

Kiiminkijoen Natura 2000-alueeseen kohdistuvat vaikutukset ovat lähinnä Allikon sillan rakentamisen aikaisia. Rakentamistoimenpiteet aiheuttavat veden samentumista siltapaikan läheisyydessä, mutta haitta on väliaikainen ja vedenlaatu palaa nykytilanteen kaltaiseksi vedessä tehtävien rakennustöiden päätyttyä. Hankkeen toteuttamisella ei ole haitallisia vaikutuksia suunnitteluosuuden pohjoisosassa sijaitsevan Joutsensuo -Vareputaanlehdon Natura 2000-alueeseen.

Suunnitteluosuuden alueelta joudutaan poistamaan nykyistä kasvillisuutta pääosin nykyisen tielinjan itäpuolelta. Moottoriteosuuksilla kasvillisuuden poiston vaativan vyöhykkeen leveys on suurin. Koska valtatie reunametsät ovat alueelle tavanomaisia mäntyvaltaisia kankaita, kasvillisuuteen kohdistuvat haitalliset vaikutukset ovat vähäisiä. Hankkeella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen kasvillisuuteen tai eläimistöön.

Hankkeen toteuttamisella ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia alueen pohjavesialueisiin, pohjaveden pinnan tasoon tai pohjaveden laatu.

Hankkeen toteuttamisella ei ole pysyviä haitallisia vaikutuksia alueen pintavesiin. Merkittävimmät vesistöihin kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat Kalimeenojan ja Kiiminkijoen vesistösiltojen rakennustöistä. Lisäksi uuden ajoradan ja lisäkaistojen rakentaminen aiheuttaa uomiin väliaikaista kiintoainekuormitusta, kun maanpinta on paljaana ja tierakenteet viimeistelemättä. Rakentamisen jälkeen tilanne palautuu nykyisen kaltaiseksi.

Kiinteistövaikutukset

Hankkeen yhteydessä joudutaan lunastamaan kaikkiaan kaksi (2) maatalous/varastorakennusta. Tiejärjestelyjen alle jää metsämaata noin 40 hehtaaria, peltomaata noin hehtaari ja tonttimaata noin 0,6 hehtaaria.

Rakentamiskustannusarvio ja taloudellisuus

Hankkeen arvonlisäveroton (ALV 0 %) kustannusarvio on 30,320 M€ (MAKU₂₀₁₀=107,2; SIKU₂₀₀₀=172,0), josta rakennuskustannukset yhteiskustannuksineen ovat 30,170 M€ sekä lunastus- ja korvauskustannusten osuus on 0,150 M€. Johtojen ja laitteiden omistajien osuus kustannusarviosta on 0,161 M€.

Jatkotoimenpiteet ja aikataulu

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino- ja liikenne- ja ympäristökeskus lähettää tiesuunnitelman maantielain mukaiseen käsittelyyn, jolloin Oulun kaupunki ja lin kunta asettavat tiesuunnitelman julkisesti nähtäville. Tiesuunnitelmasta pyydetään lausunnot eri viranomais- ja sidosryhmätahoilta. Alueen kunnat asettavat suunnitelman kuukauden ajaksi yleisesti nähtäville, jolloin siihen voi tehdä muistutuksia. Tiesuunnitelman nähtävillä olosta kuulutetaan kuntien virallisissa ilmoituslehdissä.

Tiesuunnitelmasta saatujen lausuntojen ja mahdollisten muistutusten käsittelyn jälkeen ELY-keskus valmistelee suunnitelmasta hyväksymispäätösesityksen Liikennevirastolle, joka tekee tiesuunnitelmaa koskevan hyväksymispäätöksen. Päätös asiakirjoineen asetetaan yleisesti nähtäville ja siitä on mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuteen. Päätös saa lainvoiman, kun mahdolliset valitukset on käsitelty. Tiesuunnitelma antaa tienpitäjälle oikeuden tiealueen haltuunottoon ja tien tekemiseen.

Hankkeen toteutus sisältyy keväällä 2016 rahoituspäätöksen saaneeseen Valtatie 4 välillä Oulu – Kemi - kehittämishankkeeseen. Koko kehittämishankkeen kustannusarvio on 155 M€. Arvioitu hankkeen rakentamisaikataulu on 2019 – 2020.

Suunnitelman laatijat

Tiesuunnitelma on laadittu Pohjois-Pohjanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimeksiannosta. Suunnittelukonsulttina tiesuunnitelman laadinnassa on toiminut Destia Oy. Suunnittelutyöhön on lisäksi osallistunut alikonsulttina Traficon Oy telematiikan asiantuntijana.

