



Kooste Valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki -hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta saapuneista lausunnoista ja mielipiteistä

Yhteenvedosta on tietosuojasyistä poistettu yksityishenkilöiden nimet ja muut yksityiselämää koskevat tiedot, kuvat ja kuviot, tarkemmat kiinteistö-, kartta-, ja yhteystiedot, erityisesti suojeltavia lajeja koskevat tiedot sekä lausuntojen johdantotekstit, joissa on referoitu nähtävillä ollutta arviointiselostusta. Alkuperäiset versiot lausunnoista ja mielipiteistä mahdollisine liitteineen on toimitettu hankkeesta vastaavan käyttöön. Lausunnot on esitetty alla lausunnonantajan mukaan aakkosjärjestyksessä ja mielipiteet satunnaisessa järjestyksessä.

Lausunnot

Caruna Oy

hanke ei sijaitse Caruna Oy:n sähkönjakeluverkon vastuualueella eikä Caruna Oy:llä ole sähkönjakeluverkkoa kyseisen hankkeen alueella. Caruna Oy:llä ei siten ole lausuttavaa YVA-selostuksesta.

Fingrid Oyj

Alueella sijaitsevat Fingridin 400 kilovoltin (kV) voimajohto Keminmaa-Pikkarala ja 400 kV voimajohto Isokangas-Pyhänselkä.

Fingridillä ei ole varsinaisesti kommentoivaa YVA-selostuksesta.

Kuten aiemmin lausuimme, YVA-menettelyä koskevassa lausunnossa ei voida ottaa kantaa tiehankkeen teknisiin ratkaisuihin. Hankkeesta vastaava voi harkita, että missä maantien suunnitteluprosessin vaiheessa mahdollinen tekninen yhteensovittaminen voimajohtojen kanssa kannattaa tehdä. Fingridin johtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Pyydämme toimittamaan risteämälausuntopyynnön ensisijaisesti verkkosivun kautta www.fingrid.fi/risteamalausunnot.

Tämä lausunto koskee vain Fingridin voimajohtoja.

Jääli-Koitelintien yksityistien tiekunta

Paras vaihtoehto olisi VE3.

Jäälijärven ja Kiimingin välinen rinnakkainen kulkuyhteys (Isoahonkangas - Huvilatie) ja kevyenliikenteenväylä on järkevää toteuttaa VE3 mukaan. Rinnakkainen kulkuyhteys tulee kuitenkin rakentaa yleisenä tienä. Tarvittaessa eritasoliittymät voidaan toteuttaa valo-ohjauksella VE2 mukaisesti.

Perustelut:

Rinnakkainen tieyhteys on tarpeellinen. Yksityistienä toteutettuna rinnakkainen tieyhteys on käytännössä todella haastava, sillä rinnakkainen tieyhteys tulee palvelemaan mm. Honkimaan, Piltosen ja Isoahonkankaan asukkaita. Tieyksiköiden laskeminen ja kustannusten

jakaminen kaikkien tieosakkaiden kesken on todellisen käytön mukaisesti mahdotonta, ottaen huomioon myös tieosakkaiden ulkopuoliset käyttäjät.

Kaikki hitaat ajoneuvot, esim. työkoneet, mopoautot ja mopot, voidaan ohjata kulkemaan Jäälin ja Kiimingin välillä rinnakkaista yleistä tietä pitkin. Tällöin liikenneturvallisuus paranee ja VT20 liikenne sujuvoituu entisestään. Piltosenjärven kohdalla (Peartek ja naapuritalot) tiejärjestelyt ovat jo nykyisellään ahtaat. Mm. uusi vesijohtolinja on jouduttu kierrättämään Piltosenjärven kautta. Kevyen ja muun hitaan liikenteen siirtäminen rinnakkaisen yleisen tien yhteyteen mahdollistaa tässä kohtaa talokohtaisten tieyhteyksien ja meluesteiden väljemmän rakentamisen

Jäälin asukasyhdistys ry

VT 20 on yhdistyksen alueen asukkaille erittäin tärkeä liikenneväylä, jonka kehittäminen on ollut vireillä jo vuosikymmenten ajan. Kuusamontien eli VT 20:n liikenneturvallisuudella ja liikenteen välityskyvyllä on merkittäviä vaikutuksia alueemme asutukseen ja ihmisten elinoloihin. Asukasyhdistys pitää selostuksen vaihtoehtoja huolella selvitettyinä. Tarkastelluista vaihtoehtoista ohikulkutievaihtoehto VE3 vastaa parhaiten asukkaiden toiveisiin mm. melu- ja pölyhaittojen vähentämisestä ja liikenteen sujuvoittamisesta.

Asukasyhdistys uudistaa lausuntonsa siitä, että rinnakkaiset tieyhteydet välillä Kiiminki - Ylikiiminginristeys ovat tarpeen. Ohikulkuteillä rinnakkainen yhteys syntyy Ylikiimingintien ja Jäälin välille luonnostaan nykyisen Kuusamontien jäädessä käyttöön. Jäälinjärven ja Kiimingin välinen rinnakkainen kulkuyhteys (Isoahonkangas - Huvilatie) ja kevyenliikenteen väylä on järkevää toteuttaa VE3 mukaan, vaikka rakentamisessa muutoin päädyttäisiin edullisempaan vaihtoehtoon VE2.

Kaikki hitaat ajoneuvot, esim. työkoneet, mopoautot ja mopot, voidaan ohjata kulkemaan Jäälin ja Kiimingin välillä VE3:n mukaista rinnakkaista tietä pitkin. Tällöin liikenneturvallisuus paranee ja VT20 liikenne sujuvoituu entisestään. Piltosenjärven kohdalla (Peartek ja naapuritalot) tiejärjestelyt ovat jo nykyisellään ahtaat. Mm. uusi vesijohtolinja on jouduttu kierrättämään Piltosenjärven kautta. Kevyen ja muun hitaan liikenteen siirtäminen rinnakkaisen yleisen tien yhteyteen mahdollistaa tässä kohtaa talokohtaisten tieyhteyksien ja meluesteiden väljemmän rakentamisen.

Selostuksen mukaan rinnakkainen tieyhteys toteutettaisiin osittain yksityistienä. Yksityistienä toteutettuna rinnakkainen tieyhteys olisi käytännössä yksityistien tiekunnalle todella haastava ylläpidettävä, sillä tieyksiköiden laskeminen ja kustannusten jakaminen kaikkien tieosakkaiden kesken olisi todellisen käytön mukaisesti mahdotonta ottaen huomioon myös tieosakkaiden ulkopuoliset käyttäjät. Rinnakkainen kulkuyhteys tulisivat rakentaa yleisenä tienä.

Kaava-alueeseen kohdistuvia vaikutuksia tulee tarkastella yhdessä Oulun kaupungin kanssa. Jäälin asukasyhdistys ry on huolissaan Näppärinkankaan rakentamisen myötä koojatieksi muutettavan Jäkäläräitin ja Jäälintien risteysalueen toteutuksesta. Yhdistys on jo aiemmin ilmaissut huolensa lausunnoillaan Näppärinkankaan asemakaavoituksen ja alueen katu- ja ympäristösuunnittelun yhteydessä. Viranomaisen on todennut, että Jäälintien ja Kuusamontien sekä Jäkäläräitin muodostama liittymäkokonaisuus tarkastellaan Kuusamontien suunnittelun yhteydessä. Kyseessä on 1970-luvulla rakentunut liittymä, jonka kuormitus lisääntyy lähivuosina merkittävästi.

Jäälin asukasyhdistys toivoo huomiota kiinnitettävän myös Välikylästä Välikylän yrityspuistoon suuntautuvan liikenteen mahdollistamiseen. Selostuksessa kuvatuissa vaihtoehtoisissa Välikylän asuinalueelta Yrityspuistoon pääsee vain kiertämällä Ylikiimingin tien kautta. Kuusamontien alikulku on suunnitelmissa esitetty vain kevyelle liikenteelle. Alikulku olisi kuitenkin syytä mitoittaa siten, että myös ajoneuvoilla pääsisi asuinalueen puolelta sitä käyttäen sujuvasti Yrityskylän palveluita käyttämään.

Luonnonvarakeskus

Luonnonvarakeskuksella ei ole lausuttavaa asiasta.

Oulun kaupunki

Oulun kaupunki pitää Kuusamontien parantamista erittäin tärkeänä ja myös Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 Korvenkylän ja Kiimingin välin parantaminen on tunnistettu kärkitoimenpiteiden joukkoon.

Hankkeen suhde voimassa oleviin ja vireillä oleviin kaavoihin

YVA-selostuksessa on kuvailtu varsin hyvin ja kattavasti voimassa ja vireillä olevien kaavojen tilanne. Oulun kaupunki huomauttaa kuitenkin, että Alakylän, Tirinkylän, Haipuskylän ja Hanhiperän osayleiskaava on lainvoimainen, ja kuulutettu voimaan 28.1.2025.

Uuden Oulun yleiskaava mahdollistaa YVA-selostuksessa esitettyjen kaikkien vaihtoehtojen toteuttamisen. Uuden Oulun yleiskaavan yleismääräyksen mukaisesti yleiskaava-alueella tulee tarkemmassa suunnittelussa turvata pienvesien luonto- ja virkistysarvot, erityisesti Kalimenojan osalta. Selostuksen arvioissa Kalimenojalle todetaan tapahtuvan rakentamisenaikaista lievää samentumista ja meluhaittoja sekä olevan riski valumavesien happamoitumiselle, mikäli alueelta löytyy happamia sulfaattimaita eikä valunnan neutralisoinnista huolehdita. Kaupunki katsoo, että Kalimenojaan kohdistuvien vaikutusten riski ja nykyisen kuormituksen vähentämismahdollisuudet tulee huomioida jatkosuunnittelussa erityisen tarkasti, sillä Kalimenoja on ennestään ekologisesti tyydyttävässä tilassa ja parannustoimien tarpeessa. Myös muut alueen vaikutuspiirissä olevat vesistöt ja pohjavesi tulee huomioida vastaavalla tarkkuudella.

