

MT 8460 (KIIMINKIJOENTIE)  
PARANTAMINEN HAUKIPU-  
TAALLA RADAN YLIKULKUSIL-  
LAN KOHDALLA SEKÄ JALAN-  
KULKU- JA PYÖRÄILYVÄYLÄN  
RAKENTAMINEN VÄLILLE  
ASEMAKYLÄNTIE - TORVE-  
LANTIE, OULU, TIESUUNNI-  
TELMA  
SUUNNITELMASELOSTUS

31.1.2023

# Sisältö

1	JOHDANTO .....	4
1.1	Suunnittelukohteen sijainti, hankkeen taustat, lähtökohdat ja tavoitteet.....	4
1.2	Nykytila ja tarpeet .....	5
1.2.1	Tieverkko ja liittymät .....	5
1.2.2	Geometria ja poikkileikkaus .....	5
1.2.3	Rautatie .....	6
1.2.4	Liikennemäärät.....	7
1.2.5	Nopeusrajoitukset .....	7
1.2.6	Jalankulku ja pyöräily sekä joukkoliikenne.....	8
1.2.7	Liikenneturvallisuus.....	8
1.2.8	Sillat .....	9
1.2.9	Tievalaistus .....	9
1.2.10	Rakenteet ja pohjaolosuhteet .....	9
1.2.11	Happamat sulfaattimaat ja saastuneet maa-alueet.....	10
1.3	Tarpeet .....	10
1.4	Kohdennetut tavoitteet.....	10
1.5	Aiemmat selvitykset, suunnitelmat ja päätökset .....	11
1.5.1	Aiemmat voimassa olevat lainmukaiset suunnitelmat .....	11
1.5.2	Muut maantiehenliittyvät selvitykset, suunnitelmat ja päätökset .....	11
1.5.3	Muut suunnitelmaan liittyvät selvitykset, suunnitelmat ja päätökset.....	11
1.6	Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja -suunnittelu.....	11
1.6.1	Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.....	11
1.6.2	Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu.....	11
1.7	Maankäyttö ja kaavoitustilanne .....	12
1.7.1	Maakuntakaava .....	12
1.7.2	Yleiskaava .....	13
1.7.3	Asemakaava.....	14
1.8	Ympäristön nykytila.....	16
2	SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS .....	18
2.1	Lyhyt kuvaus suunnitteluprosessin taustoista .....	18
2.2	Hankeryhmä ja suunnittelun organisoituminen .....	18
2.3	Suunnittelun aikaisen vuorovaikutuksen järjestäminen .....	18
2.4	Muiden omistamien rakenteiden suunnittelu .....	19
3	TIESUUNNITELMAN ESITTELY.....	20
3.1	Tekniset ratkaisut ja mitoitus.....	20
3.2	Teiden hallinnolliset muutokset.....	21
3.3	Aluevaraukset.....	21
3.3.1	Tiealue .....	
3.3.2	Tieoikeus.....	21
3.3.3	Maanomistajan alueet, joihin kohdistuu tienpitäjän käyttöoikeus .....	21
3.3.4	Lunastuksen laajentaminen.....	21
3.4	Liikenteenohjaus ja liikenteen hallinta.....	21
3.5	Valaistus .....	21
3.6	Kuivatus ja pohjavedensuojelus.....	22
3.7	Muiden omistamien johdot ja laitteet .....	22

3.8	Pohjanvahvistukset .....	22
3.9	Sillat ja muut taitorakenteet .....	22
3.10	Tieympäristön käsittelyn periaatteet.....	22
3.11	Meluntorjunta .....	23
3.12	Hankkeen massatilanne, tienpitoaineen ottopaikat ja maa-ainesten sijoitusalueet .....	23
3.13	Työnaikaiset liikennejärjestelyt.....	23
3.14	Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) ja yleissuunnitelman huomioon ottaminen tiesuunnittelussa .....	23
3.15	Tutkitut vaihtoehdot .....	24
4	TIESUUNNITELMAN VAIKUTUKSET .....	25
4.1	Yleistä .....	25
4.2	Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen .....	25
4.3	Suojattomien tienkäyttäjien suojelu .....	25
4.4	Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen .....	25
4.5	Meluvaikutukset.....	25
4.6	Vaikutukset tärinään .....	25
4.7	Vaikutukset ilmastoon ja sopeutuminen ilmaston muutokseen .....	26
4.8	Vaikutukset ilmanlaatuun .....	26
4.9	Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön .....	26
4.10	Vaikutukset kuivatusjärjestelyihin .....	26
4.11	Vaikutukset vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin .....	26
4.12	Vaikutukset maaperän pilaantuneisuuteen .....	26
4.13	Vaikutukset maa-ainesvaroihin.....	27
4.14	Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin.....	27
4.15	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen .....	27
4.16	Kiinteistövaikutukset.....	27
4.17	Yhteiskuntatalous.....	27
4.18	Vaikutukset yrityksiin ja elinkeinoelämään.....	28
4.19	Rakentamisen ja ylläpidon aikaiset vaikutukset.....	28
5	SUUNNITTELUKOHTTEEN YHTEYDESSÄ RAKENNETTAVA MUIDEN OMISTAMA INFRASTRUKTUURI .....	29
5.1	Yksityistiet ja kadut .....	29
5.2	Radat .....	29
5.3	Vesiväylät .....	29
5.4	Johtojen ja laitteiden siirrot ja suojaukset .....	29
6	TOTEUTTAMISEEN VAADITTAVAT LUVAT JA SOPIMUKSET.....	31
6.1	Toteuttamisen vaatimat luvat ja ilmoitukset.....	31
6.2	Tehdyt sopimukset.....	31
7	SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHTEYSHENKILÖT .....	32

# 1 Johdanto

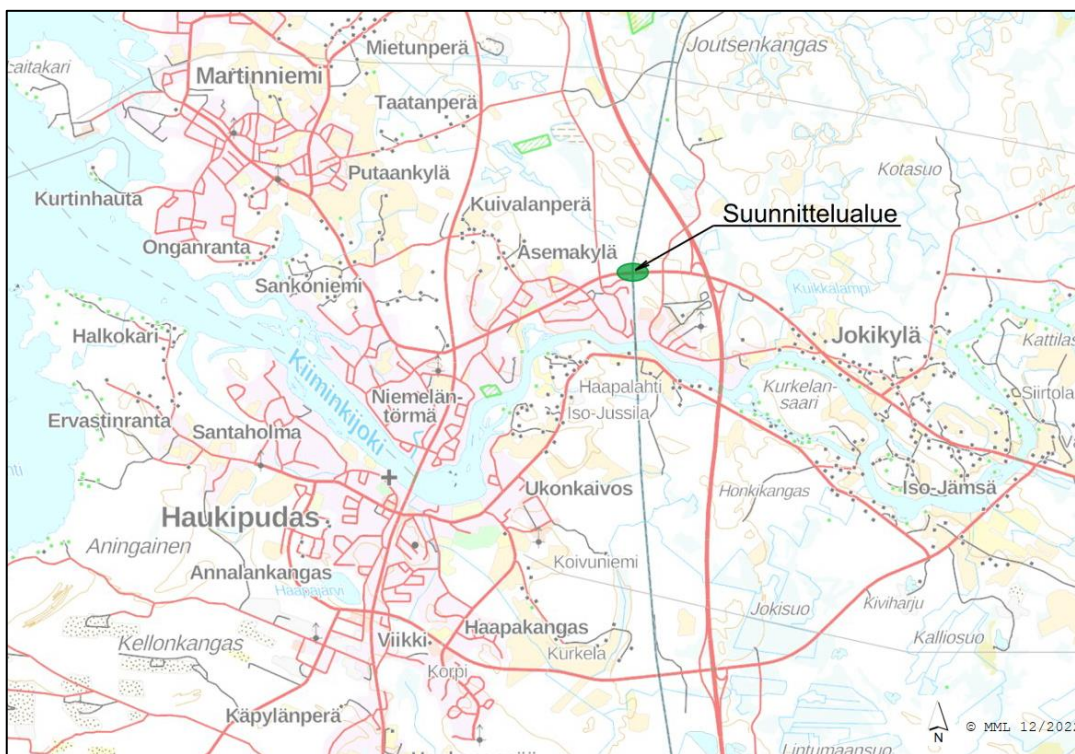
## 1.1 Suunnittelukohteen sijainti, hankkeen taustat, lähtökohdat ja tavoitteet

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on laatinut tiesuunnitelman ” MT 8460 (Kiiminkijoen tie) parantaminen Haukiputaan radan ylikulkusillan kohdalla sekä jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen välille Asemakyläntie - Torvelantie, Oulu”. Suunnitelma on laadittu yhteistyössä Oulun kaupungin kanssa.

Suunnittelukohte sijaitsee Oulun kaupungin Haukiputaan kylässä Kiiminkijoen pohjoispuolella, Asemakylän kohdalla. Suunnittelukohteen sijainti on esitetty kuvan 1 kartalla. Suunnittelukohteessa maantie 8460 risteää Oulu – Laurila radan.

Suunnittelun lähtökohtana on nykyisen Haukiputaan ylikulkusillan uusiminen. Nykyinen silta on huonokuntoinen eikä radan alikulkukorkeus täytä sähköradalle asetettuja vaatimuksia.

Suunnitelma sisältää Oulu – Laurila radan ylikulkusillan uusimisen nykyisen sillan pohjoispuolelle ja maantien uuden linjauksen välille Asemakyläntie - Torvelantie. Lisäksi maantien varteen, tien eteläpuolelle suunnitellaan uusi jalankulku- ja pyöräilyväylä välille Asemakyläntie - Torvelantie.



