



Valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki, Oulu.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

1. HANKETIEDOT

1.1 Hankkeen nimi ja sijainti

Valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki, Oulu
Hankkeesta vastaava: Pohjois-Pohjanmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen, liikenne ja infrastruktuuri - vastuualue (jatkossa ELY-keskuksen L-vastuualue) toimii hankkeesta vastaavana YVA-menettelyn mukaisessa hankkeessa Valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki. Hankkeesta vastaavan yhdyshenkilönä toimii esisuunnitteluvastaava Marjo Paavola.

1.2 Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena toimii Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue (jatkossa ELY-keskuksen Y-vastuualue). Yhteysviranomaisen vastuuhenkilönä toimii ympäristöasiantuntija Maija Schuss.

1.3 Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus/Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue suunnittelee valtatie 20 välin Korvenkylä-Kiiminki kehittämistä. Suunnittelualue alkaa Kalimenojan koillispuolelta nykyisen nelikaistaisen tien pääty-miskohdasta ja ulottuu taajamaan lähelle Kiiminkijokea. Hankealueen pituus on noin 12,2 kilometriä.

Suunnittelualue sijoittuu Oulun kaupungin alueelle, Oulun taajamasta koilliseen. Suunnittelualue jakautuu valtatie 20 varrella yhdyskuntarakenteellisesti kolmeen osioon, Korvenkylään, Jääliin ja Kiiminkiin.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tullaan arvioimaan vaikutukset hankkeen toteuttamatta jättämiselle (VE0) sekä neljälle hankevaihtoehdolle (VE0+–VE3):

Vaihtoehto 0 (VE0) Valtatielle ei kohdisteta parantamistoimenpiteitä, mutta liikennemäärä kasvaa ennusteiden mukaisesti.

Vaihtoehto 0+ (VE0+) Nykyiselle valtatielle tehdään pieniä liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä sekä vähennetään valtatieliikenteen aiheuttamaa meluhaittaa.

Vaihtoehto 1 (VE1) Valtatietä parannetaan nykyisellä paikallaan keskikajteelliseksi ja 2+2-kaistaiseksi. Toteutetaan yksi uusi eritasoliittymä, muut valtatielle jätettävät liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja.

Vaihtoehto 2 (VE2) Valtatie parannetaan keskikajteelliseksi ja 2+2-kaistaiseksi Korvenkylän ja Jäälinjärven välillä uuteen maastokäytävään ja siitä Kiiminkiin nykyisellä paikallaan. Toteutetaan yksi uusi eritasoliittymä, muut valtatielle jätettävät liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja.

Vaihtoehto 3 (VE3) Valtatie parannetaan keskikajteelliseksi ja 2+2-kaistaiseksi Korvenkylän ja Jäälinjärven välillä uuteen maastokäytävään ja siitä Kiiminkiin nykyisellä paikallaan. Kaikki liittymät toteutetaan eritasoliittyminä.

2. YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN VIREILLETULO

ELY-keskuksen L-vastuualue on 26.2.2024 saattanut vireille

ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely tai YVA-menettely) toimittamalla Y-vastuualueelle Valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma tai YVA-ohjelma).

Hankkeen YVA-menettelyn tarve

Valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki on pituudeltaan noin 12,2 km. Hankkeen YVA-menettelyn tarve määräytyy ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-lain) 3 §:n 1 mom:n liitteessä 1 olevan hankeluettelon kohtaan 9 c) tien uudelleen linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

Toimivaltaisesta yhteysviranomaisesta määrääminen

Ympäristöministeriö on määrännyt 21.6.2023 YVA-lain 10 §:n nojalla tekemällään päätöksellä, että Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Y-vastuualue toimii hankkeessa yhteysviranomaisena.

3. ENNAKKONEUVOTTELU

Yhteysviranomaisen järjesti ennakoneuvottelun 7.11.2023 edistämään muun muassa hankkeen vaatimien arviointi-, suunnittelu- ja lupamenettelyjen kokonaisuuden hallintaa, sekä hankkeesta vastaavan ja viranomaisten välistä tiedonvaihtoa. Ennakoneuvotteluun osallistuivat yhteysviranomaisen, hankevastaavan ja YVA-konsultin lisäksi Oulun kaupungin, Oulun seudun ympäristötoimen ja Pohjois-Pohjanmaan museon edustajat.

4. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olosta

20.5.2024

sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 21.3.– 19.4.2024. Kuulutus sekä arviointiohjelma julkaistiin Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/pohjois-pohjanmaa ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/vt20-parantaminen-YVA. Ilmoitus kuulutuksesta lähetettiin 18.3.2024 Oulun kaupungille julkaistavaksi virallisissa tiedotteissa tai kaupungin verkkosivuilla. Lisäksi arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Kaleva ja Rantapohja -lehdissä 21.3.2024 julkaistuilla kuulutusta koskevalla lehti-ilmoituksella.

Painettuun arviointiohjelmaan on voinut tutustua kuulemisaikana seuraavissa paikoissa: Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Oulun kaupungin ympäristötalo, Kiimingin kirjasto sekä Jäälin kirjasto.

Arviointiohjelmasta järjestettiin avoin yleisötilaisuus 4.4.2024 Jäälin monitoimitalolla. Tilaisuus oli hybriditilaisuus, johon sai osallistua myös etäyhteydellä. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisötilaisuudessa oli läsnä noin 60 henkilöä ja etänä noin 35 osallistujaa. Yleisötilaisuudessa esiin nousseita asioita olivat mm. YVA-menettelyn jälkeinen hanketta koskeva päätöksentekomenettely, hankkeen eri vaihtoehtojen kustannukset, liikennemelu ja -pöly, liikenteen sujuvuus ja turvallisuus, vaikutukset Jäälin palveluihin, hirvien ja muiden eläinten liikkuminen sekä tiehankkeeseen mahdollisesti liittyvät kiinteistöjen lunastusmenettelyt.

5. ARVIOINTIOHJELMASTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteysviranomaisen pyysi lausuntoja arviointiohjelmasta hankkeen vaikutusalueen kaupungilta, keskeisiltä viranomaisilta ja muilta asianomaisilta tahoilta sekä tunnistamiltaan sidosryhmiltä, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle 16 lausuntoa ja 15 mielipidettä.

Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan YVA-ohjelmalausunnon liitteestä 1 osoitteesta www.ymparisto.fi/vt20-parantaminen-YVA. Verkkosivuilla julkaistuista lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoksi katsotut tiedot. Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen tiivistelmänä näkemys kuulemis-palautteen keskeisestä sisällöstä.

5.1 Yhteenveto lausunnoista ja mielipiteistä

Fingrid Oyj ilmoittaa, alueella sijaitsevan Fingridin 400 kilovoltin (kV) voimajohto Keminmaa-Pikkarala ja 400 kV voimajohto Isokangas-Pyhänselkä ja toteaa, että viimeistään tarkemmassa suunnitteluvaiheessa rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto.

Jäälin asukasyhdistys tuo esille, että yleiskaavaan merkityt asemakaavoituksen reservialueet tulee huomioida liittymiä tarkasteltaessa ja korostaa, että jatkotarkastelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota melu- ja pölyhaittojen vähentämiseen, koska nykyinen tielinjaus kulkee asutuksen

20.5.2024

välittömässä läheisyydessä. Yhdistys on myös huolissaan Näppärinkankaan rakentumisen myötä kokoojatieksi muutettavan Jäkälärain ja Jäälintien risteysalueen toteutuksesta. Kyseessä on 1970-luvulla rakentunut liittymä, jonka kuormitus lisääntyy lähivuosina merkittävästi. Lisäksi yhdistys nostaa esille rinnakkaistien puutteen Korvenkylän ja Jäälin välillä, joka yhdistyksen mukaan aiheuttaa merkittävän liikenneturvallisuuspuutteen nykyisen Kuusamontien alueelle.

Kalatalousviranomaisen huomauttaa, että vaikutusten arviointiin tulisi sisällyttää kalaston nykytilan kuvauksen lisäksi arvio kalastoon ja kalastukseen kohdistuvista vaikutuksista jokialueilla ja Jäälinjärvessä. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää alueella olevien rikkipitoisten maiden kuten mustaliuskealueiden ja happamien sulfaattimaiden vaikutusten selvittämiseen ja ennaltaehkäiseviin toimenpiteisiin.

Kiimingin - Jäälin vesienhoitoyhdistys toteaa, että alueita on kuivatuksen näkökulmasta syytä käsitellä potentiaalisina HASU-maina ja toteaa, että hankealueen maaperäolosuhteet ovat erityiset mustaliuskeaineiden ja korkean rautapitoisuuden vuoksi. Raudan kulkeutuminen on osoittautunut mittavaksi ympäristöongelmaksi, eikä raudan poistamiseen tai vähentämiseen uomasta ole löydetty kustannustehokasta menetelmää. Yhdistys korostaa, että kuivatettavien kohteiden tulee sisältää ratkaisut, joilla raudan pääseminen vesistöön estetään. Lisäksi yhtiö painottaa meluntorjuntaa myös Jäälinjärven virkistyskäytön näkökulmasta.

Luonnonvarakeskus tuo esille, että alueelle olisi syytä tehdä metsäkana-lintujen soidinpaikkaselvitykset uuden maastokäytävän osalta. Lisäksi tulisi kiinnittää huomiota saukon esiintymiseen hankealueella. Mikäli saukon käyttämien vesistöjen yli kohdistuu rakentamista, tulee saukko huomioida sillan tai rummun rakenteissa ja rakentamisen ei tule kohdistua saukon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen läheisyyteen. Luke huomauttaa myös, että rakennusaikaisten valumavesien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota koskien suunnitelma-alueen vesistöjä ja tulee varmistaa, ettei maamassat pääse karkaamaan esim. tien penkoilta vesistöihin myöhemmissäkään vaiheissa.

