

Valtatie 4 Haurukylä-Haaransilta kehittämisselvitys, Liminka

Yleisötilaisuus 17.6.2021 klo 17.00-18.30

OHJELMA

- Tilaisuuden avaus
- Valtatien 4 kehittämisen lähtökohdat ja tavoitteet
Liikennejärjestelmävastaava Päivi Hautaniemi, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Suunnitelmaluonnosten esittely
Suunnittelupäällikkö Laura Puistovirta, WSP Finland Oy
- Jatkotoimenpiteet
- Kysymykset ja kommentit





Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Valtatie 4 Haurukylä - Haaransilta kehittämisselvitys, Liminka

Päivi Hautaniemi
Yleisötilaisuus 17.6.2021



Liikennemäärä

Kemi

Oulu

Jyväskylä

Lahti

Helsinki



Tietyyppi

Moottoritie

Jatkuva ohituskaistatie tai 4-kaistainen valtatie

Moottoriväylä

Moottoritie

Jatkuva ohituskaistatie

Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen valtatie

Jatkuva ohituskaistatie

Moottoritie

Moottoritie, keskustassa 4-kaistainen valtatiejakso
Moottoriliikennetie tai moottoritie

Jatkuva ohituskaistatie tai 4-kaistainen valtatie

Moottoritie

Kaksiajoratainen tie

Nopeustaso

Vähintään 100 km/h

100 km/h

100 km/h

Liikennetilanteeseen perustuva,
häiriötietojärjestelmä

100 km/h

80–100 km/h

100 km/h

100 km/h

70–100 km/h
100 km/h

100 km/h

100–120 km/h

Liikennetilanteeseen perustuva

Tavoitetila 2040



Pulkkila–Liminka

Liikenteen luonne ja määrä

Tavara- ja vapaa-ajan liikenteen jakso. Yli 100 km:n liikennettä yli 80 %. Liikennemäärä 4 600 – 6 000 (2018), ennuste 5 800 – 8 300 ajoneuvoa vuorokaudessa (2040). Raskaan liikenteen osuus 12–18 %.

Nykyiset palvelutasopuutteet

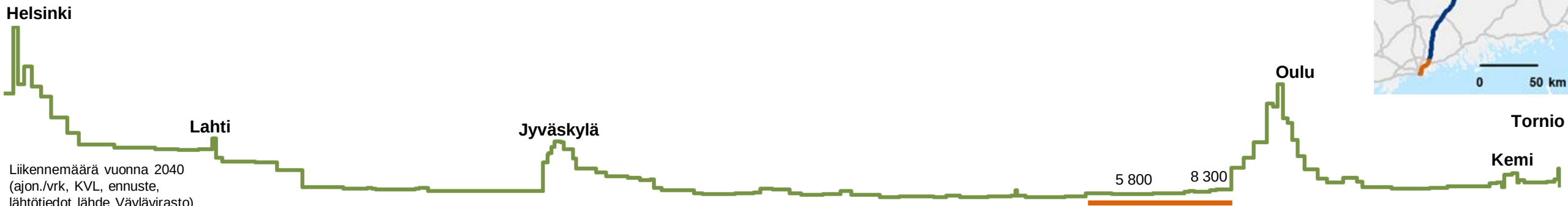
Kaikkien palvelutasotekijöiden osalta merkittävimmät puutteet taajamakohdissa.

