



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Korvenkylän-Välikylän liikennejärjestelyt

Aluevaraussuunnitelma

Korvenkylän-Välikylän liikennejärjestelyt

Aluevaraussuunnitelma



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Pohjois-Pohjanmaa

Oulu, 2011



Kiiminki

SISÄLLYS

SISÄLLYS.....	3
Alkusanat	4
1 Lähtökohdat	5
2 Vaihtoehtotarkastelut	7
2.1 Alustavat vaihtoehdot.....	7
2.2 Vaihtoehtojen 2A ja 3 vertailu.....	9
3 Aluevaraussuunnitelma	12
3.1 Liikennejärjestelyt.....	12
3.2 Melusuojaukset.....	12
3.3 Maankäyttö	12
3.4 Vaiheittain rakentaminen ja rakennuskustannukset	12
3.5 Vaikutukset.....	13
4 Liitteet	15

Alkusanat

Korvenkylän – Välikylän liikennejärjestelyjen suunnittelu aloitettiin syksyllä 2009. Suunnittelu todettiin tarpeelliseksi, jotta alueelle eri vaiheissa laadittujen suunnitelmien ja selvitysten ideat ja toimenpide-ehdotukset voitaisiin konkretisoida maankäytön suunnitelmissa esitettäväksi aluevarauksiksi.

Suunnittelu on tehty Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (POP ELY) liikenne- ja infrastruktuurin vastuualueen ja Kiimingin kunnan toimeksiannosta Ramboll Finland Oy:ssä. Liikenne-ennusteet on laatinut Liidea Oy. Maankäytön suunnittelussa konsulttina on ollut Arkkitehtiasema Oy.

Tilaaajien puolelta työhön ovat osallistuneet Risto Leppänen POP ELY:stä ja Ritva Kuusisto, Mikko Ukkola sekä Anja Röpelin Kiimingin kunnasta. Oulun kaupungin edustajana työryhmässä on ollut Jorma Heikkinen.

Ramboll Finland Oy, jossa työhön ovat osallistuneet projektipäällikkönä Matti Jäntti, pääsuunnittelijana Sanna Kaikkonen ja meluasiantuntijana Marja Pussinen. Liidea Oy:ssä liikenne-ennusteet on laatinut Jouko Hintsala ja Arkkitehtiasema Oy:ssä maankäytön suunnittelusta on vastannut Merja Isteri.

Vaihtoehtoja on esitelty 23.3.2010 Kiimingissä yhdyskuntalautakunnalle ja 29.3.2010 kunnanhallitukselle. Kiimingin kunnanhallitus valitsi jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehdon 2Aa. Hankkeesta on pidetty myös yleisötilaisuus 12.1.2011 yhdessä Oulun kaupungin Korvenkylän asemakaavoituksen esittelyn kanssa. Yleisötilaisuudessa saatu palaute on käsitelty työryhmässä ja otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon.

Tämä aluevaraussuunnitelma on alueen maankäytön suunnittelun liiteasiakirja, joka käsitellään alueen kaavoitusprosessin yhteydessä.

Oulussa kesäkuussa 2011

1 Lähtökohdat

Kuusamontien (vt 20) varrella Kiimingin ja Oulun kuntarajalla oleva Korvenkylän – Välikylän alue sijoittuu liikenteellisesti erittäin kiinnostavaan kohtaan, johon kohdistuu suuria maankäytön odotuksia ja paineita.



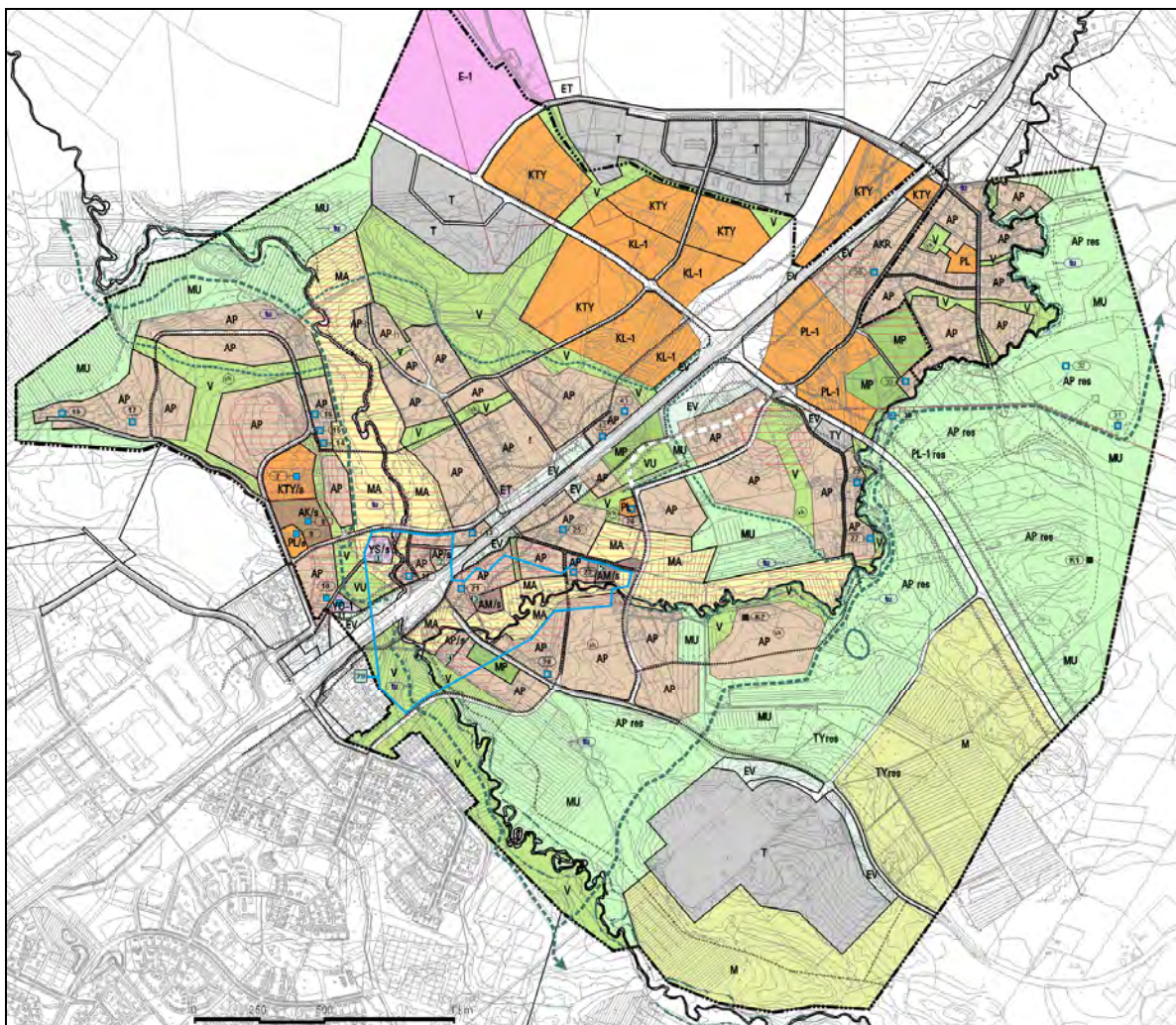
Kuva 1. Suunnittelukohteen sijainti.

Kuusamontie on parannettu vuonna 2008 Hintta-Korvenkylä osuudella nykyiselle paikalleen korkealuokkaisena väylänä. Tien parantamisesta edelleen Korvenkylästä Jääliin ja Kiiminkiin on laadittu yleis- ja kehittämissuunnitelmat ja niiden edellyttämät maankäytön varaukset.

Kuusamontien (vt 20) – Alakyläntien (yt 18709) – Pohjantien (vt4) välille on selvitetävänä kehätieyhteys, joka sijoittuisi Korvenkylän-Välikylän alueella Oulun-Kiimingin kuntarajan tuntumaan.