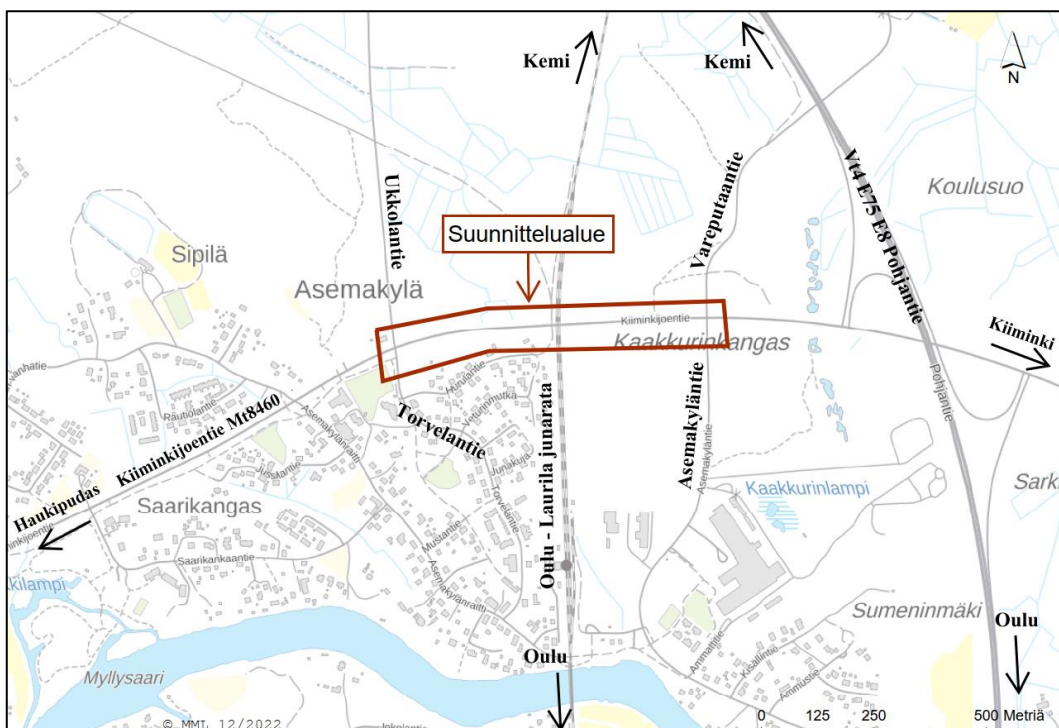
Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti

## 1.2 Nykytila ja tarpeet

### 1.2.1 Tieverkko ja liittymät

Suunnittelualueella sijaitsee länsi – itä suunnassa kulkeva maantie 8460 (Kiiminkijointie), joka risteää pohjois-etelä suunnassa kulkeva Oulu – Laurila rautatien. Lisäksi suunnittelualueella on Oulun kaupungin katuja Torvelantie ja Asemakyläntien. Torvelantietä vastapäätä sijaitsee Ukkolantien yksityistie ja Asemakyläntietä vastapäätä Vareputaantie yksityistie.

Oulu – Kemi -rataosuus kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon ja pohjanmaa – itämeri ydinverkkokäytävään, jota on esitetty jatkettavaksi Suomen kautta Luulajan sataan. Suunnittelualueen liikenneverkko on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2. Suunnittelualueen liikenneverkko

### 1.2.2 Geometria ja poikkileikkaus

Kiiminkijointie (mt8460) kaartaa Torvelantiestä alkaen loivasti oikealle idän suuntaan ja risteää kohtisuoraan Oulu – Laurila -radan nykyisen ylikulkusillan kohdalla. Maantie jatkuu suorana Asemakyläntien liittymään, jonka jälkeen se kaartuu loivasti oikealle idän suuntaan.

Torvelantien liittymästä alkaen maantie nousee noin 4,5 % kaltevuudessa kohti radan ylikulkusiltaa, jonka kohdalla on kupera pyöristyskaari (S=3000). Ylikulkusillan jälkeen maantien tasaus laskee loivasti noin 2,5 % kaltevuudessa kohti Asemakyläntien liittymää.

Maantien nykyinen poikkileikkaus on 9/7 molemmin puolin ylikulkusiltaa. Ylikulkusillan kohdalla maantien poikkileikkaus kapenee ja on sillan matkalla 8/7 (sillan HI=8,5 m).



*Kuva 3. Näkymä maantieltä 8460 Torvelantien liittymän eteläpuolelta rautatien suuntaan*

### **1.2.3 Rautatie**

Suunnittelualueella kulkee sähköistetty yksiraiteinen Oulu-Kemi -rautatie, joka sisältyy Oulu – Laurila rataosaan. Rataosa kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon. Oulu- Kemi -rataosalla kulkee vuorokaudessa 14 henkilöliikenteen junaa ja 10 tavarajunaa.



*Kuva 4. Näkymä radalta nykyisen ylikulkusillan pohjoispuolelta etelän suuntaan (Haukiputaan liikennepaikka)*

Suunnittelualueen kohdalla sijaitsee Haukiputaan liikennepaikka, jossa on pääraiteen lisäksi yksi sivuraide, joka jatkuu siltapaikan pohjoispuolelle (kuva 4).

Ylikulkusillan eteläpuolella rata on suora ja pohjoisen suuntaan mentäessä rata kaartaa heti ylikulkusillan jälkeen loivasti oikealle idän suuntaan.

### 1.2.4 Liikennemäärät

Suunnittelualueen maanteiden vuoden 2019 keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät (KVL, ajon/vrk) perustuvat Väyläviraston tierekisterin liikennemäärätietoihin (kuva 5). Koska korona vähensi liikennemääriä vuonna 2020 ja 2021, kohteessa on käytetty vuoden 2019 liikennemäärätietoja.

Jalankulku- ja pyöräliikenne on tällä hetkellä vähäistä johtuen erillisen jalankulku- ja pyöräilyväylän puutteesta.

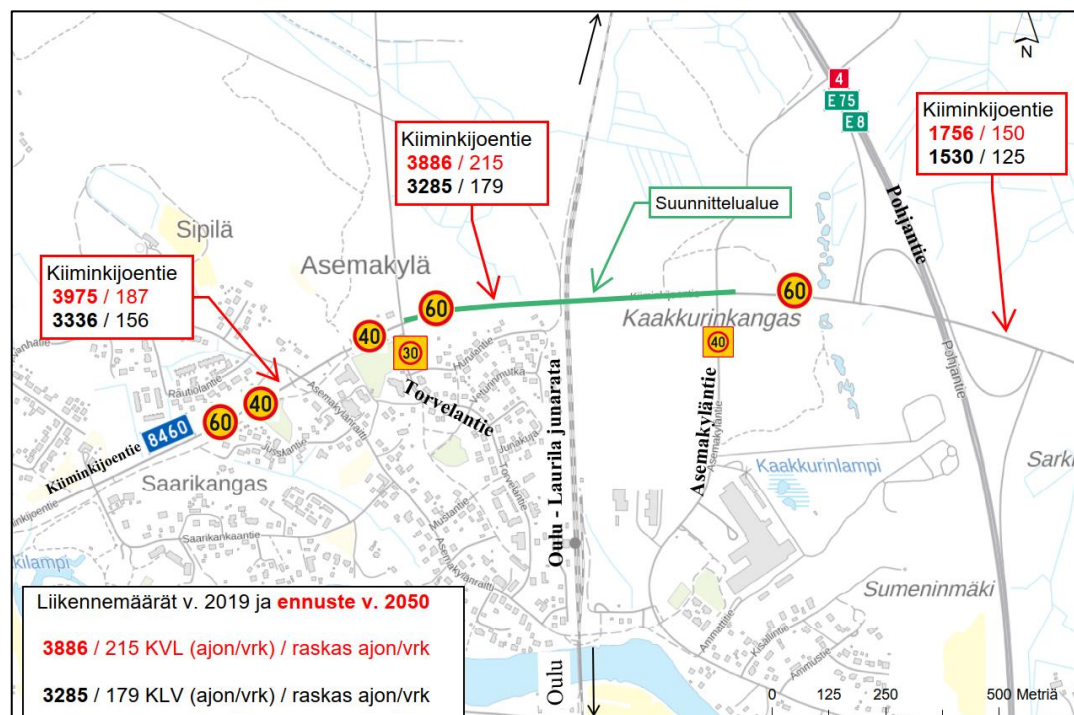
Ennustetilanteen (v. 2050) liikennemäärät perustuvat Väyläviraston valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen. Suunnittelualueen maanteiden nyky- ja ennustetilanteen liikennemäärät on esitetty ao. taulukossa ja kuvassa 5.

Tie	Liikennemäärät v. 2019			Liikennemääräennuste v. 2050		
	KVL 2019 kevyet ajon/vrk	raskaat ajon/vrk	yhteensä ajon/vrk	KVL 2050 kevyet ajon/vrk	raskaat ajon/vrk	yhteensä ajon/vrk
Mt8460 (Kiiminkijointie)	3 285	179	3 464	3 886	215	4 101

Suunnittelualueen päissä sijaitsevien katujen (Torvelantie ja Asemakyläntie) liikennemäärästä ei ole tietoa.

### 1.2.5 Nopeusrajoitukset

Kiiminkijointiellä (mt8460) on suunnittelualueen matkalla voimassa 60 km/h nopeusrajoitus, mikä vaihtuu 40 km/h rajoitukseksi Torvelantien liittymän kohdalla lännen suuntaan. Torvelantiellä (katu) on voimassa 30 km/h aluenopeusrajoitus ja Asemakyläntiellä on voimassa 40 km/h aluenopeusrajoitus. Nopeusrajoitukset ovat esitettynä kuvassa 5.



