



Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Viite: Valtatie 4 parantaminen Äänekosken kohdalla

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Hanke ja arviointimenettelyn vireille tulon peruste

Valtatie 4 Äänekosken länsipuolella on vaihtoehdossa 1 kaksiajoratainen moottoritie, jonka nopeusrajoitus on 100 km/h. Vaihtoehto 2 on pääosin nykyisen valtatie maastokäytävää noudattava kaksiajoratainen tie, jonka nopeusrajoitus on 80-100 km/h. Molemmissa vaihtoehtoissa liittymät ovat eritasoliittymiä. Hankevaihtoehdot ovat selkeytyneet ja pelkistyneet kahteen päälinjaukseen arviointiohjelmavaiheesta. Hankkeesta vastaava on Keski-Suomen elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY- keskus) liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vireille tulon perusteena on laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA- menettely) (laki 468/1994). Sen mukaan moottoriteiden rakentaminen tai tien uudelleen linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä, edellyttää YVA- menettelyä (YVA -asetus 713/2006, 6§, 9) liikenne. YVA- lain mukaisena yhteysviranomaisena tässä hankkeessa toimii ympäristöministeriön 4.1.2011 tekemän päätöksen mukaan Keski-Suomen ELY -keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue.

Kuuleminen ja lausuntojen pyytäminen

Arviointiselostuksen ovat laatineet konsulttitoimistot WSP Finland OY, Sito Oy ja Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, joka on laatinut täydennyksenä arviointiselostukseen erillisen muistion 'Valtatien 4 parantamisen vaikutukset luonnonoloihin ja suojelualueisiin Hujakon, Kierälahden ja Pohjoislahden vesi- ja rantalinnustojen suhteen'. Arviointiselostus oli nähtävänä mielipiteiden ja lausuntojen esittämistä varten 21.8. - 20.9.2013 Äänekosken kaupungin ilmoitustaululla sekä Äänekosken kirjastossa. Arviointiselostuksen nähtävillä oloa koskeva kuulutus julkaistiin Sisä-Suomen lehdessä 20.8.2013. Kuulutus julkaistiin myös Keski-Suomen ELY -keskuksen Internet- sivuilla. ELY- keskus julkaisi tiedotteen YVA-selostuksen vireillä olosta. Hanketta ja ympäristövaikutusten arviointiselostusta esiteltiin yleisölle 29.5.2013 klo 17 Äänekosken kaupungintalolla.

Yhteysviranomainen lähetti lausuntopyynnön arviointiselostuksesta Äänekosken kaupungille. Muut lausuntopyynnön saajat olivat: Keski-Suomen ELY -keskuksen kalatalousviranomainen, Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen pelastuslaitos, Linja-autoliitto, Luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen piirijärjestö sekä Keski-Suomen riisikeskus. Arviointiselostusta koskevat lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa yhteysviranomaiselle 20.9.2013 mennessä. Kuulemisessa saatiin kymmenen lausuntoa ja mielipidettä.

Yhteenvedo lausunnoista ja mielipiteistä

Henkilö 1 Järvenpääntie, Äänekoski

Kahdesta vaihtoehdosta, 1 ja 2, meidän näkökulmasta on poissuljettu numero 1. Ollaan vaihtoehto numero 2 kannalla.

Vaihtoehto 1/kommentteja:

Valtatie tulisi kulkemaan aivan liian läheltä meidän rakennuksia tuoden mukanaan niin melu-, tärinä-, kuin maisemallisetkin haitat. Tien vaatima maastoleikkaus sinällään jo tuo mukanaan maisemalliset haitat.

Vaihtoehto 2/kommentteja:

Miksi ei Viitaniemen eritasoliittymän jälkeen tietä oikaistaisi menemään lähempää Syvälahtea, tien kaarre saataisiin loivemmaksi lähestyessä Keitelelen rantapengertä ja näin ollen tie jäisi kauemmaksi Järvenpääntien-risteyksen asutuksesta. Tietä suunnitellessa etusijalla tulisi olla vakituiset asukkaat.

Henkilö 2, Äänekoski

Puollan suunnitelman VE2 valintaa. Kannaltani VE2 on parempi vaihtoehto, koska viljelen peltoa, joka suunnitelmassa VE1 olisi jäämässä tielinjauksen alle.

Tämä kyseinen pelto on tärkeä elinkeinoni harjoittamisen kannalta, koska pelto on lähellä tilaani ja viljelyalani pienenisi huomattavasti heikentäen tilani kannattavuutta.

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus/ Kalatalousviranomainen

ELY -keskuksen kalatalousviranomaisen näkemyksen mukaan arviointiselostuksessa on tuotu riittävän kattavasti esiin hankkeen mahdolliset vaikutuksen kalakantoihin ja kalastukseen.

Tärkeimpiä esiin tuoduista vaikutuksista ovat rakentamisesta aiheutuva pohjasedimentin sekoittuminen ja samentuminen, minkä johdosta kalojen kutu ja mädin kehittyminen voivat häiriintyä. Lisäksi kalat voivat siirtyä väliaikaisesti pois rakennusalueelta, ja osa kutu- ja poikastuotantoalueista voidaan menettää. Siltojen osalta rakentaminen voi heikentää

veden laatua, jos virtausolot ja veden vaihtuvuus heikkenevät. Penger-ryksen seurauksena Hujakko-järvi voi ruovikoitua, ja kehitys voi suosia mutaisten pohjien kaloja. Hulevesien mukana vesistöön joutuva tiesuola voi olla haitaksi vesieliöille erityisesti pienissä lammissa ja järvissä. Kalastusta harjoitetaan selvityksen mukaan lähes kaikilla linjausvaihtoehtojen läheisyydessä olevilla vesistöillä, ja rakentaminen voi hetkellisesti heikentää kalastuksen edellytyksiä. Selostuksessa arvioidaan, että rakentamisen aikaisia vaikutuksia ei ole havaittavissa Kuhnamon järven alajuoksun arvokkaissa koskikohteissa. Rakentaminen esitetään ajoitettavaksi siten, että samentumista aiheuttavat työvaiheet ajoitetaan kalojen kutuajan ulkopuolelle. Samentumista voidaan estää myös suojaverhoilla. Kloridipitoisuuksien kasvun vähentämiseksi esitetään toimenpiteinä hulevesien johtamista viemäreihin sekä siltojen varustamista hulevesien keräysjärjestelmällä. Pintavesien laatua esitetään tarkkailtavan.

