



Valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki, Oulu

Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomaisena toimiva Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus lähetti lausuntopyynnöt seuraaville tahoille arviointiohjelman kuulemisvaiheessa:

Caruna Oy, Cinia Group Oy, Digita Oy, DNA Oy, Edzcom, Elenia, Elisa Oyj, Energiavirasto, Fingrid Oyj, Ilmatieteen laitos, Jäälin Asukasyhdistys ry, Kiimingin Erämiehet ry, Kiimingin paliskunta, Kiimingin-Jäälin Vesienhoitoyhdistys ry, Kiimingin-Ylikiimingin riistanhoitoyhdistys ry, Kiimingin Yrittäjät, Koitelin Erä, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic, Luonnonvarakeskus Luke, Metsähallitus, Pohjanmaan-Kainuun luontopalvelut, Metsänhoitoyhdistys Oulun seutu ry, Metsänhoitoyhdistys Ylikiiminki, MTK-Oulunseutu, MTK Pohjois-Suomi ry, Oulun Energia Sähköverkko Oy, Oulunkaaren ympäristöpalvelut, Oulun kaupunki, Oulun riistanhoitoyhdistys, Oulun seudun ympäristötoimi, Oulun Vesi -liikelaitos, Oulun Yrittäjät, Paliskuntain yhdistys, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry, Pohjois-Pohjanmaan museo, Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos, Pohjois-Suomen aluehallintovirasto, Pro Agria Oulu, Puolustusvoimien logistiikkalaitos, 3. logistiikkaryhmittymä, Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry, Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry, Suomen Turvallisuusverkko Oy / Erillisverkot, Suomen metsäkeskus, Suomen Metsästäjäliiton Oulun piiri ry, Suomen Riistakeskus, STUK Säteilyturvakeskus, Telia Finland Oyj, Väylävirasto, Ylikiimingin Metsästysseura ry, Ylikiimingin Yrittäjät ry.

Tässä julkaistuista lausunnoista ja mielipiteistä on tietosuojasystä poistettu tarkemmat kiinteistö- ja yhteystiedot, yksityishenkilöiden nimet, julkisuuslain 24§ mukaisesti tiettyä uhanalasta lajistoa koskevat paikkatiedot sekä lausuntojen johdantotekstit, joissa on kiitetty lausuntopyynnöstä ja referoitu nähtävillä ollutta arviointiohjelmaa. Lausuntojen ja mielipiteiden alkuperäistä sisältöä on siten tässä verkkoversiossa paikoin tiivistetty, mutta tekstejä ei ole muutettu. Alkuperäiset versiot mahdollisine liitekarttoineen on toimitettu hankkeesta vastaavan käyttöön.

20.5.2024

Yhteysviranomaiselle saapuneet lausunnot on seuraavassa esitetty aakkosjärjestyksessä. Mielipiteet ovat satunnaisessa järjestyksessä.

Lausunnot

Fingrid Oyj

Alueella sijaitsevat Fingridin 400 kilovoltin (kV) voimajohto Keminmaa-Pikkarala ja 400 kV voimajohto Isokangas-Pyhänselkä. Toimitamme pyynnöstä lisätietoa voimajohdoista.

Fingridillä ei ole varsinaisesti kommentoivaa YVA-ohjelmasta, mutta tuomme esille tietoa hanketta ja jatkosuunnittelua varten.

Tässä YVA-ohjelmaa koskevassa lausunnossa ei voida ottaa kantaa tiehankkeen teknisiin ratkaisuihin. Hankkeesta vastaava voi harkita, että missä maantien suunnitteluprosessin vaiheessa mahdollinen tekninen yhteensovittaminen voimajohtojen kanssa kannattaa tehdä.

Niiltä osin, kun maantie tai liikennejärjestelyt sijoittavat voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen, viimeistään tarkemmassa suunnitteluvaiheessa rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Pyydämme toimittamaan risteämälausuntopyynnön ensisijaisesti verkkosivun kautta www.fingrid.fi/kantaverkko/maankaytto-ja-ymparisto/luvat-ja-lausunnot tai tarvittaessa sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee vain Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Jäälin asukasyhdistys

VT 20 on yhdistyksen alueen asukkaille erittäin tärkeä liikenneväylä, jonka kehittäminen on ollut vireillä jo vuosikymmenten ajan. Kuusamontien eli VT 20:n liikenneturvallisuuksella ja liikenteen välityskyvyllä on merkittäviä vaikutuksia alueemme asutukseen ja ihmisten elinoloihin.

Jäälin kohdalle suunniteltavilla liittymillä on myös merkitystä alueemme maankäytön kehittämiseen ja yhdyskuntarakenteeseen. Yleiskaavaan merkityt asemakaavoituksen reservialueet tulee huomioida liittymiä tarkasteltaessa. Tällainen alue löytyy mm. Jäälinjärven pohjoispuolelta.

20.5.2024

Yleisötilaisuudessa tien lähellä asuvat asukkaat korostivat liittymien kohdalla raskaan liikenteen aiheuttavan merkittäviä melu- ja pölyhaittoja. VE0+ ja VE1 vaihtoehtojen tullessa valituksi voidaan olettaa näiden haittojen edelleen lisääntyvän. Jatkotarkastelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota melu- ja pölyhaittojen vähentämiseen, koska nykyinen tielinjaus kulkee asutuksen välittömässä läheisyydessä. Asukasyhdistys tähdentää, että viranomaisen tulee pitää ohitustievaihtoehtoa eli vaihtoehtoja VE2 ja VE3 yhtä todennäköisinä kuin toteutettavuustarkastelussa esille nousutta vaihtoehtoa VE1.

Liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät vaikutukset on kuvattu YVA ohjelmassa muutoin hyvin, mutta Jäälin kaava-alueeseen kohdistuvia vaikutuksia tulee tarkastella yhdessä Oulun kaupungin kanssa. Jäälin asukasyhdistys ry on huolissaan Näppärinkankaan rakentumisen myötä kokoojatieksi muutettavan Jäkälärainin ja Jäälintien risteysalueen toteutuksesta. Yhdistys on ilmaissut huolensa lausunnoillaan Näppärinkankaan asemakaavoituksen ja alueen katu- ja ympäristösuunnittelun yhteydessä. Viranomaisen on todennut, että Jäälintien ja kuusamontien sekä Jäkälärainin muodostama liittymäkokonaisuus tarkastellaan Kuusamontien suunnittelun yhteydessä. On keskeistä, että tähän asiaan kiinnitetään huomiota jo YVA-prosessissa. Kyseessä on 1970-luvulla rakentunut liittymä, jonka kuormitus lisääntyy lähivuosina merkittävästi.

VT 20:n osalta Jäälin asukasyhdistys ry nostaa esille merkittävän liikenneturvallisuuspuutteen, joka tulee yhdistyksen mielestä huomioida nykyistä paremmin jatkosuunnittelussa. Asia koskee rinnakkaisia tieyhteyksiä. Viranomaisen esittää YVA-ohjelmassa, että mallissa VE1 rinnakkaisyhteys rakennettaisiin Kiimingin katuverkkoon Jäälinjärven pohjoispäästä, mutta muualle ei tulisi rinnakkaisia yhteyksiä. Asukasyhdistys pitää tätä ongelmallisena, sillä rinnakkaisyhteyksien puute on oireellinen nimenomaan Korvenkylä-Jääli välillä. Esimerkiksi vuonna 2023 onnettomuustilanteessa liikenne siirtyi yksityistielle (Särkeläntie) puuttuvien rinnakkaisyhteyksien vuoksi. VE2 ja VE3 korvaisivat rinnakkaisyhteyksien puutteen, sillä niissä nykyinen kuusamontie jäisi toteuttamaan rinnakkaisyhteyden tehtävää.

Yhdistys pitää luonto-arvoihin ja ekologisiin yhteyksiin sekä maisemaan kohdistuvia vaikutuksia hyvin kuvattuina. Samoin asukasyhdistys pitää YVA ohjelmaa riittävänä mitä tulee alueemme asukkaiden kuulemiseen ja osallistamiseen.

Kalatalousviranomainen

Kalatalousviranomaisen näkemyksen mukaan vaikutusten arviointiin tulisi sisällyttää kalaston nykytilan kuvauksen lisäksi arvio kalastoon ja

20.5.2024

kalastukseen kohdistuvista vaikutuksista jokialueilla ja Jäälinjärvessä. On tärkeää tarkastella erityisesti vaikutusmekanismeja eli sitä, miten kalastoon ja kalastukseen kohdistuvat vaikutukset voisivat ilmetä. Arvioinnissa tulisi hyödyntää pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arviointia ja peilata sitä erityisesti kalojen elinolosuhteisiin ja kalastusmahdollisuuksia heikentäviin tekijöihin. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää alueella olevien rikkipitoisten maiden kuten mustaliuskealueiden ja happamien sulfaattimaiden vaikutusten selvittämiseen ja ennaltaehkäiseviin toimenpiteisiin.

Kiimingin - Jäälin vesienhoitoyhdistys

Toteamme, että YVA-ohjelma on varsin kattava ja rakenteeltaan selkeä. Jäälinjärvessä on kuitenkin sellaisia erityisiä pohja- ja pintaveden laatuun liittyviä kysymyksiä, joihin pyydämme kiinnittämään huomiota.

Tarkennus aineistoon

Nykytilakuvauksessa Jäälinjärven parametreissa (s. 58) on virhe. Jäälinjärven pinta-ala on 93 ha ja valuma-alueen pinta-ala 37 neliökilometriä.