Alueelle on laadittu vuonna 2007 tavoitesuunnitelma, joka on hyväksytty Oulun ja Kiimingin valtuustoissa 12.11.2007. Tavoitesuunnitelman mukaan Kuusamontien länsipuolelle sijoittuisi liike- ja toimitilarakennuksia. Alueella on vireillä myös vähittäiskaupan suuryksikön hanke, jota varten on laadittu Yrittäjäpuiston asema-kaavan muutos.

Oulun kaupunki laatii parhaillaan Kuusamontien itäpuolelle Korvenkylän asema-kaavaa, jossa käsitellään Kuusamontien – Ylikiimingintien (mt 833) kaakkois-neljännestä.



Kuva 2. Korvenkylän-Väläkylän tavoitesuunnitelman maankäyttö 2020.

Edellä esitettyjen lähtökohtien perusteella on Korvenkylän – Väläkylän alueen liikennejärjestelyjen suunnittelu on nähty tarpeelliseksi, jotta alueen maankäytön suunnittelussa voidaan varautua sellaisiin tilavarauksiin, joita tällä hetkellä alueen kehittämisessä nähdään tarpeelliseksi ottaen huomioon maankäytön tavoitteet ja vireillä olevat selvitykset ja suunnitelmat.

2 Vaihtoehtotarkastelut

2.1 Alustavat vaihtoehdot

Kuusamontien (vt 20) ja Ylikiimingintien (mt 833) liittymän kohdalta eli Korvenkylän eritasoliittymästä tutkittiin alustavina vaihtoehtoina:

- ve 1A, eli vuoden 1992 yleissuunnitelman mukainen
- ve 1B, eli vuoden 2007 tavoitesuunnitelman mukainen
- ve 2A
- ve 2B
- ve 3

Ve 2A, 2B ja 3 ideoitiin suunnittelun kuluessa. Kaikkiin vaihtoehtoihin sisällytettiin bussipysäkit, joita ei ollut mm. vuoden 1992 yleissuunnitelmaratkaisussa.

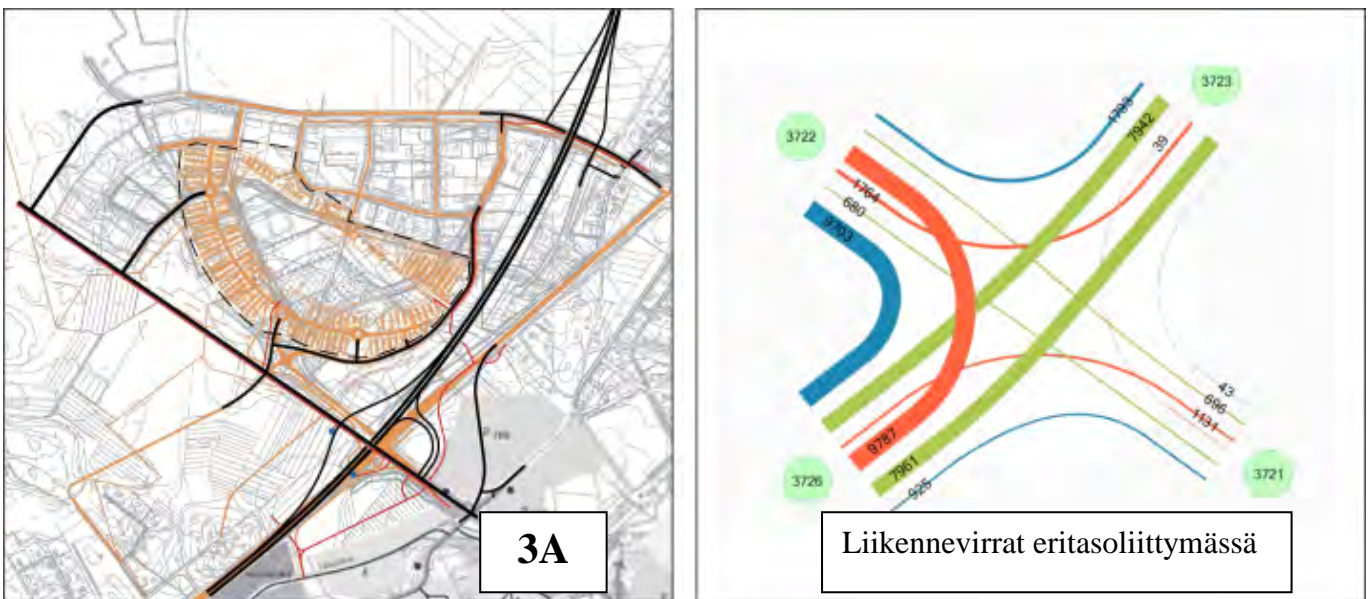
Alustavissa vaihtoehdoissa oli mukana myös suuntaiseritasoliittymä Yrityspuistontien kohdalla. Tämä mahdollistaisi valtatieltä 20 Kiimingin suunnalta tulevan liikenteen Yrityspuistoon ilman että liikenne kulkisi Korvenkylän eritasoliittymästä.



Kuva 3. Alustavat vaihtoehdot 1A ja 1B.



Kuva 4. Alustavat vaihtoehdot 2A ja 2B.



Kuva 5. Alustava vaihtoehto 3 ja eritasoliittymän liikenne-ennuste 2030 (ajon/vrk).

Alustavia vaihtoehtoja arvioitiin liikenteellisten tekijöiden sekä maankäytön ja ympäristön kannalta. Vaihtoehdoille laadittiin liikenne-ennusteet vuodelle 2030 ja niiden perusteella arvioitiin järjestelyjen toimivuutta. Liikenne-ennuste perustuu Oulun seudun vuoden 2020 yleiskaavan maankäyttöön, johon on syksyllä 2009 lisätty kuntien arviot vuoden 2030 maankäytöstä. Asukasmäärät on täsmätty tilastokeskuksen vuoden 2030 ennusteeseen.

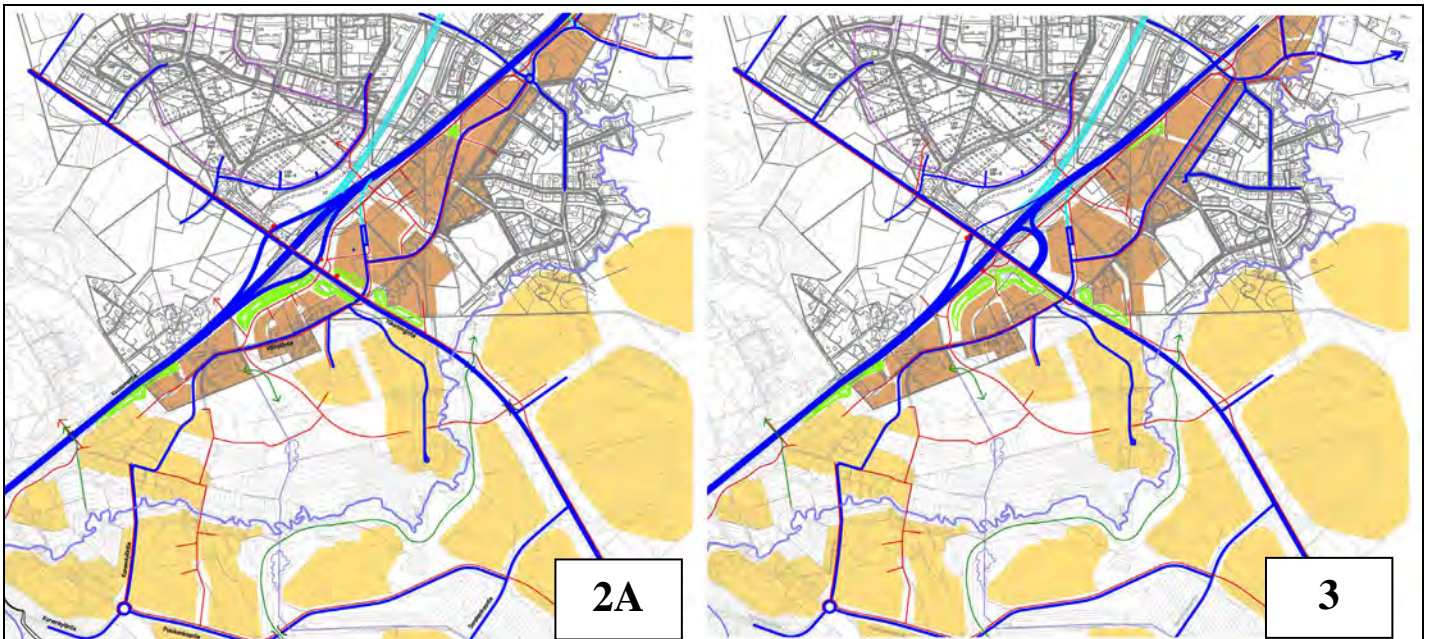
Toimivuuden kannalta kriittisiä tekijöitä ovat vaihtoehdoissa 1A ja 1B Yrityspuiston suunnalta Oulun suuntaan esitetyn rampin sijainti, joka edellyttää ison liikennevirran vasempaan kääntymistä kehätieltä. Vaihtoehdossa 1B ongelmakohtaksi saattaisi muodostua myös erittäin kuormitetun itäisen rampiliittymän kohdalle

