

## Yleissuunnitelman käsittely ja toteuttaminen

Yleissuunnitelma on maantielain mukaan käsiteltävä suunnitelma, jonka Liikennevirasto hyväksyy kuultuaan lausunnonantajia ja asianosaisia. Lausuntoaikana yleissuunnitelma asetetaan yleisesti nähtäville Tohmajärven kunnassa 30 vuorokauden ajaksi, jolloin ne, joiden etua tai oikeutta suunnitelma koskee, voivat esittää yleissuunnitelmasta mielipiteensä. Suunnitelma on nähtävillä Tohmajärven kunnassa syksyllä 2018.

Hankkeen jatkosuunnittelun mahdollistavassa hyväksymispäätöksessä päätetään valtatie 9 parantamisen liikenteelliset ja tekniset periaateratkaisut. Niistä ei voi olennaisesti poiketa tiesuunnitelmaa laadittaessa. Hyväksymispäätös edellyttää, että yleissuunnitelma on yhdenmukainen alueen oikeusvaikutteisten maakunta- ja yleiskaavojen kanssa. Tohmajärven kun-

ta laatii Onkamoon ja Kemieen suunnitteluratkaisua vastaavia osayleiskaavoja.

Vaikka valtatiellä on jo nykyisinkin kehittämistarpeita, ei yleissuunnitelmassa esitettyä järeää parantamista kannata toteuttaa ilman voimakasta liikennemäärän kasvua. Valtatieratkaisun määrittämisen myötä voidaan seurata rajaliikenteen kehittymistä ja samalla katsoa tulevaisuuden aluetta, maankäyttöä ja elinkeinoja kehittäen.

Hankkeen toteuttaminen ei ole Liikenneviraston tai Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toteuttamisohjelmissa. Suurempia toteuttamiskokonaisuuksia ei rakennettane, ellei valtatie 9 liikennemäärä kasva merkittävästi.



Kemien sisääntuloliittymä Tehdastien kohdalla, näkymä idästä.

*Valtatie 9 osuus valtatieltä 6 Onkamosta Tohmajärven kunnan keskustaajaman Kemien läpi Niiralan raja-asemalle kuuluu Euroopan komission päättämään Suomen kattavaan liikenneverkkoon (TEN-T), joka tarkoittaa tärkeää liikenneverkkoa jäsenmaissa sekä alueellisella ja kansallisella tasolla. 32 kilometriä pitkä tieosuus on myös osa Suomen tärkeintä päätieverkkoa Turusta Tampereen, Jyväskylän, Kuopion ja Joensuun kautta Niiralan raja-asemalle. Valtatie on lisäksi tärkeä seudullisen ja paikallisen liikenteen väylä. Yleissuunnitelman laatimisella varaudutaan liikenteen mahdollisen suuren kasvun aiheuttamaan valtatie parantamistarpeeseen. Parantaminen kuuluu Pohjois-Karjalan strategisen vaikuttamisen kärkihankkeisiin.*

Niiralan rajanylityspaikka aloitti toimintansa vuonna 1945 rautatieliikenteen rajanylityspaikkana. Maantieliikenne rajanylityspaikan kautta alkoi vuonna 1964 ja matkustajaliikenne 1988. Kansainvälisen rajanylityspaikan statuksen Niirala sai 1.12.1995 ja ympärivuorokautiseen aukioloon siirryttiin vuonna 2005. Ylitysmäärät ovat huippuvuoden 2013 (1,6 milj.) jälkeen olleet laskussa.

Rajaliikenne suuntautuu voimakkaasti valtatie 6 kautta Joensuuhun ja sieltä kohti Pohjois-Savoa ja Pohjois-Suomea. Paikallisessa roolissa valtatie välittää kunnan sisäistä liikennettä keskellä suunnittelualueella olevaan keskustaajamaan Kemieen. Seudullisessa roolissa valtatie välittää tohmajärveläisten mat-

koja maakuntakeskukseen Joensuuhun. Mahdollinen multimodaalisen kuljetusjärjestelmän kehittäminen Pohjois-Karjalassa (Karelia HUB) tulee korostamaan Niiralan logististen palvelujen ja valtatie 9 merkitystä tavaraliikenteelle entisesti.