Keski-Suomen liitto

Tarkastelualue käsittää 4-tievyöhykkeen runsaan 10 kilometrin matkalla Huutomäen liittymän (vt 4/vt 13) eteläpuolelta Äänekosken pohjoispuolelle Mämmensalmen kohdalle. Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu valtatie kahta eri kehittämisvaihtoehtoa VE 1 ja VE 2 sekä vertailuvaihtoehtona käytettyä nykytilannetta vastaavaa VE:a 0. Vaihtoehtoja arvioitaessa tarvittujen teiden alustavien yleissuunnitelmien laatiminen on voitu sovittaa yhteen samanaikaisesti käynnissä olleen Äänekoski 2020 -osayleiskaavatyön kanssa. Valtatie on suunniteltu VE:ssa 1 uudelleen linjattuna moottoritienä, jonka nopeusrajoitus on 100 km/h, ja VE:ssa 2 pääosin nykyistä maastokäytävää kulkevana nelikais- taisena tienä, jonka nopeusrajoitus on 80-100 km/h. Molemmissa vaihtoehtoissa on käytetty pelkästään eritasoliittymiä.

Keski-Suomen maakuntakaavassa valtatie on 4 merkitty Äänekosken taajaman eteläpuolella ohjeellisena moottoritienä ja pohjoispuolella merkittävästi parannettavana valtatie. Sekä VE 1 että VE 2 on linjaukseltaan maakuntakaavaratkaisun mukainen. Kumpikaan vaihtoehto ei ole tiejakson pohjoispäässä maakuntakaavamerkintöjen mukainen, mutta pienehköt kaavasta poikkeamiset voidaan ottaa huomioon seuraavan maakuntakaavatarkistuksen yhteydessä. Nykyisten tiejärjestelyiden mukainen vertailuvaihtoehto VE 0 ei merkittävästi maakuntakaavasta poikkeavana sen sijaan ole hyväksyttävissä.

Keski-Suomen liitto pitää ympäristövaikutusten arviointiselostuksen selvityksiä riittävinä, jotta hankkeen ympäristövaikutukset tulevat otetuksi huomioon valittaessa vaihtoehtoa jatkosuunnittelun pohjaksi. Kohteen yleissuunnitelman laatiminen tulee käynnistää viipymättä, jotta valtatie 4 voidaan myös Äänekosken kohdalla saada mahdollisimman nopeasti EU:n TEN-T -ydinliikenneverkolta edellytetylle tasolle.

Keski-Suomen Lintutieteellinen Yhdistys ry

Johdanto

Valtatielle 4 Äänekosken kohdalla on esitetty kahta tien kehitysvaihtoehtoa, joiden ympäristövaikutuksia on nyt arvioitu. Vaihtoehdossa 1 tie ohjattaisiin pitkällä matkalla uuteen maastokäytävään olemassa olevan tielinjan länsipuolelle ja kehitettäisiin moottoritietasoiseksi valtatieksi. Vaihtoehdossa 2 tietä parannettaisiin korkeatasoisena valtatieksi pääosin nykyiselle tielinjaukselle. Kummassakin vaihtoehdossa tielle tulisi eritasoliittymät.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen liitekartan ”Vaikutukset luonnonoloihin, kulttuuriympäristöön ja maisema-alueisiin” perusteella kummassakin tien kehitysvaihtoehdossa on vakavia ristiriitoja tielinjauksen ja arvokkaiden luontokohteiden sijoittumisen välillä. Kumpikin vaihtoehdoista on ongelmallinen liito-oravan kannalta, sillä tielinjaukset osuvat lajin ydinalueille ja elinpiireille sekä vaikeuttavat liito-oravan liikkumista elinympäristöalailta toiselle.

Vaihtoehdolla 2 ei arvioida olevan vaikutusta alueen lintukohteisiin. Sen sijaan vaihtoehdon 1 uusi maastoväylä kulkee Hujakon ja Pohjoislahden arvokkaiden, rehevien lintuvesien läpi. Arviointiselostuksessa todetaan, että edellä mainituilla lintuvesillä pesii useita uhanalaisia ja silmälläpidettäviä lintulajeja, kuten naurulokki, jouhisorsa, punasotka, tukkasotka ja ruskosuohaukka. Selostuksessa arvioidaan, että Pohjoislahdessa vaihtoehdon 1 vaikutukset linnustoon rajoittuvat tien rakennusvaiheeseen. Hujakolla vaikutukset arvioidaan suuremmiksi, mutta linnuston elpymistä tien rakentamisen jälkeen pidetään arviointiselostuksessa hyvin mahdollisena.

Kommentit

Hujakon ja Pohjoislahden lintuvedet mainitaan arviointiselostuksessa alueellisesti arvokkaiksi, ja arviointiselostuksen liitekartassa kohteet on merkitty vain paikallisesti arvokkaiksi luontokohteiksi. KSLY huomauttaa, että Äänekosken Hujakon, Kierälahden ja Pohjoislahden vesi- ja rantalinnustoselvityksessä (Pihlaja & Pihlaja 2013) Hujakko ja Pohjoislahti arvioidaan maakunnallisesti merkittäviksi lintuvesiksi. Hujakko määritellään maakunnallisesti tärkeäksi lintualueeksi myös BirdLife Suomen MAALI-hankkeessa (Maakunnallisesti tärkeät lintualueet -hanke), jonka tulokset Keski-Suomen osalta julkaistaan lähiaikoina. Maakunnallisesti tärkeä Hujakko ja sen lähellä sijaitseva Pohjoislahti muodostavat arvokkaan lintuvesikokonaisuuden. Kohteiden paikallista laajempi maakunnallinen linnustoarvo tulee kirjata myös arviointiselostukseen.

