



10.5.2007

Vt 9 parantaminen välillä Tampere–Orivesi, ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ja yleissuunnitelma, Yleisötilaisuus

Aika 7.5.2007 klo 18-20:30
Paikka Olkahisen koulu, Tampere
Läsnä Osallistujalistalle kirjasi nimensä 73 henkilöä

1. Tilaisuuden avaus

Puheenjohtaja Leeva Ivalo Pirkanmaan ympäristökeskuksesta avasi tilaisuuden klo 18 ja toivotti osallistujat tervetulleiksi.

2. Hankkeen esittely

Harri Vitikka Hämeen tiepiiristä sanoi edustavansa tilaajaa erityisesti yleissuunnittelun osalta. Hän kertoi, että loppuvuodesta 2006 on käynnistetty yleissuunnitelman laadinta, johon sisältyy ympäristövaikutusten arviointi. Varsinaista suunnittelua ei ole vielä aloitettu ja tässä tilaisuudessa toivotaankin lisää lähtötietoja suunnitteluun.

Vitikka esitteli paikalla olevat asiantuntijat: Leena Ivalo Pirkanmaan ympäristökeskuksesta, jolla on YVA-menettelyn yhteysviranomaisen rooli, ympäristövastaava Marketta Hyvärinen Hämeen tiepiiristä, YVAn laadinnasta vastaava Raino Kukkonen, yleissuunnittelusta vastaava Ari Vandel ja tiedottamisen, osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestämisestä vastaava Hanna Horppila Destiasta. Suunnittelutyö on kilpailutettu hanke ja Destia eli entinen Tielikelaitos on valittu konsultiksi.

Hankeryhmässä ovat paitsi tilaajan eli tiepiirin, myös ympäristökeskuksen, suunnittelualueen kuntien ja maakuntaliiton edustajat.

3. YVA-menettely - yhteysviranomaisen näkökulma

Leena Ivalo kertoi, että ympäristövaikutusten arviointi (YVA) on suunnittelun työkalu. YVA-menettelyssä on kaksi vaihetta: arviointiohjelma, jossa laaditaan suunnitelma vaikutusten arvioinnista ja osallistumisen järjestämisestä. Ympäristökeskuksella on yhteysviranomaisena rooli laadunvalvojana, joka hoitaa kuulutukset, virallisen tiedottamisen ja antaa lausunnon.

Arviointiohjelma on virallisesti nähtävillä toukokuussa [kuulutuksessa](#) mainituissa paikoissa. Mieli-piteet on jätettävä kirjallisina 1.6.2007 mennessä Pirkanmaan ympäristökeskukseen. Yhteysviranomaisen lausunto tulee nähtäville kesäkuussa.

4. YVA tiensuunnitteluprosessissa

Marketta Hyvärinen sanoi, että valtatie 9 välillä Tampere–Orivesi on nyt yleissuunnitteluvaiheessa. Lakisääteinen YVA-menettely liittyy juuri yleissuunnitteluvaiheeseen ja antaa ympäristölliset lähtökohdat vaihtoehtojen vertailuun ja valintaan. Myös osallistuminen ja vuoropuhelu tulevat suunnitteluprosessiin YVA:n kautta. Ne auttavat löytämään ratkaisumallin, joka vastaa hyvin hankkeen tavoitteisiin ja on laajalti hyväksyttävissä.



10.5.2007

Vaikutusten arviointia jatketaan YVA-vaiheen jälkeen liikenteellisten ja taloudellisten vaikutusten arvioinnilla. YVA-arviointiaineisto liitetään suunnitteluasiakirjoihin. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen lausunto otetaan huomioon yleissuunnitelman hyväksymispäätöksessä.

5. Hankkeen lähtökohdat

Tilaajan projektipäällikkö Harri Vitikka perusteli suunnitteluhankkeen käynnistämistä. Taustalla on päätieverkon kehittämissuunnitelma, johon runkotieverkkoehdotus perustuu. Valtatie 9 on Pirkanmaalla toiseksi tärkein päätiehanke heti valtatie 3 jälkeen.