Valtatie kulkee Tohmajärven keskustan Kemien läpi tuoden mukanaan läpiajo-liikenteen hyötyjä ja haittoja. Palvelut ovat keskittyneet valtatie läheisyyteen Kemieen ja moni yrityksistä tukeutuu rajaliikenteeseen. Kemiessä valtatie lähialueella on tiivistä taajama-asutusta. Muutoin valtatie sijoittuu maaseutualueelle, jossa valtatie varrella on tienvarsi-asutusta, joka on tiheämpää muutamien kylien kohdilla. Asutukselle

aiheutuvat meluhaitat tulevat lisääntymään liikenteen kasvun myötä.

Tieosuus on selvästi vaarallisempi kuin valtatie Suomessa keskimäärin. Selkeästi vaarallisin kohta on alhaisista nopeusrajoituksista huolimatta Kemien taajama, missä valtatiellä on useita katuliittymiä ja suojateitä. Henkilövahinko-onnettomuusrisi Kemien taajaman kohdalla on 2,5 kertaa korkeampi kuin suunnittelualueella keskimäärin.

Valtatie 9 ei tarkasteluosuudella täytä Suomen tärkeimmille pääteille asetettuja vaatimuksia erityisesti Kemien ja Niiralan välisellä osuudella. Keskeisimmät ongelmat liittyvät valtatiellä liikkumisen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Ongelmia aiheuttavat erityisesti Kemien taajama ja raskaalle liikenteelle Kemien mäki. Kemien ja Niiralan välinen osuus on vuonna 2015 tehdystä leventämisestä huolimatta liian kapea ja mutkainen ja sillä on useita suoria maankäytön liittymiä. Valtatie 6 ja valtatie 9 liittymän turvallisuuden ja sujuvuuden vaarantaa mahdollinen liikenteen kasvu.

Valtatie 6 ja valtatie 9 eritasoliittymä Onkamossa, näkymä lounaasta.



### Hankkeen Internet-sivut:

<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/ely-pohjois-savo-tiehankeet-valtatie-9-onkamo-niirala>

### Lisätietoja:

Pohjois-Savon ELY-keskus  
Kehittämispäällikkö Timo Järvinen  
puh. 0295 026 722  
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

Sitowise Oy  
Matti Romppanen  
puh. 020 747 6740  
etunimi.sukunimi@sitowise.com

[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)

## Valtatie 9 parantaminen välillä Onkamo–Niirala, Tohmajärvi

Yleissuunnitelma | Hanke-esitys | 2018

## Vaihtoehtotarkastelun kautta ratkaisuun

Vaihtoehtotarkastelun lähtökohtana on ollut loppuvuodesta 2016 päätynyt ympäristövaikutusten arviointimenetelmä (YVA) sekä kunnan osayleiskaava-prosessit. Niiden kautta on tutkittu perusteellisesti liikkumisen, maankäytön mahdollisuuksien ja ympäristövaikutusten kannalta useita järeitä vaihtoehtoja sekä nykyisellä valtatielinjauksella että uusissa maastokäytävissä. Lisäksi tutkittiin nykyisen tien kehittämistä pienin lähinnä liikenneturvallisuutta parantavien toimenpitein (0+-vaihtoehdo).

Kesällä 2017 jatkosuunnitteluun valittiin valtatie järeän parantamisen ratkaisu, joka sisältää uudet tielinjatukset muun muassa Onkamossa ja Kemiessä. Yleissuunnitelmassa esitetty ratkaisu on muodostettu tiiviissä yhteistyössä Tohmajärven kunnan ja muiden sidosryhmien sekä asukkaiden kanssa. Ratkaisussa on sovittu yhteen sekä raja-

liikenteen että paikallisen liikkumisen tarpeet huomioiden ympäristö ja ihmisten elinolot sekä kunnan maankäytön kehittäminen.

## Valtatiestä tehdään turvallinen ja sujuva

Valtatie parannetaan korkealuokkaiseksi päätieksi tarvittavine tie-, katu- ja liittymäjärjestelyineen. Suunnittelunopeus 100 km/h lukuun ottamatta Onkamon eritasoliittymän aluetta.

Yleissuunnitelman periaateratkaisut ovat seuraavat:

- Valtatie parannetaan yhteensä noin 20,7 kilometrin matkalla uuteen maastokäytävään ja 8,6 kilometrin matkalla nykyiselle paikalleen.
- Valtatielle toteutetaan neljä keskikatteellista ohituskaistaa.
- Kaksikaistaisen valtatie ajoradan leveys on 10,5, ajokaistan 3,75 ja pintatien 1,5 metriä. Ohituskaistaosuuk-

silla molempien ajokaistojen leveys ohituskaistan puolella on 3,5 metriä ja keskialueen leveys 2,0 metriä.

