

13.4.2026

## Vt 4 Hirvas-Apuhan YVA-ohjelman yleisötilaisuus

**Aika** 8.4.2026 klo 17–19

**Paikka** Tontun klubitalo, Napapiiri

**Paikalla** Pia Jaakola (Lupa- ja valvontavirasto)  
Tomi Tiuraniemi (Lapin elinvoimakeskus)  
Hanna Puolimatka (Rovaniemen kaupunki)  
Kaisa Kinnunen (Rovaniemen kaupunki)  
Matti Romppanen (Sitowise)  
Sanna Vaalgamaa (Sitowise)  
Juho Kauppi (Sitowise)  
8 yleisön edustajaa paikan päällä ja 5 etäyhteyden kautta

Käytiin läpi esittelijät ja tilaisuuden kulku. Esittelijöinä toimivat Pia Jaakola (Lupa- ja valvontavirasto), Tomi Tiuraniemi (Lapin elinvoimakeskus), Kaisa Kinnunen (Rovaniemen kaupunki), Matti Romppanen (Sitowise) ja Sanna Vaalgamaa (Sitowise).

### Yhteysviranomaisen

Pia Jaakola esitteli YVA-menettelyn. Valtion organisaatiouudistuksen myötä ELY-keskukset on lakkautettu ja niiden tilalla on valtakunnallinen Lupa- ja valvontavirasto sekä alueelliset elinvoimakeskukset. YVA-menettely on lakisääteinen menettely, jossa arvioidaan hankkeen todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia. Osallistaminen on tärkeä osa YVA-menettelyä. Hankkeissa sovelletaan YVA-menettelyä, koska yhtäjaksoisen nelikaistaisen tieosuuden pituudeksi tulee yli 10 kilometriä.

YVA-menettely on kaksivaiheinen sisältäen YVA-ohjelman sekä -selostuksen. YVA-ohjelmassa esitetään, miten arviointi tehdään ja YVA-selostuksessa esitetään arvioinnin tulokset. Menettelyyn osallistuvia ovat hankkeista vastaava (Lapin elinvoimakeskus), yhteysviranomaisen (Lupa- ja valvontavirasto), arvioinnin laativa konsultti (Sitowise) sekä osalliset (asukkaat, yhteisöt, muut viranomaiset).

YVA-menettelyssä YVA-ohjelman laadinnan, kuulutuksen ja nähtävillä olon jälkeen yhteysviranomaisen antaa lausunnon YVA-ohjelmasta. Lausunnon jälkeen laaditaan YVA-selostus, josta kuulutuksen ja nähtävillä olon jälkeen yhteysviranomaisen antaa perustellun päätelmän.

YVA-ohjelmasta voi antaa nähtävillä olon aikana mielipiteen, jossa kannattaa kiinnittää huomiota ympäristön nykytilaan, selvitys- ja tietotarpeisiin, merkittäviin vaikutuksiin sekä yhteisvaikutusten huomiointiin. Mielipide voi olla vapaamuotoinen, mutta siinä kannattaa mainita YVAN diaarinumero: LVV-U/32264/2026.

13.4.2026

## Hankkeesta vastaava

Tomi Tiuraniemi esitteli valtatiehankekokonaisuuden. Rovaniemen keskustan pohjois- ja eteläpuolilla on useita valtatiehankekohteita. Yleissuunnitelmien laatiminen Hirvaan ja Alakorkalon sekä Napapiirin ja Apukan väleille alkoivat 2024 ja ne olivat nähtävillä alkuvuodesta 2026. Napapiiri-Apukan yleissuunnitelmaan lisätään Saarenkylän ja Lentokentäntien välinen osuus ja yleissuunnitelma tulee uudelleen nähtäville. Apukan ja Vikajärven väliseltä osuudelta on tehty yleissuunnitelmaa tarkempi tiesuunnitelma. Tavoitteena on, että koko osuudella Hirvas-Vikajärvi tiesuunnitelmat olisivat lainvoimaisia vuoden 2028 alussa. Rahoitusta hankkeiden toteuttamiselle ei vielä ole.

## Rovaniemen kaupungin edustaja

Kaisa Kinnunen kertoi kaavamuutoksista. Suunnitelmat vaativat muutoksia yleis- ja asemakaavoissa, jotka koskevat pääosin tiealueita. Hirvaan osayleiskaavaa ja Alakorkalon osayleiskaavaa on muutettu, Vikajärven osayleiskaava on vireillä. Asemakaavat Alakorkalossa ja Napapiirillä ovat vireillä.