Ympäristötutkimus Yrjölän laatimassa muistiossa (Yrjölä 2013) todetaan, että vaihtoehdolla 1 on todennäköisesti pysyviä haitallisia vaikutuksia linnustoon, sillä vaihtoehdon tielinjaus ylittää suoraan lintujen pesimäalueita. Kuitenkin arviointiselostuksessa todetaan, että on hyvin mahdollista, että rakentamisen jälkeen linnusto palaa pesimään kohteille. KSLY toteaa, että uuden maastokäytävän rakentaminen yli arvokkaiden lintuvesien on erittäin tuhoisaa lintujen elinympäristölle ja heikentää kohtei-

den linnustoarvoja pysyvästi. Hujakolla vaihtoehdon 1 tielinjaus tuhoaa laajalti lintujen pesimäpaikkoja. Lisäksi tielinjaus pirstoo kosteikkoa ja aiheuttaa huomattavan törmäysriskin vesilinnuille sekä matalalla kosteikon päällä saalistavalle ruskosuohaukalle. Elinympäristön pirstoutuminen, törmäysriskin kasvaminen ja tiemelun aiheuttama häiriön lisääntyminen ovat vaihtoehdon 1 pysyvä seuraus myös Pohjoislahdella, eivätkä vaikutukset siten rajoitu vain tien rakennusvaiheeseen. Tien pengerrystyöt jo ennestään rehevissä vesistöissä aiheuttavat merkittävän ravinne päästön järven pohjasedimentistä sekä todennäköisesti muuttavat vesistöjen virtausolosuhteita. Tästä on seurauksena vesistöjen umpeenkasvun kiihtyminen. Arviointiselostuksesta tulee käydä ilmi, että vaihtoehdon 1 toteuttaminen laskee Hujakon ja Pohjoislahden maakunnallista linnustoarvoa pysyvästi.

Äänekosken Hujakon, Kierälahden ja Pohjoislahden vesi- ja rantalinnustoselvityksessä (Pihlaja & Pihlaja 2013) Hujakolla havaittiin myös kaksi EU:n Luontodirektiivin liitteen IV (a) lajia (sirolampikorento ja lummelampikorento). Varsinaisessa YVA -selostuksessa ei kuitenkaan mainita em. lajien esiintymistä alueella. EU:n Luontodirektiivin liitteen IV (a) lajien esiintyminen Hujakolla edelleen nostaa kohteen arvoa ja suurentaa vaihtoehdon 1 negatiivisia ympäristövaikutuksia. Vaihtoehdon 1 toteuttamisen vaikutukset korentojen elinympäristölle tulee kirjata YVA-selostukseen.

Yhteenveto

Hujakon ja Pohjoislahden maakunnalliset lintuarvot ja muut lajistoarvot sekä näiden arvojen pysyvä heikkeneminen vaihtoehdon 1 toteuttamisessa tulee kirjata YVA-selostukseen. KSLY pitää kannatettavimpana nelostien kehittämistä nykyistä tielinjausta mukaillen.

Keski-Suomen Museo

Keski-Suomen Museo katsoo, että kulttuuriympäristön osalta selvitykset ovat riittävät, eivätkä näin ollen vaadi lisäselvitystä. Tielinjaukset ovat kulttuuriympäristön ja arkeologisen kulttuuriperinnön säilymisen kannalta melkein samanarvoisia, kuitenkin niin, että tielinjaus VE2 on hieman kulttuuriympäristöä säilyttävämpi kulkiessaan suurimman osan matkaa vanhassa jo olemassa olevassa tiekäytävässä.

Henkilöt 3, 4 ja 5 Järvenpääntie, Äänekoski

Tässä kommentteja koskien YVA -selostusta:

Ei missään nimessä vaihtoehtoa 1, koska siinä tie tulee aivan liian lähelle asutusta tuoden mukanaan nykyistä enemmän melu- ja täryhaittoja. Maastoleikkaukset tuovat maisemalliset haitat.

Olisi pyrittävä ottamaan huomioon vakituiset asukkaat tietä suunnitellessa. Eikö vaihtoehto 2 voisi oikaista tietä jo Viitaniemen risteyksen jälkeen, loiventaen kaarretta?

Metsä Group

Viitaten tiehankkeeseen Valtatien 4 parantamisesta Äänekosken kohdalla olemme arvioineet ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa kuvattut vaihtoehdot. Metsä Group perustaa arvionsa teollisen toiminnan jatkuvuuteen sekä tuote- ja raaka-ainekuljetusten turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Vaihtoehto 1:n vaikutukset ovat positiivisemmat niin häiriöttömän tuotannon kuin liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta. Näin ollen Metsä Group kannattaa vaihtoehto 1:n toteuttamista.

Äänekosken kaupunki

Ympäristölautakunta esittää lausuntonaan, että ympäristövaikutusten arviointiselostus on riittävä. Sekä vaihtoehdon 1 että 2 toteuttaminen pirstoo arvokkaita luontokohteita ja muuttaa paikallisesti arvokasta luonnon- ja kulttuurimaisemaa, kuluttaa luonnonvaroja sekä muuttaa vesioiloja, joten toimialan kannalta 0-vaihtoehto eli hankkeen toteuttamatta jättäminen on periaatteessa paras vaihtoehto. Muut kuin toimialan kannalta olennaiset, erityisesti liikenteeseen liittyvät tekijät puoltavat kunnostushankkeen toteuttamista ja osayleiskaavaa varten on syytä valita uusista linjauksista ympäristövaikutusten kannalta vähemmän haitallinen vaihtoehto. Arviointiselostuksen perusteella lautakunta puoltaa vaihtoehtoa VE 2, jossa linjaus noudattelee pitkälti nykyistä linjausta.

Kaupunginhallitus viittaa ympäristövaikutusten arvioinnin osalta ympäristölautakunnan lausuntoon ja pitää niitä riittävinä jatkosuunnittelua varten. Ympäristövaikutusten arviointiselostus luo edellytykset Äänekoski 2020 osayleiskaavatyön jatkamiselle: suunnittelutyö on ollut kuusi vuotta keskeytyneenä valtatie 4 tulevaan linjaukseen liittyvistä epävarmuustekijöistä johtuen.

Kaupungin tulevaisuuden rakentamissuunnat ja maankäyttöön liittyvät verkostot määrittelevä osayleiskaava oli luonnoksena nähtävillä 11.10. - 12.11.2007. YVA -selostuksessa esitetyistä vaihtoehdoista VE2 sopeutuu parhaiten osayleiskaavaluonnoksessa esitettyyn ratkaisuun Äänekosken tulevan maankäytön järjestämisestä. Kaupunki toivoo olevan mahdollista, että osayleiskaavatyötä voitaisiin välittömästi jatkaa pääosin nykyiseen maastokäytävään sijoittuvan linjauksen pohjalta. Myös Äänekosken Yrittäjät ry tukee liitteenä olevassa lausunnossaan kahdesta linjausvaihtoehdosta vaihtoehtoa 2: nelostien liittymät tulisi sijoittaa mahdollisimman lähelle Äänekosken keskustaa.