Tampereen ja Oriveden välisellä tiejaksolla on turvallisuus- ja sujuvuusongelmia. Tiellä tapahtuu paljon kohtaamisonnettomuuksia. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot ja kohonneiden liikennemäärien vuoksi liikenne jonoutuu. Lisäksi Tampereen suunnalla laajentuva maankäyttö luo omat paineensa. Asutus on laajentumassa tien vaikutusalueella etenkin Nurmi-Sorilan kaavoituksen myötä.

Yleissuunnitelman jälkeen tehdään tiesuunnitelma, mikä vie noin kaksi vuotta. Toteuttaminen voidaan aloittaa siis aikaisintaan vuoden 2010 jälkeen. Koko tiejakson toteuttaminen yksittäisenä hankkeena on kallista, joten se toteutetaan ilmeisesti vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa pahimmat ongelmajaksot levennetään nelikaistaiseksi ja rakennetaan yksittäisiä ohituskaistapareja. Tavoitetilanteen toteutuminen saattaa kestää erittäin kauan, jos koskaan toteutuukaan.

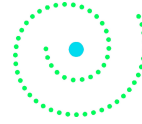
6. Hankkeen YVA-ohjelman esittely

Raino Kukkonen Destiasta sanoi, että YVA-ohjelma on käytännössä työohjelma, joka ohjaa vaikutusarviointien tekemistä. Samalla YVA-ohjelma välittää tietoa hankkeen suunnittelussa tutkittavista vaihtoehdoista, suunnittelualueen ympäristön tilasta ja ympäristöllisistä lähtökohdista, tehtävistä selvityksistä ja osallistumismahdollisuuksista.

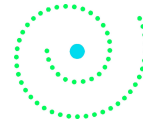
YVA-ohjelmassa on kuvattu ympäristön nykytila, arvioinnin aikana tehtävät selvitykset ja osallistumisen järjestäminen. Ohjelmassa kerrotaan, miten vaihtoehtojen vertailu tapahtuu sekä miten suhtaudutaan haittojen ehkäisyyn ja lieventämiseen. Hankkeen vaikutuksia tarkastellaan koko sen elinkaaren ajalta. Lähtökohtana YVA-menettelyssä on laaja ympäristökäsitys. Arvioinnissa tutkitaan hankkeen vaikutuksia mm. ekologiaan, kulttuuriperintöön, maisemaan, yhdyskuntarakentamiseen ja maankäyttöön sekä ihmisiin ja yhteisöihin sisältäen vaikutukset elinkeinoihin ja palveluihin.

Kukkonen kuvasi suunnittelualueen ja sen nykytilaa teemakarttojen avulla. Hän kertoi menetelmistä, joilla vaikutuksia arvioidaan. Esim. meluhaitat arvioidaan laskennallisesti, tarpeen mukaan käydään katsomassa maastossa ja suunnitellaan siten, että syntyisi mahdollisimman vähän haittoja. Kaavoittajien kanssa käydään keskusteluja, miten hanke sopeutuu lähiajan maankäytön suunnitelmiin ja miten tarpeita palvelujen ja työpaikka-alueiden kannalta otetaan huomioon. Alueella tehdään luontokartoitus, mm. liito-oravien elinympäristöt on selvitetty jo keväällä. Sosiaalisia vaikutuksia arvioidaan pienryhmähaastatteluilla, joihin pyritään saamaan erilaisia näkökulmia ja tarpeita edustavia osallistujia.

Vuoropuhelu ja osallistuminen ovat keskeisessä roolissa suunnitteluprosessissa. Vuorovaikutuksen keinoina käytetään tiedotteita, lehtiartikkeleita, kuulutuksia, esitteitä, yleisötilaisuuksia ja pienryhmähaastatteluja. Lisäksi hankkeella on omat sivut internetissä (www.tiehallinto.fi/vt9 tampere-orivesi). Kukkonen toivoi, että osallistujat kertovat, mitkä ovat heidän kannaltaan tärkeitä vaikutuksia ja mitä pitäisi ottaa huomioon. Näitä asioita voi välittää ympäristökeskukselle, suunnittelijoille ja hankkeen tilaajalle täyttämällä palautelomakkeen.



