

Mt815 Lentokentäntien parantaminen välillä Hailuodontie (Mt 816) – Pohjantie (Vt4)

Suunnitelmaluonnoksista kuuleminen

Yleistä

Suunnitelmaluonnokset asetettiin yleisölle tutustuttavaksi Elyn hankesivuille 28.4.2021. Suunnitelmista pyydettiin palautetta karttapalautejärjestelmän, sähköpostin ja puhelimen välityksellä 12.5. mennessä. Suunnitelmaluonnoksia esiteltiin virtuaalisessa yleisötilaisuudessa 5.5. klo 17-18.30 Teams liven välityksellä, joka oli LjMtl perustuva suunnitelmaluonnosten esittelytilaisuus, ei varsinainen tiesuunnitelman virallinen nähtävillä olo.

Palautteiden käsittely

Palaute:

- On hyvä, että Lentokentäntien liikenneturvallisuutta halutaan parantaa. Kiitos.
- Tällä hetkellä Lentokentäntien alkupää Limingantien risteyksestä Oulunsalon suuntaan on vaarallinen.
- Lentokentäntien alkupäässä olevaa 60 kilometrin nopeusrajoitusta ei noudateta. Varsinkin liukkaan ajokelin aikana tämä aiheuttaa vaaratilanteita. Kolareita on ollut useita vuosien varrella ja läheltä-piti -tilanteita viikoittain!
- Lentokentäntie-Rantavainiontien liikennevaloja ei noudateta eteenkään ruuhka-aikoina ja jono ulottuu risteuksen läpi tai punaisia päin ajetaan jopa 60 kilometrin nopeudella
- Toivomme, että Lentokentäntien perusparannuksessa huomioidaan kotiristeyksemme turvallisuus. Ehdotamme, että risteykseen asennettaisiin pysyvästi "peltipoliisit" eli automaattinen kameraliikennevalvonta molempiin suuntiin. Pelkomme on, että risteuksen tilannenopeudet vain kasvavat, kun tie levenee ja kaistat lisääntyvät.

Suunnittelun aikana asia käydään läpi poliisin kanssa ja huomioidaan tarpeen mukaan suunnitelmassa.

Palaute:

- Toivoisin että ottaisitte suunnittelussa paremmin huomioon joukkoliikennekaistojen merkityksen liikenteen sujuvoittamiseksi. Tavallisten kaistojen sijaan voisi tehdä vaikka bussikaistat.
- Kaupunkistrategian tavoitteena on myös kaksinkertaistaa joukkoliikenteen käyttö 10 vuodessa, joka ei onnistu ilman merkittäviä toimia infrastruktuurin parantamiseksi. Lentokentäntien kehitysselvityksessä (linkki) on tiedostettiin tosiasia, että kaistojen lisääminen kaikille tienkäyttäjille vain kasvattaa entisestään henkilöautoilun suosiota. Sen lisäksi että erilliset bussikaistat potentiaalisesti siirtävät matkustajia henkilöautoista busseihin, bussikaistojen lisääminen pienentää matka-aikoja myös henkilöautoille.
- Tietysti on mahdollista muuttaa henkilöautoille tehdyt kaistat bussikaistoiksi jälkeenpäin, mutta pelkään että vastustus olisi liian suurta siinä vaiheessa kun kaistoja oltaisiin ottamassa pois autoilijoiden käytöstä.

Suunnittelukohde sisältyy vuonna 2020 laadittuun Oulun Lentoaseman liikenneyhteyksien esiselvitykseen. Selvityksen mukaisesti tässä vaiheessa ei vielä rakenneta joukkoliikennekaistoja, vaan suunnitelmassa varaudutaan toteuttamaan ne mahdollisesti myöhemmin.