Oulun seudun ympäristötoimi nostaa esille Takumaantien kautta Valta tielle 20 (Kuusamontie) tulevat maa-aineskuljetukset Vasikkasuon maa-ainestenottoalueilta ja korostaa, että tiehankkeen suunnittelussa tulee huomioida Vasikkasuon maa-aineskuljetusten liittyminen Kuusamontielle siten, että myös kevyenliikenteen turvallisuus uimarannalle turvataan. Ympäristötoimi muistuttaa, että hankkeen toteuttamisessa tarvittavien lupien ja päätösten osalta, että erityisen häiritsevää, tilapäistä melua tai tärinää aiheuttavasta toimenpiteestä tai tapahtumasta on tehtävä ympäristötoimeen ympäristönsuojelulain 118 §:n mukainen kirjallinen ilmoitus.

Oulun vesi -liikelaitos tuo esille, että Laivakankaan pohjavesialue on tärkeä vedenotto Kiimingin alueen vedenhankinnalle ja korostaa, että arvioinnissa tulee kaikissa vaihtoehdoissa huomioida nykyinen vedenotto sekä se, että tulevaisuudessa vedenotto voi laajentua myös harjun itäosaan. Lisäksi tiehankkeen yhteydessä tulee huomioida pohjaveden suojaustarve.

20.5.2024

Oulun vesi muistuttaa, että suunnittelualueella valtatie 20 läheisyydessä on useissa kohdissa tiealueen läheisyydessä vesihuollon verkostoja ja lukuisia tiealueen poikki rakennettuja vesihuoltolinjoja, jotka tulee ottaa suunnittelussa huomioon.

Paliskuntainyhdistys katsoo, että hanke ei aiheuta vaikutuksia poronhoidolle, koska se sijoittuu poronhoitoalueen ulkopuolelle ja sen verran etäälle porojen laidunalueista.

Pohjois-Pohjanmaan liitolla ei ole lausuttavaa arviointiohjelmasta.

Pohjois-Pohjanmaan museo toteaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta, että hankkeen vaikutukset arkeologiseen kulttuuriperintöön voidaan arvioida vasta arkeologisen inventointiraportin valmistuttua. Museo tuo esille rakennetun kulttuuriperinnön osalta, että hankkeen vaikutusalueella sijaitsee useita arvokkaita rakennetun kulttuuriympäristön kohteita ja huomauttaa, että osa näistä puuttuu hankkeen YVA-ohjelmasta. Museo korostaa, että YVA-selostuksessa tulee kuvata hankkeen mahdolliset vaikutukset historialliseen tielinjaukseen. Museo tuo esille, että vaikka hankealueen lähistölle ei sijoitu arvokkaita maisema-alueita, vaikutusten arviointia tulee kuitenkin tehdä hankealueeseen rajautuvien maisemapeltojen osalta.

Säteilyturvakeskuksella ei ole lausuttavaa arviointiohjelmasta.

Suomen Erillisverkot Oy toteaa, että hankkeella ei ole vaikutusta Suomen Erillisverkot Oy:n Verkko-operaattoripalvelut liiketoimintaan, ennen varsinaisten töiden aloitusta on kuitenkin tehtävä kaapelitiedustelu.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry toteaa lausunnossaan lähtökohdan vaihtoehtoineen olevan vanhentunut ja oletus liikennemäärien kasvusta yksioikoinen ja virheellinen lähtökohta, joukkoliikenteen kehittäminen tulee sisällyttää myös ohjelman vaihtoehtoon VE0+, ajonopeuden kasvaminen lisää ilmastopäästöjä, hankkeessa hyödynnetään maa- ja kiviaineksia, jotka ovat uusiutumattomia luonnonvaroja ja joiden kuluttamisella on myös maisemavaikutuksia.

Suomen riistakeskus esittää hankkeen vaihtoehdoksi VE 0+ tai VE 1 eli nykyisen mukaista linjausta parannetuin järjestelyin, jotta vältetään uuden tielinjauksen aiheuttamalta luonnonympäristön katoamiselta ja lisäksi nykyisen tien ja suunnitellun uuden tielinjan välisen alueen muuttumiselta riistalle epäsuotuisaksi tai käyttökelvottomaksi elinalueeksi reunavaikutuksen vuoksi. Riistakeskus muistuttaa, että nopeusrajoitusten nostaminen yleisesti heikentää liikenneturvallisuutta ja lisäksi nopeuksien kasvaminen nostaa hirvikolareiden riskiä sekä kasvattaa muiden eläinten liikennekuolleisuutta. Riista-aitojen rakentamisen ja riistan kulkusiltojen tai alikulkujen tarvetta ja rakentamista tulee tarkastella vaihtoehtojen vertailun yhteydessä.

Väylävirastolla ei ole lausuttavaa radanpidon osalta.

20.5.2024

Mielipide 1 toteaa vaihtoehdon 1 olevan kustannustehokkain, mutta nykyiset liikennevalot tulisi poistaa ja tilalle rakentaa 2 kaistaiset liikenneympyrät ja näihin lisäksi oikomisrampit oikealle kääntyvä varten.

Mielipide 2 kannattaa hanketta, tuoden esille, että nykyisellään matka Oulusta Kiiminkiin on todella hidasta sekä vaivalloista ja pienet muutostyöt eivät ole riittävä toimenpide liikenteen sujuvoittamiseksi, toteaa vaihtoehdon 3 olevan järkevin ja toimivin ratkaisu.

Mielipide 3 kannattaa hanketta, minimissään vaihtoehto 1, sillä nykyisellään liikenne on hidasta ja tukkeutuu aika-ajoin mikä aiheuttaa vaaratilanteita, rahoituksen salliessa vaihtoehto 2 olisi myös varteenotettava vaihtoehto, tien käyttömäärä on kasvussa ja pienet parannukset eivät auta tilanteeseen.

Mielipide 4 tuo esille, onko Väylävirasto luokitellut Kuusamontien huoltovarmuuden uudelleen sen jälkeen, kun Suomi liittyi Natoon, Kiimingin koulujen yhdistäminen Kiiminkipuiston kouluun lisää liikennemääriä ja vaikuttaa Kuusamontien poikittaisliikenteen määrään merkittävästi, uuden Ahonkankaan asutusalueen rakentamisen myötä Kuusamontien poikittaisliikenne kasvaa merkittävästi, Kiimingin keskustan elinvoimaisuuden, koululaisten, koululaisten vanhempien ja opettajien liikenneturvallisuus huomioon, näiden toimintojen yhteensovittaminen vaatisi eritasoristeyksen Kiimingin keskustaan.

Mielipide 5 toteaa vaihtoehdon 3 olevan ratkaisuna paras ja palvelisi liikennettä pitkälle tulevaisuuteen, uuden nelikaistaisen tieosuuden lounais- ja koillispäähän tulisi tehdä perhosliittymät millä liikenne kulkisi nykyiselle Kuusamontielle, ei muita liittymiä, nykyinen Kuusamontie jäisi paikoilleen kokoojatieksi.

Mielipide 6 tuo esille asuntonsa sijainnin Välikylässä Kuusamontien varressa, haittana talvella tiestä tuleva pöly, raskaan liikenteen aiheuttama tärinä ja liikenteen melu, kannattaa uutta maastokäytävää, joka ohittaa Jäälin, huolena, ettei nykyisen tien parantamisessa mahdu juuri minkäänlaista meluaikaa, joka sekään ei estä pölyn leviämistä ympäristöön.

Mielipide 7 toteaa, että suunnittelualueella on useita yksityisteitä, joihin tulee muutoksia, tulisi varmistaa, etteivät muuttuvat järjestelyt kuten esim. risteyksien sulkeminen pidennä yksityisteiden käyttötarvetta, muutokset yhteyksiin eivät saisi nostaa tienpidon kustannuksia kohtuuttomasti tai vaihtoehtoisesti tiet olisi muutettava kaupungin ylläpidettäväksi, tien pohjoispuolella asuvat ovat panostaneet melunvaimennuksessa nykyisen tien paikalta tulevaan meluun, vaihtoehdoissa 2 ja 3 täytyy melunhallintaan kiinnittää huomiota, ettei pohjoispuolen asukkaiden kokema melu ainakaan lisääntyisi nykyiseen verrattuna.

Mielipide 8 pitää hyvänä, että valtatie 20 suunnittelua viedään eteenpäin. Nykytilanne koetaan ongelmalliseksi liikenteen sekä Jääliin kohdistuvien ympäristövaikutusten takia, liikenneturvallisuudesta koottujen tietojen antama tilannekuva jää ohueksi ja antaa liian hyvän kuvan

20.5.2024

onnettomuustilanteesta, havaintojen perusteella pahin onnettomuuskohta Ylikiimingin liittymä, jossa on sattunut runsaasti etenkin peräänajoja, kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on ollut vuonna 1999 ja vuonna 2015, maa-ainealueelle johtava liittymä koetaan vaaralliseksi, tiejaksolla liikkuu yllättävän hitaita työkoneita ruuhkaliikenteessä, mikä aiheuttaa jonoutumista, mielipiteen antaja on myös ollut mukana kahdessa ajoneuvokolarissa kyseisellä tiejaksolla.

Mielipide 9 on nykyisen tielinjauksen parantamisen kannalla, huolena tiehankkeen meluhaitta Tallinraitin alueelle, joka on suunniteltu hevostalousalueeksi, tielinjaus uudessa maastokäytävässä on niin lähellä asuinrakennusta, ettei siihen mahtuisi maa-aines meluvallia, mielipiteen antaja on ajanut kyseessä olevaa tieosuutta päivittäin ruuhka-aikoina eikä ole huomannut ongelmaa liikennemäärien osalta.

Mielipide 10 toteaa nykyisen tielinjan olevan paras vaihtoehto 60 km/h nopeusrajoituksella, jolloin uutta meluhaittaa ei tule ja taajaman liikeyrityksille suuntautuisi hyvin asiakasliikennettä valtatieltä, nelikaistaisena tie vetäisi paremmin liikennettä nykyiseen verrattuna, alueella on hevostalleja ja niiden toiminta vaikeutuisi huomattavasti, mikäli tielinja sijoittuisi pois nykyiseltä paikaltaan, kustannuksiltaan halvin vaihtoehto olisi nykyisen tien leventäminen.