Maaperästä kulkeutuva rauta on massiivinen ilmiö ja suuri ympäristöhaitta

Jäälin vesistökuunnostuksesta

Kiimingin – Jäälin vesienhoitoyhdistys (www.kiiminginjaalinvedet.net) on toteuttanut mittavaa vesistökuunnostusta vuodesta 2011 lähtien erityisesti Jäälinjärven tilan parantamiseksi. Painopiste on valuma-alueella tehdyissä toimenpiteissä, mihin yhdistys on rakentanut yksitoista erilaista vesienhoitorakennetta. Suurin niistä on ns. Järviallas, joka on muodostettu erottamalla Jäälinjärven kaakkoispäästä 3,5 hehtaarin suuruinen alue laskeutusaltaaksi. Jäälinjärven kunto on parantunut paljon. Ratkaisematta on kuitenkin massiivinen rautakulkeuma valuma-alueelta järveen. Ilmiötä on viiemeksi selvitetty kolmivuotisessa tutkimuksessa yhteistyössä Oulun yliopiston kanssa. (<https://www.oulu.fi/fi/projektit/raudan-haitallisten-vesistovaikutusten-vahentaminen-turvevaltaisilla-metsatalousmailla-rautavirta>)

Raudan mobilisoituminen johtuu pohjavedenpinnan alentamisesta

Jäälinjärvessä on mustaliuskevyöhykkeitä. Niin kauan kuin niiden sisältämä rikki pysyy hapettomassa tilassa, ongelmia ei aiheudu. Pohjaveden alentamisen seurauksena rikki hapettuu, ja muodostuva rikkihappo liuottaa maaperästä mm. metalleja, erityisesti rautaa, jota on paljon. Prosessia ei vielä kokonaisuudessaan tunneta. Mm. bakteeritoiminnan osuus on edelleen

20.5.2024

epäselvä. Pohjaveden alentamisen merkitys prosessin käynnistäjänä on kuitenkin selvä ja kiistaton.

YVA-ohjelmassa on tunnistettu happamat sulfaattimaat lähinnä maininnan tasolla. Seurauksena on mainittu hapan valunta. Vesistöjen happamuus ei kuitenkaan ole suurin ongelma, sillä uomasto puskuroi vedet nopeasti. Sen sijaan ongelma on pohjaveteen mobilisoituva rauta, joka kulkeutuu vesistöihin. YVA-ohjelmaluonnoksen sivulla 59 on todettu muun muassa, että ”Kalimenojasta ei 2010-luvun lopun Kalivesihankkeesta saatu saaliiksi yhtään kalaa sähkökoekalastuksissa heikon vedenlaadun takia”. Kalimenojen veden rautapitoisuudet ovat erittäin korkeat. KaliVesi-tutkimuksen mukaan (KaliVesi-hankkeen loppuraportti 2020, <https://1drv.ms/b/s!AnE-byXyVQYoVgbhau1C2UsUbhJTz5w?e=55ygPC>) kaikkien pisteiden raudan mediaani oli vuosina 2017-2019 4,88 mg/l ja maksimi 9,95 mg/l.

Raudan vaikutuksista

Runsaalla rautapitoisuudella on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia vesielioihin (Joonas Määttä, Oulun yliopisto, diplomityö 2019 https://1drv.ms/b/s!AnEbyXyVQYoVgZg_PgGPTz6SfkZNFg?e=6vWWI4). Jopa 1-2 mg/l rautapitoisuuksien on havaittu lisäävän joidenkin selkärangattomien eliöiden kuolleisuutta ja aiheuttavan suoraa haittaa esimerkiksi kalojen kiduksille. Erityisesti liukoinen Fe²⁺-rauta sekä hienojakoiset kolloidiset rautayhdisteet pääsevät kulkeutumaan kalojen kiduksiin tai ruuan mukana suolistoon, jossa se saostuu. Epäsuorasti raudan saostumistuotteet muuttavat ja heikentävät vesistöalueiden biologista elinympäristöä. Riittävän suurilla rautapitoisuuksilla ja luonnollisissa olosuhteissa rautayhdisteet saostuvat pohjakasvustoon ja muihin vesielিöstön kasvualustoille. Tämän seurauksena kasvustoja ravintonaan käyttävien selkärangattomien eliöiden määrä ja levinneisyys laskee. Kun selkärangattomien eliöiden määrä laskee rajusti tai romahtaa, sillä on vaikutuksia myös ylemmäs ravintoketjuun. (Määttä 2019).

Myös rautapitoisen veden yleisilme on tumma ja samea ja veden läpinäkyvyys on huono. Lisäksi rauta tarttuu kaikkiin pintoihin ja värjää ne ruskeiksi. Virkistyskäytön kannalta tämä on merkittävä haitta.

Kaikkia kohteita on pidettävä potentiaalisina HASU-maina

Jäälissä ja muuallakin Oulun seudulla on mustaliuskevyöhykkeitä. Jääkauden pyörteissä mustaliuskeainesta on sekoittunut myös pintamaakerrokseen laajalti. Kun alueen maaperässä on myös runsaasti rautaa, maan kuivatuksen vaikutukset ovat kutakuinkin kaikkialla samakaltaiset: rauta mobilisoi- tuu ja kulkeutuu pohjavesivalunnan mukana vesistöön. Teknisiä, kustannustehokkaita menetelmiä vesistöön päätyneen raudan poistamiseen tai

20.5.2024

vähentämiseen ei ole löydetty. Kun kuivatustarpeita tien rakentamisen yhteydessä välttämättä tulee, on varauduttava siihen, että kuivatusvedet käsitellään tehokkaasti ennen niiden johtamista vesistöön. Esimerkiksi nykyisin Korvenkylästä pumpataan kuivatusvesiä Jäälinojaan jaksottain, jolloin Jäälinojan vesi muuttuu ruosteenpunaiseksi (ks. kuva alempana). Viivästäminen tien sivuojassa ei sanottavasti paranna veden laatua, vaikka rautasaostumaa laskeutuukin jonkin verran.

Tiehanke sijaitsee Kalimenjoen ja Kiiminkijoen valuma-alueilla, missä maaperäolosuhteet ovat pääpiirteissään samankaltaiset. Sen vuoksi alueita on kuivatuksen näkökulmasta syytä käsitellä potentiaalisina HASU-maina.

Hankealueen maaperäolosuhteet ovat erityiset mustaliuskeaineen ja korkean rautapitoisuuden vuoksi. Raudan kulkeutuminen on osoittautunut mittavaksi ympäristöongelmaksi, eikä raudan poistamiseen tai vähentämiseen uomasta ole löydetty kustannustehokasta menetelmää. Sen vuoksi rauta tulisi pidättää alkulähteillä, missä vesimäärät ja virtaamat ovat pienet. Kuivatettavien kohteiden tulee sisältää ratkaisut, joilla raudan pääseminen vesistöön estetään. Vaikka nämä ratkaisut tulevat suunniteltavaksi vasta lopullisen tiesuunnitelman yhteydessä, näiden tarve on tarpeen todeta ja tuoda esiin jo YVA-vaiheessa.

Yhdistyksellämme on runsaasti tietoa ja kokemusta rautailmiöstä vesistöissä. Olemme käytettävissä YVA-arviointia laadittaessa.

Vielä haluamme painottaa meluntorjuntaa myös Jäälinjärven virkistyskäytön näkökulmasta. Järven pohjoispäässä kaikki tien linjausvaihtoehdot sijoittuvat aivan Jäälinjärven rantaan, johon ohjautuu myös järven suurin selkä. Meluntorjunnan kannalta alue on erityisen herkkä, koska tällä kohdalla ei ole mitään luontaista meluestettä.

Luonnonvarakeskus

Lausunnossaan Luke keskittyy Metsästyslaissa (28.6.1993/615) 5 § (13.7.2018/555) lueteltuihin riistalajeihin.

Hankeessa ehdotetaan tässä tarkasteltavan lajiston ympäristöselvitysten osalta tehtäväksi pesimälinnustoselvitys. Luke näkee, että alueelle olisi syytä tehdä myös metsäkanalintujen soidinpaikkaselvitykset uuden maastokäytävän osalta.

Hankealueella saattaa esiintyä myös saukkoa. Saukon osalta vaikutuksia pohtiessa kannattaa huomioida, että lisääntymistuloksen kannalta keskeisin tekijä on talvella sulana pysyvien saalistuspaikkojen saatavuus

20.5.2024

elinpiirillä. Jos talvinen ruokailualue hävitetään, lisääntymistä ei voi tapahtua ja myös lisääntymispaikka häviää. Liikenne on myös saukolle uhka, joten hankkeen myötä lisääntyvä liikenne saattaa vaikuttaa lajin menestykseen.

Saukkoinventointi tulisi toteuttaa kulkemalla uuden maastokäytävän osalta suunnittelualueen vesistöjen rannat kauttaaltaan läpi. Mikäli saukon käyttämien vesistöjen yli kohdistuu rakentamista, tulee saukko huomioida sillan tai rummun rakenteissa ja rakentamisen ei tule kohdistua saukon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen läheisyyteen.

Lisäksi Luke huomauttaa, että rakennusaikaisten valumavesien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota koskien suunnitelma-alueen vesistöjä. Valumavesien hallinta tulisi olla tehokasta rakennusaikana ja tulee varmistaa, ettei maamassat pääse karkaamaan esim. tien penkoilta vesistöihin myöhemmissäkään vaiheissa. Häiriöiden lieventämiseksi, parannustöiden ajankohtaan on syytä kiinnittää huomiota.

Oulun seudun ympäristötoimi

Ympäristötoimi haluaa nostaa esiin tiehankkeen ympäristövaikutusten arviointiin Takumaantien kautta Valtatielle 20 (Kuusamontie) tulevat maa-aineskuljetukset Vasikkasuon maa-ainestenottoalueilta. Vasikkasuolla on merkittävän maa- ja kalliokiviaineksen ottotoiminnan lisäksi maankaato- paikkoja ja jätteenkäsittelytoimintaa. Maa- ja kiviaineskuljetuksia hoidetaan erityisesti Alakyläntien kautta, mutta myös Kuusamontien kautta. Ympäristötoimeen tulee ajoittain ilmoituksia maa-aineskuljetusten aiheuttamasta pölyämisestä Takumaantien ja Kuusamontien risteyksessä. Yhteydenottoja tulee myös kevyenliikenteen turvallisuudesta Takumaantien varrella sijaitsevalle Jäälin montun uimarannalle. Tiehankkeen suunnittelussa tulee huomioida Vasikkasuon maa-aineskuljetusten liittyminen Kuusamontielle siten, että myös kevyenliikenteen turvallisuus uimarannalle turvataan.

