

Päiväys/Datum
22.4.2025

Dnro/Dnr
TRAFICOM/49158/05.03.160.01/2025

Viite/Referens
LAPELY/3919/2018

Mt 9643 Varrion silta ja tiejärjestelyt, Kemijärvi

Hyväksymisesitys

Lapin ELY –keskus on toimittanut 9.1.2025 päivätyn yleissuunnitelman hyväksymisesityksen suunnitelma-aineistoinen Liikenne- ja viestintävirastoon.

Yleissuunnitelman tavoitteena on rakentaa uusi maantieyhteys pohjoisen suunnasta Kemijoen yli Varrion kautta Patokankaalle. Tieyhteys lyhentää pohjoisen suunnasta ajomatkaa terminaaliiin noin 13 km ja matka-aikaa noin 10 minuuttia. Lisäksi raskas liikenne ei jatkossa ajaisi enää Kemijärven taajaman läpi. Tieyhteys palvelisi pohjoisen suunnasta saapuvaa puutavaraliikennettä suunnitellulle biojalostamolle ja rautatien puutavaran lastauspaikalle sekä mahdollistaa Soklin kaivoksen malmirikasteliikennettä rakennettavalle malmiterminaalille.

Hankkeen tarpeellisuus

Uuden maantien 9643 Varrion tieyhteyden ja sillan toteuttamisen tavoite on lyhentää ja nopeuttaa liikennöintiä pohjoisen suunnasta suunnitteilla olevalle biojalostamolle sekä terminaalille sekä lisätä Kemijärven taajaman turvallisuutta raskaan liikenteen vähentyessä taajamassa. Tieyhteys lyhentää pohjoisen suunnasta ajomatkaa terminaaliiin noin 13 kilometriä ja matka-aikaa noin 10 minuuttia.

Aikaisemmin hanketta on tutkittu ”Soklin liikenneyhteydet” -selvityksessä (2015) sekä ”Maantieyhteys Varrion – valtatie 5, tietekninen selvitys ja ympäristöselvitys” -hankkeissa (2019). Soklin liikenneyhteydet- selvityksessä vertailtiin eri linjavaihtoehtoja, joiden kautta Soklin kaivoksen malmikuljetukset kuljetettaisiin Patokankaan alueelle välivarastoon edelleen kuljetettavaksi rautateitse. Selvityksessä päädyttiin esittämään uutta tieyhteyttä Varrion kautta.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA)

Lapin ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on tehnyt ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamista koskevan päätöksen 6.6.2019 ja todennut päätöksessään seuraavaa: *Hankkeesta saatujen tietojen perusteella ELY-keskus katsoo, että hanke ei todennäköisesti aiheuta laadultaan ja laajuudeltaan YVA-lain 3 §:ssä tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia, jotka olisivat rinnastettavissa YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin. Myöskään ottaen huomioon suunnitellun hankkeen ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne, hankkeen toteuttaminen ei todennäköisesti aiheuta YVA-lain 3 §:ssä tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia, eikä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä siten ole tarpeen soveltaa hankkeeseen.*

Natura-arviointi

Hankealueelle ei sijoitu Natura-alueita.

Päätös

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy 30.6.2021 päivätyn yleissuunnitelman seuraavasti:

Maanteiden liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut

- Maantien 9643 suunnittelualue alkaa valtatieltä 5 Kemijärven kaupungin pohjoispuolelta, noin 19 kilometriä taajaman keskustasta. Suunnittelualue päättyy Kemijärven kaupungin Patokankaan alueelle. Suunnittelujakson pituus on noin 14,0 kilometriä.
- Maantie 9643 parannetaan rakentamalla uusi tie pääasiassa uuteen maastokäytävään. Rakentamisen periaatteet on esitetty suunnitelmakartoilla.
- Patokankaan alueelle rakennetaan uusi erikoiskuljetusreitti
- Maantien 9643 ja muiden maanteiden likimääräinen sijainti ja korkeusasema hyväksytään suunnitelmakarttojen ja pituusleikkausten mukaisesti.
- Maantie 9643 parannetaan koko jaksolla yksiajorataiseksi ja kaksikaistaiseksi.
- Maantie 9643 suunnittelunopeus on 80 km/h.
- Maanteiden liittymät ovat tasoliittymiä.
- Maantietä 9643 ei valaista
- Muut tiejärjestelyt
 - Muut maantiet ovat yksiajorataisia ja kaksikaistaisia.
 - Muiden maanteiden hallinnollinen asema ratkaistaan tiesuunnitelmavaiheessa

Muut perusratkaisut

- Maantie 9643 meluntorjuntatarpeen periaatteet ja siltapaikat suunnitelmakarttojen mukaisesti.

Päätöksen informatiivinen osa

Laaditut selvitykset

Liikenteellisen, taloudellisten ja rakentamisen aikaisten vaikutusten lisäksi on selvitetty mm. ympäristöllisiä vaikutuksia yleissuunnitelman laatimisen aikana. Suunnitelman vaikutukset on kuvattu raportin luvussa 7. Meluselvitykset on esitetty raportin liitteissä 26 ja 27. Padotuslaskelmat ovat liitteessä 28.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu

Suunniteltu uusi tieyhteys maantie 9643 Varrion silta ja tiejärjestelyt tukevat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Se lyhentää matkaa pohjoisen suunnasta tehdas- ja terminaali-alueelle parantaen siten saavutettavuutta. Ajomatka lyhenee 13 km ja matka-aika lyhenee 10 min, mikä parantaa kuljetusten tehokkuutta ja vähentää liikenteen päästöjä. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta ja pienentää melu- ja päästövaikutuksia raskaan liikenteen määrän vähentyessä Kemijärven keskustassa ja liikenteen siirtyessä pois kyläkeskuksista.

Varrion tieyhteyden rakentaminen tukee seuraavia valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita **saavutettavuuden osalta**:

- Alueiden kansainvälinen saavutettavuus -> Turvataan kansainvälisen yritystoiminnan kuljetusketjujen sujuvuutta.

- Alueiden välinen saavutettavuus -> Uusi tieyhteys säilyttää elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet alueelta maakuntakeskuksiin ja muihin tärkeisiin keskuksiin.
- Alueiden välinen saavutettavuus -> Kehitetään elinkeinoelämän kannalta tärkeitä yhteyksiä raaka-ainelähteiltä jalostuspaikkakunnalle.
- Matkojen ja kuljetusten palvelutaso -> Tavaraliikenteessä parannetaan kuljetusten tehokkuutta, ennakoitavuutta, hallittavuutta, turvallisuutta ja päästövähennyksiä. Tieliikenteen turvallisuutta parannetaan.

Kestävyyden osalta suunnitelma tukee seuraavia tavoitteita:

- Valtio ja kaupunkiseudut kehittävät liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvää sopimuksellista yhteistyötä.
- Parannetaan kuljetusjärjestelmän kestävyyttä vähentämällä aiheutuvia päästöjä sekä pienentämällä liikenteen melulle altistuvien määrää.

Tehokkuuden osalta suunnitelma tukee seuraavia tavoitteita:

- Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.
- Uudet liikenneinvestoinnit edistävät kestävästä liikennettä ja niistä saatavat yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset.
- Parannetaan yritystoiminnan kuljetusketjujen tehokkuutta.

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040- raportissa vuodelta 2021 on kirjattu seuraavia kehittämistavoitteita koko Lapin liikennejärjestelmälle:

- Lapin liikennejärjestelmä on hiilineutraali vuonna 2045
- Kansainvälisen ja maan sisäisen saavutettavuuden kehittyminen tukee Lapin kilpailukykyä
- Lapista kehittyy logistiikan arktinen solmupiste

Suunnitteluperusteet ja hankearviointi

Hankkeesta on laadittu ja hyväksytty suunnitteluperusteet 11.9.2019.

Hankkeesta on laadittu LjMTL:n ja hyväksytty hankearviointi.

Kaavoitus

Suunnittelualueella on voimassa Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaava (Lapin liiton valtuuston hyväksymä 16.5.2022).

Yleissuunnitelman alueella on voimassa Patokankaan teollisuusalueen yleiskaava (kunnanvaltuuston hyväksymä 25.9.2017).

Yleissuunnitelma sijaitsee osittain asemakaavoitetulla alueella.

Yleissuunnitelma on voimassa olevien oikeusvaikutteisten kaavojen mukainen.