Oulun kaupungilla on tullut vireille joulukuussa 2023 vihreän siirtymän teollisuuteen tähtäävä Pyryväisen osayleiskaava, jonka tämänhetkisessä suunnittelualueessa on mukana Kuusamontie yhteysväliltä Välikylä–Jäälinjärvi kattaen ohikulkutien alueen. Osayleiskaavalla muutetaan suunnittelualueelta Uuden Oulun yleiskaavaa. Tiealueen kaavamerkinnot päivitetään rinnan valtatie 20 parantamishankkeen etenemisen kanssa ottaen samalla huomioon Pyryväisen alueen tulevaisuuden teollisuustoimintoihin kytkeytyvät liikenteelliset tarpeet. Pyryväisen kupeessa länsipuolella on vireillä myös Ruskonselkä–Välikylän työpaikka-alueen asemakaava, joka etenee yhteistyössä Pyryväisen kaavoituksen kanssa ja jossa myös huomioidaan valtatie parantamishanke. Pyryväisen ja Ruskonselkä–Välikylän kaava-alueille on laadinnassa yhteinen kaavarunko ohjaamaan jatkosuunnittelua. Vireillä olevan Oulun keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan suunnittelualueessa on mukana tiehankkeen alkupää yhteysväliltä Korvenkylä–Välikylä.

Yhteysvälillä Jäälinjärvi–Kiiminki on voimassa Kiimingin keskeisten taajama-alueiden osayleiskaava 2030, joka mahdollistaa Kuusamontien perusparantamisen ja eritasoliittymien rakentamisen. Kyseinen yhteysväli parannetaan YVA-selostuksen vaihtoehtojen mukaisesti nykyiselle paikalleen joko taso- tai eritasoliittymillä. Voimassa oleva kaava on kuitenkin liikenteellisten kaavamerkintöjen tarkkuustasolta varsin yksityiskohtainen, minkä

vuoksi sen muuttaminen on todettu yhdessä ELY-keskuksen kanssa käydyissä neuvotte-
luissa olevan tarpeen. Valtatien parantamishankkeen vaihtoehdoissa esitetään kaavan
vaikutusalueelle uusia rinnakkaistieratkaisuja, joista syntyy ristiriita voimassa olevan kaa-
van suunnitteluratkaisuihin. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä, jos se on vastoin oikeus-
vaikutteista yleiskaavaa. Tämän vuoksi Oulun kaupunki käynnistää Jäälinjärven ja Kiimin-
gin väliselle alueelle osayleiskaavan laatimisen mahdollistamaan Kuusamontien paranta-
misen siihen liittyvine liittymä- ja rinnakkaistieratkaisuineen. Lisäksi asemakaavoille aiheu-
tuu muutostarpeita Korvenkylän ja Kiimingin välillä, jotka tullaan myös toteuttamaan tarpeen
mukaisesti.

Vaihtoehtojen arviointi

Kuusamontien parantamisen hanketta on selostuksessa todettu ohjaavan muun muassa
valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja ilmastomuutokseen liittyvät sitoumukset. Li-
säksi on määritelty hankekohtaisia tavoitteita, jotka ovat Oulun kaupungin näkemyksen mu-
kaan pääosin hyviä ja kannatettavia. Hankkeen yhtenä tavoitteena on mainittu liikenteen
hiilidioksidi- ja hiukkaspäästöjen vähentyminen, mikä arvion mukaan toteutuu kaikissa vaih-
toehdoissa. Kaupunki huomauttaa, että vaihtoehdon 2 ja 3 mukainen uusi maastokäytävä
olisi kuitenkin merkittävästi luontoarvoja tuhoava verrattuna nykyisen tielinjauksen paranta-
miseen. Tästä näkökulmasta katsoen hankkeessa tulisivat korostumaan erinäiset haittojen
kompensaatiomenetelmät parantamismuutoksissa 2 ja 3.

Vaihtoehdoissa on kiitettävää mahdollisuus vähentää asukkailla aiheutuvia meluhaittoja.
Kuitenkin on syytä huomauttaa, että Kiimingin kaupunginosan Ahonkankaalla on 2.5.2024
lainvoiman saanut asemakaava, jota ei ole huomioitu suunnitelluissa meluaidoissa. Alueelle
on mitoitettu asemakaavassa laskennallisesti 521 asukasta, joten se tulee ottaa huomioon
melusuojauksessa.

Vaihtoehtojen 1, 2 ja 3 hyöty-kustannussuhteissa ei ole merkittäviä eroja: paikalleen paran-
taminen VE1 (0,68), uusi maastokäytävä VE2 (0,72) ja VE3 (0,62).

Henkilöliikenteen matka-aika lyhenee ruuhkahuipun aikana suhteessa nykytilanteeseen ar-
viointiselostuksen mukaan seuraavasti: VE1 1,85 min, VE2 3,31 min ja VE3 4,66 min. Uu-
den tielinjauksen hyöty olisi siis VE2 0,46 minuuttia ja VE3 2,81 minuuttia verrattuna pai-
kalleen parantamiseen. Uuden maastokäytävän aikaansaamat matka-ajalliset hyödyt yksit-
täistä matkaa kohden olisivat näin ollen vähäiset suhteessa investointikustannuksiin. Jouk-
koliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat kaikissa vaihtoehdoissa 1, 2
ja 3. Vaikka joukkoliikenteen palvelutaso näissä vaihtoehdoissa on samankaltainen, niin
sen asema heikkenee suhteessa matka-ajaltaan lyhentyvään henkilöautoliikenteeseen.

Kuusamontien nykyiselle paikalleen parantamisen VE1 on selostuksessa todettu paranta-
van koko tarkastelualueen liikenteellistä palvelutasoa merkittävästi ja mahdollistavan liiken-
nemäärien voimakkaan kasvun ilman väylän kapasiteettiongelmia. Valtatie levenisi ny-
kyisestä 40 metristä noin kymmenen metriä. Vaihtoehdolla todetaan myös pystyttävän vä-
hentämään melulle altistuvien asukkaiden ja rakennusten lukumäärää, vaikkakin kaikkia
asukkaita ei ole voitu suojata melulta ja uuden maastokäytävän vaihtoehdot toisivat vielä
enemmän melua poistavia hyötyjä. Vaihtoehto yksi ei ohjaa liikennettä pois nykyisten elin-
keinotoimijoiden ääreltä tai vaadi merkittäviä metsäalueiden poistamisia. Arvioissa on esi-
tetty, että paikallisliikenteen linjat jäisivät todennäköisesti liikennöimään uudesta maasto-
käytävästä huolimatta nykyisellä tielinjauksella.

Nykypaikalleen parantamisen haasteena on, että paikalliseen liikkumiseen syntyy tiiviiden asutuskeskittymien kohdalla hidastetta nelikaistaisen keskikaidetien estevaikutuksesta. Joidenkin paikallisten työ- ja asiointimatkat saattavat hieman pidentyä, sillä liikenne ohjataan rinnakkaisteitä pitkin eritasoliittymiin, mutta vaikutukset on YVA selostuksesta arvioitu vähäisiksi. On myös mahdollista, että joidenkin nykyisten yritysten saavutettavuudelle aiheutuu haittaa.

Uuden maastokäytävän mukaiset vaihtoehdot 2 ja 3 ovat luonnonympäristön, luonnonvarojen ja osittain maankäytön kannalta huonoimmat vaihtoehdot, mutta toisaalta parantavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta huomattavasti. Vaihtoehdot myös parantavat ihmisten elinoloja nykyisen tielinjauksen ympäristössä esimerkiksi melun ja pölyn kannalta. Raken- tamisaikaiset haittavaikutukset asutukselle, elinkeinoille ja liikenteelle ovat pienimmät.

Oulun kaupunki on arvioinut YVA-selostuksessa esitettyjä vaihtoehtoja myös pitkän aikavälin maankäytön kehittämistavoitteiden kannalta. Kaupunki on osin eri kannalla selostuksessa vaihtoehtoista 1, 2 ja 3 kirjattujen maankäytön ja kaavoituksen arvioista suhteessa kaupungin tavoitteisiin. Korvenkylän ja Jäälinjärven välillä uuden maastokäytävän on todettu muodostavan paremmat edellytykset maankäytön, kuten asuinalueiden laajentamiselle. Oulun kaupungin maankäytössä pyritään tukeutumaan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja infrastruktuuriin. Kaupunki katsoo tien nykyiselle paikalleen parantamisen mahdollistavan yhtä lailla maankäytön kehittämistä tielinjauksen vaikutuspiirissä. Kaupungin näkemyksen mukaan uusi maastokäytävä aiheuttaisi nykyistä tilannetta enemmän estevaikutusta maankäytön kehittämiseksi pirstoen käytettävissä olevaa maapinta-alaa rinnakkaistieksi jäävän Kuusamontien länsipuolella. Uusi maastokäytävä vaikeuttaisi myös Pyyryväisen työpaikka- ja teollisuustoimintojen kaavoitusta esimerkiksi pirstoen tässä vaiheessa kaavarungossa hahmoteltua suurta teollisuuskorttelia Kuusamontien läheisyydessä. Vihreän siirtymän toiminnot vaativat mahdollisimman suuria yhtenäisiä tontteja, joita ei ole Pyyryväisen suunnittelualueelle helppoa muodostaa suhteessa tunnistettuihin yhteensovittamishaasteisiin luonto- ja ympäristöarvojen kanssa.

Oulun kaupunki korostaa hankkeen kannalta yhtenä keskeisenä huomioitavana teemana luontopositiivisuusnäkökulmaa. Siihen liittyvä tuorein sitoumus on YVA-selostuksessa tunnistettu kymmenen suurimman kaupungin kaupunginjohtajien ja pormestarien julistus, jolla kaupungit sitoutuvat pysäyttämään luontokadon vuoteen 2030 mennessä. Teemaan liittyen Oulun kaupunki on laatinut yhteistyössä Oulun yliopiston kanssa tammikuussa 2025 valmistuneen hömötiaisen elinympäristömallinnuksen, joka on toimitettu hankekonsultille käyttöön ja tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Hömötiainen on tunnettu laji, joka on ajautunut vuonna 2019 erittäin uhanalaiseksi. Lajina se on täysin ja monipuolisesti riippuvainen metsistä sekä monimuotoisen metsän tärkeä indikaattorilaji. Hankkeessa tulee huomioida eritoten hömötiaisen kannalta kriittisen Kuusamontien ylittävän yhteyden säilyminen Laukkukankaan kohdalla. Pyyryväisen osayleiskaavassa yhteys on määrä turvata ja pidemmän aikavälin tavoitteena tulee olla sen vahvistaminen. Yhteys yhdistää toisiinsa hömötiaisen verkoston laajoja tihentymäalueita ja on jo nykyisellään heikentynyt hyvin kapeaksi.

