

Ympäristövaikutusten arviointiselostus

YHTEYSTIEDOT

HANKKEESTA VASTAAVA

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri
Yliopistonkatu 38
PL 376
33101 TAMPERE

Yhteyshenkilöt:

Marketta Hyvärinen
(ympäristövaikutusten arviointi)
puh. 0204 22 3927
s-posti
marketta.hyvarinen@tiehallinto.fi

Harri Vitikka (yleissuunnittelu)
puh. 0204 22 3929
s-postil
harri.vitikka@tiehallinto.fi

SUUNNITTELUKONSULTTI

Destia OY, Konsulttipalvelut
Kumpulantie 11
PL 73
00521 HELSINKI

Yhteyshenkilöt:

Raino Kukkonen
(ympäristövaikutusten arviointi)
puh. 0400 207 724
s-posti
raino.kukkonen@destia.fi

Ari Vandell (yleissuunnittelu)
puh. 040 564 4518
s-posti
ari.vandell@destia.fi

YHTEYSVIRANOMAINEN

Pirkanmaan ympäristökeskus

Yliopistonkatu 38
PL 297
33 101 TAMPERE

Yhteyshenkilö:

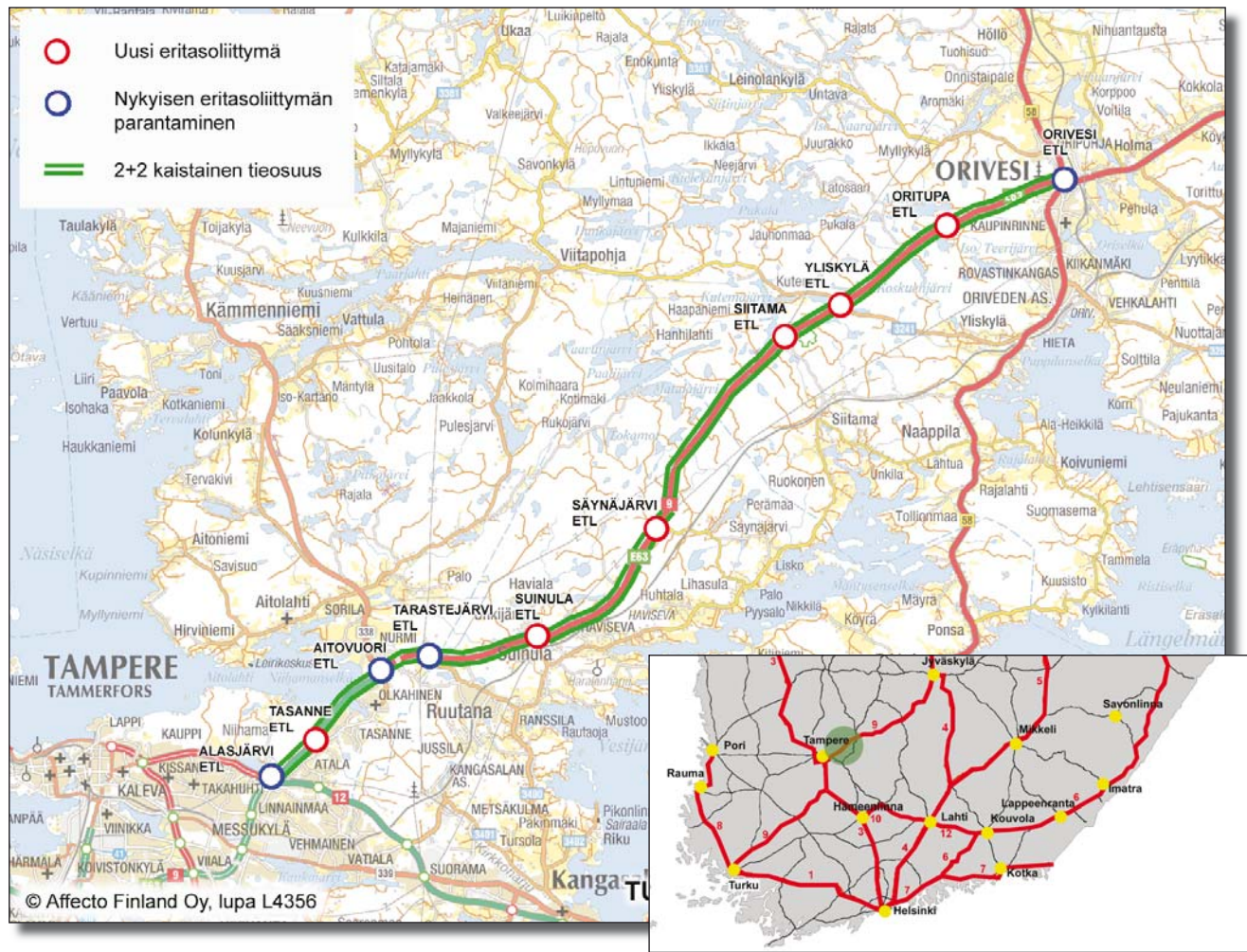
Leena Ivalo
puh. 020 490104
s-posti
leena.ivalo@ymparisto.fi