Hankkeen toteuttamisessa tarvittavien lupien ja päätösten osalta ympäristötoimi muistuttaa, että erityisen häiritsevää, tilapäistä melua tai tärinää aiheuttavasta toimenpiteestä tai tapahtumasta on tehtävä ympäristötoimeen ympäristönsuojelulain 118 §:n mukainen kirjallinen ilmoitus. Voimassa olevien ympäristönsuojelumääräysten (Oulun seudun ympäristötoimi liikelaitoksen johtokunta 14.6.2017 § 82) mukaan meluilmoitusta ei kuitenkaan tarvitse tehdä räjäytys-, louhinta- ja paalutustyöstä tai vastaavasta työstä, kun se tehdään maanantaista perjantaihin klo 7.00–18.00 ja työn kokonaiskesto on enintään 10 päivää. Erityisen häiritsevää melua tai tärinää aiheuttavasta toiminnasta on kuitenkin tiedotettava riittävän ajoissa ennen toiminnan aloittamista melun tai tärinän vaikutuspiirissä oleville asukkaille ja häiriintyneille kohteille.

20.5.2024

Oulun vesi -liikelaitos

Pohjaveden laadun ja vedenoton turvaaminen

Laivakankaan pohjavesialueen länsiosassa sijaitsee Oulun Veden Pyyryväisharjun vedenottamo. Vedenottamolla on lupa 500 m³/d vedenottoon. Laivakankaan pohjavesialue on tärkeä vedenottamo Kiimingin alueen vedenhankinnalle. Arvioinnissa tulee kaikissa vaihtoehdoissa huomioida nykyinen vedenotto sekä se, että tulevaisuudessa vedenotto voi laajentua myös harjun itäosaan.

Laivakankaan pohjavesialueella on Pyyryväisharjun vedenottamon lisäksi kuusi alustavasti tutkittua vedenottopaikka. Tutkitut vedenottopaikat sijaitsevat nykyisen Kuusamontien linjauksen kaakkoispuolella. Vedenhankintamahdollisuuksien arviointi vaatii vielä tarkempia pohjavesiselvityksiä alueella, jotta pystytään arvioimaan kaivojen paikat sekä saatavan veden määrä.

Valtatie 20 sijoittuu nykyisellään noin 1,2 km matkalla pohjavesialueelle. Oulun Veden vedenottamo sijaitsee noin 1,2 kilometrin etäisyydellä nykyisestä tiestä ja pohjaveden virtaussuunta on tiealueelta vedenottamolle päin.

YVA-ohjelman vaihtoehdoissa 2 ja 3 tielinjaus sijoittuu Pyyryväisharjun vedenottamon lähisuojavajöhykkeen välittömään läheisyyteen. Tielinjauksen muutoksen vaikutus olemassa olevalle vedenottamolle ja sen muodostumisalueelle tulee ottaa arvioinnissa tarkasteluun. Tie ei saa rakentamiseksi käytössä oloaikana vaarantaa vedenottamon toimintaa, antoisuutta tai veden laatua.

Pohjavesisuojaukset

Valtatien liikennemäärät ovat suuret. Lisäksi tiellä on merkittävästi mm. pölyjen nesteiden kuljetuksia. Tiessä ei ole nykyisellään pohjavesisuojauksia. Tien talvikunnossapitoon käytetään suolaa. ELY-keskus on seurannut tienpidon vaikutuksia pohjaveteen. Laivakankaan pisteessä kloridipitoisuus on v. 2022 ylittänyt pohjaveden ympäristölaatunormin.

Tiehankkeen yhteydessä tulee huomioida pohjaveden suojaustarve erityisesti Laivakankaan pohjavesialueella. Suojaukset on rakennettava niin, että ne suojaavat kemikaalionnettomuuksien lisäksi liukkauden torjunnassa käytetyiltä suoloilta.

20.5.2024

Alueen vesihuoltoverkostot

Suunnittelualueella valtatie 20 läheisyydessä on useissa kohdissa tiealueen läheisyydessä vesihuollon verkostoja. Suunnittelualueella on myös lukuisia tiealueen poikki rakennettuja vesihuoltolinjoja. Vesihuollon linjat tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Vesihuoltolinjoihin kohdistuvia muutostarpeita tulee selvittää mahdollisimman aikaisessa vaiheessa suunnitteluhanketta yhteistyössä Oulun Veden kanssa.

Paliskuntainyhdistys

Hanke ei sijoitu poronhoitoalueelle. Lähimmäksi valtatie 20 parantamishanketta sijoittuu Kiimingin paliskunta. Paliskunnan alueelle on matkaa Kiimingin taajamasta valtatie 20:ta pitkin noin 10 km. Taajama-alueesta kaakkoon paliskunnan rajalle on yli 10 km. Kiimingin paliskunnan suurin sallittu eloporomäärä on 800 ja poronhoitajia on 30. Paliskunnan poronhoito perustuu luonnonlaitumiin ja porojen vapaaseen laiduntamiseen poronhoito-oikeuden turvaamana.

Kiimingin paliskunta arvioi, että valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki ei aiheuta vaikutuksia poronhoidolle, koska se sijoittuu poronhoitoalueen ulkopuolelle ja sen verran etäälle porojen laidunalueista. Kiimingin paliskunnan poroliikennevahingot ovat korkealla tasolla suhteessa poromäärään. 2010–2020 luvuilla poroliikennevahinkojen määrä on vaihdellut 33 ja 63 poron välillä ja keskiarvo on ollut 47 vahinkoa vuodessa. Vuonna 2023 auton alle jäi 44 poroa. Eniten liikennevahinkoja tapahtuu valtatiellä 20. Myös muissa ”Kuusamontien paliskunnissa” liikennevahingot ovat korkealla tasolla ja mikäli liikennemäärät kasvavat entisestään, myös liikennevahinkojen voidaan odottaa lisääntyvän.

Paliskuntain yhdistys katsoo, että mikäli valtatie 20 parantamista suunnitellaan nyt tarkastelussa olevasta suunnittelualueesta Pudasjärven suuntaan, vaikutuksia poronhoidolle tulee olemaan. Tuolloin suunnittelun yhteydessä tulee ottaa poronhoito huomioon: arvioida vaikutukset, turvata sen toiminta- ja kehittämisedellytykset maakuntakaavan ohjauksen mukaisesti, ja suunnitella keinoja haitallisten vaikutusten lieventämiseen. Tällöin ajankohtaisiksi nousevat riista-aidat, sekä aitaamisen aiheuttaman estevaikutuksen vähentämiseksi valtatie 20:n ylitysmahdollisuudet (riista/vihersillat) alueille, missä porot kulkevat tien yli luontaisesti. Paliskunnat tulee osallistaa suunnitteluun asianmukaisesti (ml. poronhoitolain 53 §:n säätämä viranomaisten neuvotteluvollisuus).

Pohjois-Pohjanmaan liitto

20.5.2024

Pohjois-Pohjanmaan liitolla ei ole lausuttavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta VT 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki, POPELY/2014/2023.

Pohjois-Pohjanmaan museo/arkeologia

YVA-ohjelman kohdassa 5.7.5 todetaan hankkeen vaikutusalueella olevat tunnetut kiinteät muinaisjäännökset. Kohteet ovat Isokangas etelä (muinaisjäännöstunnus 1000003071), Isokangas koillinen (1000010443) ja Matosuo (1000007129). Näiden muinaismuistolain rauhoittamien kohteiden lisäksi nykyisen valtatiealueella on yksi tunnettu historiallisen ajan asuinpaikka Alakiiminki Jussila (Muu kulttuuriperintökohde, 100005008). Suunnittelualueella on muutamia korkeahkoja maastonkohtia ja kankaita, jotka ovat potentiaalisia ajatellen lähinnä kuoppajäännösten esiintymistä. Jäälinjärven pohjoispuolella on maastokartalle merkitty tervahauta.

Ohjelman kohdassa 7.8. (s. 92–93) todetaan ensinnäkin, että hankkeen vaikutukset arkeologiseen kulttuuriperintöön arvioidaan omana kokonaisuutena ja että alueella tullaan tekemään arkeologinen inventointi tulevalla maastokaudella. Tarkastelu tulee ulottumaan noin 200 metrin etäisyydelle linjausvaihtoehtojen keskilinjasta.

Inventoinnin tukena tulee käyttää nykyään saatavilla olevaa tarkkaa 5p-laserkeilausaineistoa. Tehtävään valitun arkeologisen konsultin tulee olla yhteydessä Pohjois-Pohjanmaan museoon ennen maastotöitä, jotta mahdolliset Museoviraston ilmoituspalvelun tiedot ovat käytössä. Maastossa kohteille tulee määritellä aluerajaus.

Ennen raportin liittämistä hankeaineiston liitteeksi se tulee toimittaa digitaalisenä paikkatietoaineistoinen (kohteet, aluerajaukset) arviointia varten alueelliseen vastuumuseoon (Pohjois-Pohjanmaan museo, kulttuuriympäristo.ppm@ouka.fi). Arvioinnissa varmistetaan, että selvitys vastaa sille asetettuja tavoitteita ja tarkastetaan se niin, että lopullisessa hankeaineistoon liitettävässä raportissa ei ole virheellisiä koordinaatti- tms. tietoja. Tutkimusraporttien tiedot tallennetaan myös muinaisjäännösrekisteriin, jonka tietoja voi selata kaikille avoimessa Kulttuuriympäristön palveluikkunassa www.kyppi.fi. Museo toimittaa raportin myöhemmin Museovirastoon, jossa se aikanaan tallennetaan sähköiseen asianhallintajärjestelmään ja julkaistaan julkisessa palvelussa: <https://asiat.museovirasto.fi>. Julkaistavan raportin ei tule sisältää henkilötietoja tai salassa pidettäviä tietoja.

