toimenpiteiden joukossa. Nykyinen kevyen liikenteen yhteys Kaivosojantien ja Helasantien välillä palvelee jalankulkijoita ja pyöräilijöitä katkossakin. Kustannusjako sovitaan jatkosuunnittelussa. Tässä vaiheessa Oulunsalon kunnassa on linjattu, että yksityisteiden rakennuskustannuksista vastaavat uudet rakentajat. Osa esitetyistä ja kustannuslaskelmissa olevista yksityisteistä on tarpeen vasta, kun alueelle rakennetaan uusia taloja.

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 1
PL 86, 90101 Oulu
puh. 020 636 0020
www.ely-keskus.fi