Suunnitelmaa koskevat kaavat ovat hyväksymispäätöksen valmisteluaineistossa.

Yleissuunnitelmassa tutkitut vaihtoehdot

Yleissuunnitelman laatimisen aikana tehtiin seuraavat vaihtoehtotarkastelut ja jatkosuunnittelupäätökset:

Maantien 9643 linjauksen vaihtoehtotarkastelu

Yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä tarkasteltiin 5 eri tielinjausvaihtoehtoa maantielle 9643. Lopulliseksi linjaukseksi valittiin eteläosaltaan vaihtoehto 1:n mukainen linjausvaihtoehto. Pohjoisosalta muodostettiin tieyhteydestä uusi linjaus, jolla kierrettiin kokonaisuudessaan Kostamonpalon pohjavesialue sekä Varrionvaaran ympäristön arvokohteet. Tämä on nimetty hankevaihtoehdoksi 4.

Erikoiskuljetusreitin vaihtoehtotarkastelu

Yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä tarkasteltiin 3 eri erikoiskuljetusreitin linjausvaihtoa. Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto 1 mukainen linjaus. Vaihtoehdon kielteiset vaikutukset maankäyttöön ja asukkaisiin ovat pienimmät ja se on lyhin sekä kustannuksiltaan halvin.

Kemijoen ylittävän siltapaikan vaihtoehtotarkastelu

Yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä tarkasteltiin 2 eri Kemijoen ylittävän sillan paikkavaihtoehtoa. Jatkosuunnitteluun valittiin Siikaniemen siltapaikka. Vaihtoehdon tiegeometria on paras, se on kokonaistaloudellisesti edullisin ja sen kielteiset vaikutukset ympäristöön ovat pienemmät.

Yleissuunnitelman arvioidut vaikutukset

Tie- ja liikenneolot

Hankkeen liikenteelliset kokonaisvaikutukset ovat verkollisesti positiivisia. Tarkasteltu reitti lyhenee noin 13 kilometriä pohjoisen suunnasta tultaessa ja matka-aika kokonaisuutena lyhenee yli 10 minuuttia.

Liikkumisen ja kuljetusten kustannukset vähenevät huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna.

Uuden väylän vaikutukset paikalliseen liikkumiseen ovat pääosin positiivisia, sillä uusi yhteys parantaa maantien 9643 ympäristön kulkuyhteyksiä.

Erikoiskuljetusreittien kulkuyhteydet paranevat uuden reitin valmistuessa.

Maantie 9643 lakkaa maantienä syrjään jääviltä osilta ja muuttuu yksityisteiksi.

Yleissuunnitelmassa esitetyt hallinnolliset muutokset ovat alustavia ja niistä päätetään tiesuunnitelmassa.

Liikenneturvallisuus

Hankkeen vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat merkittävät, liikenneonnettomuudet vähenevät, vaikka liikennemäärät kasvavat merkittävästi. Liikennesuoritteen määrä nousee noin 39 % nykytilanteesta. Liikennemäärien kasvu on käytetyn ennusteen mukaan voimakasta, mutta onnettomuusmäärissä pysytään lähellä nykytilan arvoja.

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Tieyhteydellä ei ole vaikutusta nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen, koska suunnittelualueella ei ole asumiseen liittyviä maankäyttöpaineita. Uusi tielinjaus sijoittuu vireillä olevassa maakuntakaavassa kehittämiskäytävään, joka tukee mm. liikenteellistä kehitystä.

Kiinteistörakenne

Lopullinen tielinjaus pirstoo nykyistä kiinteistörakennetta sijoittuessaan lähes kohtisuoraan nykyisiä kiinteistörajoja kohden.

Ympäristö

Hankealueella ei sijaitse luonnonsuojelu-, luonnonsuojeluohjelma- tai Natura2000-alueita. Hankealueella sijaitsee erityisen tärkeitä elinympäristöjä Salmilammen itäpuolella sekä Varriovaaran pohjoisosassa. Hankealueen koillisreuna sekä pienempiä alueita länsi- ja pohjoisosassa on luokiteltu tärkeiksi lintualueiksi.

Valittu tielinjausvaihto ei leikkaa suunnittelualueella sijaitsevia erityisen tärkeitä elinympäristöjä, uhanalaisten lajien esiintymisalueita eikä tärkeitä lintualueita. Tielinjaus kiertää Varriovaaran petolintureviirin sen itäpuolelta.

Hankealueella ei sijaitse arvokkaita moreeni- tai ranta- ja tuulikerrostumia, eikä arvokkaita kallioalueita.

Hankealueella sijaitsee Kostamonpalon pohjavesialueella (tunnus 12320104, luokka 1E). Lopullinen tielinjaus kulkee pohjavesialueella Varriovaaran läheisyydessä, pohjavesialueen pohjoisosassa. Pohjavesialueen eteläosassa tielinjaus kulkee läheltä vedenottamoa. Linjaus jää kuitenkin ottamon lähisuojavyöhykkeen ulkopuolelle ja ottamoon nähden pohjaveden virtaussuunnan alapuolelle.

Hankealueella ei sijaitse valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita tai rakennetun ympäristön kohteita. Hankealueella sijaitsee muinaisjäännöksiä Varriovaaran sekä Ylimmäinenlammen kaakkoisreunalla sekä Siikaniemen alueella. Hankealue on Kostamon kylän kohdalla luokiteltu maakuntakaavan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi.

Lopullista tielinjausta lähin muinaisjäännös sijaitsee Varrionvaaran alueella. Muinaisjäännöksen ja linjauksen väliin jää 600 metriä. Tielinjaus kulkee hankealueen eteläosassa, Kostamon kylän alueella, maakuntakaavan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeälle alueelle.

Maisemallisesti suurin muutos on uusi Kemijoen ylittävä silta. Silta muuttaa paikallisesti lähimaiseman maisemakuvaa Varriossa ja näkyy laajemmalle alueelle Kemijokivarressa. Sillan sijoittumiskohdilla joki mutkittellee, mikä estää sillan näkyyttä lähialuetta kauemmaksi.

Tielinjaus sijoittuu Hirvasniemen paliskunnan alueella pitkällä matkalla uuteen maastokäytävään rikkoen porojen luontaista laidunalueita. Porot kerääntyvät tielinjauksen läheiselle laidunalueelle loka-, marraskuussa, mikä kasvattaa tielinjauksella tapahtuvien porokolarien riskiä.

Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Uusi tielinjaus vähentää raskaan liikenteen läpikulkuliikennettä Kemijärven keskustan ja Perävaarankylän taajamassa.

Uusi tieyhteys aiheuttaa muutoksia paikallisissa tieyhteyksissä. Uudella tieyhteydellä voi olla paikallinen lievä estevaikutus.

Lopullisessa linjausvaihtoehdossa 55 dB päiväajan keskiäänitasoalueelle sijoittuu osin yksi asuinrakennus. Kyseisen rakennuksen kohdalle esitetään yleissuunnitelma meluestetarve VNp 993/92 ohjearvon saavuttamiseksi.

Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt nykytilassa ovat laskennallisesti 4,79 1000 tonnia vuodessa ja valitussa hankevaihtoehdossa 4 tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat 7,41 1000 tonnia vuodessa.

Taloudelliset vaikutukset

Suurimmat hyödyt saavutetaan säästöinä kuljetusten ajassa ja ajoneuvokustannuksissa. Säästöjä saadaan myös henkilökuljetusten ajassa ja ajoneuvokustannuksissa.

Hankkeen laskennallinen hyötykustannussuhde on 1,15 eli hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat pienet, koska rakentaminen tapahtuu pääosin rakentamattomassa ympäristössä.

Kustannukset

Hankkeen alustava kokonaiskustannusarvio on 34,8 milj. euroa (maku-ind. 145, 2020=100).

Kuulemismenettely

Suunnitelman laatimisen käynnistämisestä ja tutkimusoikeudesta on kuulutettu Lapin ELY-keskuksen tietoverkossa. Kuulutus on julkaistu tietoverkossa 22.4.2020. Kuulutus on lisäksi julkaistu lehti-ilmoituksella 23.4.2020 Koti-Lappi-lehdessä ja Lapin Kansa-lehdessä.

Suunnitelmaa laadittaessa on kunnalle, kiinteistönomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiassa. Lisäksi suunnitelman vaikutusalueen kiinteistöjen omistajille ja haltijoille on lähetetty kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta.