Palaute:

- Suunnitelmassa ei oteta huomioon riittävästi lentokentäntieltä kantautuvaa liikenteen melua. Liikenteen melu kantautuu lentokentäntieltä peltoaukean ylitse häiritsevästi jo nykyisillä liikennemäärillä. On varmaa, että liikennemäärien kasvaessa meluhaitta tulee lisääntymään, tämä haitta on otettava huomioon suunnittelussa ja toteutuksessa.
- Nykyisen suunnitelman mukaan tien eteläpuolelle rakennetaan melukaide ainoastaan maatilarakennuksen kohdalle (2 680-3 040) Myllyojasta Oulunsalon suuntaan. Vaadin, että melusuojaus toteutetaan myös peltoaukean kohdalle, tien eteläpuolelle, Myllyojasta (kohdasta 3 040) mt-815 suuntaan, aina siihen asti, että uusi yksityistie menee pois pellolta noin kohdassa 3 640.

Melulaskennat on suoritettu SoundPlan– melunlaskentaohjelmalla, joka perustuu yhteispohjoismaiseen tie- ja rautatiemelun laskentamalliin (1996). Laskennassa on käytetty 3-ulotteista maastomallia sekä väylien vaaka- ja pystygeometriatietoa. Tieliikennemelun laskentamallin tarkkuus on noin 2 dB. Ympäristömelun kuvaamiseen käytetään yleisimmin A-painotettua keskiäänitasoa LAeq (ekvivalenttitasoa), jossa hetkelliset äänenvoimakkuuden vaihtelut on tasoitettu ja erikorkuiset osäänet on painotettu ihmiskorvan herkkyyttä vastaavalla tavalla.

Melutasojen ohjearvona joihin melulaskennan tuloksia verrataan, on käytetty valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja (993/92) . Nykyisiä asuinalueita koskeva ulkomelutason ohjearvo päivällä on (07–22) 55(dBA).

Edellä esitetyin menetelmin ja perustein tehdyt laskelmat osoittavat, että ohjearvon mukainen melutaso ei ylitä Lepolan ja Perävainion alueilla.

Tämän hankkeen johdosta maantien liikennemäärä ei kasva, vaan kasvu johtuu yleisestä liikenteen kasvusta.

Palaute:

- Lentokentäntien xxx omistaja pyytää saattamaan tiedoksi, että otettaisiin huomioon hankkeessa veto-ohjan rummun siirtäminen kahden tontin rajalle.

Pyritään huomioimaan suunnitelmassa

Palaute:

Suunnitelman mukaan tie levennetään nelikaistaiseksi sen eteläpuolelta ilman meluvalleja ja –seiniä. Tällä on selkeitä haittavaikutuksia Lepola-Perävainio-Virtaojan asuinalueelle.

-tie tulee lähemmäs asuinalueetta

- suunniteltu tie muistuttaa moottoritietä, koska liikennemäärät ja vauhdit kasvavat

- tämän seurauksena asuinalueen meluhaitta kasvaa merkittävästi, koska melunsuojauksia ei ole suunnitelmissa mukana

- jo nykyisillään ruuhkahuippujen ja yöaikaisten risteyksestä kiihdyttämisten äänet kuuluvat alueella selvästi.

- Lepola-Perävainio-Virtaoja on erityisen haavoittuvainen suunnitelman mukaiselle lisääntyvälle melusaasteelle ilman asianmukaista melusuojausta, koska suuri peltoalue (ei luonnonmetsävyöhykettä välissä) Lentokentäntien vieressä kantaa äänet pitkälle

-lisääntyvä melusaaste vähentää alueen asuinviihtyvyyttä, mikä puolestaan tarkoittaa kaupungin asukkaiden saattamista eriarvoiseen asemaan

- Melusaasteen lisäksi lisääntyvä liikenne aiheuttaa muitakin ongelmia kuten auton valoista aiheutuva lisääntyvä valosaaste. Myös ilman hiukkaspäästöt lisääntyvät, jotka mereltä puhaltava tuuli kuljettaa perävainiolaisten harmiksi.