esitetty nykyisen valtatie tasoliittymä. Vaihtoehdossa 2B ongelmaksi todettiin itäinen ramppiliittymä, johon liittyisi nykyinen valtatie ja edelleen sen kautta Kii-
mingin suuntaan johtava ramppi. Nämä järjestelyt olisivat liikenteen sujuvuuden
ja turvallisuuden sekä opastettavuuden kannalta ongelmalliset.

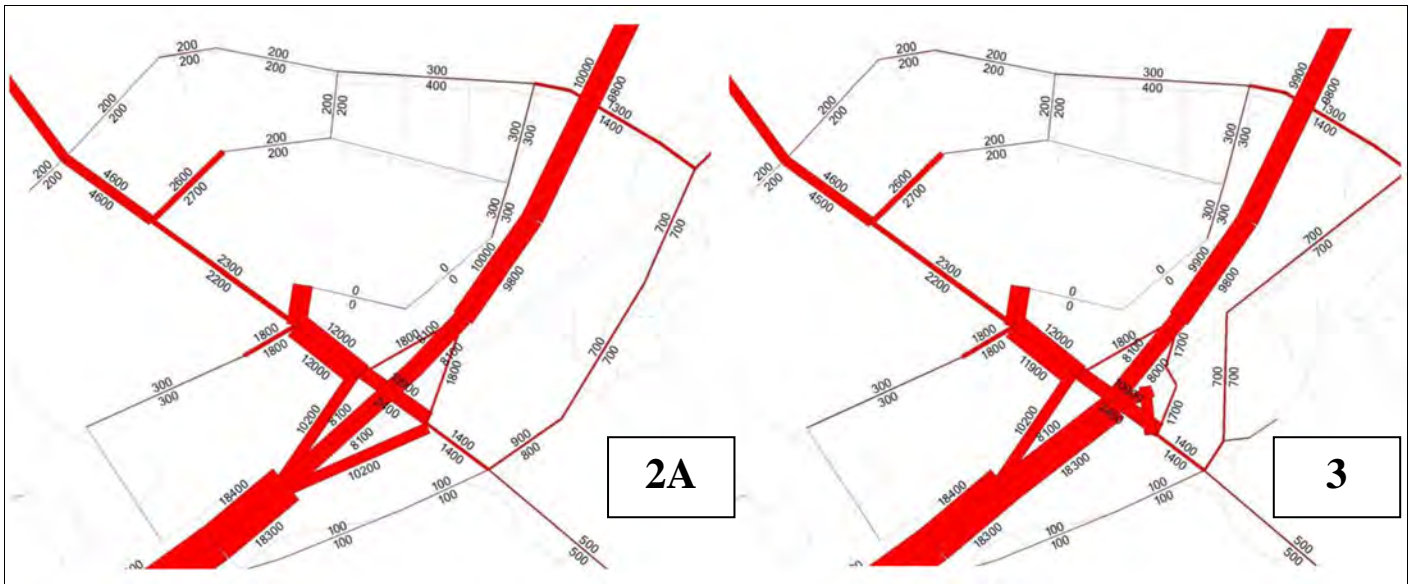
Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehdot 2A ja 3. Vaihtoehdon 2A hyvinä puolina
ovat joukkoliikenteen ja suurten erikoiskuljetusten erittäin hyvät toimintaedelly-
tykset. Vaihtoehdon 3 hyvänä puolena on se, että siinä suurin liikennevirta er-
kanemisrampilla Oulun suunnasta Yrityskylän suuntaan on oikeaan kääntyvää,
joka on liikenteen sujuvuuden kannalta merkittävä etu.

2.2 Vaihtoehtojen 2A ja 3 vertailu

Alustavien vaihtoehtojen karsinnan jälkeen vertailtiin vaihtoehtoja 2A ja 3. Vertai-
luja varten laadittiin alustavat maankäyttömallit, liikenne-ennusteet ja melulas-
kelmia. Vertailuissa arvioitiin myös vaihtoehtojen vaiheittain rakentamista lähtien
siitä, että eritasoliittymä voitaisiin toteuttaa ensimmäisessä vaiheessa siten, että
Kuusamontie säilyisi nykyisellä paikallaan.



Kuva 6. Vaihtoehtojen 2A ja 3 alustavat maankäytön rakennemallit.



Kuva 7. Vaihtoehtojen 2A ja 3 liikenne-ennusteet vuodelle 2030 (ajon/vrk).

Vaihtoehtojen 2A ja 3 vertailujen perusteella todettiin:

- Kumpikin vaihtoehto toimii kokonaisuutena liikenteellisesti, joskin eroja vaihtoehtojen kesken on:
 - kääntyvä iso liikennevirta itäisessä ramppiliittymässä (ve 2A kääntyminen vasempaan (-), ve 3 kääntyminen oikeaan (+))
 - suuret erikoiskuljetukset; ve 2A ok (+), ve 3:ssa vastavirtaan ajo (-)
 - joukkoliikenteen kannalta ve 2A parempi, koska pysäkit voidaan sijoittaa lähemmäksi asutusta
 - kevyen liikenteen risteämiset ramppien kanssa: ve 2A:ssa kaksi valo-ohjattua suojatietä ja ve 3:ssa yksi
- Maankäytön kannalta aluetarpeet hieman erilaiset, erot kuitenkin pieniä
- Meluasiat voidaan hoitaa kummassakin vaihtoehdossa
- Kustannusten kannalta ve 3 todennäköisesti jonkin verran kalliimpi, koska risteyssilta on pitempi silmukkarampin takia

Kumpikin vaihtoehto toimii liikenteellisesti hyvin ja vaihtoehtojen keskinäiset erot ovat pieniä. Jatkosuunnittelun pohjaksi valittiin ve 2A erityisesti siitä syystä, että se on joukkoliikenteen kannalta parempi kuin 3. Vaihtoehto 2A toimi myös erittäin hyvin suurten erikoiskuljetusten reittinä.

Taulukko 1. Vaihtoehtojen 2A ja 3 vertailu.