Yleissuunnitelman laatimisen aikana on pidetty yleisötilaisuudet 8.10.2020 ja 24.2.2021 virtuaalitalaisuuksina. Yleisötilaisuuksista on ilmoitettu muun muassa Lapin ELY-keskuksen tietoverkossa sekä lehti-ilmoituksella Koti-Lappi-lehdessä ja Lapin Kansa-lehdessä.

Suunnitelman nähtävilläolosta on kuulutettu Lapin ELY-keskuksen tietoverkossa. Kuulutus on julkaistu tietoverkossa 13.1.2022 ja suunnitelma-aineisto on ollut sähköisesti nähtävillä Lapin ELY-keskuksen tietoverkossa 13.1.2022 – 14.2.2022. Kuulutus on lisäksi julkaistu lehti-ilmoituksella 13.1.2022 Lapin Kansassa ja Koti-Lappi-lehdessä.

ELY-keskuksen ilmoituksen mukaan myös Kemijärven kaupunki ja Lapin ELY-keskus ovat ilmoittaneet suunnitelman laatimiseen liittyvistä kuulutuksista ja yleisötilaisuuksista omissa tietoverkoissaan.

Yleissuunnitelmasta on saatu **Kemijärven kaupungin, Lapin liiton, Lapin maakuntamuseon, Itä-Lapin kuntayhtymän, Paliskuntain yhdistyksen, Pyhä-Kallion paliskunnan, Hirvasniemen paliskunnan Keitele Timber Oy, Vata-set Teollisuus Oy:n ja Lapin ELY-keskuksen Ympäristö- vastualueen lausunnot.**

ELY-keskus on ilmoittanut, että yleissuunnitelmassa on otettu huomioon tienpitäjänä toimivan **Väyläviraston suunnittelun ohjauksen** näkemykset suunnittelu-prosessiin ja tiesuunnitelman sisältöön.

Muistutukset

Suunnitelmasta on tehty 11 muistutusta. Muistutuksista 11 kappaletta on jätetty Kemijärven kaupungin alueella.

1. Muistuttaja A on huomauttanut, että

- ilmoitan, että tielinjaus menee palstani alueen läpi. Suunniteltu uusi tie linjautuu palstalle vuonna 2015 kunnostusojitustöiden yhteydessä rakennetun pien-nartasanneuran länsipuolelta saman suuntaisena noin 100 metrin päästä. Ky-seinen ura kulkee myös xx omistaman palstan läpi aina xx omistamalle palstalle. Onko joku erityinen syy sille, että suunnittelutyön alla oleva uusi tie ei kulje alueelle jo raivattua uraa pitkin?

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Kemijärven kaupungilla ei ole kommenttia tähän muistutukseen.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Suunnitellun maantien M1 paaluvälillä 3 200 – 3 350 tie sijoittuu jyrkkään kaarteeseen kiertäessään Varriovaaraa ja suuntautuessaan Kemijoen yli kohti valtatieä 5. Tien vaakageometria on suunniteltu siten, että siinä pystytään sijoittamaan tien kaarre sekä sitä seuraava Kemijoen ylittävä silta suunniteluohjeiden ja tien- ja sillanrakentamisen kannalta hyvin. Mikäli uusi tieyhteys olisi sijoitettu kulku-uran päälle olisi maantien kaarteesta tullut jyrkempi huonontaen tien geometriaa. Kyseinen ura jää kiinteistöille käytettäväksi omana kulkuyhteytenä.

2. Muistuttaja B on esittänyt että

- Suunniteltu erikoiskuljetusreitti tulee sulkea puomilla, jotta vain erikoiskuljetukset voivat sitä käyttää
- Yhteys Harjutieltä ja Halkokankaantieltä radan pohjoispuolta pitkin varastoalueen kautta tulee ojituksella estää. Vaatimus on ehdoton varsinkin, jos puomitukseseen ei suostuta. Jos vaatimuksiin ei suostuta, niin tiekunta kaivaa omin kustannuksin hallitsemilleen alueille ojituksen joka tapauksessa.

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Halkokankaalla olevan erikoiskuljetusreititin osalta tulee katkaista esim. ojien avulla yhteys Harju – ja Halkokankaantiehen ylimääräisen tarpeettoman liikenteen estämiseksi

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Kyseinen tie on LjMTL:n 5 §:n mukainen erikoiskuljetustie. Liikenteen pysyvää rajoittamisesta määrätään tiesuunnitelmassa ja liikenteenohjausjärjestelyt ratkaistaan myöhemmin.
- Erikoiskuljetusreiteille rakennetaan kuivatusta varten normaalit sivuoajat siten, että tielle voi liittyä vain rakennettujen liittymien kautta.

3. Koillis-Kemijärven Erämiehet ry on muistuttanut, että

- Tielinjauksen VE1 ja VE2 vastustus on suurta alueen asujien keskuudessa. Mikäli jompikumpi näistä tielinjauksista esitetysti toteutuu, on kaikkiin nykyisiä teitä ylittäviin kohtiin (Junnikan metsäautotie, Potaskan metsäautotie, Salmilammen metsäautotie) rakennettava liittymät molemmiin puolin.
- Nykyinen MT9643 on säilytettävä ja kunnostettava ELY-keskuksen hallinnoimana maantienä kaikilta osin kaikissa vaihtoehtoissa.
- Alueen asujat ja toimivat kannattavat esitettyä tielinjausvaihtoehtoa 0+

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Maantien 9643 osalta syrjään jäävät osat on säilytettävä ja kunnostettava ELY-keskuksen hallinnoimina yleisinä tienä kaikilta osin, koska ko. tieosuus yhdistää Patovaaran, Perävaaran ja Kostamon kylät Kemijärven kaupunkikeskustaan.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Laaditussa yleissuunnitelmassa maantiellä M1 on kaikille nykyisille tieyhteyksille esitetty korvaavat yhteydet. Muille yhteyksille kulku on esitetty olemassa olevien tieyhteyksien kautta. Uudella maantiellä pyritään välttämään ratkaisuja, joissa tielle muodostuu ns. nelihaaraisia maanteiden tai yksityisteiden liittymiä, koska nämä on havaittu liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisiksi ratkaisuksiksi.
- Maanteiden hallinnolliset järjestelyt ja muutokset päätetään seuraavassa vaiheessa laadittavassa tiesuunnitelmassa.
- Yleissuunnitelmassa on päädytty esittämään uutta tieyhteyttä laajan vaihtoehtovertailun ja vaikutusarvioinnin pohjalta. Yleissuunnitelmassa esitetty ratkaisu perusteluineen on todettu kokonaisuutena parhaimmaksi ratkaisuksi.

4. Kostamon kyläseura ry on tehnyt samansisältöisen muistutuksen kuin Koillis-Kemijärven Erämiehet ry:n muistutuksessa on esitetty.

Kemijärven kaupungin vastine on esitetty edellä Koillis-Kemijärven Erämiehet ry:n muistutuksen yhteydessä.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että vastine muistutukseen on esitetty edellä Koillis-Kemijärven Erämiehet ry:n muistutuksen yhteydessä.

5. Muistuttajat C ja D on muistuttanut, että

- Vaadimme tien käytön rajoittamista puomilla. Muuten siitä on tulossa yleinen kulkureitti kaikelle liikenteelle. Tästä on jo aikaisempaa kokemusta, sitä käytti sekä rekat, että henkilöautot, kunnes tieyhteys Tollantielta radanvierellä katkaistiin.
- Erikoiskuljetustie on mielestämme tilapäinen tie, joten sen pitää olla ehdottomasti puomitettu ja vain erikoiskäyttöön

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Tollantien kautta kulkeva suunniteltu erikoiskuljetustie tulee sulkea puomilla, jottei siitä tule yleinen kulkureitti kaikelle liikenteelle, koska jatkuvasti auki olevana tieosuus aiheuttaisi haittaa ja vahinkoa tien lähialueen asukkaille.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Kyseinen tie on LjMTL:n 5 §:n mukainen erikoiskuljetustie. Liikenteen pysyvistä rajoittamisesta määrätään tiesuunnitelmassa ja liikenteenohjausjärjestelyt ratkaistaan myöhemmin.