Tavoiteltava palvelutaso

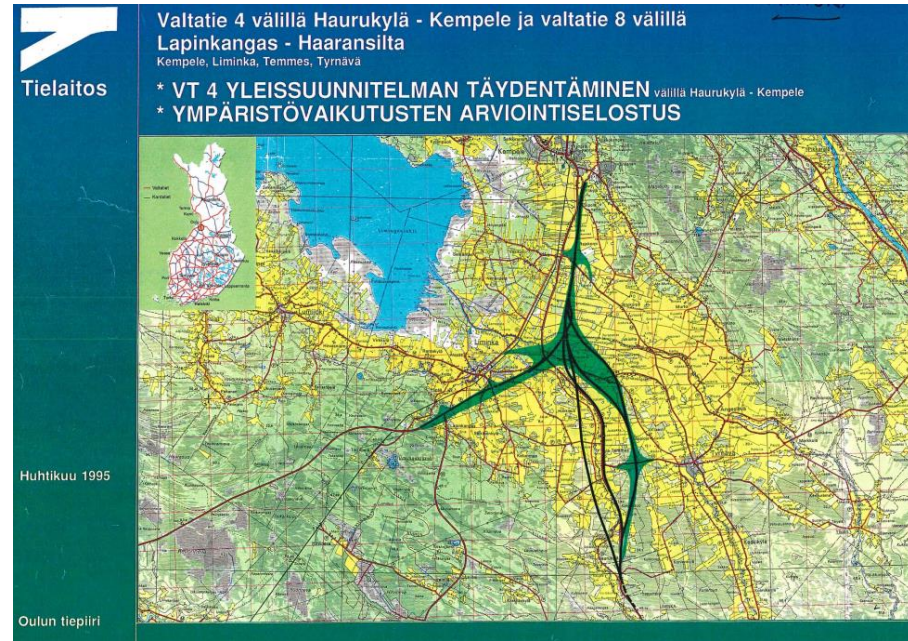
Tasainen raskaan liikenteen minimimatka-ajan mahdollistava ajonopeus ympäri vuorokauden ja läpi vuoden. Yhtenäinen, yllätyksetön ja miellyttävä liikenneympäristö. Korkean palvelutason taukopaikat niin ammatti- kuin vapaa-ajanliikenteelle.

Tavoitetila

- Jatkuva ohituskaistatie
- 100 km/h
- Eritasoliittymät
- Rinnakkaistie (maantie tai katu) tarvittaessa osuuksilla, joilla maankäyttö tai runsas hidas liikenne sitä edellyttävät
- Lisätarkastelutarve: Limingan eteläpuolen ratkaisu



Haurukylä – Haaransilta kehittämisselvitys



Onko mahdollista saavuttaa nykyiset, aiemmasta poikkeavat palvelutasovaatimukset nykypaikalle kehittämisellä vai tarvitaanko uusi tielinjaus, esimerkiksi maakuntakaavan varauksen mukaisesti?

Kehittämisselvityksen johtopäätökset

- Kehittämisselvityksen pääkysymys: Voidaanko palvelutasotavoitteet saavuttaa kehittämällä valtatieä 4 nykypaikalleen Haurukylän ja Haaransillan välillä?
- Kehittämisselvityksen perusteella nykypaikalle kehittämisellä on sellaisia vaikutuksia, että on syytä tarkastella erilaisia linjausvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia tarkemmin
- Seuraava suunnitteluvaihe on ympäristövaikutusten arviointi ja yleissuunnitelmatasoinen suunnittelu. Tarkasteltavina vaihtoehtoina ainakin maakunta- ja yleiskaavoissa oleva ohitustie linjaus ja nykypaikalle parantaminen, ehkä muitakin vaihtoehtoja