Vertailutekijä	Ve 2A (rombinen)	Ve 3
Liikenne		
- sujuvuus/itäinen ramppiiliittymä	<ul style="list-style-type: none"> hyvä 	<ul style="list-style-type: none"> erittäin hyvä, liittymässä viivytykset pienempiä kuin ve 2A:ssa
- sujuvuus/itäiseen ramppiiliittymään johtavalla rampilla	<ul style="list-style-type: none"> erittäin hyvä, suoralla rampilla nopeustasoa lasketaan tasaisesti päätien nopeudesta, mahdollisuus tehdä pitkät lisäkaistat 	<ul style="list-style-type: none"> hyvä, silmukkarampilla ajo hidastaa ajonopeuksia, (<35 km/h) lyhyehköt lisäkaistat(ei voida tehdä silmukan pohjaan)
- ajomatka (Kuusamontien alikulku - itäinen ramppiiliittymä-risteyksillan keskikohta)	noin 460 m	noin 750 m
- ajoaika (rampilla+ liittymän läpi sillalle) (saatu simulointiohjelmasta)	1 min 8 s/ajoneuvo	2 min/ajoneuvo
- ajoaikasäästö	52 s/ajoneuvo * 1270 ajon/huipputunti = 66000 s/huipputunti= 18 tuntia/huipputunti	
- liikenneturvallisuus	<ul style="list-style-type: none"> hyvä, riskitekijä itäisen ramppiiliittymän kaksi vasempaan kääntyvää liikennevirtaa, jotka risteävät toisiaan 	<ul style="list-style-type: none"> hyvä, riskitekijä silmukkarampin iso liikennevirta, jonka pitää vaihtaa kaistaa pienen kaarresäteen alueella
- joukkoliikenne	<ul style="list-style-type: none"> erittäin hyvä, pysäkit ramppien/Ylikiimingintien liittymissä kevyen liikenteen yhteydet hyvät 	<ul style="list-style-type: none"> hyvä, pysäkki Kuusamontien hieman etäällä maankäytöstä
- kevyt liikenne/erot Ylikiimingintien suunta	<ul style="list-style-type: none"> kaksi risteämistä autoliikenteen kanssa valo-ohjatuissa ramppiiliittymissä 	<ul style="list-style-type: none"> yksi risteäminen autoliikenteen kanssa valo-ohjatussa ramppiiliittymässä
- Ylikiimingintien raskaan liikenteen sujuvuus/itäinen ramppiiliittymä (Polvikankaan teollisuusalueen kuljetukset)	<ul style="list-style-type: none"> erittäin hyvä, itäisessä ramppiiliittymässä suoralta rampilta oikealle kääntyviä, liikennöinti sujuvaa 	<ul style="list-style-type: none"> kohtalainen, itäisessä ramppiiliittymässä silmukkarampilta vasempaan kääntyvien liikennöinti ei yhtä sujuvaa kuin ve 2A:ssa
- suuret erikoiskuljetukset	<ul style="list-style-type: none"> erittäin hyvin toimiva sekä Kuusamontien että risteävän tien suuntaan 	<ul style="list-style-type: none"> edellyttää vastavirtaan ajoa rampilla liikuttaessa sekä Kuusamontien että risteävän tien suuntaan
Maankäyttö, kaavoitus		
- maankäytön kokonaisrakenne	<ul style="list-style-type: none"> ei oleellisia eroja, maankäyttö voidaan hoitaa likimäärin yhtä hyvin kummassakin vaihtoehdossa 	
- ramppien tilantarve/koillisneljännes	<ul style="list-style-type: none"> suora ramppi vie vähemmän tilaa 	<ul style="list-style-type: none"> silmukkaramppi vie enemmän tilaa
- ramppien tilantarve/kaakkoisneljännes	<ul style="list-style-type: none"> suorat rampit vie enemmän tilaa 	<ul style="list-style-type: none"> ei ramppia
Ympäristö		
- eritasoliittymän melusuojaukset	<ul style="list-style-type: none"> pääsääntöisesti vallit ja kaiteet, ei oleellisia eroja 	
Rakennuskustannustekijät		
- Kuusamontien risteysilta		<ul style="list-style-type: none"> erkanemisramppi ja kevyen liikenteen väylä lisäävät siltaneliöitä (200 m²*1500 €/m²=0,3 M€)
- alikulut	<ul style="list-style-type: none"> Ylikiimingintien poikki yksi alikulku kanavointialueella 	<ul style="list-style-type: none"> ramppien poikki kolme alikulua

3 Aluevaraussuunnitelma

3.1 Liikennejärjestelyt

Korvenkylän-Välikylän alueen liikennejärjestelyt on esitetty liitteissä. Kuusamontien-Ylikiimingintien eritasoliittymä on rombinen eritasoliittymä. Kuusamontien on suunniteltu kulkemaan poikittaisen tien alitse. Tasauksissa on lähdetty siitä, että Kuusamontie rakennettaisiin matalaan leikkaukseen ja risteävä tie olisi noin 6 m korkealla penkereellä peltoalueen kohdalla. Nykyisien Kuusamontien kohdalla pengerkorkeus olisi noin 4 m.

Kuusamontie on poikkileikkaukseltaan 2+2-kaistainen väylä. Myös risteävä tie eli Parsiaismaantie-Niemenkankaantie on eritasoliittymäalueella 2+2 -kaistainen väylä ja liittymissä on tarvittavat kääntymiskaistat.

Ramppien yhteyteen ja myöskin Ylikiimingintielle on esitetty linja-autopysäkit. Pysäkeille johtavat kevyen liikenteen väylät on suunniteltu valo-ohjattavien suoja-ten kautta.

Kevyen liikenteen pääreitit on suunniteltu alikulkujen kautta.

3.2 Melusuojaukset

Melutarkastelut on tehty siten, että asutuksen kohdissa ulkomelutaso olisi vuoden 2030 ennusteliikennemäärillä enintään 55 db(A). Liikennejärjestelyjen yhteydessä on esitetty melusuojaustarpeet sekä melusuojausten alustava mitoitus. Melutarkastelut on esitetty liitteissä.

3.3 Maankäyttö

Liitteenä on esitetty Välikylän asemakaavan alustava ehdotus 14.6.2011. Kaavakartalla näkyy myös Oulun kaupungin laatiman Korvenkylän asemakaavan alustava luonnos 12.4.2011. Kummankin asemakaavan käsittelyt ja mahdolliset muutokset tehdään erillisen aikataulun mukaan.

3.4 Vaiheittain rakentaminen ja rakennuskustannukset

Korvenkylän eritasoliittymä on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa voidaan rakentaa eritasoliittymä tie-, katu- ja liittymäjärjestelyineen siten, että Kuusamontien liitetään eritasoliittymän koillispuolella nykyiseen valtatiehen. Toisessa vaiheessa Kuusamontien rakennetaan uuteen paikkaan Yrityspuiston kohdalla ja edelleen vuoden 1992 yleissuunnitelman mukaisesti Jäälän ohitse.

Ensimmäisen vaiheen rakentamisen järjestelyt on esitetty liitteessä 2 ja ensimmäisen vaiheen rakentamiskustannusarvio oheisessa taulukossa. Rakennuskustannuk-

siin sisältyy myös Kuusamontien toisen ajoradan rakentaminen Kalimenojasta itään päin ja myös ko. osuuden melusuojaukset

Taulukko 2. Alustavat rakennuskustannukset (1.vaihe) (2011/5 MAKU = 128,7, 2005=100)

Kohde	M€
Valtatie 20	5,1
Rampit	1,0
Parsiaismaantie/Niemenkankaantie	2,1
Sillat	3,6
Melusuojaus	0,4
Kadut	1,2
Erilliset kevyen liikenteen väylät	1,1
Yhteensä	14,5

3.5 Vaikutukset

Aluevaraussuunnitelman mukaiset liikennejärjestelyt mahdollistavat Korvenkylän-Välikylän alueen maankäytön merkittävän kehittämisen ja maankäytön vaiheittain toteutuksen. Alueen hyvä houkuttelevuus voidaan turvata kun liikennejärjestelyjä parannetaan maankäytön kehittämisen vaatimusten mukaisesti.

Sekä valtatieliikenteen että paikallisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus voidaan turvata huolimatta liikennemäärien voimakkaasta kasvusta. Joukkoliikenteelle mahdollistetaan hyvät toimintaedellytykset pysäkkijärjestelyjen ja niille johtavien kevyen liikenteen yhteyksien ansiosta. Kevyen liikenteen järjestelyt mahdollistavat turvalliset ja sujuvat yhteydet sekä alueen sisällä että myös pitkämatkaiselle seudulliselle kevytliikenteelle.