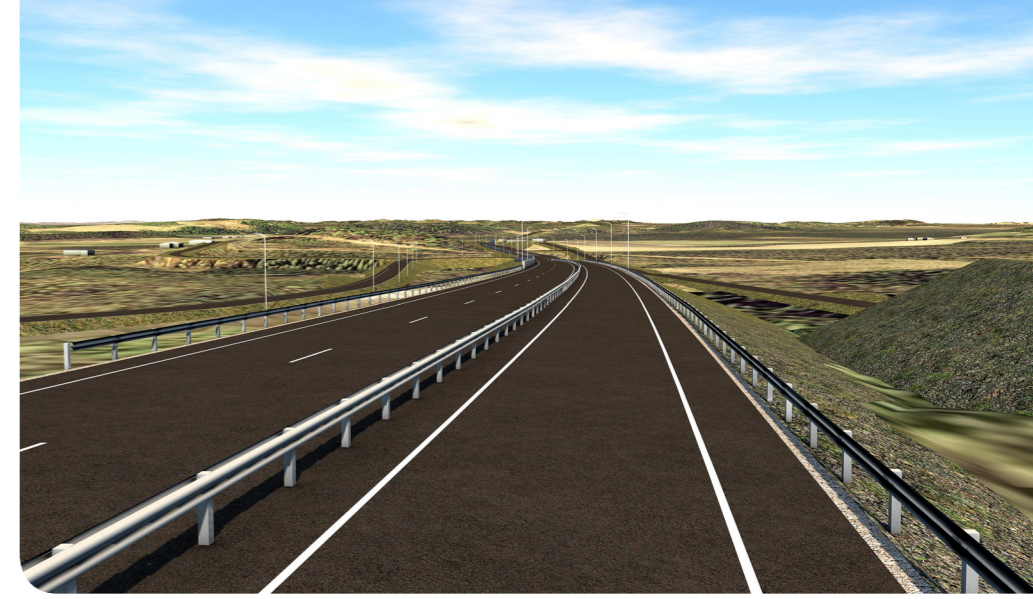
- Onkamon uudessa eritasoliittymässä valtatie 9 johdetaan valtatieen 6 yli, jonka tasaus säilyy nykyisellään. Eritasoliittymän toteuttaminen edellyttää valtatie 6 ja Karjalan radan välissä olevan asuinrakennuksen lunastamista.
- Valtatielle jää kahdeksan maantien tasoliittymää, jotka yhdessä kahden yksityistien kanssa muodostavat viisi porrastettua liittymäparia. Lisäksi valtatielle jää yksityistie- sekä maa- ja metsätalousliittymiä.
- Hidas liikenne, jalankulku ja pyöräily käyttävät Purtovaaran ja Kaurilan välillä (16,5 km) rinnakaistieksi jäävää nykyistä valtatieä. Lisäksi Onkamossa ja Kaurilassa toteutetaan yksityistiasoiset rinnakaistiet.
- Nykyiset yhteydet valtatieen poikittain turvataan yksityistiejärjestelyillä ja risteys-silloilla. Jalankululle ja pyöräilylle rakennetaan myös viisi omaa alikulua.

- Meluesteitä ehdotetaan rakennettavaksi yhteensä 7,7 kilometriä.
- Pohjavesialueet suojataan.
- Eri hankkeena toteutettavassa Karjalanradan tasoristeysten poistossa Taimitarhantien tasoristeys ja samalla liittyä valtatiehen 6 poistettaneen. Samassa yhteydessä tulee Onkamon eteläosan riittävän saavutettavuuden varmistamiseksi arvioida tarvetta jatkaa Taimitarhantie Karjalan radan alle ja liittää valtatiehen 6 liittymäpariksi siirretyn Kannaksentien kanssa.

Hankkeen kustannusarvio on 85,8 miljoonaa euroa (mr-ind. 109,30; 2010=100), josta lunastus-, korvaus- ja tietoisuus-kustannusten osuus on noin 0,5 miljoonaa. Laaditulla perusennustella mukaisella liikennemäärän kasvulla hanke ei ole yhteiskuntaloudellisesti kannattava (hyöty-kustannussuhde 0,7). Kannattavuus edellyttäisi noin kolmanneksen perusennustetta suurempaa liikennemäärän kasvua.