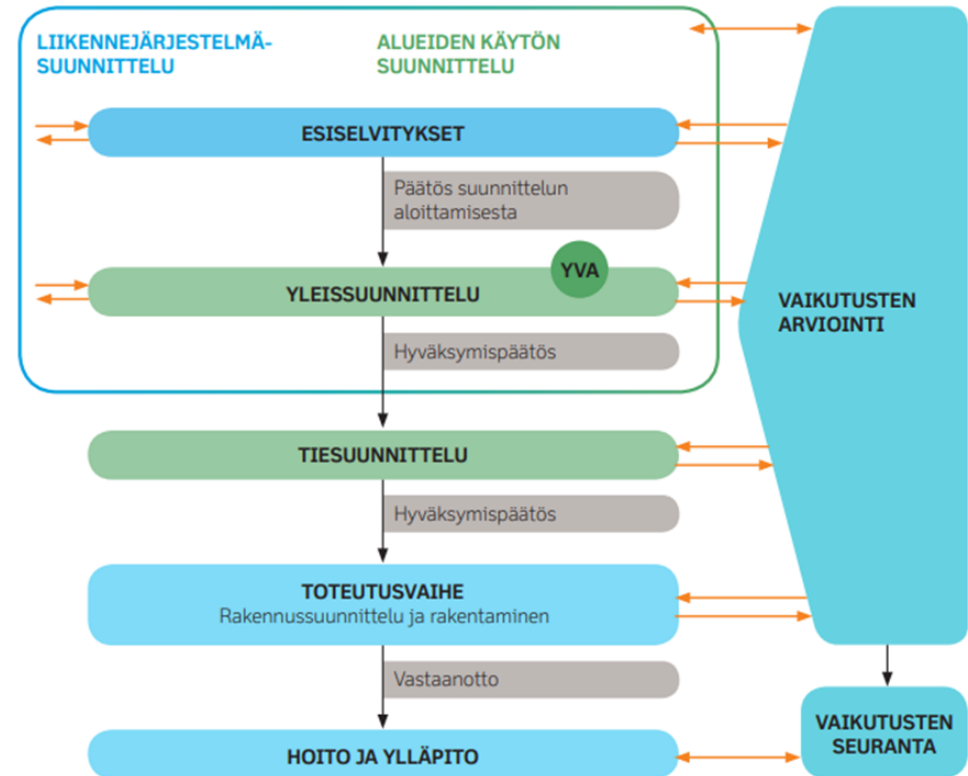
Tiensuunnittelun vaiheet

- Tiehankkeiden suunnittelu on vaiheittain tarkentuva prosessi.
- Nyt ollaan esisuunnitteluvaiheessa
- Seuraavaksi on edessä YVA-prosessi ja yleissuunnittelutasoinen suunnittelu. Tässä vaiheessa tarkastellaan erilaisia linjausvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia.
- Tiesuunnittelu on yksityiskohtaista suunnittelua
- Rakennussuunnittelussa laaditaan rakentamista varten tarvittavat asiakirjat



Vuorovaikutus ja vaikutusten arviointi

- Esiselvitysvaiheessa pääpaino on organisaatioiden välisessä yhteistyössä.
- Yleissuunnittelussa yhteistyötahoina ovat kunnat, maakuntien liitot, ympäristöviranomaiset ja muut suunnitteluorganisaatiot, maanomistajat, paikalliset asukkaat, yrittäjät ja erilaiset kansalaisjärjestöt. Laaja vuorovaikutus on erityisen tärkeää juuri yleissuunnittelun aikana, sillä tällöin päätetään merkittävimmät hankkeen perusratkaisut.
- Tiesuunnittelussa pääosa vuorovaikutuksesta kohdistuu yksityiskohtiin, ja osapuolia ovat kuntien lisäksi tien lähialueen maanomistajat, asukkaat ja yrittäjät