VE2:n tielinjaus antaa monipuoliset mahdollisuudet eri maankäyttövaihtoehtojen toteuttamiseen siten, että ratkaisussa voidaan yhdistää valtakunnallinen liikenteen sujuvuus- ja turvallisuusintressi sekä paikallisen maankäytön kehittämisajatus. VE2 luo myös hyvät edellytykset valtatie 4:n vaiheittaiselle rakentamiselle. Kaupunki kiirehtii erityisesti Huutomäen eritasoliittymän (valtatie 4 ja valtatie 13) toteuttamista: kohteessa tulisi viipymättä aloittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatiminen, jotta

rahoituksen järjestyessä hankkeen toteuttamiselle olisi olemassa suunnitteluvalmius.

YVA -selostuksen suunnittelun jatkamista Äänekoskenkin kohdalla yleis-suunnitelmalla ja sen jälkeen laadittavalla tiesuunnitelmalla korostaa myös valtatie 4 kuulumisen Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (TEN-T). Nykytilanteessa tien kunto ja välityskyky ei ole tasolla, jota ydinliikenneverkkoon kuulualta väylältä voidaan edellyttää.

Äänekosken Yrittäjät ry

Äänekosken Yrittäjät ry ilmoittaa antavansa lausuntonsa/mielipiteensä Valtatie 4 Äänekosken kohdan linjaukseen Äänekosken kaupunginhallituksen tulevan lausunnon liitteenä.

Yhteysviranomaisen lausunto

1 Hankkeen tarkoitus, perustelut, vaihtoehdot ja liittyminen muihin hankkeisiin, suunnitelmiin ja ohjelmiin

Hanke on perusteltu liikenne- ja viestintäministeriön Liikennepoliittisen selonteon 2012 linjauksilla, joiden mukaan seuraavan kymmenen vuoden aikaiseen liikenneverkon kehittämisohjelmaan sisältyvät hankkeet arvioidaan uudelleen. Liikenteen odotetaan kasvavan valtatiellä 4 vuoteen 20135 mennessä noin 50%. Suunnittelualueena on päätien suunnassa valtatie 4 välillä Huutomäki (valtatie 13 risteys) - Mämme (Kivisalmi) ja poikkisuunnassa tie- ja katujärjestelyjen edellyttämä aluerajaus. Hanke kytkeytyy Äänekosken kaupungissa parhaillaan laadittavaan Äänekoski 2020 -osayleiskaavaan, jonka laadinta on aloitettu keväällä 2007.

Hankkeen vaatimat lupamenettelyt ja päätökset on selostettu. Hanke ottaa huomioon liikenne- ja viestintäministeriön valtakunnalliset tieverkon kehittämistavoitteet. Hankkeen suhde valtakunnallisiin alueiden käytön tavoitteisiin on selostettu. Ne edellyttävät mm. kiinnitettävän erityistä huomiota liikenneturvallisuuden parantamiseen ja valtakunnallisten maanteiden toimivuuden varmistamiseen.

Vaihtoehtojen muodostamisen lähtökohdat on selostettu lähtien tien ongelmakohdista, maankäyttöä koskevista tavoitteista ja alueen luonnonolosuhteista. 4-tien ongelmallisimmat kohdat ovat valtatie 13 liittymä, Täräväuoren alue, Kotakennäntien liittymä, radan ylityskohta ja Mämsalmen eteläpuoli. Näissä kohdissa ei ole päästy 100 km:n nopeuteen. Ongelmallisimmissa kohdissa liikenneturvallisuutta on voitu lisätä 60:n ja 80 km:n nopeusrajoituksilla.

YVA- ohjelmavaiheessa vaihtoehdoille 1 ja 2 oli hahmoteltu useampia alavaihtoehtoja. Niissä eroina olivat lähinnä eritasoliittymien sijoittelu ja toteutustapa. YVA -selostusvaiheeseen valittujen vaihtoehtojen lähtökohtana oli löytää ratkaisu, jossa Valtatie 13 liittymään tulee eritasoliit-

tymä sekä rakentaa liittymät, jotka palvelevat Äänekosken keskustaa ja kaupungin pohjoispuolelle kehittyviä työpaikka- ja asuinalueita. Alavaihtoehtot ja niistä valikoituneet päävaihtoehtot on kuvattu taulukossa eritellen niitä liikenne- ja ympäristövaikutusten kannalta.

2 Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Arviointimenettelyn vaiheet, aikataulu ja menettelyn osapuolet on kuvattu. Hanke on merkittävä Äänekosken tulevan maan käytön kannalta. Arviointiohjelmasta annetun yhteysviranomaisen lausunnon huomioon ottaminen ympäristövaikutusten arvioinnissa on selostettu.

Hankkeen vaikutusalueen raja on arviointiohjelman ja siitä annetun yhteysviranomaisen lausunnon mukainen. Ympäristövaikutusten alueellinen laajuus riippuu vaikutuksen tyypistä. Esim. meluvaikutukset ovat paikallisempia ja mitattavissa mutta vaikutukset yhdyskuntarakentamiseen laajempia ja usein välillisiä. Lähivaikutusalueena on 300 metriä, jota voidaan pitää hyvin riittävänä.

Osallistuminen, vuorovaikutus ja tiedottaminen

Tiedottamisessa ja kansalaisten osallistumisessa on ollut huomionarvoista kahden yleisötilaisuuden lisäksi konsultin ja hankkeesta vastaavan järjestämä tutustumiskäynti hankealueella ja siihen liittynyt työpajatyöskentely, jonka tulokset on esitetty arviointiselostuksessa. Käytössä oli myös Internet-pohjainen karttapalautejärjestelmä.

Suhde muuhun lainsäädäntöön

YVA-menettely on sovitettu yhteen maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaisen kaavoitusmenettelyn, tien suunnittelua koskevien säädösten ja valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden kanssa. Tehdyt selvityksiä ja vaikutusten arviointia tullaan hyödyntämään Äänekosken kaupungin kaavoituksessa. Luonnonsuojelua koskevat säädökset on käyty läpi. Luonnonsuojelualueita ei sisälly hankkeen vaikutusalueeseen, mutta siellä on havaittu suojeltavia ja arvokkaita eläinlajeja. YVA-menettely on edellyttänyt suurehkon itsenäisen selvitystyön, joten YVA-lain 3 ja 5 §:ien tarkoittamien aiemmin tehtyjen selvitysten käyttömahdollisuus on jäänyt pienehköksi.