Huomionarvoista on myös Kuusamontien ylityskohtaan linkittyvät ja laajasti ohikulkutien linjaukselle sijoittuvat soveltuvimmat pesimis- ja talvehtimisalueet. Ohikulkutien alue on tunnistettu myös YVA-selostuksessa linnustollisesti arvokkaimmaksi alueeksi yhteysväliillä Välikylä–Jääli. Vaikutustenarvioinnissa on tunnistettu uuden maastokäytävän pirstovan ja mahdollisesti heikentävän usean lintulajin kuten hömötiaisen elinympäristöä ja reviireitä.

Linnustovaikutusten lisäksi uuden maastokäytävän on tunnistettu aiheuttavan alueella yleensäkin luonnonympäristön pirstoutumista ja vaikutuksia useampiin huomioitaviin metsä- ja suoluontotyyppikuvioihin. Uuden maastokäytävän on mainittu myös heikentävän pohjoiseteläsuuntaisia ekologisia yhteyksiä.

Kulttuuriympäristön osalta kaupunki huomauttaa havaituista puutteista. Vaikutuksia kulttuuriympäristöön on tarkasteltu konsultin laatiman inventoinnin taustoittamana. Työssä ei ole osallistettu museoviranomaista, työ nojautuu konsultin näkemykseen. Inventointia koskevat tarkennusesitykset toimitetaan suoraan konsultille.

Oulun kaupungin näkökulmasta tavoiteltava vaihtoehto

Oulun kaupunki katsoo YVA-selostuksen arvioinnin lopputuloksien ja omien pitkän aikavälin tavoitteiden kannalta jatkosuunnitteluun kannatettavimmaksi vaihtoehdoksi valtatieparantamisen nykyiselle paikalleen koko yhteysväliä Korvenkylä–Kiiminki.

Vaihtoehto yksi tukee parhaiten myös muun muassa kansainvälisiä, kansallisia ja paikallisia ilmastotavoitteita, luontokadon pysäyttämistä vuoteen 2030 mennessä sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista tukeutuen olemassa olevaan infrastruktuuriin. Nykyiselle paikalleen parantaminen tuo selostuksen mukaan tarvittavat hyödyt liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden edistämisen kannalta sekä pystyy vähentämään valtatieliikenteen paikalliselle maankäytölle aiheuttamia haittoja.

Kaupungin näkemyksen mukaan Korvenkylä–Kiiminki yhteysvälin paikalleen parantaminen luo lisäksi uusia mahdollisuuksia elinkeinoelämän kehittämiselle Kuusamontien varrella, jota Pyyryväisen osayleiskaava edistää jo lähitulevaisuudessa. Myös olemassa olevat elinkeinoelämän toimijat säilyisivät yhä Kuusamontien välittömässä vaikutuspiirissä.

Oulun kaupungin näkemyksen mukaan nykyiselle paikalleen parantamisella kuten vaihtoehdoilla 2 ja 3 edistettäisiin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti varautumista uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin, kuten tuulivoimaloiden osien kuljettamiseen ja muihin vihreän siirtymän teollisuuden kuljetustarpeisiin.

Vaihtoehto yksi sisältää vaihtoehtojen 2 ja 3 tavoin Välikylän eritasoliittymän toteuttamisen, joka on tarpeellinen ottaen huomioon Pyyryväisen kaavoituksen tavoitteet suuren mittakaavan vihreän siirtymän teollisuudesta. Tulevaisuuden teollisuuden kuljetukset hyötyisivät merkittävästi ratkaisusta, ja eritasoliittymä mahdollistaisi lisäksi paremmin myös kehätien tavoitteen toteutumisen Kuusamontien ja Alakyläntien väliselle osuudelle, jota edistetään osana Pyyryväisen osayleiskaavaa sekä Ruskonselkä–Välikylän asemakaavaa. Yhteysväliä Jäälinjärvi–Kiiminki kaupunki katsoo kannatettavaksi tavoitella eritasoliittymiin perustuvan vaihtoehdon edistämistä. Ratkaisu olisi tasoliittymiin verrattuna liikenteen sujuvuutta sekä turvallisuutta ja maankäytön tavoitteita paremmin tukeva ratkaisu. Se myös yhdistäisi paremmin tien länsi- ja itäpuolen yhdyskuntarakenteen ja mahdollistaisi väyläkapasiteetin lisääntymisen myötä joukkoliikenteen kehittämisen.

Oulun seudun ympäristötoimi

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue on pyytänyt kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lausuntoa ELY-keskuksen Liikenne- ja

infrastruktuuri -vastuualueen Korvenkylä-Kiiminki välillä sijaitsevasta Valtatien 20 parantaminen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Oulun seudun ympäristötoimen käsityksen mukaan YVA-menettelyssä on arvioitu hankkeen keskeiset ympäristövaikutukset ja arviointiselostuksessa on esitetty vaihtoehtojen vertailu selkeällä ja havainnollisella tavalla. Menettelyn aikana on tunnistettu monia ympäristövaikutuksia, joihin varautuminen edellyttää vielä runsaasti lisäselvityksiä ja lieventämistoimenpiteiden suunnittelua hankkeen tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Ympäristötoimi haluaa nostaa selostuksesta esiin seuraavat asiat:

Pinta- ja pohjavedet

Ympäristötoimi pitää tärkeänä, että hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa kiinnitetään erityistä huomiota riittäviin lieventämistoimenpiteisiin pohja- ja pintavesien suojelemiseksi. Pohjaveden hallintasuunnitelman laatiminen seurantoineen on tarpeen rakentamisaikaisten kielteisten vaikutusten hallitsemiseksi ja seuraamiseksi. Suunnitellut uudet pohjavesisuojuukset tulevat parantamaan pohjavesien suojelua suunnittelualueella. Toiminnan pintavesivaikutusten osalta on varauduttava ennalta happamien sulfaattimaiden lisäksi myös mustaliuskeisiin ja maaperän raudan kulkeutumiseen.

Ekologiset yhteydet

Riittävien ekologisten yhteyksien säilyttämiseksi jatkosuunnittelussa tulee huomioida myös juuri valmistuva Oulun kaupungin viherrakenneselvitys ja yleissuunnitelma (VISU) ja siinä turvattaviksi esitetyt metsäverkoston yhteydet Kalimenojan varrella sekä välillä Korvenkylä-Vesalanmäki ja Näppärinkangas-Laukkukangas.

Tarvittavat luvat ja päätökset

YVA-menettelyn aikana on tunnistettu alustavasti, mitä lupia ja päätöksiä hankkeen jatkosuunnittelussa tulee hakea. Jatkosuunnittelua varten ympäristötoimi haluaa nostaa esiin seuraavia ympäristönsuojelulakiin ja jätelakiin perustuvia ilmoitus- ja lupavelvollisuuteen liittyviä seikkoja, joiden lisäksi voidaan tarvita myös tapauskohtaista ilmoitus- ja lupatarpeen harkintaa.

Ylijäämämaat

Tiehankkeessa syntyvän pilaantumattoman ylijäämämaan hyödyntäminen (esim. meluvaltiin) ei edellytä ympäristölupaa, jos kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät: 1) ylijäämämaan jatkokäyttö on varmaa (toimitetaan kaivupaikalta suoraan kohteeseen alle vuoden varastointiajalla), 2) jatkokäyttö on suunnitelmallista (perustuu esim. maantiedealueella rakentamis- tai parantamissuunnitelmaan) ja 3) ylijäämää voidaan käyttää sellaisenaan ilman muuntamistoimia (saa käsitellä mekaanisesti sekä stabiloida ja kiinteyttää sideaineella, joka ei ole jätettä). Huomattavan suuret massat voivat edellyttää ympäristölupaa. Murskaus voi joissain tapauksissa laukaista lupavelvollisuuden tai meluilmoituksen tarpeen.

Voimassa olevien ympäristönsuojelumääräysten (Oulun seudun ympäristötoimi -liikelaitoksen johtokunta 11.12.2024 § 145) mukaan maa-ainesten käsittely ja varastointi muualla kuin maa-aines- tai ympäristöluvan mukaisella alueella on kielletty alle 200 metrin etäisyydellä asutuksesta. Maa-ainesten tulee olla pilaantumattomia ja varastoinnin tilapäistä. Hakemuksesta voidaan perustellusta syystä yksittäistapauksessa myöntää lupa poiketa ympäristönsuojelumääräyksistä.

Pilaantumattomien ylijäämämaiden läjittäminen maankaatopaikalle edellyttää ympäristölupaa. Lupa haetaan kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta, jos läjitysmäärä on alle

50 000 tonnia vuodessa. Oulun seudun ympäristötoimi edellyttää ympäristölupaa happamuutta tuottavien happamien sulfaattimaiden ja mustaliuskeainesten läjittämiseen maankaatopaikalle ja hyödyntämiseen esim. meluvalleissa. Happamuutta tuottavien ylijäämämaiden läjittämiseksi tai hyödyntämiseksi ei tulisi hakea lupaa pohjavesialueelle. Pilaantumaton ylijäämämaa ja happamuutta tuottavat maa-ainekset voidaan toimittaa myös maankaatopaikalle, hyödyntämiskohteeseen tai käsittelypaikkaan, jonka ympäristölupa sallii tällaisten maa-ainesten vastaanoton.

Melu ja tärinä

Erityisen häiritsevää, tilapäistä melua tai tärinää aiheuttavasta toimenpiteestä tai tapahtumasta on tehtävä ympäristötoimeen ympäristönsuojelulain 118 §:n mukainen kirjallinen ilmoitus. Voimassa olevien ympäristönsuojelumääräysten (Oulun seudun ympäristötoimi -liikelaitoksen johtokunta 11.12.2024 § 145) mukaan melu-ilmoitusta ei kuitenkaan tarvitse tehdä louhinnasta (poraus ja räjäytys), paalutuksesta, piikkauksesta, suihkupuhalluksesta, iskuvasaran käytöstä tai vastaavasta erityisen häiritsevää melua aiheuttavasta työstä, kun työ suoritetaan arkisin maanantaista perjantaihin klo 7.00–18.00 välisenä aikana ja työ kestää yhteensä enintään 10 päivää. Toimintaa koskee kuitenkin tiedotusvelvollisuus eli erityisen häiritsevää melua tai tärinää aiheuttavasta toiminnasta on tiedotettava vähintään viikkoa ennen toiminnan aloittamista melun tai tärinän vaikutuspiirissä oleville asukkaille ja muille häiriintyville kohteille.

Vasikkasuon louhoksen etäisyys lähimpään asutukseen ja lähimpään tielinjauvaihtoehtoon on lyhimmilläänkin yli kilometrin, mikä nähdään melun ja tärinän kannalta riittävänä etäisyytenä.