Kuva 5. Suunnittelualueen liikennemäärät ja nopeusrajoitukset

## 1.2.6 Jalankulku ja pyöräily sekä joukkoliikenne

### *Jalankulku ja pyöräily*

Suunnittelujaksolla ei ole tällä hetkellä jalankulku ja pyöräilyväylää. Suunnittelualueen länsipuolella maantien 8460 (Kiiminkijointien) varressa on jalankulku ja pyöräilyväylä, joka alkaa maantiestä 847 ja loppuu Torvelantien liittymään. Asemakylänraitin ja Torvelantien varressa kulkee jalankulku- ja pyöräilyväylä kohti Kiiminkijoen rantaa. Asemakylänraitin eteläpäästä päästä jalankulku- ja pyöräilyväylä jatkuu radan alitse, Asemakylän alikulkukäytävän (O-4662) kautta Asemakyläntielle, jonka varressa väylä jatkuu Ammattitien liittymään asti.

Oulun kaupunki rakentaa jalankulku- ja pyöräilyväylää Asemakyläntien varteen. Rakentamistyöt käynnistyivät vuoden 2023 alussa ja väylä valmistuu kesän 2023 aikana.

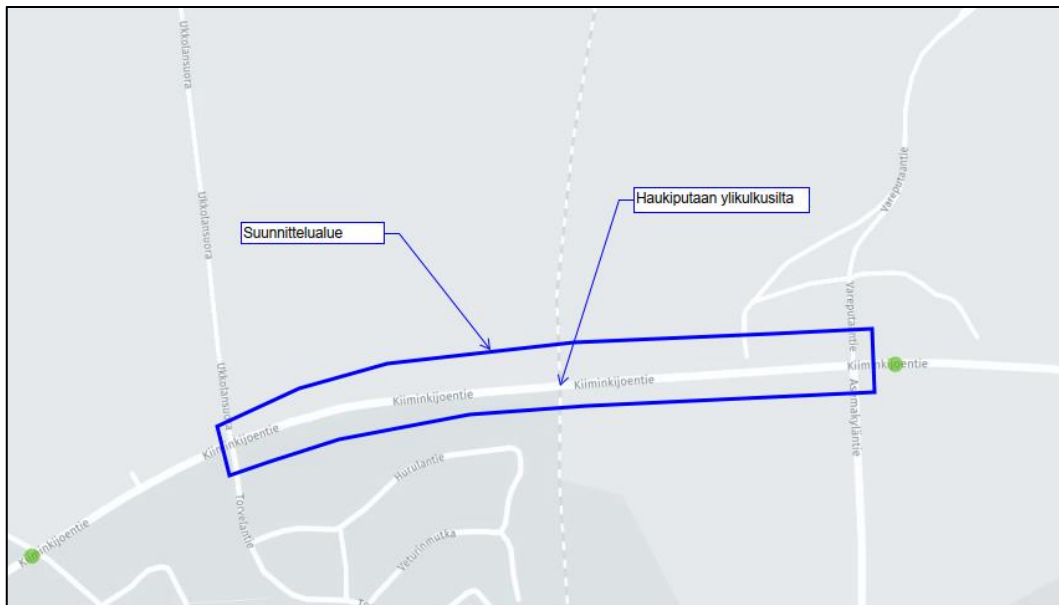
### *Joukkoliikenne*

Maantien 8460 suunnittelualueen läpi kulkee runsaasti Asemakyläntiellä sijaitsevalle Haukiputaan ammattiopistolle suuntautuvaa ja sieltä poistuvaa joukkoliikennettä. Linjoja kulkee suunnittelualueen lävitse arkipäivisin 42 kpl (lähde: oulunjoukkoliikenne.fi ja matkahuolto.fi sivustoilta 27.12.2022).

Kiiminkijointien (mt8460) varressa on linja-autopysäkki pari Torvelantien liittymän yhteydessä.

## 1.2.7 Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueella ei ole sattunut yhtään poliisin tietoon tullutta onnettomuutta viiden viimeisen vuoden (2017 – 2021) aikana. Suunnittelualueella lähinnä tapahtuneet onnettomuudet ovat sattuneet Asemakyläntien liittymän itäpuolella sekä Kiiminkijointien (mt8460) ja Asemakylänraitin liittymässä, joiden sijainti on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. Suunnittelualueen läheisyydessä tapahtuneet liikenneonnettomuudet



### 1.2.8 Sillat

Nykyinen v. 1965 valmistunut Haukiputaan ylikulkusilta (O-916) on huonokuntoinen (KL 2). Sillalle tehtiin erikoistarkastus vuonna 2020, jossa todettiin sillan kansilaatassa vakavia laaja-alaisia vaurioita ja lujuuden alenemaa, jonka perusteella suositellaan sillan uusimista. Nykyisen sillan kohdalla maantien poikkileikkaus on noin metrin muuta tieosuutta kapeampi (kuva 7). Silta ei myöskään täytä sähköradan alikulkukorkeusvaatimusta eikä mahdollista lisäraiteiden rakentamista.



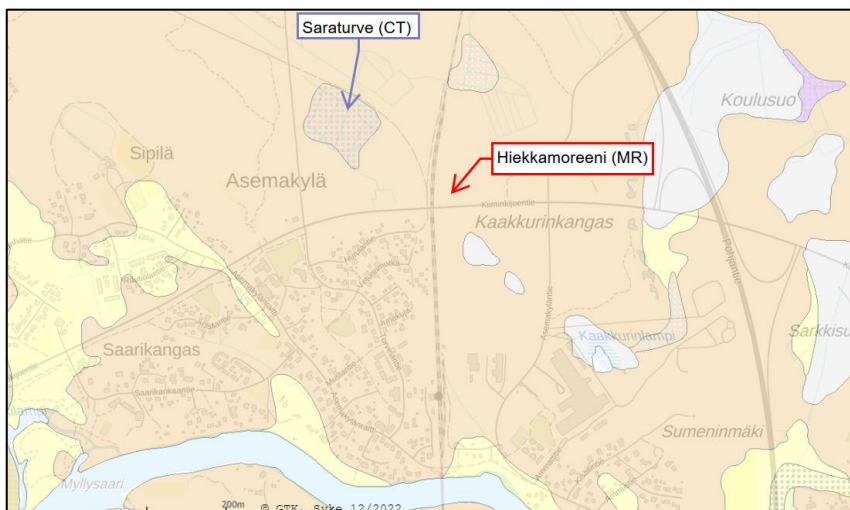
Kuva 7. Näkymä Kiiiminkijoentieltä Haukiputaan ylikulkusillan länsipäästä idän suuntaan

### 1.2.9 Tievalaistus

Maantiellä on tievalaistus koko suunnittelujakson matkalla.

### 1.2.10 Rakenteet ja pohjaolosuhteet

Maalajitiedot perustuvat GTK:n 1:20 000 maaperäkartaan (kuva 8) sekä hankkeella tehtyihin pohjatutkimuksiin. Suunnittelualueen maaperä on pääosin hiekkamoreenia (MR). Pohjavesi oli mittausajankohtana (9.9.-1.11.2022) noin 0,8...1,9 m syvyydellä maanpinnasta.

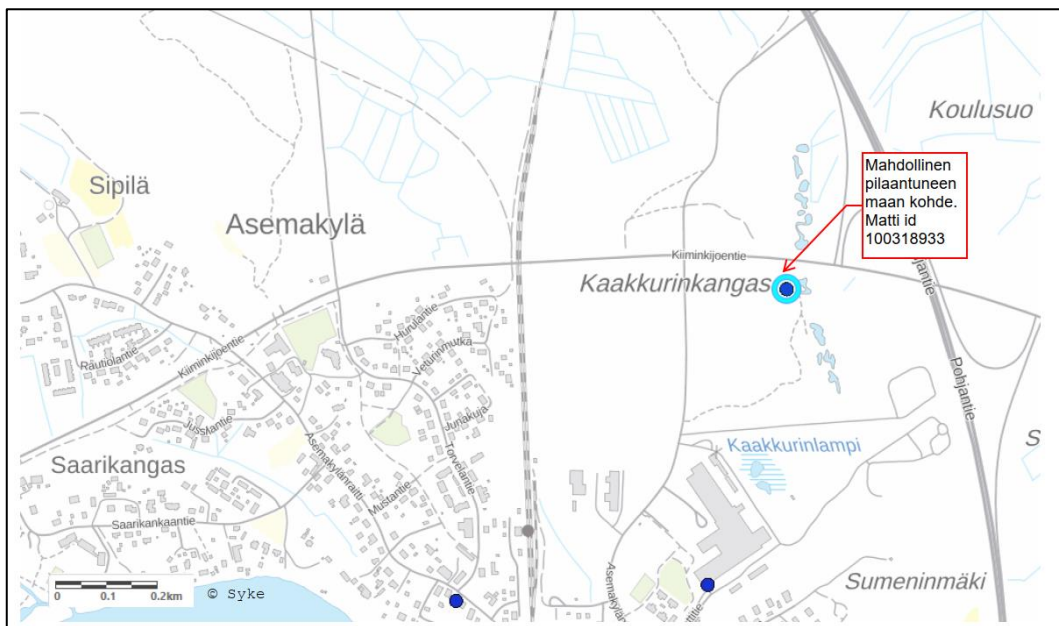


Kuva 8. Suunnittelualueen maaperätiedot (Lähde, GTK maaperäkartta 1:20 000)

### 1.2.11 Happamat sulfaattimaat ja saastuneet maa-alueet

Alueelta tehdyissä pohjatutkimuksissa ja niiden yhteydessä otetuissa ja tutkituissa maanäytteissä ei havaittu viitteitä happamista sulfaattimaista. Tehtyjen tutkimusten yhteydessä ei havaittu myöskään merkkejä maaperän pilaantuneisuudesta.

Suunnittelualueella ei sijaitse tiedossa olevia pilaantuneen maan alueita. Lähin pilaantuneen maan alue sijaitsee noin 200 metriä Asemakyläntien liittymästä idän suuntaan. Kyseessä on pilaantuneen maan tietojärjestelmän (Matti) kohde id 100318933. Alueet ovat esitettynä kuvassa 9.