- Lentokentätien eteläpuolinen laaja peltoaukea toimii myös useiden lintulajien (joutsenet, hanhet, kurjet, kahlaajat) levähdys- ja kerääntymispaikkana kevät- ja syysmuuttojen aikaan. Tien leveneminen pellon suuntaan ja lisääntyvä liikenne ilman asianmukaista melusuojausta saa muuttolinnut todennäköisesti etsimään muita korvaavia ruokailualueita. Näin alueen luonto- ja edelleen virkistysarvo vähenee merkittävästi.

Suunnitelmaratkaisuista johtuen maantien liikennemäärät eivät kasva. Lentokentätietä kehitetään nykyisjainnissaan aikaisempiin selvityksiin perustuen, mm. Oulun Lentoaseman liikenneyhteyksien kehittämisselvitys vuodelta 2020. Suunnitelman mukaan tien aluevaraus ei laajene paljoa peltojen suuntaan ja yksityistielinjaus on suunniteltu mahdollisimman lähelle Lentokentätietä, joten vaikutukset peltoaukeaan on pystytty minimoimaan. Esimerkiksi verrattuna aikaisemmissa yleissuunnitelmissa vaihtoehtona olleeseen Oulunsalon ohikulkutiehen ja muihin raskaampiin liittymäratkaisuihin, on nyt suunniteltavien toimenpiteiden vaikutukset huomattavasti pienemmät. Rakennetussa ympäristössä ei voi välttää ajoneuvoliikenteen ns. valosaasteelta. Melukaiteet vähentävät sitä omalta osaltaan.

Edellä mainittuihin seikkoihin nojaten esitämme, että Lentokentätien melusuojaussuunnitelma tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että tulevaisuuden kehitys huomioidaan Lepola-Perävainio-Virtaaja-alueen asumisviihtyvyyden turvaamiseksi. Esitämme, että Lentokentätien eteläpuolelle tulee rakentaa kunnollinen suojavalli istutuksineen suodattamaan melua ja autojen ajovaloja sekä sitomaan liikenteestä aiheutuvia hiukkaspäästöjä. Näin taataan myös muuttolinnustolle rauhallisempi kokoontumispaikka ja siten ylläpidetään alueen virkistys- ja luontoarvoja.

Palaute:

- Jos Lentokentätie laajennetaan nelikaistaiseksi, pitää tien eteläpuolelle koko peltoalueen kohdalle (valoristeyksestä noin 1,9 km matkalle kohti Oulunsalaa) ehdottomasti rakentaa kunnollinen ja riittävän korkea meluvalli.
- Perustelut: Jo nyt lentokentän tieltä kuuluu joka päivä sietämätön melu Virtaajantien päähän ja muualle lähiseudulle. Tätä ei helpota se, että varsinkin öisin tietä käytetään sekä autojen että moottoripyörien kiihdyttelyssä. Päivisin melu kantautuu jatkuvasti pihallemme. Myös autojen valot näkyvät selkeästi öisin. Kesäisin pensaikko hiukan vaimentaa ääniä, mutta ilmeisesti pusikko aiotaan karsia. Jos tie levenee ja liikennemäärä kasvaa, tilanne huononee entisestään!
- Rauhallinen asuinmiljöömme uhkaa muuttua olennaisesti! Meluvalli tarvitaan.

Melulaskennat on suoritettu SoundPlan– melulaskentaohjelmalla, joka perustuu yhteispohjoismaiseen tie- ja rautatiemelun laskentamalliin (1996). Laskennassa on käytetty 3-ulotteista maastomallia sekä väylien vaaka- ja pystygeometriatietoa. Tieliikennemelun laskentamallin tarkkuus on noin 2 dB.

Ympäristömelun kuvaamiseen käytetään yleisimmin A-painotettua keskiäänitasoa LAeq (ekvivalenttitasoa), jossa hetkelliset äänivoimakkuuden vaihtelut on tasoitettu ja erikorkuiset osäänet on painotettu ihmiskorvan herkkyyttä vastaavalla tavalla.