Esitetyt melusuojaus ja suunnitellut rakennusten massoittelut torjuvat tehokkaasti liikenteen meluhaittoja. Melutasot jäävät asutuksen kohdissa pääsääntöisesti 55 dB:n melutason alapuolelle ennusteliikennemäärillä.

4 Liitteet

Liite 1: Aluevaraussuunnitelmakartta, tavoitetilanne

Liite 2: Aluevaraussuunnitelmakartta, 1.vaihe

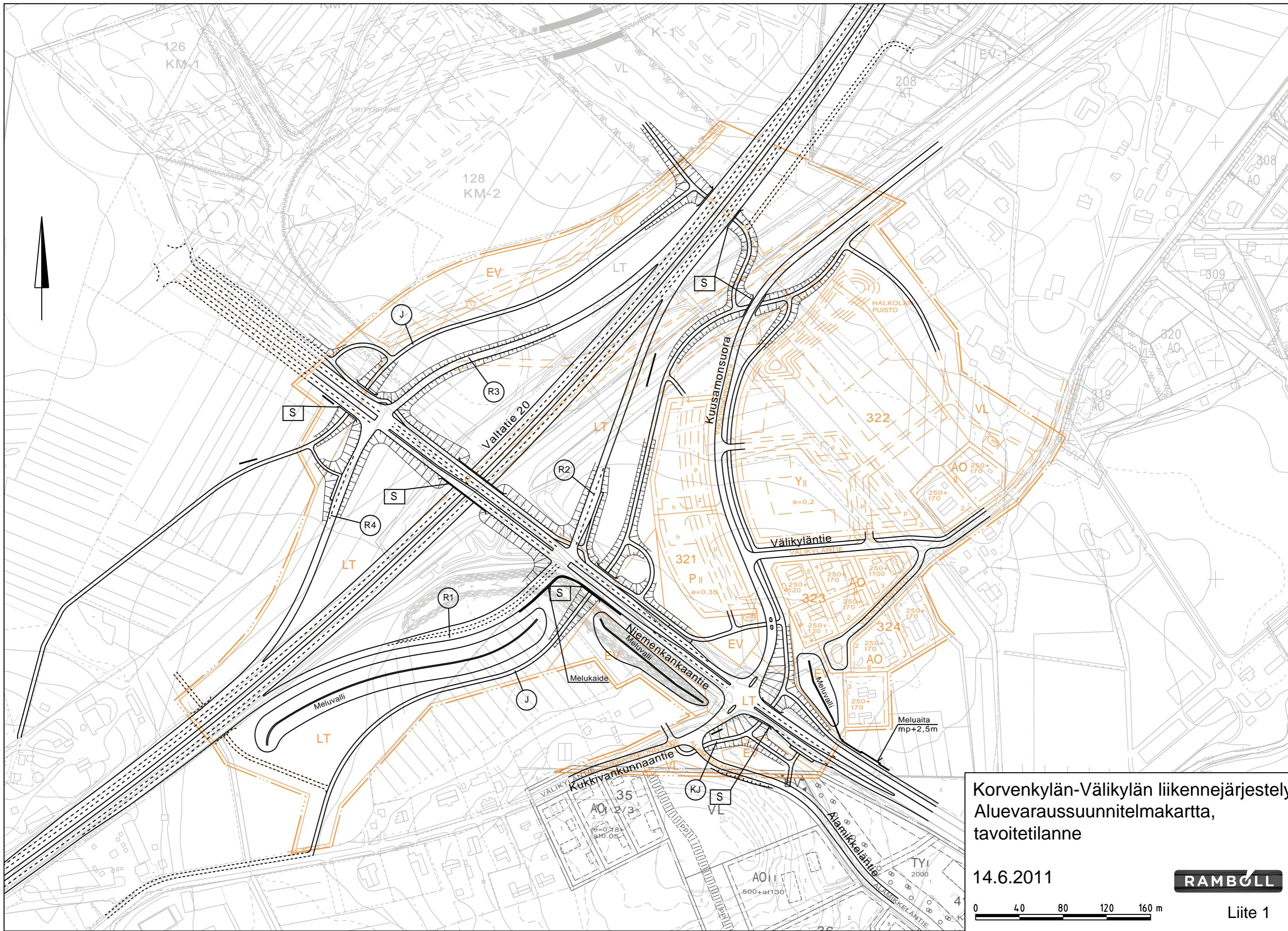
Liite 3: Pituusleikkauksia

Liite 4 a: Melualueet 2030 , 1. vaihe, päivämelu

Liite 4 b: Melualueet 2030 , 1. vaihe, yömelu

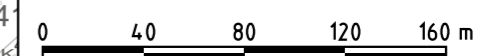
Liite 5a: Asemakaavan alustava ehdotus 14.6.2011

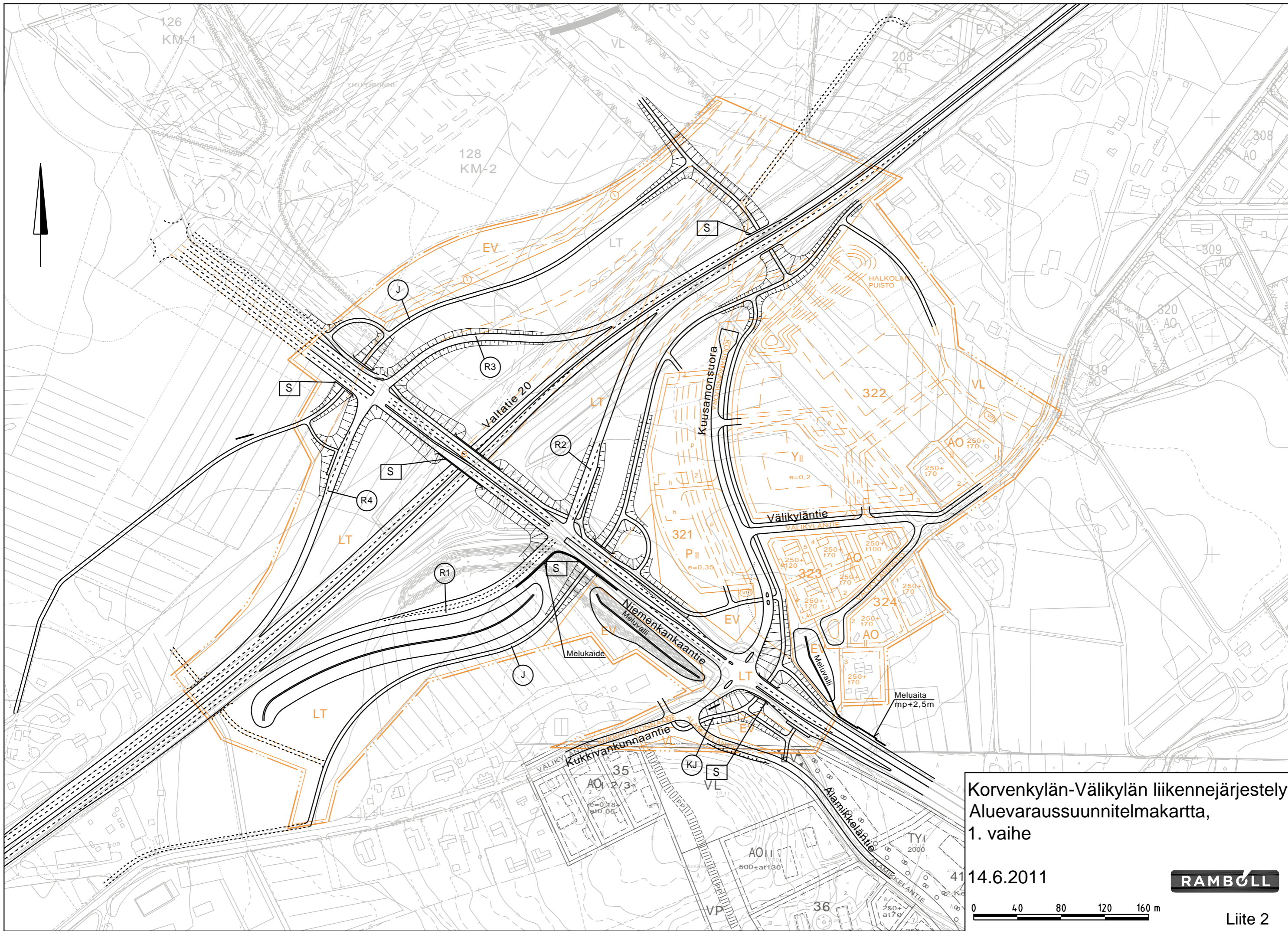
Liite 5b: Kaavamerkinntät



Korvenkylän-Väläkylän liikennejärjestelyt
 Aluevaraussuunnitelmakartta,
 tavoitetilanne