Lähialueen maa-ainestenotto- ja jätteenkäsittelytoiminnot

Vasikkasuon alueesta esitettyjen tietojen osalta (selostus s. 111 ja 166) on tarpeen tarkentaa, että alueella sijaitsee useiden toiminnanharjoittajien lupaan tai rekisteröintiin perustuvia toimintoja. Vasikkasuon louhosalue muodostuu kymmenestä kalliokiviaineksen ottoalueesta, joiden lisäksi hiekan ja soran ottoa tapahtuu pääosin Takumaantien suunnalla sijaitsevalla 12 maa-aineksenottoalueella.

Lisäksi alueella on kaksi asfalttiasemaa sekä 12 jätteenkäsittelyaluetta, joissa on maanlajitystoimintaa, mullanvalmistusta ja/tai muuta jätteen käsittelyä. Vasikkasuon louhosalueella nykyiset maa-aineslupan ja ympäristölupan yhteisluvut mahdollistavat kalliokiviaineksen ottamisen pisimmillään 2040-luvulle. Vasikkasuon toimintojen kuljetukset tapahtuvat Alakyläntien ohella myös Takumaantien kautta, joten raskaat kuljetukset tarvitsevat turvallisen liittymän Valtatielle 20 huomioiden myös kevyenliikenteen turvallisuus Jäälin montun uimarannalle. Vasikkasuon alueen läpi Alakyläntieltä Valtatielle 20 kulkee myös rasiatie Vitsakankaantie.

Lisähuomiona, että Pyryväissuolla ei sijaitse maa-ainestenottoa, vaan ympäristöluvallisia jätteenkäsittelytoimintoja.

Oulun Vesi

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus suunnittelee valtatie 20 välin Korvenkylä–Kiiminki kehittämistä. Hankkeesta on laadittu YVA-selostus, jossa on tarkasteltu hankkeen neljää vaihtoehtoa.

Kuusamontien parantaminen on Oulun alueelle erittäin tärkeä hanke. Hankkeen merkittävimmät tavoitteet ovat liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja matka-aikojen

ennustettavuuden parantaminen, ympäristölle aiheutuvien haittojen minimoiminen, liikenteen hiilidioksidi- ja hiukkaspäästöjen väheneminen, meluhaitan väheneminen sekä maankäytön kehittämisen mahdollistaminen.

Hankealueella sijaitsee keskeisesti Laivakankaan pohjavesialue, jossa on Oulun Veden toiminnassa oleva vedenottamo. Laivakankaan alueelta hyödynnettävä pohjavesi on tärkeä erityisesti Jäälin alueen asukkaille, joita on noin 5 000. Oulun Vesi tarkastelee hankkeen vaihtoehtoja erityisesti vedenhankinnan näkökulmasta huomioiden sekä rakentamisaikaiset että tien käytön aikaiset vaikutukset. Olemassa olevan vedenottamon lisäksi Oulun Vedellä on tarkoitus selvittää mahdollisuuksia vedenoton laajentamiseen myös pohjavesialueen itäosaan.

Oulun Vesi pitää YVA-selostuksen arvioinnin perusteella parhaana vaihtoehtona valtatieparantamista nykyiselle paikalleen, koska tien rakentamistyöt tapahtuvat noin 1 km etäisyydellä vedenottamosta. Toteutettavan pohjavesisuojausmyötä riskit tien käytön aikana tulevat vähenemään.

Vaihtoehdot 2 ja 3 ovat Oulun Veden näkemyksen mukaan huonoimmat vaihtoehdot, koska tielinjaus siirtyisi vain 120 metrin etäisyydelle talousvesikäytössä olevan vedenottamon lähisuojavaikuksesta ja pohjaveden virtaus on tiealueelta vedenottamon suuntaan. Oulun Veden näkemyksen mukaan rakentamisaika aiheuttaisi vaihtoehdoissa 2 ja 3 merkittävän riskin vedenotolle.

Laivakankaan pohjavesialueelle kohdistuvat merkittävimmät vaikutukset ajoittuvat tien rakentamisvaiheeseen. Rakentamisvaiheessa työkonet ja alueella säilytettävät polttoainesäiliöt aiheuttavat merkittävimmän riskin pohjavesialueen kannalta. Rakentamisvaiheessa tulee polttoaine- ja kemikaalisäiliöille toteuttaa työmaa-aikaiset suojaukset, jotta mahdollisissa onnettomuustilanteissakin vaikutukset pohjaveteen ovat hallittavissa. Tienpidosta aiheutuva pohjavesiriski aiheutuu valtaosin liukkaudentorjunnassa käytettävästä tiesuolasta. Hankkeen yhteydessä rakennettavan pohjavesisuojausmyötä nämä riskit pienenevät nykytilanteeseen verrattuna.

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee minimoida rakentamisaikainen riski sekä pohjaveden laadun että määrän kannalta. Hankkeen osalta ei ole vielä selvitetty alikulkujen pohjaveden alennuksen vaikutusta pohjaveden laatuun ja vesipinnan tasoon. Jatkosuunnitteluvaiheessa alikulkujen osalta tulee tehdä yksityiskohtaiset selvitykset, jotta varmistutaan, etteivät ne heikennä alueen soveltuvuutta talousveden hyödyntämiseen.

Oulun Veden vesihuollon verkostoja sijaitsee tiealueella. Hankkeen jatkosuunnitteluvaiheessa tulee selvittää olemassa olevien vesihuollon linjojen saneeraustarpeet sekä uusien linjojen rakentamistarpeet tiealueella ja sen läheisyydessä. Vesihuollon linjojen suunnittelun osalta tulee olla yhteydessä Oulun Veteen riittävän aikaisessa vaiheessa.

Pohjois-Pohjanmaan liitto

Kokonaismaakuntakaavan sijaan Pohjois-Pohjanmaalla on neljä lainvoimaista maakuntakaavaa: 1., 2. ja 3. vaihemaakuntakaavat sekä Hanhikiven ydinvoimamaakuntakaava, joista viimeksi mainittu ei kosketa YVA-selostuksen mukaista hankealuetta. Pohjois-Pohjanmaan liitto kehottaa vielä tarkentamaan luvussa 5.2.1 esitettyä vaihemaakuntakaavati-lannetta niin, että luetteloon tarkennetaan monennestako vaihemaakuntakaavasta on kyse eri teemoissa. Valtatie 20 länsipuolelle on 3. vaihemaakuntakaavassa linjattu

uusi maastokäytävä ohjeellisen/vaihtoehtoisen tielinjauksen merkinnällä. Kaavamääräyksen mukaisesti merkintää koskee maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Muut hankealueella vaikuttavat kaavamerkinnot on kuvattu YVA-selostuksessa oikein ja Pohjois-Pohjanmaan liitto jakaa YVA-selostuksessa esitetyn näkemyksen niiden toteutumisen perusteluista. Pohjois-Pohjanmaan liitto painottaa etenkin tulvariskien huomioonottamista tarkemmassa suunnittelussa.

Lainvoimaisten vaihemaakuntakaavojen lisäksi Pohjois-Pohjanmaalla on vireillä energia- ja ilmastovaihemaakuntakaavan laatiminen. Lausuntohetkellä energia- ja ilmastovaihemaakuntakaavan toinen julkinen ehdotus on asetettu nähtäville 17.2.-21.3.2025 väliseksi ajaksi. Energia- ja ilmastovaihemaakuntakaavassa käsiteltyjä kokonaisuuksia ovat energiantuotanto, -varastointi ja -siirto, viherrakenne ja ekosysteemipalveluiden tarkastelu, aluerakenne ja saavutettavuus, liikennejärjestelmä ja logistiikka-alueet sekä energiamurrokset vaikutukset maankäytön suunnitteluun ja ilmastovaikutusten arvioinnin kehittäminen. Tavoitteena on saada energia- ja ilmastovaihemaakuntakaava maakuntavaltuuston hyväksymiskäsittelyyn toukokuussa 2025. Valtatie 20 kehittämistä on käsitelty energia- ja ilmastovaihemaakuntakaavan valmistelun yhteydessä. Uuden maastokäytävän esittämistä poistettavaksi harkittiin kaavan valmistelun aikana perustuen Vt 20 Korvenkylä-Kiiminki kehittämisselvitykseen, missä on todettu valtatie parantamisen 2+2 -kaistaiseksi olevan mahdollista nykypaikalleen. Kuitenkin ohitustiemenästä sekä siihen liittyvistä eritasoliittymävarauksista ei voida luopua ennen YVA-menettelyn valmistumista. Nykypaikalle parantamisen mahdollistamiseksi valtatie 20 on esitetty yhteysvälillä merkittävästi parannettavan valtatie (vt) merkinnälle.

Pohjois-Pohjanmaalla on valmistunut lokakuussa 2024 uusi maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma <https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/wp-content/uploads/2024/10/Pohjois-Pohjanmaan-liikennejarjestelmasuunnitelma-2040.pdf>. Päivitetyssä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsiteltyjä teemoja ovat olleet muun muassa muuttunut geopoliittinen toimintaympäristö, elinkeinoelämän toimintaedellytykset, väestörakenteelliset kysymykset sekä matkailun tarpeet. Valtatie 20 rooli todetaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa merkittävänä yhdistäjänä Oulun seudun ja Koillismaan välillä poikkitaivasta runkoyhteytenä työssäkäyntiliikenteelle sekä Taivalkosken ja Kuusamon suunnan matkailulle. Valtatie 20 kehittäminen välillä Korvenkylä-Kiiminki on listattuna liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkeenpitempitemisiin.

Pohjois-Pohjanmaan liitto on käynyt vaihemaakuntakaavan valmistelun sekä päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan yhteydessä tiivistä vuoropuhelua Oulun kaupungin maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa. Yhteinen näkemys on ollut sekä maankäytön että liikennejärjestelmän tarkoituksenmukaisen kehittämisen kannalta, että valtatie 20 välillä Korvenkylä-Kiiminki pyrittäisiin kehittämään nykyiselle paikalleen. YVA-selostuksessa esitetyistä vaihtoehtoista tarkoituksenmukaisin valinta olisi vaihtoehto VE1, missä valtatie parannetaan nykyisellä paikallaan nelikaistaiseksi ja keskikaiteelliseksi tieksi. Nykypaikalle kehittämisen voi nähdä myös uuteen maastokäytävään verrattuna kustannustehokkaampana ratkaisuna.

Pohjois-Pohjanmaan liitto toteaa, että aiemmin mainittu tarkennus YVA-selostukseen huomioiden on YVA-selostuksessa kattavasti huomioitu maakuntakaavamerkintöjen vaikutukset hankealueella.