YVA-selostuksessa museo suosittelee käyttämään kohteista muinaisjäännösrekisterin mukaisia nimiä, kohteiden muinaisjäännöstunnuksia ja

20.5.2024

aluerajauksia, mikäli ne syystä tai toisesta eroavat inventointikertomuksessa esitetyistä. YVA-selostuksen kartoissa arkeologisen kulttuuriperinnön kohteet tulee myös esittää aluerajauksineen.

Hankkeen vaikutukset arkeologiseen kulttuuriperintöön voidaan arvioida vasta arkeologisen inventointiraportin valmistuttua.

Pohjois-Pohjanmaan museo/rakennettu kulttuuriympäristö

Hankealueella on voimassa Pohjois-Pohjanmaan 1. 2. ja 3. vaihemaakuntakaava, Uuden Oulun yleiskaava sekä Keskeisten taajama-alueiden osayleiskaava 2023. Yleiskaavoissa hankevaihtoehtojen VE2 sekä VE3 uusi maastokäytävä on esitetty ohjeellisena tielinjauksena. Suunnittelualueen keskeisen sijainnin vuoksi alueella ja sen lähiympäristössä on useita voimassa olevia asemakaavoja. Nykyinen valtatie 20 on merkitty asemakaavoissa tiealueena (LT). Nykyisen valtatie 20:n länsipuolella oleva valtatie 20:n linjaus on virkistysalueilla, teollisuusalueilla ja kaupan alueilla. Jäälästä Kiiminkiin molemmin puolin nykyistä valtatie 20:tä on kulttuurihistoriallisesti merkittävä tie.

YVA-ohjelman luvussa 5.7 on arvioitu hankkeeseen liittyviä maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoalueita ja kohteita. Hankkeen vaikutusalueella sijaitsee useita arvokkaita rakennetun kulttuuriympäristön kohteita. Pohjois-Pohjanmaan museo huomauttaa, että osa näistä puuttuu hankkeen YVA-ohjelmasta. Suuremmista kokonaisuuksista Korvenkylän maakunnallisesti arvokas kylämaisema sijaitsee Valtatie 20:n välittömässä läheisyydessä. Hankkeen yhteydessä on tarkoitus toteuttaa rakennetun ympäristön inventointi keväällä 2024, jonka yhteydessä ohjelma täydentyy näiltä osin. Inventointi kattaa tielinjauksen läheiset arvokkaat kulttuuriympäristön kohteet.

Uuden Oulun Yleiskaavassa Jäälän ja Kiimingin välille on merkitty Valtatie 20:tä risteävä kulttuurihistoriallisesti merkittävä tie. (Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee tukea tielinjauksen sekä tien maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä. Tietä koskevista suunnitelmista on pyydettävä lausunto museoviranomaiselta.) Pohjois-Pohjanmaan museo huomauttaa, että YVA-selostuksessa tulee kuvata hankkeen mahdolliset vaikutukset historialliseen tielinjaukseen.

Suunnittelualueelle tai sen lähiympäristöön ei sijoitu valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita. Lähimmät maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sijaitsevat useamman kilometrin päässä eikä hankkeella ole niihin vaikutusta. Vaikutusten arviointia tulee kuitenkin tehdä hankealueeseen rajautuvien maisemapeltojen osalta.

20.5.2024

POPELY/2014/2023

Pohjois-Pohjanmaan museo katsoo, että vaihtoehto VE2 on rakennetun kulttuuriympäristön näkökulmasta sovelia. Siinä uusi tielinjaus kiertää Jäälin arvokkaat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet ja eritasoliittymien määrä rajoittuu yhteen.

Pohjois-Pohjanmaan museolla ei ole muuta huomautettavaa YVA-ohjelmaan liittyen.

STUK Säteilyturvakeskus

Säteilyturvakeskuksella ei ole lausuttavaa Korvenkylä–Kiiminki (Oulu) välillä sijaitsevasta Valtatien 20 parantamisen YVA-ohjelmaan (POPELY/2014/2023)

Suomen Erillisverkot Oy

Hankkeella ei ole vaikutusta Suomen Erillisverkot Oy:n Verkko-operaattori-palvelut liiketoimintaan. Ennen varsinaisten töiden aloitusta on kuitenkin tehtävä kaapelitiedustelu. Kaapelitiedustelu tehdään sähköpostiosoitteeseen asiakaspalvelu.stuve@erillisverkot.fi.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry

Ohjelman lähtökohta vaihtoehtoiseen vaikuttaa vanhentuneelta. Siihen viittaa osittain myös vuoden alussa viranomaislausuntokierroksella olleeseen Pohjois-Pohjanmaan energia- ja ilmastovaihemaakuntakaavan ehdotukseen tehty muutos. Merkintä uudesta maastokäytävästä välillä Välikylä-Jääli sekä linjaukseen liittyneet eritasoliittymävaraukset on poistettu. Kaavassa tieyhteyden kehittäminen esitetään tapahtuvaksi nykyisellä paikallaan. Päätös perustuu kaavaselostuksen mukaan selvitykseen, jossa todetaan, että valtatie 20 muuttaminen nelikaistaiseksi Korvenkylän ja Kiimingin välillä on mahdollista nykyisellä paikalla.

Oletus liikennemäärien ainaisesta kasvusta on yksioikoinen ja myös virheellinen lähtökohta. Hankkeen oikeutuksina käytetään liikenteen kasvukertoimia, työmatkaliikenteen ajoittaisia ruuhkia ja jonoutumista, mutta niiden todellinen ongelmallisuus jää heikosti kuvatuksi ja perustelluksi. Vaikutusten arviointia pitää täydentää vaihtoehdolla, jossa tarkastellaan liikenteen kehittämistä kyseisellä välillä tavoitteenaan liikennemäärien laskeminen huolehtien samalla liikkumisen tarpeisiin vastaamisesta. Hyöty-kustannuslaskelmat hankkeen kannattavuudesta tulee niinkään tehdä käyttäen skenaariota, jossa liikennesuorite ei ainakaan kasva nykyisestä.

20.5.2024

Vahva peruste vaihtoehdolle löytyy 'Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta' (ympäristöministeriön julkaisu 2022/12), jonka sivulla 95 linjataan seuraavasti "Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteen eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla". "Tavaraliikenteen tavoitteena on, että paketti- ja kuorma-autojen suoritteen kasvu hidastuu 2020-luvulla verrattuna perusskenaarioon." Suunnitelman mukaan "Ajoneuvokilometrit vähenevät, kun kuljetukset tehostuvat ja osittain siirtyvät kestävämpiin liikennemuotoihin". On tärkeää, että liikennejärjestelmähankkeiden suunnittelu ja arvioinnin lähtöoletukset perustuvat liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden lähtökohtiin.

Vaihtoehdoissa 1, 2 ja 3 on aikomus parantaa myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, mutta jostain syystä sitä ei ole vaihtoehdossa VE0+, joka sisältää joitain kehittämistoimenpiteitä tien nykyisellä paikalla, mutta jossa tie säilyy kaksikaistaisena. Henkilöautokannan uusiutuminen sähkökäyttöiseksi ei ole nopea eikä kestäväkään ratkaisu päästöjen vähentämiseksi. Joukkoliikenteen sähköistyminen tai vähintään siirtyminen kokonaan uusiutuviin polttoaineisiin lähitulevaisuudessa on sen sijaan realistista.

Joukkoliikenteen kehittäminen tulee sisällyttää myös ohjelman vaihtoehtoon VE0+, jotta se on yhtä lailla varteenotettava vaihtoehto ja ottaa tasapuolisemmin huomioon liikenteen eri osapuolia. Ohjelmassa luetellut VE0+-kehittämiskohteet - liittymäjärjestelyt (saarekkeet, liikennevalot, liittymien katkaisut ja niiden korvaavat yhteydet), jalankulku- ja pyöräily-yhteydet mukaan lukien alikulut, liikenteenohjaus (liikennemerkkit, tiemerkinnot kuten tärisevä keskiviiva), pysäkkien sijainti tai tarpeellisuus, pysäkkijärjestelyt (mitoitus, varusteet, pysäkkiyhteydet, esteettömyys) ja melusuojaus (yksittäisiä kohteita) - ovat pieniä parannuksia autottomille liikkujille, mutta eivät vastaa hankkeen itselleen asettamiin sujuvoittamistavoitteisiin, joten sen tehtävä on osoittaa vähintään vaihtoehdon VE1 suuntaan. Nelikaistaisen tien liikenteen kehitys toteuttaisi todennäköisesti ennustusta: parempi tie, ajoajan lyheneminen, tonttien kysynnän vilkastuminen, liikennemäärien kasvu.

Ohjelman kappaleessa 6.3 luetellaan vaikutusten arvioinnin painopisteitä ja haasteita mainitsematta liikenteen ilmastopäästöjä. Keskeinen keino kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on henkilöautoliikenteen ja liikennetarpeen vähentäminen. Suomen tavoitteena on niiden puolitus vuoteen 2035 mennessä ja se on vasta alku päästövähennystalkoissa. Tavoitteen saavuttamisen edellyttämistä uudistuksista ei ole merkkejä arviointiohjelmassa. Kappaleessa 7.9 kerrotaan, että ilmastovaikutuksien arvioinnissa otetaan huomioon rakennetuotteiden valmistus ja kuljetus työmaalle,

20.5.2024

työmaatoiminnot, tien käyttö sekä tien materiaalien ja rakenteiden uusiminen. Käyttövaihe sisältää liikennöinnistä aiheutuvat päästöt sekä mahdollisen betonin käytön seurauksena aiheutuneen karbonatisaation. Liikennöinnin päästöjen laskennasta ei ohjelmasta saa tarkemmin tietoja. Siinä vain viitataan ympäristöministeriön suositukseen. Liikennejärjestelmä on kuitenkin avainasemassa ilmastomuutoksen torjunnassa.