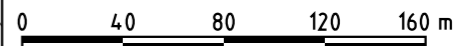
14.6.2011



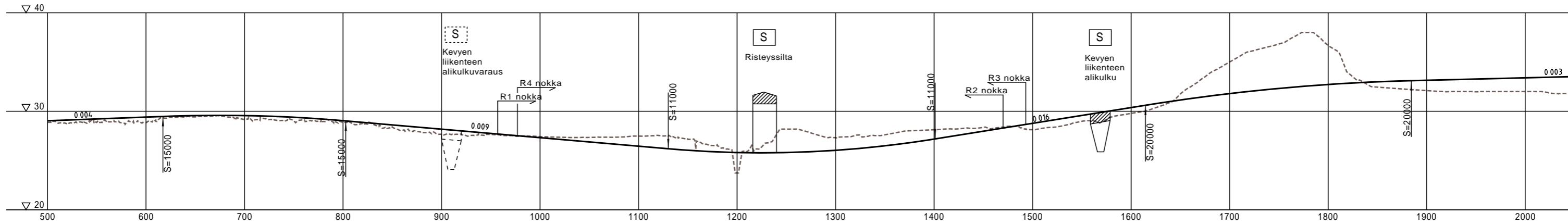


Korvenkylän-Välikylän liikennejärjestelyt
 Aluevaraussuunnitelmakartta,
 1. vaihe