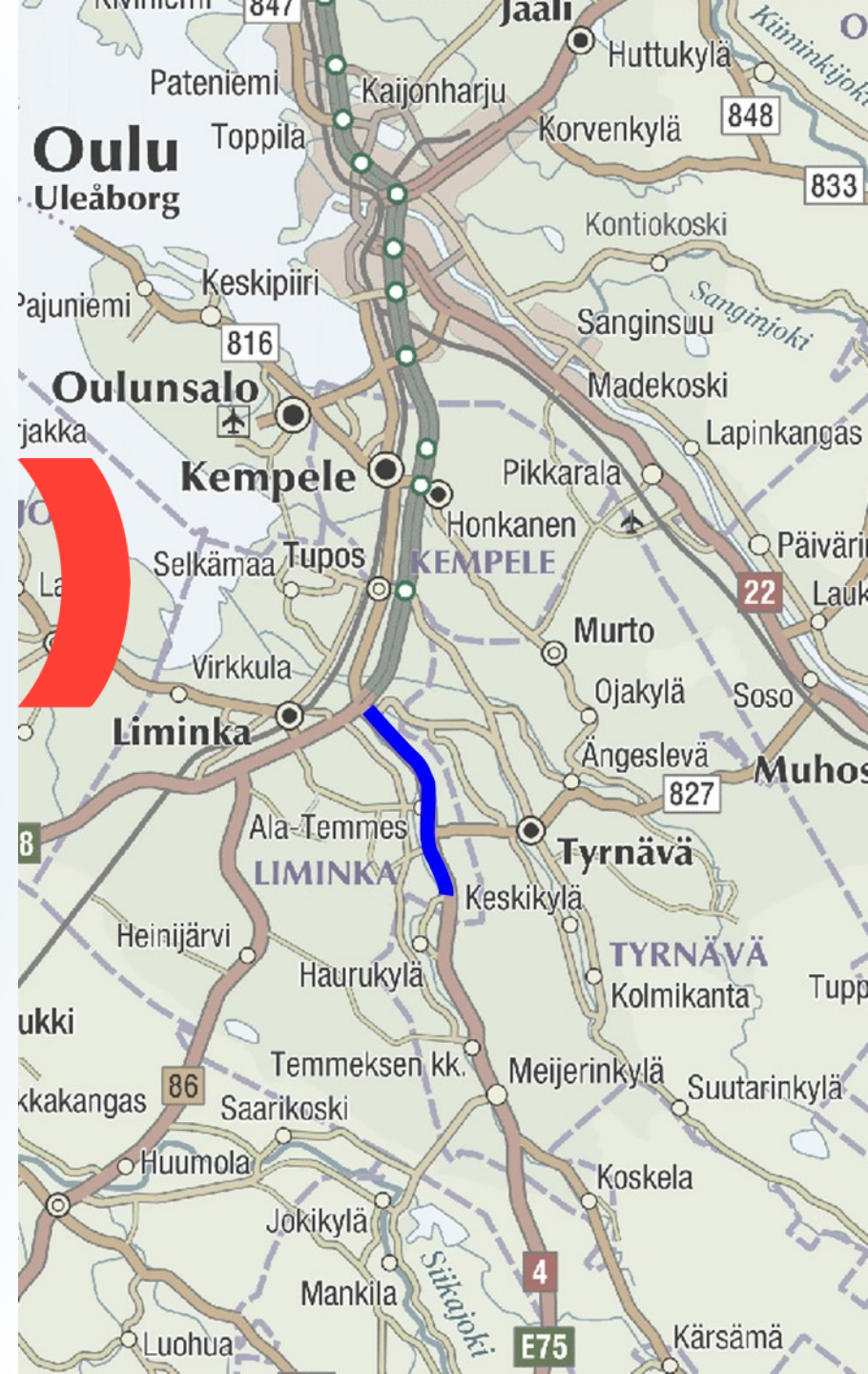




Valtatie 4 Haurukylä-Haaransilta kehittämisselvitys, Liminka

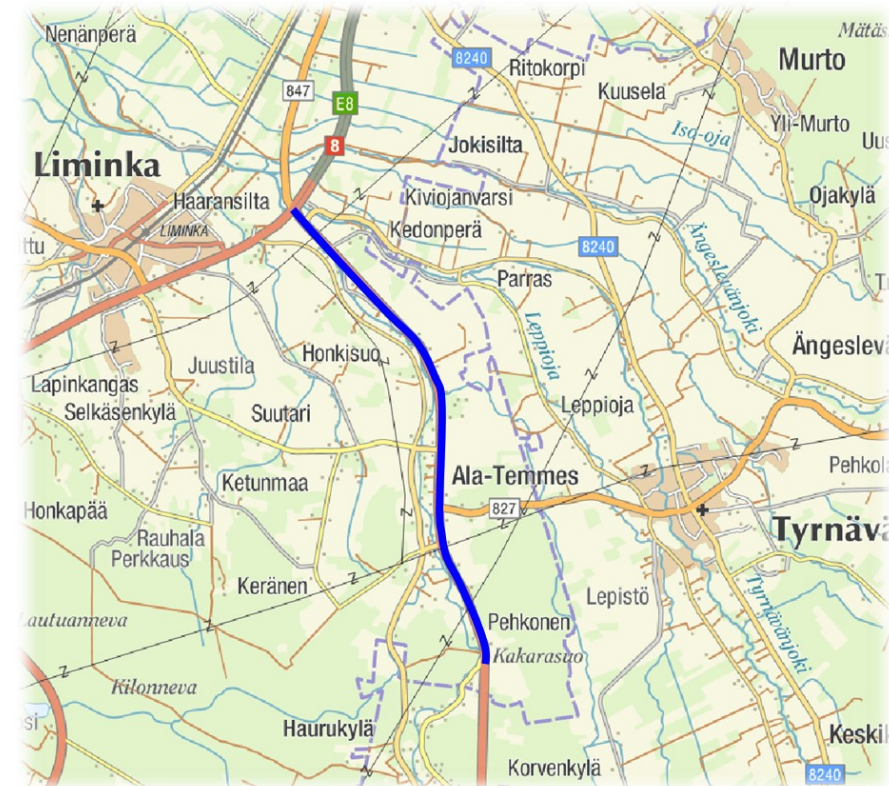
Yleisötilaisuus 17.6.2021 klo 17.00-18.30

Laura Puistovirta



Valtatien 4 suunnittelujaakso ja nykytilanne

- Suunnittelujaakso on Haurukylän ja Haaransillan välinen, Ala-Temmeksen läpi kulkeva noin 10 km pitkä valtatieosuu.
- Vt 4 on kaksikaistainen valtatie, jonka nopeusrajoitus on 80 km/h, Haaransillan kiertoliittymän kohdalla 50-60 km/h. Jaksolla ei ole ohituskaistoja.
- Noin 60 tasoliittymää, joista 5 on maantieliittymiä, 35 kiinteistöille johtavia yksityistieliittymiä ja loput noin 20 mm. pelloille johtavia maa- ja metsätalousliittymiä.
- Jaksolla ei ole yhtenäistä rinnakkaistietä, vaan paikallinen liikenne tukeutuu vahvasti valtatiehen 4.
- Koko jaksolla on yhtenäinen aluereitiksi luokiteltu jalankulun ja pyöräilyn yhteys valtatiehen länsipuolella. Noin 8 km jaksolla on erillinen jalankulku- ja