Lisätiedot

Ari Kuotesaho, Pohjois-Pohjanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Veteraaninkatu 5 (PL 86), 90101 Oulu

Puhelin: 0295 038 259, sähköposti: ari.kuotesaho@ely-keskus.fi.

Valtatien 4 parantaminen välillä Kello - Ränänperä Oulu ja li

TIESUUNNITELMAN ESITE

Suunnittelukohte ja olosuhteet

Valtatie 4 (E75) Helsingistä Utsjoelle on Suomen tärkein etelä – pohjoissuuntainen tieyhteys. Tieyhteys kuuluu sekä eurooppatieverkkoon (E-tiet) että yleiseurooppalaiseen TEN-T- liikenneverkkoon (Trans-European Networks) osana Bothnia Corridorina.

Valtatien 4 suunnittelujakso Kello - Ränänperä, Haukiputaan kohdalla, sijoittuu Oulun kaupungin ja lin kunnan alueille. Noin 17,9 kilometrin pituinen suunnittelujakso alkaa nykyisen moottoritien ja moottoriliikennetien muutosalueelta Kellosta sekä päättyy Ränänperälle maantien 847 (Haukiputaantie) liittymän pohjoispuolelle.

Nykyinen leveäkaistatie muutetaan 2+2-kaistaiseksi 15 metrin keskialueella varustetuksi moottoritieksi rakentamalla toinen ajorata nykyisen tien itäpuolelle Kellon ja Kiiminkijoen välillä. Kiiminkijoen ja Ränänperän välille rakennetaan jatkuva keskikaiteellinen 2+1-ohituskaistatie, joka on moottoriliikennetie. Ränänperän liittymään (vt 4 / mt 847, Haukiputaantien liittymä) muutetaan kääntymiskaistoilla varustettu liittymäksi eli ns. pääsuunnassa kanavoiduksi liittymäksi.

Kello – Ränänperä välisen valtatieosuuden palvelutaso on huonompi kuin muualla Oulun seudulla. Liikennöimisolosuhteen eivät näiltä osin vastaa valtatielle 4 asetettuja palvelutasotavoitteita. Raskaan liikenteen määrä on suuri etenkin arkiliikenteessä, mikä osaltaan heikentää tien palvelutasoa, alentaa ajonopeuksia, lisää jonoutumista ja ohitustarvetta sekä lisää ohitusriskejä.

Valtatien 4 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2015) vaihtelee suunnittelujaksolla tieosasta riippuen 10 000 – 16 400 ajoneuvon välillä. Raskaan liikenteen osuus 7 – 12 %. Vuonna 2030 valtatie 4 keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) arvioidaan lisääntyvän suunnittelujaksolla tieosasta riippuen 13 100 – 22 300 ajoneuvoon. Raskaan liikenteen osuus on 7 – 10 %.

Välillä Kello - Ränänperä on tapahtunut vuosina 2011 – 2015 yhteensä 48 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, henkilövahinko-onnettomuuksia oli 11 kpl. Henkilövahinko-onnettomuuksista 2 johti kuolemaan. Onnettomuuksissa kuoli 2 ja loukkaantui 18 henkilöä. Onnettomuusluokista suurimmat ovat olleet erilaiset yksittäisonnettomuudet 46 %, ohitusonnettomuudet 15 %, kohtaamisonnettomuudet 13 % ja peräänajo-onnettomuudet 8 %. Molemmat kuolemaan johtaneet onnettomuudet olivat kohtaamisonnettomuuksia