Kun valtatie 4:n uusi moottoritieosuus välillä Haaransilta-Kiviniemi valmistui vuonna 2003, Limingasta tuli Oulussa työssä käyvien asumalähiö. Kunta toteaa kehityksestä nettisivullaan: "Tiesitkö, että Liminka on omakotiasumisen paratiisi? Limingassa asut maaseutumaisessa kunnassa, toimivien palveluiden äärellä, luonnon keskellä, mutta kuitenkin reilun vartin päässä kaupungin sykkeestä." Esimerkki osoittaa, että ilmastotiekarttaa ei ole luettu. Samaa mallia ei voida kuitenkaan enää toistaa. Joukkoliikenne on olennaisin osa liikennepalvelujen kehittämistä, jotta se on houkutteleva ja kilpailukykyinen vaihtoehto.

Ilmastopäästöjä lisää myös ajonopeuden kasvaminen. Autobild.fi testasi ajotavan ja nopeuden vaikutusta (lähde alla): "Ilmanvastuksen osuus ajovastuksissa on vähäinen pienissä ajonopeuksissa. Suuremmissa nopeuksissa tilanne on toinen, sillä nopeuden kaksinkertaistuessa ilmanvastus nelinkertaistuu. Lisättäessä ajonopeus 80:sta 100 kilometriin tunnissa, lisääntyy nopeus 25 prosenttia, mutta ilmanvastus 56 prosenttia." Polttoaineen kulutuksesta havainto oli: "Kulutus 80 km/h tasanopeudella oli 3,5 l/100 km. 20 km/h lisäys nopeuteen kasvatti kulutusta liki 12 prosenttia, keskipulutus 100 km/h nopeudella 3,9 l/100."

Tiehankeessa hyödynnetään maa- ja kiviaineksia, mutta maa-ainesten oton vaikutuksia ei aiota tarkasti arvioida, ilmoitetaan kappaleessa 7.7. Pohjavesien suojelun ja kiviaineshuollon yhteensovittamisprojektin (POSKI) yhteenvetoraportti antaa huolestuttavan kuvan kalliomurskeen kovasta kysynnästä Oulun seutukunnan alueella jo nykyisellään. Raportin sivulla 24 todetaan: "Oulun seutukunta on maakunnan suurin kiviaineksen kuluttaja. Kulutusennusteen mukaan lähes puolet Pohjois-Pohjanmaan kiviainestarpeesta kohdistuu Oulun seutukunnalle. Maakunnan maaperän kiviainesvarannoista vain 11 prosenttia sijaitsee Oulun seutukunnassa. Hiekan ja soranpuute näkyy Oulun seutukunnan maa-ainesten oton keskitymisessä kalliomurskeeseen, vuonna 2015 otetusta maa-aineksesta jo lähes puolet oli kalliomursketta." Raportin sivun 7 kuvan 3 mukaan kalliomurskeen ottomäärä Oulun ja Raahen seutukunnissa oli vuonna 2015 yhteensä runsaat 0,6 miljoonaa kiintokuutiometriä. Määrä kasvaa, kun sitä kuljetetaan mereen Hailuodon ja mantereen välisen pengertien rakentamiseen. Ohjelmassa todetaan, että "mahdollinen maa-ainesten otto tapahtuu tiehankeesta erillään ottamisalueen lupamääräysten mukaisesti". Tapa

20.5.2024

ulkoistaa olennaisia ympäristövaikutuksia hankaloittaa tässäkin hankkeessa sen kestävyden kokonaisarviointia. Maa- ja kiviainekset ovat uusiutumattomia luonnonvaroja, joiden kuluttamisella on myös maisemavaikutuksia.

Tiestö on liikkumista varten oleva rakenne. Ohjelma osoittaa liikennesuunnittelun olevan edelleen erillistä ja omalakista hankkeistamista. Maankäytön ja liikennejärjestelmän ennakoivaa ja yhteensovittavaa suunnittelua tehdään kaavoituksella. Varteenotettava on siten energia- ja ilmastovaihe-maakuntakaavan ehdotuksen kirjaus pitäytymisessä nykyisessä tielinjauksessa. Liikennemäärän ennusteisiin voi reagoida myös selvittämällä keinoja merkittävästi vähentää sen ilmasto- ja muita ympäristövaikutuksia. Siihen tarpeeseen vastataksaan arviointiohjelmaa on korjattava.

Suomen riistakeskus Oulu

Lausumme suunnitelmaan yleisenä huomiona, että uusien tielinjojen rakentaminen muuttaa ja hävittää riistan elinympäristöä ja on siten haitallista riistakannoille. Uusien tielinjausten rakentaminen entisten rinnalle lisää elinympäristöjen sirpaleisuutta sekä tielinjojen väliin jäävien alueitten muuttumista useille eläinlajeille liian häiriöalttiiksi. Sirpaleisten alueitten käyttö myös metsästykseseen estyy tai vaikeutuu. Lisäksi uusien tielinjojen luominen lisää eriasteisia kulkuesteitä riistaeläimille ja vaikuttavat siten populaatioiden menestymiseen pitkällä aikavälillä.

Tierakentamisen vaikutuksia riistan elinympäristöön on kuvattu arviointiohjelman sivulla 89: Uuteen maastokäytävään rakennettavan väylän tyypillinen välitön vaikutus luonnonympäristöön on luonnonympäristön häviäminen, muuttuminen, vieraslajien leviämisen riski sekä ympäristöjen pirstoutuminen. Pirstoutuminen heikentää erityisesti metsäalueiden sopivuutta monille eläinlajeille sekä aiheuttaa reunavaikutuksen lisääntymistä ja sitä kautta muutoksia muun muassa valaistusoloissa, pienilmastossa ja eliölajistossa. ... Olennainen haitallinen muutos reunavaikutuksesta aiheutuu, mikäli esimerkiksi metsäalue supistuu niin pieneksi, että siitä suuri osa on reunavaikutuksen alaisena. Metsäalueen ydinosaan lajisto taantuu ja voi osin hävitäkin. Erityisesti tämä koskee linnustoa ja muuta eläimistöä. Reunavaikutuksen ulottuvuus vaihtelee lajiryhmittäin ja toisaalta myös elinympäristöittäin.

Suomen riistakeskus esittää hankkeen vaihtoehdoksi VE 0+ tai VE 1 eli nykyisen mukaista linjausta parannetuin järjestelyin, jotta vältetään uuden tielinjauksen aiheuttamalta luonnonympäristön katoamiselta ja lisäksi nykyisen tien ja suunnitellun uuden tielinjan välisen alueen muuttumiselta

20.5.2024

riistalle epäsuotuisaksi tai käyttökelvottomaksi elinalueeksi reunavaikutuksen vuoksi.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden saavuttamiseksi vaihtoehdot 0 ja 1 turvaisivat toimenpiteen Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat tavoitteet luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymisen sekä maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden säilyttämisen.

Toteamme myös, että nopeusrajoitusten nostaminen yleisesti heikentää liikenneturvallisuutta ja lisäksi nopeuksien kasvaminen nostaa hirvikolareiden riskiä sekä kasvattaa muiden eläinten liikennekuolleisuutta. Suunnitelmassa olisi siksi hyvä tarkastella vaihtoehtoja, jossa nopeusrajoitukset pysyisivät suunnitellulla tiejaksolla enintään 80 km tunnissa. Riista-aitojen rakentamisen ja riistan kulkusiltojen tai alikulkujen tarvetta ja rakentamista tulee tarkastella vaihtoehtojen vertailun yhteydessä. Riista-aitojen ja muiden riistan kulkua ohjaavien rakenteiden, kuten kaiteitten ja meluesteiden yhteensopivuus ja toimivuus tulee suunnitella erikseen liikenneturvallisuus ja riistan liikkumismahdollisuudet huomioiden.

Väylävirasto

Väylävirastolla ei ole lausuttavaa radanpidon osalta.

Mielipiteet

Mielipide 1

Keskikaiteellinen 2+2 malli nykyiselle tielinjalle lienee kustannustehokkain.

Mutta:

Kaikki nykyiset liikennevalot pois ja tilalle 2 kaistaiset liikenneympyrät ja näihin lisäksi oikomis rampit oikealle kääntyvä varten. TS. rampille ajamalla voit kääntyä oikealle ilman liikenneympyrään ajoa. Tarvittaessa risteys voi siirtyä hieman että liikenneympyrä sopii maastoon.

Perustelu

Haaransilta 4 tie/ 8tie risteys liikenneymp. vetää ihan hyvin. Lisäksi etelän suunnasta 4 tie kaipaisi oikomis rampin jolla pääsee 4 kaistaiselle osalle, 4 tietä suoraan kohti Oulua hidastamatta.

Kuvittele tähän liikennevalot?

Ei toimisi mitenkään koko moottoritie tukossa!

20.5.2024

Mielipide 2

Todella tarpeellinen uudistus on VT 20 uudistus. Tästä on jo vuosia puhuttu ja olen odottanut tätä kuin kuuta nousevaa. Nykyisellään matka Oulusta Kiiminkiin on todella hidasta sekä vaivalloista. En usko että on riittävä liikenteen sujuvoittamiseksi pienet muutostyöt, vaan toivoisin näin Yli-lissä asuvana, että matka Oulu-Kiiminki saataisiin sujuvaksi. VE 3 lienee järkevin ja toimivin ratkaisu. Valtatie parannetaan keskikaiteelliseksi ja 2+2-käisäksi Korvenkylän ja Jäälinjärven välillä uuteen maastokäytävään ja siitä Kiiminkiin nykyisellä paikallaan. Kaikki liittymät toteutetaan eritasoliittyminä.