Melutasojen ohjearvona joihin melulaskennan tuloksia verrataan, on käytetty valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja (993/92). Nykyisiä asuinalueita koskeva ulkomelutaso ohjearvona päivällä on (07–22) 55(dBA). Edellä esitetyin menetelmin ja perustein tehdyt laskelmat osoittavat, että ohjearvon mukainen melutaso ei ylitä Lepolan ja Perävainion alueilla. Tämän hankkeen johdosta maantien liikennemäärä ei kasva, vaan kasvu johtuu yleisestä liikenteen kasvusta.

Palaute:

- Nelikaistainen Lentokentätie ei nähdäkseni paranna tilannetta riittävästi hintaansa nähden.
- Mutta jos isosti halutaan parantaa, suora siltayhteys lentokentältä Niemenrannan haminoilta meren yli Oritkariin on a) ilmastoteko, b) merkittävää Oulun merellistä ja teknologista brändäystä, ja c) joukkoliikenteen ja yksityisautoilun todellista joustavoittamista. Lisäksi

Oulunsalosta olisi huomattavasti alempi kynnys kulkea pyörällä ja lenkkeillen kaupungissa, jos kevyen liikenteen väylä saataisiin samalla. Hailuodon tuleva pengertiehanke istuisi tämän kanssa yhteen loistavasti

Suunnittelukohde sisältyy vuonna 2020 laadittuun Oulun Lentotien liikenneyhteyksien esiselvitykseen, jonka mukaan Lentokentäntietä kehitetään nykyiselle paikalleen. Aiemmissa suunnitteluvaiheissa on tutkittu eri linjausvaihtoehtoja mukaan lukien palautteessa esitetty.

Palaute:

- Omistamme tilat Lentokentäntien molemmin puolin. Pohjoispuolella Lentokentäntietä kolmion muotoinen alue (1,5ha), jonka halkaisee kahtia ilmeisesti pyörätien rakentamisen aikaan tehty iso oja/kanava laskien lähelle Kempeleenlahtea Oulun puolelle rajaa.
- Myöhemmin Lentokentäntien suuntainen pyörätien oja, myös pohjoispuolella, on levennetty jalan ylittämättömäksi ko palstan halkaisevaan kanavaan asti. Eteläpuolelta Lentokentäntietä on aikoinaan tehty tierumpu, jonka toiminta on erittäin huono, juuri tuohon risteyskohtaan.
- Olen ollut aiempien suunnitelmien aikana yhteydessä Elyyn ja hän ilmoitti että jokaiselle palstalle tullaan järjestämään kulkuyhteys. Palstalla täytyy tehdä pajunraivausta ja puuston harvennustöitä. Käyttökelpoinen puu pitäisi saada kuljetettua pois. Töiden tekoa varten pitää pystyä kuljettamaan niin raivurit kuin sahat ja polttoaineet. Laki kieltää periaatteessa ajelun pyörätiellä mutta saamiemme ohjeiden mukaisesti kerran pari olemme autolla siellä olleet. Eli nyt pääsee ajoittain kuivin jaloin Oulun rajaa vasten olevalle puolikkaalle mutta toiselle ei muuten kuin kiertämällä kävellen pitemmän kautta naapurien maiden läpi. Tosin teimme halkaisevan kanavan poikki väliaikaisen sillan puunrungoista mutta veden liikkumisen varmistamiseksi se on purettu. Jos ojaa Lentokentäntien varressa kokonaisuutena perkataan ja levennetään tms, palstalle ei jää minkäänlaista kulkua. Asianmukainen kulkuyhteys tulisi jollain tapaa järjestää.

Periaatteena on, että nykyiset kulkuyhteydet säilyvät.

