



10.5.2007

**VT 9 YVA-OHJELMAN JA YLEISSUUNNITELMAN ALUSTAVIEN
VAIHTOEHTOJEN ESITTELYTILAISUUS**

Aika 8.5.2007 klo 18-20:15

Paikka Oriveden valtuustosali, Orivesi

Läsnä Osallistujalistalle kirjasi nimensä 57 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 Vandell ja tiedottamisen, osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestämisestä vastaava Hanna Horppila Destiasta. Suunnittelutyö on kilpailutettu hanke ja Destia eli entinen Tieliikelaitos on valittu konsultiksi.

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

3. YVA-menettely - yhteysviranomaisen näkökulma

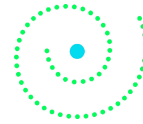
Leena Ivalo kertoi, että ympäristövaikutusten arviointi (YVA) on suunnittelun työkalu. YVA-menettelyssä on kaksi vaihetta: arviointiohjelma, jossa laaditaan suunnitelma vaikutusten arvioinnista ja osallistumisen järjestämisestä. Ympäristökeskuksella on yhteysviranomaisena rooli laadunvalvojana, joka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

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



10.5.2007

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 vaihtoehtoista, 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 nykytila 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

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 lopettamisratkaisuksista.

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

8. Keskustelu

Mies: Onko jo mittaustuloksia valtatie 9:lle rakennettujen keskikaistojen vaikutuksista?

Harri Vitikka: Rakentamisen aikana tapahtui aiempaa enemmän onnettomuuksia, mutta sen jälkeen niiden määrä on laskenut verrattuna rakentamista edeltävään tilanteeseen. Myös riista-aidat ovat osaltaan vähentäneet onnettomuuksia.

Mies: Arvioidaan hankkeen vaikutuksia elinkeinoelämään? Yksittäisiin metsätaloustoimintoihin valtatien parantaminen vaikuttanee heikentävästi, vaikka yleensä tie piristää elinkeinotoimintaa.

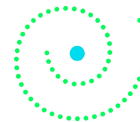
Raino Kukkonen: Ympäristövaikutusten arvioinnissa selvitetään yleiset edellytykset elinkeinoihin maankäyttö- ja yhdyskuntarakennevaikutusten yhteydessä. Yksittäisiin elinkeinoharjoittajiin kohdistuvia vaikutuksia käsitellään ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Mies: Tuleeko korvaavia tieyhteyksiä, joita pitkin kulkea lähellä Oritupaa sijaitseville metsäpalstoille? Kumpi asettuu etusijalle, ulkoilureitti, jonka maat kunta on lunastanut vai valtatie? Suunniteltu vaihtoehto asettuu tälle ulkoilureitille.

Ari Vandell: Nyt nähtävillä olevat suunnitelmat ovat alustavia luonnoksia – ei vielä ratkaisuehdotuksia. Tilaa tai tonttia ei ole tarkoitus jättää ilman yhteyksiä.

Mies: Miten tietoitus menee? Millainen on yleisprosessi?

Harri Vitikka: Hanke on nyt yleissuunnitelmavaiheessa. Koska hankkeen vaikutukset ovat suuret, siihen liittyy myös YVA-menettely, joka valmistuu syksyllä 2007. Yleissuunnittelu kestää vuoden 2008 loppuun. Siinä lyödään lukkoon periaateratkaisut. Yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen voidaan käynnistää tiesuunnitelma, jonka kuluessa käydään keskustelut maanomistajien kanssa. Myös tiesuunnitelma on valmistuttuaan



10.5.2007

nähtävillä ja sitä esitellään. Vasta tiesuunnitelman hyväksymisen jälkeen tulevat vuoroon tietoimitukset ja korvaukset.

Mies: Miten Pukalan liittymät Orituvalta päin ratkaistaan?

Ari Vandell: Tässä vaiheessa suunnittelua ei olla vielä yksityistiejärjestelyjen tasolla, mutta jos on mielessä hyvä ratkaisuehdotus, niin nyt on hyvä tilaisuus esittää se.

Mies: Minulla on omakotitalo Valkjärven rannalla. Järvi on kristallinkirkas. Ympäristöviranomaisetkin ovat sitä tutkineet. Nyt huolestuttaa, johdetaanko tievedet järveen ja mitä se vaikuttaa?

Raino Kukkonen: Tieltä pieniin järviin ja puroihin tulevien vesien vaikutusten arviointi sisältyy arviointiohjelmaan.

Mies: Mistä nettiosoitteesta voi seurata karttoja?

Harri Vitikka: Suunnitelmakarttoja päivitetään hankkeen internet-sivuille www.tiehallinto.fi/vt9tampere-orivesi sitä mukaa kun luonnoksia hyväksytään, ei kuitenkaan vielä vähään aikaan.

Mies: Ystien parannus on hyvä asia. Orivesi liittyy Tampereen talousalueeseen. Oletteko huomioineet Oriveden kehitysnäkymiä?

Harri Vitikka: Hankeryhmässä on Oriveden kaupungin edustus, mitä kautta Oriveden suunnitelmat ja tarpeet tulevat esiin.

Mies: Hanke on tärkeä Oriveden kaupungille. Kaupunki on mielenkiinnolla mukana suunnittelussa. On myös tärkeää, että paikalliset yhteisöt ovat mahdollisimman tiiviisti siinä mukana. Onko rinnakkaistie tarkoitettu vain kevyelle liikenteelle? Nuoriso liikkuu nyt mopoilla pimeällä ysiellä ABC-asemalle, joka on ympäri vuorokauden auki.

Ari Vandell: Rinnakkaistiestä suunnitellaan ehkä hitaan liikenteen väylä, jolla voi ajaa myös maatalousajoneuvoilla. Kevyen liikenteen vaihtoehtoja mietitään vielä.

Mies: Kun valtatie muuttuu kaksikaistaiseksi, onko oikeus ajaa maataloustraktorilla tällaisella tiellä?

Harri Vitikka: 2+2 -kaistaiset keskikaiteiset valtatiet ovat Suomessa uusi ratkaisu. Ne eivät ole niin ongelmallisia kuin 2+1 -kaistaiset, koska niillä pääsee ohittamaan. On kuitenkin parempi, että hitaat ajoneuvot voidaan ohjata rinnakkaistielle.

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