

4.4.2024

Vt 20 Korvenkylä-Kiiminki YVA-ohjelman yleisötilaisuuden muistio

Aika	4.4. klo 17-19
Paikka	Jäälin monitoimitalo sekä Teams -etäyhteys
Puhujat	Maija Schuss (ELY) Marjo Paavola (ELY) Minna Koukkula (Oulun kaupunki) Matti Romppanen (Sitowise) Sanna Vaalgamaa (Sitowise)

Muistio

Paikalla oli noin 60 henkilöä ja etäyhteyksien kautta osallistui reilu 30 henkilöä eli kuulijoita oli miltei sata.

Käytiin läpi puhujat ja tilaisuuden kulku. Puhumassa on yhteysviranomaisen Maija Schuss (ELY), hankkeesta vastaava Marjo Paavola (ELY), Oulun kaupungin edustajana Minna Koukkula ja konsultit Matti Romppanen (Sitowise) ja Sanna Vaalgamaa (Sitowise).

Yhteysviranomainen

Yhteysviranomaisen Maija Schuss esitteli YVA-menettelyn periaatteet. YVA-menettely perustuu YVA-lakiin ja -asetukseen. Menettelyn tarkoituksena on arvioida hankkeen ympäristövaikutuksia ja tuottaa tietoa päätöksentekoa varten. YVA-menettely ei kuitenkaan ole päätöksentekomenettely. Tällä hetkellä tässä hankkeessa ollaan YVA-ohjelman kuulemisvaiheessa. Menettelyä sovelletaan hankkeisiin, joista aiheutuu todennäköisesti merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Osa hankkeista edellyttää YVAa lain perusteella, mutta menettelyä voidaan soveltaa myös yksittäistapauksissa. YVA-menettelyssä osapuolina ovat hankkeesta vastaavan, konsultin ja ELY-keskuksen lisäksi kaikki kansalaiset, yhteisöt ja viranomaiset mielipiteiden sekä lausuntojen kautta. Yhteysviranomaisen antaa lausunnon YVA-ohjelman kuulemisajan päätyttyä. Lausunnossa otetaan kantaa esimerkiksi siihen, että onko tarvittavat asiat huomioitu ja todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset tunnistettu. Yhteysviranomaisen lausunto julkaistaan ymparisto.fi -sivulla. Mielipiteitä YVA-ohjelmasta voi antaa 19.4.2024 mennessä.

Oulun kaupungin edustaja

Oulun kaupungin edustaja Minna Koukkula kertoi lyhyesti kaupungin osallistumisesta. Hanketta tehdään yhteistyössä Oulun kaupungin kanssa, joka samalla valvoo asukkaiden ja asuinalueiden etua. YVAssa on mukana useampi

4.4.2024

vaihtoehto ja kaupungin kannalta ensiarvoista on saada YVA-menettelyn jälkeen yksi vaihtoehto.

Hankkeesta vastaava

Hankkeesta vastaava Marjo Paavola esitteli valtatie kehittämisen lähtökohdat. Valtatie 20 on tärkeä päätie ja osa SEKV erikoiskuljetusverkkoa. Valtatie 20 ei kuitenkaan lukeudu Suomen pääväyliin tai Euroopan laajuiseen TEN-T ydinverkkoon. Valtateiden kehittämiselle on olemassa periaatteita ja säädöksiä. Valtatiellä 20 suurimpia ongelmia ovat ruuhkautumiset ja liikenneturvallisuus. Vuosien 2018-2022 aikana on tapahtunut 44 Poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 10 on johtanut henkilövahinkoihin. Onnettomuudet ovat olleet peräänajo- ja risteysonnettomuuksia. Lisäksi on tehty aikaisempia suunnitelmia 1990-, 2000- ja 2010-luvuilla, jotka toimivat myös lähtökohtina hankkeelle.

Hankkeen tavoitteena on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Lisäksi on valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita sekä seudullinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tässä hankkeessa kohdennettuja tavoitteita ovat 2+2 kaistaisuus, liikenteen parempi sujuvuus ja turvallisuus, paremmat olosuhteet jalankululle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle, ehkäistä liikenteen aiheuttamia haittoja asutukselle, muulle maankäytölle ja ympäristölle sekä mahdollistaa maankäytön kehittäminen.