Pohjois-Pohjanmaan museo, arkeologia

Pohjois-Pohjanmaan museon on lausunut hankkeen YVA-ohjelmasta 17.4.2024. Arkeologinen selvitys on tehty kenttäkaudella 2024 (*Oulu Kiiminki Korvenkylä, Valtatien 20 tielinjainventointi 2024, Maanala Oy*). Raportti on YVA-selostuksen liitteenä. Ennestään tunnettujen kolmen arkeologiseen kulttuuriperintöön kuuluvan kohteen lisäksi inventoinnissa on todettu kuusi uutta kohdetta, joista yksi on alustavasti katsottu kiinteäksi muinaisjäännökseksi ja viisi muuksi kulttuuriperintö-kohteeksi. Kohteet on viety muinaisjäännosrekisteriin, missä yhteydessä kohteiden lajia on arvioitu osin uudelleen verrattuna inventointiraportissa suositeltuun. Lisäksi yksi ennestään tunnettu kohde on todettu tuhoutuneeksi.

Jatkosuunnittelussa huomioon otettavat kohteet ovat kiinteät muinaisjäännökset:

1. *Oulu Matosuo (1000007129) Tervahauta*
2. *Rautio (1000054932) Tervahauta*

ja muut arkeologiset kulttuuriperintökohteet

1. *Oulu Alakiiminki Jussila (1000050081) Historiallisen ajan asuinpaikka*
2. *Oulu Ukkola (1000054946) Historiallisen ajan asuinpaikka.*

Muilla inventoinnissa kuvatuilla kohteilla ei ole suojelullista arvoa. Näitä ovat poistetut kiinteät muinaisjäännökset (ei rauhoitettu):

- Oulu Isokangas E (1000003071) Pyyntikuoppa*
Oulu Korpelan vanha paikka (1000054933) Historiallisen ajan asuinpaikka

ja muut kohteet:

- Oulu Välikangas (1000054937) Historiallisen ajan asuinpaikka*
Oulu Penttilä (1000054940) Historiallisen ajan asuinpaikka
Oulu Tolppa (1000054942) Historiallisen ajan asuinpaikka

Inventoinnin jälkeen on tullut tietoon todennäköinen hiilimiilu (*Jääli Kortekangas pohjoinen, 1000055422*). Koska kohdetta ei ole tarkastettu maastossa se on merkitty muinaisjäännosrekisteriin mahdollisena muinaisjäännökseksi. Pohjois-Pohjanmaan museo tulee tarkastamaan kohteen kenttäkauden 2025 alussa, jotta kohde voidaan tarvittaessa ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Hankkeen vaikutukset arkeologiseen kulttuuriperintöön käsitellään selostuksen kohdassa *10 Maisema, rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö*. YVA-arvioinnin mukaan hanke eri vaihtoehtoineen ei oleellisesti heikennä arkeologisen kulttuuriperinnön arvoja. Suoria vaikutuksia muinaisjäännöksiin tai muihin nyt tiedossa oleviin arkeologisiin kohteisiin ei kohdistu. Kaikissa vaihtoehtoissa huomattavin ympäristön muutos tapahtuu tervahautakohteen *Rautio (1000054932)* ympäristössä, mutta siinäkin uusien teiden etäisyys jää suuremmaksi kuin mitä kohteen etäisyys on lähimpään nykyiseen tiehen.

Kohdassa 19.7 tuodaan esille hankkeen yhteydessä tarvittavat luvat ja päätökset. Kohdassa mainitaan muinaismuistolain mukainen kajoamislupa, joka on muinaismuistolain (295/1963) 11 §:n mukainen menettely tilanteissa, joissa maanomistajan tai muun toimijan tarkoituksena on toteuttaa toimenpide, jolla voi olla vaikutusta kiinteään muinaisjäännöseen ja joissa muinaisjäännos tuottaa kohtuutonta haittaa. Tässä hankkeessa on kyseessä julkisen tien suunnittelu ja rakentaminen, jolloin sovellettavaksi tulee muinaismuistolain 13 §. Sen mukaisesti hankkeen suunnittelun aikana tulee käydä neuvottelu Museoviraston kanssa, mikäli hankkeen toimeenpaneminen voi tulla koskemaan kiinteää muinaisjäännostä.

Pohjois-Pohjanmaan museo, rakennettu kulttuuriympäristö

Hankealueella on voimassa Pohjois-Pohjanmaan 1. 2. ja 3. vaihemaakuntakaava, Uuden Oulun yleiskaava sekä Keskeisten taajama-alueiden osayleiskaava 2023. Yleiskaavoissa hankevaihtoehtojen VE2 sekä VE3 uusi maastokäytävä on esitetty ohjeellisena tielinjauksena. Suunnittelualueen keskeisen sijainnin vuoksi alueella ja sen lähiympäristössä on useita voimassa olevia asemakaavoja. Nykyinen valtatie 20 on merkitty asemakaavoissa tiealueena (LT). Nykyisen valtatie 20:n länsipuolella oleva valtatie 20 on merkitty asemakaavoissa tiealueena (LT). Nykyisen valtatie 20:n länsipuolella oleva valtatie 20 on merkitty asemakaavoissa tiealueena (LT). Nykyisen valtatie 20:n länsipuolella oleva valtatie 20 on merkitty asemakaavoissa tiealueena (LT). Jäälästä Kiiminkiin molemmin puolin nykyistä valtatie 20 sijaitsee kulttuurihistoriallisesti merkittävä tie.

YVA-menettelyn yhteydessä on laadittu rakennusinventointi, jossa on inventoitu yhteensä 51 kohdetta. YVA-selostuksen luvussa 10.6 on esitetty vaihtoehtojen vertailu sekä johtopäätökset. Suunnittelualueelle tai sen lähiympäristöön ei sijoitu valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita. Lähimmät maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sijaitsevat useamman kilometrin päässä eikä hankkeella ole niihin vaikutusta. Pohjois-Pohjanmaan museo katsoo, että rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet sekä arvokkaat maisema-alueet on huomioitu riittävällä tavalla ja hankevaihtoehtojen vertailu on tehty asianmukaisesti.

Pohjois-Pohjanmaan museo katsoo, että rakennetun kulttuuriympäristön sekä arvokkaiden maisema-alueiden näkökulmasta hankevaihtoehto VE2 on soveliaa.

STUK

Säteilyturvakeskuksella ei ole lausuttavaa YVA-selostukseen, joka koskee Valtatie 20 parantamista välillä Korvenkylä-Kiiminki (POPELY/2014/2023).

Suomen Erillisverkot Oy

Viitaten lausuntopyyntöönne koskien Valtatie 20 parantamista välillä Korvenkylä-Kiiminki. Hankkeella ei ole vaikutusta Suomen Erillisverkot Oy:n Verkkoo-peraattoripalvelut liiketoimintaan.

Huomioitava kuitenkin että Erillisverkoilla on toimintaa määritetyllä alueella. Jos hanke etenee toteutukseen, pyydättehän kaapelinäytön verkko-peraattoripalvelut asiakaspalvelustamme sähköpostiosoitteella asiakaspalvelu.stuve@erillisverkot.fi.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri**Lausunnon keskeinen sisältö**

1. YVA-selostusta tulee täydentää siten, että vaikutusarviot tehdään skenaariolle, jossa liikennemäärät kehittymisen liikenteen kestävyystavoitteiden mukaisesti.
2. YVA-selostukseen tulee lisätä arvio eri vaihtoehtojen vaikutuksesta yhdyskuntarakenteen kestävyteen ja sitä kautta pitkän aikavälin liikennetarpeeseen.
3. YVA-selostusta tulee täydentää arvioilla eri vaihtoehtojen vaikutuksesta kestävästä liikkumisen kulkumuoto-osuuksiin.

Perustelut

YVA-selostuksessa esitetyt vaikutusarviot ja kannattavuuslaskelmat perustuvat oletukseen, että liikennemäärä kasvaa ainakin vuoteen 2050 asti jatkuvasti. Tämä ei ole relevantti oletus. Kuusamontien liikennemäärät ovat jo kääntyneet laskuun, kuten YVA-selostuksen kuvasta 7-5 ilmenee. Liikennejärjestelmätavoitteiden (Pohjois-Pohjanmaan

liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, Fossiilittoman liikenteen tiekartta) mukaan henkilöautoliikennesuoritteen määrä ei kasva vuoden 2025 jälkeen. YVA-selostusta tulee täydentää siten, että vaikutusarviot tehdään (myös) oletuksella, että liikennemäärät eivät kasva vaan kehittyvät liikenteen kestävyystavoitteiden mukaisesti.

Ilmastopäästöjen osalta laskelmat eivät ota huomioon, että henkilöautoliikenneyhteyksien nopeutuminen ei edistä kestävästä yhdyskuntarakennetta. Päinvastoin, nopeampi henkilöautoilu lisää pitkällä jännteellä liikennetarvetta mm. siksi, että ihmiset valitsevat asuinpaikkansa kauempaa työpaikoistaan ja asiointikohteista. Arvio tämän vaikutuksen suuruudesta tulee lisätä kappaleeseen 16, jossa eri vaihtoehtojen ilmastovaikutuksia vertaillaan, sisältäen lisäyksen kuvaan 16-2 ja taulukkoon 16.3.

YVA-selostuksessa ei esitetä arviota eri vaihtoehtojen vaikutuksista kulkumuoto-osuuksiin. Jotta liikennejärjestelmää pystytään kehittämään kestävyystavoitteiden mukaisesti, olisi vaihtoehtojen vertailua varten aina tuotettava arvio vaikutuksista kestävästä liikkumisen kulkumuoto-osuuksiin. Kulkumuoto-osuuksien arvioinnin tarve on tuotu esiin myös ympäristöministeriön ohjeessa ilmastovaikutusten arvioinnista YVAssa ja SOVAssa. YVA-selostusta tulee täydentää arviolla eri vaihtoehtojen vaikutuksesta kulkumuoto-osuuksiin.

Viitteet

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, Kappale 2.5 Kestävä kehitys ja ilmastonmuutos, kirjaus Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmän henkilöautosuoritetta koskevasta tavoitteesta : *Jos liikkumistarve kasvaa, tavoitteena on, että kasvu kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjataan kestäviin kulkutapoihin.*

Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, LVM 2021, Kappale 3.1.3, Liikennejärjestelmän tehostaminen, kirjaus henkilöautosuoritetta koskevasta tavoitteesta: *Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteen eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla.*

Ilmastovaikutusten arviointi YVAssa ja SOVAssa, Ympäristöministeriön julkaisu 18:2021, kappale 5.2.7 liikenne, kirjaus koskien liikennehankkeiden vaikutusarviointien nykytilaa: *Myös liikennehankkeiden liittyminen muuhun liikennejärjestelmään ja eri vaihtoehtojen vaikutukset kulkumuotojen suhteisiin, tarpeen mukaan sekä henkilö- että tavaraliikenteessä, ovat olennaisia ilmastovaikutusten arvioinnin kannalta. Tätä ei nykyisin yleisesti huomioida liikennehankkeiden YVA-menettelyissä.*

Tukes

Tukesilla Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut yllä mainittuun lausuntopyyntöönne. Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).