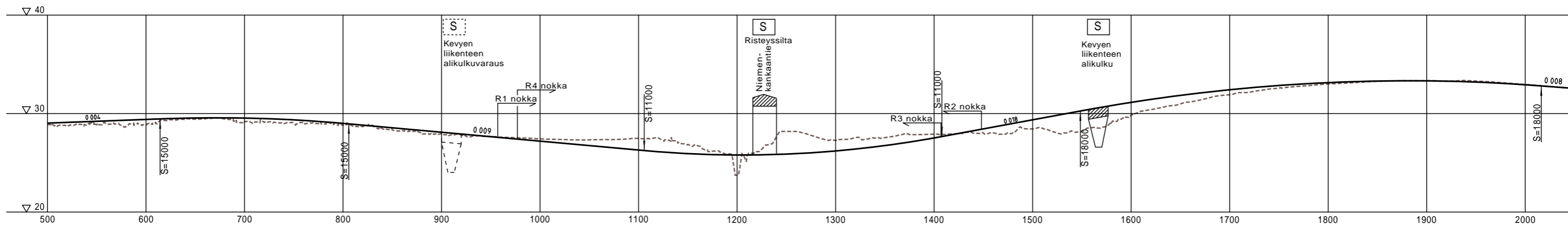
14.6.2011



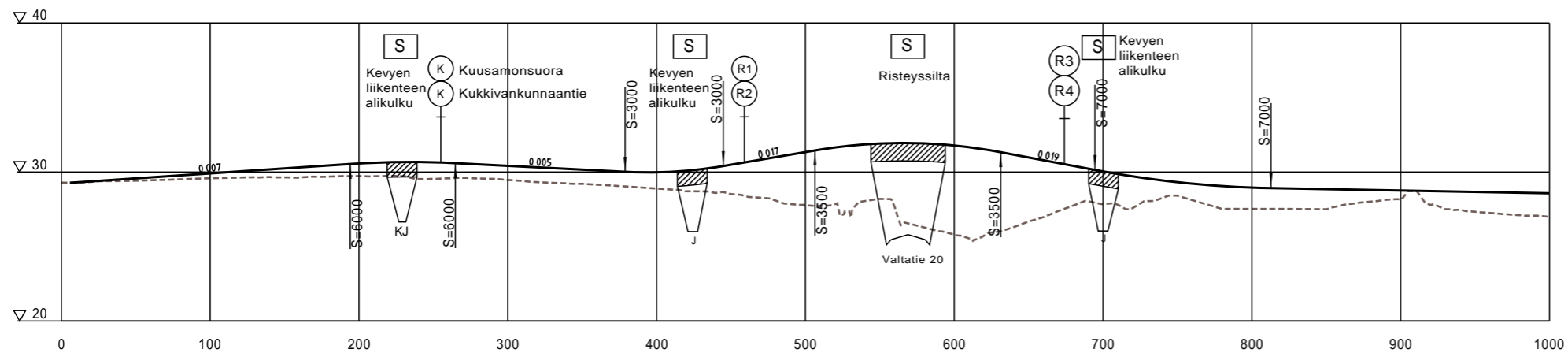
VALTATIE 20, TAVOITETILANNE



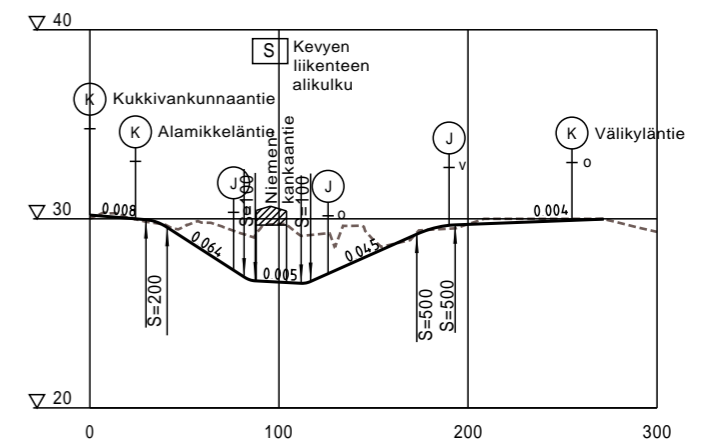
VALTATIE 20, 1. VAIHE



NIEMENKANKAANTIE



KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ (KJ) NIEMENKANKAANTIE ALI

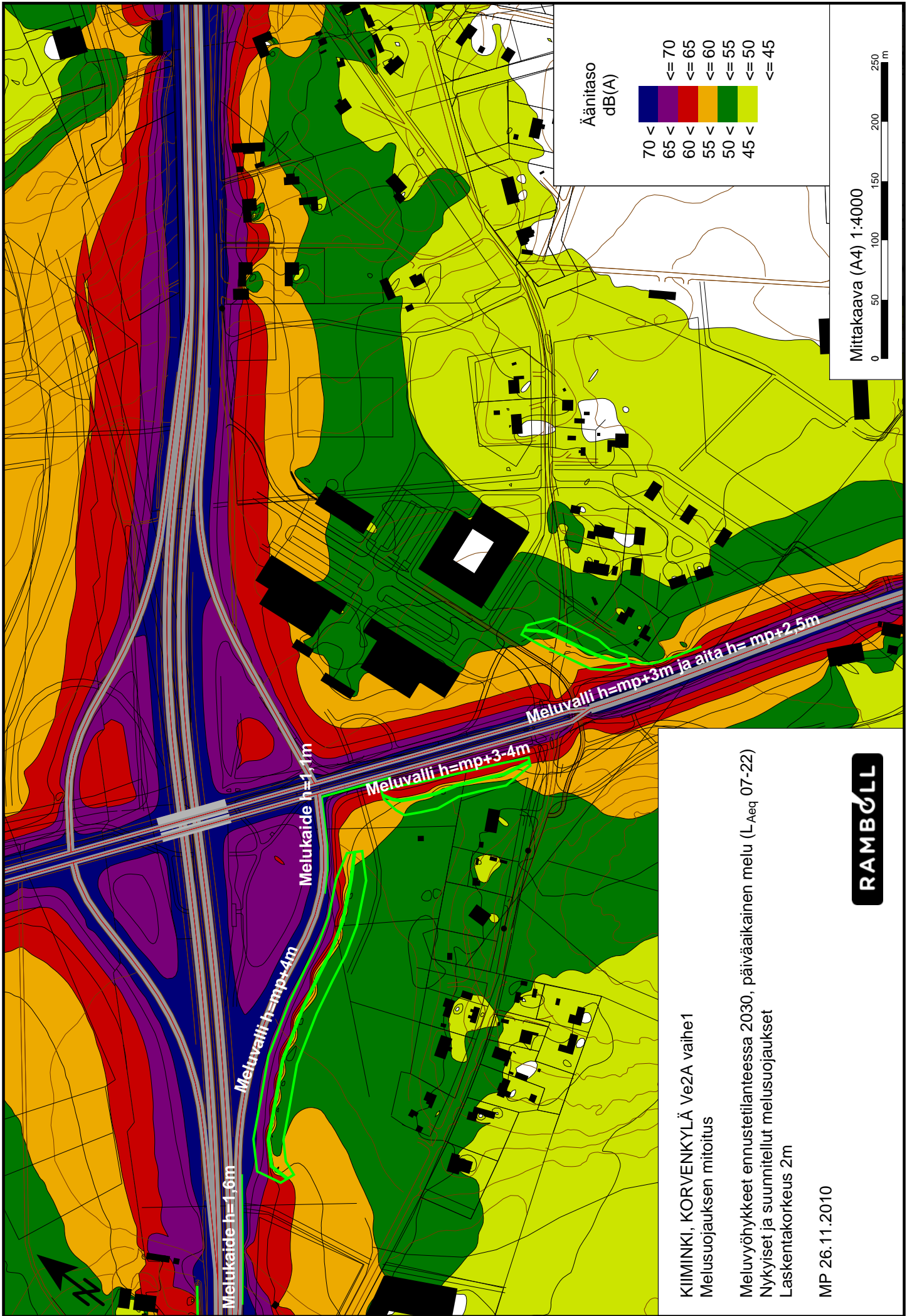


Liite 3

Korvenkylän-Välikylän liikennejärjestelyt
Aluevaraussuunnitelma
Pituusleikkauksia 1:4000/1:400

14.6.2011





Äänitaso dB(A)

70 <	≤ 70
65 <	≤ 65
60 <	≤ 60
55 <	≤ 55
50 <	≤ 50
45 <	≤ 45

Mittakaava (A4) 1:4000

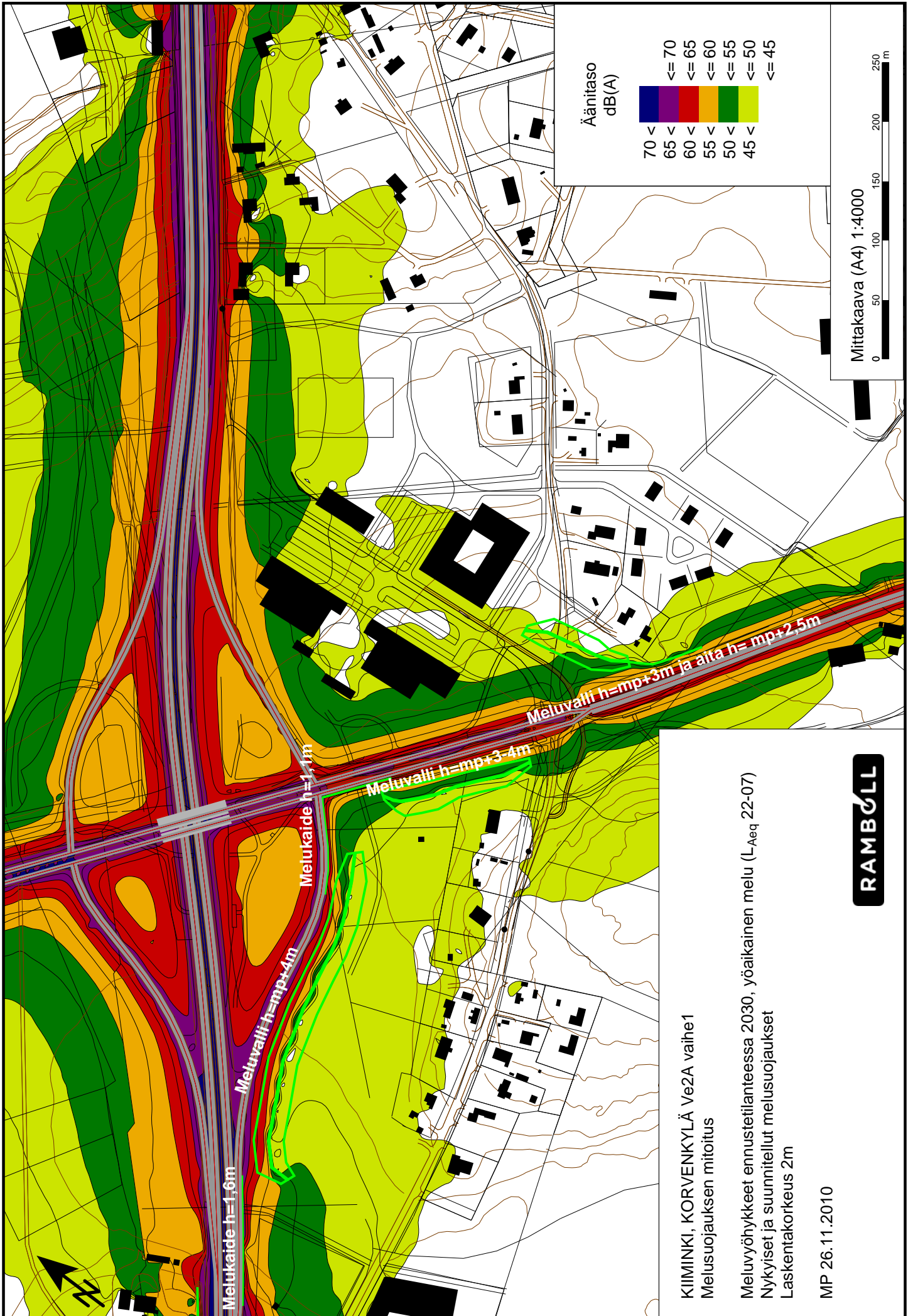
0 50 100 150 200 250 m

KIIMINKI, KORVENKYLÄ Ve2A vaihe1
 Melusuojauksen mitoitus

Meluvyöhykkeet ennustetilanteessa 2030, päiväaikainen melu (L_{Aeq} 07-22)
 Nykyiset ja suunnitellut melusuojaukset
 Laskentakorkeus 2m

MP 26.11.2010





Äänitaso dB(A)

70 <	≤ 70
65 <	≤ 65
60 <	≤ 60
55 <	≤ 55
50 <	≤ 50
45 <	≤ 45

Mittakaava (A4) 1:4000



KIIMINKI, KORVENKYLÄ Ve2A vaihe1
Melusuojauksen mitoitus

Meluvyöhykkeet ennustetilanteessa 2030, yöaikainen melu (L_{Aeq} 22-07)
Nykyiset ja suunnitellut melusuojaukset
Laskentakorkeus 2m