## Konsultti

Matti Romppanen esitteli hankkeiden taustaa, vaihtoehdot ja aikataulun. Yleissuunnitelmia varten on tehty vuorovaikutusta, vaikutusten arviointia, vaihtoehtojen vertailua ja erillisselvityksiä. Lisäksi on tehty toimenpideselvitys Ounasjoen ja Lentokentäntien väliselle osuudelle.

YVAssa on vertailuvaihtoehto 0, jossa valtatie säilyy nykyisellään, mutta liikennemäärät ovat kasvaneet vuoteen 2050 mennessä. Vaihtoehto 1 on yleissuunnitelmien ja toimenpideselvityksen mukainen ratkaisu. Yhdessä Rovaniemen keskustan osuuden kanssa muodostuu noin 11,5 kilometriä pitkä nelikaistainen valtatieosuus.

Vaihtoehdossa 1 Hirvaan ja Alakorkalon välillä valtatie parannetaan osittain uuteen maastokäytävään sekä toteutetaan Kuolajoen ja Alakorkalon eritasoliittymät. Alakorkalon ja Ounasjoen välillä ei ole toimenpiteitä. Ounasjoen ja Napapiirin välillä valtatie nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan, toteutetaan Norvajärven eritasoliittymä ja katkaistaan Villenväylän ramppi. Napapiirin ja Apukan välillä valtatie parannetaan osittain uuteen maastokäytävään, valtatie nelikaistaistetaan varalaskupaikan kohdalla ja toteutetaan Napapiirin eritasoliittymä. Lisäksi koko osuudella toteutetaan mm. tarvittavat muut tiejärjestelyt, jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt sekä meluesteet.

Valtatiellä on suunnittelualueella tapahtunut paljon liikenneonnettomuuksia. Poliisin tietoon on tullut 79 onnettomuutta vuosien 2020-2024 aikana. Henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut keskustan erityisesti mm. Napapiirillä. Liikennemäärät ovat vaihtelevia ja kasvavat keskustaa lähestyessä yli 20 000

13.4.2026

ajoneuvoon vuorokaudessa. Liikennemäärien odotetaan kasvavan 21 % vuoteen 2050 mennessä.

Maastoinventointien laatiminen on aloitettu ja YVA-selostus valmistuu tavoitteen mukaan tammikuussa 2027. Aikataulua pyritään nopeuttamaan mahdollisuuksien mukaan.

Sanna Vaalgamaa esitteli YVA-ohjelman. YVAssa on kyse lakisääteisestä menettelystä, jossa kuullaan mielipiteitä osallisilta ja lausuntoja viranomaisilta. Tiesuunnittelu on tarkentuvat prosessi ja YVasta saadaan eväitä tiesuunnitelmien laatimista varten. Vaikutusten arviointia on tekemässä laaja arviointitiimi, jossa on mukana eri alojen asiantuntijoita. Yhteysviranomainen ottaa myös kantaa asiantuntijoiden pätevyyksistä.

Vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään yleissuunnitelmien aikana tehtyjä selvityksiä sekä YVA-menettelyn aikana tehtäviä selvityksiä. Kerätyn tiedon pohjalta laaditaan arviointi, jossa hyödynnetään Imperia-menetelmää. Menetelmässä vaikutuksen merkittävyyttä arvioidaan vaikutuksen suuruuden ja vaikutuskohteen herkkyyden perusteella. Arviointi on moniolotteista ja siinä huomioidaan suoria sekä välillisiä vaikutuksia elinkaaren eri vaiheissa.

Liikennevaikutuksissa huomioidaan kaikki liikennemuodot ja arviointi perustuu liikenne-ennusteeseen ja IVAR3 laskentaan sekä asiantuntija-arviointiin. Meluvaikutuksia arvioidaan melumallinnusten avulla. Valtatien läheisyydessä on asuinrakennuksia melualueella, mutta tiehankkeissa meluhaitta usein vähenee meluntorjunnan myötä.

Luonnonympäristön vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään jo tehtyjä sekä vuonna 2026 tehtäviä luontoselvityksiä sekä muuta saatavilla olevaa aineistoa. Alueelta on tunnistettu arvokkaita elinympäristöjä, jotka huomioidaan arvioinnissa. Ounasjoen Natura-alueen osalta on esitetty, että Natura-arviointia ei ole tarpeellista laatia.

Tiehankkeella on vaikutuksia pintavesiin erityisesti rakentamisen aikana ja tyypillinen vaikutus on samentuminen kiintoaineksen liettyessä veteen. Happamat sulfaattimaat sekä tulvariskit huomioidaan vaikutusten arvioinnissa.