10.5.2007



10.5.2007

7. Suunnittelun lähtökohdat

Yleissuunnittelun projektipäällikkö Ari Vandell Destiasta kertoi, että tieosuuden liikennemäärät ovat suurimmillaan heinäkuussa ja niiden kasvu on ollut nopeaa. Tampereella ollaan kaavoittamassa Nurmi-Sorilaan jopa 15 000 asukkaan kaupunginosaa, mikä toteutuessaan saattaa jopa kolminkertaistaa nykyiset liikennemäärät Tampereen päässä. Liikenne-ennustevaihtoehtoja on vielä useita, koska Nurmi-Sorilan osalta on vielä useita osayleiskaavavaihtoehtoja, joiden väestöpohja on erilainen. Keskimääräisen liikenne-ennusteenkin mukaan liikennemäärät lähes kaksinkertaistuvat. Ohittaminen on jo nykyisin vaikeaa lukuun ottamatta hiljaisempia aikoja

Onnettomuustilanne osuudella on osittain huono. Alkupätkä Alasjärveltä Suinulaan asti kuuluu valtatieverkon vaarallisimpaan viidennekseen, kuten Orivesikin. Tieosuudella tapahtuu eniten kohtaamisonnettomuuksia, joten keskikaideratkaisu on tärkeä. Myös hirvionnettomuuksia tapahtuu paljon.

Vandell kertoi hankkeen tavoitteista ja kehittämisvaihtoehtoista. Tarastejärven liittymä on juuri valmistunut. Sen poikkileikkaukseen tulee pari kaistaa lisää, mutta laajentaminen on mahdollista. Maanteille suunnitellaan eritasoliittymät, mutta kaikki yksityisteiden liittymät valtatielle hoidetaan rinnakkaistiejärjestelyjen kautta. Koska kyseessä on tärkeä runkotie, rinnakkaisteillekin kohdistuu kohtuullisen kovia vaatimuksia. Vaihtoehdot muodostuvat lähinnä yksittäisistä liittymäratkaisuksista, rinnakkaistie- ja kevyen liikenteen järjestelyistä sekä moottoritien ja 4-kaistaisen tien lopettamisratkaisusta.

Ari Vandell painotti, että tilaisuudessa nähtävillä olevat suunnitelmat eivät ole lopullisia ratkaisuehdotuksia, vaan luonnoksia keskustelua pohjaksi.

8. Keskustelu

Mies Hatanpään siirtolapuutarhayhdistyksestä kysyi, mikä on valtionlaitosten yhteistyö joukkoliikenteen osalta. Hänen mukaansa hankkeen myötä edistetään joukkoliikenteen siirtymistä rautateiltä yksityisautoilun puolelle.

Harri Vitikka vastasi, että eri liikennemuotoja sovitetaan yhteen liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Siinä pyritään löytämään ratkaisut, jotka eivät kilpaile keskenään. Keskustelua on käyty kovasti, mutta valtatie kehittäminen on kuitenkin nähty tarpeelliseksi. Vitikka kertoi myös, että liikenneministeriön hallinnonalalla keskustellaan väylävirastojen yhdistämisestä.

Mies: Siperian kylän kohdalle tarvitaan äänivalli, sillä tie kulkee asutusta korkeammalla (4 m).

Harri Vitikka: Suunnittelun aikana tullaan selvittämään myös melun leviäminen ja vaikutukset sekä tarpeet melusteille.

Nainen: Moottoritien päättymiskohtaa voisi vielä miettiä. Ei haluta leveää tietä Tasanteen kohtaan. Mikä on suunnitelman aikataulu sekä mikä on yleissuunnitelma ja mikä tiesuunnitelma?