Hankkeen suunnittelu etenee, YVA-menettelyä sovelletaan, koska kehitetään yli 10 km maantietätietä. YVAN jälkeen on yleissuunnitelmavaihe ja tiesuunnitelmavaihe. Yleis- ja tiesuunnitelmat ovat lakiperusteisia prosesseja, joista on yleisötilaisuuksia ja mahdollisuus ottaa kantaa. Myös vaikutusten ja kannattavuuden arviointia tehdään näiden prosessien aikana. Kaavoitus kulkee maantiesuunnittelun rinnalla. Tämänhetkisen YVA-ohjelmavaiheen jälkeen siirrytään YVA-selostusvaiheeseen, joka alustavasti valmistuu loppuvuodesta 2024 - alkuvuodesta 2025. Yleissuunnitelman laatiminen jatkuu YVA-menettelyn jälkeen.

Tavoitteena on saada hanke Väyläviraston investointiohjelmaan, jossa päätetään mihin hankkeisiin sijoitetaan seuraavan 8 vuoden aikana. Hankearviointi on tärkeä, jotta hanke saataisiin toteutuslistalle. Viime kädessä hankkeen toteutuminen on poliittinen päätös. Eduskunta voi myös päättää muista hankkeista kuin investointiohjelmassa olevista.

Konsultti

Sanna Vaalgamaa esitteli YVA-ohjelman periaatteita. YVAssa riittävän asiantuntemuksen saamiseksi, vaikutusten arvioinnit tekevät asiantuntijat. YVA-ohjelmasta on paperikopioita nähtävillä Jäälän kirjastossa, Kiimingin kirjastossa, Oulun Ympäristötalossa ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksessa. YVA-ohjelma on ladattavissa ympäristöhallinnon verkkosivuilla (ymparisto.fi/vt20-parantaminen-YVA). Ohjelmasta on myös tehty tiivistetty verkkoversio, jossa on panostettu visuaaliseen viesintään (arcg.is/1nrvP5). YVA-ohjelma sisältää työohjelman

4.4.2024

vaikutusten arvioinnista. Siinä kerrotaan, miten arviointia tehdään ja mitä tietoa kerätään.

YVA-menettelyn tavoitteena on vuorovaikutteinen prosessi ja toivotaan palautetta sekä tietoja lähialueelta. Lähiasukkaat tietävät hyvin esimerkiksi liikkumistarpeista. YVA-asiakirjat pyritään tekemään mahdollisimman selkeiksi ja havainnollistaviksi. Eri osa-alueita painotetaan vaikutusten merkittävyyden mukaan. YVA-menettelystä saadaan paljon tietoa päätöksentekoon. Yleisötilaisuuksia on YVA-menettelyn aikana kolme kappaletta.

Matti Romppanen esitteli vaihtoehtoja. Valtatietä 20 parannetaan liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja melun vuoksi. Onnettomuuksia on tapahtunut, joiden lisäksi on oletettavasti liikaa läheltäpiti tilanteita, koska liikennettä on paljon. Vuorokausiliikenteen keskiarvot ovat tieosuudella yli 10 000 ajoneuvoa. Liikennettä on kesällä enemmän ja talvella vähemmän. Liikenne-ennusteen lähtökohtana on valtakunnallinen arvio, 25 % kasvu vuoteen 2050 mennessä, mutta suunnittelualueella ennuste on riittämätön maankäytön kasvun vuoksi. Hyödynnetään maankäytön paremmin huomioivaa Oulun seudun liikennemallia, 30 % kasvua.

Vaihtoehdot on muodostettu aikaisempien suunnitelmien pohjalta. Vaihtoehdossa on kaksi paikkaa valtatielle. Vaihtoehdossa 1, 2 ja 3 muutokset ovat suurempia ja vaihtoehdossa 0+ valtatieta parannetaan pienemmillä toimenpiteillä. Vaihtoehdossa 1 valtatieta parannetaan nykyisellä paikallaan. Vaihtoehdossa 2 ja 3 valtatieta parannetaan osittain uuteen maastokäytävään, jolloin nykyinen valtatie toimii rinnakkaistienä. Vaihtoehdossa 1, 2 ja 3 on tärkeää kehittää jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita sekä parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Pyritään löytämään ratkaisu, jolla nostetaan myös joukkoliikenteen palvelutasoa.

Vaihtoehdossa 0+ valtatieta parannetaan pienemmillä toimenpiteillä. Toimenpiteet tarkentuvat YVA-menettelyn aikana.