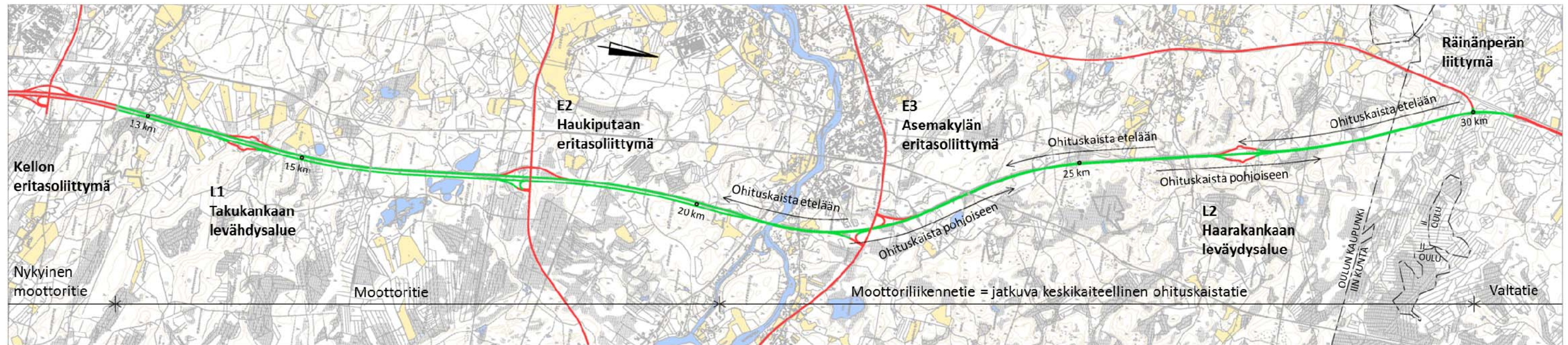
Tavoitteet

Hankkeelle asetetut tavoitteet perustuvat valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä seudullisiin tavoitteisiin. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää.

Hankkeen tavoitteena on parantaa valtatie 4 liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta erottamalla ajosuunnat toisistaan sekä lisäämällä ohitusmahdollisuuksia. Lisäksi parane työmataliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten ja kuljetusketjujen matka-ajan ennustettavuus.

Valtatiestä aiheutuvaa haittaa pyritään mahdollisuuksien mukaan lieventämään mm. melusuojuuksia lisäämällä.

Pyritään yhteiskuntataloudellisesti kannattavaan ratkaisuun kohdistamalla ja mitoittamalla tarvittavat toimenpiteet kustannustehokkaasti.



Tiesuunnitelman toimenpiteet

Nykyinen leveäkaistatie muutetaan 2+2-kaistaiseksi 15 metrin keskialueella varustetuksi moottoritieksi rakentamalla toinen ajorata nykyisen tien itäpuolelle Kellon ja Kiiminkijoen eteläpuolen välillä.

Kiiminkijoen eteläpuolen ja Räinänpään välille rakennetaan moottoriliikennetienä jatkuva keskikaiteellinen 2+1 ohituskaistatie. Ohituskaistatie levennetään (3,25 m) pääosin nykyisen tien itäpuolelle. Nykyisen ratasillan molemmin puolin ja Haarakankaalla ohituskaistatie levennetään nykyisen tien molemmin puolin.

Uudelle moottoritiele ja ohituskaistatielle ei sallita tasoliittymiä. Suunnitteluosuudella on nykyisin kaksi (2) eritasoliittymää ja kaksi (2) levähdysaluetta. Räinänpään liittymään (vt 4 / mt 847 Haukiputaantien liittymä) rakennetaan valtatielle vasemmalle kääntyvien kaista Oulun suunnasta ja erillinen oikealle kääntyvien kaista Keminsuunnasta.

Moottoritien mitoitusnopeutena on moottoritieosuudella käytetty 120 km/h ja ohituskaistieosuudella 100 km/h. Moottoritien ja ohituskaistatien nopeusrajoitus on läpi vuoden 100 km/h. Räinänpään liittymässä nopeusrajoitus on 80 km/h.

Moottoritien poikkileikkaus on tyypiltään 2 x 11,25 m / 7,5 m + kk 15 m. Moottoritielellä on leveä 15 metrin keskialue, ajorata on 7,5 metrin levyinen suuntaansa sekä tien kokonaisleveys on 11,25 metriä ja tie on kestopäällystetty. Moottoriliikennetien ohituskaistatieosuuden poikkileikkaus on tyypiltään 15,75 m / 7,0 m + 2 m + 3,75 m. Tien kokonaisleveys on 15,75 metriä, ajorata on 10,75 metriä ja ajosuuntien välissä on 2 metrin levyinen keskikaidealue.

Tiesuunnitelmassa ei esitetä muutoksia nykyisiin erikoiskuljetusten kulkureitteihin. Valtatien 4 suunnitteluosuus kuuluu suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkon (SEKV) runkoreitteihin Räinänpään liittymän pohjoispuolella. Pohjois-eteläsuuntaisena suurten erikoiskuljetusten reittinä toimii valtatie 4 rinnakkaistie, Haukiputaantie (mt 847).