3 Ympäristön nykytila ja sitä koskevat selvitykset sekä hankkeen ympäristövaikutukset ja niiden arviointi.

Arvioinnin periaatteet on esitetty lähtökohdan ollessa YVA-lain 2§:n mukainen vaikutusten määrittely. Käytetty raja on arviointiohjelman mukainen ja riittävän laaja. Ympäristön nykytilan kuvaus on ajan tasalla. Käytetyt arviointimenetelmät on selostettu. Painettuun arviointiselostukseen ei sisällynyt myöhemmin kesällä 2013 valmistunutta linnustoselvitystä. Tämä on vaikuttanut arviointiselostuksessa tehtyihin johtopäätöksiin ja vaihtoehtojen vertailuun luonnonarvojen osalta. Kuitenkin em. sel-

vitykset olivat mukana kuulemisessa, ja kokonaisuus antaa hyvän kuvan vaikutuksista. Selostus sisältää tiivistelmän. Kartat ja kuvat ovat selkeitä.

4 Ympäristövaikutukset

4.1 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Yhdyskuntarakenne ja kaavoitus hankkeen vaikutusalueella on kuvattu. Asuinrakennukset ja loma-asunnot reitillä on kuvattu kartoin. Asutusta tielinjausten läheisyydessä on käsitelty tarkemmin. Hankealueen maa- ja metsätaloutta on kuvattu selvittämällä pelto- ja metsäpinta-alat, jotka jäävät tielinjausten alle. Vaihtoehtojen välillä on eroja siten, että vaihtoehto 1 vie enemmän peltopinta-alaa yhteensä n. 5 ha. Metsäpinta-alan suhteen vaihtoehdot eivät poikkea paljon toisistaan, n. 43 ha jää tien alle. Uusi tie saattaa vaikeuttaa kulkemista metsä- tai peltoalueille.

Molemmat tievaihtoehdot tarjoavat portin Äänekosken keskustaaajamaan etelästä ja pohjoisesta lähestyttäessä. Molemmissa vaihtoehdoissa valtatie 4 siirtyy Äänekosken keskustaaajaman kohdalla kauemmaksi nykyisestä kaupunkirakenteesta. Tämä saattaa heikentää nykyisen taajaman liike-elämän elinvoimaisuutta, mutta toisaalta se luo lisää tilaa sijoittaa uuden eritasoliittymän tuntumaan uusia toimintoja, esimerkiksi työpaikka-alueita. Honkolan ja Akanniemen eritasoristeykset ovat melko etäällä päätaajamasta, joten niiden kaavoittamiseen kannattaa suhtautua harkiten, jotta yhdyskuntarakenne voidaan säilyttää eheämpänä. Vaihtoehto 1 merkitsee suurinta kasvunvaraa Äänekosken maan käytölle. Tämän vaihtoehdon valinta muuttaa kaupungin asemaa jossain määrin nykyistä etäisemmäksi ja hitaammin lähestyttäväksi.

Vaihtoehdot eivät kaikilta osin ole täysin yhteneviä maakuntakaavojen, yleiskaavojen ja asemakaavojen kanssa. Kaavat ovat syntyneet eri aikoina eikä kaavoitusvaiheessa ole voitu huomioida tiesuunnittelun yksityiskohtia. Kumpikaan vaihtoehto ei ole tiejakson pohjoispäässä täysin maakuntakaavamerkintöjen mukainen, mutta pienehköt kaavasta poikkeamiset voidaan ottaa huomioon seuraavan maakuntakaavatarkistuksen yhteydessä. Nykyisten tiejärjestelyiden mukainen vaihtoehto 0 ei täytä maakuntakaavan tavoitteita, joissa on esitetty eritasoliittymiä ja myös niihin liitettävissä olevia maankäytön uusia mahdollisuuksia.

Vaihtoehto 1 antaa kaupunkiseudulle lännen suunnalla suurimman kasvunvaran. Se kuitenkin pirstoo nykyistä yhdyskuntarakennetta halkaistessaan Honkolan kylän. Lisäksi vaihtoehto 1 tulee Mämmessä erittäin lähelle asutusta Järvenpääntien kohdalla.

Tiehankkeen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen on käsitelty ongelma-kohtien kannalta viime vuosien onnettomuustilastojen valossa sekä tarkemmin kuljettaessa etelästä ja pohjoisesta päin keskustaan sekä Järvenpääntien kannalta. Molemmat kehittämissiivoukset erottelavat pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen toisistaan. Tilanne muuttuu huomattavasti nykyisestä, missä molemmat käyttävät samaa väylää koko

nyt suunniteltavalla tiejaksolla. Rinnakkaistiet mahdollistavat kattavien kevyen liikenteen yhteyksien toteuttamisen.

4.2. Vaikutukset luonnonoloihin ja suojelualueisiin

YVA- selostukseen täydennyksenä laadittu Hujakon, Kierälehden ja Pohjoislahden vesi- ja rantalinnustoselvitys, (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy/(Pihlaja & Pihlaja 2013) on erittäin tärkeä antaen hyvän kuvan hankealueen linnustosta. Hujakon ja Pohjoislahden alueella on monipuolinen vesi-, ja rantalinnusto, jonka kokonaisparimäärä alueen kokoon suhteutettuna on suuri. Hujakko-Pohjoislahtea voidaan pitää vesilinnustonsa puolesta maakunnallisesti merkittävänä lintuvetenä.

Hujakolla havaittiin myös kaksi EU:n Luontodirektiivin liitteen IV (a) lajia (sirolampikorento ja lummelampikorento). Niiden esiintyminen Hujakolla nostaa kohteen luonnonsuojelullista arvoa ja korostaa vaihtoehdon 1 negatiivisia ympäristövaikutuksia. Molemmat lajit ovat rauhoitettuja ja kuuluvat lisäksi tiukkaa suojelua edellyttäviin luontodirektiivin liitteen IV A lajeihin kuten liito-orava. Näiden lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain 49 §:n nojalla kiellettyä. Suojelun velvoitteista on mahdollista hakea poikkeuslupaa alueelliselta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta

Honkolan eritasoliittymä sijoittuu molemmissa tievaihtoehdoissa pieneltä osin liito-oravan ydinalueelle. Lisäksi vaihtoehto 1 sijoittuu osin yhdelle liito-oravan elinpiirialueelle. Vaihtoehto 2 halkaisee yhden suuremman (Vaarinsuo) ja yhden pienehkön lajin ydinalueen Honkolan liittymän koillispuolella sekä viistää lisäksi kahden ydinalueen reunaa niitä kaventaen.