- Kemikaalilaitosten riskit ja niiden vaikutukset valtatiehen tulee huomioida.
- Valtatien vaikutukset olemassa oleviin kemikaalikohteisiin tulee huomioida.
- Valtatien rakentamisella (esim. uudet liittymät, sillat), voi olla vaikutusta esim. kemikaalilaitoksille tapahtuvaan liikenteeseen. Pelastustoimen lähestyttävyys on ensisijaisen tärkeää huomioida suunnittelussa ja varmistaa myös

rakentamisvaiheessa. Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö edellyttää, että pelastusyksiköillä tulee olla pääsy tuotantolaitoksen alueelle, onnettomuusvaarallisiin kohteisiin sekä sammutusveden ottopaikoille vähintään kahdesta eri suunnasta (VNa 856/2012, VNa 858/2012).

- Tukes suosittelee olemaan yhteydessä yrityksiin, joiden konsultointivyyöhykkeelle suunniteltu parantaminen mahdollisesti sijoittuu. Näillä laitoksilla on parhaat tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden aiheuttamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimintaansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista
 - Tukes ylläpitää listausta valvomiensa kemikaalikohteiden konsultointivyyöhykkeistä: <https://tukes.fi/teollisuus/maankaytonsuunnittelu> Huomioitavaa on, että listalla ei näy yritykset, jotka suunnittelevat kemikaalitoimintansa aloittamista.

Mielipiteet

Mielipide 1

Alustavista meluntorjunta suunnitelmista on poistettu melusuojausta Jäälinjärven luoteispäässä Huvilatien kohdalta (takumaantien ja VT20 risteys). Varsinkin vaihtoehdoissa VE0+ ja VE1 mallinnettu melun määrä on merkittävä Huvilatien ja VT20 välissä oleville kiinteistöille ja melusuojaus tarvitaan. Jo nykyisellä liikennemäärällä meluhaitta asukkaille Huvilatien ja VT20 välissä on merkittävä. Melusuojaus on ollut aiemmissa suunnitelmissa koko Huvilatien pituudelta ja se pitäisi ehdottomasti sisällyttää edelleen tuleviin suunnitelmiin merkittävän meluhaitan vuoksi.

Vaihtoehdossa VE01 tietä levennetään ja nykyisetkin vähäiset melua suojaavat puut ja kasvillisuus vähenevät. Yhdessä kasvavan liikennemäärän kanssa meluhaitta on merkittävä ilman melusuojausta.

Mielipide 2

Otsikkoasiaan liittyen sanoisin, että näin Kuusamontien varren asukkaana, en haluaisi autotietä, enkä lisää liikenteen melua omalle tontilleni.

Mikäli täytyy rakentaa nelikaistaiseksi, täytyisi [REDACTED] kohdalle mahtua rakentamaan myös meluesteet, ilman että alueesta tulee liian ahdas. Itse olisin ollut uuden kiertotien rakentamisen kannalla.

Mielipide 3

Haluan, että tuleva remontti on sen mukainen, että vaikka tie muuttuu 4-kaistaiseksi, se kiertää uudesta maastokohdasta niin, että Jäälin kylän kohdan tie jää kylätieksi. Käsittääkseni näin on kohdassa VE2.

Mielipide 4

Kuusamontien vaihtoehdoista ve2 ja ve3 heikentävät merkittävästi Jäälin monttujen ympäristön virkistys ja muuta käyttöä. Riski monttujen ja uimarannan vedenlaadulle.

Mielipide 5

Mielestämme valtatie 20 parantamiseksi ja liikenteen melun vähentämiseksi paras vaihtoehto olisi numero 2, tien muuttaminen uuteen käytävään Korvenkylästä Jäälin ohi. Vaihtoehto 2 on myös edullisin ja vähiten haittaa rakentamisen aikana aiheuttava.

Mielipide 6

Olen seurannut valtatie 20 eli Kuusamontien suunnitelmien etenemistä ja haluan tässä sähköpostissa tuoda esille asioita, jotka mielestäni tulisi ottaa huomioon, kun päätetään, miten ja mihin tuo tien parannus tehdään.

Ihan ensimmäiseksi olen huolissani siitä, että koska Jäälin kohdalla Kuusamontien molemmin puolin lähellä tietä asuu paljon perheitä, niin heidän elinolonsa huononee entistään, jos tie tehdään entiselle paikalleen. Tuolloin tie tulee entistä lähemmäksi kotien seinä ja sitä ei varmasti kukaan tien lähellä asuva toivo eikä halua.

Toiseksi, näissä jo pidetyissä infotilaisuuksissakin on esille noussut monta kertaa se tosi-asia, että tällä hetkellä Kuusamontiella ei ole korvaavaa tietä ja tämä on puute sillä hetkellä, jos tie tukkeutuu liikenneonnettomuuden takia. Jos tielle tehdään uusi linjaus, niin entinen tielinja olisi korvaava tie onnettomuuksissa ja tietysti myös toisin päin, että jos entisen Kuusamontien kohdalla sattuu vahinko, niin liikenne voidaan ohjata uuden tien kautta.

Kolmanneksi mielestäni tulee ottaa huomioon se, että tällä hetkellä Kuusamontie on tukossa työpaikkaliikenteen aikoina aamuisin ja iltapäivisin ja erityisesti viikonloppuliikenteen aikoina perjantai-iltaisista ja sunnuntaina, kun ihmiset menevät mökeillensä, koti puoleensa tai esim laskettelukeskuksiin viikonlopuiksi. Pahimmillaan autojonot ovat monen kilometrin mittaiset. Uuden tien tulisi sujuvoittaa liikennettä siten, ettei siihen tulisi sumpukohtia. Jos uusi tie tehdään entiselle paikalleen, niin sitä ei voi enää leventää, vaikka liikennemäärät kasvaisivat kuinka. Ehkä uusi tielinja voidaan vaikka leventääkin tulevaisuudessa tarvittaessa.

Nyt tielinjausta koskevilla päätöksillä on kauaskantoiset vaikutukset, sillä sitä tietä tullaan käyttämään pitkälle tulevaisuuteen ennen kuin seuraava Kuusamontie tullaan rakentamaan. Vaikka uuden tien tekeminen tuleekin kalliiksi, niin sitä suuremmalla syyllä siitä pitäisi tehdä kerralla hyvä ja jota pitkin liikenne olisi sujuvaa isommillakin liikenne määrillä ja kasvaahan ne liikennemäärät, kun uusia asutusalueita rakennetaan koko ajan.

Kun ajelee Pohjantietä keskustasta Haaransillalle, niin tulee mieleen, että samankaltainen tie tulisi olla myös Kiiminkiin päin. Siinä on tehty tie, josta voi ottaa mallia. Ainut miinus sillä teillä on joissakin kohdin olevat liian lyhyet kiihdytyskaistat. Siinäkin tie on tehty siten, että sillä on entinen tie etelän suuntaan rinnakkaistienä. Nyt jotkut, jotka kannatavat sitä Kuusamontien entiselle paikalle tehtävää uutta tietä, perustelevat sitä, että Jäälissä tulee nukkumalähiö jos tie menee kauempaa, niin onhan Pohjantiekkin tehty Kempeleen kohdalla kauemmaksi Kempeleen keskustasta ja kuitenkin Kempeleen keskusta on kehittynyt alue ja siellä on palveluja. Uskon, että Jäälissä olisi entistä viihtyisämpi ja parempi paikka asua, kun sinne olisi kunnon tie uudella tielinjauksella tehtynä.

Liito-oravista sanoisin, etten ole ikinä nähnyt niitä tällä alueella, vaikka olen paljon metsissä liikkunutkin. Niistä sammakoista en osaa sanoa muuta kuin, että kerätään ne pois ja siirretään syrjään, että ne ei jää autotien alle, jos niitä jostakin kohdin löytyy.

Tässäpä teille minun mielipiteeni Kuusamontien parantamisesta eli kannatan ehdottomasti uuden tielinjan toteuttamista. Niitähän oli kaksi vaihtoehtoa. Molemmat niistä on parempi vaihtoehto kuin entiselle paikalleen rakennettava tie.

Mielipide 7

Mielipiteeni VT20 parannukseksi välillä Ylikiimingin tienhaara - Kiiminki.
Paras vaihtoehto on 2.

Ylikiimingintie - Jäälin Putkonen välille tarvitaan ehdottomasti rinnakkaistie. Nykyinen tie rinnakkaistieksi. Kun nykyisellä tiellä on kolaritilanne ja tie tukossa, miten poliisi, paloautot ja ambulanssit pääsevät tarvittaessa apuun Jäälin taajama-alueelle?

Jäälässä Vanhantien alkupäässä 26 vuotta vakituisesti asuneena tiedän liikenteen määrän Kuusamontiellä kasvaneen huomattavasti. Vilkas liikenne aiheuttaa melua. Meluesteet eivät poista melua. Pölyongelma on erittäin suuri. Sen huomaa ikkunoista, kohta pesun jälkeen yhtä pölyiset kuin ennen pesua. Pitkien ja painavien rekkojen lähtökiihdytykset liikennevaloista tuo taajama-alueelle pakokaasupäästöjä.

Maailmantilanteen muuttuessa mahdollinen Mustavaaran kaivoksen avaaminen Taivalkoskella tuo lisää raskasta liikennettä Kuusamontielle Taivalkoski - Oulu välille. Huomioidaan jo nyt myös tämä liikenteen lisääntyminen suunnittelussa ja päätöksessä.

YVA esittelytilaisuudessa 13/2 2025 eräs rouva käytti puheenvuoron: " tehkää tie tulevaisuutta varten".

Hyvin sanottu !

Vaihtoehto 2 on paras.

Mielipide 8

Hei, jos suunnittelette ohitustietä valittavaksi levennetyn Kuusamontien sijaan niin Yrityspuistontie Välikylässä pitää säilyttää myös autotienä.