Mielipide 11 tuo esille uuden maastokäytävän vieressä sijaitsevan hevos-tallin, uusi tielinjaus menee todella läheltä omakotitaloa ja hevostallia, tien tullessa uuteen maastokäytävään, hevosten pitäminen tilalla nykyisessä tallissa on mahdotonta ja ratsastustuntien pitäminen vaarallista, turvallisuusriskin lisäksi jatkuva tieltä kantautuva meteli on hevosille terveysriski, joka voi aiheuttaa stressistä johtuvia sairauksia, uuden tielinjan tullessa näin lähelle taloa, asuminen talossa tulee mahdottomaksi tien melun vuoksi, aluetta kehitetty hevostalousalueena.

Mielipide 12 toteaa, että viimeksi tehdyn Kuusamontien parantamisen aikaan kiinteistönsä kohdalle on tehty melusuojarakenteita, jotka ovat olleet riittämättömät jo valmistuessaan, aidan rakenteet ovat vaurioituneet ja ne tulisi kokonaan uusia, huolena pienhiukkasten aiheuttama terveyshaitta, ja että tiepölyn vaikutuksia ei ole arviointiohjelmassa käsitelty lainkaan, meluhaitta on myös nykyisellään, jota aiheuttaa erityisesti raskas liikenne risteysalueilla, alueella on kallioesiintymiä, mielipiteessä kannatetaan uutta maastokäytävää, sillä nykyinen tie on ruuhkautunut käytännössä joka päivä ja ajaminen on pumppaavaa.

Mielipide 13 kannattaa vaihtoehtoja VE2 ja VE3, tavoitteena melu- pöly- ja tärinähaittojen vähentäminen, jolloin Jäälin taajama säilyisi viihtyisänä asuinalueena, tien leventäminen laskee kiinteistöjen arvoa.

Mielipide 14 tuo esille, että liikenteen melu on jo nyt välillä erityisen kova ja suunnitelmasta ei käy ilmi millaiset meluesteet olisi tulossa ja kuinka monta desibeliä mahdollinen melueste hiljentää, nelikaistaisella tiellä liikenteen äänet tulisivat luonnollisesti korostumaan, kysymys olisiko välttämätöntä lunastaa yhtään tonttia, jos uusi tielinjaus rakennettaisiin,

20.5.2024

rakennusvaihe nykyisellä tiellä lisäisi ruuhkaa entisestään ja vaikeuttaisi liikennettä, uudella tiellä tulisi pitää kiinni tämänhetkisestä 60 km/h rajoituksesta risteysalueilla turvallisuus- ja melusyistä.

Mielipide 15 tuo esille, että tälle tielle on tehty suunnitelmia 1990 luvun alkupuolella ja vuonna 2019. Parhaana vaihtoehtona todetaan VE1, joka on halvin ja nopein vaihtoehto, jos aletaan tekemään uusia linjauksia, niin alueella oleva maaperä saattaa tuottaa yllätyksiä, tietä pitäisi kuitenkin jatkaa Kiiminkijoen sillalle asti, ettei nelikaistainen tie lopu siltaan, tie tulisi jatkaa Yli-lin ja mieluummin Purontien uuteen risteykseen.

6. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO ARVIOINTIOHJELMASTA

Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) määrittelee arviointiohjelmassa (YVA-ohjelma) esitettävän sisällön. Valtatie 20 Korvenkylä-Kiiminki parantaminen YVA-ohjelma täyttää pääpiirteissään edellä mainitun asetuksen 3 §:n mukaiset vaatimukset, sillä arviointiohjelmassa on esitetty hankkeen kuvaus, ympäristön nykytilan kuvaus ja arviointimenettelyn periaatteet, vuorovaikutus ja osallistamisen järjestäminen hankkeessa sekä YVA-menettelyn aikataulu.

Yhteysviranomaisen tekemän YVA-ohjelman tarkistuksen sekä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen pohjalta on seuraavassa esitetty yhteysviranomaisen näkemys YVA-ohjelman laajuudesta ja tarkkuudesta arviointiohjelmasta määrättyjen sisältövaatimusten mukaisesti. Hankkeen arviointiselostusta ja siihen liittyviä selvityksiä laadittaessa tulee ottaa huomioon yhteysviranomaisen lausunnossa esiin tuomat seikat.

Yhteysviranomaisen lausunnon valmisteluun Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksessa ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:
Ylitarkastaja (FM, biologia) Maarit Vainio, ylitarkastaja (FT, biologia) Veli-Matti Kangas, ympäristöasiantuntija (FM, maantiede) Maija Schuss, ylitarkastaja (FM, geologia) Maria Ekholm-Peltonen, ylitarkastaja (TkL) Heli Törtö, alueidenkäytönasiantuntija (FM, maantiede) Elina Saine, ilmasto- ja kiertotalousasiantuntija (DI, ympäristötekniikka) Sanna Moilanen, asiantuntija (HTL, aluetiede) Jarkko Pietilä.
Liikennevaikutusten osalta lausuntoa on kommentoinut Lapin ELY-keskuksen L-vastuualue.

6.1 YVA-menettelyn kuvaus

Tiehankeeseen YVA-menettelyyn liittyviä periaatteita, menettelyssä tapahtuvaa osallistamista sekä menettelyn aikatauluja on kuvattu riittävästi arviointiohjelmassa.

6.2 Hankekuvaus ja hankkeen vaihtoehdot

Hankekuvauksessa on esitetty selkeästi hankkeen sijainti, tavoitteet ja tarve, hankkeen suunnitteluvaihe ja jatkosuunnittelun aikataulu.

20.5.2024

Hankkeelle on arviointiohjelmassa luotu neljä toteutusvaihtoehtoa VE0+, VE1, VE2, VE3. Lisäksi hankkeelle on esitetty vertailuvaihtoehto VE0. Hankkeen vaihtoehdot on keskeisiltä osin kuvattu yhteysviranomaisen lausunnon sivulla 2. Arvioitavat hankevaihtoehdot on esitetty alustavien tavoitteiden, aikaisempien suunnitelmien ja selvitysten perusteella.

Arviointiohjelmassa esitetty hankevaihtoehtojen määrä ja yleinen kuvaus ovat YVA-ohjelmavaiheeseen riittävät.

Arviointimenettelyssä kaikkien vaihtoehtojen, myös hankkeen toteuttamatta jättämisen, vaikutukset tulee arvioida tasapuolisesti ja yhteismitallisesti. Mikäli hankkeen edetessä tulee tarve oleellisesti muuttaa tutkittavia hankevaihtoehtoja tai ottaa arviointiin mukaan kokonaan uusi vaihtoehto, tulee se kuvata ja perustella arvioitiselostuksessa selkeästi ja vaikutustenarviointi tulee uuden tai muuttuneen vaihtoehdon osalta tehdä samoilla kriteereillä kuin muiden vaihtoehtojen arvioinnit.

6.3 Arviointiohjelman laatijoiden pätevyys

Arviointiohjelmassa on esitetty selkeästi taulukkomuodossa YVA työryhmä, jossa arviointiohjelman laadintaan ja/tai selostusvaiheessa tulevaan vaikutusarviointiin osallistuvat asiantuntijat; koulutus, rooli YVA-menettelyssä sekä kokemus vastaavista tehtävistä. Yhteysviranomainen toteaa, että nyt arviointiohjelmavaiheessa esitetyn henkilöstön koulutus ja kokemus kohdentuu pääpiirteissään riittävällä tavalla heille osoitettuihin aiheisiin ja vastuualueisiin. Yhteysviranomainen korostaa, että selostusvaiheessa työryhmän asiantuntijoiden kokemusvuodet juuri kyseisten arviointien tekemisestä tulee ilmoittaa selkeämmin.

Vaikutusten arvioinnin tekijöissä on erikseen asiantuntija maisemalle ja kulttuuriympäristölle sekä rakennetulle ympäristölle. Selostuksessa tulisi tarkemmin käydä ilmi se henkilö, joka arvioi vaikutukset rakennetun kulttuuriympäristön osalta.

YVA-ohjelman liitteessä 1 ei ole esitetty, kuka tekee arkeologiseen kulttuuriperintöön koskevan vaikutusten arvioinnin. Yhteysviranomainen muistuttaa, että myös tämän arvioinnin tulee laatia henkilö, jolla on siihen soveltuva koulutus ja osaaminen.

Maankäyttövaikutusten arvioijaksi on esitetty henkilöä, jonka osaaminen painottuu esittelytekstin mukaan vesi-, sedimentti- ja ympäristökemiaan sekä mm. yhteiskuntavastuukysymyksiin. Toiseksi maankäyttövaikutusten arvioijaksi nimetyllä kokemus painottuu paikkatietoon, ei maankäyttöön. Kummallakaan heistä tai kenelläkään muulla työryhmän jäsenellä ei ole esittelyn mukaan kokemusta kaavoituksesta (eikä kaavanlaatijan pätevyyttä), mitä yhteysviranomainen pitää puutteena. Maankäytön, kaavoituksen ja yhdyskuntarakenteen vaikutusten arviointi vaatii myös maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten menettelyjen tuntemusta ja ennen kaikkea kaavoituksellista osaamista. Tämä korostuu tämän hankkeen toimintaympäristössä, kun ollaan Oulun kaupunkiseudun taajama-alueella ja sen lievealueella sekä yleis- että asemakaavoitetuilla alueella eikä yleiskaavattomalla

haja-asutusalueella. Työryhmän osaamista ja asiantuntijuutta tulee täydentää tältä osin YVA-selostusvaiheessa.

6.4 Hankkeen tausta ja tavoitteet

Arviointiohjelmassa hankkeen tarve ja tavoitteet on perusteltu hyvin: päälimmäisenä todetaan liikenteen sujuvuuden lisäys ja liikenneturvallisuuden parantaminen, mutta tuodaan esiin myös muiden muassa hankkeen vaikutukset ja mahdolliset hyödyt elinkeinojen kuljetuksille, työmatkaliikenteelle ja työpaikka-alueiden saavutettavuudelle.