- Miten on ajateltu huolehtia eteläpuolen valumavesien pääsy Kempeleenlahteen? Vihiluodon risteyksestä tämä on ensimmäinen tierumpu ja toinen mahtaa olla ennen Myllyojaa. Tällä hetkellä niiden toiminta on huono. Lentokentäntie patoaa valumat ja tierummut eivät riitä vesien poistoon.

Suunnitteluun kuuluu kuivatuksen suunnittelu. Kuivatusratkaisuilla pyritään parantamaan mahdollisuuksien mukaan nykyisiä ratkaisuja. Tiedossamme on joidenkin rumpujen huono toimivuus nykytilanteessa.

- Lisäksi miten on ajateltu maankaivuumultien poisto. Ehkäpä olisimme kiinnostuneita saamaan maat levitetynä omalle maallemme, onko siihen millaiset mahdollisuudet?

Pintamullat pyritään käyttämään hyödyksi tässä urakassa.

Palaute:

1. Melusuojausten täydellinen puuttuminen tien eteläpuolelta
 - Meluvaikutuksia on arvioitu suunnitteluvaiheessa ainoastaan mallintamalla teoreettisesti. Jo tällä hetkellä melu kantautuu todella häiritsevästi Lepolan, Perävainion ja Virtaojan alueelle, ja muutostöiden toteuduttua entistä enemmän. Vähäinenkin puusto poistuu ja peltoaukea muodostaa äänelle esteettömän kulun asuinalueelle. Vaikka nopeusrajoituksia ei

Lentokentäntiellä muuteta, lisääntyvä liikenne, puuston poistuminen, kiihdyttäminen ja nopeuksien nouseminen tien parantuessa nostavat melutasoja.

- Subjektiiivinen haitta on jätetty kokonaan huomiotta. Melulaskeumissa vain laskennalliset arvot on huomioitu. Nykypäivänä alueen asukkaiden subjektiivisesti kokema haitta tulee ohjeistusten mukaisesti huomioida myös. Tämä nousi esiin myös yleisötilaisuudessa, mutta asiaan ei annettu riittävän kattavia perusteluita, miksi subjektiiviset kokemukset jätetään huomiotta.
- Melusuojuuksiin tehdään parannuksia vain olemassa oleviin melusteisiin. Asuinalueet ja asukkaat eivät ole tasavertaisessa asemassa tien pohjois- ja eteläpuolilla.
- Melusuojausten suunnittelussa ei huomioida tulevaisuutta riittävän laajasti. Oulunsalon kehittyminen kuntakeskukseksi ja Hailuodon sillan rakentaminen nostavat liikennemääriä huomattavan paljon. Melusuojuukset tulee tehdä jo nyt tien parantamisen aikaan, ei jälkikäteen.
- Valosaastetta ei ole huomioitu lainkaan melusuojuuksissa. Kaikki uudet tutkimustulokset osoittavat, että melun ohella myös valosaaste on kaupunkiympäristössä eniten asuinviihtyvyyteen vaikuttava tekijä. Lentokentätien jatkuvasti välkkyvät ajovalot aiheuttavat todellista haittaa tien eteläpuolen asukkaille.
- Tien eteläpuoli on IBA-alueita, joka on määritelty muuttolintujen kerääntymisalueeksi. Ilman melusuojuuksia linnuston monimuotoisuus kärsii ja luonnon- ja ympäristönsuojelulliset näkökulmat eivät toteudu.
- Melu- ja valohaitat tulee huomioida suunnitelmassa ja rakentaa koko tien eteläpuoliselle osalle aina Vihiluodon liittymästä mt 847:ään saakka korkeat ja läpinäkymättömät melusuojat. Vaihtoehdot paremmuusjärjestyksessä ovat: korkea maisemoitu maavalli, kumpareinen maisemoitu maavalli ja korkea läpinäkymätön meluseinä. Maavallien osalta haluan tietää, mikä on esteenä niiden rakentamiselle.

Vastaukset melukysymykseen on esitetty edellä (sivu 3).