4.3. Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Vaikutukset pohjavesiin ovat vähäisiä, hankealue ei ole pohjaveden muodostumisaluetta. Yksityistalouksien vedenhankintaan tulee kuitenkin kiinnittää huomiota sekä veden saatavuuden että laadun osalta tielinjauksen mahdollisten aiheuttamien muutosvaikutusten osalta. Kallioleikkauksen aiheuttamia pohja- ja pintavesien muutoksia on ennustettu ja niiden johtamista on ennakoitu. Pintavesivaikutukset on arvioitu vaihtoehdossa 1 suuremmiksi, koska tarvitaan kolme uutta siltaa pengerryksiin. Vaikutukset jäävät paikoin pysyviksi, vaikka vesirakentaminen ei suljakaan täysin veden virtauksia.

4.4 Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Hankealueen kallioperän laatu on selvitetty. Tunnelien sijaan on päädytty kallioleikkauksiin. Niillä on vaikutuksia pintavesien virtaamiseen ja pohjaveden tasoon.

Tarkkoja laskelmia hankeen vaikutuksista luonnonvarojen hyödyntämiseen ei ole esitetty, mutta niiden käyttö on arvioitu vaihtoehdossa 1 huomattavasti suuremmaksi tarvittavien pitkien ja syvien maa- ja kallio-

leikkauksien takia. Kallioleikkausten louhinnasta voidaan valmistaa tarvittava murske tienpohjan kerrokseen koko rakennetavalle tiejaksolle sekä muihinkin maanrakennuskohteisiin. Materiaalia voidaan säästää vaihtoehdossa 2 sen rakentuessa suurelta osin nykyisen tien paikalle.

4.5 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Maisemallisesti arvokkaaksi luokitellut kohteet hankealueella on esitetty arviointiselostuksessa johdantona vaikutusten arvioinnille. Maisemallisesti suunnittelualueen maasto on todettu vaihtelevaksi ja sen luetaan sijoittuvan Keski-Suomen maatalouden, teollisuuden ja kaupungistumisen ydinalueelle. Suunnittelualueella on useita ranta-alueita. Tielinjauksia on tarkasteltu maiseman kannalta yksityiskohtaisesti jaksoittain (pääluvaleittäin). Tarkastelu helpottaa maisemavaikutusten hahmottamista ja antaa hyvän kuvan vaihtoehdoista.

Valtakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltu kallioalue Tärttävuori sijaitsee keskeisellä paikalla. Honkolan kylä on maakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema-alue. Kylän läpi kulkee 1700 -luvun lopulla perustettu postitie. Tien varren taloissa on säilynyt paikoin 1800- luvun rakennuksia. Honkolan kulttuurimaisema sijaitsee lähellä Huutomäen eritasoristeystä.

Vaihtoehtoon 1 liittyy runsaasti pengerrakentamista, joka näkyy maisemassa. Vaihtoehto 1 vaikuttaa maisemaan erityisen haitallisesti sisältäen Hujakko-järven ylityksen sekä Kierälähdän-Pohjoislahden kulttuurimaiseman ylityksen Kivisalmessa n. 5 metrin korkeudella. Vaihtoehdon 1 maisemahaittoja vähentävät toisaalta lukuisat ja paikoin syvät maa- ja kallioleikkaukset, jotka vähentävät tien näkyvyyttä ja melua.

Vaihtoehtojen eroavuudet korostuvat suunnittelualueen eteläosassa. Kummassakin vaihtoehdossa Kotakennään ylitys penkereineen muuttaa maisemaa huomattavasti. Penkereen korkeus on suurimmillaan 12 metriä.

Selostuksessa on käyty läpi erikseen eritasoliittymien maisemavaikutukset kummassakin vaihtoehdossa. Ne ovat jäämässä pienehköiksi, mutta ovat hiukan suuremmat vaihtoehdossa 1.

4.6. Meluvaikutukset

Vaihtoehdot 1 ja 2 ohittavat Äänekosken keskustan länsipuolelta nykyistä tietä kauempana, joten melualueelle sijoittuvien asuinrakennusten määrä pienenee nykyisestä. Melun kannalta suotuisin vaihtoehto on arvion mukaan 1, missä ennustevuonna 2035 päiväajan yli 55 dB melualueella sijaitsee 79 ja yöajan yli 50 dB: melualueella 22 asuinrakennusta. Vastaavat vertailuluvut vaihtoehdossa 2 ovat 55dB, 118 asuinrakennusta ja 50 dB, 65 asuinrakennusta. Laskelmissa on otettu huomioon selostuksessa esitetyt melunsuojaukset. Melualueella sijaitsevien lomarakennusten määrässä ei arvion mukaan ole suurta eroa.

Vaikka vaihtoehto 1 kulkee kauempana asutuksesta kuin vaihtoehto 2, on sen tarvitsema melusuojausten määrä arvioitu suuremmaksi. Eri tyyppisen melusuojausten pituus on vaihtoehdossa 1 yhteensä 3320 metriä ja vaihtoehdossa 2 2010 metriä. Suojaustarvetta vaihtoehdossa 1 aiheuttaa erityisesti tien sijoittuminen osittain aukeaan asuttuun maisemaan ja järvien rannoille. Liikenne-ennuste merkitsee suurta kasvua ja lisääntyvää melun määrää myös vaihtoehdossa 2. Vaihtoehdon 2 meluvaikutuksia on mahdollista edelleen vähentää parantamalla nykyistä suojausta asutuksen kohdalla.