Harri Vitikka: Yleissuunnitelma tehdään vuonna 2006 voimaan tulleen maantielain mukaan. YVA-selostusta esitellään vuoden 2008 alkupuolella ja vuoden 2008 syksyllä esitellään yleissuunnitelmaluonnoksia. Hyväksymisesitys asetetaan nähtäville. Laajat ratkaisuperiaatteet lyödään lukkoon yleissuunnitelmavaiheessa. Tiesuunnitelman vuoro tulee sen jälkeen ja siinä mietitään tarkemmin, millainen tiestä tulee ja missä tiealue on. Myös tiesuunnitelmavaiheessa voi vielä vaikuttaa. Tiesuunnitteluprosessi vie kaksi vuotta eli 2010 jälkeen voidaan toteuttaa ensimmäisiä hankkeita. Oriveden päässä tosin on valmiita suunnitelmia.



10.5.2007

Mies: En löytänyt selvityksistä mainintaan suolauksen vaikutusten arvioinnista. Tiealueelta kulkeutuu paljon valumavesiä pikkujärviin.

Raino Kukkonen: Suola ja muu tieltä pohjavesiin kohdistuva kuormitus sisältyy arviointiohjelmaan. Kysymyksen näkökulma otetaan erityisesti huomioon arvioinnissa.

Nainen: Asun Tasanteenkadulla. Luontoon kohdistuvien vaikutusten ennakointi on tärkeää, mutta myös melu on ongelma. Meluvallit ovat jo nyt tarpeen. Tasanteen eritasoliittymä ihmetyttää. Miten se mahtuu suunniteltuun tilaan. Onko pakko puhkaista Tasanteelta moottoritielelle tämä väylä? Minkä vuoksi Aitolahdentie ei voi toimia yhteytenä?

Ari Vandell: Tasanteen liittymässä tilantarve on suppeampi kuin Tarastejärventien liittymässä. Tilantarvetta selvitetään vielä tarkemmassa suunnittelun vaiheessa. Aitolahdentien eteläpään liikenne ruuhkautuu tulevaisuudessa mm. Koilliskeskuksen laajentamisen takia, ellei uusia liikenneverkollisia ratkaisuja toteuteta.

Mies: Keitä Tasanteen eritasoliittymän on tarkoitus palvella? Liikun päivittäin ympäri Tamperetta työn takia. Olen havainnut, että kaikki kulkevat Aitolahdentietä Teiskoon ja palaavat moottoritietä takaisin. Koilliskeskukseen tarvittaisiin yksi silta ja ramppi eikä Tasanteen eritasoliittymää kannataisi rakentaa ollenkaan.

Ari Vandell: Tampereen kaupungilla on käynnissä kaavoitushankkeita Koilliskeskuksen alueella. Sinne ovat tulossa sekä Prisma että City-market. Koilliskeskuksen suunnittelun yhteydessä on viimeksi tehty liikenteellisiä tarkasteluja alueella. Turha liikenne on tarkoitus saada pois Aitolahdentieltä.

Mies: Arviointiohjelman sivulla 27 arvioitavan alueen kerrotaan alkavan Aitovuoresta eteenpäin Orivedelle. Eikö Aitolahden ja Aitovuoren väliä arvioida ollenkaan? Liikenteelliset arviot ovat kylläkin koko väliltä.

Raino Kukkonen: Kyseessä on valitettava painovirhe eli Aitovuoren sijaan pitäisi lukea Aitolahti. Vaikutukset arvioidaan koko väliltä.

Mies: Havialassa Onkijärvellä ei ole enää pelkästään vapaa-ajanasutusta, kuten kartoissa esitetään. Ainakin puolet on nykyisin vakituista asutusta.

Raino Kukkonen: Tieto vakituisesta ja vapaa-ajan asutuksesta perustuu rakennus- ja huoneistorekisterin tietoihin. Kommentti otetaan huomioon.

9. Loppusanat

Puheenjohtaja Leena Ivalo kiitti runsaasta osallistumisesta ja kehotti ihmisiä tutustumaan esillä olevaan materiaaliin, kysymään paikalla olevilta asiantuntijoilta mieltä askarruttavista asioista ja jättämään palautetta jaossa olevilla [palautelomakkeilla](#).

JAKELU

TIEDOKSI