2. Suunniteltujen melukaiteiden korkeus ja muoto

- Tien eteläpuolella noin puolessa välissä Vihiluodon liittymää ja mt 847:aa olevan maatilan kohdalle on suunniteltu 1,4-metriä korkea yläosastaan läpinäkyvä meluaita. Meluaita ei täytä alueen asukkaiden tarpeita (kts. kohta 1) eli sen tulee olla sekä merkittävästi nykyistä suunnitelmaa korkeampi, pidempi ja läpinäkymätön.
- Yläosastaan läpinäkyvä meluaita ei estä valosaastetta, jolloin suojausvaikutus tien eteläpuoliselle alueelle jää mitättömäksi.
- Melu- ja valohaitat tulee huomioida suunnitelmassa ja rakentaa koko tien eteläpuoliselle osalle aina Vihiluodon liittymästä mt 847 saakka korkeat ja läpinäkymättömät melusuojat.

Vastaukset melukysymykseen on esitetty edellä (sivu 3).

3. Puustoon liittyvät suunnitelmat

- Suunnitelmassa on piirretty maisemointinurmea ja puuistutuksia tien eteläpuolelle. Nämä tulee edellä esitettyjen perusteluiden mukaisesti muuttaa joko maisemoiduksi maavalliksi tai kumpareiseksi maisemoiduksi maavalliksi.
- Lehtipuut tulee korvata havupuilla, jotta niiden melua ja valoa estävä vaikutus maksimoidaan läpi vuoden.
- Istutukset tulee tehdä tiiviisti ja valmiiksi korkeina puina, jotta ne tuovat suojaa välittömästi.

Tienpitäjä voi esittää istutuksia tai maastonmuotoiluja ainoastaan tiealueelle. Istutusten laajuutta mietittäessä on huomioitava myös eteläpuolella olevat viljelyskäytössä olevat pellot.

- Haluan myös tuoda esiin suunnitelmien esittelyyn ja aikatauluihin liittyvät puutteet. Yleisötilaisuus järjestettiin 5.5.2021 ja siitä informoitiin suunnittelevien tahojen nettisivuilla 28.4.2021. Aikaväli on vain viikko ja lisäksi sen ajalle ajoittuu vappu. Mikä on hallintotapaohjeiden mukainen vähimmäisvaatimus asiasta informoinnin ja tilaisuuden väliseksi ajaksi?
- Suunnitelmat ovat esillä 28.4. - 12.5.2021 välisen ajan eli alle kuukauden. Täyttääkö tämä lain vaatimukset riittävästi esilläpitoajasta?

Ks. kohta Yleistä asiakirjan ens. sivulta. Nyt oli kyseessä suunnitelmaluonnosten esittelytilaisuus, joka on järjestetty lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä hallintolain mukaisesti.

Palaute:

- Hankkeen hyötyjen ja haittojen arvioinnin pohjana olevat oletukset ja arviointikriteerit tulee päivittää kestävästä liikkumisesta toteuttavaan koronan jälkeiseen etätyöaikaan. Mikäli vaikutusarviointi tämän jälkeen osoittaa haitat hyötyjä suuremmiksi, niin hanke jatkaa uudelta pohjalta siten, että lähtökohtana on kestävästä liikkumisen tavoitteiden saavuttaminen.

SUMP lisätään suunnitteluaineistoon, aikaisempiin suunnitelmiin, jos se valmistuu ennen tiesuunnitelman valmistumista. Perehdymme suunnitelmaan. MAL -sopimus on Ely-keskuksella tiedossa ja hanke palvelee hyvin siinä asetettuja tavoitteita. Hankearviointi tehdään Väyläviraston uusimman hankearviointiohjeen mukaan, jota käytetään kaikissa valtakunnan tiehankkeissa, jotta ne ovat vertailukelpoisia. Suunnittelukohde sisältyy vuonna 2020 laadittuun Oulun Lentoaseman liikenneyhteyksien esiselvitykseen. Selvityksen mukaisesti tässä vaiheessa ei vielä rakenneta joukkoliikennekaistoja, vaan suunnitelmassa varaudutaan toteuttamaan ne mahdollisesti myöhemmin.