4.7 Päästövaikutukset

Hankevaihtoehtojen päästömäärät on arvioitu tonnimääräisinä vuonna 2035. Vaihtoehtojen eroavuudet päästömäärissä ovat selostuksen mukaan pieniä, mutta liikenteen kasvun tuoma lisäys nykyiseen tasoon on suuri. Vaihtoehdon 1 päästöt ovat hiukan muita pienimmät, koska tielinjaukset on lyhyempi. Selostuksen mukaan tieliikenteen päästöt eivät aiheuta merkittäviä ongelmia ilmanlaadun kannalta missään tarkastelluista vaihtoehdoista, ja ilmanlaadun osalta vaihtoehtojen välisessä vertailussa pätee melulaskentojen mukainen järjestys, eli vaihtoehdon 1 mukaisessa linjauksessa altistuminen ilman epäpuhtauksille jää pienemmäksi kuin muissa vaihtoehdoissa. Selostuksessa ei ole arvioitu, aiheuttavatko eri vaihtoehtojen päästöt ylityksiä ilmanlaadun ohjearvoihin (VNp ilmanlaadun ohjearvoista ja rikkilaskeuman tavoitearvosta 1996/480) lähimpänä tietä sijaitsevien kohteiden piha-alueilla. Tämä tieto tulisi tarkistaa ja ottaa huomioon päätöksenteossa.

4.8 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Melu, tien näkyminen maisemassa ja liikenneturvallisuus vaikuttavat keskeisesti elinoloihin ja viihtyvyyteen. Asiantuntija-arviointia tukemaan on järjestetty tutustumismahdollisuus suunnittelualueen maastoon busikuljetuksin ja kävellen. Siihen liittyen on järjestetty avoin työpaja teemakeskusteluineen, karttapalautejärjestelmä ja asiantuntijatyöpajoja. Myös yleisötilaisuuksia on arvioitu näiden vaikutusten kannalta. Ongelmallisimmat kohdat tiejaksoilla on voitu hahmottaa tämän tarkastelun avulla. Merkittävä ero tielinjauksissa on se, että vaihtoehdossa 1 valtatie ja rinnakkaisteiden melu- ja maisemavaikutukset kohdistuvat laajemmalle alueelle kuin vaihtoehdossa 2, jossa ne rajoittuvat enemmän nykyisen valtatie lähiympäristöön.

4.9 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Vaikutuksia on arvioitu liikenteen, asutuksen, luontovaikutusten sekä pinta- ja pohjavesivaikutusten kannalta. Liikenteelle aiheutuvat haitat ovat vaihtoehdossa 2 merkittäviä rakennustyön kohdistuessa käytössä olevalle tiejaksolle kuuden kilometrin matkalla (vaihtoehdossa 1 kolme kilometriä). Vaihtoehdon 2 rinnakkaistiet aiheuttavat lisää liikenteen tilapäistä järjestelytarvetta. Nopeusrajoitukset ja valtatie 4 liikenteen hidastuminen ovat rakennusaikana todennäköisiä.

Rakentamisen aikaiset meluhaitat ja työmaaliikenne aiheuttaa haittoja linnustolle ja sen pesinnälle sekä esteitä hirvien liikkumiselle. Tienrakentamisen suurimmat vaikutukset vesistöihin syntyvät siltojen rakennusvaiheissa. Ne aiheuttavat pohjasedimentin sekoittuminen ja samentumista ja voivat aiheuttaa veden virtauksen muuttumista, minkä johdosta kalojen kutu ja mädin kehittyminen voivat häiriintyä. Kalat voivat siirtyä väliaikaisesti pois rakennusalueelta, ja osa kutu- ja poikastuotantoalueista voidaan menettää.

Pengerryksen seurauksena Hujakko-järvi voi ruovikoitua, ja kehitys saattaa suosia mutaisten pohjien kaloja. Hulevesien mukana vesistöön jouutuva tiesuola voi olla haitaksi vesieläöille erityisesti pienissä lammissa ja järvissä. Kalastusta harjoitetaan selvityksen mukaan lähes kaikilla linjausvaihtoehtojen läheisyydessä olevilla vesistöillä. Selostuksessa arvioidaan, että rakentamisen aikaisia vaikutuksia ei ole havaittavissa Kuhnamon järven alajuoksun arvokkaissa koskikohteissa.

5. Arvioinnin epävarmuustekijät

Tielinjaukset ovat täsmällisiä, joten ympäristövaikutusten arviointi on saatu tarkalle tasolle. Tien rakentaminen mahdollisesti melko kaukana tulevaisuudessa voi aiheuttaa ajan myötä joitakin muutoksia nyt arvioituihin olosuhteisiin esim. luonto- ja meluvaikutusten osalta, kun metsiä saatetaan hakata. Melun osalta laskelmien arvioinnin epävarmuutta onkin käsitelty. Tarkasteltua suunnittelu ympäristöä on pidetty vaativana ja melumallinnuksessa on arvioitu olevan epävarmuutta 3-4 dB.

6 Vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus

Vaihtoehtoja 1 ja 2 on käsitelty tekstissä jokaisen vaikutustyyppin yhteydessä ja lopuksi vertailtu vaikutustyypeittäin taulukossa vaihtoehdon 0 kanssa. Kootun aineiston avulla muodostuu hyvä käsitys vaihtoehtojen vaikutuksista ja toteuttamiskelpoisuudesta ympäristövaikutusten kannalta, kun otetaan huomioon selostukseen täydennyksenä liitetty Hujakon, Kierälahden ja Pohjoislahden rantalinnustoselvitys.

Vaihtoehdolla 0 ja 2 ei arvioida olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia vesi- ja rantalinnustoon. Vaihtoehto 1 ylittää lintujen pesimäalueita, jolloin pysyvät haitalliset vaikutukset ovat todennäköisiä. Joidenkin lajien osalta (lokit ja sorsalinnut) haittaoja voitaneen kompensoida rakentamalla uusia pesäpaikkoja. Arvokkaimpien lajien kuten laulujoutsen, kurki, ruskosuohaukka ja kaulushaikara osalta paras vaihtoehto olisi tien linjaaminen muualta kuin niiden pesimäalueiden päältä tai läheltä. Arviointi osoittaa, että vaihtoehdon 1 toteuttaminen laskee Hujakon ja Pohjoislahden maakunnallista linnustoarvoa pysyvästi.

Molemmat uudet väylävaihtoehdot vähentävät 0- vaihtoehtoon verrattuna maantieliikenteen meluhaittaa. Eri tyyppisen melusuojauksen pituus on selostuksen mukaan selvästi suurempi vaihtoehdossa 1, joka kulkee kauempana nykyisestä tiestä kuin vaihtoehto 2. Uusi linjaus 1 kulkee

avomaastossa Honkolan kylän halki, mikä vaatii pitkiä melusuojarakenteita. Muutoin tämän vaihtoehdon syvät kallioleikkaukset torjuvat hyvin melua, mutta osuvat enimmäkseen asumattomille alueille.