Arviointiohjelmassa on esitetty hankkeen suhde valtakunnallisiin ja maakunnallisiin maankäytön ja liikennejärjestelmien tavoitteisiin. Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (VAT) 14.12.2017 ja ne astuivat voimaan 1.4.2018. YVA-ohjelmassa on osittain tunnistettu keskeisimmät tätä hanketta koskevat VAT:et. YVA-selostusvaiheessa lähtötietoihin tulee lisätä uusiutumiskykyiseen energiahuoltoon liittyviä tavoitteita. Myös hankkeen suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin tulee kuvata ja arvioida selostuksessa.

6.5 Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin ja suunnitelmiin

Yhteysviranomaisen katsoo, että YVA-ohjelmassa on esitetty riittävällä tarkkuudella hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin ja suunnitelmiin.

6.6 Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat

YVA-ohjelmassa on esitetty arvio valtatie 20 parantaminen välillä Korvenkylä-Kiiminki hankkeen jatkosuunnittelun aikataulusta, hankkeen edellyttämistä luvista ja päätöksistä sekä hahmotelma seurantaohjelman laatimiseksi. Nämä tiedot on esitetty täsmennettävän arviointiselostuksessa.

Yhteysviranomaisen toteaa osuuden pääpiirteissään riittäväksi, mutta ehdottaa, että kajoamislupa tulee lisätä YVAssa lueteltuihin (mahdollisesti) tarvittaviin lupiin. Tarvittaessa kiinteään muinaisjäännökseen kajoamiseen voidaan myöntää muinaismuistolain (295/1963) 11 §:n mukainen lupa (kajoamislupa), jos muinaisjäännös tuottaa merkitykseensä nähden kohtuutonta haittaa. Luvan myöntää Museovirasto.

6.7 YVA-menettelyn ja siihen liittyvän osallistamisen järjestäminen

Yhteysviranomaisen pitää arviointiohjelmassa esitettyä ja suunniteltua osallistamista riittävänä YVA-lainsäädännön näkökulmasta. Hankkeesta järjestettiin YVA-ohjelmavaiheessa yleisötilaisuus, jossa oli hyvin runsas osallistujajoukko ja jossa käytiin aktiivista keskustelua. Hankkeesta tullaan myös järjestämään kesällä 2024 yleisötilaisuus ja työpaja lähialueen asukkaille.

Yhteysviranomaisen painottaa, että edellä mainittujen lisäksi on tärkeää antaa hankkeesta tietoa vaikutusalueen asukkaille mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, myös sitä erikseen pyydettyä.

6.8 Ympäristön nykytila, arvioinnin kohdentaminen ja arviointimenetelmät

Arviointiohjelmassa ympäristön nykytilaa on kuvattu kaiken kaikkiaan kohdittaisiin, mutta varsin yleisellä tasolla. Yhteysviranomaisen toteaa, että tarkempia karttakuvia eri aiheista oli niukasti ja tarkasteltavaan hankealueeseen tai seutuun liittyviä valokuvia ei ollut lainkaan. Alueen nykytilanetta esittelevät valokuvat olisivat kohdentaneet arviointiohjelman paremmin tarkasteltavaan alueeseen. Nyt nykytilakuvaus jäi hyvin pintapuoliseksi ja yleiseksi.

Yhteysviranomaisen pitää puutteena, että vaikutusten arviointia, vaikutusten merkittävyyttä, vaikutusalueiden laajuutta ja vaikutusten merkittävyyden arvioinnin perusteita on kuvattu erittäin suppeasti ja yleispiirteisesti YVA-ohjelmassa. Liitteenä esitetyt isommat kartat eri vaihtoehtoista olivat hyvä lisä ohjelmaan, mutta kartat selostuksen yhteydessä olivat osin kooltaan niin pieniä, että niiden tiedollinen anti jäi vaikeasti hahmotettavaksi. Arviointiselostuksen luettavuuden ja vaikutusten hahmotettavuuden kannalta mahdollisimman suuret ja selkeät karttakuvat ovat tarpeellisia. Mikäli arviointiselostuksen kartta-aineisto on niin suuri, että sen esittäminen on tarkoituksen mukaista esittää erillisinä liitteinä, niin YVA-selostuksessa tulee olla selkeät liitteenä esitetyt kartta-aineistot.

Todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia Valtatie 20 hankkeen arvioinnissa ovat arviointiohjelman mukaan alustavasti:

- Vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen.
- Vaikutukset asutukseen ja ihmisten elinoloihin.
- Vaikutukset luontoarvoihin ja ekologisiin yhteyksiin.
- Vaikutukset maisemaan.
- Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen.

Muita mahdollisesti merkittäviksi koettuja tai muuten olennaisia vaikutuksia pyritään tunnistamaan YVA-menettelyn aikana selvitysten, lausuntojen, mielipiteiden ja sidosryhmätyöskentelyn kautta. Yhteysviranomaisen yhtyy tähän näkemykseen ja toteaa, että listatut vaikutuskohteet vaativat päteviä vaikutusarviointeja selostusvaiheessa. Lisäksi yhteysviranomaisen arvioi, että merkittäviä vaikutuksia voi aiheutua myös pinta- ja pohjavesille sekä eläimistöille.

Vaikutusten merkittävyyttä on esitetty arvioitavan käyttäen apuna IMPERIA-hankkeessa kehitettyä arviointityökalua (IMPERIA = monitavoitearvioinnin käytännöt ja työkalut ympäristövaikutusten arvioinnin laadun ja vaikuttavuuden parantamisessa). IMPERIA-työkalun käytöstä on vaikutusten arvioinnissa hyviä kokemuksia.

Arviointiohjelmassa esitetty vaikutusten arviointi ja tulosten esittämistapa antaa kuvan vaikutuskohteen herkkyydestä ja vaikutuksen suuruudesta.

Vaikutusten arvioinnissa on kuitenkin huomioitava se, että eri vaikutusmekanismit aiheuttavat eri tavoin vaikutuksia hankkeen vaikutusalueella. Täten vain yksi vaikutusta kuvaava tulos on riittämätön. Esimerkiksi melu voi

20.5.2024

olla merkittävä haitta jossakin kohtaa, toisessa kohtaa meluhaitta on kohtalainen ja jossakin vähäinen.

Alueelliset erot on huomioitava vaikutuksia ja niiden merkittävyyttä arvioitaessa ja tuloksia esitettäessä. Eri vaikutuksien arvioinnin tuloksia esitettäessä on tärkeää perustella ja kuvata, miten johtopäätöksiin (vaikutuksen suuruutta kuvaavaan luokkaan: suuri – vähäinen) on päädytty. Mikäli arvioinnin aikana todetaan, että jokin alun perin merkittäväksi arvioitu haitta ei olekaan merkittävä, tulee se perustella riittävästi. Myös jos jokin arviointiohjelmavaiheessa tunnistamatta jäänyt vaikutus havaitaan todennäköisesti merkittäväksi, tulee se ottaa arvioinnissa esitettyä tarkemmin huomioon.

Yhteysviranomaisen pitää tässä vaiheessa arviointimenetelmien ja vaikutusten merkittävyyden arvioinnin suunnitelmaa riittävänä ja käyttökelpoisena tapana toteuttaa selostusvaiheen arviointityö.

Yhteysviranomaisen korostaa, että tulevassa vaikutusarvioinnissa tulee hyödyntää saatuja lausuntoja ja mielipiteitä sekä muuta sidosryhmiltä, kunnilta ja vaikutusalueen asukkailta saatua palautetta.

Arviointiselostuksessa esitetyistä arvioinneista tulee käydä selkeästi ilmi, onko vaikutukset arvioitu lievennyskeinot huomioon ottaen vai ilman niitä. Yhteysviranomaisen toteaa, että vaikutukset on syytä arvioida sekä ilman lievennysmahdollisuuksia että lievennystoimet huomioiden, mikäli ne ovat realistisia ja niihin voidaan sitoutua.

6.8.1 Yhdyskuntarakenne, maankäyttö ja kaavoitus

Pohjois-Pohjanmaalla on voimassa kolme tätä hankealuetta koskevaa vaihemaakuntakaavaa sekä lisäksi Raahe-Pyhäjoki-alueelle sijoittuva Hanhikiven ydinvoimamaakuntakaava. Pohjois-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaava on kumoutunut 3. vaihemaakuntakaavan saadessa lainvoiman 17.1.2022 eikä vaihemaakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä tule käyttää nimitystä kokonaismaakuntakaava. YVA-selostusvaiheessa tulee kaikki hankealuetta koskevat maakuntamerkinnot ja -määräykset esittää kokonaisuudessaan (sisältäen suunnittelumääräykset), samoin hankealuetta ja hanketta koskevat vaihemaakuntakaavojen yleismääräykset. Hankkeen suhdetta vaihemaakuntakaavoihin tulee arvioida määräyksittäin. Sama koskee alueella voimassa olevien yleiskaavojen lähtötietoja ja vaikutusten arviointia huomioiden hankkeen vaikutukset yleiskaavojen toteutettavuudelle. Lisäksi tulee arvioida, nouseeko hankkeessa tarve yleiskaavamuutoksille.

YVA-ohjelmassa ei ollut tunnistettu sitä, että hankkeessa tulee selvittää vaikutukset myös eri hankevaihtoehtojen ja niiden vaikutusalueille sijoittuville asemakaavoille. Lähtötietoja ja vaikutusten arviointia tulee täydentää asemakaavaotteiden ja -merkintöjen sekä -määräysten osalta samoin kuin ylempien kaavamuuotojen kohdalla on todettu. Jatkosuunnittelua varten tulee esittää myös arvio mahdollisista asemakaavamuutostarpeista.

20.5.2024

YVA-selostusvaiheessa kuvaukseen tulee päivittää vireillä olevien energia- ja ilmastovaihemaaakuntakaavan, yleiskaavojen ja asemakaavojen tilanne sekä arvioida, niiden suunnittelutilanteen sen mahdollistaessa, myös tämän hankkeen vaikutuksia niihin. Vireillä olevista kaavoista tulee esittää hanke- ja vaikutusaluetta koskevat mahdolliset kaavakarttaotteet (valmistelu- tai ehdotusvaihe) merkintöineen ja määräyksineen.