Palaute koskien melusuojuuksia ja laskentoja:

Vastaukset melukysymykseen on esitetty edellä (sivu 3).

Palaute:

- Mielenpide asiaan MT 815 Lentokentäntien parantaminen välillä Pohjantie (vt4) – Hailuodontie polkupyöräilyn näkökannalta

Suunnittelija perehtyy palautteeseen yksityiskohtaisesti ja pyrkii ottamaan huomioon suunnitteluratkaisuissa mahdollisuuksien mukaan. Esittelymateriaalissa esitettyjä suunnitelmaratkaisuja on jo kehitetty palautteessa esitettyyn suuntaan mm. Kembaanan ja alikulkujen osalta. Tietyillä alueilla olemassa oleva maankäyttö rajoittaa rakennetussa ympäristössä suunnitelmaratkaisuja. Tavoitteena on saada mahdollisimman turvallinen ja sujuva liikenneympäristö myös pyöräilijöiden osalta.

Palaute:

- 60 kmh nopeusrajoituksen päätepisteeseen tulee asentaa automaatti nopeusvalvontakamera. Tällä hetkelläkään nopeusrajoitusta ei noudateta ja tämä aiheuttaa merkittävää melun määrän lisääntymistä Rantavainiolla.

Nopeusvalvontapisteiden sijainnit tieverkolla käydään läpi yhteistyössä Väyläviraston, Fintrafficin ja poliisiviranomaisten kanssa käytävissä neuvotteluissa, niin tässäkin hankkeessa.

Palaute:

Mopoliikenne on runsasta Rantavainion läpi koska sallittu mopoväylä päättyy Rantavainion kohdalle Oulunsalosta tultaessa. Nyt useita vaaratilanteita koulumatkalla Oulunlahteen havaittu. Onko mopoliikennettä tarkoitus ohjata tulevaisuudessa?

Tämän hankkeen yhteydessä tilanne säilyy ennallaan Lentokentätien suunnassa. Rantavainion katujen järjestelyt ovat kaupungin vastuulla ja kaupunki vastaa niiden suunnittelusta.

Palaute:

Melusuojausta voisi jatkaa länteen päin pidemmälle Oulunsalon keskustan suuntaan, joka mahdollistaisi paremmin lisärakentamisen Lentokentätien eteläpuolella. Koko Santaniemen alueella pidettävä kiinni riittävästä melusuojauksen tasosta! Nykyinen v2021 melusuojaus on olema

Tässä yhteydessä suunnitellaan Lentokentätien nelikaistaistamisen aiheuttamat melusuojaustoimenpiteet. Esitys on hankealueen ulkopuolella.

Palaute:

Puuistutusten tulee olla läpivuoden vihreitä havupuita, jotka tuovat näkösuojaa ja vaimentavat koettua melua. Lehtipuut eivät ole oikea vaihtoehto. Lisäksi puusto on istutettava niin tiheään ja valmiiksi korkeana, jotta niiden kasvaminen ei vie vuosia

Asia otetaan tarkasteluun suunnittelun ympäristöryhmässä.

Palaute:

Lepolan alueen kaduille hidasteita.

Ei sisälly hankealueeseen. Kaupunki päättää katujen ratkaisuista.

Palaute:

Miten varmistutaan siitä, että Lentokentältä, Kempeleestä, Hailuodosta tai Limingantullista päin tulevat mopot ja skootterit eivät ajaudu Lentokentätien 4-kaistaiselle osuudelle? Lentokentätietä ajaa nykyäänkin mopoja, vaikka eivät saisi ajaa.

Mopojen reitti osoitetaan liikennemerkein, rakenteellisilla ratkaisuilla ei voida estää.

Palaute:

Tämä Vihikarintien mutkittelu vaikuttaa kömpelöltä. Väistämisvelvollisuudet opastukset ovat poikkeuksellisia. Ehdotan, että tie tehdään ikivanhaa pohjaa pitkin J4:n paikalla.

Ratkaisu on asemakaavan mukainen, joka huomioi myös mahdollisen maankäytön kehittymisen.

Palaute:

Puomi, joka pakottaa kuljettajan nousemaan autosta, mikäli aikoo ajaa Vihiluodontietä. Vihiluodontie on koulutie, jonka liikennemäärät ja ajonopeudet on saatava minimiin.

Puomin käyttö yleisellä tiellä ei ole mahdollista. Liittymään tehdään hidasteita, joilla osaltaan pyritään vähentämään läpikulkuliikennettä.

Palaute:

Tie pinnoitettava Liikenneviraston meluntorjuntaohjeen mukaisella hiljaisella asfaltilla.

Melusuojaukset on mitoitettu melulaskennan perusteella. Ratkaisulla saavutetaan riittävä suojaus tavanomaisella päällysteellä. Ns. hiljainen päällyste ei kestä näin suuria liikennemääriä.

Palaute:

Hailuodontiestä ns. Shellin risteuksen kohdalle on tehtävä ryhmityskaistat (ainakin kiertoliittymän suunnasta tuleville) tai risteysaluetta tulee leventää selvästi nykyistä. Liikenne jonoutuu ajoittain hyvinkin herkästi. Hailuodon suunnasta Shellille kääntyvät aiheuttavat merkittävää haittaa muulle liikenteelle, samoin Shelliltä suunnasta on usein vaikeuksia päästä liikennevirtaan kieroliittymän suuntaan. Lisäksi risteystä hankaloittaa kevyenliikenteenväylä joka vaikuttaisi olevan Hailuodontien "väärällä" puolella. Kevyenliikenteen väistäminen vaikeuttaa tarpeettoman paljon haittaa Hailuodontien liikenteen sujuvuudelle, koska Hailuodontieltä kääntyvillä autoilijoilla ei ole mahdollisuutta antaa tilaa suoraan menevälle liikenteelle.

Kiertoliittymän suunnasta viereinen jkpp-tien leikkaus rajoittaa tilan käyttöä eikä liittymään mahdu lisäkaista. Uusi kiertoliittymä on muodoltaan erilainen eli hidastaa paremmin kiertoliittymässä ajavien ajonopeuksia Hailuodontien suuntaan.

Palaute:

Liikenteen melun suojaus on puutteellinen koko lepolan ja perävainion alueen kohdalla.

Melulaskennat on suoritettu SoundPlan- melunlaskentaohjelmalla, joka perustuu yhteispohjoismaiseen tie- ja rautatiemelun laskentamalliin (1996). Laskennassa on käytetty 3-ulotteista maastomallia sekä väylien vaaka- ja pystygeometriatietoa. Tieliikennemelun laskentamallin tarkkuus on noin 2 dB. Ympäristömelun kuvaamiseen käytetään yleisimmin A-painotettua keskiäänitasoa LAeq (ekvivalenttitasoa), jossa hetkelliset äänenvoimakkuuden vaihtelut on tasoitettu ja erikorkuiset osäänet on painotettu ihmiskorvan herkkyyttä vastaavalla tavalla.

Melutasojen ohjearvona joihin melulaskennan tuloksia verrataan, on käytetty valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja (993/92). Nykyisiä asuinalueita koskeva ulkomelutason ohjearvoa päivällä on (07-22) 55(dBA). Edellä esitetyin menetelmin ja perustein tehdyt laskelmat osoittavat, että ohjearvon mukainen melutaso ei ylitä Lepolan ja Perävainion alueilla. Tämän hankkeen johdosta maantien liikennemäärä ei kasva, vaan kasvu johtuu yleisestä liikenteen kasvusta.