Suunnitelmassanne ohituskaista vaatii alikulun nykyiselle tielle Kuusamontiestä Yrityspuistoon, mutta jostain ihmeellistä syystä olette merkinneet sen pelkästään pyörätieksi. Samalla vaivalla teette siitä autoille sopivan, jolloin Jäälistä päin ja Välikylässä asujat voivat hyödyntää lähiyritysten palveluita, kuten nykyäänkin. Autohuoltoon viedessä alikulusta pitää mahtua autolla.

Mikä on syynä sille, että siitä tehtäisiin pelkästään pyörätie, kun vähän levantämällä saadaan yrityksille pidettyä myös nykyiset asiakkaat tästä läheltä? Ohitustie palvelee läpiajoa ja kauempaa tulevia, mutta sen kohdalla asuvia ei saa unohtaa ja palveluita heikentää muiden kustannuksella.

Ottakaa tämä samantien muutoksena pöydälle ja levantäkää alikulua. Kerralla tehdessä kustannus ei ole suuri, kun se siihen mahdollisesti kuitenkin kaivetaan. Jälkeen päin levantäminen maksaa sitten maltaita.

Mielipide 9

Lisäyksenä aiempaan selvitykseeni, jonka tein 18.04.2024.

Uutena asiana ja joka aiemmin ei ollut tiedossani.

Kiimingin-Jäälin vesiyhdistys ry on tuonut esille erittäin tärkeän asian ,koskien tie vaihtoehtoja 2 ja 3, (Ovat tehneet teille oman selvityksen.)

Tie ehdotuksien 2 ja 3 Jäälin kohdalla pohjavesialue on Oulun alueen tärkein. Pohjavesi on erittäin korkealla ja olisi suuri riski pilaannuttaa alueen pohjavesi. Esimerkiksi veden rautaominaisuuden nousisivat eikä niitä nykytietojen mukaan voida vielä vedestä poistaa. Asian vakavuus alueella on huomattu Kiiimingin-Jäälin vesiyhdistys ry kohdalla Jäälinjärven osalta vuosien ajan ja alue on aivan vieressä tiesuunnitelmien 2 ja 3 kanssa.

Lausunto ed.mainitusta pitää saada ennen päätöstä jos vaihto-ehdoksi tuli 2 tai 3.

Ehdotan edelleen vaihtoehtoa 1, eli nykyisen tien paikkaa.

Toisaalta pidän outona ajatuksena nykyisen talous/maailmantilanteen takia, jos vaihtoehtoiksi tulisi 2 tai 3.

JÄÄLISSÄ OLISI KUUSI KAISTAA, kaksi kaistaa nykyiselle paikalla ja neljä kaistaa samaansuuntaan vieressä! Kunnossapitodot päälle.

Ehdotan, jos vaihtoehdot 2 tai 3 tulevat päätökseenä: Laittakaan tiehanke jäihin 10-20 vuodeksi ja katsotte sitten kun suuren ikäluokat ovat poistuneet ja lastenlukumäärät on pienentyneet. kuinka suuri tarve sitten on kuudelle kaistalle!!

Mielipide 10

Kyseinen kiinteistö sijaitsee valtatie 20 välittömässä läheisyydessä ja liikennemäärät, varsinakin raskas liikenne, on kasvanut vuosittain. Melutasot ylittyvät piha-alueella ja sisätiloissa Valtioneuvoston päätöksen melutasojen ohjearvojen osalta, liitteet 2. ja 3. Pihamaalla mitattu yli 65 dB:n meluarvoja.

Kaikki Valtatie 20 -hankkeen totutusvaihtoehdot kulkevat edellä mainitun kiinteistön ohi, meluseinät olisivat valmiina minkä tahansa tievaihtoehdon toteutuessa. Meluseinät tulisi rakentaa mahdollisimman pian ja koska meluhäirintä on kestänyt jo vuosikymmeniä. Meluseinien rakentaminen ei olisi hukkainvestointi ja meluvaatimusten mukaisuus täytyisi.

Mielipide 11

Toistan mielipiteeni 20.5.2024 (mielipide 15) ja lisäksi vielä kokouksissa Laivakankaalla esille tulleet tiedot (esittelijöiden antamat)

Väite, että Kiiminkijoen yli ei voi tehdä uutta siltaa, koska Kiiminkijoki on naturajoki, ei pidä paikkaansa. Saman joen yli tehtiin silta 2021 Haukiputaalla. Silta on tärkeä, kun joen takaa lähtee Yli-lin tie ja Purontie, toisin sanoen liikennetulpaa tulee keskelle Kiimingin kylää.

Jäälin ohitustie on aivan käsittämätön, siinä joudutaan menemään Oulun suurimman pohjavesialueen läpi ja samalla sekin tulee pilattua. Jäälin kohdalla maa-aines on hyvin rautapitoista ja se pilaa järven, jota juuri yritetään puhdistaa, myös luonnon ojat pilaantuvat. Pyyryväisen Vihreän siistymän suunniteltu kaava T/Kem= myrkkykaava, on tosin kesken pilaa luonnon vedet ja pohjavedet.

Mielipide 12

Haluaisin ottaa kantaa tähän suunnitteella olevaan hankkeeseen. Tietä pitää ehdottomasti parantaa, mutta siinä pitää ottaa huomioon se melu mikä aiheutuu tien lähellä oleville asutuksille. Valtatien vieressä pienen metsäkaistaleen takana asuu paljon ihmisiä, joiden

korviin jo nytkin vanhasta tiestä kantautuu paljon melua. 60kmh alueella on jo melua ja kun nopeus kasvaa 80kmh melutaso nousee huomattavasti.

Itse asun osoitteessa [REDACTED] joka on lähellä Ouluntietä ja siihen kantautuu tälläkin hetkellä tiemelua, nopeus kohdalla on 80kmh. Jos suunnitellaan tietä, niin pitää ottaa ihmiset huomioon, joihin se vaikuttaa. Samalle kohdalle levennettävä tie esimerkiksi kasvat-
taa liikenteen melua huomattavasti, jolloin kotona asuminenkaan ei ole enää rentouttavaa, oma henkinen vointi ei ole samaa, kun jatkuvassa melussa joutuu olemaan, kun äänet kantautuu sisälle asti ja se myös vaikuttaa asunnon myyntihintaan ja ostohalukkuuteen, talon / tontin arvo laskee. Onko melu mittaukset tehty millä tavalla ja miten arvioidaan uuden tien aiheuttavat melut. Metsä on havupuumetsää ja oksat ovat korkealla, joten ne eivät melua estä pelkät muutamat puunrungot ovat meluesteenä tälläkin hetkellä. Pitäisi tehdä korkeat penkereet ja vielä sen päälle melua ohjaavat meluesteet koko uuden tieosuudella, jotta ei melu kantautuisi asuinrakennuksiin niin paljon. Jos ripotellaan meluesteitä sinne tänne ja matalia esteitä, niin kuin tälläkin hetkellä todella matalat meluesteet Jäälän kohdalla, niin ei se meluntorjuntaan auta.

Itse olen puolella **Vaihtoehto VE2**: Valtatie parannetaan nelikaistaiseksi ja keskikaiteelliseksi tieksi. Korvenkylän ja Jäälänjärven välillä valtatie rakennetaan uuteen maastokäytävään ja Jäälänjärveltä Kiiminkiin valtatie parannetaan nykyiselle paikalle. Tässä tie siirretään kauemmaksi ja tulee meluestettä jo lisämetsäsuikaleesta, ja nopeusrajoitukset vähentävät tien melua huomattavasti. Tässä kun tehdään uusi osio tiehen eri kohtaan, niin pohjatyt voidaan tehdä hyvin ja saa rakennettua hyvät suojat, ettei maaperään pääse saasteita.

Mielipide 13

Kiinteistölle ei ole suunniteltu melusuojausta. Liikenteen aiheuttama melu on jo nyt keskusteluäänien yltävä ja vielä lähemmäksi pihaa ja rakennusta tullessaan melu tekisi pihalla olemisen sietämättömäksi. Viimeisen 20 vuoden aikana liikenteen aiheuttama melu on lisääntynyt jatkuvasti ja vaikuttaa merkittävästi asuinviihtyvyyteen sisällä ja toki erityisesti ulkona. Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon melusuojaus kokonaisuutena sekä tasapuolisesti eikä vain keskittyen sellaisiin kohtiin mihin se on helpompi toteuttaa.

Pihaa on nyt pyritty suojaamaan puustolla ja todennäköinen puuston karsiminen edelleen lisää haittojen vaikutusta. Tätä haittaa todennäköisesti korostaa myös rakennusvaiheen, ml. siltatyo-maa, vaatima tilantarve.

Tielinjaus leikkaa kiinteistön pihan nykyistäkin pienemmäksi rajoittaen merkittävästi pihan käyttöä ja arvoa, rajaten pääsyä Jäälinojan varrelle. Ojan varren hyödyntämien oleskelu-alueena, puutarhana tai muuten heikkenisi.

Aiemmin vaadittu pihaliittymän linjaus naapurikiinteistön poikki aikaansai tilanteen, missä talven lumityöt tulee teettää konetyönä urakoitsijoilla. Koska lumi tulee kasata kiinteistölle kertyy lumi talven aikana kiinteistömme pihalle. Jotta kulku talleille ja rakennuksiin mahdollistetaan, ajoneuvojen vaatima tila jätetään vapaaksi ja sulamisvedet johdetaan hallitusti tulee lumiläjät kasata ojan ja nykyisen tien puolelle pihaa. Suunnitellun linjauksen toteutuessa lumelle ei jää riittävästi varastointitilaa mikä aiheuttaa merkittävän, ratkaisemattoman haitan.

Kyllälle suuntautuva liikenne ohjattaisiin Kuusamontieltä suoraan kohti taloa, jolloin ajoväylien häiritsevä vaikutus asumisviihtyvyydelle olisi merkittävä. Risteykseen jonoutuva

liikenne tulisi entistäkin lähemmäksi rakennusta ja pihaa aiheuttaen melua, levittäen pölyä ja muutoin vaikuttaisi nykyistäkin haitallisemmin asukkaisiin.

Kiinteistöstä on aiemmin leikattu tilaa tielle. Tämän jälkeen liittymä on siirätetty toiseen, erittäin epäkäytännölliseen paikkaan. Ja tämän jälkeen edelleen on leikattu lisää pyörätietä ja piennarta varten. Toimenpiteistä aiheutunutta kertaluonteista sekä jatkuvaa haittaa ei ole kiinteistön omistajalle kompensoitu mitenkään. Katson kohtuuttomaksi ja vääräksi, että tätä jatkettaisiin edelleen.