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta voi esittää lausuntoja ja mielipiteitä Pirkanmaan ympäristökeskukselle.
YVA-selostus on nähtävillä myös internet-osoitteessa:
www.tiehallinto.fi/vt9 tampere-orivesi

Ympäristövaikutusten arviointiselostus



Valtatien 9 parantaminen välillä Tampere–Orivesi
Ympäristövaikutusten arviointimenettely



Hämeen tiepiiri käynnisti syksyllä 2006 ympäristövaikutusten arvioinnin valtatie 9 parantamisesta Tampereen Alasjärven ja Oriveden välisellä 35 kilometrin pituisella osuudella. Arviointi koskee aluetta, joka käsittää valtatieosuuden sekä siihen välittömästi liittyvän liikenneverkon vaikutusalueineen.

Nykytila

Tarkasteltava tiejakso sijaitsee Tampereen kaupungin, Kangasalan kunnan ja Oriveden kaupungin alueilla. Tieosuus on liikenneverkollisesti erittäin merkittävä, sillä valtatie 9 (E63) on osa Suomen TEN-tieverkkoa ja erityisen tärkeä valtatieverkon osa.

Suurin osa tiejaksosta on rakennettu 1970-luvun alkupuolella, eikä se vastaa nykyliikenteen tarpeita liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden kannalta.

Liikenne jonoutuu päivittäin ja ohitusmahdollisuudet ovat suurten liikennemäärien takia huonot. Tiejakson nopeustaso ei vastaa kaikilta osin tavoitteita. Tien nykyinen palvelutaso vaikuttaa myös yhdyskuntien kehittämismahdollisuuksiin ja elinkeinoelämän kuljetuksiin. Tiejakso kuuluu onnettomuustiheyden osalta päätieverkon vaarallisimpaan viidennekseen.

Nykyisestä tiestä aiheutuu myös ympäristöhaittoja (esim. melu ja estevaikutus).

Arvioinnin vaiheet

Vuoden 2007 alkupuolella laadittiin arviointiohjelma, jossa esitettiin arvioitavat vaihtoehdot ja tehtävät selvitykset.

Vaikutusselvitykset tehtiin arviointiohjelman ja Pirkanmaan ympäristökeskuksen siitä antaman lausunnon pohjalta. Vaiheen aikana tarkennettiin ympäristöä koskevia tietoja ja suunnitelmavaihtoehtoja sekä arvioitiin ja verrattiin vaihtoehtoja. Arvioinnin tulokset on koottu ympäristövaikutusten arviointiselostukseen.

Vaihtoehdot

Vaihtoehto 0 (hanketta ei toteuteta): Vaihtoehto kuvaa nykytilannetta ja siihen sisältyvät jo toteutettavaksi päätetyt toimenpiteet. Vaihtoehto 0 toimii lähinnä vertailuvaihtoehtona.

Vaihtoehto 1 (kehittämismuutos): Vaihtoehto on varsinainen kehittämismuutos, joka perustuu nykyisen tien rakentamiseen koko suunnittelujaksolla nelikaistaiseksi nykyisessä maastokäytävässä. Vaihtoehtoon sisältyy kuusi uutta eritasoliittymää, Aitovuoren eritasoliittymän parantaminen sekä Alasjärven ja Oriveden eritasoliittymien toimenpidetarpeiden tarkistaminen.

Merkittävimmät vaikutukset

Luonto ja luonnonvarat
Vaihtoehdolla **VE 0** ei ole merkittäviä vaikutuksia maaperään. Vaihtoehdossa **VE 1** voidaan ottaa huomioon maa- ja kallioperää koskevat tavoitteet eikä myöskään aiheuteta niitä koskevia merkittäviä haittoja. Vaihtoehdot **VE 0** ja **VE 1** eivät aiheuta haittoja pohjavesialueelle tai pohjaveden hankinnalle.

Vaihtoehdolla **VE 0** ei ole nykytilanteesta poikkeavia vesistöihin kohdistuvia vaikutuksia. Vaihtoehto **VE 1** edellyttää vesistöön rakentamista, minkä lisäksi tiealueen laajentuminen ja tien rakentamisaika lisäävät vesistöihin kohdistuvaa kuormitusta. Vaihtoehto ei kuitenkaan aiheuta merkittäviä muutoksia vesistöissä ja vesiolosuhteissa.