Maankäytön, kaavoituksen ja yhdyskuntarakenteen vaikutustenarviointialueiden laajuutta ei ole esitetty selkeästi YVA-ohjelmassa eikä tulevaan arvioinnin riittävyteen tältä osin pysty ottamaan kantaa.

Maankäyttövaikutuksia arvioitaessa tulee arvioida myös hankkeen vaikutukset metsätalouteen huomioiden poistuva metsäpinta-ala.

Maankäyttö- ja yhdyskuntarakennevaikutusmekanismien kuvauksessa (s. 80) tulisi huomioida, että yksistään liikenneyhteyksien sujuvoittaminen ei aiheuta muutoksia asutuksen, palveluiden ja työpaikkojen sijoittumiseen vaan niiden sijoittaminen vaatii yleis- ja asemakaavoitusta. Lisäksi toteuttamisjärjestykseen ja aikatauluun vaikuttaa keskeisesti Oulun kaupungin maapolitiikka.

6.8.2 Maisema, rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö

Maiseman lähtötiedot YVA-ohjelmassa ovat suppeat. Nykytilakuvaus on vain sanallista eikä sitä ole havainnollistettu valokuvilla tai karttaotteilla. Maisemarakennetta tai taustatietoja alueen yleisestä maisemakuvasta ei ole esitetty. Maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet sekä arkeologisen kulttuuriperinnön kohteet tulee esittää YVA-selostuksen lähtötiedoissa sekä kohdekuvauksineen tekstissä sekä tekstiä havainnollistavina karttaotteina. Lisäksi nykytilakuvausta tulee täydentää valokuvilla. Lähtötietoihin tulee lisätä myös kaavoissa ja erityislaeilla suojellut kohteet ja arvioida vaikutukset niihin. Kunkin kohteen/alueen osalta tulee esittää sen arvotus- ja suojeluperuste (esim. asemakaava, rakennussuojelulaki, maakuntakaava, RKY jne.).

Maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön vaikutustenarviointialueiden laajuus olisi hyvä esittää YVA-selostuksessa myös kartalla.

Vaikutusten arvioinnin pohjaksi aiotaan laatia maisema- ja nykytila-analyysejä, hyödyntää olevia kirjallisia ja kartallisia aineistoja, maastokäyntiä ja tehdä näistä asiantuntija-arvio. Yhteysviranomaisen katsoo, että vaikutusten arvioinnin tueksi tulee laatia myös havainnekuvia, joiden ottopaikat ja kuvaussuunnat tulee esittää kartalla. Kuvauskohteiden valintaperusteet tulee esittää YVA-selostuksessa, ja huomioida kohteiden valinnassa mm. asutus, maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet sekä uudelle tielinjaukselle avautuvat pitkät näkymäalueet.

Kappaleen 5.7 Maisema ja kulttuuriperintö -aihepiirin otsikointia olisi hyvä muuttaa YVA-selostukseen, sillä terminologisesti kulttuuriperintö sisältää sekä aineellisen että aineettoman kulttuuriperinnön (mm. kirjallisuuden, tärinat, ruoat, perinteet jne.), joista jälkimmäiseen kohdistuvia vaikutuksia ei

20.5.2024

YVA:ssa tulla arvioimaan. Parempi otsikko olisi esim. Maisema, rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö.

Oulussa on vireillä kulttuuriympäristön teemayleiskaava, jonka ehdotus on nähtävillä 31.5.2024 saakka. Yleiskaavaehdotuksessa osoitetut rakennetun kulttuuriympäristön kohteet tulee huomioida lähtötiedoissa ja vaikutusten arvioinnissa, vaikka yleiskaava ei olisikaan saanut lainvoimaa YVA-selostusvaiheessa.

Hankkeessa tehdään maastokaudella 2024 arkeologinen inventointi. Inventointi ja inventointiraportti tulee laatia alueellisen vastuumuseon eli Pohjois-Pohjanmaan museon ohjeistuksen mukaisesti. Mikäli hankevaihtoehtojen läheisyyteen sijoittuu arkeologista kulttuuriperintöä, tulee ne osoittaa aluerajauksineen YVA-selostuksessa. Vaikutusten lieventämiseksi kyseiset kohteet/alueet tulisi merkitä maastoon rakentamistöiden ajaksi.

6.8.3 Asuminen, elinolot ja virkistys

Valtatie 20 hankkeen kaikki vaihtoehdot sijoittuvat lähelle asutusta ja valtatiehankkeella voi olla moninaisia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia ihmisiin ja heidän elin oloihinsa, terveyteensä ja viihtyisyyteen.

Arviointiohjelmassa valtatie varren asutus kuvataan rakennusmäärinä (asuinrakennus ja vapaa-ajan rakennus), mutta niiden perusteella ei voi päätellä alueen asukasmääriä. Jatkotyössä tulisi selvittää paikkatietopohjaiset asukasmäärät, joka kertoisi tarkemmin asukkaiden määrät eri vaihtoehtojen lähivaikutusalueilla.

Arviointiohjelma yleisiä lähtötietoja väylien parantamisen vaikutuksesta asutukselle ja kiinteistöjen omistajille. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia asumisoloihin, elinympäristön viihtyisyyteen, liikkumismahdollisuuksiin, saavutettavuuteen, turvallisuuteen ja turvallisuuden tunteeseen, yhteisöllisyyteen ja paikalliseen identiteettiin. Valinta on hyvä ja se sisältää oleelliset teemat.

Kuvauksen mukaan ihmisiin ja asumiseen kohdistuvassa arvioinnissa hyödynnetään osallistumista keskeisenä tiedon lähteenä – paikallistuntemusta ja näkemystietoa halutaan hyödyntää laajasti. Linjaus noudattaa YVA-prosesseille asetettuja periaatteita. YVA-ohjelmassa kuvatut aineistot ja osallistamismuodot tukevat aktiivisen osallistamisen tavoitteita. Prosessin eri vaiheissa järjestetään 3 yleisötilaisuutta ja arvioinnin tueksi avataan karttapalautejärjestelmä, jonka välityksellä saadaan paikkatietopohjaista palautetta eli tarkkaan sijaintiin liittyvää tietoa. Viimeksi mainitut ovat hyviä keinoja saada osallisten monipuolista tietoa.

Arviointiohjelmasta jätetyissä mielipiteissä on tuotu hyvin esille ihmisten kokemus nykyisen valtatie 20 vaikutuksista ja valtatie suunniteltujen vaihtoehtojen todennäköisistä heihin kohdistuvista vaikutuksista. Suurin osa mielipiteistä annettiin Jäälän alueelta, johon hankkeesta kohdistuu suurimmat vaikutukset.

20.5.2024

Esitetyissä mielipiteissä kaikki vaihtoehdot saivat kannatusta ja toisaalta kaikkia myös vastustettiin. Keskeisin peruste mielipiteiden antamiseen oli valtatie aiheuttama, koettu häiriö tai arvio valtatieen paikan siirtämisestä aiheutuva häiriö. Arviointiohjelmasta jätettyjen mielipiteiden perusteella yhteysviranomaisen ei voi ottaa kantaa siihen, mistä vaihtoehdosta aiheutuisi ihmisten kokemuksen kannalta vähiten haitallisia vaikutuksia.

Arviointiohjelmasta jätetyt mielipiteet tulee ottaa tarkoin huomioon arviointiselostuksen vaikutusten arvioinnissa. Arviointiselostuksen perusteella alueen asukkailla tulee olla mahdollisuus saada tieto hankkeen eri vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista ihmisten terveyteen ja elin oloihin mm. meluvaikutuksista asumisviihtyisyyteen, ihmisten liikkumismahdollisuuksiin alueella tai heidän harjoittamiinsa elinkeinoihin. Myös vaikutusten arviointi Jäälin kyläyhteisöön, sen yhteisöllisyyteen, yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan ja kulttuurihistoriaan ovat osa ihmisiin kohdistuvaa vaikutusten arviointia. Vaikutusten arvioinnin keskeinen osa on esittää millä keinoin haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää.

Myös hankkeesta mahdollisesti aiheutuvat estevaikutukset ja eri alueiden saavutettavuuden muutokset voivat joillekin olla merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia. Saavutettavuutta on hyvä tarkastella myös herkkien ryhmien, kuten koululaisten näkökulmasta.

6.8.4 Maa- ja kallioperä

Arviointiohjelman mukaan valtatie 20 hankkeen merkittävimmät vaikutukset maa- ja kallioperään syntyvät rakentamisvaiheessa. Valtatie 20 hankkeen yhteydessä tulee arvioida tiehankkeen rakentamisvaiheen edellyttämä maamassojen määrää ja se, mistä rakentamisessa tarvittavat maa- ja kalliomassat ovat saatavissa. Keskeistä on arvioida, millaiset vaikutukset hankkeella on yleisesti alueen maa- ja kallioperään ja millaisia määriä maamassoja tarvitaan muualta.

Arviointiohjelman mukaan suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan potentiaalisesti sulfaattimaa-alueeksi merkitylle alueelle. Suurin todennäköisyys happamien sulfaattimaiden esiintymiselle on arviointiohjelman mukaan alueen lounaisosassa. Arviointiohjelmassa happamien sulfaattimaiden esiintymisestä ei ole esitetty karttatarkastelua. Ohjelmassa ei ole myöskään esitetty kuinka kattavasti happamien sulfaattimaiden esiintymisestä alueella on todellista tutkimuspistedataa.

Yhteysviranomaisen katsoo, että happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyyttä ei voida sulkea pois miltään osin hankealuetta ja hankkeen rakentaminen voi lisätä happamuus- ja metallikuormaa pintavesiin, mikä tulee ottaa huomioon suunnitelmissa ja lieventämistoimenpiteitä laadittaessa. Hankealueen happamuus- ja metallikuormituksen riskin arvioinnissa ja vaikutuksia vähentävien toimenpiteiden suunnittelussa on syytä hyödyntää tuoretta ympäristöministeriön laatimaa, happamien sulfaattimaiden huomioimista rakentamisessa koskevaa opasta (Happamien sulfaattimaiden kansallinen opas rakennushankkeisiin, Ympäristöministeriö 2022).