MP 26.11.2010



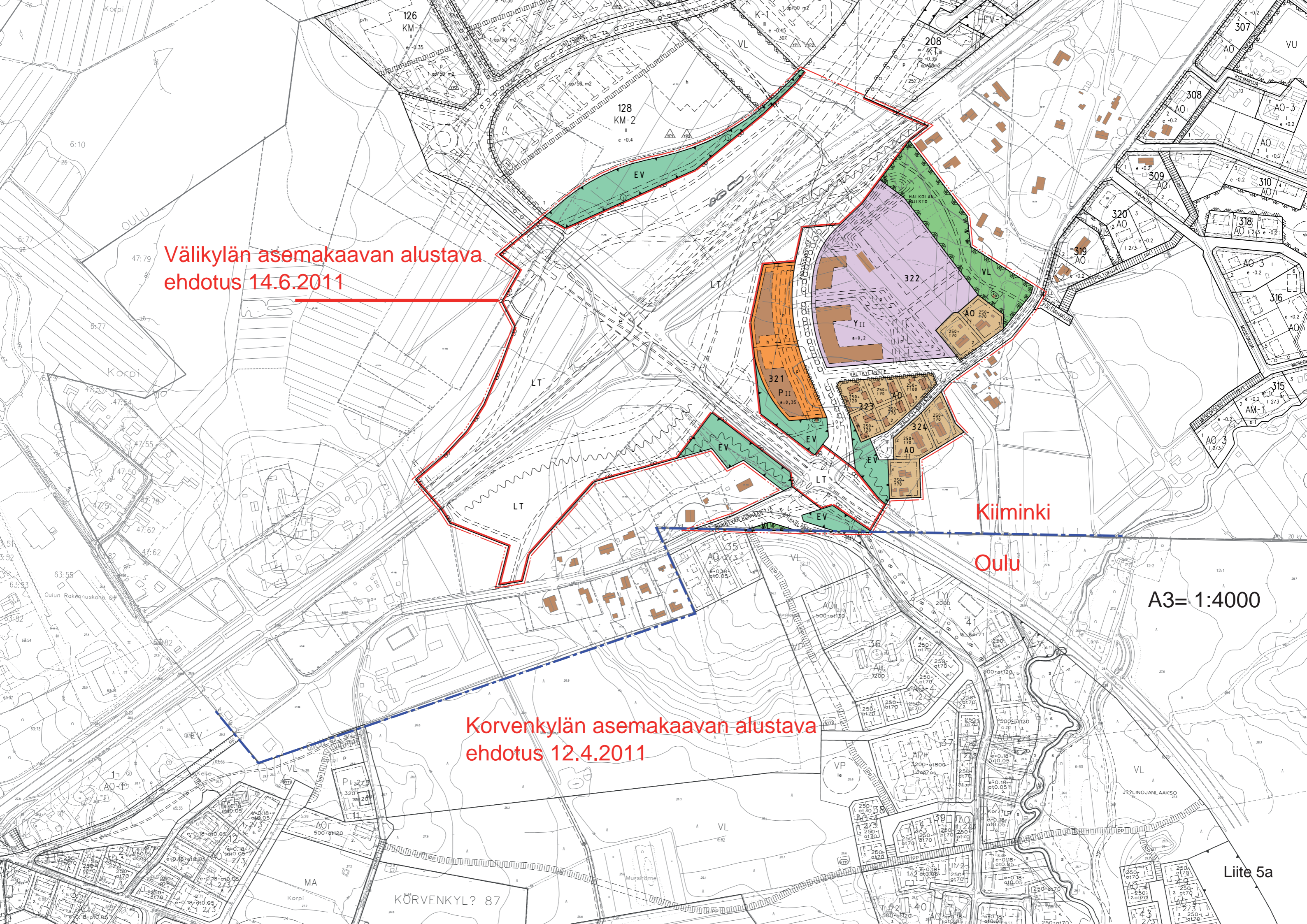
Väläkylän asemakaavan alustava
ehdotus 14.6.2011

Korvenkylän asemakaavan alustava
ehdotus 12.4.2011

Kiiminki
Oulu




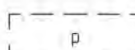
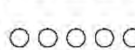

A3= 1:4000

Liite 5a



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

	Erillispientalojen korttelialue.
	Palvelurakennusten korttelialue.
	Yleisten rakennusten korttelialue.
	Lähivirkistysalue.
	Yleinen tie. Liittymän järjestäminen on sallittu vain kaavassa osoitetuissa kohdissa.
	Suojaviheralue.
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
	3 m sen asemakaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jonka sisäpuolelta asemakaavamerkinnot ja määräykset poistetaan.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja.

	Ohjeellinen rakennuspaikan raja.
323	Korttelin numero.
2	Ohjeellisen rakennuspaikan numero.
VÄLIKYLÄNTE	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
250 + 150	Lukusarjan ensimmäinen osa osoittaa asuinrakennusten sallittavan kerrosalan ja jälkimmäinen osa tämän lisäksi sallittavien erillisten autosuoja-, väestösuoja-, varasto-, huolto- ja yhteistilarakennusten kerrosalan.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
e=0,25	Tehokkuusluku, eli kerrosalan suhde rakennuspaikan pinta-alaan.
	Rakennusala.
	Ohjeellinen rakennusala.
	Ohjeellinen pysäköimispaikka.
	Istutettava puurivi.
	Katu.

KIIMINGIN KUNTA

VÄLIKYLÄ

ASEMAKAAVAN MUUTOS JA LAAJENNUS

VÄLIKYLÄN LIIKENNEJÄRJESTELYT

ASEMAKAAVAN MUUTOS KOSKEE VÄLIKYLÄN ASEMAKAAVAN KATU- JA YLEISEN TIEN ALUEITA.

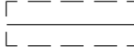

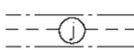

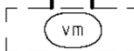
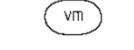

ASEMAKAAVAN LAAJENNUS KOSKEE KIIMINGIN KUNNAN KIIMINGIN KYLÄN TILOJA RN.O 47.31, 47.33, 47.35, 47.42, 47.64, 47.74, 47.84, 47.90, 47.93, 47.99, 47.100, 47.103, 47.104, 47.106, 47.126, 47.130, 47.135, 47.145, 47.148, 55.34, 55.103 JA 56.43 SEKÄ OULU-KUUSAMO VT20 JA KORPI-YLIKIIMINKI MT833 (NIEMENKANKAANTIE) TIEALUEITA.

ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA JA LAAJENNUKSELLA MUODOSTUVAT KORTTELIT 321 - 324, NIIHIN LIITTYVÄT KATU-, SUOJAVIHER- JA LÄHIVIRKISTYSALUEET SEKÄ YLEISEN TIEN ALUE.

HYVÄKSYTTY KIIMINGIN KUNNANVALTUUSTOSSA XX.XX.2011 § XX.

POHJAKARTTA ON KAAVOITUSMITTAUSASETUKSEN N.O 1284 / 23.12.1999 MUKAINEN JA VASTAA LAATIMISAJANKOHDAN OLOSUhteita.

OULUSSA XX.X.20XX MERJA ISTERI, ARKKITEHTI SAFA, YKS 285 / ARKKITEHTIASEMA OY

	Rakennuksen harjan suuntaa osoittava viiva.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa, j = viemäri.
	Eritasoristeys.
	Ohjeellinen muuntajan vaara-alue.
	Muuntaja.
	Meluste.

YLEISMÄÄRÄYKSIÄ:

1. AO rakennuspaikoilla autosuojan edessä kulkusuunnassa tulee olla vähintään 5 metrin pituinen vapaa tila.

2. Korttelin 323 rakennuspaikoilla 1 ja 5 on talousrakennukset sijoitettava kiinni tontin länsirajan rakennusalaan, jotta rakennuspaikan pihapiiri saadaan suojattua Niemenkankaantien tiealueen liikennemelulta. Mikäli talousrakennuksia ei rakenneta melusuojauksen kannalta riittävää määrää, on tontin haltijan rakennettava rakennuspaikan länsirajalle meluaita.



Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 5, 90100 OULU
PL 86, 90101 OULU
puh. 020 636 0020
www.ely-keskus.fi

Kiimingin kunta
Lempiniementie 2
Postiosoite: PL 4
90901 KIIMINKI
puh. 08 8193 111
www.kiiminki.fi