## Vaikutukset ovat suuria

Rajaliikenne hyöttyy merkittävästi erityisesti Kemiä ja sen itäpuolisen osuuden parantamisesta. Suurimmat hyödyt saadaan Kemiä mäen ja Kemiä taajaman aiheuttamien haittojen poistumisesta. Liikkuminen nopeutuu ja muuttuu turvallisemmaksi. Matka-aikojen ennustettavuuden parantamisesta on etua niin henkilö- kuin tavaraliikenteelle. Uudesta Onkamon eritasoliittymäs-



Valtatie näkymä ohituskaistan kohdalta.

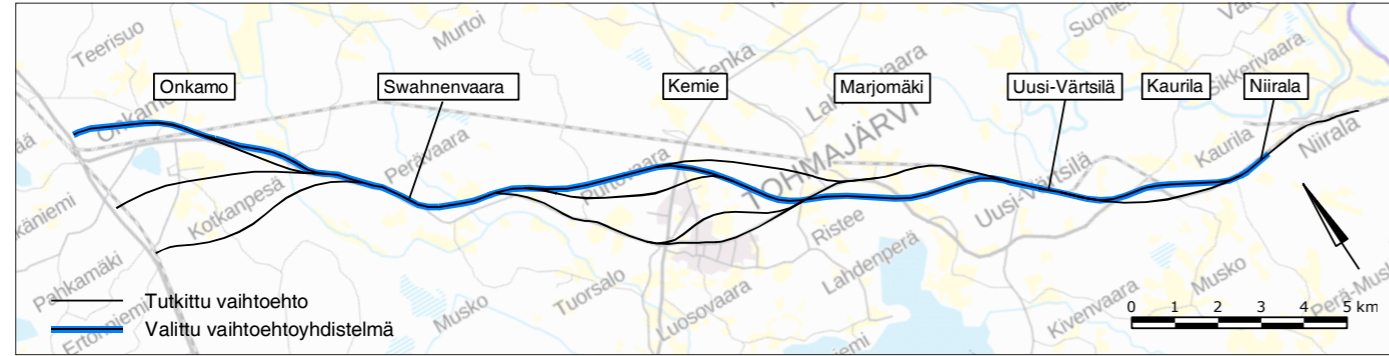
tä hyötty myös valtatie 6 liikenne. Seudullisella tasolla tohmajärveläisten yhteydet maakuntakeskukseen Joensuuhun säilyvät turvallisina ja sujuvina. Paikallisen liikkumisen olosuhteet parantuvat merkittävästi rinnakaistien, jalankulun ja pyöräilyn alikulujen sekä turvallisten liittymien ansiosta. Tosin paikalliselle liikenteelle aiheutuu myös kiertohaittaa. Valtatieliikenteen aiheuttama estehaitta Kemiä taajamassa lievenee ja liikkumisympäristöstä tulee turvallisempi.

Kemiessä valtatieliikenteen siirtyminen pois vie taajamasta sekä liikenteen haitat että hyödyt. Taajaman hajautuminen vaikuttaa laajalti Kemiä taajaman liikennemuuttamiseksi. Tämä on kuitenkin todettu parhaaksi ratkaisuksi, koska liikenteen vakavia ongelmia ei olisi voinut ratkaista nykyisen valtatie-

parantamisella. Hyvin pitkän tähtäimen tieverkon määrittäminen yhdessä yleiskaavoituksen kanssa mahdollistaa pitkäjänteisen maankäytön suunnittelun taajaman ja koko kunnan kehittämiseksi.

Vaikka uudet maastokäytävät sijoittuvat harvaan asutulle alueelle, yksittäisiin asuintaloihin kohdistuu muutamisissa kohdissa merkittäviä haittoja. Kokonaisuutena yleissuunnitelmaratkaisun hyödyt ovat kuitenkin haittoja selkeästi suuremmat, erityisesti ihmisten elolojen näkökulmasta. Melulle altistujia on huomattavasti vähemmän kuin ilman hankkeen toteuttamista.

Kokonaisuudessaan hankkeen vaikutukset ympäristöön ovat suhteellisen vähäiset siitä huolimatta, että tie siirtyy uuteen maastokäytävään suhteellisen pitkällä matkalla.



YVA-menettelyssä tutkitut vaihtoehdot ja jatkosuunnitteluun valittu vaihtoehtoyhdistelmä.

## Ratkaisuehdotuksen periaatteet.