20.5.2024

Arviointiohjelmassa on mainittu, että Jäälin ja Kiimingin välisellä alueella kallioperässä saattaa esiintyä rikkipitoista mustaliusketta. Yhteysviranomaisen katsoo, että mustaliuskeen esiintyminen ja sen aiheuttamat vaikutukset tulee arvioida suunnittelualueelta riittävällä tasolla. Happamia sulfaattimaita saattaa esiintyä myös kallioperän mustaliuskevyöhykkeiden yhteydessä ja läheisyydessä. Musta-liuske happamoittaa vesistöjä, jos se pääsee kosketuksiin hapen kanssa. Lisäksi mustaliuskeesta voi liueta vesistöön metalleja. Happamuushaittojen vaikutusten arvioinnissa ja lieventämistoimenpiteiden suunnittelussa on syytä hyödyntää Geologisen tutkimuskeskuksen opasta mustaliuskeiden ympäristövaikutusten arviointiin ja hallintaan (Mustaliuskeen GTK:n tutkimustyöraportti 81/2023. Opas mustaliuskeiden ympäristövaikutusten arviointiin ja hallintaan).

6.8.5 Pintavedet

Arviointiohjelmassa on tunnistettu vaikutuksen kohteena olevat pintavedet ja esitetty hyvin vaikutusalueen vesien nykytila. Jatkossa arvioitavien vaikutusten osalta rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset on tunnistettu melko hyvin.

Ympäristöselostuksessa tulee arvioida hankkeen työnaikaiset ja pysyvät vaikutukset hankealueen vaikutuspiirissä oleviin pintavesiin. Vaikutusten arvioimiseksi ympäristöselostuksessa tulisi kuvata ainakin rakenteiden vaatimat kuivatusjärjestelyt sekä alueelle rakentamisesta johtuvan huonosti vettä läpäisemättömän pinnan lisääntyminen ja metsän poistuma sekä rakentamisen aikana liikuteltavat massamäärät.

Hankkeen rakentamisaikaisen sekä toiminnanaikaisen vaikutuksen arvioinnissa on huomioitava yksilöllisesti kunkin vaikutuksen kohteena olevan pintaveden nykytila, mahdollinen riski heikkenemisestä sekä pintavesiin nykytilanteessa kohdistuvat paineet. Arvioinnin tulee kohdistua kaikkiin vaikutusalueella pintavesiin ja siinä on otettava huomioon yhteisvaikutukset nykyisen maankäytön kanssa. Erityistä huomiota tulee kiinnittää painetyyppeihin, jotka jo nykytilanteessa on tunnistettu merkittävästi pintavesien tilaan vaikuttavaksi paineiksi.

Arviointiohjelman mukaan Kiiminkijoki on vaelluskaloille arvokas vesistö, jossa on rikas kalakanta. Vaikutusten arviointiin tulisi sisällyttää kalaston nykytilan kuvauksen lisäksi arvio kalastoon ja kalastukseen kohdistuvista vaikutuksista jokialueilla ja Jäälinjärvessä. On tärkeää tarkastella erityisesti, miten kalastoon ja kalastukseen kohdistuvat vaikutukset voisivat ilmetä. Arvioinnissa tulisi hyödyntää pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arviointia ja peilata sitä erityisesti kalojen elinolosuhteisiin ja kalastusmahdollisuuksia heikentäviin tekijöihin. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää alueella olevien rikkipitoisten maiden kuten mustaliuskealueiden ja happamien sulfaattimaiden vaikutusten selvittämiseen ja ennaltaehkäiseviin toimenpiteisiin.

Happamuus- ja metallikuormitukseen vaikuttaa maanmuokkaus, mutta erityisesti pitkäaikaiseen haittaan vaikuttaa kuivatusjärjestelyt/kuivatussyvyys suhteessa happamien sulfaattimaiden ja mustaliuskealueiden

esiintymiseen. Huomioitavaa on, että selvitysten perusteella metsätalousmaiden maankäsittelyssä tulee varautua happamien sulfaattimaiden esiintymiseen, vaikka niiden esiintymisen riski GTK:n tekemän riskiarvion perusteella olisi pieni. Lisäksi mm GTK:n Hakku-palvelusta löytyy mustaliuskeaineisto paikkatietotuotteena: <https://hakku.gtk.fi/fi/locations/search>.

Alueella myös raudan kuormituspotentiaali on suurta. Sen kuormituksen lisääntymiseen vaikuttavat samat tekijät kuin happamuuskuormitukseen. Kiintoaine- ja ravinnekuormitus on todennäköisesti hetkellisesti korkea rakentamisen aikana, mutta mm. virtaamien äärevöitymisen/kuivatusjärjestelyiden myötä kuormitus voi jäädä pysyvästä alkutilannetta korkeammalle tasolle.

6.8.6 Pohjavedet

Hankealueella sijaitseva Laivakankaan pohjavesialue on tärkeä vedenottamo Kiimingin alueen vedenhankinnalle. Arviointiohjelmassa ei ole mainintaa, että Laivakankaan pohjavesialueella sijaitsee Pyyryväisharjun vedenottamo sekä useampia tutkittuja vedenottamon paikkoja. Vaihtoehdoissa 0, 0+ ja 1 tie sijoittuu nykyiselle paikalle ja selvästi etäämmälle Pyyryväisharjun vedenottamosta, kun taas vaihtoehdoissa 2 ja 3 tie sijoittuu huomattavasti lähemmäksi ko. vedenottamoa. Vaikutukset pohjavesiin ovat näin erilaiset eri vaihtoehdoissa.

Laivakankaan osalta mainitaan, että alue on mukana kloridiseurannassa. ”Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on tehnyt Laivakankaan pohjavesialueella kloridiseurantaa vuodesta 2021 lähtien. Seurannan aikana arvot ovat vaihdelleet välillä 21–120 mg/l.” Jää epäselväksi tarkoitetaanko tässä pelkkiä kloridiarvoja, vaikka seurannassa mitataan muutakin kuin kloridia.

Tiesuolauksesta mainitaan, että Laivakankaan pohjavesialueella tien suolausta on rajoitettu: pohjavesialueella sijaitsevalla tieosuudella saa vuodessa käyttää enintään 4000 kiloa suolaa kilometrillä. Olisi hyvä mainita mistä lähtien suolausrajoite on ollut käytössä.

Kuvasta 5.17. Luokiteltujen pohjavesialueiden sijoittuminen suunnittelualueella ja sen läheisyydessä puuttuu tiedot käytetyistä aineistoista, esim. pohjavesialueet SYKE2023. On tärkeä esittää myös aineiston julkaisu-vuosi, sillä esimerkiksi pohjavesialueaineisto päivitetään puolivuositain ja on tärkeää käyttää ajantasaista aineistoa. Tähän tulisi kiinnittää huomioita muidenkin karttojen osalta, että kartoilla olevat aineistot ja niiden julkaisujankohdat on tuotu esille.

6.8.7 Luontoarvot ja suojelualueet

Kuten arviointiohjelmassa todetaan, yleisesti välillisten luontovaikutusten vaikutusalue ulottuu noin 200 metrin etäisyydelle tielinjauksesta. Näin ollen yhteysviranomaisen kehottaa kasvattamaan myös tehtävien maastotoselvityksien etäisyyttä noin 100 metristä noin 200 metriin tielinjauksista

20.5.2024

Ohjelmassa on tunnistettu hankkeesta aiheutuvat keskeisimmät vaikutusmekanismit. Yhteysviranomainen toteaa, että vaikutusten arvioinnissa tulee huolellisesti ja analyyttisesti vertailla hankevaihtoehtojen keskinäisiä eroja sekä välittömien että välillisten vaikutusmekanismien osalta hyödyntäen mahdollisuuksien mukaan kvantitatiivisia menetelmiä. Suojelualueisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin tulee sisältää myös Kiiminkijoen Natura-alueen suojeluperusteisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelun.

Tämänhetkinen suojelualuetilanne on kuvattu luvussa 5.4.2 ja esitetty kartalla (kuva 5.14) ja taulukossa 5.3. Muutokset ovat mahdollisia, minkä vuoksi suojelualuetilanne tulee päivittää tietojärjestelmistä ennen YVA-selostuksen nähtäville asettamista.

Ekologiset yhteydet

Arviointiohjelmassa on osoitettu, että kumpikin linjausvaihtoehto sijoittuu uuden Oulun yleiskaavassa esitetylle viheryhteystarpeelle. Eläimistön tarkempia kulkureittejä suunnittelualueella tulee selvittää kattavammin hankkeen luonto- ja ympäristöselvitysten yhteydessä.

Linnusto ja eläimistö, luontodirektiivin liitteiden II ja IV lajit

Yhteysviranomainen pitää kannatettavana maastonselvityksiä sisältävän kattavan pesimälinnustonselvityksen laatimista. Arviointiohjelmassa ei kuitenkaan ole tarkennettu, millä menetelmillä selvitys tullaan toteuttamaan, mikä on puute sen soveltuvuudenarvioinnin kannalta.

Hankkeen suunnittelualue on osa Oulun yliopistossa tehdyn pitkäaikaisen tiaistutkimushankkeen tutkimusaluetta. Tämä on ohjelmassa tunnistettu, ja hankkeessa toimivien tutkijoiden asiantuntemusta sekä kertynyttä tutkimustietoa on syytä hyödyntää vaikutustenarvioinnissa.

Luonnonsuojelulain 78 §:n 2 momentin mukaan tiukkaa suojelua edellyttävään eläinlajiin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja ei saa hävittää eikä heikentää. Arviointiohjelmassa on direktiivilajeista mainittu asianmukaisesti viitasammakko ja liito-orava, mutta ei lepakoita. Yhteysviranomainen pitää tätä puutteena, ja huomauttaa, että kaikki levinneisyytensä puolesta alueella mahdollisesti esiintyvät luontodirektiivin liitteen IV(a) lajit tulee arvioida vähintään asiantuntija-arviona. Lajien osalta, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin saattaa olla heikentäviä vaikutuksia, on hankittava maastonselvityksin riittävä taustatieto vaikutustenarviointia varten.

Luvussa 5.4.3 kuvataan hankealueelta olemassa olevaa tietoa suojelun kannalta huomionarvoisista eliölajeista. Luvussa todetaan, että uhanalaisien kasvilajien ja viitasammakon esiintymät tarkistetaan maastonselvityksissä ja mahdollisia uusia esiintymiä etsitään lajeille sopivista elinympäristöistä. Luvussa 7.6 esitetään hankkeessa tehtävät luontoselvitykset. Viitasammakon osalta ELY-keskus painottaa, että lajiin kohdistuvat kartoitukset tulee tehdä kutuaikana ja tavoitteena tulee olla lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ja niiden toiminnallisuuden kannalta tärkeiden kulkuyhteyksien tunnistaminen.

20.5.2024

Muita mahdollisia hankkeen vaikutusalueella esiintyviä luonnonsuojelulain 78 §:ssä tarkoitettuja tiukasti suojeltuja lajeja ovat lepakot ja saukko. Mahdolliset lepakoille tärkeät alueet ja hankkeen vaikutukset niihin on selvitetty Suomen lepakotieteilisen yhdistyksen ohjeen (2023) mukaisesti. Huomiota on kiinnitettävä esimerkiksi linjausvaihtoehtojen läheisyydessä oleviin rakennuksiin, joihin mahdollisesti kohdistuu muutoksia. Hankkeen vaikutuksia saukon elinympäristöihin ja mahdollisiin lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin hankealueen on myös arvioitava. Maastokartoitusten yhteydessä on kartoitettava myös uhanalaiset luontotyypit hankkeen vaikutusalueella. Kartoitukset ja tulosten raportointi tulee tehdä päivitetyn oppaan (Suomen ympäristökeskuksen raportteja 43/2023) mukaisesti.

Yhteysviranomainen ohjeistaa selvitysten raportoinnissa sekä YVA-selostuksessa tuomaan selkeästi esille eri selvitysten toteuttamisen ajankohdat, toteuttajat sekä käytetyn työmäärän. Suunniteltu tai toteutunut työ määrä on hyvä ilmoittaa tunteina eikä päivinä, koska maastopäivien teholliset tarkkailutunnit eroavat huomattavasti kohteesta ja toimijasta riippuen. Kulloinkin inventoidut alueet/reitit, tehdyt havainnot sekä myös suunnitellut rakenteet tulee ilmetä esitetyissä karttakuvissa riittävän selkeästi selvitysten kattavuuden osoittamiseksi sekä myös vaikutusarvioinnin helpottamiseksi. Linnuston osalta selvitysraporttiin tai sen liitteisiin tulee sisällyttää luettelot, joista ilmenevät kaikki hankealueella tehdyissä selvityksissä tavatut lajit sekä suojelluista merkittävät lajit ja alueella pesivät lajit.

Yhteysviranomainen toteaa, että Lajitietokeskuksen aineistohaku on tehtävä siten, että siitä saadaan viittauskelpoinen tiedosto ja viite on lisättävä lähdeluetteloon, sillä aineistohaku (ml. hakuehdot) on pystyttävä todentamaan jälkikäteen. Lajitietokeskuksen tietojen lisäksi on mahdollisuuksien mukaan syytä hyödyntää myös Tiira-tietokannassa olevia havaintoja etenkin uuteen maastokäytävään sijoittuvan hankevaihtoehdon osalta.

6.8.8 Liikenne

Hankkeella on merkittävä liikenteellinen vaikutus ja se voi vaikuttaa maakunnalliseen, seudulliseen sekä paikalliseen liikennejärjestelmään.

Liikenteellinen muutos on tässä hankkeessa vaikutusten arvioinnin lähtökohta ja liikenteelliset vaikutukset tulee arvioida ja kuvata selostusvaiheessa tarpeeksi kattavasti. Hankkeen aiheuttamista liikenteellisistä muutoksista voi aiheutua monia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä ja kohdistuvat mm. yksityisten ihmisten liikennöintiin, elinoloihin ja elinkeinoihin hankealueen lähellä.

Arviointiselostuksessa tulee tarkemmin kuvata sekä rakentamisen että käytön aikaiset vaikutukset muuhun maantie- ja katuverkkoon, pyöräilyyn, kävelymahdollisuuksiin sekä joukkoliikennejärjestelmään. Lopullisen tielinjauksen lisäksi hankkeen rakentamisen aikaiset liikenneturvallisuusvaikutukset on tärkeää huomioida selvityksissä. Arviointiohjelmassa on tuotu esille, että vaihtoehtojen VE1, VE2 tai VE3 toteutuessa kehitetään sujuva valtatie suuntainen yhteys jalankululle ja pyöräilylle, minkä yhteysviranomainen näkee positiivisena asiana. Liikenteellisissä vaikutuksissa olisi

hyvä arvioida myös autojen sähköistymisen vaikutuksia. Hankkeen liikenteellisillä vaikutuksilla voi silloin olla yhtymäkohtia myös ilmastovaikutuksiin.

Arviointiselostuksessa tulisi myös arvioida onko hankkeella liikenteellisiä tai yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvia estevaikutuksia ja esittää tarvittavat toimenpiteet, joilla mahdollisia estevaikutuksesta aiheutuvia haittoja lievennetään.

6.8.9 Ilmasto

Arviointiohjelman mukaan hankkeen ilmastovaikutusta arvioidaan hankkeesta syntyvien kasvihuonekaasupäästöjen perusteella huomioiden tämän hankkeen kannalta keskeisimmät elinkaarenvaiheet, joita ovat rakennetuotteiden valmistus ja kuljetus työmaalle, työmaatoiminnot, tien käyttö sekä tien materiaalien ja rakenteiden uusiminen. Yhteysviranomaisen pitää hyvänä, että ilmastovaikutusten arvioimiseksi lasketaan hankkeen kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön ajalta huomioiden liikennemäärien kasvu. Ilmastovaikutusten arviointi ja päästölaskennat tuottavat tärkeää tietoa paitsi ympäristövaikutusten arviointiin ja vertailuun, myös esimerkiksi kuntien maankäytön suunnitteluun.

Hankkeen rakentamisen aikaisten päästöjen laskennassa tullaan arviointiohjelman mukaan huomioimaan massojen ja rakennusmateriaalien valmistuksen ja kuljetusten sekä energian kulutuksen aiheuttamat päästöt. Päästölaskennassa ei tulla huomioimaan väliaikaisten rakenteiden rakentamista eikä rakentamisen aikaisten jätteiden ja sivuvirtojen käsittelyä ja kuljetusta, mitä yhteysviranomaisen pitää puutteena. Rajausta ei ole arviointiohjelmassa perusteltu. Hankkeen elinkaaren loppuvaiheen vaikutuksia päästöihin ei arviointiohjelman mukaan oteta huomioon päästölaskennassa.

Hankkeen vaikutuksia alueen hiilitaseeseen arvioidaan arviointiohjelman mukaan tekoälypohjaisella kasvumallilla. Yhteysviranomaisen tarkoittaa, että arviointiselostuksessa on syytä avata tätä menetelmää tarkemmin. Yhteysviranomaisen lisää, että arviointiselostukseen on syytä kuvata hankkeen aiheuttama maankäytön muutos metsien, peltujen ja rakennettujen alueiden suhteen sekä tuoda esiin kokoavaa tietoa eri maankäyttöluokkien pinta-alan raivaustarpeista hankevaihtoehdottain.

Arvioinnissa tulee huomioida hankkeen vaikutukset hiilivarastoihin ja -nieluihin huomioiden poistuva puusto, muu kasvillisuus ja maaperä hankeaikana ja sen jälkeen. Hankkeen vaikuttavuutta hiilinieluihin ja -varastoihin tulee arvioida alueellisesti.

Arviointiohjelmassa esitetään, että hankkeen kokonaisvaikutusta ilmastomuutokseen arvioidaan vertaamalla eri vaihtoehtojen kokonaispäästöjä alueellisiin päästöihin. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että epäselväksi jää mitä tällaisella arvioinnilla tarkoitetaan ja mitä arviointi kertoo hankkeen päästövaikutuksista. Tätä tulee selventää arviointiselostukseen. Selostukseen on myös tarpeen avata, mitä kokonaispäästöillä tarkoitetaan sekä

20.5.2024

esittää laskennan lähtöoletukset, perusteet kertoimien ja lähteiden käyttöön sekä menetelmät ja laskelmat tulee avata arviointiselostuksessa niin, että lukija ymmärtää, miten vaikutukset on arvioitu ja millaisiin rajauksiin ne perustuvat. Arvioinnin tulokset on hyvä koota hankevaihtoehtojain ja päästölähteittäin yhteen taulukkaan.

Rakentamisen aikaisten ilmastovaikutusten arviointiin ja päästölaskentaan tulee sisällyttää materiaalien ja rakenteiden valmistamisen ja kuljetusten, rakentamisen aikaisen energiankulutuksen, jätteiden kierrätyksen sekä rakentamisen aikaisen liikenteen päästöt. Ilmastovaikutusten arviointiin ja päästölaskentaan tulee sisällyttää materiaalit ja mahdolliset uusiomateriaalit, maa-ainekset, asfaltointi sekä mahdollisten teiden kunnostaminen, uusien teiden ja muiden alueiden rakentaminen. Arvioinnissa on hyvä esittää arvio rakentamisen aikana syntyvistä jätteistä, niiden määrästä ja suunnitelma käsittelymenetelmistä lainsäädännölliset vaatimukset huomioon ottaen.

Yhteysviranomaisen pitää tärkeänä, että ilmastonmuutoksen hillinnän lisäksi ilmastonmuutokseen sopeutuminen otetaan huomioon arvioinnissa. Ilmastovaikutusten arvioinnissa on hyvä tunnistaa ilmastonmuutoksen aiheuttamia riskejä, millä voi olla vaikutusta rakentamiseen, kunnossapitoon ja korjaukseen. Arviointiselostuksessa tulee esittää ilmastonmuutoksesta hankkeelle mahdollisesti aiheutuvia riskejä ja keinoja niiden vähentämiseksi.

6.8.10 Melu

Hankkeesta aiheutuvan ympäristömelun vaikutukset tulee tarkastella liikennemelun ja tarvittaessa myös teollisuusmelun laskentamallien avulla. Melumallinnus tulee tehdä kaikille tarkasteltaville hankevaihtoehtojille sekä nykytilanteessa että ennustetilanteessa. Mallintamalla on tarvittaessa syytä tarkastella myös erilaisista lähteistä (kuten tieliikenne, teollisuus) aiheutuvan melun yhteisvaikutusta. Huomioon tulee ottaa kaikki alueella olevat melua aiheuttavat laitokset ja toiminnot. Arviointiselostuksessa tulee selkeästi tuoda esille melumallinnuksessa käytetyt laskentamenetelmät ja -parametrit. Lisäksi tulee esittää laskentojen virhemarginaalit.

Arviointiselostuksessa tulee esittää mahdollisesti tarvittavat meluntorjuntatoimet, joilla päästään alle valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisten melun ohjearvojen. Arviointiselostuksessa on myös tuotava esille ovatko esitetyt meluntorjuntatoimet käytännössä toteutettavissa. Jotta esitettyjen toimien merkitys meluntorjunnassa saadaan selville, melumallinnus tulee tehdä myös tilanteessa, jossa meluntorjuntatoimia ei huomioida.

Arviointiselostuksessa tulee kuvata alueen nykyinen melutilanne, tiedot nykytilassa melulle altistuvien asukkaiden määrästä ja sen muutoksesta hankkeen vaikutuksesta. Tiedot alueen nykyisestä melutilanteesta tulee esittää myös meluvyöhykekarttoina.

Laadittu melumallinnusraportti tulee esittää arviointiselostuksen liiteasiakirjana.

6.8.11 Elinkeinot ja luonnonvarojen hyödyntäminen

Arviointiohjelmassa ei ole tuotu esille hankkeen vaikutuksia alueen elinkeinoihin. Mielenpitoissa on tullut ilmi, että uuden maastokäytävän alueelle sijoittuu hevostalleja. Vaikutukset hevostaloudelle ja alueella harjoitettavalle ratsastustoiminnalle tulee arvioida selostusvaiheessa.

Arviointiohjelman mukaan hankkeella on paikallisesti maankäyttöön ja sitä kautta luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyviä vaikutuksia. Arviointiohjelmassa ei kuitenkaan avata kuinka vaikutusten arviointi tullaan laatimaan. Yhteysviranomaisen katsoo, että luonnonvaroihin kohdistuvassa vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon hankkeen koko elinkaaren aikainen luonnonvarojen tarve huomioiden rakenteiden valmistus, rakentaminen, käyttövaihe ja purkaminen. Arvioinnin keskeisiä arvioitavia vaikutuksia ovat hankkeen toteuttamisen edellyttämä maa- ja kiviainesten määrä ja laatu, saatavuus, oton merkittävät vaikutukset sekä kuljetuksesta aiheutuvat vaikutukset. Hankkeen vaikutuksia luonnonvarojen hyödyntämiseen on hyvä tarkastella menetettynä maa-alana, poistuvana metsäalana ja poistuvan puuston määränä.

Lisäksi yhteysviranomaisen katsoo, että luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvien vaikutusten osalta tulee arvioida uusiutuvien ja uusiutumattomien luonnonvarojen saatavuus ja käyttö, uusiomateriaalien käyttömahdollisuus sekä hankkeessa syntyvien sivuvirtojen käytettävyyden.

6.8.12 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Kaikki hankkeet ovat jaettavissa eri vaiheisiin suunnittelu-, rakennus-, käyttö- ja käytöstä poistamisvaihe. Hankkeen vaikutukset ja niiden merkittävyys vaihtelevat hankkeen eri vaiheissa. YVA-lain nojalla hankkeen vaikutuksia tulee arvioida kaikissa niissä hankevaiheissa, joissa voi syntyä merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Valtatiehankkeen osalta merkittäviä YVA-menettelyssä arvioitavia vaikutuksia voi käytön lisäksi syntyä ainakin hankkeen ajallisesti pitkässä rakentamisvaiheessa.

Arviointiohjelmassa on tunnistettu rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Niiden lisäksi vaikutusten arviointiin tulee sisällyttää rakentamisessa syntyvien ja käytettävien maamassojen kuljettamisen ja läjitys- sekä välivarastointialueiden vaikutukset. Selkeät ja havainnollistavat kuvaukset maamassojen kuljetusreiteistä, kuljetusmäärästä ja maamassojen vastaanottopaikoista on esitettävä YVA-selostuksessa.

Valtatien rakentamisessa korostuvat esimerkiksi maamassojen irrottamisesta, siirtämisestä, kallion räjäytyksistä tai koneiden käytöstä aiheutuvat vaikutukset. Vaikutukset voivat ilmetä meluna, tärinänä, pölynä, ihmisten viihtyvyyden heikentymisenä tai vaikutuksina kulttuuriperintöön ja muinaisjäännöksiin, maisemaan tai luonnonolosuhteisiin, kuten vaikutuksina maaperään, vesistöön, pohjavesiin, kasveihin, metsän määrään tai eläimiin.

20.5.2024

Valtatien rakentamisaikaiset vaikutukset tulee arvioida kunkin vaikutuslajin osalta erikseen. Lisäksi rakentamisen aikaiset vaikutukset on hyvä koota yhteenvedoksi esimerkiksi taulukkomuotoon.

Rakentamisaikaisia vaikutuksia arvioitaessa tulee muistaa, etteivät valtatie kaikkien rakentamisaikaiset vaikutukset ole palautuvia. Valtatien rakentamisvaiheessa syntyvistä vaikutuksista monet ovat pysyviä tai pysyväisluonteisia.

Valtatien tai uusien rinnakkaistieyhteyksien rakentaminen edellyttää maaston käyttöönottoa tiealueeksi, joten rakentamisella on pysyviä vaikutuksia aina maa- ja kallioperään ja lisäksi rakentaminen voi edellyttää maamassojen kuljettamista muualta. Valtatien eri vaihtoehtojen varrella voi olla myös muinaisjäännöksiä, herkkiä luontokohteita tai metsää tai ihmisten koteja, joihin vaihtoehdon valinta ja tien rakentaminen vaikuttaa pysyvästi. Ne tulee ottaa huomioon vaikutusten arvioinnissa.

Rakentamisesta aiheutuu myös arviointiohjelman tarkoittamia mahdollisesti palautuvia vaikutuksia kuten rakentamisaikainen melu, tärinä tai pöly. Ne voivat kuitenkin rakentamisvaiheessa olla pitkäaikaisia haittoja, jotka on arvioitava. Mahdolliset vaikutukset pohja- tai pintavesiin on arvioitava huolella, koska hanke sijoittuu pohjavesialueelle ja vesistöjen läheisyyteen. Rakentamisaikaisia riskejä ja niiden todennäköisyyttä on syytä arvioida selostusvaiheessa.

6.8.13 Epävarmuustekijät, haitallisten vaikutusten ehkäisy ja niiden lieventämiskeinot sekä vaikutusten seuranta

Yhteysviranomaisen toteaa, että YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaisesti arviointiselostuksessa tulee esittää ehdotus toimiksi, joilla vältetään, ehkäistään, rajoitetaan tai poistetaan tunnistettuja merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Mikäli hanke toteutuu, haitallisten vaikutusten lieventämiskeinojen käyttöönotto nousee keskeiseksi.

Arviointityön aikana tulee selvittää mahdollisuudet ehkäistä tai rajoittaa hankkeen haittavaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, maankäyttöön ja elinkeinoin, luonnon monimuotoisuuteen sekä maisemaan. Arviointiselostuksessa on hyvä tuoda esille keinoja metsä- ja luontokadon ehkäisemiseksi sekä luonnon arvojen turvaamiseksi.

YVA-selostuksen tulee sisältää tarvittavat tiedot hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten seurannasta (YVAL 19 §) sekä ehdotus mahdollisista merkittäviin haitallisiin ympäristövaikutuksiin liittyvistä seurantarjestelyistä (YVAA 4 § 11 mom.).

7. ARVIOINTIOHJELMALAUSUNNON TOIMITTAMINEN JA SIITÄ TIEDOTTAMINEN

ELY-keskus toimittaa lausuntonsa ja kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Lausunto toimitetaan

samalla tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja mielipiteen esittäneille tahoille.

Arviointiohjelmalausunto ja siihen annetut lausunnot ja mielipiteet julkaistaan ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa:

www.ymparisto.fi/vt20-parantaminen-YVA

8. SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUMAHDOLLISUUS

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) 18 §:ssä tarkoitetun yhteysviranomaisen lausunnon lausuntomaksu arviointiohjelmasta määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella. Maksu tästä lausunnosta on valtioneuvoston asetuksen (1215/2023, liite 1.1.2024 maksutaulukko) mukaisesti määritelty tavanomaisessa hankkeessa (11–17 henkilötyöpäivää) määräytyvän työmäärän mukaisesti.

Yhteysviranomaisen lausunnosta määräytyvä suoritemaksu on 8000 euroa.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että arviointiohjelmasta perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän arviointiohjelman antamispäivästä.

9. SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 8, 16, 17 ja 18 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 3 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 6 ja 8 §

Valtioneuvoston asetus (1215/2023) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullista suoritteista vuonna 2024.

ASIAKIRJAN HYVÄKSYNTÄ

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ympäristöasiantuntija Maija Schuss ja ratkaissut ylitarkastaja Minna Takalo.

Liitteet

Lausunnot ja mielipiteet (liite 1)
Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus (hankkeesta vastaavalle)

Jakelu

Hankkeesta vastaava

20.5.2024

POPELY/2014/2023

YVA-konsultti

Tiedoksi

Lausunnon antajat
Mielenpiteen esittäjät

Tämä asiakirja POPELY/2014/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument POPELY/2014/2023 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Schuss Maija 20.05.2024 15:57

Ratkaisija Takalo Minna 20.05.2024 15:58