Toivottavasti tämä hanke etenee pikaisesti.

Mielipide 3

Minusta mieleisin vaihtoehto on minimissään VE1: Liikenne tiellä on hidasta ja tukkeutuu aika-ajoin mikä aiheuttaa vaaratilanteita kun osa autoilijoista alkaa hurjastelemaan. Lisäksi Oulun väkimäärä ja autojen määrä on koko ajan silminnähden kasvussa. Kuusamon suunta on lisäksi suosittu viikonloppu- ja lomakohde mikä näkyy liikennemäärissä viikoittain.

Jos rahoitusta riittää niin VE2 voisi olla myös varteenotettava vaihtoehto.

Koen että pienet parannukset eivät auta tilanteeseen ja päivitys olisi jossain vaiheessa edessä siltikin koska Oulu tulee laajenemaan Kiiminkiin päin. Päivitys olisi pitänyt tehdä jo Pohjantien suunnitelmien yhteydessä.

Mielipide 4

Onko Väylävirasto luokitellut Kuusamontien huoltovarmuuden uudelleen, sen jälkeen, kun Suomi liittyi Natoon. On ilmeistä, että Kuusamontie tulee olemaan Natolle keskeisen tärkeä huoltovarmuusreitti. Näin ollen Kuusamontien kunnostukseen tulee saada EU ja Nato rahaa.

Kiimingin koulumaailman kehittämiseksi on väännetty kättä viimeiset 10 vuotta. Nyt Oulun kaupunki on päättänyt, että Kiimingin kaikki koulut yhdistetään Kiiminki puiston kouluun, ala-asteesta lähtien. Oulun kaupungin hallitus linjasi, että koulua voidaan ryhtyä suunnittelemaan ja rakentamaan, mutta liikennejärjestelyt tulee ensin suunnitella siten, että ne turvaa oppilaiden, oppilaiden vanhempien ja opettajien turvallisuuden koulunkäynnissä. Liikennemäärät tulee olemaan valtavat ja vaikuttaa myös Kuusamontien poikittaisliikenteen määrään merkittävästi. Uuden Ahonkankaan

20.5.2024

asutusalueen rakentamisen myötä kasvaa Kuusamontien poikittaisliikenne merkittävästi, kun se ohjataan (tulee ohjata) kulkemaan Kiimingin keskustan kautta. Kiimingin keskustan elinvoimaisuuden, koululaisten, koululaisten vanhempien ja opettajien liikenneturvallisuus huomioiden, ei kaikkea näitä voi mitenkään yhteensovittaa, ilman eritasoristeyttä Kiimingin keskustaan.

Mielipide 5

Valtatie 20 kehittämissvaihtoehtoista VE3 on ratkaisuna paras. Vaihtoehto 3 palvelisi liikennettä pitkälle tulevaisuuteen. Toteutus tulisi tehdä niin, että uuden nelikaistaisen tieosuuden lounais- ja koillispäähän tehdään perhosliittymät millä liikenne kulkisi nykyiselle Kuusamontielle. Nykyinen Kuusamontie jäisi paikoilleen kokoojatieksi. Uudelle nelikaistaiselle osuudelle ei tulisi perhosliittymien väliselle osuudelle muita liittymiä. Lounaispään perhosliittymän sijainti siten, että nykyinen Ylikiimingintien risteys pysyisi paikoillaan eli liittyisi vanhaan Kuusamontiehen. Samoin koillispään perhosliittymä niin, että Putkosentie liittyisi sitä ennen Kuusamontiehen.

Mielipide 6

Asumme Välikylässä Kuusamontien varressa talvella tiestä tuleva pöly on aivan kamalaa, ikkunat ovat keväällä ihan pölyn peitossa, lisäksi ikkunat helisee kun isot rekat lähtee valoista, olohuoneen ikkunassa on lasissa repeämä, mutta emme tietenkään voi sanoa johtuuko se tärinästä. Melu on myös kesällä ulkona aika kovaa, sisälle ääni ei kuitenkaan ole kovin häiritsevää.

Ehdottomasti uusi tievaihtoehto pitäisi ohittaa Jäälin, silloin se menisi meidän takaa metsässä. Lisäksi kuten yleisötilaisuudessa 4.4 kuultiin niin nykyiseen tievaihtoehtoon ei mahdu juuri minkäänlaista meluaitaa joka sekään ei estä pölyn leviämistä ympäristöön.

Mielipide 7

Suunnittelualueella on varmasti useita yksityisteitä, joihin tulee muutoksia mukaan lukien omani. Huomioitavaa olisi, etteivät muuttuvat järjestelyt kuten esim. risteyksien sulkeminen pidennä yksityisteiden käyttötarvetta. Jo nyt yksityisteiden ylläpito on kallista tien osakkaille ja muutokset yhteyksiin eivät saisi nostaa näitä kustannuksia kohtuuttomasti tai vaihtoehtoisesti tiet olisi muutettava kaupungin ylläpidettäviksi.

Tien pohjoispuolella asuvat ovat panostaneet melunvaimennuksessa nykyisen tien paikalta tulevaan meluun rakentamalla omalla kustannuksella

20.5.2024

meluasteita ja suunnitteleamalla pihapiirin melulta suojaavaksi. Vaihtoehto 2 ja 3 vie tuon melun eri suunnalle. Näissä vaihtoehdoissa täytyy melunhallintaan kiinnittää huomiota, vaikka tie kulkisikin etäämpänä asutuksesta, ettei pohjoispuolen asukkaiden kokema melu ainakaan lisääntyisi nykyiseen verrattuna.

Mielipide 8

Pidän oikein hyvänä sitä, että vt 20 Korvenkylä-Kiiminki -suunnittelua viedään eteenpäin. Nykytilanne on ongelmallinen liikenteen sekä Jääliin kohdistuvien ympäristövaikutusten takia.

Arviointiohjelmaan tutustuessani huomiotani kiinnitti se, että liikenneturvallisuudesta koottujen tietojen antama tilannekuva jää ohueksi. Olen liikkunut tiejaksolla 40 vuoden ajan kutakuinkin päivittäin ja tuon esille seuraavaa:

- Ohjelmaan valitun tarkasteluajan onnettomuustiedot antavat liian hyvä kuvan onnettomuustilanteesta. Yhtenä syynä voi olla se, että tarkastelujaksoon sattuu koronapandemian aika, jolloin työmatkaliikenne väheni. Toinen kysymys on se, että jaksolla sattuu aika paljon pieniä peltikolareita, joissa syyllisyys on selvä, ja näitä tapauksia ei ilmoiteta poliisille, vaan ne sovitaan osapuolten ja vakuutusyhtiöiden kesken.
- Omien havaintojeni perusteella pidän jakson pahimpana onnettomuuskohtana Ylikiimingintien liittymää. Siinä on sattunut runsaasti etenkin peräänajoja siitä lähtien, kun liittymä rakennettiin nykyiseen muotoonsa 1990-luvulla. Ongelmana on tien muuttuminen kaupungista päin lähestyttäessä. Eritasoliittymien ja nelikaistaisuuden jälkeen valoristeys ja kaksikaistaisuus muodostavat yllättävän muutokohdan. Etenkin iltapäiväruuhkan aikaan sattuu peräänajoja, kun jono pysähtyy liikennevaloissa. Osa näistä on ollut vakavia täyden vauhdin törmäyksiä, kun ajaja ei tajua lainkaan pysähtynyttä jonoa.
- Peräänajo- ja risteysonnettomuudet sattuvat kaikkein yleisimmin perjantai-iltapäivän ruuhkassa, jolloin työmatkaliikenne ja viikonloppuliikenne Koillismaan suuntaan yhdistyvät. Siksi olen pyrkinyt välttämään liikkumista keskustasta Jääliin etenkin perjantaisin klo 15—17 välillä, jotta joutuisi ”perjantaikolarin” aiheuttamaan pitkään jonoon.
- Arviointiohjelmaan valittu aikaväli antaa sen käsityksen, ettei tiellä olisi sattunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. On niitä sattunut. Noin kilometrin matkalla Shellin kohdalla ja siitä pohjoiseen on kuollut kahdessa onnettomuudessa yhteensä neljä henkilöä. Toinen tapahtui vuonna 1999 ja toinen vuonna 2015. Pidän Shellin kohdalla olevaa maa-ainesalueelle johtavaa liittymää vaarallisena,

20.5.2024

koska raskaat maa-ainesrekat kääntyvät hitaasti. Toinen em. kuolemaan johtaneista onnettomuuksista liittyi juuri tähän.

- Jäälin valoliittymät olivat erityisen vaarallisia ennen kuin niihin saatiin valvontakamerat. Nykyäänkin niissä joutuu olemaan varovainen, sillä päätien liikenne ajaa punaisiin silloin tällöin.
- Tiejaksolla liikkuu yllättävän usein hitaita työkoneita ruuhkaliikenteessä, mikä aiheuttaa jonoutumista.

Yksittäistapaukset eivät todista paljoa, mutta tuonpa silti esille tiejakson synkän roolin omassa kolarihistoriassani. Minulle on sattunut runsaan 50 autoiluvuoden aikana kaikkiaan kaksi ajoneuvokolaria yleisillä teillä, toinen Ylikiimingintien liittymässä (n. 10 vuotta sitten) toinen Yrityspuiston liittymässä (n. 6–7 vuotta sitten). Molemmissa tapauksissa oma autoni oli valloissa pysähtyneenä, kun siihen törmättiin. Molemmissa tapauksissa autoni vaurioitui lunastuskunnon rajoille. Yrityspuiston liittymän tapaus ei tullut poliisin tietoon, sen sijaan Ylikiimingintien liittymän tapaus tuli seuraavasti: kolaroiminen koski kaikkiaan seitsemää ajoneuvoa ja poliisi rekisteröi niistä ehkä kaksi tai kolme, aiheutunut lievä henkilövahinko ei päätynyt poliisin rekisteriin.