Tiesuunnitelmassa ei esitetä uusien yksityistieyhteyksien rakentamista. Tiesuunnitelmaan sisältyvät yksityistieyhteydet joudutaan muuttamaan moottoritien tai moottoriliikennetien rakentamisen vuoksi. Moottori- tai moottoriliikennetien alittavien yksityisteiden alikukkoroketta silloilla on lisätty vähintään 4,5 metriin. Yksityisteiden käytössä on alikorkeuksissa huomioitava kunnossapitovara (0,1 m). Moottori- tai moottoriliikennetien alittavien yksityisteiden sillat ja niihin liittyvät kuivatusrakenteet omistaa ja kunnossapitaa valtio. Yksitystiehoitokunta vastaa yksityisten kunnossapidosta myös sillan kohdalla.

Tiesuunnitelmassa ei esitetä muutoksia moottoritien tai moottoriliikennetien ylittävälle siltapaikoille. Moottoritiele rakennetaan neljä (4) uutta siltaa ja ohituskaistieosuudella levennetään kahdeksaa (8) nykyistä siltaa. Lisäksi Asemakylän eritasoliittymän (E3) rampin R2 rakennetaan tukimuuri.

Vaikutukset liikenteeseen

Valtatien 4 rakentaminen moottoritieksi ja jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi parantaa päätieverkkoon kuuluvan valtatieosuuden liikenteen välityskykyä ja turvallisuutta. Tieverkollisesti hanke ei aiheuta muutoksia.

Paikallista ja seudullista liikennettä välittäviin maantiet ja yksityistiet säilyvät nykyisellään.

Hanke parantaa valtatieosuuden liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta merkittävästi, jolloin mm. tavaraliikenteen toimintavarmuus ja matka-aikojen ennustettavuus paranevat. Seudullisesti alueen kuntien välisten työ- ja asiointimatkojen nopeutuminen parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja luo uusia kehittämismahdollisuuksia. Toimivat ja sujuvat tiejärjestelyt tukevat suunnittelualueen yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

Hankkeen toteuttaminen parantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi. Liikenneturvallisuus paranee mm. moottoritien keskialueen ja ohituskaistatien keskikaiteen vakavia ohitus- ja kohtaamisonnettomuuksia vähentävästä vaikutuksesta. Tiesuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet vähentävät laskennallisesti (Tarva 5.4) 0,584 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa.

Vaikutukset ihmisiin

Ihmisten elinolojen ja viihtyvyyden kannalta merkittävimmät seikat ovat sujuvien liikenneyhteyksien lisäksi melutason väheneminen asuinalueilla Kellossa ja Asemakylällä. Tiesuunnitelmassa esitetyillä melutorjuntaratkaisulla pystytään suojaamaan kaikki asukkaat siten, ettei päiväajan 55 dB ja yöajan 50 dB ohjearvot ylitä. Ennustetilanteessa meluntorjunnalla suojataan päiväaikana 71 ja yöaikana 41 asukasta verrattuna tilanteeseen ilman uusien melusteiden rakentamista Tiesuunnitelmassa esitetyillä melusteratkaisulla ohjearvojen ylittävälle meluhyökkäykselle päivällä (55 dB) jää yksi (1) loma-asumiseen käytettävä kiinteistö. Ennustetilanteessa meluntorjunnalla suojataan päiväaikana (55 dB) 7 loma-asuntoa ja yöaikana (50 dB) 5 loma-asuntoa verrattuna tilanteeseen ilman uusien melusteiden rakentamista.

Tienrakentamisen aikaiset haitat rajoittuvat tien lähialueelle ja ovat kohteittain lyhytaikaisia.

Vaikutukset ympäristöön

Uuden ajoradan rakentaminen ja tiealueen leventyminen muuttaa maisemaa valtatie ympärillä. Erityisesti valtatie lähimaisemaan vaikuttavat uusien siltien rakentaminen sekä melusuojausten toteuttaminen. Merkittävimmät maiseman muutokset ovat Kellossa Kalimeenojan kohdalla ja Asemakylässä Kiiminkijoen kohdalla. Kellossa valtatie parantaminen vaatii uuden sillan ja Asemakylässä nykyisen sillan leventämisen sekä molemmissa kohteissa melusuojausten rakentamista. Maiseman muutoksella ei kuitenkaan arvioida olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia, sillä valtatie parannetaan nykyisessä maastokäytävässä pääasiassa haja-asutusalueella.

Tiesuunnitelman mukaisten parantamistoimenpiteiden toteuttamisella ei ole haitallisia vaikutuksia suunnittelualueella sijaitseviin kiinteisiin muinaisjäännöskohteisiin. Tiesuunnitelman toimenpiteiden toteuttamisella ei aiheuteta pysyviä muutoksia suunnittelualueen suojelualueisiin.