Kumpikaan vaihtoehto **VE 0** ja **VE 1** eivät aiheuta suoraa tai välillistä haittaa arvokkain luonnonympäristöihin tai lajien kannalta tärkeisiin esiintymispaikkoihin. Kumpikaan vaihtoehto ei myöskään aiheuta ekologisesti arvokkaiden kohteiden olosuhteiden heikkenemistä. Kasvava liikennemäärä lisää molemmissa vaihtoehdoissa eläimiin kohdistuvaa estevaikutusta ja onnettomuusriskejä nykyisestä. Vaihtoehdossa **VE 1** tiealueen levenyttäminen haittaa erityisesti liito-oravan

liikkumista seudulliseksi viheryhteydeksi merkityllä kohdalla Niihaman kohdalla. Valtatie parantamisen yhteydessä on kuitenkin mahdollista toteuttaa myös eläinten liikkumismahdollisuuksia parantavia toimenpiteitä, mikä olisi ekologista yhteyksiä koskevan tavoitteen mukaista.

Maisema ja kulttuuriperintö

Kumpikaan vaihtoehto **VE 0** ja **VE 1** ei aiheuta arvokkain ympäristökoneisuuksiin tai kohteisiin kohdistuvia vaikutuksia. Vaihtoehto **VE 1** aiheuttaa muutoksia tiemaisemassa ja tien lähiympäristössä. Tien lähiympäristön, liittymäalueiden ja meluesteiden suunnittelulla voidaan tavoitella hyvälaatuista visuaalista ympäristöä. Maisemaa ja taajamakuvaava koskevien tavoitteiden kannalta keskeistä on riittävässä määrin ottaa huomioon maiseman arvot Olkahistenlahden alueella.

Yhdyskuntarakente

Vaihtoehto **VE 0** ei edistä kaupunki- ja seuturakenteen kehittämiseksi asetettuja tavoitteita. Erityisesti Nurmi-Sorilan -alueen kehittämisen liikenteelliset edellytykset jäävät puutteellisiksi. Vaihtoehto **VE 1** luo liikenteelliset edellytykset Tampereen kaupunkiseudun koillisosien kehittämiseksi. Vaihtoehto muodostaa liikenteelliset edellytykset toteuttaa maakuntakaavassa, yleiskaavoissa ja suunnittelualuetta koskevissa vireillä olevissa yleiskaavoissa asetettuja yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteita. Vaihtoehto toteuttaa myös yhteisöjen, maankäytön, virkistysreitien ja ihmisten liikkumisen kannalta tärkeän parantamistavoitteen. Valtatie parantamiskäytäntö mahdollistaa myös pidemmällä aikavälillä tapahtuvan yhdyskuntarakenteen kehittämisen jo olemassa olevan valtatie ja radan yhteisessä liikennekäytävässä. Alavaihtoehto **SU 1C** antaa eniten mahdollisuuksia Kangasalla Ruutan ja Suinulan seutujen kehittämiseksi.

Ihmisten elinolot ja terveys

Nykyinen valtatie ja sen liikenne aiheuttavat haittoja sekä valtatie lähialueen että koko suunnittelualueen asukkaille. Vaihtoehto **VE 0** ei vastaa haittojen vähentämistavoitteita, vaan useimmat liikenteestä aiheutuvat ihmisiin kohdistuvat vaikutukset lisääntyvät nykyisestä. Vaihtoehtoon **VE 1** sisältyy toimia, joilla tavoitteen mukaisesti vähennetään ihmisten altistumista liikennemelulle sekä vähennetään melusta aiheutuvia viihtyvyyshaittoja. Vaihtoehto ei heikennä asumiseen ja virkistykseen liittyvien alueiden viihtyvyyttä, vaikkakin aiheuttaa näkyviä muutoksia yksittäisten kiinteistöjen kohdilla. Valtatie parantamisen ja siihen liittyvät rinnakaistie-, kevytliikenteen ja poikittaisyhteyksien järjestelyt parantavat tavoitteen mukaisesti ihmisten liikkumismahdollisuuksia ja turvallisuutta. Vaihtoehto on kokonaisuudessaan elinoloja ja viihtyvyyttä koskevien tavoitteiden mukainen.

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuus

Ympäristövaikutusten kannalta hankkeen toteuttamatta jättäminen **VE 0** aiheuttaisi liikenteestä aiheutuvien haittojen ja riskien lisääntymisen. Etenkin liikenteen meluhaitat ja estevaikutus merkitsevät, että alueella on välttämätöntä vähintäänkin rakentaa meluesteitä sekä liikenneturvallisuutta ja liikkumismahdollisuuksia parantavia järjestelyjä. Ihmisiin ja ympäristöön kohdistuvien vaikutusten kokonaisuden kannalta paras on vaihtoehto **VE 1**. Valtatie eritasoliittymiä, rinnakaistie tai kevytliikennejärjestelyjä koskevien alavaihtoehtojen vaikutuksilla ei ole olennaisia eroja lukuun ottamatta alavaihtoehtoa **SU 1C** (Suinulan eritasoliittymä), joka antaa eniten mahdollisuuksia alueen maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Vaihtoehdon **VE 1** aiheuttamat paikalliset ympäristömuutokset rajoittuvat jo nykyisen tienkin muuttamaan ympäristöön, mutta eivät aiheuta suojeltujen kohteiden tai ympäristöarvojen kannalta merkittävää heikennystä.