pyörätie, ja noin 2 km osuudella yhteys on vähäliikenteisellä rinnakkaistieellä (Juotontie). Alikulkukäytävät Ala-Temmeksellä ja Haaransillan liittymässä valtatiehen 8 ali.
- Jaksolla on 15 linja-autopysäkkiä sekä 2 pysäköimisaluetta.
- Koko tiejakso on valaistu.



Valtatien 4 suunnitteluajakso ja nykytilanne

- Valtatien 4 liikennemäärä on Haaransillan eteläpuolella 6300-6500 ajon./vrk ja raskaan liikenteen osuus 12 % (KVL 2019). Ennusteliikennemäärä 8100-8300 ajon./vrk (KVL 2040).
- Liminka-Oulu-suunnassa vt 8 ja vt 4 liikennemäärä on nykytilanteessa 14 600 – 16 400 ajon./vrk ja v. 2040 sen ennustetaan olevan 17 600 – 20 800 ajon./vrk. Raskaan liikenteen osuus on 9 %.
- Jaksolla on tapahtunut yhteensä 28 liikenneonnettomuutta vuosina 2015-2019. Niistä 5 on johtanut loukkaantumiseen. Merkittävä onnettomuuskeskittymä on Haaransillan kiertoliittymässä (12 onnettomuutta). Kiertoliittymässä tapahtuneet onnettomuudet eivät ole johtaneet henkilövahinkoihin.