6. Muistuttajat E ja F on muistuttanut, että

- Kyseisen metsäpalstan maanomistajina meille tulee haittaa, koska tiealue rikoo kyseisen alueen aivan liian pieniksi alueiksi. Lisäksi myöhemmin lammen rannalle suunnitelmissa oleva vapaa-ajan tontti/rakennus tulee kärsimään maantien liikenteestä.
- Tienrakennuksen vaikutus vesistölle ja alueella oleville lähteille on haitallinen, toinen lähteistä jää ehkä tielinjauksen alle. Tien rakentaminen maa-alueemme kautta aiheuttaa haittaa luontoarvoille ja virkistyskäytölle. Tien rakentaminen omistamme maa-alueemme läpi aiheuttaa suuren luontoarvon menettämisen
- Mikäli tie kuitenkin rakennetaan kulkemaan ko. palstan läpi, tulemme vaati-
maan ainakin seuraavia asioita:
 - korvausta täydestä arvosta maa-alueen ja puuston osalta sekä virkistyskäytöstä, luovutusvoitto verottomana, kertakorvauksena.
 - 4 kpl liittymiä kovan maan alueelle palstamme alueella, tielinjan kohdalle pidätämme oikeuden esittää liittymien paikat jälkikäteen liittymä suunnitelmaa laadittaessa

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Kemijärven kaupungilla ei ole kommenttia tähän muistutukseen.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Suunnittelualueella kiinteistöjaotus on sellainen, ettei uutta tieyhteyttä voida linjata maanomistusrajojen mukaisesti, vaan uusi tieyhteys aiheuttaa kiinteistöjen pirstoutumista. Jatkosuunnittelussa tarvittava tiealue tarkentuu ja tien alle jäävä maa-alue sekä muut haitat korvataan ennen rakentamista tehtävässä maantietoimituksessa. Suunnittelun aikana ei tullut esille mahdollisia uusia loma-asuntojen rakennushankkeita.
- Yleissuunnitelmavaiheessa uuden maantien M1 vaikutukset ympäristöön on arvioitu vielä sen hetkisen saatavilla olevan tiedon perusteella yleispiirteisesti. Jatkosuunnittelussa vaikutusten arviointi tarkentuu ja siinä yhteydessä esitetään myös toimenpiteitä mahdollisten ympäristöön kohdistuvien haitallisten vaikutusten pienentämiseksi.
- Tien alle jäävien maa-alueiden korvauskysymykset ratkaistaan ennen rakentamisen alkamista tehtävät maantietoimituksessa. Yksityisteiden ja maatalousliittymien sijainnit ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

7. Itä-Lapin metsänhoitoyhdistys ry on muistuttanut, että

- Maantie 9643 tielinjauksessa tulisi noudattaa nykyistä tielinjaa soveltuvin osin ja peruskorjaus tulisi tehdä nykyistä tielinjaa noudattaen. Patovaaran ja Perävaaran kierto voidaan toteuttaa, muuten tie voisi noudattaa nykyistä tietä.
- Mikäli päädytään uuteen linjaukseen, tulee tällöin huomioida tienvarren asukkaat ja Kostamon kylän asukkaat uuden tien valmistuttua siten, ettei nykyisen tien statuksen muuttuminen yksityistieksi aiheuta kohtuutonta haittaa ja kustannuksia nykyisen tien vaikutuksessa asuville.
- Molemmissa vaihtoehtoissa tulee huomioida maa- ja metsätalouden kuljetustarpeet viljelyksille ja metsäpalstoille, sekä elinkeinotoiminnan harjoittamiseen tarvittava raskas liikenne. Liittymät sivuteille ja on tehtävä riittävän leveiksi ja mahdollistaa kääntymisen molempiin suuntiin. Myös tienvarren metsäkiinteistöille tulee tehdä sellaiset liittymät, jotka mahdollistavat puutavarakuljetukset nykyisillä puutavara-autoilla kiinteistöiltä maantielle.
- Pyydämme myös ottamaan huomioon asukkaiden näkemykset suunnittelussa.

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Maantien 9643 osalta syrjään jäävät osat on säilytettävä ja kunnostettava ELY- keskuksen hallinnoimina yleisinä tienä kaikilta osin, koska ko. tieosuus yhdistää Patovaaran, Perävaaran ja Kostamon kylät Kemijärven kaupunkikeskustaan.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Yleissuunnitelmassa on päädytty esittämään uutta tieyhteyttä laajan vaihtoehtovertailun ja vaikutusarvioinnin pohjalta. Yleissuunnitelmassa esitetty ratkaisu perusteluineen on todettu kokonaisuutena parhaimmaksi ratkaisuksi.
- Maanteiden hallinnolliset järjestelyt ja muutokset päätetään seuraavassa vaiheessa laadittavassa tiesuunnitelmassa.
- Maa- ja metsätalouden sekä muun raskaan liikenteen kuljetustarpeet huomioidaan tien varren kiinteistöille. Teiden ja liittymien yksityiskohtainen suunnittelu tehdään seuraavassa vaiheessa tiesuunnitelmassa.
- Asukkaiden näkemykset pyritään ottamaan huomioon myös hankkeen jatko-suunnittelussa.
- Itä-Lapin metsänhoitoyhdistys on yhdistynyt neljän muun metsänhoitoyhdistyksen kanssa. Uusi yhdistys aloitti toimintansa 1.1.2024 ja sen nimeksi tuli Metsänhoitoyhdistys Metsä-Lappi.

8. Muistuttaja G on muistuttanut, että

- Siikaniemen silta sijaintina Siikaniemessä vaikuttaa eniten alueella negatiivisesti verrattuna, jos silta sijoitetaan etelämpänä vaihtoehtona tarkasteltuna olevaan Vaarainniemen sillan sijaintiin.
- Uudella tieyhteydellä Kemijoen ylittävän sillan paikka Vaarainniemessä on parempi kuin Siikaniemessä koska:
 - siltapaikkana halvempi
 - pienemmät negatiiviset vaikutukset maankäyttöön
 - liittymän paikka valtatielle 5 parempi
 - Siikaniemi on aktiivinen hirvipyyntialue
 - Vaarainniemen siltapaikalta kaukonäkymä on parempi

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Kemijärven kaupungilla ei ole kommenttia tähän muistutukseen.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä kyseisiä siltapaikkoja ja niiden vaikutuksia vertailtiin toisiinsa. Siltapaikaksi valittiin Siikaniemen siltapaikka, koska:
 - uuden maantien M1 geometria on siltapaikalla parempi
 - silta sopeutuu kaukomaisemaan paremmin
 - tieyhteys pohjoisen suuntaan on Siikaniemen siltapaikan kautta noin 1,5 km lyhyempi
 - siltapaikka on kokonaistaloudellisesti edullisin
 - siltapaikan vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat pienimmät
- Siikaniemessä vaikutukset nykyiseen olemassa olevaan maankäyttöön ovat vähäiset. Lähimpään vapaa-ajan asutukseen tieyhteydeltä on matkaa yli 400 metriä. Molemmissa vaihtoehtoissa liittymäpaikka valtatielle 5 täyttää suunnitteluohjeiden mukaiset vaatimukset. Siltapaikkaa valittaessa on pyritty siihen, että sillan haitalliset vaikutukset kaukomaisemaan olisivat mahdollisimman pienet. Tämän osalta Siikaniemen siltapaikka nähtiin vertailussa paremmaksi.

9. Muistuttaja H vastustaa hanketta, koska

- Tiejärjestelyt ja silta-asia ovat kansantaloudellisesti kannattamattomia. Kaikki tähän asiaan suunniteltu raha on pois Lapin muista erittäin kiireellisistä ja keskeistä elinkeinoja tukevista ja asumista tukevista tienhoitotoimista. Varaan oikeuden täydentää muistutustani ja lähettää liitelistan liitteineen myöhemmin. Muistuttaja on täydentänyt muistutustaan viittaamalla Kemijärven selluhankkeesta tekemiinsä muistutuksiin ja vaatinut ko. hankkeesta luopumista ja ko. suunniteltujen varojen käyttämistä Lapin tiestön korjaamiseen.