Mielipide 9

Olen nykyisen tienlinjauksen parantamisen (1) kannalla. Vastustan uutta tielinjausta 2 tai 3!

PERUSTELUJA: MELUHAITTA!

Tallinraitti "alue" on suunniteltu HEVOSTALOUS-ALUEEKSI!. Esim. Jokaiseen alueen uuteen rakennuslupaan pitää olla myös hevostalli mukana. Alueella on tällä hetkellä 5 tallia. Yhteensä noin 50 hevosta. Uusimmat rakennukset/tallit ovat noin 10 vuoden ikäisiä. Tienlinjaus 2 tai 3 tulisi niin lähelle [REDACTED] asuinrakennusta, ettei siihen mahtuisi maa-aines meluvallia piirustuksienne mukaan.

Jäälintalli hevosaitoineen olisi niin lähellä uutta linjausta, että pitäisi EHDOTTOMASTI TEHDÄ SELVITYS HEVOSTEN ALTISTUMISESTA MELUHAITOISTA!

Jäälintallilla on yli 20 hevosta. Osa hevosista on (ilmasta riippuen) koko vuorokauden ulkona, aamusta iltaan. Jäälintalli on Suomen ratsastajaliiton hyväksymä ratsastajakoulu, jossa kuutena päivänä viikossa on useita ratsastajaryhmiä ratsastuksen opettajan johdolla ohjattuja tunteja. Jäälintallilla pidetään useita kouluratsastus ja estekilpailuja vuodessa. Jäälintallilla on myös vuokrattuja hevoskarsinoita yksityishevosten omistajille.

20.5.2024

Jäälintallilla on noin 5 vuotta sitten rakennettu MANEESI, joka palvelee myös muita alueen talleja. Jäälintallilla on myös syntynyt useita suomenhevოსvarsoja, osalta vahvistamassa omaa suomenhevოსrotuamme.

YLEISTÄ:

Suomen valtion johdolla ollaan huolissaan nuorista, heidän liikkumisesta, harrastuksista. Olisi todella valitettavaa, jos Kiikinki, Jääli ja muut lähialueet menettäisin näin arvokkaan mahdollisuuden harrastaa omaa lajiansa. Myös aikuiset ovat aktiivisia harrastajia.

Olen itse asunut Kiimingissä ja Jäälissä yli 30 vuotta. Olen lähes päivittäin ajanut ja ajan edelleen klo 6.00–9.00 sekä 15.00–18.00 välisinä aikoina matkaa, joita nämä kohteet koskee. En ole huomannut ongelmaa liikennemäärien osalta, ainoastaan Hönttämäen kohdalla on joskus muutaman minuutin hidastuksia ruuhkan aikoina. Siksi ihmettelen tarvetta tällaisille hankkeille, varsinkin linjauksiin 2 tai 3? Tietenkin nykyistä reittiä voi parantaa. Väki ikääntyy ja koko suomen syntyvyys laskee. Mistä lisää liikennettä syntyy. Mikä on laskennallisesti kyseisten kohtien liikenne 10–20 vuoden päästä?!?

EHDOTANKIN: Laittaisitte linjauksen 2 tai 3 JÄIHIN 10-20 vuodeksi ja katsoisitte sitten, ettei kävisi niin että kaksi rinnakkaista tietä kulkee ja sillä 1 linjauksella meno oli "Kun kylätie on hiljainen"! Maksaahan kunnossapitokin kahdelle vierekkäiselle tielle.

Mielipide 10

Jäälin taajaman kohdalla mielestäni tielinjan paras vaihtoehto on nykyinen sijainti 60 km/h nopeusrajoituksella. Näin uutta meluhaittaa ei tule ja taajaman liikeyrityksille suuntautuisi hyvin asiakasliikennettä valtatieltä. Neli-kaistaisena tie vetäisi paremmin liikennettä nykyiseen verrattuna Jäälin kohdalla.

Alueella on hevostalleja ja niiden toiminta vaikeutuisi huomattavasti, mikäli tielinja sijoittuisi pois nykyiseltä paikaltaan. Kustannuksiltaan halvin vaihtoehto olisi nykyisen tien leventäminen.

Mielipide 11

Osoitteessa Tallinraitti 18, Jääli sijaitsee 23 hevosen talli, joka on Suomen Ratsastajainliiton hyväksymä ratsastuskoulu. Kartoissa, joissa tie menee uutta maastokäytävää pitkin, tie menee todella läheltä omakotitaloani ja hevostalliani.

20.5.2024

Mikäli tie tulee uuteen maastokäytävään, hevosten pitäminen tilalla nykyisessä tallissa on mahdotonta. Myös ratsastustuntien pitäminen välittömästi nykyisen tallin vieressä olevalla ratsastuskentällä käy vaaralliseksi. Tien läheisyys on liian suuri turvallisuusriski (sekä hevosille että oppilaille, joista suurin osa on lapsia ja nuoria), ottaen huomioon että hevonen on pa-koeläin joka säikähtää helposti meteliä ja etenkin normaalista poikkeavia ääniä.

Eläinten kanssa on aina mahdollista että hevosia karkaa (tarhasta / ratsastuskoulun oppilas putoaa ja hevonen karkaa / hevonen säikähtää maastossa ja karkaa), joten tässä tapauksessa tie olisi vaarallisen lähellä ratsastuskoulutoimintaa.

Liikenteen melu epäilemättä stressaa ja säikäyttää hevosia joten ratsastaminen ei ylipäätään ole turvallista lähellä isoa tietä. Huomioon otettava seikka on myös se, kuinka saadaan estettyä hevosen pääseminen tielle mikäli hevonen pääsee irti (iso hevonen voi painaa helposti 700kg, joten auton törmäys hevoseen on verrattavissa hirvikolariin). Riski hevosen säikähtämiselle ja karkuun pääsemiselle on melkoisen suuri kun ratsastuskoulun ratsastuskenttä on lähellä isoa tietä.

Turvallisuusriskin lisäksi jatkuva tieltä kantautuva meteli on hevosille terveysriski, hevoset stressaantuvat todella helposti jolloin niille tulee helposti erilaisia stressistä johtuvia sairauksia, esimerkkinä vatsahaava ja erilaiset käyttäytymishäiriöt.

Jäälintalli on toiminut nykyisellä paikallaan 80-luvulta saakka. Minulla se on ollut vuodesta 2007 lähtien, ja olen laajentanut toimintaa 7 hevosen tallista 23 hevosen tilaksi, jossa meillä on hevostallin lisäksi pihatto ja pienempiä talliyksiköitä, muutama vuosi sitten uusittu kilpailukentän mitat kattava ratsastuskenttä sekä iso ratsastusmaneesi. Luonnollisesti tälle kaikelle minulla on massiivinen laina, joka on otettu sillä oletuksella että ratsastuskoulutoiminta täällä saa jatkua pitkään.

Maneesin (ratsastushallin 23x60m) rakentamiseen on saatu myös tukea. Tuen ehtona oli, että maneesin käyttö jatkuu suunnitellussa tarkoituksessaan vielä tietyn aikaa, eli sitä ei saa muuntaa esimerkiksi teollisuushalliksi.

Ymmärtääkseni, mikäli käy niin että joudumme lopettamaan ratsastuskoulun, myös maneesi jää käyttämättä -> tulot maneesilainan maksamiseen lakkaavat -> joudun vuokraamaan tai myymään hallin muuhun käyttöön jolloin tuet peritään minulta takaisin -> väistämätön konkurssi yritykselleni koska puhutaan niin suurista summista.

20.5.2024

Käytännössä, mikäli tien myötä ratsastuskoulun pyörittäminen tulee mahdolliseksi, yritykseni tilat jäävät hyödyttömäksi ja taloudellinen tappio minulle henkilökohtaisesti on todella merkittävä. Valitettavasti tässä vaiheessa myös tilan myyminen on mahdotonta koska luonnollisesti kukaan ei suunnitelmien vuoksi uskalla ostaa tilaa.

Samalla kiinteistöllä näin suuren hevosmäärän kanssa minun on asuttava turvallisuussyistä; hevosia ei voi jättää keskenään tontille vaan aina on jonkun oltava paikalla. Käytännössä, jos tien tullessa uuteen maastokäytävään, minun on täysin mahdotonta jäädä asumaan nykyiseen talooni, tiedän että en pysty elämään lähellä olevan tien melun kanssa. Tällöin käytännössä ainoa mahdollisuus yritykseni ja ylipäätään hevostoiminnan jatkumiselle tilallani on se, että talo ja talli lunastetaan minulta pois, ja saisin mahdollisuuden (suomeksi lunastuksesta rahaa) sen verran että pystyisin hankkimaan maata ja rakentaa korvaavat tilat (talon, tallin ja ratsastuskentän) esimerkiksi toiseen päähän tonttiani eli ratsastusmaneesin toiselle puolelle. Tuolla hevoset (ja ihmiset) asuisivat riittävän kaukana, turvaetäisyydellä tiestä.

Tallinraitilla on tällä hetkellä nelisenkymmentä hevosta (5 tallia), alue on kaavoitettu hevosalousalueeksi. Siinä uskossa, että alue sellaisena pysyikin, on aluetta kehitetty hevosalousalueena. Maneesin rakentamiseen ja ratsastuskentän uusimiseen olen käyttänyt rahaa satoja tuhansia. Alueemme muidenkin tallien hevoset käyttävät ratsastusalueitamme (maneesia ja kenttää). Luonnollisesti, mikäli käy niin että yritystoiminta Jäälintallilla lakkaa, myös muiden hevosalousalueen hevosten mahdollisuus käyttää ratsastusalueitamme loppuu.

Aktiivisia asiakkaita Jäälintallilla on tällä hetkellä noin 350 kappaletta, pääasiassa Jäälissä, Kiimingistä ja Oulusta. Kuusamoon päin lähdetessä seuraava ratsastuskoulu löytyy Kuusamosta joten tarvetta ja kysyntää ratsastuskoululle, erityisesti nuorten tyttöjen harrastuspaikkana Jäälissä kyllä näyttää olevan. Mainittakoon, että aiemmassa kokouksessa mainittu Välikylässä (Kukkivan Kunnaan takana) sijaitseva Kiimingin Ratsastuskeskus ei ole ratsastuskoulu eikä siis järjestä lainkaan ratsastustunteja, vaan se on täysin yksityistalli joka tarjoaa ainoastaan tallipaikkoja yksityisomistuksessa oleville hevosille. Siellä ei siis voi käydä ratsastustunneilla lainkaan vaan talli on tarkoitettu vain ja ainoastaan hevosten omistajien omaan käyttöön.

Minä en siis varsinaisesti vastusta tien sijoittamista uuteen maastokäytävään mikäli taloni ja tallini lunastetaan ja saan mahdollisuuden rakentaa

20.5.2024

talon ja ratsastuskoulutoimintaan vaadittavat korvaavat tilat kauemmas tiestä.

Mielipide 12

Viimeksi tehdyn Kuusamontien parantamisen aikaan kiinteistöni kohdalle on tehty melusuojarakenteita. Ne ovat olleet riittämättömät jo valmistusajan: aita on jätetty tekemättä viereisen liikerakennuksen kohdalta, jolloin omalle asumisen kiinteistölleni ei synny suojaa. Lisäksi aidan rakenteet ovat vaurioituneet ja ne tulisi kokonaan uusida, perustuen melumallinnuksiin.

Keväisin Kuusamontie aiheuttaa pienhiukkasia ilmaan, kun autojen nastarenkaat kuluttavat pinnoitetta. Tämä aiheuttaa terveyshaittaa, koska tie on hyvin liikennöity. Mielestäni arviointiohjelma oli kattavasti laadittu, mutta tiepölyn vaikutuksia ei oltu vielä tutkittu lainkaan, ja se on jopa pahempi haitta kuin melu.

Melua syntyy myös, vaikka kohdalla on 60 km/h nopeusrajoitus, aiheuttaa erityisesti raskas liikenne risteyksestä kiihdyttäessään kovaa ääntä. Valtatie on kiinteistöni kohdalla kapea. Tien laajentaminen nelikaistaiseksi vaihtoehtoon VE1 mukaan tarkoittaisi maastoleikkauksien kohdalla tukimuureja, jotka ovat kalliita suunnitella ja toteuttaa. Lisäksi louhintaan kannattaa varautua ainakin jossain määrin, koska esimerkiksi oma rakennukseni on kallion päällä ja pihalla on näkyvissä kallioesiintymiä.

Nykyisessä kaavassa on esitetty tie vietäväksi uudelle maastokäytävälle, ja tästä tulee pitää kiinni. Tulen ainakin omalta osaltani vastustamaan kaikkia muita ratkaisuja. Tie on ruuhkautunut käytännössä joka päivä, ja ajaminen on pumppaavaa, koska välillä on useita risteyksiä ja vaihtuvia nopeusrajoituksia. Näistä syistä esitän, että päädytte vaihtoehtoon VE3, sillä on eri asia tehdä tietä uuteen maastokäytävään, kuin ahtaaseen taajamaympäristöön. Toisena vaihtoehtona esitän VE2-ratkaisua, jolla tie saadaan ohjattua väljempään alueeseen, mutta jota täytynee lähitulevaisuudessa täydentää (-> VE3). Tulee kuitenkin huomioida, että myös nykyiset melurakenteet tulee vähintään peruskorjata, perustuen melumallinnuksiin.

Mielipide 13

Kannatan vaihtoehtoja VE2 tai VE3. Perusteluni tälle on melu-, pöly ja tärinähaittojen poistaminen. Jäälin taajama säilyisi viihtyisenä asuinalueena, myös Jäälin vanha asuinalue. Tien leventäminen laskee huomattavasti kiinteistöjen arvoa ja ei ole mitenkään hyvä vaihtoehto.

20.5.2024

Mielipide 14

Valtatien parantamishankkeeseen liittyen mielessämme on erityisesti meluvalliin liittyvät asiat, jos valtatie päädytään pitämään entisellä paikallaan eikä kiertotietä rakenneta.

Liikenteen melu on jo nyt välillä erityisen kova. Suunnitelmista emme löytäneet tietoa millaiset melusteet olisi tulossa mihinkin kohtaan. Erityisesti haluaisimme tietää kuinka monta desibeliä mahdollinen meluste hiljentää liikenteen ääntä. Nelikaistaisella tiellä liikenteen äänet tulisivat luonnollisesti korostumaan.

Yhdessä suunnitelmassa myös mainittiin tonttien lunastaminen jos tie pidetään nykyisellä paikallaan. Suunnitelmissa olisi lunastaa meidän kohdalla olevat, mutta kuusamontien toisella puolella olevat vanhat talot, jotka ovat aiemmin toimineet kyläkauppana? Jos kiertoreitti rakennettaisiin olisiko välttämätöntä lunastaa yhtäkään tonttia?

Myös itse rakennusvaihe tulisi ottaa huomioon. Tien parantaminen lisäisi entisestään ruuhkaa kuusamontiellä ja vaikeuttaisi pitkäksi aikaa Jäälissä ja kuusamontien varrella asuvien päivittäistä arkea. Myöskin siitä syystä olisi fiksuinta toteuttaa joku suunnitelmista, joissa tehdään kiertotie.

Tulipa tie mihin tahansa olisi tärkeää pitää kiinni tämän hetkisestä 60 km/h nopeusrajoituksista risteysalueilla turvallisuus- ja melusyistä. Meidän kohdallamme rajoitus muuttuu 80 km/h, joka aiheuttaa kovaäänisiä kiihdytysääniä jo nyt, varsinkin ilman kunnollisia meluvalleja.

Toivon, että suunnitelmaa tehtäisiin tulevaisuutta sekä Jäälän ja Kiimingin asukkaita ajatellen, sen sijaan että vain raha painaisi vaakakupissa. Jääli ja Kiiminki ovat kasvavia alueita ja liikenne on vain lisääntymässä lähivuosina. Tien parantaminen nykyisellä paikallaan on vain laastari haavaan ja ahdas hanke toteuttaa.

Mielipide 15

Suunnittelun teki tielaitos 1990 luvun alkupuolella koko Hintta- Kiiminki välille, Kiiminkijoen yli. Tien piti olla valmis perille asti 2005. Tien siirtäminen Korvenkylä- Kiiminki oli jo silloin yhtenä vaihtoehtona. Oulun kaupunki rakennutti tien nelikaistaisena Kalimenjoen laaksoon saakka, n.200 metriä ennen silloista Oulun kaupungin ja Kiimingin kunnan rajaa. Valtio maksoi suurimman osan kustannuksista ja kaupunki sai lainaa nolla prosentilla. Kun tie oli valmis valtio maksoi 2009 lainan pois. Tällaisesta laina

20.5.2024

mahdollisuudesta ei Kiimingin johto kertonut päättäjille ja Kiiminkiin suunniteltu tie jäi siihen.

Vaihtoehto 1, nykyiselle paikalle tehtynä nelikaistaisena tienä on paras vaihtoehto ja halvin ja nopein. Oulun suurin pohjavesialue, Pyyryväisen-harjun vedenottamolta-Laivakankaalle, on jo nykyisellä vt 20 tiellä ylitetty. Vaikka tiedotustilaisuudessa, joka oli hyvä, kerrottiin, ettei sitä Tielaitoksen suunnitelmaa oteta huomioon, niin pitääkö "ympyräkin" keksiä uudelleen? Elyn nykyiselle paikalle (2019) tiesuunnitelma, joka on aikaisemmin esitelty yleisötilaisuuksissa Kiimingissä, on erittäin hyvä. Jos aletaan teemmään uusia linjauksia, niin alueella oleva maaperä saattaa tuottaa yllätyksiä.

Oulun kaupunki sotkeutui tuohon kaavoitukseen mukaan aivan turhaan. Oulu tekee vihreän siirtymän yleiskaavaa, itse nimeämälleen "Pyyryväisen" alueella. Alueen muut nimet löytyvät kyllä maanmittauslaitoksen kartoissa. Kaava on T/Kem, minne pitäisi tulla, akkutehdas, vetytehdas, 400kW:n linja, rautatie ja myrkyllisten aineiden kaatopaikka, kuten kaavamerkintäkin osoittaa. Samaan kaavaan oli laitettu piikki Jäälin ohi??? Alue on lähes entisen Punaisenladonkankaan alue, josta taisteltiin 10 vuotta ja lopulta se sitten peruttiin, kun otettiin huomioon mm luonnonsuojelualue ja virkistysalueet.

Olin tammikuussa Ruoste Talossa ja kaikki suunnittelijat olivat tietämättömiä ko alueesta paitsi ympäristö kaavapäällikkö (hänellä oli jo muistoja ja tietoja Punaisen Ladon Kankaasta). Kaikki tiedot tallessa.

Laivakankaan esittelyssä tuli esille myös Kiiminkijoen silta. Kerrottiin, että siltaa ei tehdä. Silta pitäisi tehdä, ettei nelikaistainen tie lopu siltaan ja tie tulisi jatkaa Yli-lin ja mieluummin Purontien uuteen risteykseen. Esittelyssä silta keskustelussa tuli esille Kiiminkijoen olevan natura joki. Ei voi olla este, kun Haukiputaalla tehtiin uusi silta Kiiminkijoen yli muutama vuosi sitten.