Valtatien 4 suunnittelujakso ja nykytilanne

- Valtatie 4 sijoittuu selvitysjaksolla pääosin peltomaisemaan. Valtatien länsipuolella pohjois-eteläsuuntainen Temmesjoki sijaitsee paikoin hyvin lähellä valtatieta.
- Suunnittelualueen maisema- ja kulttuuriarvoja:
 - *Koko selvitysalue on Liminganlakeuden valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita*
 - *Ala-Temmeksen jokivarsitalot selvitysalueen eteläpäässä Haurukylässä ja Ala-Temmeksen kohdalla ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY).*
- Selvitysjaksolla asutus sijoittuu nauhamaisesti valtatie varteen ja paikoin rakennukset ovat hyvin lähellä tietä. Noin 65 asuin- ja vapaa-ajan rakennusta sijaitsee valtatie varren melualueella.



Valtatien 4 kehittäminen nykypaikalla

- suunnitelmaluonnokset VE1 ja VE2

Valtatien 4 liikenteellisen tavoitetilan saavuttaminen nykypaikalla edellyttää toimenpiteitä koko Haurukylä-Haaransilta -väliselle jaksolle:

Valtatien linjaosuudet:

- Tavoitteena oleva 100 km/h -nopeusrajoitus edellyttää valtatielle linjausmuutoksia noin 5,4 km tieosuudelle. Eteläpäässä uusi linjaus on enimmillään 150 m päässä nykyisestä valtatiestä, muualla enintään 50 m.
- Vaihtoehdossa 2 valtatielinjaus ohittaa lisäksi Haaransillan kohdan noin 2,6 km uudella tielinjalla.
- Kaksi ohituskaistaparia (2+2 kaistaa), jotka sijoittuvat Ala-Temmeksen etelä- ja pohjoispuolelle. Ala-Temmeksen kohdalla on 1+1-kaistainen osuus, jonka pituus on 3-4 km.
- Koko jaksolle ajosuunnat erottava keskikaide

Liittymäjärjestelyt

- Eritasoliittymät Ala-Temmeksen kohdalle (seututie 827 ja maantie 18627), Haaransillan kohdalle (valtatiet 4 ja 8, seututie 847) sekä näiden välille. Pohjoispään eritasoliittymäjärjestelyistä on laadittu kaksi erilaista luonnosvaihtoehtoa (VE1 ja VE2).
- Nykyiset tasoliittymät poistetaan ja kulku valtatielle tapahtuu eritasoliittymien kautta.
- Liittymäjärjestelyt edellyttävät lähes koko jaksolle rinnakkaistien valtatie ja länsipuolella sijaitsevan Temmesjoen väliin (noin 8 km). Valtatie itäpuolella rinnakkaistien tarve on noin 5 km osuudella. Lisäksi tarvitaan alikulkua ja muita kulkuyhteyksiä maatalouden tarpeisiin (ne suunnitellaan vasta seuraavissa suunnitteluvaiheissa).

Valtatien 4 kehittäminen nykypaikalla

- suunnitelmaluonnokset VE1 ja VE2

Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet

- Jalankulku ja pyöräily säilyy osittain nykyisellä jalankulku- ja pyörätiellä ja paikoin se ohjataan uudelle rinnakkaistielle.
- Valtatien ylitys tai alitus tapahtuu alikulkukäytävien (Ala-Temmes ja Haaransilta) sekä eritasoliittymien ja risteyssiltojen kautta. Lisäksi maatalouden alikulut palvelevat yhteytenä valtatie toiselle puolelle.

Linja-autopysäkit

- Linja-autopysäkit sijoittuvat alikulkujen tai risteyssiltojen kohdille, joissa kävelijöiden ja valtatieliikenteen risteäminen on mahdollista järjestää turvallisesti.
- Linja-autopysäkit vähenevät nykytilanteen 15 pysäkkiparista noin 2-3 pysäkkipariin.

Pysäköimisalueet

- Nykyiset kaksi pysäköimisaluetta voidaan säilyttää lähes nykyisillä paikoilla. Pääsy P-alueilla vain omassa ajosuunnassa.