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Kemijärven kaupungilla ei ole kommenttia tähän muistutukseen.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä tieyhteyden vaikutukset kansantalouteen on laskettu. Hanke on liiketaloudellisesti kannattava, sen hyötykustannussuhde on 1,15. Eli hankkeen laskennalliset hyödyt ovat 1,15 kertaa suuremmat kuin hankkeen kustannukset. Tämä laskelma on tehty Väyläviraston voimassa olevan hankearviointi- ohjeen mukaisesti.
- Tieyhteyden arvioidut liikennemäärät ja niiden pohjalta tehdyt hankkeen kannattavuuslaskelmat perustuvat siihen, että Patokankaan alueelle rakennettavan biojalostamon puutavaraliikenne sekä uusien kaivoshankkeiden malmiliikenne suuntautuu Patokankaalle kuljetettavaksi eteenpäin rautateitse. Mikäli nämä hankkeet eivät toteudu, tulee hankkeen liikenne-ennuste päivittää sekä kannattavuutta tarkastella uudestaan.

10. Muistuttajat I ja J on muistuttanut, että

- Omistamme kiinteistön, joka sijaitsee Tollantien varressa minkä kautta erikoiskuljetustie on suunniteltu kulkeväksi.
- Kuljetuksista aiheutuvat melu ja pöly kulkeutuvat asuinkiinteistöön tien mäki-syyden johdosta joka sijaitsee 30m etäisyydellä Tollantiestä. Vaadimme tien käytön rajoittamista puomilla. Muuten tiestä tulisi ns. yleinen rallirata! Kaikki Sallan suunnasta tuleva rekkaliikenne sekä Keiteleeltä lähtevä raskas liikenne mahdollisesti käyttäisi tätä tietä. Eli erikoiskuljetustie pitää olla nimen mukaisesti tilapäinen tie. Ehdottomasti puomitettu.

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Tollantien kautta kulkeva suunniteltu erikoiskuljetustie tulee sulkea puomilla, jottei siitä tule yleinen kulkureitti kaikelle liikenteelle, koska jatkuvasti auki olevana tieosuusaiheuttaisi haittaa ja vahinkoa tien lähialueen asukkaille.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Kyseinen tie (Y13) on LjMTL:n 5 §:n mukainen erikoiskuljetustie. Liikenteen pysyvästä rajoittamisesta määrätään tiesuunnitelmassa ja liikenteenohjausjärjestelyt ratkaistaan myöhemmin.
- Maanteiden hallinnolliset järjestelyt ja muutokset päätetään seuraavassa vaiheessa laadittavassa tiesuunnitelmassa.
- Maa- ja metsätalouden sekä muun raskaan liikenteen kuljetustarpeet huomioidaan tien varren kiinteistöille. Teiden ja liittymien yksityiskohtainen suunnittelu tehdään seuraavassa vaiheessa tiesuunnitelmassa.
- Asukkaiden näkemykset pyritään ottamaan huomioon myös hankkeen jatko-suunnittelussa.

11. Muistuttaja K on muistuttanut, että

- Hän ei ole saanut ilmoitusta yleissuunnitelman nähtäville asettamisesta ennen erillistä soittoa 17.1.2022. Ilmoitus on tullut postissa vasta 21.1.2022. Kenen

vastuulla on, että jokainen maanomistaja saa kirjallisena ilmoituksen meneillään olevasta suunnitelmasta?

Kemijärven kaupunki on todennut, että

- Kemijärven kaupungilla ei ole kommenttia tähän muistutukseen.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Ilmoitus on lähetetty Postin kautta muistutuksen antajalle 10.1.2022, mutta saapunut muistuttajan mukaan perille jostain syystä vasta 21.1.2022. Suunnitelman nähtävillä oloaika on ollut 13.1. – 14.2.2022, joten muistuttajalla on riittävästi aikaa muistutuksen tekemiseen.
- Suunnitelman nähtävilläolosta lähetetään erillinen kirje maanomistajille. Suunnittelun aloittamisesta sekä kahdesta yleisötilaisuudesta on kuulutettu paikallisissa lehdissä sekä Väyläviraston ja Lapin ELY-keskuksen tietoverkoissa. Näistä tapahtumista ei lähetetä maanomistajille erillistä kirjettä.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että lain mukaan ELY-keskuksen vastine muistutuksiin annetaan hyväksymispäätöksessä. Hallintolain (434/2003) 56 §:n mukaan on riittävää, että ELY-keskus toimittaa tiedon yleissuunnitelman hyväksymispäätöksestä muistutuksessa ilmoitetulle yhdyshenkilölle tai muistutuksen ensimmäiselle allekirjoittajalle, jonka tehtävänä on huolehtia tiedoksisaannista muille kanssamuistuttajille.

Lausunnot

Kemijärven kaupunki on ilmoittanut, että

- Uusi tieyhteys Patokankaalta pohjoiseen valtatielle 5 parantaa Kemijärven keskustan liikenneturvallisuutta, kun raskaan liikenteen kulku pohjoisesta Patokankaan teollisuusalueelle siirtyy uudelle tielle pois Kemijärven keskustan alueelta.
- Ely-keskuksen ja Väyläviraston mukaan maantien 9643 osalta syrjään jäävät osat lakkaavat maantienä ja siirtyvät yksityisteiksi. Patokankaalle vuosina 2022 – 2025 rakennettava biojalostamo ja teollisuuspuisto tarvitsevat toimivat tieyhteydet jo heti maanrakennustoiminnan alkaessa. Nykyinen tielinjaus ei kykene palvelemaan Biojalostamon rakentamisvaiheen tavaraliikennettä, joten uusi valittu vaihtoehto tulisi toteuttaa jo biojalostamon rakentamisvaiheen aikana siten, että linjaukselta on suora yhteys biojalostamon sisääntuloportille.
- Mikäli maantie 9643 lakkaisi olemasta yleisenä tienä uuden Patokangas – Varrion tieyhteyden rakentamisen jälkeen, ei ko. yksityistie kykenisi välittämään uuden biojalostamon liikennettä Patovaaran pohjoispuolella olevalle biojalostamon sisääntuloportille. Biojalostamon tavara- ja työmatkaliikenne, sekä muun liikenteen määrä rakentamisen jälkeen Patovaaran ja Peräväärän välille puoltaa nykyisen maantien säilyttämistä.
- Biojalostamon tavaraliikenteen hoitaminen yksityistien kautta ei kaupungin näkemyksen mukaan olisi yksityistielain 3§ mukaan: yksityistiellä tarkoitetaan ensisijaisesti yksityistä tavaraliikennettä palvelevaa tieliikenteen väylää. Ko. olevalle tieosuudelle sijoittuisi sekä tavara-, työmatka-, kaupunkikeskuksen ja kylien välistä liikennettä. Mikäli uudelta Patokangas – Varrion maantieltä liikenne kulkisi nykyistä Pahkakummuntietä pitkin, olisi lähtö Patovaaran eteläpuolelta jyrkkään vastamäkeen, kuten liitekartassa ilmenee, mikä aiheuttaa lisää hankaluuksia liikenteelle ja liikenneturvallisuudelle
- Mikäli biojalostamon pääasiallinen tavaraliikenne sijoittuu Patovaaran ja Peräväärän välille, on ELY- keskuksen ja toimijan syytä käydä neuvottelut tavaraliikenteen mahdollisesti vaatimien Pahkakummuntien perusparantamistarpeista samoin kuin mahdollisesta uudesta liityntätielinjauksesta biojalostamon

ja Patokangas – Varrio maantien välille kaupungin lausunnossa esitetyn liitekartan mukaisesti.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Lapin ELY-keskus merkitsee lausunnon tiedoksi.
- Uuden tieyhteyden rakentamisaikataulu riippuu Patokankaalle sijoittuvan biojalostamon ja mahdollisen kaivosten malmiliikenteen aikatauluista. Suomen valtio neuvottelee mahdollisten toimijoiden kanssa tieyhteyden rakentamisen ja rahoittamisen aikatauluista. Lopullisen päätöksen hankkeen rakentamisesta tekee Eduskunta.
- Maanteiden hallinnolliset järjestelyt ja muutokset päätetään seuraavassa vaiheessa laadittavassa tiesuunnitelmassa.
- Biojalostamon liikenneyhteyksiä ja niiden toimivuutta voidaan tarkastella vielä jatkosuunnittelussa, kun em. alueen logistiset yhteydet ovat tarkentuneet.

Lapin liitto on ilmoittanut, että

- yleissuunnitelma edistää ja tukee Itä-Lapin ja Rovaniemi-Itä-Lapin maakunta-kaavaehdotuksen toteutumista

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Lapin ELY-keskus merkitsee lausunnon tiedoksi.