Ilmastovaikutuksia arvioidaan Väyläviraston vähähiilisuuden arviointimenetelmän mukaisesti. Ilmastonmuutoksen aiheuttamia riskejä ovat mm. lämpötilojen vaihtelu ja rankkasateet. Ilmastolaki asettaa tavoitteita hiilineutraalisuudesta sekä hiilijalanjäljen minimoimisesta.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on useita näkökohtia. Arvioinnissa huomioidaan mm. liikkumismahdollisuudet, viihtyvyys, turvallisuus ja paikallinen identiteetti. Suorat haitalliset vaikutukset keskittyvät tien välittömään läheisyyteen.

Yhdyskuntarakenteen ja alueidenkäytön osalta vaikutuksia arvioidaan paikallisella ja alueellisella tasolla. Vaikutuksissa huomioidaan alueidenkäytön suorat muutokset, toiminnalliset muutokset sekä alueidenkäytön kehitys.

13.4.2026

Poronhoidon kannalta tiehankkeilla on kielteisiä vaikutuksia riista-aidoista porojen jäädessä jumiin tiealueelle. Suunnittelualueella vaikutuksia poronhoitoon lieventää rautatien esteaita ja asutuksen haitta-alue.

YVA-asetuksen muutoksen myötä vaikutusten arviointi kohdennetaan todennäköisesti merkittäviin ja epävarmoihin vaikutuksiin. YVA-ohjelmassa on esitys arvioitavista vaikutuslajeista.

Tärinän, ilmanlaadun ja runkoäänen kannalta nykytilanteessa vaikutukset ovat vähäisiä tai vaikutuksia ei ole. Valtatien siirtyessä osittain uuteen maastokäytävään potentiaalisten haitankärsijöiden määrä vähenee. Maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön osalta muutokset ovat paikallisia ja kohdistuvat eritasoliittymiin ja uusiin maastokäytäviin. Poronhoitoon kohdistuvia vaikutuksia lieventää rautatien esteaita sekä asutuksen haitta-alue. Pohjavesien osalta alueella ei ole luokiteltuja pohjavesialueita.

## Keskustelu

Esitysten jälkeen osallistujat esittivät kysymyksiä.

Miten huomioidaan moottorikelkkailu- ja huskyreitit? Nykyisiä reittejä ja uusia tarpeita on kartoitettu yhdessä kaupungin kanssa yleissuunnitelmavaiheessa. Tiesuunnitelmassa tarkentuvat siltapaikat ovat reittien kannalta oleellisia. Reittejä suunnitellaan yhteistyössä kaupungin ja tiesuunnitelman laatijoiden kanssa. Huomioitiin, että valtatie vierellä olevat reitit sulavat nopeammin.

Miten liikennemääriä mitataan? Liikennemääriä mitataan kiinteillä LAM-pisteillä sekä kiertävällä pistelaskennalla. Huomioitiin, että liikennettä on eniten talviaikaan ja Rovaniemellä käy vuosittain satoja tuhansia matkailijoita.

Kysyttiin, onko nopeusrajoitus Napapiirin kohdalla 100 km/h? Valtatie suunnitellaan nopeudelle 100 km/h, mutta nopeusrajoitus voi olla alhaisempikin.

Napapiirin liikenne ohjataan liikenneympyrän kautta. Miten turvallisuus huomioidaan, kun liikenteessä on paljon esimerkiksi busseja? Suunnittelussa tehdään simulointeja, joiden perusteella tarkennetaan ratkaisuja ja pyritään varautumaan suurempiin liikennemääriin ylimitoittamatta ratkaisuja. Napapiirin eritasoliittymää vastaavat eritasoliittymät on todettu toimiviksi. Huomioitiin, että Napapiiriä on vaikea verrata muihin paikkoihin sesonkiluonteisuuden vuoksi ja korostettiin Napapiirin matkailutoimintojen merkitystä Rovaniemen kaupungille.

Kysyttiin meluvaikutuksista työpaikkoihin? Meluvaikutuksissa tarkastellaan asuin- ja lomarakennuksia lain vuoksi. Työpaikoilla ei ole samanlaista lakivelvoitetta ympäristömelun osalta.

Kysymysten jälkeen keskusteltiin vapaamuotoisemmin. Keskusteltiin erityisesti Napapiirin katujärjestelyjen vaikutuksista elinkeinotoimintaan. Yleissuunnitelmassa esitetyt katujärjestelyt koettiin riittämättöminä matkailuliikenteelle.