Kuva 9. Lähimmät pilaantuneen maan kohteet. Lähde Syke 23.12.2022

## 1.3 Tarpeet

Nykyinen radan ylikulkusilta (v 1965) on huonokuntoinen ja vaatii uusimisen. Maantien poikkileikkaus nykyisen ylikulkusillan kohdalla on muuta maantien poikkileikkausta kaapeampi. Maantien varressa ei ole nykyisin jalankulku- ja pyöräilyväylää. Nykyinen ylikulkusillan alikulkukorkeus on matala eikä se täytä sähköradan alikulkukorkeusvaatimusta eikä mahdollista lisäraiteiden rakentamista

## 1.4 Kohdennetut tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on turvata elinkeinoelämän kuljetusten toimivuus ja kehittäminen maantiellä ja rautatiellä sekä tukea nykyistä ja tulevaisuudessa laajanevaa maankäyttöä.

Lisäksi tavoitteena on liikenteen toimivuuden, sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen sekä jalankulku- ja pyöräilyliikenteen olosuhteiden ja liikenneturvallisuuden parantaminen, mikä lisää ko. kulkumuodon houkuttelevuutta.

## 1.5 Aiemmat selvitykset, suunnitelmat ja päätökset

Suunnittelualueella ei ole voimassa muita maantietä käsitteleviä esi- tai yleissuunnitelmia.

Kohteesta ei ole laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostusta eikä suunnitteluperusteita hankkeen vähäisten vaikutusten vuoksi.

### 1.5.1 Aiemmat voimassa olevat lainmukaiset suunnitelmat

Suunnittelualueen maanteillä ei ole voimassa olevia lakisääteisiä yleis- tai tiesuunnitelmia.

### 1.5.2 Muut maantiehenliittyvät selvitykset, suunnitelmat ja päätökset

Haukiputaan ylikulkusillan uusimisesta laadittiin yleistarkastelu kevään 2022 aikana.

### 1.5.3 Muut suunnitelmaan liittyvät selvitykset, suunnitelmat ja päätökset

Oulu – Laurila -rataosan parantamisesta on laadittu tarveselvitys, joka valmistui huhtikuussa 2022.

Oulun kaupunki on käynnistänyt Asemakylän asemakaavan laatimisen keväällä 2023.

## 1.6 Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja -suunnittelu

### 1.6.1 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta:

- **Saavutettavuus:** Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- **Kestävyys:** Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.
- **Tehokkuus:** Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Hankkeen tavoitteena on turvata tieverkon toimivuus ja turvallisuus sekä elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus ja häiriöttömyys. Lisäksi tavoitteena on mahdollistaa elinkeinoelämän kuljetusten ja työssäkäyntiliikenteen kannalta tärkeän pääratatayhteyden kehittäminen. Toimenpiteissä pyritään maksimoimaan nykyisen tie- ja liikenneverkon hyödyntäminen tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä käyttäen.

### 1.6.2 Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmä-suunnitelma 2040 valmistui kesäkuussa 2019, joka keskeisiä tavoitteita ovat:

- Liikennejärjestelmä osaksi Euroopan liikenneverkkoa.
- Liikennejärjestelmä mahdollistaa elinkeinoelämän kustannustehokkaan toiminnan ja kehittämisen.

- Liikennepalvelut ja matkaketjut perustuvat kestäviin ja toimiviin ratkaisuihin.

Hankkeen tavoitteena on varmistaa alueellisen tieliikenneverkon turvallisuus, toimivuus ja sujuvuus varmistaminen sekä elinkeinoelämän kuljetusten häiriöttömän toimivuuden turvaaminen.

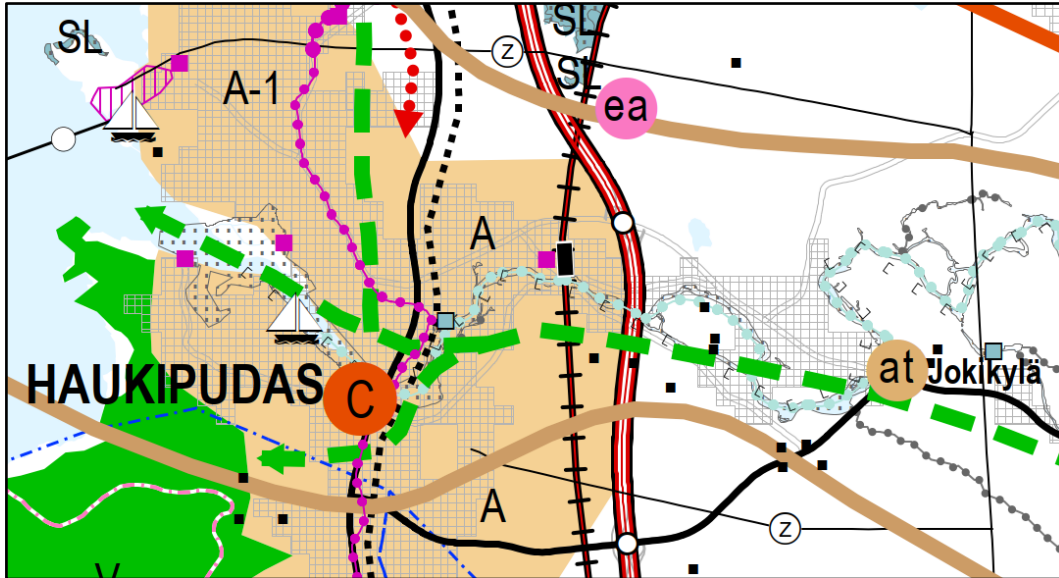
Lisäksi hankkeen tavoitteena on mahdollistaa Oulu-Kemi -rautatieyhteyden kehittäminen liikenne- ja kuljetusmäärien kasvaessa.

## 1.7 Maankäyttö ja kaavoitustilanne

### 1.7.1 Maakuntakaava

Pohjois-Pohjanmaalla ovat voimassa 1.-3. vaihekaavat, joissa suunnittelualueen ympäristö on merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Oulu-Kemi -rautatie on merkitty merkittävästi parannettavaksi nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen pääradaksi. Ote maakuntakaavojen selvityskartasta on kuvassa 10.

Kaavan nimi	Kaavan tunnus	Hyväksymispvm.	Huom. / Piirustus
1. vaihemaakuntakaava		Hyväksytty 2.12.2013 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 23.11.2015 (YM1/5222/2014), lainvoimaiseksi kaava tuli 3.3.2017 (KHO)	<i>Koko suunnittelualue</i>
2. vaihemaakuntakaava		Hyväksytty maakuntavaltuustossa 7.12.2016 ja sai lainvoiman 2.2.2017	<i>Koko suunnittelualue</i>
3. vaihemaakuntakaava		Hyväksytty 11.6.2018 maakuntavaltuustossa ja määrättiin voimaan maakuntahallituksen päätöksellä MRL § 232 nojalla 5.11.2018 ja sai lainvoimainen 17.1.2022 KHO:n hylättyä viimeisen valituksen.	<i>Koko suunnittelualue</i>



Kuva 10. Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavojen yhdistelmäkartan selvityskartasta (Lähde: Pohjois-Pohjanmaan liitto)

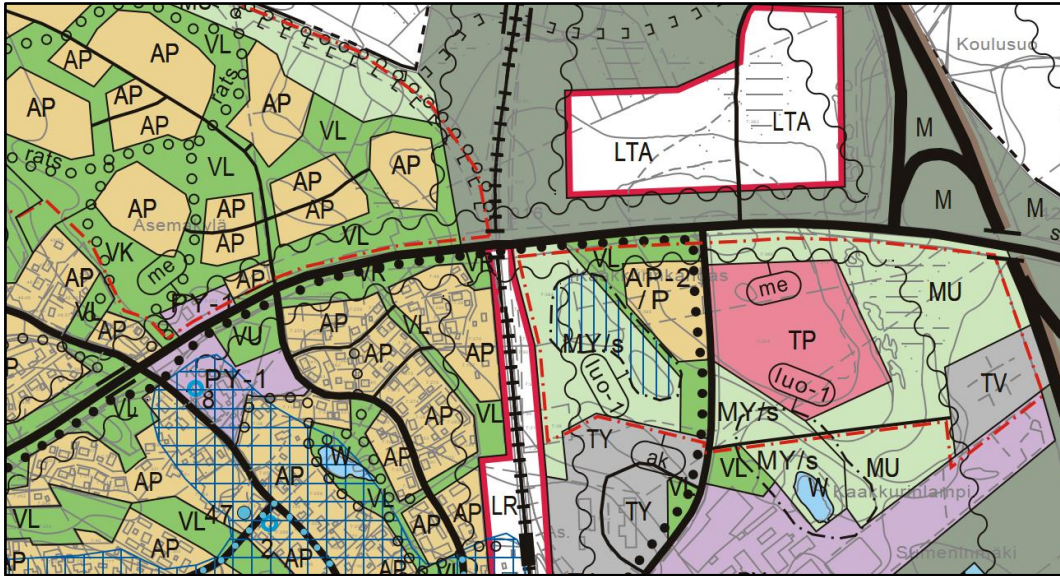
### 1.7.2 Yleiskaava

Suunnittelualueella on voimassa Haukiputaan kunnan aikainen (v. 2005) Kirkonkylän osayleiskaava.

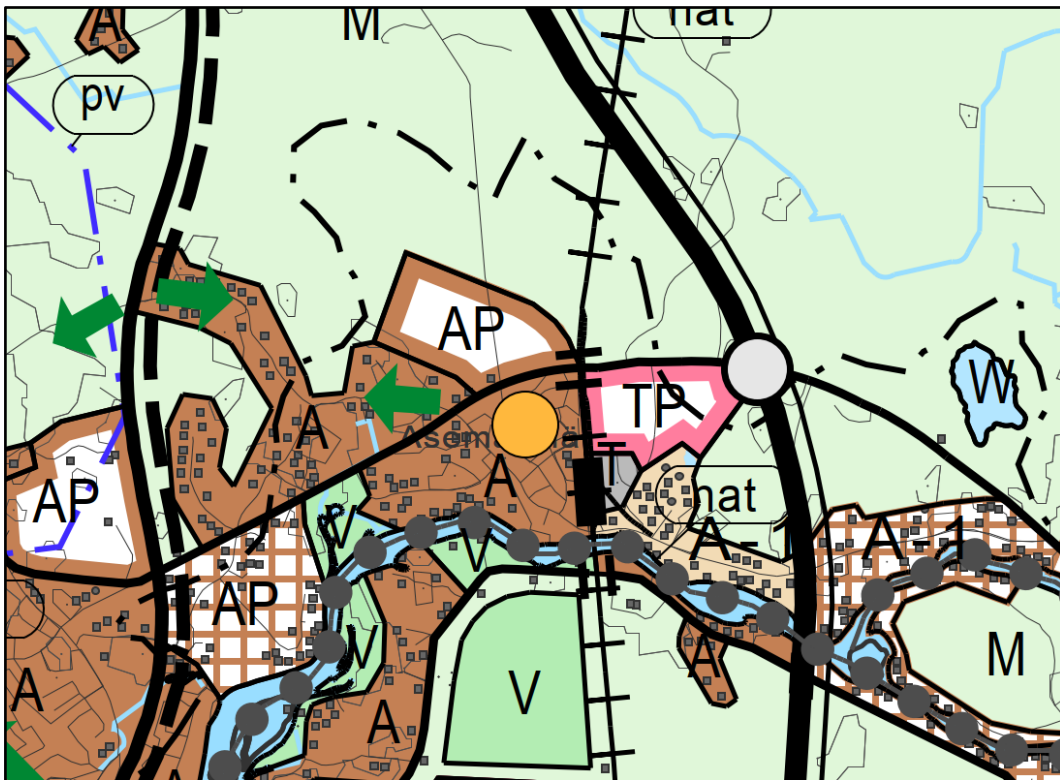
Kaavassa on suunnittelualueelle esitetty jalankulku- ja pyöräilyvälyhteys Kiiminkijoen tien (mt8460) varteen sekä uutta maankäyttöä maantien pohjoispuolelle. Radan ja valtatie 4 välinen alue on varattu tavaraliikenteen terminaali-alueeksi (LTA) ja rautatiestä länteen oleva alue on varattu asuin-alueeksi (AP). Pohjoispuolella on myös viheraluetta VL ja maa- ja metsätalousvaltaista aluetta merkinnällä M. Radan koillispuolella on myös MY/S merkinnällä maa ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja / alue, joka säilytetään. Ote osayleiskaavasta on esitettyä kuvassa 11.

Suunnittelualueella on voimassa myös Oulun seudun yleiskaava 2020. Ote yleiskaavasta on esitettyä kuvassa 12.

Kaavan nimi	Kaavan tunnus	Hyväksymispvm.	Huom. / Piirustus
Oulun seudun yleiskaava 2020		Seutuvaltuusto hyväksynyt 26.8.2003. Vahvistettu ympäristöministeriössä 18.2.2005. Muutos ja laajennus vahvistettu valtionneuvostossa 8.3.2007	<i>Kaava sijaitsee koko alueella</i>
Kirkonkylän osayleiskaava 2020		Haukiputaan kunnanhallitus hyväksytty 14.6.2004 § 50 ja saanut lainvoiman 28.6.2005 Oulun hallinto-oikeus	<i>Kaava sijaitsee koko alueella</i>



Kuva 11. Ote kirkonkylän osayleiskaavasta 2020 (Lähde: Oulun kaupunki)

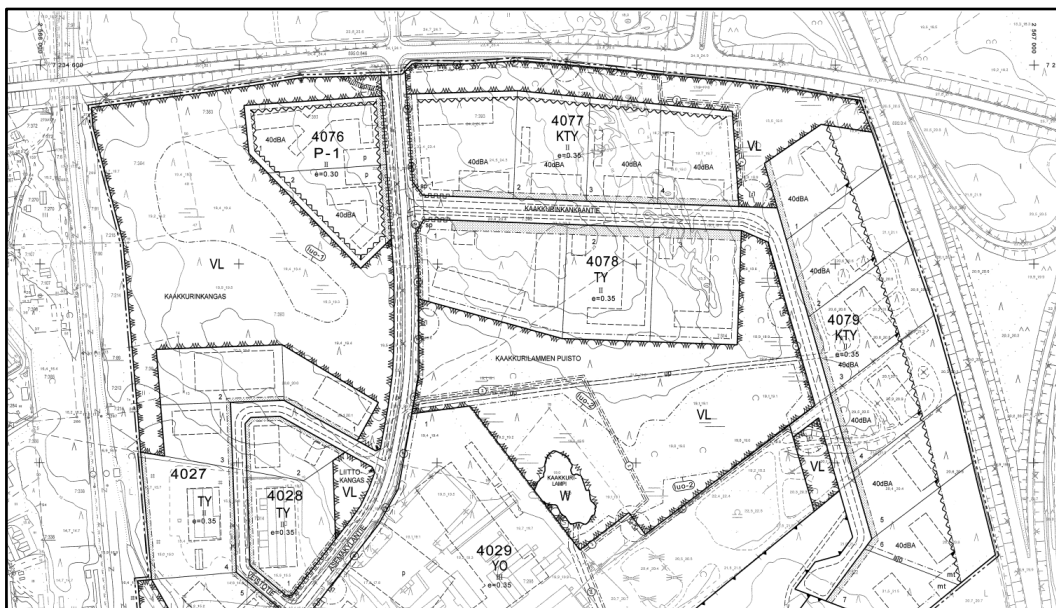


Kuva 12. Ote Oulun seudun yleiskaavasta 2020 (Lähde: Oulun kaupunki)

### 1.7.3 Asemakaava

Suunnittelualueen eteläpuolella on voimassa Haukiputaan Asemakylän asemakaava vuodelta 1983, jota on täydennetty radan itäpuolelle sijoittuvalla Kaakkurinkankaan asemakaavalla vuonna 2010. Suunnittelualueen kohdalla maantien pohjoispuolella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Tiedot em. asemakaavoista on esitettyä ao. taulukossa ja otteet asemakaavoista kuvissa 13 ja 14.

Kaavan nimi	Kaavan tunnus	Hyväksymispvm.	Huom. / Piirustus
Haukipudas Asemakylä Kaakkurinkangas	Asemakaavan muutos, laajennus ja kumoaminen	Kunnanhallitus 16.8.2010 (§ 151) Kunnanvaltuusto 23.8.2010 (§ 151) Kaava lainvoimainen 4.11.2010	<i>Kaava sijaitsee mt 8460 eteläpuolella plv. 480 - 903</i>
Haukipudas Asemakylä	Korttelit 4001...4035	Lääninhallitus vahvistanut 15.7.1983	<i>Kaava sijaitsee mt 8460 eteläpuolella plv. 100 - 480</i>



Kuva 13. Ote voimassa olevasta Kaakkurinkankaan asemakaavasta suunnittelualueen eteläpuolelta / radan itäpuolelta (Lähde Oulun kaupunki)



Kuva 14. Ote voimassa olevasta Asemakylän asemakaavasta suunnittelualueen eteläpuolelta / radan länsipuolelta (Lähde Oulun kaupunki)

## 1.8 Ympäristön nykytila

### Maisema

Suunnittelualueen ympäristö on nykyisellään pääosin metsää.

### Pohjavesialueet

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä ei ole pohjavesialueita.

Lähimmät pintavesialueet ovat suunnittelualueen itäpuolella sijaitseva kaakkurinlampi ja eteläpuolella sijaitseva Kiiminkijoki. Pintavedet on esitetty kuvan 9 kartalla.

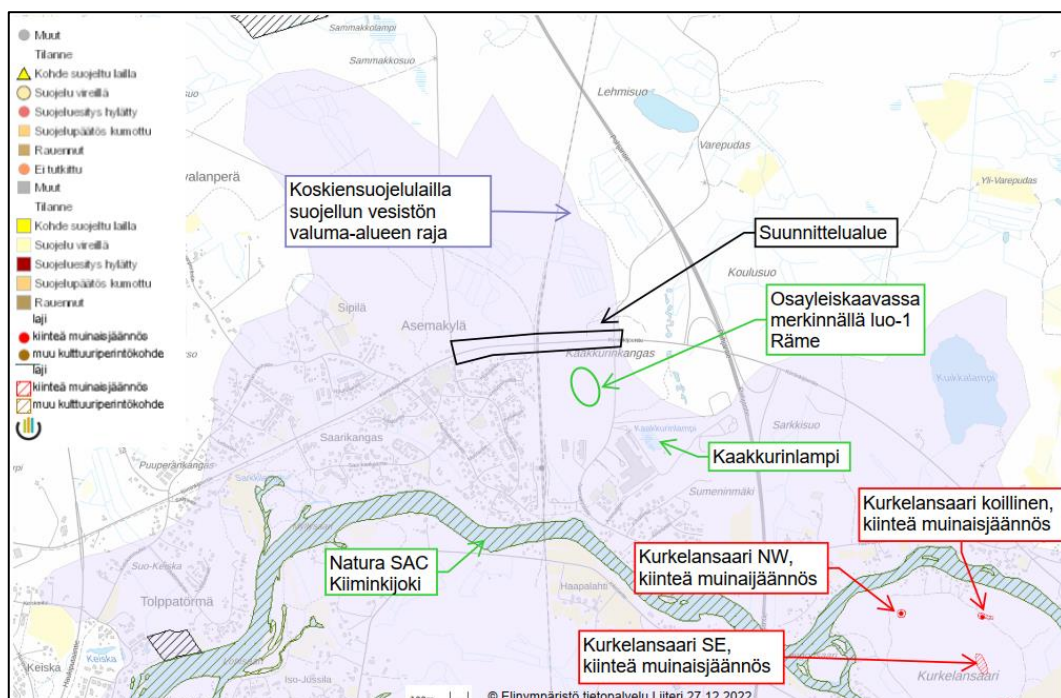
### Tulvariskit

Suunnittelualue ei sijaitse tulvariskialueella

### Suojelu- ja ympäristökohteet

Osayleiskaavassa suunnittelualueen itäpäässä maantien eteläpuolella oleva alue on merkitty merkinnällä MY/S (luo-1), eli maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja ja jolla oleva ympäristö säilyttää. Ote osayleiskaavasta on esitettyä kuvassa 11.

Suunnittelualueen kaakkoispuolella on Kaakkurilammen alue, mikä on metsälain mukainen erityisen tärkeä elinympäristö, luonnontilaisen kaltainen pieni lampi. Kaakkurinkan-kaan luoteispuolinen pieni räme on myös metsälain mukainen erityisen tärkeä elinympäristö, vähäpuustoinen rahkaräme. Osayleiskaavassa alue on luo-1 merkinnällä, eli Natura-alueen ulkopuolelle jäävä arvokas luontotyyppi. Suunnittelualue kuuluu koskiensuojelulailla suojellun vesistön (Kiiminkijoki) valuma-alueeseen. Lähimmät suojelu ja ympäristökohteet on esitettyä kuvassa 15.



Kuva 15. Lähimmät suojelu ja ympäristökohteet sekä vesistöt (Lähde: Liiteri.fi 27.12.2022)



### **Luonto- ja ympäristö**

Suunnittelualueelle ei sijoitu tuoreita (alle 20 vuotta) havaintoja uhanalaisista kasveista tai eläimistä. 1960–1970 luvulla tehtyjä kasvi ja lintuhavaintoja ei vanhentuneina otettu huomioon. (lähde: laji.fi palvelusta 23.12.2022). Lähimmät havainnot suojelu- ja muinaismuistokohteet on esitetty kuvassa 15.

### **Muinaisjäänökset ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet**

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse muinaisjäänöksiä tai muita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita. Lähinnä suunnittelualueella sijaitsevat suojelu- ja muinaismuistokohteet löytyvät Kurkelansaaresta, joka sijaitsee suunnittelualueelta noin 1,7 km kaakon suuntaan. Lähimmät suojelu- ja muinaismuistokohteet on esitetty kuvassa 15.

## 2 Suunnitteluprosessin kuvaus

### 2.1 Lyhyt kuvaus suunnitteluprosessin taustoista

Pohjois-Pohjanmaan ELY- keskus teetti Haukiputaan ylikulkusillalle (O-916) erikoistarkastuksen vuonna 2020. Erikoistarkastuksen perusteella silta todettiin huonokuntoiseksi ja se esitettiin uusittavaksi.

Pohjois- Pohjanmaan ELY- keskus käynnisti yhteistyössä Oulun kaupungin ja Väyläviraston ratapuolen kanssa selvityksen Haukiputaan ylikulkusillan uusimisvaihtoehdoista touko-kuussa 2022. Selvityksessä tutkittiin sillan uusimista nykypaikalle ja vaihtoehtoisesti nykyisen sillan viereen sen pohjoispuolelle. Selvitys valmistui kesäkuussa 2022. Selvityksen perusteella jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto, jossa uusi silta esitetään rakennettavaksi nykyisen sillan viereen. Selvitysvaiheen lopussa päätettiin maantien 8460 varteen toteuttaa myös uusi jalankulku- ja pyöräilyväylä Torvelantien ja Asemakyläntien väliselle osuudelle.

Toimenpideselvityksen pohjalta ELY- keskus käynnisti hankkeen tiesuunnitelman laatimisen kesäkuussa 2022. Kuulutus suunnittelun aloituksesta julkaistiin sanomalehti Rantapohjassa 23.6.2022 ja tietoverkossa ELY- keskuksen verkkosivuilla 23.6.2022- 27.5.2021 ajan. Lisäksi hankkeen aloituksesta lähetettiin tiedote alueen kaikille tiedotusvälineille.

Oulun kaupunki käynnistää nykyisen Asemankylän asemakaavan muutostyön sekä uuden Kiiminkijoentien pohjoispuoleiselle ja rautatien länsipuolelle sijoittuva alueen asemakaavan laatimisen kevään 2023 aikana

Hankkeen maastomittauksia ja pohjatutkimuksia tehtiin kesän ja syksyn 2022 aikana.

### 2.2 Hankeryhmä ja suunnittelun organisoituminen

Suunnittelutyötä varten perustettiin hankeryhmä, jossa olivat edustettuina Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Väylävirasto (radan suunnittelu), Oulun kaupunki sekä hankkeen suunnittelukonsulttina toiminut Plaana Oy. Tiesuunnitelmavaiheessa pidettiin 3 hankeryhmän kokousta sekä yksi vuorovaikutustilaisuus (yleisötilaisuus).

### 2.3 Suunnittelun aikaisen vuorovaikutuksen järjestäminen

Hankkeen yleisötilaisuus pidettiin 9.11.2022 klo. 17.00–18.30 Haukiputaalla Aseman koululla (os. Asemakylänraitti 1). Ilmoitus yleisötilaisuudesta julkaistiin Väylän verkkosivuilla 3.11.2022 sekä Rantapohja -lehdessä 3.11.2022. Suunnitelmaluonnoksiin on voinut tutustua ennakkoon tietoverkossa 7.11.2022 alkaen.

## 2.4 Muiden omistamien rakenteiden suunnittelu

Suunnittelutyön aikana oltiin yhteydessä alueella olevien laitteistojen omistajiin. Laitte-omistajien kanssa pidettiin laitepalaveri 20.12.2022, jossa esiteltiin hanketta ja sen aikataulua sekä käytiin läpi alustavia laitteistojen siirto- ja suojaustarpeita. Laitteisto-omistajille toimitettiin suunnitelma-aineistoa, joiden pohjalta he laativat omistamiensa laitteistojen siirto- ja suojaussuunnitelmat sekä arvioivat siirto- ja suojauskustannukset.

Suunnittelun aikana oltiin yhteydessä myös Väyläviraston Pohjois-Suomen alueen ratkaisännöitsijään hankkeesta ja sen toteuttamisen edellyttävien nykyisten sähköradan laitteiden muutostöiden osalta.

### 3 Tiesuunnitelman esittely

Suunnitelmassa esitetään uusi ylikulkusilta Oulu – Laurila radan kohdalle nykyisen ylikulkusillan pohjoispuolelle ja maantien 8460 (Kiiminkijoentie) uusi linjaus välille Asemakyläntie – Torvelantie noin 700 m matkalle. Lisäksi suunnitelmassa esitetään maantien varteen tien eteläpuolelle uusi jalankulku- ja pyöräilyväylä välille Asemakyläntie – Torvelantie sekä yhden uuden linja-autopysäkin rakentaminen maantielle 8460 Torvelantien liittymän itäpuolelle nykyisen pysäkin kohdalle. Suunnitelmassa esitetään uusittavaksi myös maantien tievalaistus Torvelantien ja Asemakyläntien välisellä osuudella.

Nykyinen Haukiputaan ylikulkusilta (O-916) puretaan.

#### 3.1 Tekniset ratkaisut ja mitoitus

##### Maanteiden nopeusrajoitukset

Maantien 8460 (Kiiminkijoentie) nopeusrajoitus pysyy nykyisellään 60 km/h koko suunnittelualueen (Torvelantie – Asemakyläntie) matkalla.

##### Katujen nopeusrajoitukset

Torvelantien ja Asemakyläntien nopeusrajoitukset pysyvät nykyisellään.

Suunnittelualueen maanteiden ja jalankulku- ja pyöräilyväylien pituudet ja poikkileikkaukset suunnittelukohteittain ovat seuraavat:

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Peruspoikkileikkaus	Päällyste	Huom. / piirustus
<b>Maantie 8460 (Kiiminkijoentie)</b>				
M1 86 - 903	0,817	Kokonaisleveys 9,0 m Agorata 7,0 m Ajokaistoja 1 + 1	Kestopäällyste	Piirustukset T214-1, T215-1
<b>Maantiehen 8460 kuuluvana jalkakäytävät ja pyörätiet</b>				
J1 3 - 732	0,729	Kokonaisleveys 4,0 m Päällysteleveys 3,5 m Erillisenä oikealla Välialueen leveys 0 - 14 m	Kestopäällyste	Piirustukset T214-1, T215-1

##### Rautatie

Suunnittelualueella maantie risteää Oulu-Laurila sähköistetyn rautatien. Risteyskohta sijaitsee Haukiputaan liikennepaikan pohjoispäässä, jossa pääradan lisäksi maantie risteää myös sivuraiteen. Rataosuus säilyy rakentamistoimenpiteiden ajan nykyisellä paikallaan. Uudessa sillassa varaudutaan kolmannen raiteen rakentamiseen tulevaisuudessa nykyisen sivuraiteen itäpuolelle.

##### Maanteiden, yksityisteiden ja maatalousliittymät

Suunnitelmassa ei esitetä rakennettavaksi uusia liittymiä. Nykyiset yksityistieliittymät Va-reputaantie (Y-tie) ja Asemakyläntie (katu) säilyvät.

## 3.2 Teiden hallinnolliset muutokset

Suunnitelma ei sisällä teiden hallinnollisia muutoksia.

## 3.3 Aluevaraukset

### 3.3.1 Tiealue

Uutta tiealuetta lunastetaan noin 1,3 ha. Tiealueet on esitetty suunnitelmakartalla T214-1. Rata-alueeseen ei suunnitelmassa esitetä muutoksia.

### 3.3.2 Tieoikeus

Suunnitelmassa esitetään tieoikeus nykyisen rautatiealueen kohdalle.

### 3.3.3 Maanomistajan alueet, joihin kohdistuu tienpitäjän käyttöoikeus

Maantien 8460 (Kiiminkijoentie) molemmin puolin esitetään suoja-alue, joka ulottuu 20 m etäisyydelle maantien keskilinjasta.

Oulu- Laurila radan molemmin puolin säilyy nykyinen suoja-alue, joka ulottuu 30 m etäisyydelle ulomman raiteen keskilinjasta.

Liittymien näkemäalueet ovat suunnitelmakartan T214-1 mukaiset.

### 3.3.4 Lunastuksen laajentaminen

Suunnitelmassa ei esitetä muita lunastusalueita

## 3.4 Liikenteenohjaus ja liikenteen hallinta

Liikenteenohjaus toteutetaan liikenteenohjauksen yleiskartan T313-1 mukaisesti vastamaan suunnitelman mukaisia liikennejärjestelyitä.

## 3.5 Valaistus

Maantie 8460 (Kiiminkijoentie) ja sen viereen tuleva jalankulku ja pyöräilyväylä valaistaan koko suunnittelualueen matkalla. Maantien valaistusluokka on M4. Rakenteeksi esitetään myötääviä puupylväitä ilmakaapeloinnilla. Rinnakkainen jalankulku- ja pyöräilyväylä valaistaan ajoradan valaisimilla. Purettavat ja rakennettavat valaistukset ja valaistuksen muutokset on esitetty valaistuksen yleissuunnitelmakartalla T312-1.

## 3.6 Kuivatus ja pohjavedensuojaus

Pinta- ja rakenteellinen kuivatus hoidetaan suunnittelujaksolla pääosin väylien sivuojen kautta nykyisiin laskujiin. Maantien reunatuellisen osuuden pintakuivatus toteutetaan sadevesikaivoilla, joista vesi johdetaan purkukupkilla tien luiskaan kautta tien sivuoihin.

Maantien sivuoista vedet johdetaan nykyisiin alueelle oleviin laskujiin, joissa osa vesistä haihtuu ja imeytyy maaperään ja osaa valuu alueen pintavesiin kuten Kiiminkijokeen.

Suunnitelmassa ei esitetä pohjavedensuojausta.

## 3.7 Muiden omistamien johdot ja laitteet

Esitetyt tiejärjestelyt edellyttävät olemassa olevien johtojen ja laitteiden siirtämistä ja suojaamista. Johtoihin ja laitteisiin kohdistuvista toimenpiteistä on suunnittelutyön aikana oltu yhteydessä laitteiden omistajiin sekä pidetty yksi laitesiirtopalaveri. Laitteistojen omistajat siirtävät ja suojaavat kustannuksellaan omistamansa kaapelit ja laitteet tietyön aikana.

## 3.8 Pohjanvahvistukset

Suunnitelmassa ei esitetä pohjanvahvistuksia.

## 3.9 Sillat ja muut taitorakenteet

Suunnitelma sisältää Haukiputaan ylikulkusillan (S1):

- Jännitetty betoninen jatkuva ulokepalkkisilta (jBjup)
- jännemitat (2,5)+16,0+24,0+16,0+(2,5) m
- hyötyleveys 14,0 m
- alikulkukorkeus > 7,0 m

Sillan poikkileikkaukseen tulee reunatuella korotettu jalankulku—ja pyöriilyväylä, joka erotetaan ajoradasta välikaistalle sijoitettavalla tiekaiteella. Silta perustetaan maanvaraisilla anturaperustuksilla tiiviin moreenin varaan. Pääradan viereiset anturakaivannot tehdään tukiseinien sisällä. Sillan sovittamien ympäristöön on esitetty ympäristösuunnitelmapakartalla T221-1.

## 3.10 Tieympäristön käsittelyn periaatteet

Olemassa oleva kasvillisuus ja puusto poistetaan koko tiealueen leveydeltä ja metsän reuna hoidetaan. Tieympäristö suunnitellaan helppohitoiseksi ja taajaman ulkopuoliseen ympäristöön soveltuvaksi. Maantien luiskat nurmetetaan ja tehdään puuistutuksia etelän puolen luiskaan. Rumpujen päät verhoillaan murskeella. Tieympäristön käsittely on esitetty ympäristösuunnitelmapakartalla T322-1.

### 3.11 Meluntorjunta

Tiesuunnitelman mukaiset toimenpiteet eivät aiheuta liikennemelun lisääntymistä lähi-alueen kiinteistöillä. Suunnitelmassa ei esitetä melusuojauksia.

Suunnittelualueen maanteiden liikennemelulaskennat nyky- ja ennustetilanteen liikennemäärillä on esitetty tieliikennemeluselvityksessä T330-1.

### 3.12 Hankkeen massatilanne, tienpitoaineen ottopaikat ja maa-ainesten sijoitusalueet

Hankkeella on ylijäämämassoja yhteensä 19 500 m<sup>3</sup>kr, jotka muodostuvat pääosin purettavan maantien massoista. Koska työnaikainen liikenne on käyttänyt nykyistä maantietä ja siltaa ei purettavan maantien penkereen massoja voida käyttää uuden tielinjan penkereeseen.

Tarvittavien pengermaiden ja luiskatäyttöjen määrä on 43 500 m<sup>3</sup>tr. Hankkeen tierakenteisiin käytettävät massat tulevat pääosin hankkeen ulkopuolelta.

Yleiskartalla T212 on esitetty hankkeen läjitysmassojen sijoitusalueeksi maksullista Taatanperän kierrätys- ja kompostointilaitosta (osoite Ukkolansuora 151). Sijoitusalueen käytöstä on sovittu kiinteistönomistajan kanssa ja sijoitusalue ja sinne johtava tie varataan rakennuskäyttöön tiesuunnitelmalla.

### 3.13 Työnaikaiset liikennejärjestelyt

Rautatien liikenne kulkee nykyisellä paikallaan koko uuden ylikulkusillan rakentamisen ajan. Sillan rakentamisessa huomioidaan radan ja sen sähkö- ja opastinlaitteiden suojaaminen.

Maantien liikenne käyttää nykyistä tietä ja siltaa uuden sillan rakentamisen ajan, jonka jälkeen nykyinen silta puretaan ja tiepenger leikataan loivemmaksi.

### 3.14 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) ja yleissuunnitelman huomioon ottaminen tiesuunnittelussa

Hankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arviointimenettelyä säädetyn lain (252/2017) mukaista menettelyä. Hanke ei kuulu edellä mainitun lain nojalla annetun Valtioneuvoston asetuksen (Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 277/2017) hankeluetteloon, eikä hanke edellytä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ottaen huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne.

Suunnitelman ympäristövaikutuksia on arvioitu tämän suunnitteluvaiheen yhteydessä. Hankkeen vaikutukset on kuvattu kohdassa 4.

### 3.15 Tutkitut vaihtoehdot

Pohjois- Pohjanmaan ELY- keskus laati yhteistyössä Oulun kaupungin kanssa selvityksen Haukiputaan ylikulkusillan uusimisvaihtoehdoista kevään 2022 aikana. Selvityksessä tutkittiin sillan uusimista nyky paikalle tai nykyisen sillan viereen sen pohjoispuolelle. Selvitys valmistui kesäkuussa 2022 ja jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto, jossa uusi silta rakennetaan nykyisen sillan viereen.

Sillan uusimisvaihtoehtojen tarkastelu on esitetty asiakirjassa T340.



## 4 Tiesuunnitelman vaikutukset

### 4.1 Yleistä

Hankkeen vaikutukset ovat vähäiset.

### 4.2 Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Hankkeen toimenpiteillä turvataan maantie- ja rautatieliikenteen kuljetusten toimivuus ja turvallisuus sekä mahdollistetaan rautatieliikenteen kehittäminen ottamalla uudessa ylikulkusillassa huomioon lisäraiteen rakentamismahdollisuus.

### 4.3 Suojattomien tienkäyttäjien suojele

Hankkeen toimenpiteillä parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja turvallisuutta uuden maantien varteen toteutettavan jalankulku- ja pyöräilyväylän johdosta.

### 4.4 Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Tiesuunnitelman mukaiset toimenpiteet tukevat alueen nykyistä ja laajenevaa maankäyttöä. Suunnitelman toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää nykyisen Asemakylän asemakaavaa muuttamista maantien eteläpuolella sijaitsevan Hurulanpuiston kohdalla.

Ehdotus uudeksi liikennealueen rajaksi on esitetty suunnitelmakartalla T214-1.

### 4.5 Meluvaikutukset

Tiesuunnitelman mukaiset toimenpiteet eivät lisää liikennemelua. Liikenteen meluvaikutukset maantien eteläpuolen kiinteistölle vähenevät, kun maantien linjaus siirtyy kauemmas asutuksesta. Liikennemelulaskentojen perusteella hankkeelle ei tarvitse toteuttaa melunsuojauksia.

### 4.6 Vaikutukset tärinä

Maantien tärinävaikutukset vähenevät hieman maantien eteläpuolen lähimpien kiinteistöjen osalta, kun maantien linjaus siirtyy kauemmas niistä.

## 4.7 Vaikutukset ilmastoon ja sopeutuminen ilmaston muutokseen

Suunnitelman toimenpiteillä ei ole vaikutuksia ilmastoon eikä ilmaston muutokseen. Kuivatusrakenteissa on varauduttu ilmaston muutokseen.

## 4.8 Vaikutukset ilmanlaatuun

Suunnitelman toimenpiteillä ei ole vaikutusta ilman laatuun.

## 4.9 Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Suunnitelman vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön jäävät vähäisiksi. Alueella ei esiinny harvinaisia kasveja ja eläimiä eikä suojeltavia luontokohteita. Merkittävin vaikutus on puuston poistaminen uuden tielinjan alueelta.

## 4.10 Vaikutukset kuivatusjärjestelyihin

Suunnitelman mukaisten toimenpiteiden vaikutukset alueen kuivatuksen jäävät vähäisiksi. Valumavedet lisääntyvät hieman uuden jalankulku- ja pyöräilyväylän asfalttipinnoitteen lisääntymisen johdosta. Suunnittelualueen kuivatus tukeutuu pääosin jo nykyisin alueella oleviin kuivatusjärjestelyihin kuten avo- ja laskuojiin.

## 4.11 Vaikutukset vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin

Suunnittelualueella ja sen läheisyydessä ei ole pohjavesialueita.

Suunnitelman mukaisten väylien kuivatusvedet johdetaan väylien sivuoja pitkin alueen nykyisiin laskuojiin. Osa valumavesistä imeytyy maaperään ja osa haihtuu. Jäljelle jääneet vedet johtuvat nykyisiä avo-ojia pitkin alueen vesistöihin.

Suunnitelman mukaisilla toimenpiteillä ei ole vaikutusta läheisten vesistöjen käyttöön.

## 4.12 Vaikutukset maaperän pilaantuneisuuteen

Hankkeen toimenpiteet eivät aiheuta tai lisää maaperän pilaantuneisuutta. Hankkeen alueella ei ole todettu pilaantuneita maita.

## 4.13 Vaikutukset maa-ainesvaroihin

Toimenpiteiden toteuttamista varten joudutaan hankkeelle tuomaan sen ulkopuolelta kiivaimesmateriaaleja yhteensä noin 45 000 m<sup>3</sup>tr. Nykyisen tiepenkereen materiaaleja ei voida juurikaan hyödyntää uuden linjauksen penkereessä ja rakenteissa, koska nykyinen maantien on liikenteellä siihen asti, kun uusi tielinjaus ja ylikulkusilta otetaan käyttöön.

Vanha tiepenger puretaan osittain ja ylijäämämassat kuljetetaan ylijäämämassojen sijoitusalueelle.

## 4.14 Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin

### 4.14.1 Tieympäristö ja maisemakuva

Tieympäristö avartuu, kun uuden tielinjauksen alta joudutaan poistamaan puustoa. Muutos nykyiseen on kuitenkin vähäinen koska tiealue laajenee vain vähän.

### 4.14.2 Ympäristö-, suojelu- ja kulttuurikohteet

Hankkeen toimenpiteillä ei ole vaikutuksia ympäristö-, suojelu- tai kulttuurihistoriallisiin kohteisiin, koska lähimmät kohteet sijaitsevat selvästi nykyisten ja laajenevien liikenne- ja tiealueiden ulkopuolella eivätkä tien parantamistoimenpiteet ulotu ko. alueille.

## 4.15 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Hankkeen toimenpiteillä lisätään ihmisten viihtyvyyttä ja elinoloja, kun maantien linjaus siirtyy kauemmas asutuksesta ja koska kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja turvallisuutta parannetaan rakentamalla uusia jalankulku- ja pyöräilyväyliä.

## 4.16 Kiinteistövaikutukset

Hanke voidaan toteuttaa osin nykyisen tiealueen puitteissa ja uutta tiealuetta tarvitaan vähän yhteensä vain noin 1,0 ha. Näin hankkeen vaikutukset kiinteistöihin jäävät varsin vähäisiksi.

## 4.17 Yhteiskuntatalous

Hankkeella ei ole vielä myönnetty rahoitusta.

Hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ovat **3 930 000 euroa** (alv 0 %), maku indeksi 140 (2015=100), josta:

- |  |             |
|--|-------------|
| • rakennuskustannukset                           | 3 816 000 € |
| • laitteistojen siirto- ja suojauskustannukset   | 99 000 €    |
| • lunastus-, korvaus- ja tietoimituskustannukset | 15 000 €    |

ELY-keskuksen osuus laitteistojen siirto- ja suojauskustannuksista on 0 € (alv. 0 %) ja laitteistojen omistajien osuus 99 000 € (alv.0 %). Tarkempi kustannuserittely on esitetty kustannusarviolomakkeella (T121) ja kustannusjakoesitys lomakkeella (T122).

## 4.18 Vaikutukset yrityksiin ja elinkeinoelämään

Hankkeen toimenpiteillä parannetaan ja turvataan yritysten ja elinkeinoelämän häiriöttömien kuljetusten toimivuutta ja turvallisuutta.

## 4.19 Rakentamisen ja ylläpidon aikaiset vaikutukset

Rakentamistyön maantien käyttäjille aiheuttamat liikennöintihaitat jäävät vähäisiksi, koska uusi silta voidaan rakentaa maantien sivussa ja liikenne voi käyttää nykyistä maantietä ja siltaa koko rakennustyön ajan.

Rautatien liikenteeseen vaikutukset jäävät myös vähäisiksi, kun pääradalle jätetään kulkuaukko sillan rakennustelineisiin junat pääsevät liikennöimään normaalisti. Uuden sillan perustustyöt tehdään tarvittavilta osin junakatkojen aikana.

Lisäksi rakentamisesta aiheutuu melu- ja pöly- sekä värinähaittoja rakennuskohteen välittömässä läheisyydessä oleville asuinkiinteistöille. Haitat ovat kuitenkin lyhytaikaisia. Rakentamisen aikaiset vaikutukset kuten melu, värinä ja pöly ovat lyhytaikaisia ja vähäisiä, hankkeen toteutusajan ollessa noin 8-10 kuukautta.

Hanke lisää hieman väylien hoito- ja ylläpitokustannuksia hoidettavan väyläpituuden lisääntymisen johdosta. Maantiet 8460 (Kiiminkijoentie) jää ELY- keskuksen hoito- ja kunnossapitovastuulle. Uudet jalankulku- ja pyöräilyväylät (J1 ja J2) sekä linja-autopysäkki tulevat ELY- keskuksen hoito- ja kunnossapitovastuulle. Kevyen liikenteen väylä K1J jää rakentamisen jälkeen Oulun kaupungin kunnossapitovastuulle.

## 5 Suunnittelukohteen yhteydessä rakennettava muiden omistama infrastruktuuri

### 5.1 Yksityistiet ja kadut

Suunnitelmassa esitetään rakennettavaksi Asemakyläntien varteen jalankulku- ja pyöräilyväylänä K1J, joka liittyy Oulun kaupungin toteuttamaan jalankulku- ja pyöräilyväylään. Rakennettava yhteys jää jatkossa Oulun kaupungin hoito- ja kunnossapitovastuulle.

Vareputaan yksityistien (Y1) liittymäalue parannetaan, jonka jälkeen yksityistie jää yksityistieosakkaiden hoito- ja kunnossapitovastuulle.

### 5.2 Radat

Rautatie säilyy nykyisellä paikallaan. Uuden ylikulkusillan rakentamisen vuoksi joudutaan Oulu-Laurila radan sähköratapylväisiin tekemään muutoksia. Muutokset on esitetty asiakirjassa T218-2.

Vastuullinen rataisännöitsijä  
Kalle Moilanen,  
Welado Oy  
p. 040 189 5351  
kalle.moilanen@welado.fi

### 5.3 Vesiväylät

Hankkeeseen ei sisälly vesiväyliä.

### 5.4 Johtojen ja laitteiden siirrot ja suojaukset

Suunnittelujaksolla on tietoliikennekaapeleita, sähköjohtoja, vesijohtoja ja viemäreitä. Suunnittelun aikana on oltu yhteydessä varusteiden ja laitteiden omistajiin ja heidän kanssaan on pidetty yksi laitepalaveri.

#### Tietoliikennekaapelit

**DNA Oyj**:n yhteyshenkilö:  
Jimmy Lahtinen Voimatel Oy  
044 793 9798  
jimmy.lahtinen@voimatel.fi

**Elisa OYJ**:n yhteyshenkilö  
Joni Kahilainen Eltel Networks Pohjoinen Oy  
040 311 2341  
joni.kahilainen@eltenetworks.fi

**Cinia Oy:n** Yhteyshenkilö  
Teemu Stellberg  
p. 040 866 3691  
teemu.stellberg@cinia.fi

Sähköjohdot ja -kaapelit

**Haukiputaan Sähköosuuskunnan** yhteyshenkilö on:  
Sakari Ikonen  
044 751 2628  
sakari.ikonen@hso.fi

Vesi- ja viemärijohdot

**Oulun Vesi liikelaitoksen** yhteyshenkilö on:  
Antti Hekkala  
044 703 3832  
antti.hekkala@ouka.fi

## **6 Toteuttamiseen vaadittavat luvat ja sopimukset**

### **6.1 Toteuttamisen vaatimat luvat ja ilmoitukset**

Hankkeen toteuttaminen edellyttää nykyisen voimassa olevan Asemakylän asemakaavan muuttamista.

### **6.2 Tehdyt sopimukset**

Suunnittelun aikana on neuvoteltu alueen laitteistojen omistajien kanssa. Omistajien kanssa sovittiin tarvittavat siirto- ja suojaustoimenpiteet ja kustannusarviot.

Laitteisto-omistajien kustannusarviot on esitetty suunnitelman osiossa T600.

## 7 Suunnitelman laatijat ja yhteyshenkilöt

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus  
Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue

Tie- ja rakennussuunnitelmavastaava  
Ari Kuotesaho  
Veteraanikatu 5 (käyntiosoite)  
PL 86, 90101 Oulu  
puh.vaihde 020 636 0020, 0295 038 259  
ari.kuotesaho@ely-keskus.fi  
www.ely-keskus.fi/pohjois-pohjanmaa

ja

Plaana Oy  
Projektipäällikkö  
Keijo Körkkö  
Tyrnäväntie 12  
90400 Oulu  
p. 040-865 6676  
keijo.korkko@ains.fi

Oulussa 31.1.2023

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus  
Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue

Plaana Oy

Ari Kuotesaho  
Tie- ja rakennussuunnitelmavastaava

Keijo Körkkö  
Projektipäällikkö