Lapin maakuntamuseo on ilmoittanut, että

- Arkeologian osalta: Hankealueella on teetetty arkeologinen inventointi vuonna 2020, joten hankealueen arkeologinen selvitystilanne on ajantasainen. Suunnitelman mukaisella hankkeella ei voida Lapin maakuntamuseon näkemyksen mukaan osoittaa olevan muinaismuistolain mukaista vaikutusta alueen arkeologiseen kulttuuriperintöön.
- Rakennetun kulttuuriympäristön osalta: Suunnitelmaraportin mukaan hankealueella ei sijaitse valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita tai rakennetun ympäristön kohteita. Hankealue on Kostamon kylän kohdalla luokiteltu maakuntakaavan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Tielinjaus kulkee hankealueen eteläosassa, Kostamon kylän alueella, maakuntakaavan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeälle alueelle. Hankealueelle ei sijoitu muita maakuntakaavan kulttuuriympäristö- tai maisema-alueita. Lapin maakuntamuseon näkemyksen mukaan tiesuunnitelman mukainen uusi tieyhteys ei sijoitu maakuntakaavassa tarkoitettuihin arvokkaisiin kylämiljöisiin tai peltoaukeille, eikä sen siten voida katsoa merkittävästi vaikuttavan.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Lapin ELY-keskus merkitsee lausunnon tiedoksi.

Paliskuntain yhdistys on ilmoittanut, että

- Hirvasniemen paliskunta on vaatinut erittäin suuren porokolaririskin perusteella suoja-aidan rakentamista tien itäpuolelle, sekä maantien kunnossapitoa muilla toimenpiteillä, kuin sen suolaamisella. Maantien suoja-aitaamisella ei ole erityistä vaikutusta porojen laidunkiertoon tällä alueella.
- Pyhä – Kallion paliskunta on myös hankkeen neuvotteluissa esittänyt, että lisääntyvän liikenteen aiheuttamia liikennevahinkoja 5- tiellä pyrittäisiin estämään. Keinoina esitettiin mm. nopeusrajoitusten alentamista ja suolauksen vähentämistä

- Paliskuntain yhdistys esittää, että Lapin ELY-keskus toteuttaa hankkeen yhteydessä paliskuntien esittämiä keinoja porovahinkojen estämisesti ja vähentämiseksi. Paliskuntien kanssa tulee jatkaa neuvotteluja tien yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Suoja-aidat ja muut tekniset ratkaisut suunnitellaan ja päätetään jatkosuunnittelussa tiesuunnitelmavaiheessa.
- Teiden suunnittelunopeudet ja muut tekniset ratkaisut suunnitellaan ja päätetään jatkosuunnittelussa tiesuunnitelmavaiheessa.
- ELY-keskus on järjestänyt poronhoitolain 53 §:n mukaisen neuvottelun 23.2.2021 Hirvasniemen ja Pyhä-Kallion paliskuntien kanssa. Paliskuntien kanssa jatketaan vuoropuhelua jatkosuunnittelussa edellä mainittujen haittojen torjumiseksi.

Pyhä-Kallion paliskunta on ilmoittanut, että

- sen puolesta kumpikin vaihtoehto käy.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Lapin ELY-keskus merkitsee lausunnon tiedoksi.

Hirvasniemen paliskunta on lausunut, että

- Linjaus sijoittuu suurimmaksi osaksi Hirvasniemen paliskunnan alueelle. Kostamon ja Varrion kylien seudulla linjaus sijoittuu Hirvasniemen jäkälälaidunalueelle. Syksyllä erityisesti loka-marraskuussa alueella on erittäin suuri porokolaririski, jota maanteiden suolaaminen entisestään kasvattaa
- Paliskunta vaatii erittäin suuren porokolaririskin perusteella suojaidan rakentamista tien itäpuolelle, sekä maantien kunnossapitoa muilla toimenpiteillä, kuin sen suolaamisella. Maantien suoja-aitaamisella ei ole erityistä vaikutusta porojen laidunkiertoon tällä alueella.
- Kemijoen ylityspaikalla tai tien linjauksella, ei ole merkitystä paliskunnalle maantien ollessa suoja-aidattuna.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Suoja-aidat ja muut tekniset ratkaisut suunnitellaan ja päätetään jatkosuunnittelussa tiesuunnitelmavaiheessa.

Keitele Timber on lausunut, että

- sahatavaratehtaalle sopii vaihtoehto 1 (erikoiskuljetusreitti), jossa vartioitu tasoristeys kierretään teollisuusraiteen sivua kulkien valtatielle 5.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Lapin ELY-keskus merkitsee lausunnon tiedoksi.

Vataset Teollisuus Oy on lausunut, että

- Maantie 9643 tielinjauksella on merkittävä vaikutus koko alueen liikenteen toimivuudelle ja turvallisuudelle. Patokankaalle vuosina 2022–2025 rakennettava biojalostamo ja teollisuuspuisto tarvitsevat toimivat liikenneyhteydet jo heti maanrakentamistoimien alkaessa. Nykyinen 9643 tie on etenkin talvella vaarallinen raskaan kaluston ja henkilöliikenteen kohtaamisessa johtuen tien edellä mainituitten syitten takia.

Lausuma vaihtoehdosta VE0+ ja VE0++:

- Vaihtoehdot 0+ ja 0++ voidaan toteuttaa vaiheittain kunnostamalla raskaan liikenteen kannalta hankalat 9643 tieosuudet. Vaihtoehto VE0+ on nopeammin toteutettavissa, koska siinä voidaan hyödyntää olevaa 9643 tiepohjaa 10,9 km matkalla ja säästää yli 10 miljoonaa euroa tienrakentamiskuluissa verrattuna vaihtoehtoihin VE1 ja VE2. Vaihtoehdossa VE0+ ja VE0++ ei tarvita erillistä noin 1 km tai 3 km pituista liittymätietä Patovaaran pohjoispuolelta, joka tarvitaan vaihtoehdossa VE1:ssä (merkitty punaisella 1 km) sekä VE2:ssa (3 km merkitty oranssilla).
- Vaihtoehtoon VE1 ja VE2 tarvitaan lisäksi Patovaaran pohjoispuolelle tieosuus noin 1-3 km, jotta pohjoisesta tuleva puutavaraliikenne voidaan reitittää Biojalostamon puukentälle suoraan ilman, että kaupungin keskustaa kuormitetaan raskaalla puutavaraliikenteellä.

Lausuma vaihtoehdosta VE1

- Vaihtoehdossa VE1 tarvitaan karttakuvassa näkyvä noin 1 km pituinen liittymämaantie (merkitty kuvaan punaisella) biojalostamon tontin pohjoispäätyyn. Vaihtoehto VE1 on yli 10 miljoonaa kalliimpi vaihtoehtoihin VE0+ ja VE0++ nähden ja ennen sen valmistumista joudutaan 9643 tietä kunnostamaan ai vaihtoehtoisesti reitittämään raskaat maansiirtokuljetukset ja rakennusmateriaalien kuljetukset kaupungin läpi.

Lausuma vaihtoehdosta VE2

- Vaihtoehdossa VE2 tarvitaan karttakuvassa näkyvä noin 3 km pituinen liittymämaantie (merkitty kuvaan oranssilla) biojalostamon tontin pohjoispäätyyn. Vaihtoehto VE2 on yli 12 miljoonaa kalliimpi vaihtoehtoihin VE0+ ja VE0++ nähden. Vaihtoehto VE2 ei ehdi valmistua ennen edellä mainittuja biojalostamon rakentamisvaiheita 1-3, joten 9643 tielle tarvitaan kunnostuksia (mm. päällysteiden uusimisia, paikkauksia ja tien levennyksiä) joka tapauksessa, jotta Kostamovaaran suunnasta ajettavat sora- ja hiekkakuormat voidaan ajaa turvallisesti myös talviaikana. Ennen vaihtoehto VE2 valmistumista joudutaan 9643 tietä kunnostamaan tai vaihtoehtoisesti reitittämään raskaat maansiirtokuljetukset ja rakennusmateriaalien kuljetukset kaupungin läpi.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Varrion tieyhteyden yleissuunnitelmassa on esitetty valittavaksi jatkosuunniteluun ns. vaihtoehto 4, jossa uusi maantieyhteys sijoittuu suunnittelualueen eteläosassa vaihtoehto 1 mukaiselle tielinjaukselle. Yleissuunnitelmassa kulkuyhteydet Patokankaan alueelle ja biojalostamolle on esitetty joko yksityistien Y7 tai kadun K1 kautta yleissuunnitelman yleiskartan (yleissuunnitelma, liite 2) mukaisesti. Muita lausujan esittämiä yhteyksiä ei sisälly suunnitelmaan.