Meluntorjunta

- Meluntorjuntaa tarvitaan noin 8,5 km

Havainnekuva valtatie 4 järjestelyistä 1+1-kaistaisella keskikaideosuudella, jossa valtatie molemmilla puolilla on rinnakkaistiet. Meluntorjuntaratkaisuna on esitetty melukaidetta ja meluvallia. Tiejärjestelyjen vaatima tilantarve leveyssuunnassa on melukaiteen kohdalla noin 45 m ja meluvallin kohdalla noin 60 m.



Valtatien 4 kehittäminen nykypaikalla - vaikutuksia

Valtatien 4 sujuvuus

- Valtatien sujuvuustavoitteet saavutetaan. Matka-aika lyhenee, matka-ajan ennustettavuus paranee ja tiellä on tasaisin välein ohitusmahdollisuuksia.
- 1+1-kaistaisella keskikaideosuudella ei ole rinnakkaistietä, jota voitaisiin hyödyntää häiriötilanteissa.

Paikallinen liikkuminen

- Valtatie muodostaa merkittävän estevaikutuksen koko jaksolla. Kulku valtatie toiselle puolelle onnistuu vain eritasoliittymien risteyssiltojen sekä maatalousalikulujen kautta. Yhteydet valtatielle pitenevät enimmillään noin 4 km.
- Haaransillan pohjoispuolisen alueen saavutettavuus valtateiden suunnasta heikkenee nykyisestä erityisesti vaihtoehdossa 2.

Jalankulku ja pyöräily

- Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet heikkenevät nykytilanteesta osuuksilla, joilla erillisen jalankulku- ja pyörätien sijaan yhteys on rinnakkaistiellä. Valtatien nopeustason nosto lisää melua ja heikentää reitin miellyttävyyttä.

Joukkoliikenne

- Linja-autoliikenteen matka-aika lyhenee, mutta pysäkkien määrä vähenee merkittävästi nykytilanteesta, mikä heikentää pysäkkien saavutettavuutta. Jaksolla liikennöi nykyisin sekä pitkämatkan että paikallisliikenteen linjoja.



Valtatien 4 kehittäminen nykypaikalla - vaikutuksia

Liikenneturvallisuus

- Ajosuuntien erottaminen toisistaan rakenteellisesti ja tasoliittymien korvaaminen eritasoliittymillä parantaa valtatieliikenteen turvallisuutta merkittävästi.
- Maatalous- ym. liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhdistäminen samalle väylälle heikentää kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta.

Liikennemelu

- Melualueella sijaitsee kymmeniä asuinrakennuksia, vapaa-ajan asuntoja sekä mm. koulu. Niiden suojaaminen edellyttäisi noin 13 km meluestettä.

Ympäristö ja maisema

- Tien leventäminen, linjausmuutokset, eritasoliittymät, rinnakkaistiejärjestelyt sekä melusteiden toteuttaminen valtakunnallisesti merkittävässä rakennetussa kulttuuriympäristössä (RKY) ja valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella aiheuttaisivat kielteisiä maisemavaikutuksia ja muuttaisivat RKY-alueen luonnetta merkittävästi.

Nykyisen maankäytön toimintaedellytykset ja olosuhteet

- Tiejärjestelyt vaativat tilaa nykyiseltä maankäytöltä haitaten mm. toimivien tilojen toimintaedellytyksiä. Kulku pelloille hankaloituu. Suorien liittymien poistuessa yhteydet valtatielle pitenevät ja alueiden saavutettavuus heikkenee.
- Valtateiden 4 ja 8 eritasoliittymäjärjestely selvitysalueen pohjoispäässä vie huomattavasti nykyjärjestelyä enemmän tilaa. Vaihtoehdon 2 mukainen ratkaisu pirstoo peltoja uuden valtatielinjan kohdalla. Vaihtoehdon 1 mukainen ratkaisu puolestaan heikentää seututien 847 saavutettavuutta valtatieltä 4.

Valtatien 4 kehittäminen nykypaikalla - vaikutuksia

Rakennettavuus

- Valtatien 4 ja Haaransillan liittymän kohdan haastavat pohjaolosuhteet ja Temmesjoen läheisyys aiheuttavat mm. tien leventämiselle ja siltojen rakentamiselle merkittäviä haasteita ja lisäävät kustannuksia.

Alustava kustannusarvio

- Molempien vaihtoehtojen (VE1 ja VE2) kustannusarvio on noin 84 miljoonaa euroa (alv. 0 %, maku-indeksi 120, 2015=100)



Vaihtoehto 3: Valtatie 4 uuteen maastokäytävään, tarkastellut toimenpiteet

- Vertailukustannusten selvittämiseksi tarkasteltiin keskikaiteellisen ohituskaistatien toteuttamisen karkeita kustannuksia tilanteessa, jossa valtatie 4 siirretään uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie itäpuolelle.
- Tarkasteltu tielinjaus on kaavoissa esitetty, osittain Limingan ja Tyrnävän kuntarajalla kulkeva tielinjausvaraus, joka perustuu vuonna 1995 laadittuun yleissuunnitelmaan (*Vt 4 yleissuunnitelman täydentäminen ja ympäristövaikutusten arviointi*).
- Uuden tielinjauksen pituus on noin 13,5 km. Se ohittaa koko Haurukylän ja Haaransillan välisen selvitysjakson. Pohjoisessa valtateiden 4 ja 8 eritasoliittymä sijoittuu noin 2 km Haaransillan kiertoliittymän koillispuolelle.
- Linjaosuudelle on esitetty kaksi perusverkon eritasoliittymää, jotka sijoittuvat maanteiden 827 ja 18634 kohdille. Maantien 18633 kohdalle on esitetty risteyssilta.
- Asuinrakennusten kohdalle on esitetty meluntorjuntatarve.
- Nykyinen valtatie Haurukylän ja Haaransillan välillä jää rinnakkaistieksi ja se palvelee mm. paikallista liikennettä.

Vaihtoehto 3: Valtatie 4 uuteen maastokäytävään, vaikutuksia

- Uudella tielinjalla asutuksen ja haitankokijoiden määrä on huomattavasti vähäisempi kuin nykyisen valtatie ympäristössä.
- Meluntorjuntatarve on merkittävästi vähäisempi.
- Uudella tielinjalla ei ole haitallisia vaikutuksia Ala-Temmeksen kohdan valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.
- Uusi tielinjaus halkaisee kuitenkin uuden maastokäytävän Liminganlakeuden valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen ja lisää tieliikenteen haittoja alueille, joilla niitä ei nykyisin ole.
- Valtatien siirtäminen uuteen maastokäytävään mahdollistaa jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen järjestelyjen säilyttämisen vähintään nykytasolla nykyisen valtatie paikalla. Olosuhteet paranevat, kun autoliikenne vähenee ja melutaso alenee. Pitkämatkaiset linjat eivät välttämättä kiertäisi Ala-Temmeksen kautta.
- Paikallisen liikkumisen olosuhteet paranevat nykyisen valtatie ympäristössä.
- Uuden tielinjan mukaisen ratkaisun vertailukustannus on noin 74 miljoonaa euroa (alv. 0 %, maku-indeksi 120, 2015=100).

Jatkotoimenpiteet

- Suunnitelmaluonnoksista voi antaa palautetta heinäkuun loppuun asti sähköpostilla ja puhelimella lomien puitteissa.
- Kehittämisselvitys viimeistellään elo-syyskuussa. Valmis selvitys julkaistaan verkossa ja siitä tiedotetaan mm. hankkeen verkkosivuilla.
- Seuraava suunnittelun vaihe on ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA), jossa vertaillaan eri vaihtoehtojen vaikutuksia, ja joka tulee ohjaamaan jatkosuunnittelua. Sen aikataulu ei ole vielä selvillä.



KIITOS!



Palautteet ja lisätietoja:

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, liikennejärjestelmävastaava Päivi Hautaniemi

Puh. 0295 038 239, etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

WSP Finland Oy, projektipäällikkö Laura Puistovirta

Puh. 040 196 0331, etunimi.sukunimi@wsp.com

Hankkeen verkkosivut

vayla.fi/vt-4-tavoitetila