Vaihtoehdossa 1 valtatieta parannetaan nelikaistaiseksi nykyisellä paikallaan. Ylikiimingintien liittymä parannetaan eritasoliittymänä ja muut tasoliittyminä. Nopeusrajoitus on 80 km/h, lukuun ottamatta tasoliittymien kohtia, joissa rajoitus on 60 km/h. Jäälinjärven pohjoispäästä toteutetaan uusi rinnakkaistieyhteys Kiiminkiin.

Vaihtoehdossa 2 valtatieta parannetaan nelikaistaiseksi osittain uuteen maastokäytävään. Ylikiimingintien liittymä parannetaan eritasoliittymänä ja muut tasoliittyminä. Nopeusrajoitus on 80 km/h, lukuun ottamatta tasoliittymien kohtia, joissa rajoitus on 60 km/h. Ylikiimingintien liittymästä Kiiminkiin yhtenäinen rinnakkaistie.

Vaihtoehdossa 3 valtatieta parannetaan nelikaistaiseksi osittain uuteen maastokäytävään. Kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä ja nopeusrajoitus on keskeisellä osuudella 100 km/h. Ylikiimingintien liittymästä Kiiminkiin yhtenäinen rinnakkaistie.

4.4.2024

YVAssa vertailuvaihtoehtona on nykytilanne ja ennustettu liikenteen kasvu. Suunnittelu tarkentuu vaiheittain. YVA-ohjelmassa esitetään suuremmat linjat ja selostuksessa päästään tarkempiin liittyvien teiden linjauksiin. Yleissuunnitelmassa tarkennetaan suunnitelmaa edelleen. Tässä vaiheessa suunnitellaan, että tietä parannetaan yhtenä hankkeena, mutta on mahdollista, että tieosuutta kehitetään joltain osin eikä kokonaisuudessaan.

Sanna Vaalgamaa jatkoi YVA-ohjelman teemoista ja vaikutusten arvioinnista. Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi taajama-aluetta. Maakuntakaava osoittaa yhdyskuntarakenteen piirteet ja tavoitteet. Maakuntakaavassa valtatie 20 osuus on osoitettu parannettavaksi tieksi. Kunnan kaavoissa on tarkemmin maankäytön laajenemisesta. Suunnittelussa pitää huomioida tuleva maankäyttö, kuten asumisen reservialueet. Yleiskaavoissa on varauduttu valtatie nelikaistaistamiseen ja eritasoliittymiin.

Suunnittelualueen elinympäristö on monimuotoista. Asutus keskittynyt Korvenkylään, Jääliin ja Kiiminkiin. Tässä vaiheessa on jo mallinnettu melua ja melukartat näkyvät YVA-ohjelmassa. Arvioinnissa huomioidaan virkistystoiminta ja alueen käyttömuodot. Uuden maastokäytävän ympäristössä on vähemmän asuinrakennuksia kuin nykyisen valtatie läheisyydessä. YVAssa käydään läpi ympäristön arvokohteet. Suunnittelualueella on laaja pohjavesialue, joka huomioidaan tarkasti. Pintavesistä merkittävimmät ovat Kiiminkijoki, Kalimenoja ja Jäälinjärvi. Vesistökohteista selvitetään veden tila ja eliöstö. Lisäksi tehdään maisema-arviointia, rakennusinventointi, muinaisjäännösinventointi ja luontoselvityksiä.

Valtatien parantamisen vaikutukset ovat monitahoisia ja voivat olla laajoja. Vaikutukset jakautuvat suoriin ja välillisiin. Osa vaikutuksista rajoittuvat lähelle tietä ja osa arvioidaan laajalle alueelle. Tien parantamisen haitat ja hyödyt jakautuvat eri tavoin eri alueisiin ja ihmisiin. YVAssa keskitytään tunnistamaan todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset. Tässä hankkeessa painopisteitä ovat maankäyttö ja yhdyskuntarakenne, asutus ja ihmisten elinolot, luonto ja ekologiset yhteydet, maisema sekä liikenne. Vaikutusten merkittävyyttä arvioidaan Imperia-menetelmällä. Siinä punnitaan arviointikohteen herkkyyttä ja vaikutuksen suuruutta.

Suunnitteluun voi osallistua ja hanketta voi seurata eri kanavista, kuten hankkeen verkkosivuilta (vayla.fi/vt-20-korvenkyla-kiiminki), ympäristöhallinnon verkkosivuilta (ymparisto.fi/vt20-parantaminen-YVA) ja mediasta.

Ohjeet mielipiteen antamiseen 19.4. mennessä löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilta. Kommentoikaa, onko menettelyssä oikeat vaihtoehdot, oikeat arviointimenetelmät ja huomioitu riittävästi. YVA-menettelyn jälkeen tehdään tärkeä päätös jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Palautetta voi myös antaa karttapalautejärjestelmän kautta (vt20-korvenkyla-kiiminki.sitowise.com/palaute)

4.4.2024

Keskustelu

Keskustelu esitysten jälkeen oli vilkasta. Useampi vaihtoehto nähtiin positiivisena, mutta koettiin, että maankäyttö on jumissa monien eri vaihtoehtojen ja suunnitelmien vuoksi. Jääلیلäisten näkökulmasta voisi miettiä, että miten hankkeen vaihtoehdot tukevat Jäälin vahvuuksia, rauhallisuutta ja luonnonläheisyyttä.

Moni kommentista liittyi uuteen maastokäytävään sekä meluvaikutuksiin. Osasta valtatie uudessa maastokäytävässä heikentäisi Jäälin kehittymismahdollisuuksia liikenteen ohittaessa kaupunginosan. Huolena oli, että Jääli jäisi sivuun. Nykyisen valtatie varressa olevat huoltoasemat jäisivät myös sivuun uudesta tielinjauksesta. Huolena oli myös uuden maastokäytävän vaikutukset luontoon.

Vaihtoehtoja 2 ja 3 myös kannatettiin ja ne koettiin vähentävän haitallisia ympäristövaikutuksia. Liikennemäärien kasvaessa meluvaikutukset valtatie nykyisellä paikalla kasvaisivat entisestään. Koettiin, että kohti Kuusamo kohti menevä liikenne ei nykyisellään pysähdy Jäälässä eikä uusi maastokäytävä siten vaikuttaisi negatiivisesti Jäälin liiketoimintaan. Uudessa maastokäytävässä on tehty maastomittauksia ja maanomistukset ovat yksityisiä.

Nykyinen valtatie koettiin riittämättömäksi uusien asuinalueiden liikenteelle ja nykyinen ruuhkatilanne vaikeana. Valtatiellä on nykyiselläänkin myös pölyhaittaa, etenkin keväisin. Nykyisen valtatie kohdalla rakentamisesta tulisi suurta haittaa olemassa olevalle liikenteelle. Samoin Kiimingin liittymä vaatisi suuria muutoksia tai tasoliittymän sujuvoittamista. Vaihtoehdossa 1 valtatiestä tulisi ahdas. Valtatie parantaminen nykyisellä paikallaan olisi paikoin ahdas paikka ja meluesteet olisivat 1,2 – 2,5 metriä korkeita melukaiteita.

Toivottiin, että huomioidaan esimerkiksi raskaan liikenteen kiihdyttämisestä aiheutuva melu. 100 km/h nopeusrajoituksella meluita koettiin riittämättömänä. Huolena oli, että vaihtoehdossa 1 ei ole rinnakaistietä Korvenkylän ja Jäälin välillä, jossa liikennettä on enemmän kuin Jäälin ja Kiimingin välillä. Onnettomuustilanteessa liikenteen ohjaaminen vaihtoehtoiselle reitille olisi ongelma. Toivottiin, että huomioidaan Jäälin uimapaikka ja ratsastusmaastot sekä nykyisen valtatie levähdyspaikat. Huomioitiin myös, että valtatie 20 on mahdollisesti NATO-huoltovarmuusreitti.

Kysymyksiä tuli myös liittyen Purontien kehittämiseen. Purontien risteystä käyttää paljon koululaisia. Purontien kehitys on pidemmällä ja tapahtuu ennen Korvenkylä-Kiiminki osuuden kehittämistä. Kiiminkijoen jälkeen liikennemäärät laskevat paljon eikä samanlaista parantamistarvetta ole.

Keskusteltiin myös talouden vaikutuksista päätöksentekoon. Vaihtoehto 1 koettiin helpommin läpivietävänä taloudellisista syistä. Eritasoliittymien rakentamisen kustannukset ovat korkeat. Suunnittelussa huomioidaan hyötysuhde, eli parantamisen kustannusten ja maankäytön kehittymisen tuoton suhde. Ehdotettiin myös, että suunnittelussa jätetään tilavaraus eritasoliittymille.