Lapin ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on ilmoittanut, että

Maankäyttö ja kaavoitus

Hanke sijoittuu eteläosastaan Patokankaan teollisuusalueen yleiskaava-alueelle (2017), jossa tieyhteys on osoitettu ohjeellisena sekä Patokankaan asemakaava-alueelle (2018), jossa se on myös osoitettu ohjeellisena ajoyhteytenä. Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue toteaa, että hanke on voimassa olevien maakunta-, yleis- ja asemakaavojen mukainen.

Luontoympäristö

Yleissuunnitelmaa varten on tehty luontoselvityksiä mm. luontodirektiivin (92/43/ETY) liitteen IV b lajin saukon elinpiiristä Seljänaavan laskuojan alueella sekä muun muassa luontotyypeistä, pöllöjen esiintymisestä ja kanalitujen soidinalueista. Saukosta ei tehty havaintoja. Erityisen arvokkaita elinympäristöjä ei sijoitu hankeen vaikutusalueelle. Yleissuunnitelman mukainen maantie kulkee arvokkaaksi luontotyyppiä todetun Musta-aavan itäreunalla. Musta-aavan itäreunan suoluontotyyppi häviää sekä muuttuu maantiealueen ympärillä suomuuttumaksi vähäiseltä osin suon pinta-alaan nähden. Musta-aavan etelälaidan lähteisiin ei kohdistu lähteiden luonnontilaa heikentäviä vaikutuksia. Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue toteaa, että yleissuunnitelman hyväksymisehdotuksessa (7.1.2022) on riittävällä tavalla selostettu hankkeen vaikutukset luontokohteisiin ja luontokohteiden huomioon ottaminen valitussa tielinjausvaihtoehdossa.

- Kulttuuriympäristö

Tiesuunnitelman mukainen uusi tieyhteys sivuaa maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi osoitetun alueen koillisosaa. Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen näkemyksen mukaan tiesuunnitelmassa esitetyn uuden tieyhteyden ei voida katsoa merkittävästi vaikuttavan maakuntakaavassa osoitetun maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön erityisiin arvoihin.

- Maa ja kallioperä

Yleissuunnitelman perusteella maa- ja kallioperätiedot perustuvat tässä vaiheessa suurimmaksi osaksi karttatulkintaan (GTK:n maa- ja kallioperäaineistot). Kemijoen ylittävän Siikaniemen sillan alueella on tehty alustavia pohjatutkimuksia. Maaperätiedot tielinjan alueella tarkentuvat vasta seuraavassa suunnitteluvaiheessa, kun tehdään tiesuunnitteluvaiheen mukaiset pohjatutkimukset.

- Pilaantuneet maa-alueet

Hankealueella sijaitsee maaperän tilan tietojärjestelmään (Matti) merkittyjä kohteita. Varsinaisella maantien 9643 uudella tielinjauksella tai erikoiskuljetusreitillä tielinjauksella Patokankaalle Matti-kohteita ei sijaitse.

- Pohjavedet

Yleissuunnitelman mukaiselle alueelle sijoittuu Kostamonpalon (12320104) vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jonka pohjavedestä maa- tai pintavesiekosysteemi on suoraan riippuvainen (1E-luokka). Pohjavesialueella sijaitsee Kostamon vedenottamo (Kemijärven lämpö ja vesi Oy).

Yleissuunnitelmassa on tunnistettu Kostamonpalon pohjavesialue, ja se on myös huomioitu vaihtoehtotarkastelussa. Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen näkemyksen mukaan pohjavedensuojelun kannalta paras vaihtoehto olisi, ettei tielinjaus kulkisi lainkaan pohjavesialueella. Käytännössä tämä ei kuitenkaan ole ollut mahdollista toteuttaa, ja yleissuunnitelman mukainen linjaus sivuaa pohjavesialuetta lyhyellä matkalla lännessä, sekä kulkee pohjavesialueen pohjoisosassa noin kilometrin matkan muodostuman pituussuunnassa. Valittu tielinjaus ei sijoitu vedenottamon arvioidulle lähisuojavyöhykkeelle. Pohjoisessa linjaus sijoittuu lähimmillään noin 1,3 kilometrin päähän vedenottamosta. Käytettävissä olevien tietojen perusteella tielinjaus jää vedenottamoon nähden pohjaveden virtaussuunnan alapuolelle.

Edellä esitettyjen tietojen perusteella ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue katsoo, että tielinjausta valittaessa pohjaveteen kohdistuvat riskit ja vaikutukset

set on huomioitu yleissuunnitelmassa riittävällä tavalla. Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue kuitenkin korostaa, että tiesuunnitelmavaiheessa pohjavesialueella toimimiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota, ja suunnitella toimenpiteet niin, ettei vesilain tai ympäristönsuojelulain vastaisia vaikutuksia aiheudu. Erityistä huolellisuutta tulee noudattaa muun muassa kaivutöissä sekä varmistaa pohjavesialueella käytettävien ainesten puhtaus.

Yleissuunnitelman mukaan hankealueella sijaitsee useita lähteitä, ja lähin lähde sijaitsee noin 100 metrin etäisyydellä tielinjauksesta. Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue katsoo, että yleissuunnitelman osalta lähteisiin liittyvä selvitys on riittävä, mutta toteaa, että tiesuunnitelmavaiheessa luonnontilaisien lähteiden esiintyminen tulee selvittää maastoinventoinnein koko tielinjauksen osalta. Erityisesti huomiota tulee kiinnittää niihin tielinjauksen osiin, jotka ovat muuttuneet alkuperäisistä vaihtoehtoista.

Suunnitelma-alueella ei sijaitse valtakunnallisesti arvokkaita geologisia muodostumia.

- Tulvat

Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue toteaa, että tiehanke ei sijoitu tulva-alueelle muutoin kuin Kemijoen ylittävän sillan ja siihen liittyvien ranta-alueella olevien tiepenkereiden osalta. Tulvakorkeus siltapaikan alueella on esitetty asianmukaisesti piirustuksissa. Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue toteaa, että sillan rakentamisessa tulee ottaa tulvat huomioon ja sillan rakentamisella ei saa lisätä sillan yläpuolisen vesistön tulvariskiä.

Siltapaikkavaihtoehtojen ja tieyhteyden mahdollisia hydrologisia vaikutuksia on tunnistettu asianmukaisesti yleissuunnitelman luvussa 5.4. Virtausmallinnuksen tuloksia ei kuitenkaan ole esitetty lausuttavana olevassa aineistossa ja ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue huomauttaa, että virtausmallinnuksesta luvussa 5.4 tehtyjen johtopäätösten todentamiseksi yleissuunnitelmassa olisi hyvä esittää lyhyt yhteenveto virtausmallinnuksen lähtötiedoista ja tuloksista (mm. mallinnuksessa käytetty virtaama ja mallinnuksen tuloksena saadut vedenkorkeudet). Lisäksi ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue huomauttaa, että yleissuunnitelman liitteestä 25 (Vaihtoehtojen vertailutaulukko) puuttuva vaihtoehtojen arviointi pintavesien ja tulvan osalta tulee täydentää.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Jatkosuunnittelussa tiesuunnitelmavaiheessa pohjavesialueella toimimiseen kiinnitetään erityistä huomiota.
- Luonnontilaiset lähteet inventoidaan tiesuunnitelmavaiheessa.
- Yleissuunnitelmaa on täydennetty lyhyellä yhteenvedolla virtausmallinnuksen lähtötiedoista ja tuloksista. Liitteeseen 25 on lisätty vaihtoehtojen arviointi pintavesien ja tulvan osalta.