Edellä mainittujen seikkojen vuoksi en mitenkään voi hyväksyä, että suunnitelma toteutettaisiin VE1:n mukaisesti.

Mielipide 14

Yleisesti pitäen on tärkeää että VT20 parannetaan liikenteellisesti, nykyisen tie kapasiteetti ei riitä ruuhka-aikoina ja jos jotain onnettomuuksia tapahtuu liikenne pysähtyy kokonaan. Ja rinnakkaisen tien puuttuminen tarkoittaa ettei ole edes vaihtoehtoja kiertää tapahtumapaikkaa.

Vaihtoehtojen 1, 2 ja 3 hyöty-kustannussuhteissa ei ole merkittäviä eroja: paikalleen parantaminen VE1 (0,68), uusi maastokäytävä VE2 (0,72) ja VE3 (0,62).

Vaihtoehtoissa suurin ero tulee siinä tehdäänkö tie Jäälän kohdalla nykyiselle paikalleen vai uuteen maastokäytävään joka on jo kaavassa varattu, joten keskityn kommentteissani enimmäkseni tuohon alueeseen.

Kun hyöty-kustannussuhteet ovat likimain samat niin voisin lähteä siitä ajatuksesta että jos ei olisi nykyistä tietä ja haluttaisiin uusi tie rakentaa, miten nykyiset kaavoitusmääräykset/ohjeet määrittäisi kuinka lähelle tietä saa rakentaa. Eli voisiko nykyiselle paikalle edes niiden mukaisesti rakentaa? En tiedä tarkalleen määräyksiä mutta kun olen autoillut eri puolella Suomea niin harvoin tulee esille alueita joiden lävitse tarvitsee ajaa, yleensä asutusalueet aina kierretään. Eikä Oulun seudullakaan taida olla kuin Muhos ja li joissa on vastaava ja molemmissa keskustellaan ohitustien rakentamisesta. Miksi siis Jäälissä pitäisi tehdä eri tavalla jos sen voisi hyöty-kustannussuhteita vertailun perusteella olla kannattava ohittaa?

Lisäksi ohitustien rakentaminen uuteen maastokäytävään tekee rinnakkaisen tien, jolloin nykyinen tilanne paranee. Tämä varmistaa että joka tilanteessa liikenne pääsee jatkuamaan. Yhtenä pääteistä itä-länsi suunnassa tämä on erityisen tärkeää ajatellen nykyistä kiristynyttä tilannetta puolustusta ajatellen.

Oulun kaupungin lausunto ei listaa minusta tarpeeksi Jäälissä asuvien ajatuksia, siellä käsitellään monenlaisia luonto, liikenteen sujuvuus, yms mutta ei ota kantaa asumismukavuuteen. Jäälä pyritään korostamaan luonnonläheisenä asutusalueena. Ohimeno- sekä raskaan liikenteen saaminen kauemmaksi parantaisi Jäälän asumismukavuutta kuten YVA raportissakin on monesti mainittu (mm melu ja pöly vähenisi) Miksi siis yhden tärkeimmistä Oulun pääteistä pitää mennä asutusalueen lävitse kun on vartenotettava vaihtoehto.

Oulun kaupungin lausunnossa on myös mainittu, joulukuussa 2023 vireille laitettu vihreän siirtymän teollisuuteen tähtäävä Pyyryväisen osayleiskaava jota suunnitellaan rinnan VT20 parantamishankkeen kanssa. Myöhemmin lausunnossa on mainittu että uusi maastokäytävä pirstoisi kaavarunkoon ajatellun suuren teollisuuskorttelin. Kaava on vasta

suunnitteluvaiheessa ja kuten muutkin suunnitelmat niitä voidaan muuttaa siihen asti kunnes ne on hyväksytty. Tämä osoittaa ettei edellä mainittua yhdessä suunnittelua ole tehty vaan on lähdetty jo oletamaan asioita etukäteen ennen päätöksiä.

Välikylän teknologiakylän yrityksistä suurin osa on nykyisinkin poissa Kuusamontiellä kulkevien näköpiiristä, ainoastaan autokorjaamot/katsastus, kosmetologi and Nikama ovat ohimenevien nähtävissä. Näistä ainoastaan Nikaman myymälä on sellaista yritystoimintaa jossa ohikulkija voisi pistäytyä, muihin pitää varata aika eli nämä yritykset eivät hyödy pitemmän matkan liikenteestä nykyäänkään eikä tulevaisuudessa vaikka tie pysyisi nykyisellä paikalla. Kaupunki voi kaavoittaa uuden tien viereen mainostornille paikan johon kaikki teknologiakylän yritykset voivat saada yrityksensä logon näkyville ja näin saada näkyvyyttä. Nykytilanteessakin yritysten näkyvyys on todella huono ja jopa paikallisilla on vaikea tietää mitä yrityksiä teknologiakylässä on.

Nykyisen tien varrella on kaksi kylmäasemaa, joissa aikoinaan on ollut myös huoltoasematoimintaa. Välikylässä Teknologiakylän kohdalla rakennus on jo purettu ja Jäälin kohdalla rakennus on tyhjiään. Näiden tonttien käytön tehokkuus on todella huono, kaupungilla on mahdollisuus kaavoittaa uuden maastokäytävän varrelle uudet paikat kyseisille asemille halutessaan ja parantaa huoltoasematonttien käytön tehokkuutta. Samalla huoltoasemien rakenteet saataisiin nykymääräysten mukaisiksi. Lisäksi vanhat tontit voisi kaavoittaa uudestaan ja siten myös parantaa maankäytön tehokkuutta.

Jäälissä olevat ruokakaupat todennäköisesti eivät ohikulkijoita pysäytä. Ruskossa oleva Citymarket tarjoaa paremman valikoiman ja tuleva Jäälin S-market tulee olemaan pienempi kuin Kiimingissä oleva, joten näiden ruokakauppojen asiakkaat ovat Jäälissä asuvia eikä ohikulkijoita.

Laivakankaan risteyksessä oleva Jäälin Messi on ainoa yritys johon olisi vaikutusta ohikulkijoiden siirtymisellä uuteen maastokäytävään, silti edelleen jalka/pyörätie jäisi vanhalle paikalle ja kesäisin näitä ohikulkijoita näkee paljon pysähtyvän grillille. Nykyisin tämä grilli on ainoa joka tarjoaa ruokaa Jäälissä kun Bumerangi lopettaa, joten Jäälin Messin tulevaisuus pitäisi nähdä hyvänä.

Uuteen maastokäytävään siirryttäessä vanhan tien varteen voitaisiin lähemmäksi kaavoittaa toimintoja/asuntoja kun melu/muut haitat vähenevät jolloin nykyisten alueiden maankäyttö tehostuisi eikä tarvitse kaavoittaa uusia alueita kauemmaksi nykyistä tietä. Tämä säilyttäisi tällä hetkellä rakentamattomia yhteisiä luontoa/maastoalueita Jäälin itäpuolella (esim Näppärinkangasta ei tarvisi laajentaa)

VE1 suunnitelmassa oleva Laivakankaantien kohdalle suunniteltu kevyen liikenteen alikulku tulee olemaan ongelmallinen pohjaveden läheisyyden vuoksi (noin 2m). Sen rakentaminen sekä Laivakankaantien alkupään siirtäminen lammen päälle tulee vaikuttamaan pohjaveteen. Myös rakennetun alikulun kuivana pitäminen vaatii koko ajan toimia, koska alikulun rakenteet tulee ulottumaan pohjaveteen asti. Tien pintaa ei voi alkaa myöskään nostamaan koska se vaikuttaa heti ympäristön meluun. VE2 oleva liikenneympyrä tulee olemaan parempi vaihtoehto pitkän ajan kustannuksia laskiessa.

Ymmärrän kyllä että luontoarvot ovat tärkeitä ja se on myös yksi syistä että olemme aikoinaan muuttaneet Jääliin että olemme luonnon lähellä. Samalla kuitenkin Oulu laajenee koko ajan jo uusia asuinalueita sekä kaupan alueita kaavoitetaan eri puolille Oulua, joten on väistämätöntä että näitä luontoarvoja välillä nähdään toisarvoisena niin miksi ei myös

Jäälin kohdalla. Viimeisin esimerkki on Oulunsalossa lentokentän tielle annettu erityislupa viitasammakkoalueelle.

Yhteenvedona lyhyesti: Nyt kun olisi mahdollista päivittää Jäälin ympäristö vastaamaan nykyisiä määräyksiä/ohjeita/käytäntöjä suurin piirtein samoilla hyöty-kustannussuhteilla kuin nykyiselle paikalle rakentamalla, joka pahentaisi Jäälin kohdan tilannetta, niin miksi niin ei haluttaisi tehdä. Jäälin asukkaana en näe mitään muuta ratkaisua kuin edetä vaihtoehdon 2 tai 3 mukaisesti

Mielipide 15

Miten järjestetään raskaanliikenteen kulkeminen Laukkukankaalle/Vitsakankaantielle, jos Laukkukankaantien risteys poistetaan Vt20?

Tälläkin hetkellä VT20:ltä ainoa iso väylä kulkea Laukkukankaantielle/Sauvonlammin-tielle/Vitsakankaantielle on juuri nimenomaan tuo kyseinen liittymä VT20 - Laukkukan-kaantie. Jota käyttää mm. Kiimingin Murske Ky (Laukkukankaan Varikko), Oulun Vesi (Pyyryväisen vedenottamo) Sekä vasta tonttikiinteistön ostanut O.S. Viitala Ky jolla on kuljetusliikkeen toimintaa Vitsakankaantiellä?

Vaihtoehdossa V0+ jossa Laukkukankaantie yhdistettäisiin Suokujaan, seuraa vain har-mia kun kuljetuskalusto alkaa kulkemaan asutusalueen läpi virka-ajan ulkopuolella, ja toi-nen mahdollinen kulkureitti Leenantiin kautta Vitsakankaantielle/Sauvonlammin-tielle/Laukkukankaantielle on aivan liian kapea raskaalle liikenteelle, koska alueella liikkuu jonkin verran pitkiä sekä painavia kuljetuksia (Kiimingin Murske Ky varikolta Kaivinkonei-den siirtoja yms maansiirtoa, Oulun Veden pumppaamolle raskaita työkoneita kuljetusla-vetteineen, O.S. Viitala Ky Kuljetuskalustoa Hallillensa sekä metsänomistajien puunmyyn-nistä koituvia raskaita kuljetuksia.)

Olisi mukavaa jos saisi sitten vastauksen tulevaisuudessa näihin mietintöihin miten asiat ratkaistaan kaikkien edun mukaisesti?