Melulle altistuvien ihmisten määrä asuinrakennuksissa on arvioitu tulevaisuudessa suuremmaksi nykyiseen tiehen tukeutuvassa vaihtoehdossa 2. Tämän vuoksi tulee vaihtoehdon 2 osalta arvioida melusuojauksen parantamisen mahdollisuuksia edelleen nyt esitetyistä suojaustasosta.

Molemmat tielinjaukset luovat mahdollisuudet Äänekosken tulevan maankäytön toteuttamiseen siten, että ratkaisussa voidaan yhdistää valtakunnalliset liikenteen tavoitteet ja paikalliset maankäytön kehittämisen tavoitteet. Arviointityö osoittaa kuitenkin, että vaihtoehdon 1 toteuttamiseen liittyy paljon haitallisia ympäristövaikutuksia.

7 Haitallisten vaikutusten ehkäisy ja lieventäminen

Haitallisten vaikutusten ehkäisemisessä on tien sijoittamisen perusratkaisulla suuri vaikutus syntyviin ympäristövaikutuksiin. Haitallisten vaikutusten lieventämistoimia on esitetty kohdetyypeittäin. Liito-oravien ja suojeltavien korentojen osalta ei ole esitetty keinoja, joilla voitaisiin lieventää vaihtoehtojen estevaikutusta tai muita haitallisia vaikutuksia kuten ydinalueiden halkaiseminen.

Rakennusaikaisten haittojen vähentämiseksi kuljetukset ja työkoneiden kulkureitit suunnitellaan ottaen huomioon paikalliset olosuhteet. Vaihtoehtojen välillä on tässä merkittävä ero vaihtoehdon 2 sijoittuessa liikennöidylle valtatielle. Vaihtoehdon 2 rakentaminen on vaativa tehtävä, eivätkä haitat valtatie liikenteen sujuvuudelle rakentamisaikana ole vältettävissä.

Rakentaminen esitetään ajoitettavaksi siten, että samentumista aiheuttavat työvaiheet ajoitetaan kalojen kutuajan ulkopuolelle. Samentumista voidaan estää myös suojaverhoilla. Kloridipitoisuuksien kasvun vähentämiseksi esitetään toimenpiteinä hulevesien johtamista viemäreihin sekä siltojen varustamista hulevesien keräysjärjestelmällä. Pintavesien laatu esitetään tarkkailtavan. Vaihtoehdossa 1 on kolme vesistön ylitystä ja vaihtoehdossa 2 niitä on yksi, kun Kotakennänsalmi ylitetään uudella maantiesillalla.

Melusuojauksia on esitetty rakennettavaksi, ja niiden pituudet ovat suurimmillaan vaihtoehdossa 1. Vaihtoehdon 2 osalta tulee liikenteen lisääntyessä ja väylän leventyessä valtatie melusuojausta parantaa esitetystä erityisesti taajaan asuttujen alueiden kuten Myllyntaus ja Kierälahti kohdalla, jotka jäävät vuoden 2035 tilanteessa osittain 55-60 desibelin melualueelle arviointiselostuksessa esitetyin melusuojauksin. Täällä voidaan nykyistä melusuojausta tiivistämällä ja parantamalla saada parannusta asuinviihtyvyyteen tien uudistamisen yhteydessä.

Melusuojauksena käytetään kahden metrin meluaitoja, neljän metrin korkuisia meluvalleja ja silloilla 1,2 metrin melukaiteita. Hankevaihtoehto 1 tulee Mämmensalmessa niin lähelle omakotitaloja Järvenpääntien kohdalla, etteivät haitat ole vältettävissä suojauksin.

8 Vaikutusten seuranta

Ympäristövaikutusten seurantaohjelman perusteita on käsitelty. Ohjelmaa ei ole laadittu tarkalla tasolla, mutta tarkastelu muodostaa puitteet tarkemmalle seurantaohjelmalle. Seurannassa tullaan kiinnittämään huomiota tärkeisiin ympäristökohteisiin kuten liito-oravan elinpiiriin, Hujakko-Pohjoislahden linnustoon, liikennemeluun ja pintavesien laadun tarkkailuun seuraavan tien suunnitteluvaiheen aikana. Seurantaan tulee ottaa myös päästöjen osalta ilmanlaadun ohjearvojen (VNp ilmanlaadun ohjearvoista ja rikkilaskeuman tavoitearvosta 1996/480) tarkastelu lähimpänä tietä sijaitsevien kohteiden piha-alueilla.

9 Arviointiselostuksen riittävyys

Arviointiselostus on riittävä ja täyttää YVA -lain asettamat vaatimukset. Se antaa hankkeesta vastaavalle hyvät edellytykset ympäristövaikutusten huomioon ottamiseksi hanketta koskevassa päätöksenteossa.

Arviointiselostuksesta kuulemisessa annetut alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet säilytetään Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. Jäljennökset lausunnoista ja mielipiteistä lähetetään hankkeesta vastaavalle. Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään hankkeesta vastaavalle sekä tiedoksi lausuntojen ja mielipiteen esittäjille. Yhteysviranomaisen lausunto säilytetään Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa ja se on myös Internetissä osoitteessa <http://www.ymparisto.fi/valtatie4aanekoskiYVA>.

Kari Lehtinen

ympäristö ja luonnonvarat -vastualueen johtaja

Esa Mikkonen

ylitarkastaja

JAKELU

Lausuntojen antajat ja mielipiteiden esittäjät

Suomen Ympäristökeskus, liitteenä 2 kpl arviointiselostuksia

MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Suoritemaksu on 7600 €. Hankkeesta vastaavalta perittävä maksu perustuu valtioneuvoston asetukseen 907/2012 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten maksullisista suoritteista vuonna 2013, jonka mukaan asetuksen voimaan tullessa vireillä olevassa asiassa suoritteesta peritään maksu asetuksen voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Hankkeesta vastaava, joka katsoo lausunnosta perittävän maksun virheelliseksi, voi vaatia siihen oikaisua Keski-Suomen ELY -keskukselta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.

Liite

Keski-Suomen ELY:n liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue:

Jäljennökset kuulemisessa esitetyistä lausunnoista ja mielipiteistä