Itä-Lapin kuntayhtymä on lausunut, että

- Maantie 9643 tielinjauksella on merkittävä vaikutus koko alueen liikenteen toimivuudelle ja turvallisuudelle. Patokankaalle vuosina 2022–2025 rakennettava biojalostamo ja teollisuuspuisto tarvitsevat toimivat liikenneyhteydet jo heti maanrakentamistoimien alkaessa. Nykyinen 9643 tie on etenkin talvella vaarallinen raskaan kaluston ja henkilöliikenteen kohtaamisessa johtuen tien edellä mainituitten syitten takia.
- Vaihtoehdot 0+ ja 0++ voidaan toteuttaa vaiheittain kunnostamalla raskaan liikenteen kannalta hankalat 9643 tieosuudet. Vaihtoehto VE0+ on nopeammin

toteutettavissa, koska siinä voidaan hyödyntää olevaa 9643 tiepohjaa 10,9 km matkalla ja säästää yli 10 miljoonaa euroa tienrakentamiskuluissa verrattuna vaihtoehtoihin VE1 ja VE2. Vaihtoehdossa VE0+ ja VE0++ ei tarvita erillistä noin 1 km tai 3 km pituista liittymätietä Patovaaran pohjoispuolelta, joka tarvitaan vaihtoehdossa VE1:ssä (merkitty punaisella 1 km) sekä VE2:ssa (3 km merkitty oranssilla).

- Vaihtoehtoon VE1 ja VE2 tarvitaan lisäksi Patovaaran pohjoispuolelle tieosuus noin 1-3 km, jotta pohjoisesta tuleva puutavaraliikenne voidaan reitittää Biojalostamon puukentälle suoraan ilman, että kaupungin keskustaa kuormitetaan raskaalla puutavaraliikenteellä.
- Vaihtoehdossa VE1 tarvitaan karttakuvassa näkyvä noin 1 km pituinen liittymämaantie (merkitty kuvaan punaisella) biojalostamon tontin pohjoispäättyyn. Vaihtoehto VE1 on yli 10 miljoonaa kalliimpi vaihtoehtoihin VE0+ ja VE0++ nähden ja ennen sen valmistumista joudutaan 9643 tietä kunnostamaan ai vaihtoehtoisesti reitittämään raskaat maansiirtokuljetukset ja rakennusmateriaalien kuljetukset kaupungin läpi.
- Vaihtoehdossa VE2 tarvitaan karttakuvassa näkyvä noin 3 km pituinen liittymämaantie (merkitty kuvaan oranssilla) biojalostamon tontin pohjoispäättyyn. Vaihtoehto VE2 on yli 12 miljoonaa kalliimpi vaihtoehtoihin VE0+ ja VE0++ nähden. Vaihtoehto VE2 ei ehdi valmistua ennen edellä mainittuja biojalostamon rakentamisvaiheita 1-3, joten 9643 tielle tarvitaan kunnostuksia (mm. päällysteiden uusimisia, paikkauksia ja tien levennyksiä) joka tapauksessa, jotta Kostamovaaran suunnasta ajettavat sora- ja hiekkakuormat voidaan ajaa turvallisesti myös talviaikana. Ennen vaihtoehto VE2 valmistumista joudutaan 9643 tietä kunnostamaan tai vaihtoehtoisesti reitittämään raskaat maansiirtokuljetukset ja rakennusmateriaalien kuljetukset kaupungin läpi.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että

- Varrion tieyhteyden yleissuunnitelmassa on esitetty valittavaksi jatkosuunnitteluun ns. vaihtoehto 4, jossa uusi maantieyhteys sijoittuu suunnittelualueen eteläosassa vaihtoehto 1 mukaiselle tielinjaukselle. Yleissuunnitelmassa kulkuyhteydet Patokankaan alueelle ja biojalostamolle on esitetty joko yksityistien Y7 tai kadun K1 kautta yleissuunnitelman yleiskartan (yleissuunnitelma, liite 2) mukaisesti. Muita lausujan esittämiä yhteyksiä ei sisälly suunnitelmaan.

Sovelletut säännökset

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) 5, 10, 13, 15 g, 15 h, 16, 17, 18, 19, 20, 27, 99, 105, 106, 107 §
Maantieasetus (924/2005) 3 §

Tiedoksi antaminen

Päätös annetaan tiedoksi kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 103 §:n mukaisesti sekä tämän lisäksi ilmoitetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 104 §:n mukaisesti muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa. Samanaikaisesti lähetetään tie-suunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 104 §:n edellyttämille viranomaisille.

Muutoksenhaku ja sen rajoitukset

Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säädetään.

Päätökseen ei saa hakea valittamalla muutosta siltä osin kuin tien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti oikeusvaikutteisessa kaavassa tai lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

Päätöksen täytäntöönpano

Hyväksymispäätös on täytäntöön pantavissa valituksista huolimatta, ellei valitusta käsittelevä viranomainen toisin määrää.

Päätöksen täytäntöönpanoa edellyttämiin toimiin voidaan ryhtyä, kun hyväksymispäätös on annettu yleisesti tiedoksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 103 §:n mukaisesti.

Päätöksen voimassaolo

Yleissuunnitelman perusteella laadittavan tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella, jos laissa säädetyt edellytykset täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun sen aloittamisesta on ilmoitettu siten kuin laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä 16 §:ssä säädetään.

Hyväksymismaksu ja sen määräytyminen

Yleissuunnitelman hyväksymisestä peritään hankkeen suuruuden mukaan maksuna 11.000 euroa Lapin ELY –keskukselta.

Maksu määräytyy Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1168/2023) mukaan.

Muutoksenhaku hyväksymismaksusta

Hyväksymispäätöksestä ELY-keskukselta perittävästä maksusta voi tehdä oikaisun Liikenne- ja viestintävirastolle kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä valtion maksuperustelain (150/1992) 11 b §:n ja hallintolain (434/2003) 7 a luvun mukaisesti.

Lisätiedot

Tästä päätöksestä lisätietoja antaa Jari Kuokkanen, puh 029 534 5000 tai sähköpostilla etunimi.sukunimi@traficom.fi tai kirjaamo@traficom.fi

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 22.4.2025. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Asian on ratkaissut erityisasiantuntija Jari Kuokkanen ja esitellyt erityisasiantuntija Leena Lehtinen

<i>Liite</i>	Valitusosoitus
<i>Jakelu</i>	<i>Toimenpiteitä varten</i> Lapin ELY-keskus
<i>Tiedoksi</i>	Väylävirasto

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen

Valitusaika	Tähän päätökseen saa hakea muutosta Pohjois-Suomen hallinto-oikeudesta kirjallisella valituksella. Määräaika valituksen tekemiseen on kolmekymmentä (30) päivää päätöksen tiedoksisaannista, tätä päivää lukuun ottamatta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä (7) päivänä siitä, kun kuulutus ja kuulutettava asiakirja on julkaistu ELY –keskuksen internet-sivuilla. Valitusaika on siten kuulutuksen julkaisupäivä + 37 päivää. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituksen toimittaa hallinto-oikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä ennen virka-ajan päättymistä. Myöhästynyt valitus ei tutkita.
Valituksen sisältö	Valituksessa, joka osoitetaan Pohjois-Suomen hallinto-oikeudelle, on ilmoitettava - valittajan nimi ja kotikunta sekä yhteystiedot (osoite ja puh.nro) - päätös, johon haetaan muutosta - ne kohdat, joihin haetaan muutosta - muutokset, joita vaaditaan - perusteet, joilla muutosta vaaditaan.
Allekirjoitus	Muutoksen hakijan tai valituksen laatijan (laillinen edustaja tai asiamies) on allekirjoitettava valitus. Sähköisesti lähetettyä valitusta ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjstä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.
Liitteet	Valitukseen on liitettävä - valituksen kohteena oleva päätös ja valitusosoitus - selvitys siitä, milloin valittaja on saanut päätöksen tiedoksi (kuulutus) - asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi - valtakirja, mikäli on käytetty asiamiestä. Jos asiamies on asianajaja, julkinen oikeusavustaja tai luvan saanut oikeudenkäyntiasiamies, valtakirjaa ei tarvita.
Valituksen toimittaminen perille	Valitus liitteineen on toimitettava hallinto-oikeudelle valitusajan kuluessa, viimeistään määräpäivänä klo 16.15 mennessä. Tämä koskee myös sähköpostitse tai sähköisessä asiointipalvelussa lähetettäviä asiakirjoja. Valitus ja muiden asiakirjojen lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla. Pohjois-Suomen hallinto-oikeus Käyntiosoite: Isokatu 4, Oulu Postiosoite: PL 189, 90101 Oulu Puhelin: 029 56 42800 (vaihde) Faksi: 029 56 42841 Sähköposti: pohjois-suomi.hao@oikeus.fi Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa (ei viranomaisille) osoitteessa: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Kustannukset	Hallinto-oikeuden oikeudenkäyntimaksu on 310 euroa. Oikeudenkäyntimaksua ei peritä, jos hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi.