

Liitteet

Liite 1. Hankekortti

Liite 2. Meluvyöhykekartat 1:10000

Kartat 1/6–6/6	Melutasot nykytilanteessa 2015 päivällä klo 7–22 Nykytilanteen liikenneverkko, ei meluntorjuntaa
Kartat 1/6–6/6	Melutasot ennustevuonna 2040 päivällä klo 7–22 Nykytilanteen liikenneverkko, ei meluntorjuntaa
Kartat 1/6–6/6	Melutasot ennustetilanteessa 2040 päivällä klo 7–22 Tavoitetilanteen liikenneverkko, ei meluntorjuntaa
Kartat 1/6–6/6	Melutasot ennustetilanteessa 2040 päivällä klo 7–22 Tavoitetilanteen liikenneverkko, suunniteltu meluntorjunta

Liite 3. Yhteysviranomaisen lausunnot YVA-selostuksista

Valtatien 12 parantaminen välillä Uusikylä–Jokue, Nastola, Iitti (Ympäristövaikutusten arviointimenettely 2005)
Yhteysviranomaisen lausunto YVA-selostuksesta 27.5.2005

Valtatie 12 parantaminen välillä Jokue–Suviola, Iitti, Kuusankoski (Ympäristövaikutusten arviointimenettely 2008)
Yhteysviranomaisen lausunto YVA-selostuksesta 12.3.2008



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Vt 12 Uusikylä–Tillola (yhteysväli Lahti–Kouvola)

Suunnittelukohde 06/2016

**Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatu- ja sujuvuudeltaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuu-
suudeltaan huono. Valtatie parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikoimmalta osuudeltaan Uusikylä–Tillola.**

NYKYTILA

Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko) ja se on merkittävä yhteys elinkeinoelämän kuljetuksille. Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkkiliikenteenä. Valtatie 12 on vilkasliikenteinen. Liikennemäärä vaihtelee 6 800–8 000 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä on suuri (13–14 %).

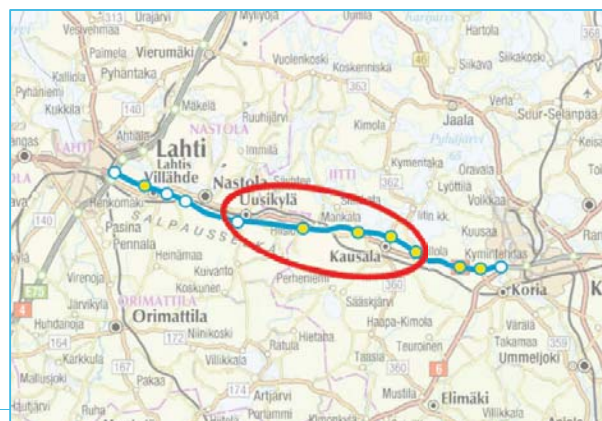
Osuuden liikenneturvallisuus on huono, vaikka nopeusrajoituksia on alennettu ja se korostuu etenkin Mankalan ja Tillolan välillä. Vuosina 2011–2015 tiejaksoilla tapahtui 26 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 3 henkilöä.

Tiejakso on Lahti–Kouvola yhteysvälin heikkolaatuisin ja laatu vaihtelee paljon. Uusikylä–Tillola välillä (25 km) valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on huono Arolan kylässä ja Kausalassa. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja vilkas raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Kausalassa tie kulkee taajamarakenteessa noin 5 km:n matkalla. Nopeusrajoitus on Kausalassa ja Arolassa alhainen (50–60 km/h) ja loppuosalla pääosin 80 km/h.

Nykyinen valtatie on pohjavesialueella miltei koko matkalla ja suojaustarvetta on useissa kohteissa. Eniten liikenteen meluhaittoja asutukselle on Arolassa ja Kausalassa, mutta myös muualla tievarsiasutukselle aiheutuu meluhaittoja.

HANKE JA TAVOITTEET

Ensivaiheessa valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikkotasoisimmalla jaksolla Uusikylä–Tillola (27 km) tarvittavine tie- ja liittymäjärjestelyineen. Uudelle



Lisätietoja: Liikennevirasto, Johtaja Päivi Nuutinen, p.029 534 3575
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Ari Puhakka, p.029 502 1327
Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Juha Laamanen, p.0295 029 184

linjaukselle valtatie rakennetaan Arolan, Kausalan ja Siperianmäen kohdilla. Kausalaan tehdään eritasoliittymä, muut pääliittymät ovat tasoliittymiä. Tielle muodostuu jatkuva rinnakkaistie, jolle järjestetään yksityisteiden liittymät. Jalan- kulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan ja tehdään melun- torjuntaa. Pohjavesialueet suojataan.

Tavoitetilanteessa valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa) ja liittymät eritasoliittymiksi.

Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden oleellinen parantaminen.

AIKATAULU

- Koko yhteysvälin palvelutason määrittäminen ja hankkeen uudelleen arviointi valmistui 2014.
- Tarkistettu yleissuunnitelma välille Uusikylä–Tillola valmistuu syksyllä 2016. Maantielain mukaisen käsittelyn jälkeen hyväksymispäätös annettaneen keväällä 2017.

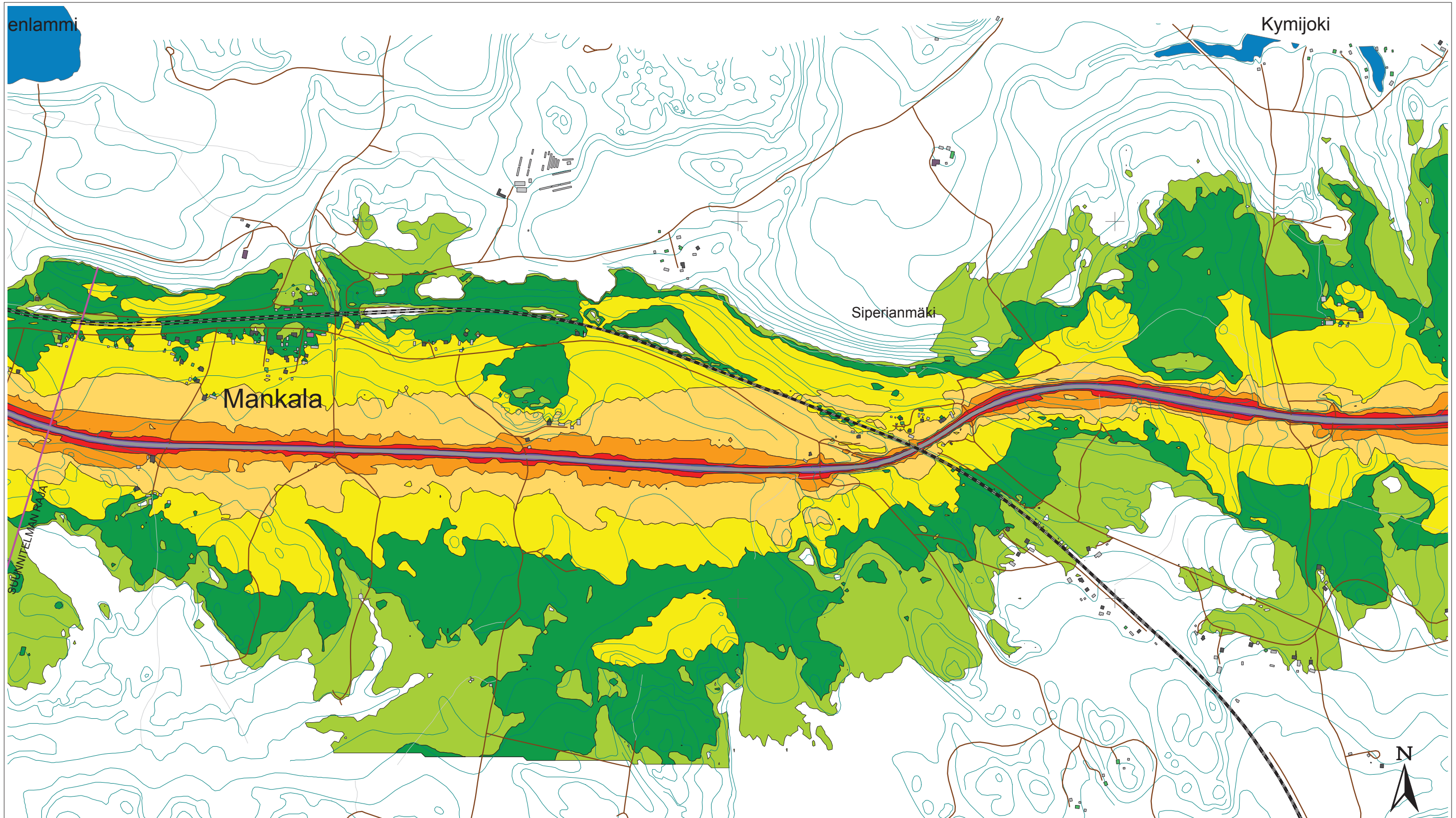
KUSTANNUKSET

Ensivaiheen kustannusennuste on noin 114 milj.€ ja tavoitetilanteen kustannusennuste on noin 157 milj.€ (MAKU 2010; 130).

VAIKUTUKSET (1. vaihe)

- Yhteysvälin heikkotasoisimmat jaksot saadaan parannettua, mikä palvelee etenkin kuljetusten sujuvuutta ja kustannustehokkuutta.
- Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat oleellisesti. Toimenpiteet vähentävät vuosittain arviolta 2,2 henkilövahinko-onnettomuutta (44 %) ja 2,0 liikennekuolemaa/10 vuotta (60 %).
- Järjestelyt mahdollistavat maankäytön kehittymisen yleiskaavojen mukaisesti Kausalassa.
- Rinnakkaisteista muodostuu kevyelle ja paikalliselle liikenteelle turvalliset väylät.
- Liikenteen haitat (turvattomuus, melu, estevähäisyys) vähenevät erityisesti Kausalassa ja Arolassa.
- Melulle altistuvien määrä vähenee 430 asukkaalla ja melusuojauksia tehdään 16 km.
- Pohjaveden pilaantumisen riski pienenee oleellisesti, kun suojauksia rakennetaan noin 4,7 km matkalle ja valtatie siirtyy pois pv-alueelta.
- Uuteen maastokäytävään sijoittuvat osuudet synnyttävät haittoja lähiympäristön asukkaille, maisemalle ja luonnonympäristölle.

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,3 (vuoden 2015 lopun yksikköarvot)



S SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- < 45 dB
- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

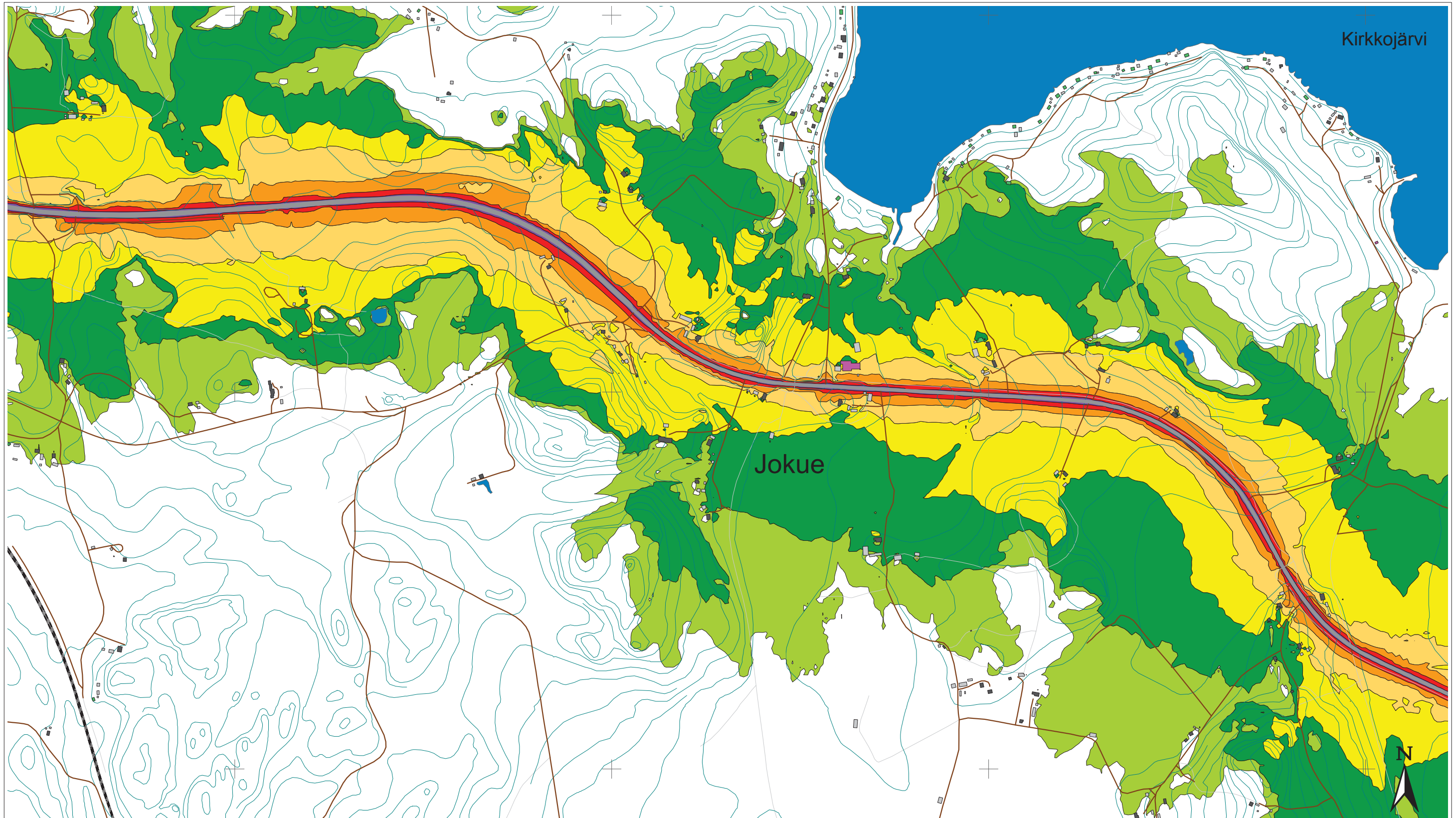
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta nykytilanteen liikenneverkko tieliikenne 2015, kartta 1/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- < 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

**Valtatie 12 parantaminen
 välillä Mankala - Tillola,
 yleissuunnitelma**

tieliikenteen meluvyöhykekartta
 nykytilanteen liikenneverkko
 tieliikenne 2015, kartta 2/6
 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Kirkkojärvi



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

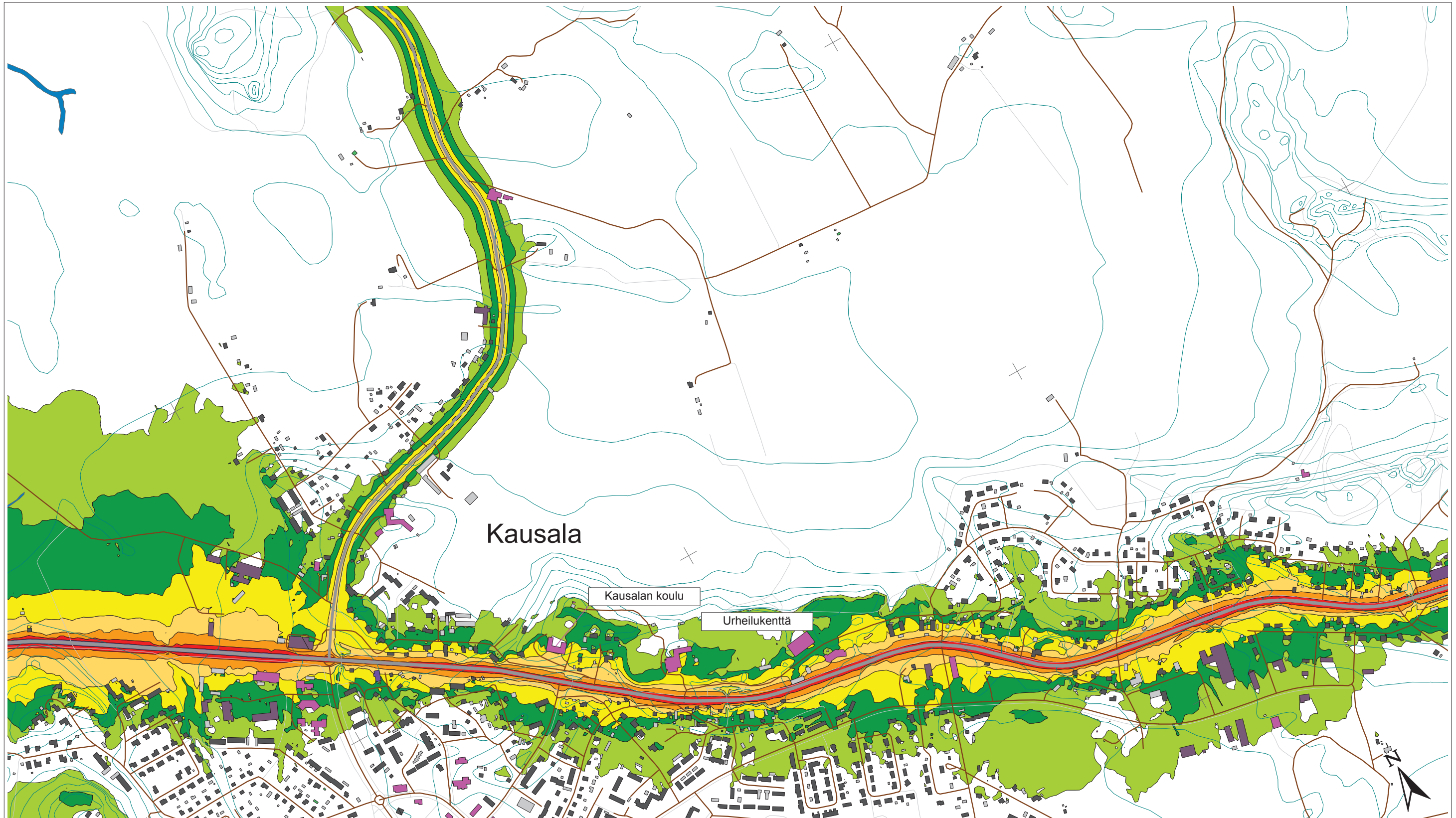
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

**Valtatie 12 parantaminen
 välillä Mankala - Tillola,
 yleissuunnitelma**

tieliikenteen meluvyöhykekartta
 nykytilanteen liikenneverkko
 tieliikenne 2015, kartta 3/6
 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Kausala

Kausalan koulu

Urheilukenttä



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

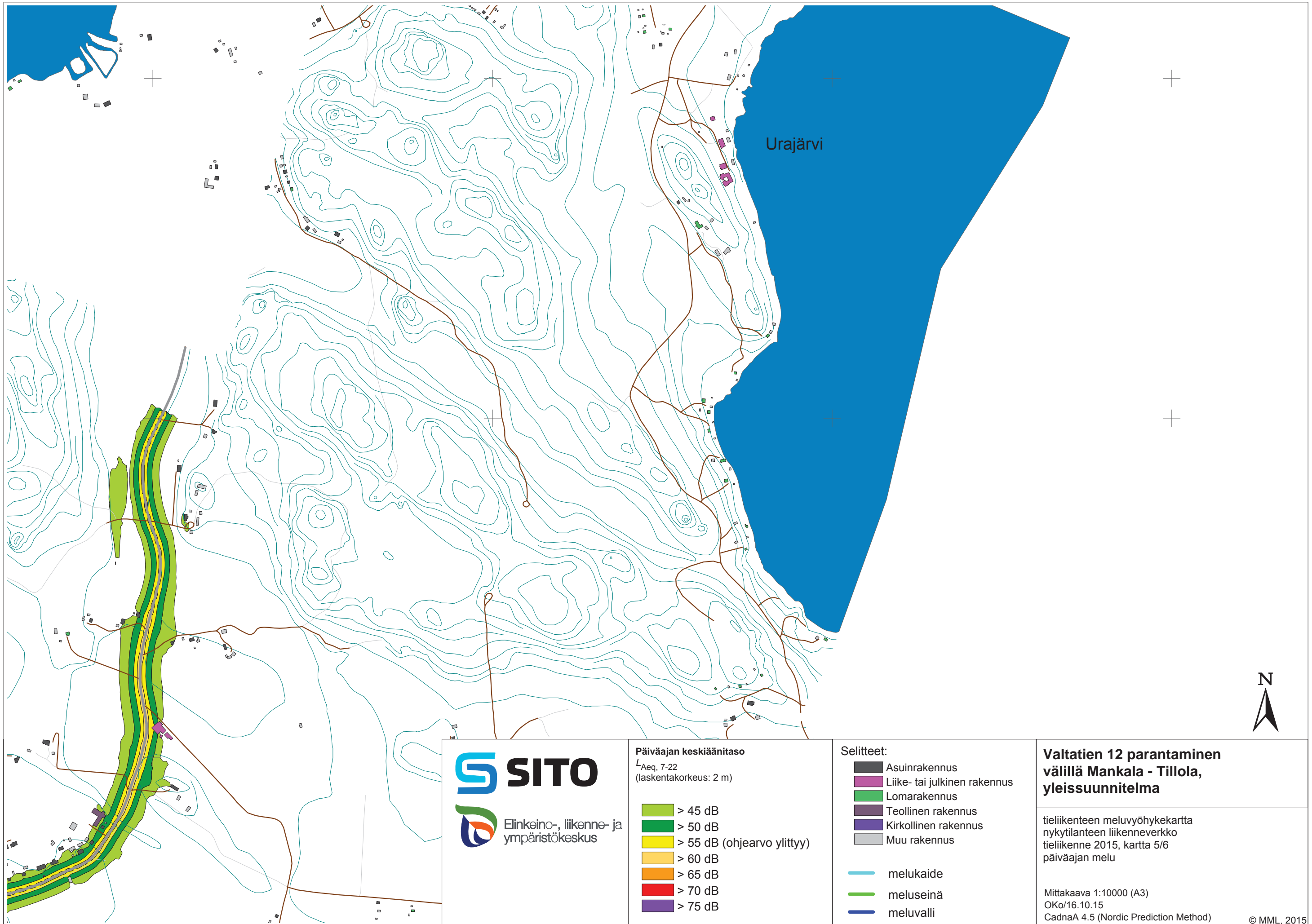
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta nykytilanteen liikenneverkko tieliikenne 2015, kartta 4/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Urajärvi



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

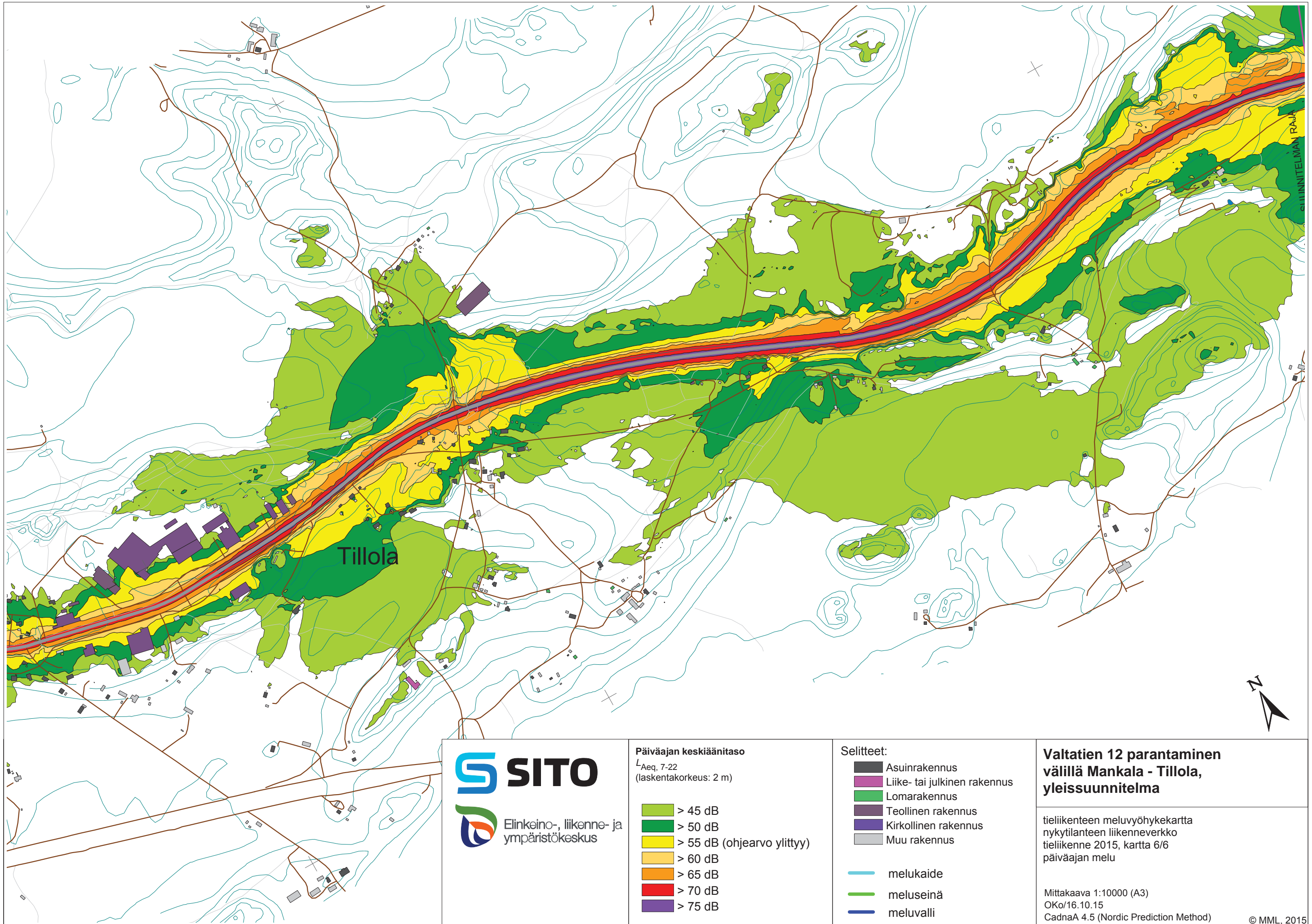
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatien 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta nykytilanteen liikenneverkko tieliikenne 2015, kartta 5/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



S SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

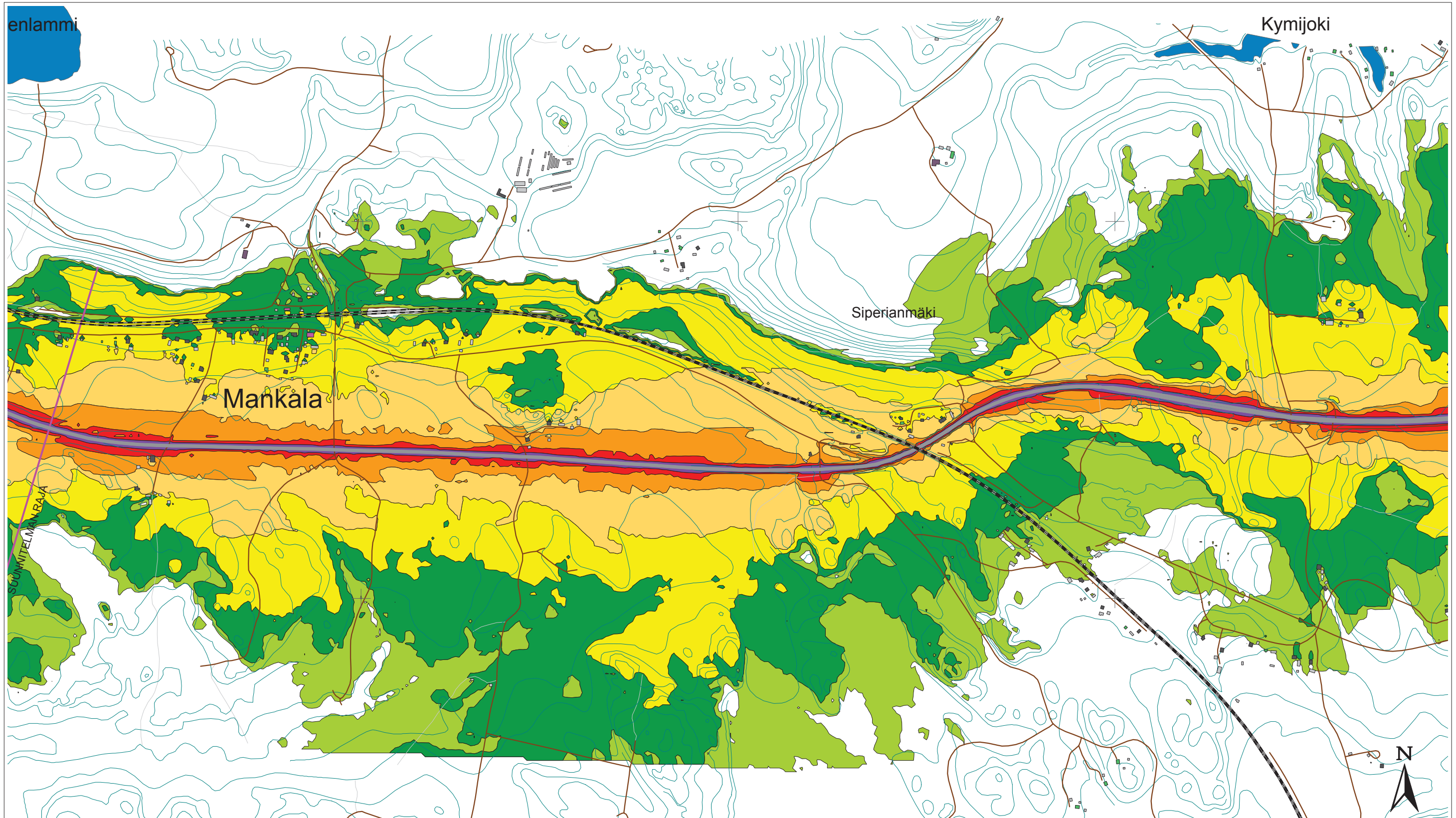
Selitteet:

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus
- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta nykytilanteen liikenneverkko tieliikenne 2015, kartta 6/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- < 45 dB
- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

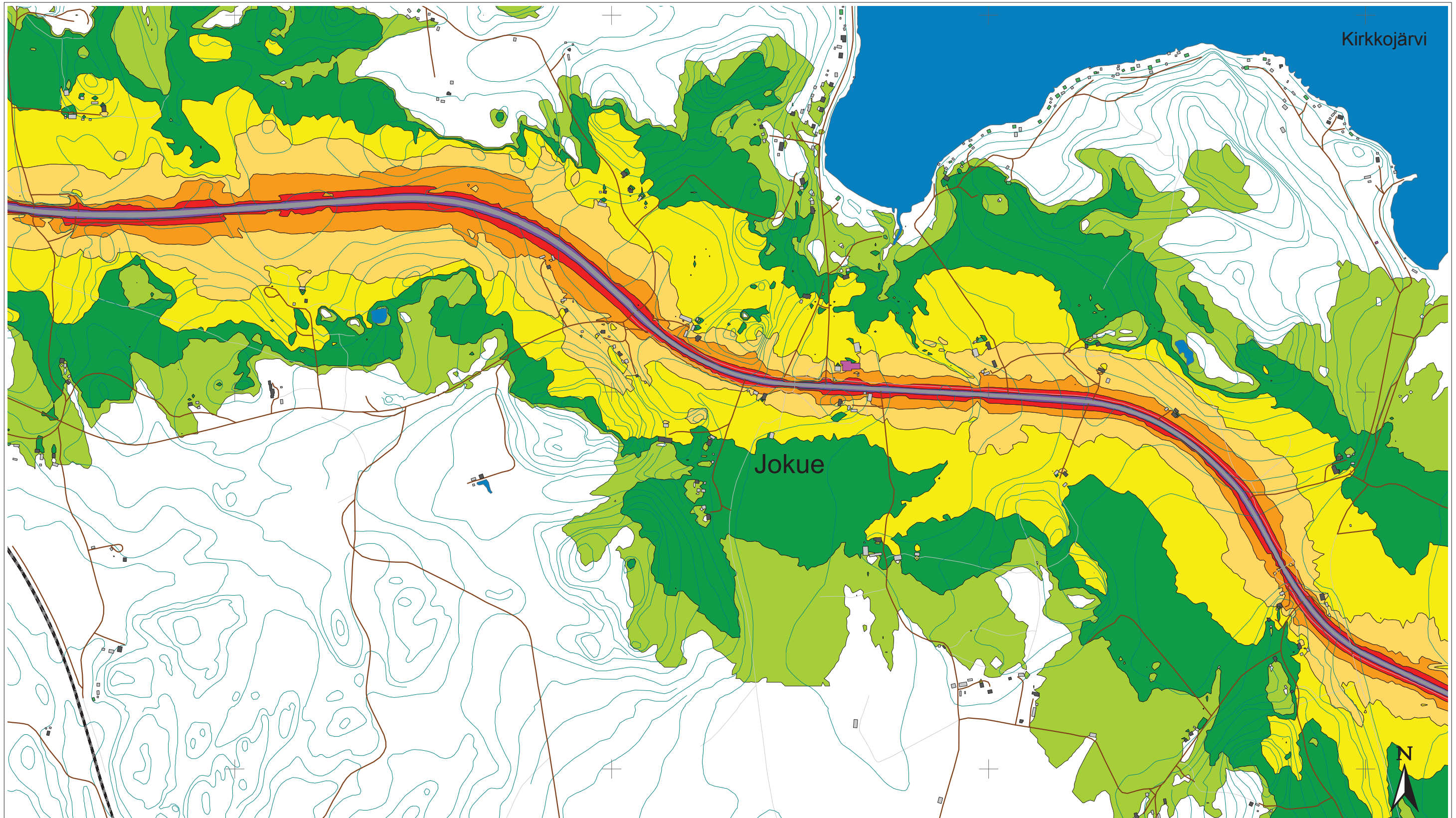
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatien 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta nykytilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040, kartta 1/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- < 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

**Valtatie 12 parantaminen
 välillä Mankala - Tillola,
 yleissuunnitelma**

tieliikenteen meluvyöhykekartta
 nykytilanteen liikenneverkko
 tieliikenne 2040, kartta 2/6
 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Kirkkojärvi



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

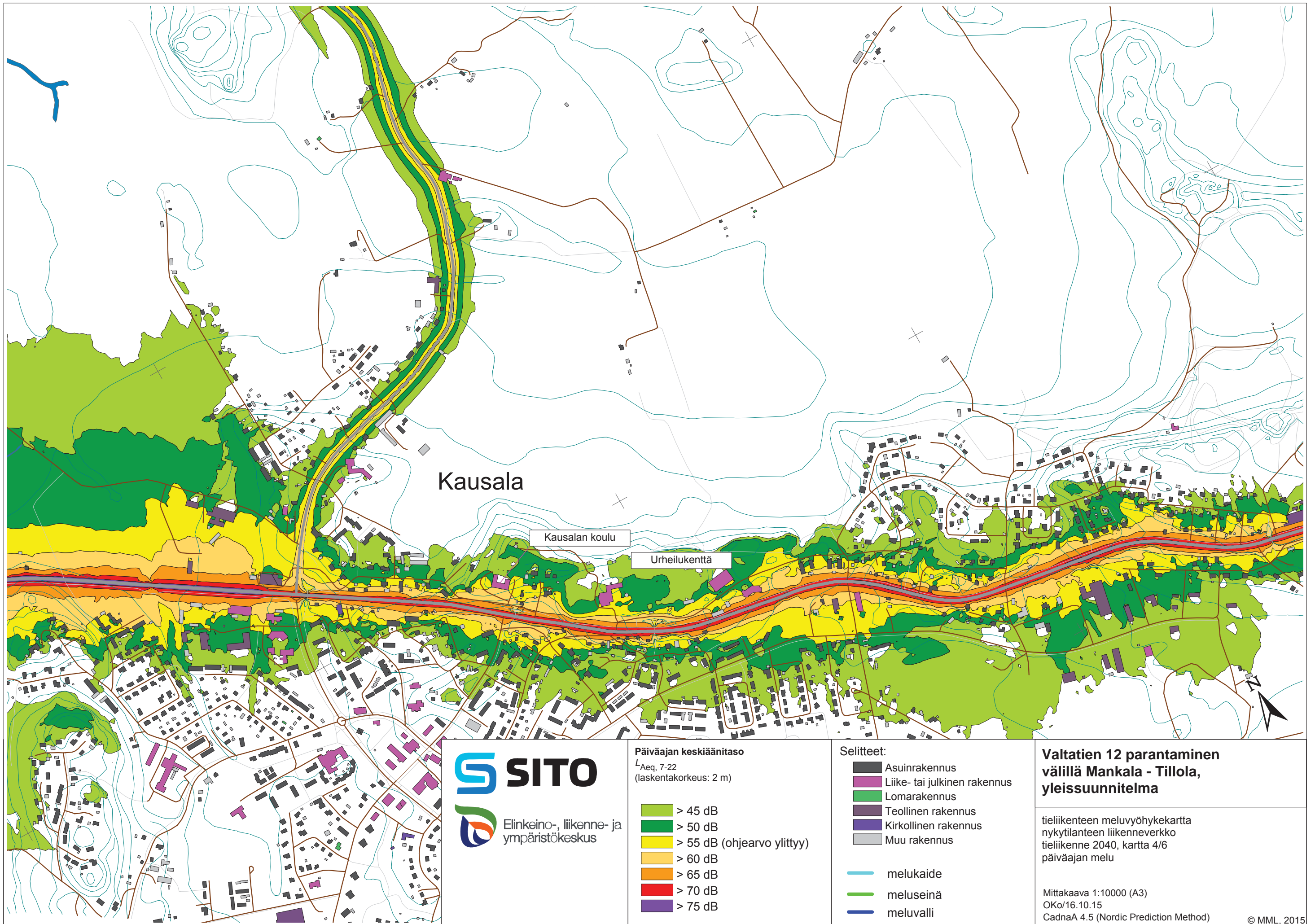
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

**Valtatien 12 parantaminen
 välillä Mankala - Tillola,
 yleissuunnitelma**

tieliikenteen meluvyöhykekartta
 nykytilanteen liikenneverkko
 tieliikenne 2040, kartta 3/6
 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- < 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

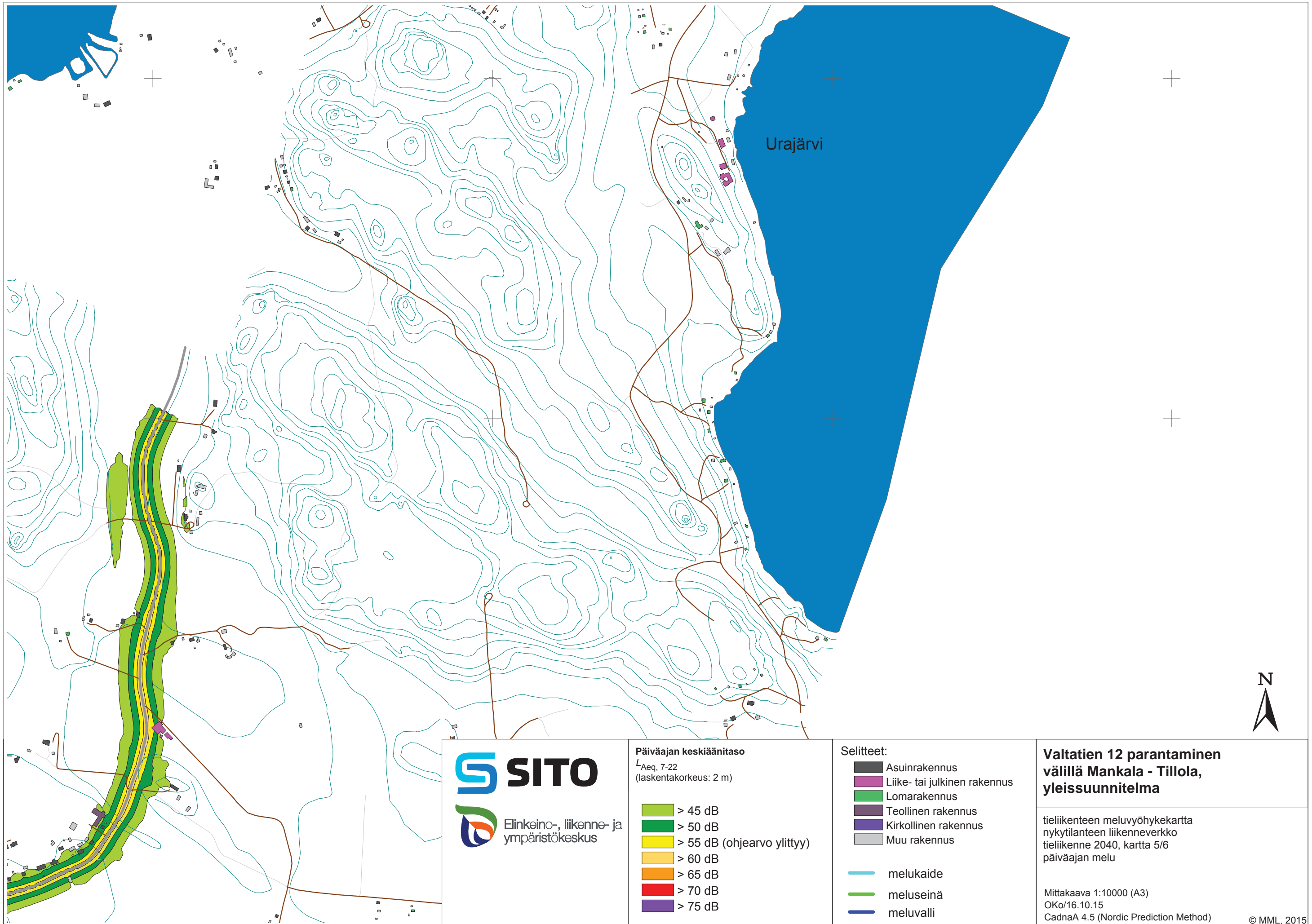
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta nykytilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040, kartta 4/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Urajärvi



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

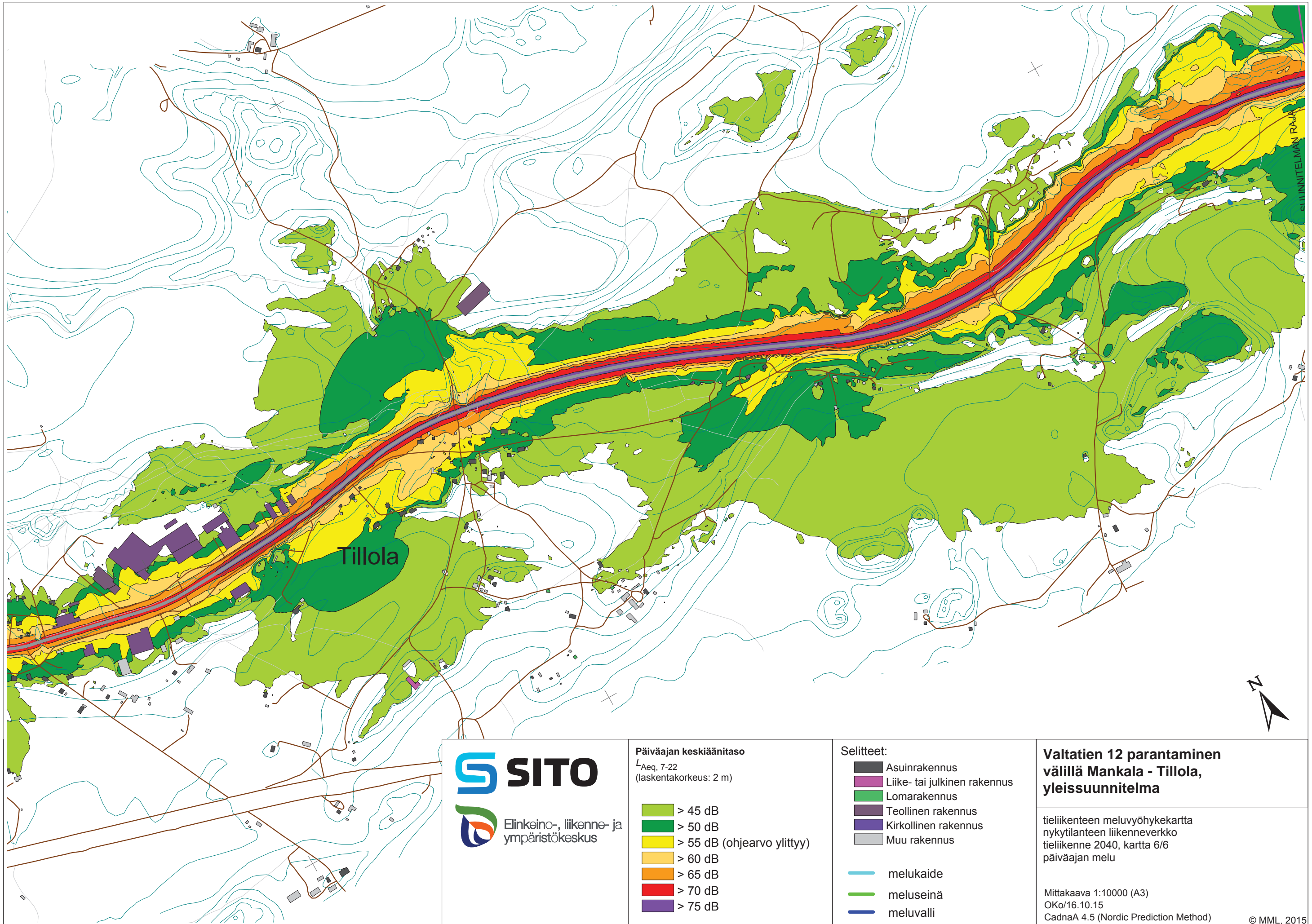
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatien 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta nykytilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040, kartta 5/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- < 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

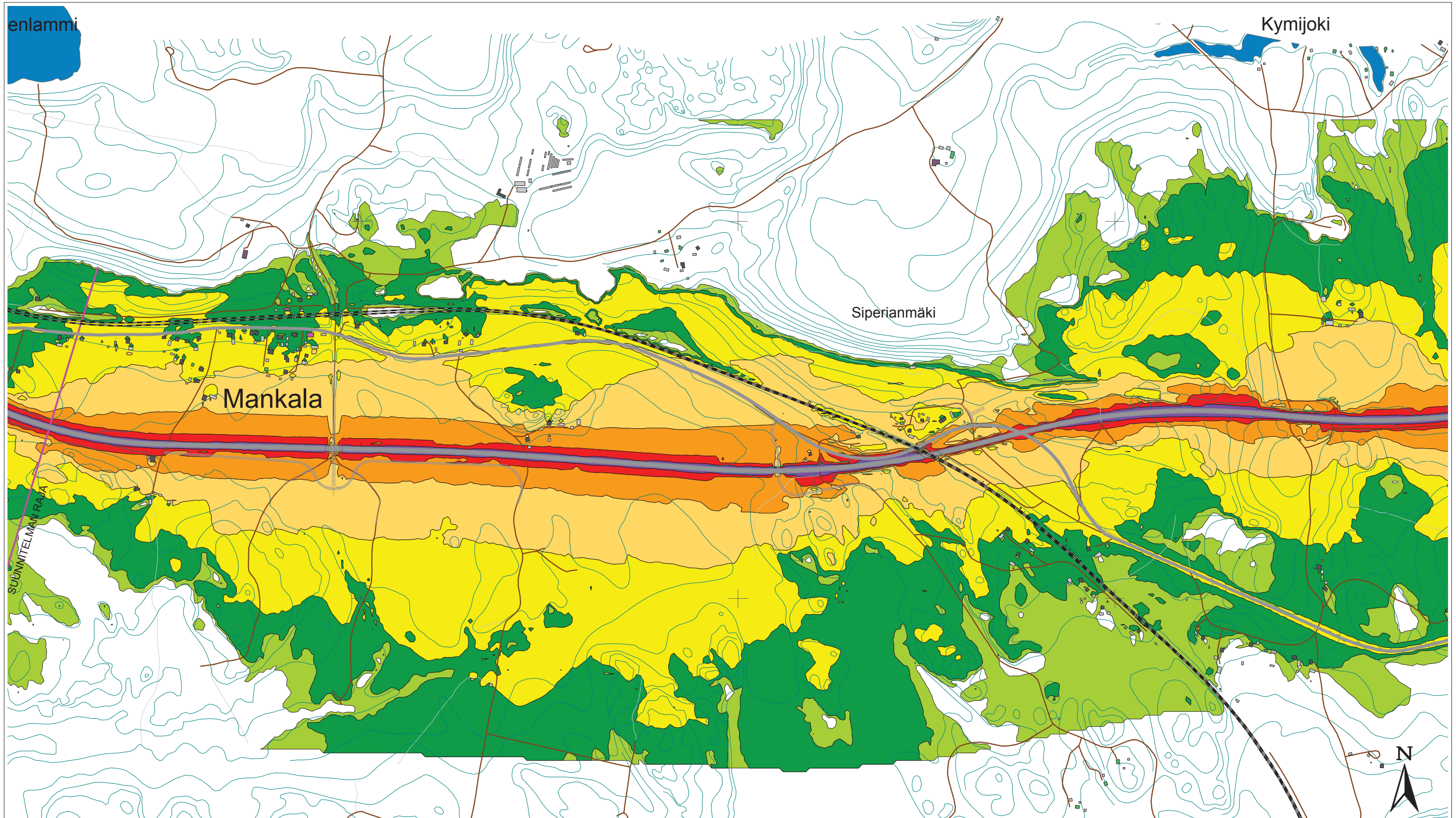
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta nykytilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040, kartta 6/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/16.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SUUNNITELMAN RAJA



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

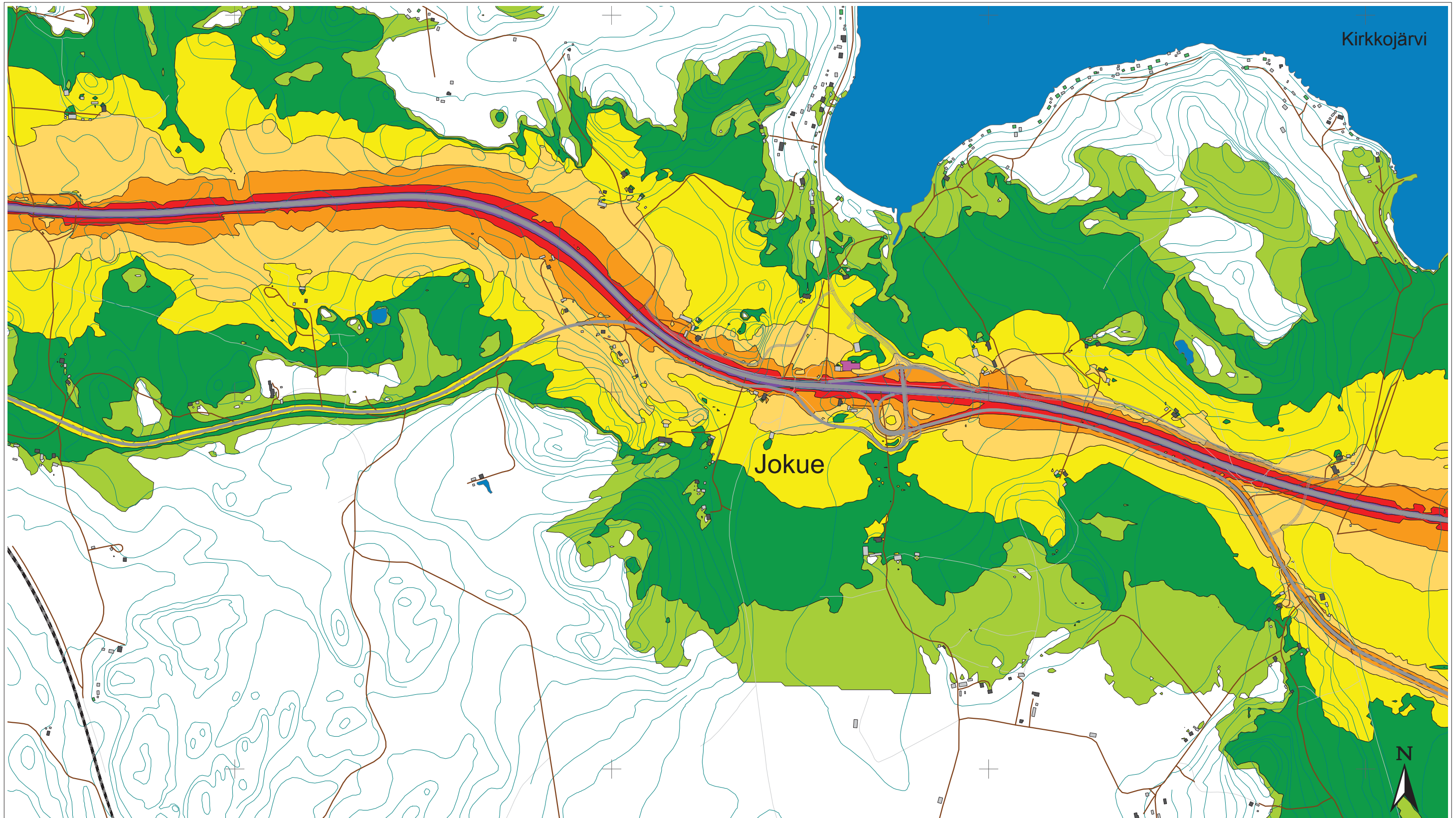
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta tavoitetilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040 ilman suunniteltua meluntorjuntaa, kartta 1/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/19.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- < 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

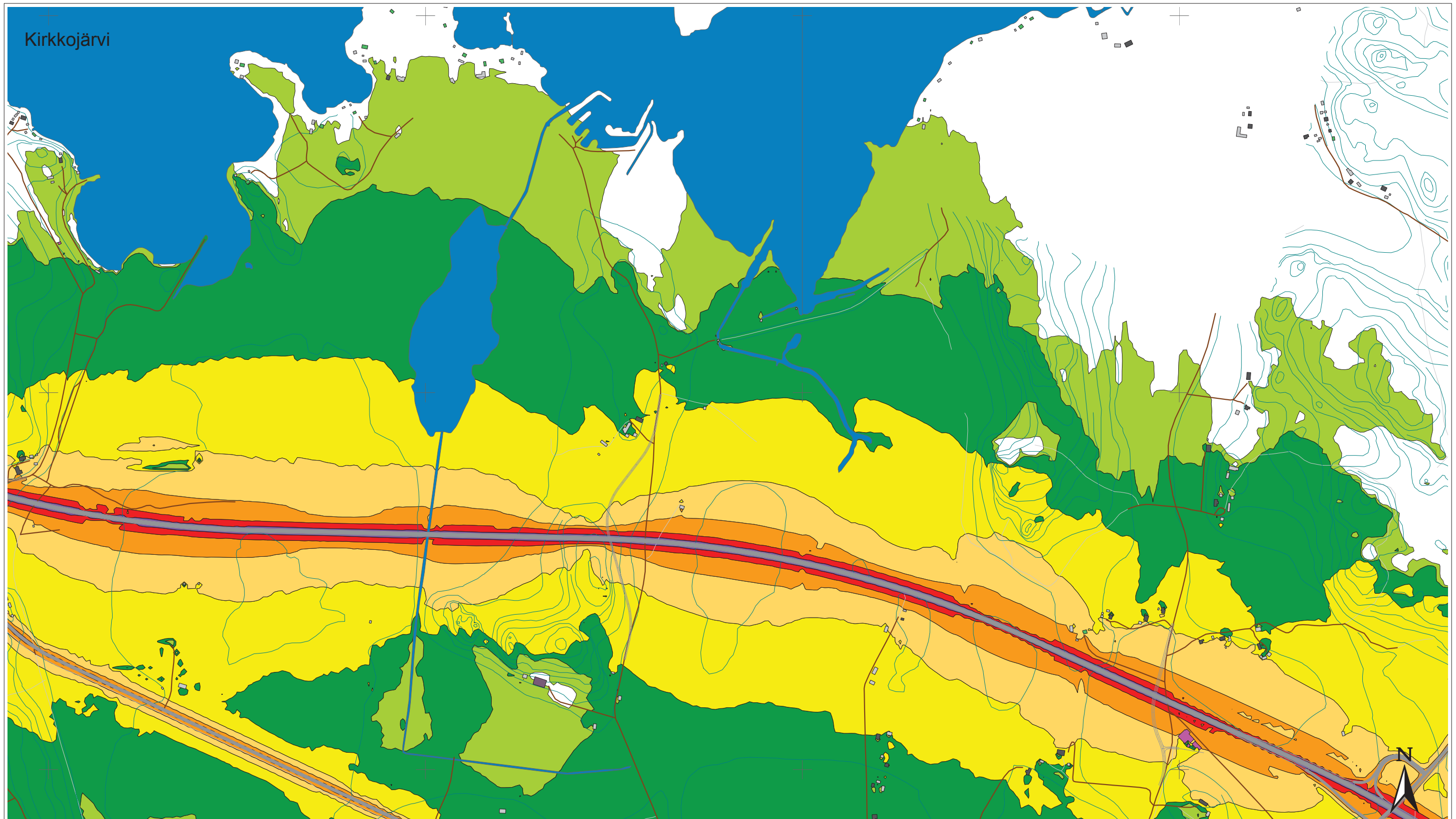
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

**Valtatie 12 parantaminen
 välillä Mankala - Tillola,
 yleissuunnitelma**

tieliikenteen meluvyöhykekartta
 tavoitetilanteen liikenneverkko
 tieliikenne 2040
 ilman suunniteltua meluntorjuntaa, kartta 2/6
 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/19.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Kirkkojärvi



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

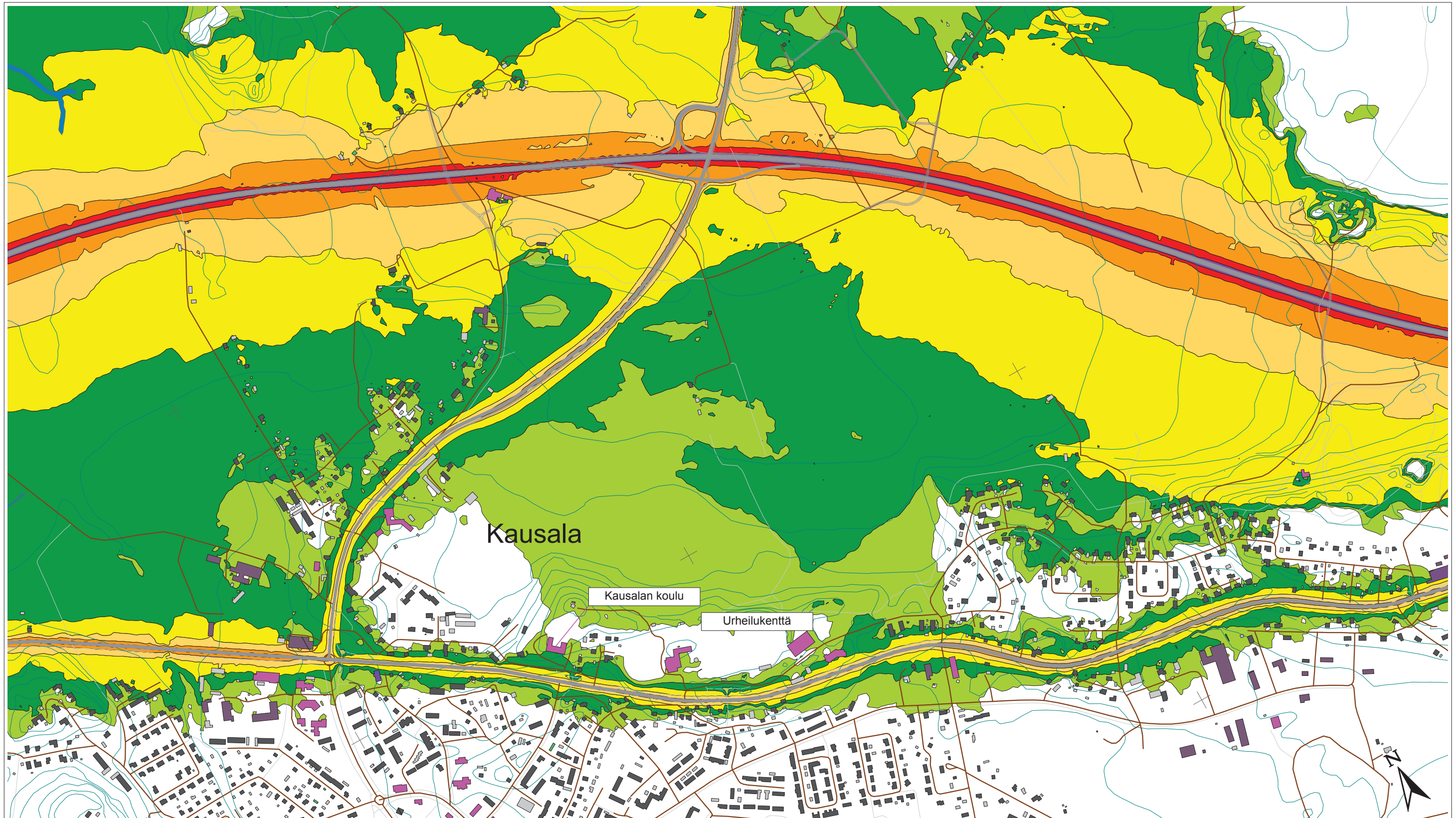
Selitteet:

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus
- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

**Valtatie 12 parantaminen
 välillä Mankala - Tillola,
 yleissuunnitelma**

tieliikenteen meluvyöhykekartta
 tavoitetilanteen liikenneverkko
 tieliikenne 2040
 ilman suunniteltua meluntorjuntaa, kartta 3/6
 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/19.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

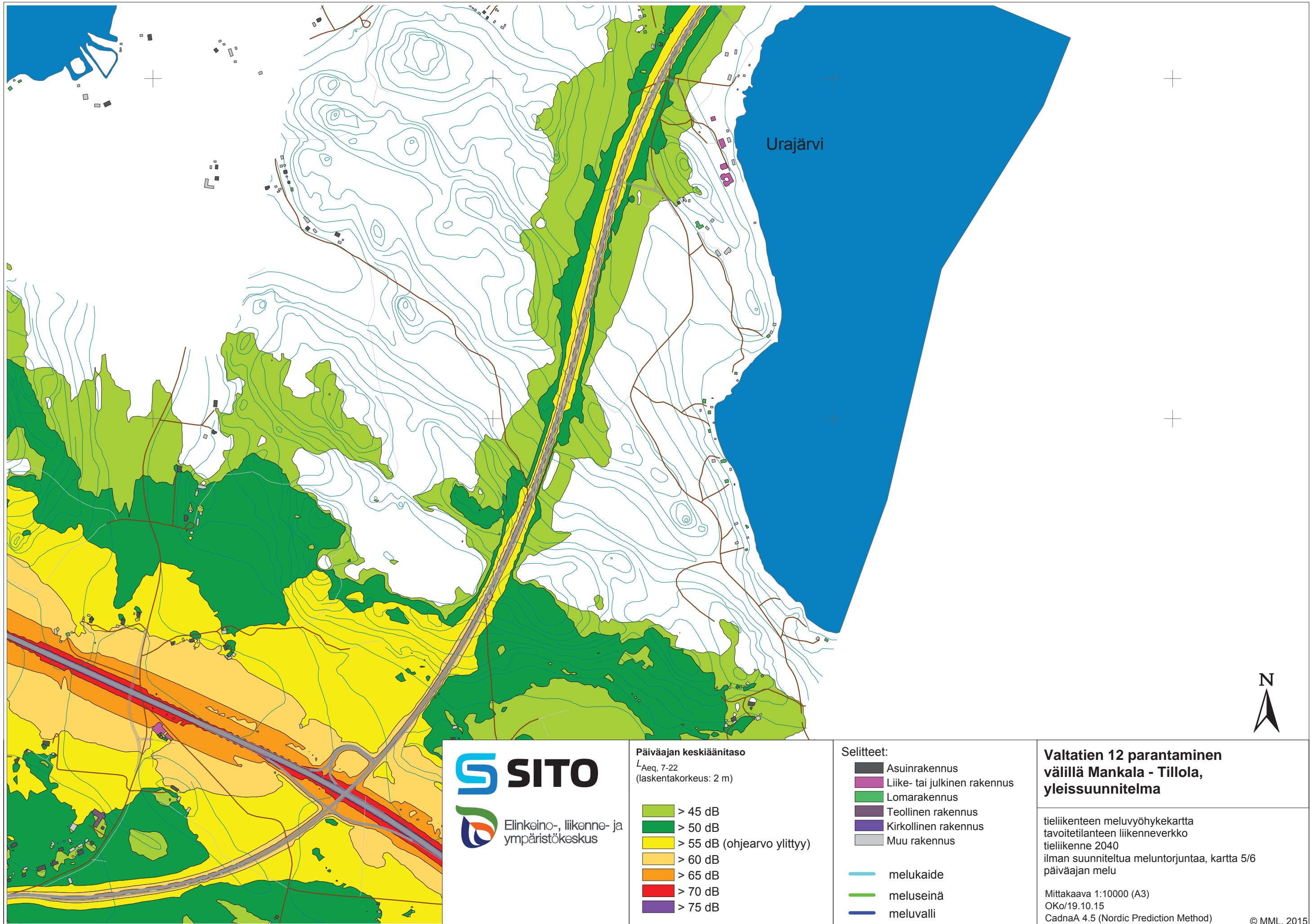
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta tavoitetilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040 ilman suunniteltua meluntorjuntaa, kartta 4/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/19.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

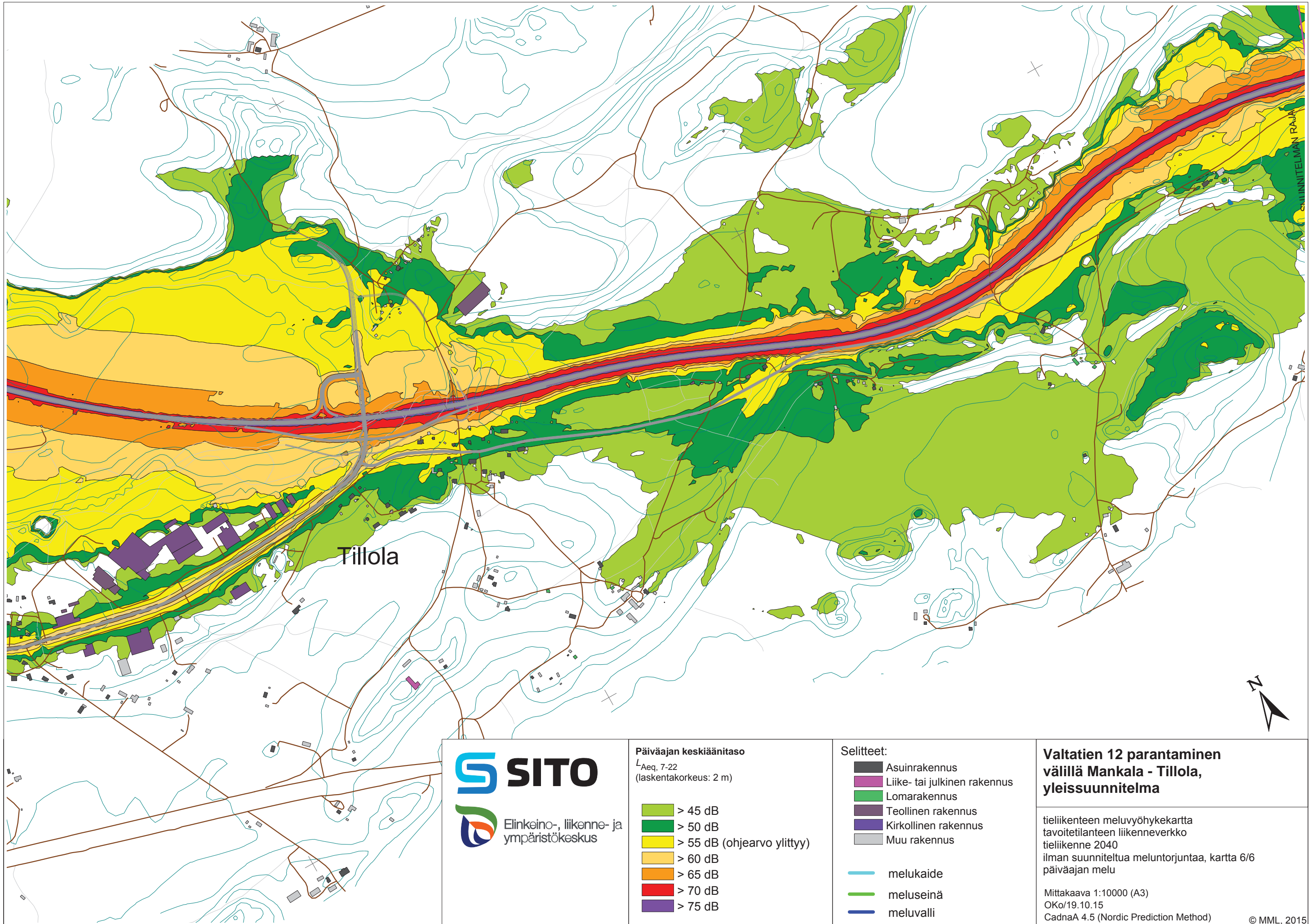
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatien 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta tavoitetilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040 ilman suunniteltua meluntorjuntaa, kartta 5/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/19.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Tillola



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

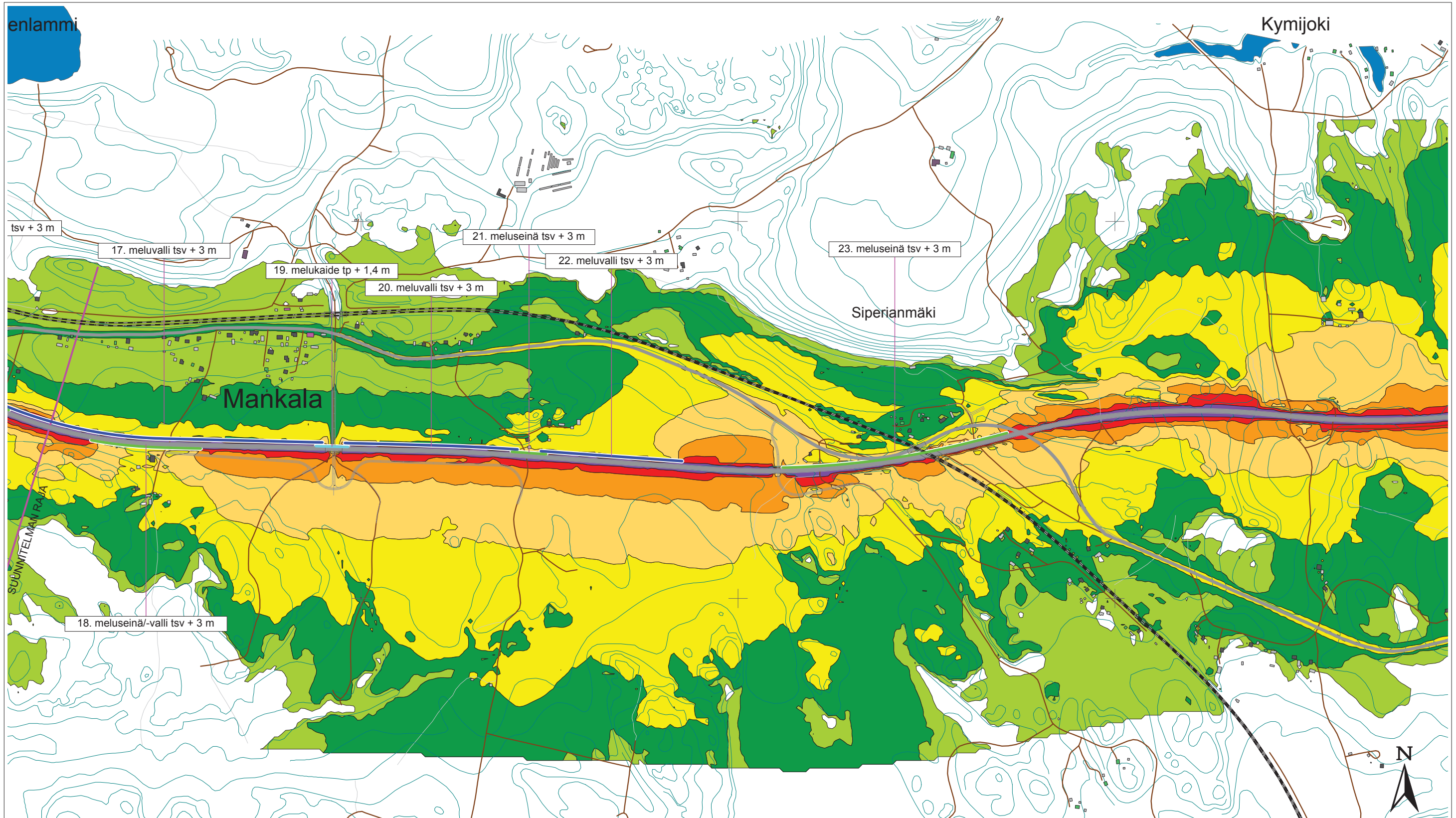
Selitteet:

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus
- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta tavoitetilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040 ilman suunniteltua meluntorjuntaa, kartta 6/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/19.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



S SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

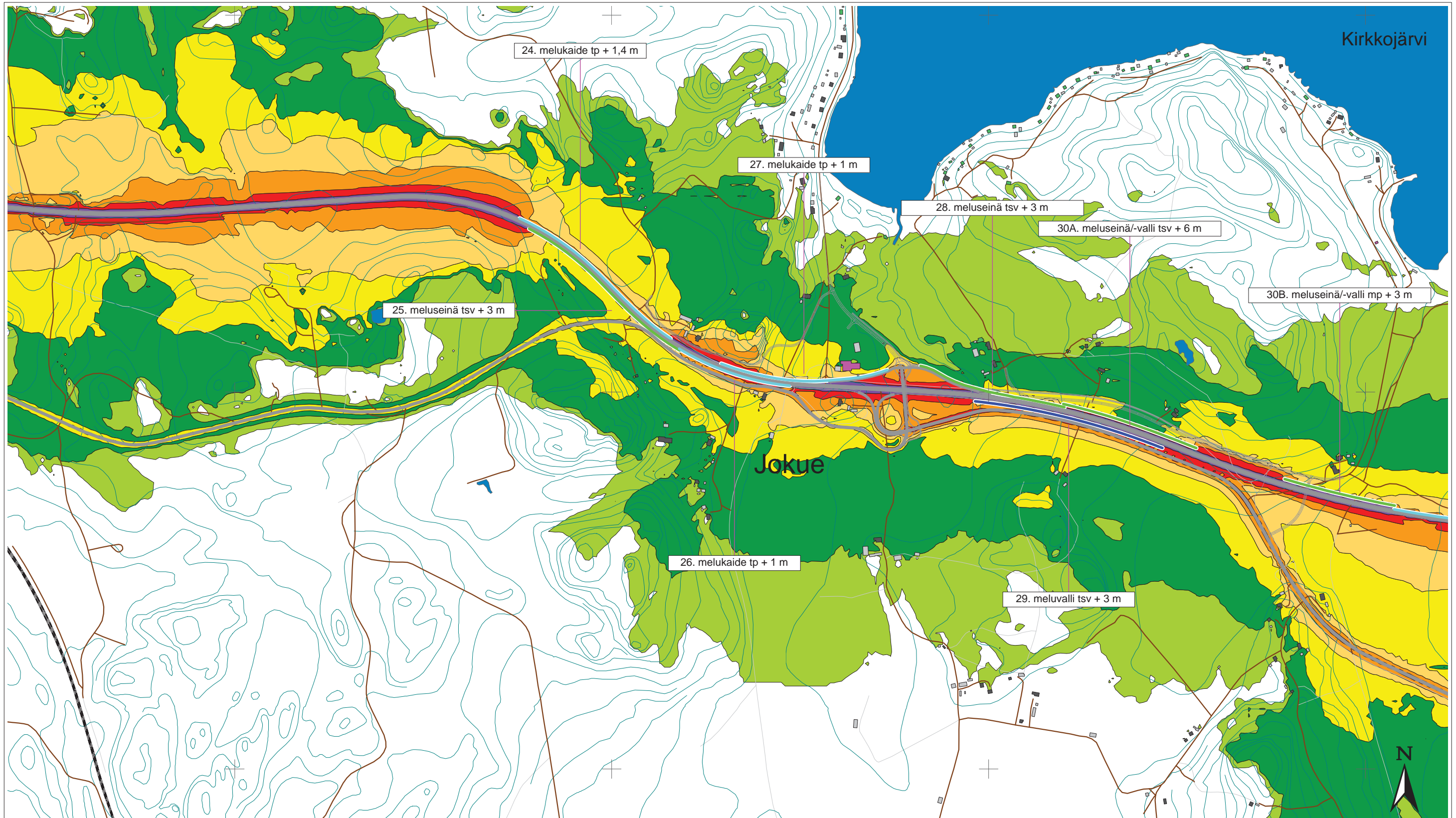
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta tavoitetilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040 suunniteltu meluntorjunta, kartta 1/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/19.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



SITO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso

$L_{Aeq, 7-22}$
(laskentakorkeus: 2 m)

- < 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

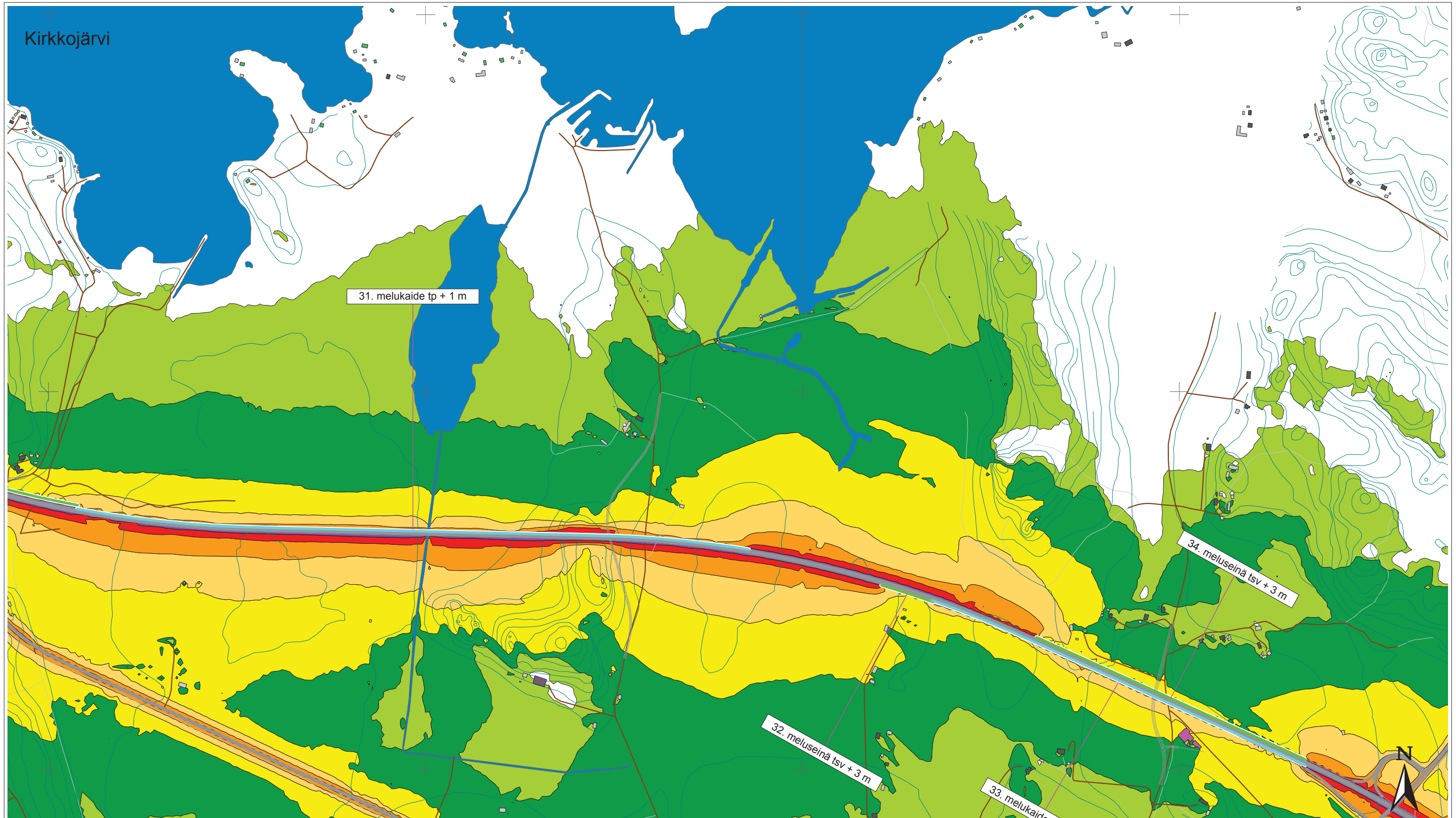
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatien 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta tavoitetilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040 suunniteltu meluntorjunta, kartta 2/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
OKo/20.04.16
CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Kirkkojärvi

31. melukaide tp + 1 m

34. meluseinä tsv + 3 m

32. meluseinä tsv + 3 m

33. melukaide



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

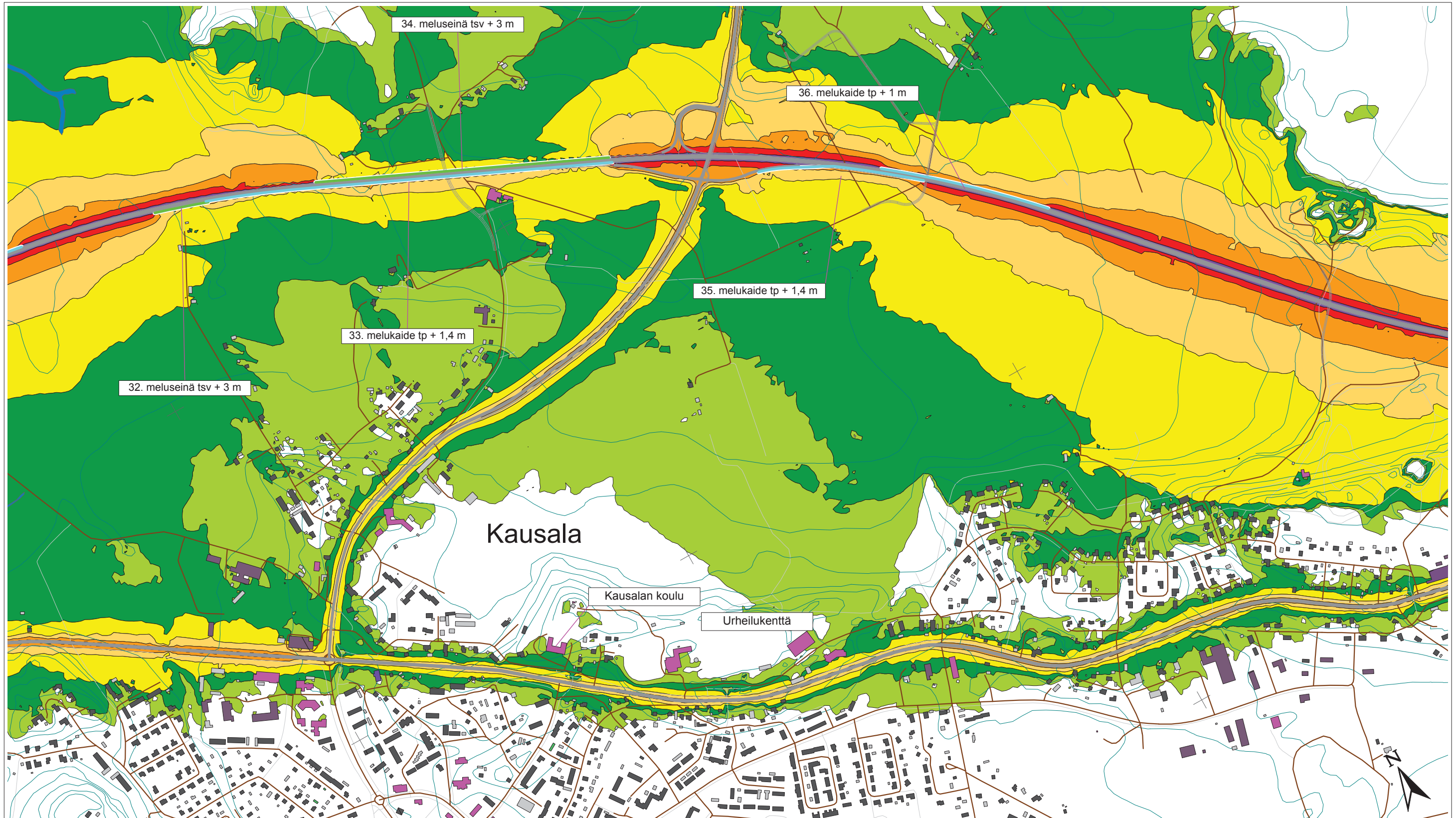
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

**Valtatie 12 parantaminen
 välillä Mankala - Tillola,
 yleissuunnitelma**

tieliikenteen meluvyöhykekartta
 tavoitetilanteen liikenneverkko
 tieliikenne 2040
 suunniteltu meluntorjunta, kartta 3/6
 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/26.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

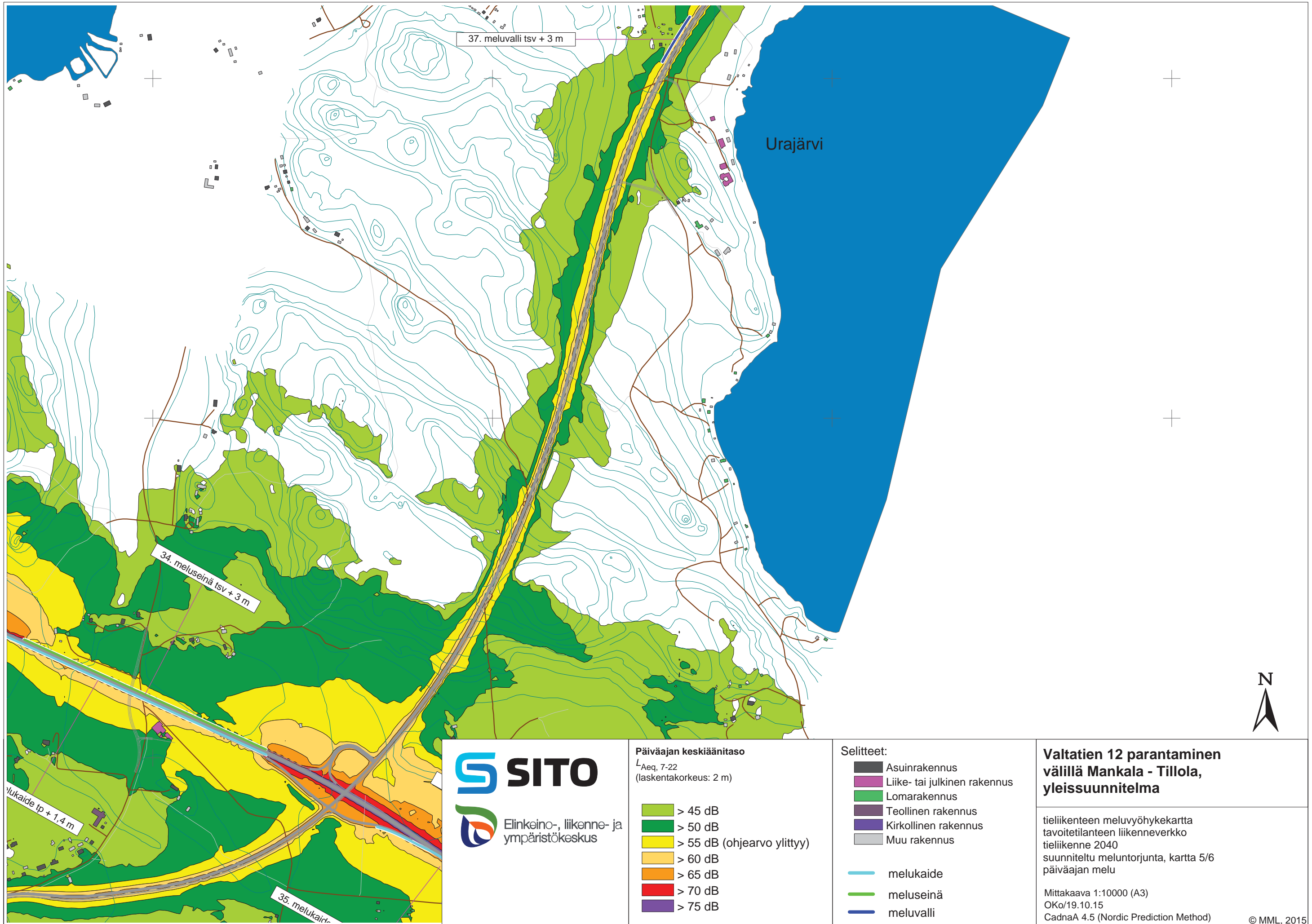
- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

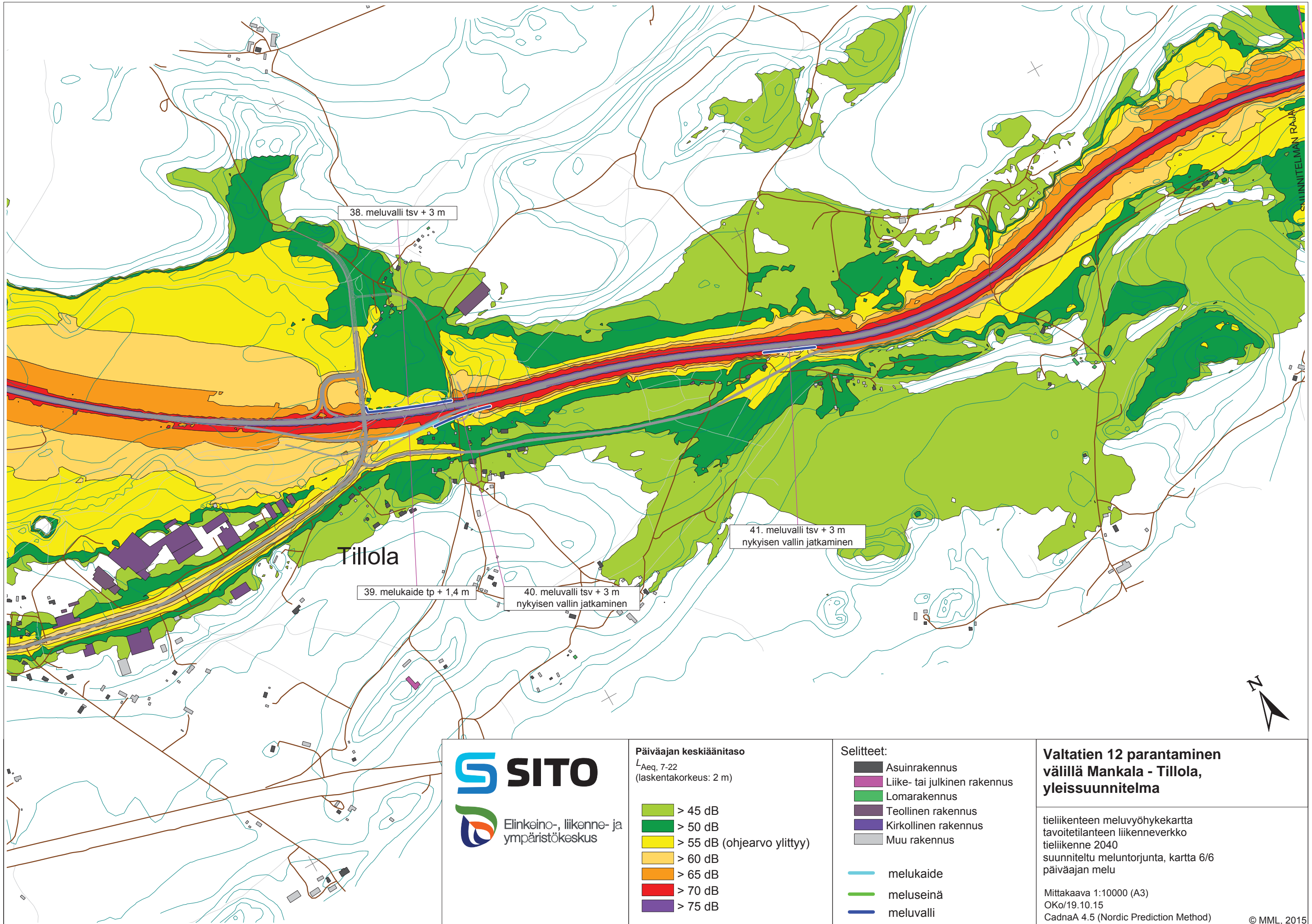
- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta tavoitetilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040 suunniteltu meluntorjunta, kartta 4/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
 OKo/19.10.15
 CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)





38. meluvalli tsv + 3 m

Tillola

39. melukaide tp + 1,4 m

40. meluvalli tsv + 3 m
nykyisen vallin jatkaminen

41. meluvalli tsv + 3 m
nykyisen vallin jatkaminen

S **SITO**

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
(laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB (ohjearvo ylittyy)
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Selitteet:

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

- melukaide
- meluseinä
- meluvalli

Valtatie 12 parantaminen välillä Mankala - Tillola, yleissuunnitelma

tieliikenteen meluvyöhykekartta tavoitetilanteen liikenneverkko tieliikenne 2040 suunniteltu meluntorjunta, kartta 6/6 päiväajan melu

Mittakaava 1:10000 (A3)
OKo/19.10.15
CadnaA 4.5 (Nordic Prediction Method)



HÄMEEN
YMPÄRISTÖKESKUS

LAUSUNTO HAM-2003-R-23-53

Palvelu- ja kehittämisosasto

27.5.2005

198/PAO/hal

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri
Åkerlundinkatu 5 B
PL 376
33101 TAMPERE

Valtatien 12 parantaminen välillä Uusikylä–Jokue, Nastola, Iitti

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Hämeen tiepiiri on toimittanut 10.12.2003 Hämeen ympäristökeskukseen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA) annetun lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, joka koskee valtatie 12 parantamista Nastolan Uudenkylän ja Iitin Jokuen välillä.

Hankkeesta vastaavat ja konsultti

Hankkeesta vastaavana toimii Tiehallinnon Hämeen tiepiiri. Hankkeesta vastaavan konsulttina ympäristövaikutusten arviointiselostuksen laadinnassa on toiminut Ramboll Finland Oy (entinen SCC Viatek Oy).

YVA-menettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa ja lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. YVA-menettelyä sovelletaan YVA-asetuksen 6 §:n 9a-kohdan perusteella moottoritien tai moottoriliikenneteiden rakentamiseen ja 9c-kohdan perusteella hankkeisiin, joissa tietä linjataan uudelleen tai levennetään siten, että muodostuvan yhtäjaksoisen 4- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä. Osa Hämeen tiepiirin hankkeen vaihtoehtoista on toteutettavissa moottoritienä tai 4-kaistaisena tienä.

YVA-menettely alkoi, kun Hämeen tiepiiri toimitti 29.12.2003 YVA-ohjelman yhteysviranomaisena toimivalle Hämeen ympäristökeskukselle. Arviointiohjelmassa hankkeesta vastaava kuvasi hankkeen ja oman näkemyksensä ympäristövaikutusten arvioinnista. Yhteysviranomaisena asetti YVA-ohjelman näh-

Suoritemaksu 7 960 €

2/23

täville ja pyysi siitä lausunnot. Saamansa mielipiteet ja lausunnot yhteysviranomaisena kokosi yhteen ja antoi ohjelmasta oman lausuntonsa, jossa toi esiin näkemyksensä siitä, kuinka arviointiohjelmaa on täydennettävä.

Hankkeesta vastaava arvioi hankkeen ympäristövaikutukset YVA-ohjelman ja siitä saamansa yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta ja kokosi arvioinnin tulokset YVA-selostukseen ja sen liitteenä toimitettuun raporttiin "Tarkastelu toteuttamisvaihtoehtoista". YVA-selostuksessa tulee YVA-lainsäädännön mukaan selvittää mm. ympäristön tila, hankkeen ympäristövaikutukset, ehdottaa haitallisten vaikutusten ehkäisytöimenpiteitä ja tehdä esitys seurantaohjelmaksi. Arviointiselostuksesta tiedotettiin, kuultiin ja pyydettiin lausunnot samalla tavoin kuin YVA-ohjelmasta. Hämeen ympäristökeskus antaa arviointiselostuksesta YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena lausunnon.

Hankkeen vaatimat luvat ja YVA-menettelyn yhdistäminen muihin menettelyihin

YVA-selostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto tulee liittää hanketta koskeviin lupahakemuksiin. YVA-menettelyä ei ole yhdistetty muihin lain mukaisiin menettelyihin.

Hanke ja sen vaihtoehdot

Valtatien parantamishanke koskee Nastolan Uudenkylän ja Iitin Jokuen välistä noin 16,5–17 km pituista tieosuutta. Vaihtoehdon 1 mukaiset tielinjaukset kulkevat kilometrin matkalla Orimattilan kaupungin alueella.

Hankkeella on seuraavat vaihtoehdot:

- 0-vaihtoehto: nykyistä tietä parannetaan ilman tiemuutoksia.
- 0+ -vaihtoehto: nykyistä tietä parannetaan pääosin nykyiselle paikalleen tekemällä liittymäjärjestelyjä, kääntymiskaistoja, korvaamalla yksityistieliittymiä yksityistiejärjestelyillä, parantamalla paikoin tien geometriaa, rakentamalla ohituskaistoja ja parantamalla kevyen liikenteen väyliä.
- Vaihtoehto 1: valtatie toteutetaan uudessa maastokäytävässä nykyisen tien eteläpuolella. Itäpäässä vaihtoehdolla on kolme vaihtoehtoista linjausta.
- Vaihtoehto 2: valtatie parannetaan osittain uuteen maastokäytävään tekemällä oikaisut Arolan ja Siperianmäen kohdalla.
- Vaihtoehto 3: valtatie linjataan radan pohjoispuolella Arolan ja Sitikkalan välillä uuteen maastokäytävään. Länsipäässä tielinjauksella on kaksi alavaihtoehtoa.
- Vaihtoehto 4: valtatie linjataan uuteen nykyisen tien eteläpuoliseen maastokäytävään Uudenkylän ja Hiisiön välillä.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN, KUULEMINEN JA LAUSUNTOPYYNNÖT

Arviointiselostuksesta kuulutettiin 3.2.–1.4.2005 Nastolan kunnanvirastossa, Iitin kunnanvirastossa ja Orimattilan kaupungin hallintopalvelukeskuksessa. Arviointiselostus oli nähtävillä kuuluspaikkojen lisäksi myös em. kuntien pääkirjastoissa sekä Nastolan Uudenkylän kirjastossa. Arviointiselostus löytyy myös Hämeen tiepiirin www-sivuilta osoitteesta www.tiehallinto.fi/hame Kuulutus arviointiselostuksesta julkaistiin Etelä-Suomen Sanomissa ja Iitin Seutu -lehdessä 3.2.2003. YVA-selostukseen liittyvä yleisötilaisuus pidettiin 15.2.2005 samanaikaisesti Nastolassa Männistön koululla ja Iitissä kunnantalolla.

Arviointiselostuksesta pyydettiin lausunto Nastolan kunnanhallitukselta, Nastolan kunnan ympäristölautakunnalta, Iitin kunnanhallitukselta, Iitin kunnan ympäristölautakunnalta, Orimattilan kaupunginhallitukselta, Orimattilan kaupungin ympäristölautakunnalta, Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselta, Etelä-Suomen lääninhallitukselta, Museovirastolta, Päijät-Hämeen liitolta, Kymenlaakson liitolta, Kaakkois-Suomen tiepiiriltä ja Kouvolan seudun kuntayhtymältä 21.2.2005 lähteneellä kirjeellä.

YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Nastolan kunnan ympäristölautakunnan lausunnossa todetaan ihmisiin ja elinkeinoihin kohdistuvista vaikutuksista, että arviointiselostuksen tiivistelmäluonteisessa tekstissä on tuotu sekavasti esille ristiriitaisia seikkoja, joita olisi tullut analysoida laajemmin, kuten myös mm. haastatteluja. Tiivistelmässä olisi tullut esittää selkeämmin hyvät ja huonot seikat. Lausunnossa todetaan, että haastateltujen asukkaiden ja toiminnanharjoittajien mielipiteet tulevat selostuksessa melko vahvasti esille, mutta ns. "hiljaisten" asukkaiden mielipide ei tule esille.

Selostuksessa olisi ollut lautakunnan mielestä hyvä todeta, että vastoin mielipiteissä esitettyä, vaihtoehdolla 3 ei näytä selvityksen perusteella olevan muita vaihtoehtoja laajemmalle ulottuvaa meluvaikutusta. Vaihtoehdon 2 osalta sivulla 26 todettu "ei ole vastaajien mielestä myöskään merkittävää vaikutusta alueen maisemaan" vaikuttaa kummalliselta, sillä lautakunnan mielestä tielinjaus Arolan peltoalueella kylän eteläpuolella vaikuttaa maisemaan merkittävästi. Vaihtoehtojen 1, 2 ja 4 on todettu heikentävän Arolassa Rantalalan marjatilaa saavutettavuutta, mutta lautakunta toteaa, että vaihtoehdossa 2 osa marjojen tuotantoalueesta jäisi tiealueen alle ja vaikeuttaisi siten elinkeinon harjoittamista. Lausunnonantajan mielestä vaihtoehdon 3 estevaikutuksia tarkasteltaessa olisi tullut selkeämmin todeta nykyisen rautatien jo olemassa oleva estevaikutus, mitä nopeiden junien liikennöinti tulee tulevaisuudessa lisäämään.

Maisemaan ja kulttuurihistoriallisiin kohteisiin liittyvän arvioinnin osalta ympäristölautakunta tuo esiin, että Kivisenportin ylikäytävän kohdalla mainittu radanvartijan asuintalon on purettu. Lisäksi lautakunta toteaa, että kaikki laajan Arolan/Kotteron/Kurrin peltoalueen yli kulkevat tielinjausvaihtoehdot (1, 2 ja 4) vaikuttavat peltoaukealla maisemaan, mitä ei mm. tiivistelmätekstissä ole todettu. Luontoa käsittelevissä osioissa ja kaavoitustilannekuvauksessa olisi lautakunnan mielestä tullut "suojelualue" tai "seutukaavan suojelualue" mainintojen sijasta kuvata tarkemmin millaisesta suojelualueesta on kyse (suojelun tarkoitus ja status). Lausunnossa tuodaan myös esiin, että liito-oravan esiintymistä hankealueella on käsitelty melko laajasti, mutta muut luontoarvot ovat jääneet ympäristövaikutusten arvioinnissa vähemmälle huomiolle.

Meluvaikutuksia käsiteltäessä olisi lausunnonantajan mielestä tullut todeta, kuinka paljon asutusta joutuisi häiritsevän meluallistuksen piiriin eri vaihtoehdoissa ja kuinka melusuojauksella tätä määrää voidaan vähentää. Eri vaihtoehtojen melualueella olevia asukasmääriä olisi tullut myös jaotella enemmän esimerkiksi alueittain. Tällöin lautakunnan mukaan mm. taulukko 1 antaisi paremman kuvan melun vaikutuksista eri osissa suunnittelualuetta ja antaisi tietoa tiehankkeen jatkosuunnittelua varten.

Pohja- ja pintavesiä koskevasta tarkastelusta lautakunta tuo esiin, että suunnitelmakartoissa Nastolan puolella on merkitty vedenottamon suoja-alueeksi koko pohjavesialuerajauksessa käytetty pohjaveden muodostumisalue, vaikka mm. Alimmaisen vedenottamon varsinainen suoja-alue on selkeästi pienempi. Lautakunta toteaa, että vaihtoehdossa 2 pohjavesisuojaus on syytä olla koko pohjavesialueen jaksolla, kuten muissakin vaihtoehdoissa lukuun ottamatta VE 0+, jossa suojaus on esitetty toteutettavaksi vain ohituskaista-alueilla. Vaihtoehdon 2 pohjavesiriskialueen ja suojaustarvealueen pituus on merkitty siis liian lyhyeksi. Lausunnossa todetaan tien rakennusaikaisen pohjavesiriskin olevan olemassa vaihtoehdon 3 lisäksi myös vaihtoehdoilla 0+ ja 2, joilla töitä tehtäisiin koko ajan liikennöitävillä tiealueilla. Vaihtoehtojen vertailua koskeva taulukossa 6 on lautakunnan mielestä esitetty melko yksinkertaistetusti tavoitteiden toteutuminen eri vaihtoehdoissa. Tarkasteluasteikon olisi tullut olla monitahoisessa ja alalinjausvaihtoehtoja sisältävässä hankkeessa laajempi ja esim. useampi portainen.

Nastolan kunnan ympäristölautakunta toteaa, että YVA-selostuksessa on jonkin verran tulkinnallisia epätarkkuuksia, kuten sivulla 25 käsiteltäessä vaihtoehtoa 2 tai sivulla 29 kuvattaessa Arolan peltoaukean itäreunan maisemamuutosta ja Siperianmäkeen nousevan valtatie maisemamuutosta, jotka on selostuksessa sidottu ajatuksellisesti yhteen, vaikka niiden välillä on 5-6 km etäisyyttä. Lisäksi lausunnossa kiinnitetään huomiota siihen, että liikenteen päästöjä koskevan taulukon 3 otsikkotekstin olisi tullut olla tarkempi ja siihen, että taulukossa 5 tarkoitetaan asuinkiinteistöjä. Joukkoliikennettä käsittelevään kohtaan 7.1 lausunnossa todetaan, että Kotterontielle ei ole säännöllistä linja-autoliikennettä. Lausunnossa tuodaan esiin myös ympäristökeskukselle toimitettu 121 nimen adressi ja epäselvyys siitä mitä vaihtoehtoa siinä on todella kannatettu, mikä tulisi YVA-selostuksessa annettavassa yhteysviranomaisen lausunnossa varmentaa. Lautakunta odotti, että arvioinnissa olisi arvioitu kunkin linjausvaihtoehdon tielinjalle mahdollisesti jäävien rakennettujen kiinteistöjen määrä.

Ympäristölautakunta lausuu, että jatkosuunnitteluun otettavan linjausvaihtoehdon/-vaihtoehtojen tulee olla sellainen/sellaisia, että rakennettava tieyhteys toimii vielä vuosikymmenien kuluttua. Tämän vuoksi lautakunta ei näe järkevinä toteuttaa vaihtoehtoja 0, 0+ tai 2. Lisäksi lautakunta toteaa, että mikäli tie parannetaan nykyiseen paikkaansa (VE 0+), tulee pohjavesisuojaus toteuttaa koko Alimmaisen vedenottamon suoja-alueelle, eikä vain ohituskaistojen kohdalla.

Iitin kunnan lausunto koostuu ympäristölautakunnan, teknisen lautakunnan ja kunnanhallituksen lausunnoista. **Iitin kunnan ympäristölautakunta** toteaa, että selostuksessa on jätetty kokonaan huomioimatta Iitin kunnan omistama Hiisiön vedenottamo, Jokuen vedenottamo ja sen lähellä sijaitseva Kausalan Matkakeitaan vedenottamo. Hiisiön vedenottamolta jaetaan vettä 21 kiinteistölle ja vaikuttaa vaihtoehtoon 1B, Jokuen ja Matkakeitaan vedenottamot puolestaan vaikuttavat kaikkiin muihin vaihtoehtoihin kuin vaihtoehtoon 1A. Selostuksessa ei ole huomioitu myöskään Siperianmäen harjualueella olevaa Metsähallitus/Morenian maa-ainesten ottolupa (vaikusta vaihtoehtoon 3, plv 11 000–11 500). Ympäristölautakunnan lausunnossa kiinnitetään huomiota myös siihen, että kevyen liikenteen järjestelyjä Jokue-Kausala ei ole kaikissa vaihtoehdoissa huomioitu. Muilta osin lautakunta toteaa arviointiselostuksen olevan kattava ja riittävä.

5/23

Iitin kunnan tekninen lautakunta lausuu, että ympäristövaikutusten arviointi on hankkeen osalta ollut kattava ja riittävä täydennettynä Iitin kunnan ympäristölautakunnan lausunnossaan esittämällä tiedoilla. Tekninen lautakunta toteaa, että vaihtoehdot 0 ja 0+ eivät mahdollista väylän toteuttamista tavoitetilan mukaisesti ja että vaihtoehto 1A on paras ratkaisu vaikutukset ja tavoitetilan huomioon ottaen. Vaihtoehto 1A voidaan toteuttaa valtatie liikenteestä erillään, rinnakkaisväylästä on pääosin valmiina ja Kausalan läntiset liittymäjärjestelyt voidaan toteuttaa parhaiten. Alavaihtoehdot 1B ja 1C eivät lautakunnan mielestä sujuvuudeltaan eivätkä Jokuen liittymäjärjestelyiltään vastaa vaihtoehtoa 1A, minkä lisäksi Sitikkalan silta jää näissä vaihtoehdoissa korjattunakin liikenteelliseksi pullonkaulaksi ilman rinnakkaistietä. Lausunnonantajan mielestä vaihtoehto 2 on vaikutuksiltaan ja sujuvuudeltaan vaihtoehtoa 2 huonompi, siinä Jokuen liittymän sijoitus ei palvele Kausalan läntisenä liittymänä yhtä hyvin kuin vaihtoehdossa 1A, eikä Sitikkalan sillan kohdalle ole vaihtoehdossa rinnakkaisväylää. Vaihtoehdoilla 3A ja 3B on lautakunnan mielestä haitallisimmat vaikutukset luonnonympäristöön, Jokuen liittymää koskien voi lausua samaa kuin vaihtoehdoissa 1B, 1C ja 2. Vaihtoehdossa on rinnakkaisväylästä pääosin valmiina. Vaihtoehto 4 on Iitin kunnan puolella ratkaisultaan kuten vaihtoehto 2. Lisäksi teknisen lautakunnan lausunnossa todetaan, että suunnittelun edetessä Matkakeitaan liittymäjärjestelyihin tulee kiinnittää huomiota siten, että ne valittavasta ratkaisusta riippumatta eivät tule yrittäjälle kohtuuttomiksi.

Iitin kunnan kunnanhallitus yhtyy teknisen lautakunnan lausuntoon ja täydentää sitä lausumalla, että Kausalan läntisen sisäänajoliittymän sijainti, näkyvyys ja sujuvuus on vaihtoehdossa 1A selkeästi parempi kuin muissa vaihtoehdoissa ja että Matkakeitaan palvelukeskuksen liikennejärjestelyt tulisi sovittaa yhteen läntisen liittymän järjestelyjen kanssa toimintamahdollisuuksien ja liikennöivien palveluiden turvaamiseksi.

Orimattilan kaupungin ympäristölautakunta lausuu, että vaihtoehdot 1A, 1B ja 1C kulkevat huomattavan riskialttiilla alueella (vaikutukset pohja- ja pintaveteen) ja aivan uusina tielinjauksina kuormittaisivat ympäristöä raskaimmin, minkä vuoksi nämä linjausvaihtoehdot tulee hylätä. Linjauksissa on minimoitava mahdollisten kemikaalikuljetusten ja tien hoidosta (suolaus tai vastaava) aiheutuvat riskit Orimattilan kaupungin alueelle. Perusteluina ympäristölautakunta toteaa, että Orimattilan omien tutkimusten mukaan esimerkiksi 20.11.2002 Orimattilan Kuivannon Kurrinojasta otetusta vesinäytteestä analysoitiin kloridia jopa 26 mg Cl/l. Oja lähtee Nastolan puolelta ja kulkee Orimattilan kautta Iitin kunnan puolelle. Ojan veden laatuun vaikuttaa valtatie 12 suolaukset, minkä lisäksi lautakunta epäilee ojan veden laadulla olevan merkitystä myös Nastolan tärkeälle pohjavesialueelle. Lisäksi lausunnossa tuodaan esiin, että myös Hiirenoja kokoa vettä Nastolan puolelta ja mikäli ojaan on mahdollista valua tielinjauksen pintavesiä, niin ojan osalta on huomioitava se, että oja laskee Kuivannonjokeen. Kuivannonjoen veden laatu vaikuttaa ajoittain Kuivannon vesiosuuskunnan ainoan vedenottamon veden laatuun. Vedenottamon varassa on noin 150 taloutta, eikä varavedenottamo ole.

Ympäristölautakunta tuo esiin myös, että tielinjauksiin tulee tehdä varaus Päijät-Hämeen keskitetyn jätevedenpuhdistamon siirtoviemäriputkelle, jonka asentaminen ja ympäristövaikutusten arviointi jo valtatie 12 parantamistöiden aikana säästäisi rahaa ja päällekkäistä työtä. Lautakunta vaatii myös, että Orimattilan kaupungin ympäristölautakunnalle tulee vuosittain toimittaa seuranta-tiedot valtatie 12 liikennepäästöistä, melumittauksista, vesitutkimustuloksista

6/23

sekä mahdollisten onnettomuustapausten haitallisista ympäristövaikutuksista. Riistaeläimille, kuten hirville, tulee lautakunnan mielestä mahdollistaa riskitön yhteys valtatie 12 poikki, sillä Kuivannon kylällä on harvaan asuttuna alueena runsas riistaeläinkanta.

Orimattilan kaupungin teknisen lautakunnan lausunnossa todetaan, että Orimattilan ja muiden lähikuntien sekä erityisesti alueen asukkaiden kannalta on tärkeää, että valitaan sellainen linjausvaihtoehto, joka mahdollistaa tien kehittämisen myös tulevaisuudessa. Uuden tielinjauksen rakentaminen vaikuttaa alueen maankäyttöön, ihmisten elinolosuhteisiin, maisemaan sekä luonnonoloihin ja olisi toivottavaa, että uutta linjausvaihtoehtoa valittaessa saataisiin mahdollisimman pitkäaikainen ratkaisu. Lausunnonantaja toteaa, että esitetyistä vaihtoehdoista voimassa olevan seutukaavan mukainen, kilometrin matkan Orimattilan alueen halki kulkeva vaihtoehto 1, on vaikutusten arvioinnissa monessa suhteessa todettu parhaaksi tutkituista vaihtoehdoista. Lausunnossa tuodaan esiin, että mikäli vaihtoehto 1 valitaan toteutettavaksi tielinjaukseksi, on tärkeää, että uuden tien negatiiviset vaikutuksen alueen asukkaiden elinoloihin ja liikenneyhteyksiin sekä pohjaveteen ja muihin luonnonoloihin minimoidaan tien suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä.

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus katsoo lausunnossaan, että laaditussa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on kiinnitetty asianmukaista huomiota arviointiselostukselta YVA-asetuksen mukaan vaadittaviin keskeisiin seikkoihin. Arviointiselostuksesta käy Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen mukaan ilmi hankkeen ja sen vaihtoehtojen keskeiset vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen/rakennettuun ympäristöön, luontoon, maisemaan, kulttuurimaisemaan sekä ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen liittyviin seikkoihin. Lausunnossa todetaan, että YVA-lain tavoitteiden kannalta hankkeen lähtötilanne on ollut hyvä, koska arvioitavana on ollut useita mahdollisia ja myös vaikutusten kohdentumisen kannalta erilaisia vaihtoehtoisia tielinjauksia.

Vaihtoehtojen vertailu on tehty lausunnonantajan mielestä asiallisesti, eri vaihtoehtoihin liittyvät hyvät ja huonot puolet, riskit ja epävarmuudet ja merkittävät vaikutukset on vertailussa esitetty. Vaikutukset ovat joidenkin vertailutekijöiden osalta lähellä toisiaan ja joissain voimakkaasti poikkeavia. Liikenneturvallisuuden parantamisen osalta vaihtoehtojen 1–4 väliset erot ovat pieniä ja kaikissa saavutetaan merkittävät liikenneturvallisuusparannukset, kun taas 0 ja 0+-vaihtoehdoilla ei saavuteta merkittävää muutosta liikenneturvallisuudessa. Pohjavesien pilaantumisen vähentämisen kannalta vaihtoehdon 3 toteuttamiskelpoisuus on selvästi vaihtoehtoja 1, 2 ja 4 huonompi, vaihtoehdon 1 ollessa tässä suhteessa muita parempi.

Meluhaittoja ei voida torjua kokonaan missään vaihtoehdossa. Nykyisen asutuksen sijoituksessa pääosin valtatie varteen, minimivaihtoehdoissa meluongelma on merkittävä toteutettavasta melusuojauksesta huolimatta. Vaihtoehto 1 on meluhaitan pienentämisen kannalta paras, vaihtoehdot 3 ja 4 tukevat meluhaitan pienentämistavoitetta osittain. Vaihtoehdon 2 lausunnonantaja näkee tavoitteen kannalta ongelmallisena, koska levennettävä tie ja yksityistiejärjestelyt vaativat paikoin paljon tilaa ja melusuojauksen toteuttaminen saattaa olla ongelmallista tai ainakin kallista.

Luonnonympäristön kannalta tarkasteltuna Kaakkois-Suomen ympäristökeskus näkee ongelmallisimpana vaihtoehdon 3, erityisesti Salpausselän reuna-
muodostuman geologisten arvojen sekä pohjaveden suojelun kannalta. Vaihto-

ehdon 1 haitat ovat näiltä osin muita vaihtoehtoja vähäisempiä, vaikka toisaalta vaihtoehto 1 kulkee uudessa maastokäytävässä ja tuo mukanaan maisemaan ja luontoon kohdistuvia vaikutuksia uusille alueille.

Maankäytön ja rakennetun ympäristön kannalta tarkasteltuna seutukaavan mukainen vaihtoehto 1 antaa lausunnonantajan mielestä mahdollisuuden kehittää nykyisen tien varteen syntyneitä asutusta koko suunnittelualueella. Toisaalta valtatie häiriöt siirtyvät maaseudun rauhassa asuville ja linjaus muuttaa huomattavasti alueen maisemaa mm. Arolan ja Jokuen peltoalueilla.

Osallistuminen on Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan järjestetty ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä asianmukaisesti; yleisötilaisuudet keräsivät hyvin yleisöä ja avointen ovien periaatteella toteutettuina ne toimivat hyvin. Seurantaohjelmaan on selostuksessa esitetty vaihtoehdosta riippuen tieliikenteen melua, ihmisten elinolosuhteita, pohjavesiä ja yksittäisiä luontokohteita, kuten liito-oravaa. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus näkee tarpeelliseksi, että seurantaohjelmaa tarkennetaan, kun jatkosuunnitteluun valitusta vaihtoehdosta on tehty päätös.

Suunnittelutyö jatkuu 1–2 vaihtoehdosta tehtävän yleissuunnitelman laatimisella ja sen jälkeen tien lopullisen sijainnin määrittävän tiesuunnitelman laatimisella. Jatkosuunnittelun osalta Kaakkois-Suomen ympäristökeskus katsoo, että liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamisen lisäksi ympäristöön kohdistuvat vaikutukset otetaan huomioon painottaen valittuun vaihtoehtoon liittyviä erityiskysymyksiä ja, että tieratkaisut toteutettavine toimenpiteineen suunnitellaan sellaisiksi, että ympäristöön kohdistuvat haitat ovat mahdollisimman vähäiset. Selvitetty linjausvaihtoehdot eroavat ympäristön eri osa-alueisiin kohdistuvilta vaikutuksilta selvästi toisistaan ja haittojen lieventämiseen liittyvät keskeiset seikat ja suunniteltavat toimenpiteet riippuvat toteutettavaksi valittavasta linjausvaihtoehdosta ja siihen liittyvistä erityiskysymyksistä. Meluntorjunnan tavoitteena tulee olla, että valtioneuvoston ohjeavot alittaviin melutasoihin pyritään kaikilla asumiseen varatuilla alueilla.

Jatkosuunnittelun, mm. uudet rinnakkaistieyhteydet, yhteydessä tulee huomioida luonnonsuojelulain säädökset mm. lajiensuojeluun, luontotyyppeihin ja Natura 2000 –kohteisiin liittyen. Kulttuuriympäristöä ja –perintöä koskevien seikkojen osalta lausunnonantajan näkemyksen mukaan tulee ottaa huomioon myös paikallisesti merkittävät kohteet sekä se, että alueen olemassa olevat arkeologiset inventoinnit voivat olla puutteellisia ja suunnittelualueella voi olla maan pinnalle näkymättömiä, ennestään tuntemattomia muinaisjäännöksiä. Pohjavesialueiden suojauksen laajuus ja yksityiskohdat kuuluvat myös jatkosuunnittelun yhteydessä tarkasteltaviin asioihin.

Etelä-Suomen lääninhallitus esittää lausunnossaan, että arviointiselostus on varsin kattava ja siinä on käsitelty selkeästi ja perusteellisesti eri vaihtoehtojen myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia eri toteuttamisvaihtoehdoissa. Lääninhallitus haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että arvioinnissa tulisi esitettyä tarkemmin arvioida vaikutukset terveydensuojelun kannalta erityisen häiriintyviin kohteisiin, kuten kouluihin, päiväkoteihin, vanhusten taloihin tai elintarvikeliikkeisiin; myös vaikutukset lasten koulumatkoihin tulisi arvioida. Meluhaittaa arvioitaessa tulisi lääninhallituksen mielestä kiinnittää huomiota altistuvien ihmisten määrään ja vaihtoehdon valinnalla ja melusuojauksella on huolehdittava siitä, että altistuvien määrä on mahdollisimman pieni. Lääninhallituksen lausunnossa todetaan lisäksi, että päästöjen vaikutukset maa- ja

puutarhavihlyyn tulisi arvioida esitettyä tarkemmin ja että pohjavettä käytetään talousvetenä myös muualla kuin luokitelluilla pohjavesialueilla. Siksi lääninhallitus pitää tärkeänä, että vaikutukset pohjaveteen arvioidaan myös luokiteltujen pohjavesialueiden ulkopuolella.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnista lääninhallitus toteaa, että selostuksessa on käsitelty selkeästi ja yksityiskohtaisesti eri vaihtoehtojen myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia eri toteutusvaihtoehdoissa. Tarkastelussa on punnittu ratkaisuvaihtoehtojen taloudellisia, sosiaalisia ja ekologisia vaikutuksia kestävän kehityksen näkökulmasta samoin kuin vaikutuksia alueen ja tien käyttäjien elämään ja hyvinvointiin. Paikallisia asukkaita ja intressitahoja on lausunnonantajan mielestä kytketty aktiivisesti mukaan esittämään näkemyksensä hankkeen toteuttamisen ja suunnitelmien eri vaihtoehdoista. Lääninhallitus korostaa paikallisten sosiaali- ja terveysviranomaisten hyödyntämistä muiden toimijatahojen ohella. Liikenneturvallisuuden lääninhallitus katsoo nykytilanteesta poikkeavilla vaihtoehdoilla parantuvan jossain määrin kaikissa uusissa vaihtoehdoissa.

Lääninhallitus pitää vaihtoehto 1A:ta moottoritienä rakennettuna lähialueen asukkaiden ympäristön terveellisuuden, viihtyvyyden ja elinkeinonharjoittamisen kannalta myönteisimpänä ratkaisuna, sillä melulle ja päästöille altistuvien ihmisten määrä on tässä vaihtoehdossa pieni.

Museovirasto lausuu, että huolellisesti laaditussa ja informatiivisella tavalla esitetyssä ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on otettu Museoviraston YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossa esittämät näkökulmat asianmukaisesti huomioon. Museovirasto toteaa, että sivulla 28 kohta, jossa esitellään vaikutukset kulttuurihistoriallisesti merkittäviin alueisiin ja kohteisiin, on osittain puutteellinen ja virheellinen. Kohdassa todetaan, että "vaihtoehto 1 kulkee myös Hiisiöistenojan kohdalla (pl 9500) kiviröykkiöhaudan päältä. Alueella tulee tehdä muinaisjäännösten inventointi." Museovirasto huomauttaa, että vaihtoehdon 1 toteuttaminen aiheuttaa Hiisiöistenojan kohteilla arkeologisia kaivaustutkimuksia, joiden kustannuksista vastaa muinaismuistolain (295/63) 15 §:n mukaan hankkeen toteuttaja. Inventointitarve kohdistuu puolestaan lähinnä vaihtoehdon 2 linjaukselle Nastolan kunnan alueella. Myös inventoinnin kustannuksista vastaa hankkeen toteuttaja muinaismuistolain 13 §:n mukaan. Museovirasto korostaa lisäksi, että muinaismuistolain tarkoittamia ja kyseisen lain automaattisesti suojeltavia kohteita ovat tai saattavat olla myös ns. historiallisen ajan muinaisjäännökset, jollaisia suunnittelualueella ovat nälkävuosina rakennettu kiviaita, käytöstä jäänyt hautausmaa, historialliset rajamerkit ja mahdollisesti myös vanhat tielinjat.

Museoviraston mielestä muinaisjäännösten, kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden ja viljelysmaiseman mahdollisimman kattavan ja monipuolisen suojelun näkökulmasta tarkasteltuna esitetyistä toteuttamisvaihtoehdoista parhaat edellytykset jatkosuunnittelulle antaa ensisijaisesti vaihtoehto 2 ja toissijaisesti vaihtoehto 4. Nykyisen tilanteen pääosin säilyttävä vaihtoehto 0+ vain siirtää ratkaisujen tekemistä lähitulevaisuuteen. Museovirasto katsoo myös, että arviointiselostuksen lähdeluettelossa tulee mainita Ratahallintokeskuksen teettämä "Lahden kaupunkiseudun rataympäristöselvitys, vaihe 1 (päiväty 26.2.2004, http://www.rhk.fi/ymparisto.fi/Lahti_I_vaiheen_raportti.pdf), jossa on otettu kantaa mm. radanvarren kulttuurihistoriaan ja peltomaisemien avoimuuteen.

Päijät-Hämeen liitto katsoo, että ympäristövaikutusten arviointiselostus on tehty asianmukaisesti ja että sitä voidaan käyttää päätöksentekoa varten. Vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon vahvistetun seutukaavan (YM 8.2.1999) aluevaraukset sekä tuotu esille eri vaihtoehtojen huomioiminen maakuntakaavassa. Tiehankealueella on yksi maakunnallisesti arvokas rakennetun ympäristön kohde: radanvarren kiviaita, joka on tuotu esille YVA-selostuksessa. Maakuntakaavatyöhön liittyvissä selvityksissä ei ole noussut esille uusia maakunnallisesti arvokkaita rakennetun ympäristön kohteita tiealueella.

Kymenlaakson liitto ei ole antanut asiassa lausuntoa.

Kaakkois-Suomen tiepiiri toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on esitelty selkeästi hanke, sen tavoitteet, taustat, tarpeellisuus sekä suunnittelualueen nykytilanne. Lausunnossa todetaan, että luonnonsuojelukohde, pohjavesialueet, virkistysalueet sekä kulttuurihistorialliset ja maisemallisesti arvokkaat kohteet asettavat hankkeelle ympäristövaikutusten näkökulmasta merkittäviä haasteita.

Kaakkois-Suomen tiepiiri pitää ympäristö- ja teknistaloudelliset näkökulmat huomioon ottaen toteuttamiskelpoisimpana vaihtoehtoa 1. Tiepiirin mielestä haitat asuttuun ja rakennettuun ympäristöön ovat tässä vaihtoehdossa pienimmät, linjaus kulkee metsä- ja osin peltomailla, joissa ei ole erityisluontokohteita eikä uhanalaisia kasveja tai eläimiä ja vaikutukset pohjavesialueisiin ovat pienimmät. Vaihtoehdossa 1 jää melualueelle myös vähiten asukkaita. Vaihtoehdon 1 mukainen tielinjaus vähentää lausunnonantajan mukaan huomattavasti pohjavedelle aiheutuvia riskejä, koska se kulkee harjualueen eteläpuolella ja on pohjavesialueella muita vaihtoehtoja merkittävästi lyhyemmän matkan. Vaihtoehdoissa 2 ja 4 haitat pohjavesialueisiin ovat myös tiepiirin näkemyksen mukaan paremmin hallittavissa kuin nykyisellä tielinjalla ja vaihtoehdossa 3. Vaihtoehto 1 edistää tiepiirin mielestä aluerakenteen tasapainoista kehittymistä, nykyinen valtatie 12 jää selkeästi rinnakkaistieksi, joka toimii alueella koojatieksi ja palvelee paikallista liikennettä, maankäyttöä sekä erikoiskuljetuksia. Lausunnossa huomioidaan myös että, kokonaan uudella tielinjauksella rakennustyöt eivät aiheuta haittaa valtatie liikenteelle ja asutukselle ja että ainoastaan vaihtoehdossa 1 on edellytyksiä muuttaa valtatie myöhemmin niin haluttaessa moottoriväyläksi. Tien linjaus ei ole ristiriidassa voimassa olevien seutukaavojen kanssa, on toteuttamiskustannuksiltaan vaihtoehtoja 2, 3 ja 4 edullisempi ja hyötykustannussuhteella mitattuna kannattavin.

Vaihtoehdon 1 todetaan siirtävän tielinjausta 2–3 kilometriä nykyisentielinjauksen eteläpuolelle, mikä pirstoo nykyisin eheää aluetta, minkä vuoksi asukkaat kokevat huolta uuden tielinjauksen aiheuttamasta yhteisöllisyyden pirstoutumisesta sekä melu- ja pölyhaitoista. Lisäksi lausunnossa todetaan 1-vaihtoehdon vaikeuttavan nykyisen tielinjauksen alueella toimivien elinkeinonharjoittajien toimintaedellytyksiä, muuttavan maisemaa Arolan ja Jokuen pelloilla sekä aiheuttavan haittaa maa- ja metsätaloudelle. Kaakkois-Suomen tiepiiri toteaa, että näiden haitallisten vaikutusten ehkäisyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota mikäli kyseinen vaihtoehto valitaan jatkotarkasteluun. Vaihtoehdon 1 uusi tielinjaus sivuaa hyvin läheltä kulttuurihistoriallisia kohteita ja rikkoo rautakautisen kiviröykkiöhauta-alueen; alueella jouduttaneen tekemään muinaisjäännösten inventointi. Vaihtoehdon 1 linjaus sivuaa myös läheltä liito-oravan havaintopaikkaa ja katkoo hirvien luontaisia kulkureittejä, mikä tulee jatkosuunnittelun selvityksissä ja toimenpiteissä huomioida.

Kaakkois-Suomen tiepiiri pitää myös vaihtoehtoa 4 mahdollisena jatkosuunnitteluun valittavana toisena vaihtoehtona, mikäli nykyistä melko hyvätasoista tietä Iitin kunnan alueella halutaan hyödyntää ja sen varressa olevan elinkeinotoiminnan edellytyksiä korostaa. Ongelmallisena tiepiiri näkee vaihtoehdossa erityisesti Hiisön kylän "ohituksen". Vaihtoehdossa 4 nykyinen valtatie jää länsiosaltaan rinnakkaistieksi, Iitin kunnan alueella rinnakkaisteinä voidaan käyttää osittain nykyistä valtatie suuntaista paikallistiestä.

Vaihtoehdon 0+ osalta Kaakkois-Suomen tiepiiri toteaa, ettei se vastaa niitä tavoitteita ja vaatimuksia, joita koko maan pääteiden toimintalinjoissa ja kehittämisstrategioissa vilkkaasti liikennöidylle päätielle asetetaan ja lisää, että Kaakkois-Suomen tiepiiri toteuttaa lähivuosina 0+ -hankkeesta (Mankala-Kausala) osia, jotka pääosin sopivat tavoitetilaan ja esitettyihin päävaihtoehtoihin. Vaihtoehdon 2 ja erityisesti vaihtoehdon 3 tiepiiri katsoo aiheuttavan muita vaihtoehtoja laajempia ympäristöhaittoja; myös rakennuskustannukset ovat niissä suurimmat. Vaikutukset pohjavesiin sekä suojelukohteisiin ovat laajimmat vaihtoehdossa 3, jossa suunniteltu tielinja leikkautuu suojeltuun Siperianmäen harjuun lähes 700 metrin matkalta. Muilla vaihtoehdoilla ei ole yhtä suuria haitallisia vaikutuksia suojelualueeseen. Tiepiiri katsoo, että vaihtoehto 3 heikentää Salpausselän reunamuodostuman ja harjualueen luontoarvoja ja vaikuttaa muita vaihtoehtoja voimakkaammin maisemaan. Vaihtoehto 3 kulkee muita vaihtoehtoja merkittävästi pidemmän matkan 1. luokan pohjavesialueella, mikä vaatii kalliit pohjavesisuojaukset, jotta talvisuolauksen ja mahdollisten kemikaalionnettomuuksien vaikutukset pohjaveteen voidaan ehkäistä. Tien rakentaminen harjulle muodostaa merkittävän riskin pohjavedelle sekä rakennusaikana että sen jälkeen. Harjulla kulkevan tien meluvaikutus ulottuu muita vaihtoehtoja laajemmalle alueelle ja tielinjan alle jää kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Vaihtoehtojen 2, 3 ja 4 tielinjaukset kulkevat liito-oravan havaintopaikan vierestä. Lausunnossa todetaan lisäksi että, vaihtoehdoissa 2, 3 ja 4 tien laatutaso jäänee Jokuen kohdalla alhaisemmaksi, jos tien varren asutusta ei haluta ahtaimmissa kohdissa poistaa. Jatkosuunnittelussa erityishuomion kohteeksi tulee ottaa Jokuen kohta ja tien liittäminen Kausalan kohdan suunnitelmaan.

Kouvolan seudun kuntayhtymä ei ole antanut YVA-selostuksesta lausuntoa.

Muistuttaja A otsikoi mielipiteensä "Välillä Jokue-Uusikylä ainoa oikea vaihtoehto on 1A". Kaikki muut vaihtoehdot aiheuttavat A:n mielestä Jokuen päässä isoja ja sekavia tiejärjestelyjä sekä metsien ja peltojen pirstoutumisen pieniksi käyttökelvottomiksi lohkoiksi. Yksityisteiden liikenne muodostuisi sekavaksi ja matkat pidentyisivät. A näkee, että tietä on jo alueella tarpeeksi ja vaihtoehtojen myötä tiehoitokunnalle tulisi usean kilometrin lisäys tien ylläpitoon, mikä aiheuttaisi lisäkustannuksia ja haittoja tienvarren asukkaille. Silti varsinainen liikenteen pullonkaula Jokuen ja Mankalan välillä paranisi vain vähän ja tie kulkisi edelleen ahdasta vanhaa väylää pitkin, josta ei saa koskaan nykyaikaista geometrialtaan hyväksyttävää moottoritietä. Talviaikana jouduttaisiin pitämään 80 km/h rajoitusta. Mielipiteessä korostetaan myös tietöiden aikaisten väliaikaisten kiertoteiden aiheuttavan hidastuksia, mikä vaikeuttaisi koko hankkeen ajan paikallisten asukkaiden ja tiellä liikkuvien elämää.

Vaihtoehtoa 1 kannatetaan mielipiteessä, koska se mahdollistaa tien tekemisen kerralla pitkäaikaiseksi, kunnolliseksi ja nykyaikaista ja tulevaisuuden liikennettä palvelevaksi moottoritieksi, se aiheuttaisi vähintään haittaa maisemalle,

pohjavesille ja luonnolle ja meluhaitta olisi vähäisin. Liikenteen, luonnon ja asutuksen vaatimukset voidaan ottaa mielipiteen mukaan suunnittelussa huomioon ja toteuttaa hanke ilman vanhan tien aiheuttamia järjestelyhaittoja, mahdollisimman vähin vahingoin ja pienimmin haitoin. 1-vaihtoehdossa kaikki yksityistiejärjestelyt pysyisivät lähes ennallaan ja kulku kiinteistöille suunnitteen nykyisenlaisena, ylimääräiset mutkat jäisivät pois ja nykyinen tie toimisi tiehoitokunnan mielestä ilman mitään muutoksia erittäin hyvin paikallisen liikenteen palvelijana.

Muistuttaja B toteaa mielipiteessään 0+ -vaihtoehtoa kommentoidessaan olevansa valtatie 12 varrella ainoa karjatila Lahden ja Jokuen välillä ja kertoo Uudenkylän oikaisu halkaisseen jo heidän peltonsa kahtia; tie on aidattava laiduntamisen vuoksi kahta puolta. Hän kertoo vaatineensa tuolloin, että lehmille olisi tehty tien ali karjaputki, mutta korkein hallinto-oikeus oli katsonut että vaatimus oli kohtuuton, koska tilalle oli tehty yksityiskäyttöön tien alitus. B toteaa, että mikäli tien alitus otetaan pois siirtämällä Kotterontien kulkemaan sen kautta Jousalantielle, niin karjatunneli on tehtävä nykyiselle valtatie 12. Lisäksi hän tuo esiin, että alikulku on kapea (560 cm) ja 390 cm korkea ja siitä tulee kolaripesä. Hän myös epäilee, etteivät Jousalantien ja Yhteiskouluntien asukkaat halua sinne Kotterontien liikennettä. B toteaa, että rakennuskaava on heidän kohdalta noin 0,5 km päässä, melu ja saasteet lisääntyvät ja pitää 0+ -vaihtoehtoa kalliina ja vain väliaikaisena ratkaisuna.

B kannattaa tielinjauksen kannalta parhaana ratkaisuna vaihtoehtoa 1 ja toteaa sen haittaavan vähiten asutusta, tiestä saadaan joko moottoriliikennetienä tai moottoritienä pysyvä tie, eikä se kulje pohjavesialueella. Vaihtoehdon 2 B kertoo halkaisevan tilan pellot toiseen kertaan, jolloin tilasta tulee täysin elinkelvoton liittymätien hajottaessa kaikki pellot kappaleiksi. Hän näkee vaihtoehdon haittoina myös sen kalliit rakennuskustannukset, väliaikaisuuden, kulun pohjavesialueella ja sen, että vaihtoehto tuo saastehaitat pelloille. Vaihtoehtoa 3, B pitää vaarallisena, koska tila on karjatila ja lehmät voisivat aiheuttaa kolareita. Lisäksi hän mainitsee, että hirvet rikkovat kulkiessaan aitoja ja vaihtoehto kulkee pohjavesialueella, minkä lisäksi myös melu ja saastehaitat heillä lisääntyisivät. Vaihtoehdon 4, B näkee toiseksi parhaana vaihtoehtona.

Muistuttaja C kertoo mielipiteessään eteläisen moottoritien olevan ehdottomasti ainoa oikea vaihtoehto. Hän peräänkuuluttaa hankkeen mahdollisimman pikaista toteuttamista todeten, ettei muihin suunnitelmiin kannata pistää rahaa, koska niitä jouduttaisiin korjaamaan ja muuttamaan joidenkin vuosien kuluttua. Vaihtoehdon myötä saadaan melu- ym. haitat pois suurimmalta osalta asukkaita, kevyt liikenne ja "hitaat" voisivat käyttää vanhaa tietä ja toteaa, että tällä hetkellä Kouvolaan päin ei ole asiaa esim. polkupyörällä, jos aikoo säilyä hengissä. Vaaralliset kuljetukset saataisiin tältä osin pois asutuksen läheltä, sillä niitä on hänen mielestään jo radan takia ihan tarpeeksi. Moottoritie on C:n mielestä turvallisuudenkin kannalta paras ja kertoo Lahden ja Helsingin välillä olevan ilo ajella, kun ei tarvitse pelätä kaahareita ohittamassa molempiin suuntiin niin kuin takavuosina.

Muistuttaja D pitää tulevaisuuden kannalta ainoana vaihtoehtona moottoritietä ja järkevimpänä eteläistä linjausta, jolloin vanha tie jäisi turvalliseksi kookojatieksi. Hän perustelee valintaansa myös sillä, että eteläisessä vaihtoehdossa tulisi turvatuksi vesivarat ja se on turvallisin. Hän kertoo, että rautatiellä on jo tarpeeksi vaarallisia kuljetuksia (harju) ja, että Venäjän liikenne kasvaa

nopeasti. D näkee, että tie on saatava alulle nopeasti ja toteaa, että tietä oltiin tekemässä jo 80-luvulla.

Muistuttaja E kertoo mielipiteessään omistamansa liikenneaseman Neste-Matkakeitaan liikerakennuksen sijaitsevan Iitin Jokuessa valtatie 12 Sitikkalan tien liittymässä. He ovat toimineet samalla paikalla vuodesta 1989 lähtien ja ovat viimeisen neljän vuoden aikana tehneet yli 1 milj. euron investoinnit asemalleen rakentamalla mm. uuden ruokaosaston, saniteetti- ja sosiaalitalat, uusimalla keittiön, mittarikentän uusien standardien mukaiseksi ja laajentamalla parkkitilaa. Neste aloittaa toukokuussa 2005 uuden raskaan liikenteen tankkauspisteen rakentamisen katoksineen. Yritys työllistää tällä hetkellä vuodenajasta riippuen 27–40 henkilöä, asema on auki ympäri vuorokauden ja palvelee myös ympäristötaajamaa ja muita kuntalaisia. Mielipiteessä todetaan, että yhtiön liiketoiminnan kannalta on elintärkeää, että valtatie 12 pysyy ennallaan heidän asemansa kohdalla. Lisäksi todetaan, että asemaa vastapäätä valtatie 12 toisella puolella olevan Töyrylä- nimisen maatilan omistaa F, joka on valmis luovuttamaan lisämaata tilasta, mikäli valtatie parannus aseman kohdalla vaatii lisätilaa.

Muistuttaja G tuo mielipiteessään esiin, että YVA perustuu pitkälle oletuksiin mm. liikennemäärissä, meluhaitoissa ja liikenneturvallisuudessa. Hänen mielestä vaihtoehdon 1 ja 3 osalta ei voi tehdä selvää eroa niiden toteuttamiskelpoisuudesta ja kuitenkin tiedotusvälineissä (mm. ESS 16.2.2005) on vaihtoehto 1 nostettu toteuttamiskelpoisimmaksi, mitä hän pitää paheksuttavana. Hän kertoo itse olevansa edelleen vaihtoehdon 3 kannalla, koska se ei toteutuessaan aiheuttaisi niin suurta maisemallisen ympäristön muutosta kuin vaihtoehto 1 tekisi. Hän uskoo myös että vaihtoehto 3 olisi meluhaittojen osalta parempi vaihtoehto, sillä se tulisi kulkemaan osittain harjumaisemaan "leikattuna", kun taas vaihtoehdossa 1 melu olisi todennäköisesti kauaskantoisempaa linjauksen kulkiessa aukealla maastolla. Hän esittää huolensa vaihtoehdon 1 läheisyydessä Alimmaisen vedenottamoon ja mahdollisesti rakennusvaiheessa alueen pohjavesiin kohdistuvista ongelmista.

Muistuttaja H kommentoi YVA-selostusta ja haluaa, että saatettaessa arviointiselostusta lopulliseen muotoonsa tekstissä ja johdantokappaleessa huomioidaan mielipiteessä esitetyt näkökulmat. Asukashaastattelujen pohjalta syntyneitä eri vaihtoehtojen vertailuja tulkittaessa on H:n mielestä huomattava, että uusista linjauksista 1–4 muut kuin 2 kulkevat valtaosin uudessa maastokäytävässä ja tästä johtuen näyttäytyvät haastattelututkimuksissa kielteisemmässä valossa kuin niiden toiminnalliset, maisemalliset ym. ominaisuudet muutoin edellyttäisivät, sillä muutosvastarinnan mukaisesti tuttu ja turvallinen pyritään säilyttämään. H tuo esiin, että kohdassa 6.2.3 on pyritty numeraalisesti vetämään yhteen asukasmielipiteitä. Kohta on hänen mielestään syytä poistaa tai analysoida se paljon esitettyä tarkemmin, sillä otos (15 kpl) on erittäin pieni, eikä liene tilastollisesti edustava. Hän toteaa, että haastateltujen lähtökohdat saattavat olla erittäin kirjavia, toisella on kyse asuinviihtyvyyttä perusteellisesti horjuttavasta meluhaitasta ja toinen puolustaa takavuosien marja- tai hirvipassipaikkaa. Ilman laajoja lisätietoja haastateltujen asuinpaikoista ja motiivien merkittävyydestä ulkopuolinen lukija saattaa hänen mukaansa vetää esitetyn kaltaisesta vertailusta aivan vääränkaltaisia johtopäätelmiä.

Mielipiteessä tuodaan esiin, että yksittäisten painotusten esille nostamisesta seuraa outoja ristiriitoja (s. 26): radan kanssa samassa käytävässä, sorakuoppien keskellä, leikkauksessa kulkevan 3-linjauksen maisemavaikutukset on to-

dettu kielteisiksi, samoin valtaosin metsässä kulkeva 1, mutta linjaa 2, joka kulkee kolme kilometriä uudessa maastokäytävässä kokonaan peltoa pitkin, arvioidaan mm. "muutoksilla ei ole vastaajien mielestä myöskään merkittävää vaikutusta alueen maisemaan". Arvolähtökohtia sekoittaa H:n mielestä lisää vielä sivun 27 maininta "Korkea ja jyrkkä etelärinne on suurmaisemassa ja valtatie näkymien kannalta erittäin merkittävä." Paras maisematie saataisiin mielipiteenesittäjän mukaan ilman muuta vaihtoehdon 3 mukaan tehtynä. Lisäksi hän mainitsee, että asukkaita hämmentää se, että koko Nastolan nauhataajama on rakennettu Salpausselän päälle ja vasta nyt harjumaisema muodostuu ongelmaksi.

H tuo mielipiteessään esiin, että haastateltavat ovat käyttäneet perusteluina asioita, jotka toisaalla asiakirjassa on laskelmin tai tutkimuksin jo kumottu, kuten esim. sivun 26 toteamus vaihtoehdon 1 tekemisen olevan taloudellisesti huono ratkaisu. Kustannusselvitykset eivät tue tätä näkökulmaa. Tai sivun 26 toteamus vaihtoehtoa 3 koskien "Mielipiteissä korostettiin myös sitä, että vaihtoehdon toteutuessa meluvaikutus tulee ulottumaan muita vaihtoehtoja laajemmalle alueelle." Melukartat eivät tue tätä perustetta. H:n mielestä tämänkaltaiset perustelut on syytä poistaa.

Mielipiteessä todetaan, että karttatarkastelu tehnee yksiselitteisesti ymmärrettäväksi, että kielteiset vaikutukset yhteisöllisyyteen ainakin Nastolan puolella, ovat suurimmat koko Uudenkylän itäpuolisen alueen halkaisevalla 2-vaihtoehdolla. Laajempi haastatteluotos todennäköisesti paljastaisi, että myös linjaus 2 katkaisee Arolan aukean aktiivisesti käytetyt ulkoilureitit.

Pohjavesiin kohdistuvan riskin osalta H toteaa, että kaikkien vaihtoehtojen taloudellisessa vertailussa on lähdetty pohjavesisuojausten rakentamisesta, jolloin hän kysyy "Eivätkö kaikki vaihtoehdot ole siten käyttöaikaisessa tarkastelussa suurin piirtein samanveroiset suhteessa pohjavesiriskeihin?" Hän näkee tärkeäksi, että erityisesti vaihtoehdon 3 arvioinnissa ulkopuoliselle lukijalle terävöitetään sitä, että samassa maastokäytävässä kulkee jo rata ilman pohjavesisuojausjauksia ja alue on laajamittaisessa soranotokäytössä. Hän toteaa, että mikäli rakentamisaikainen riski on kuvatus kaltaisen, lienee syytä asettaa soranotto ja tulevat sorasuunnitelmat myös uuteen tarkasteluun.

Elinkeinovaikutusten osalta tekstiin on H:n mielestä syytä sisällyttää toteamus, että kaikki uudet vaihtoehdot 1–4 vaikuttavat marjatilain toimintaa. Vaihtoehdot 1, 3 ja 4 vaikeuttavat markkinointia, mutta vain sen 15 % osuudelta, joka asiakkaista on turisteja (R. Rantala 2005). Linja 2, jota ei käytännössä voi suunnitella kulkeväksi muutoin kuin tilan yli, lopettaisi käytännössä tilan toiminnan pöly-, raskasmetalli-, mielikuva- ym. ongelmien vuoksi. Lisäyksenä on kirjattava myös, että linjan 3 toteutuminen vaikeuttaisi merkittävästi sora-vojen hyödyntämistä "viimeisen jäljellä olevan Salpausselän harjumaiseman osalta".

H tuo esiin, että kulttuurihistoriallisesti merkittävänä kohteena on esille nostettu mm. radanvartijan entinen asuintalo, joka on pihapiireineen haastattelujen jälkeen purettu jo Kivisen ylikäytävän remontin yhteydessä. Hänen mielestään tätä voinee laajemminkin pitää osoituksena siitä, että ns. pehmeitä arvoja nostetaan esiin silloin, kun niillä voidaan tukea taloudellisia tai muita ns. kovia arvoja. Lisäksi hän toteaa vaihtoehdon 2 osalta on sivulla 25 esiintuotuun eritasoliittymien maankäytön kehittämismahdollisuuteen, että siinä on vaikea nähdä optioita, joita ei jo tähän mennessä olisi voitu hyödyntää.

Muistuttaja I sanoo, mielipiteessään, että linjausvaihtoehtoksi ei olisi saanut ottaa vaihtoehtoa 3, koska se kulkisi koko kymmenen kilometrin matkan Salpausselän pohjavesialueen päällä. Viranomaisten olisi tullut I:n mukaan torjua maallikoiden esittämä linjaus perusteena vesi- ja ympäristönsuojelulakien ehdoton pohjaveden muuttamis- ja pilaamiskielto. Hänen mielestään vaihtoehdon 3 päästäminen YVA-prosessiin asti osoittaa säädöksistä piittaamatonta viranomaistoimintaa.

I kertoo, että Nastolan kunta on pitkään myöntänyt lupia suurimittaiseen Salpausselän maa-ainesten ottoon Arolan alueelta. Asikkalan, Hollolan, Lahden ja Nastolan kunnat kamppailevat suurissa vaikeuksissa turvatakseen yhdyskuntien nykyisen pohjaveden tarpeen, tulevasta puhumattakaan. Kriittiseksi kehittynyt tilanne osoittaa I:n mukaan sen, miten huonosti kunnat ovat hoitaneet Salpausselän pohjavesiluonnonvaraa, mikä ei oikeuta tiehallintoa pahentamaan tilannetta. Hän tuo esiin, että pohjaveden välttämätön suojaus vaihtoehdon 3 koko linjalla olisi äärettömän kallista ja kustannuksia lisäisivät korkealta kilometrimääriin, esimerkiksi Säyhteen vesistöjen ja Alimmaisten peltoaukeiden taa, ulottuvan meluhaitan torjuminen. Lisäksi hän toteaa, että muut vaikutukset Salpausselän reunamuodostuman geologisiin, maisemallisiin ja kulttuurisiin arvoihin olisivat tarkemmin erittelemättä tuhoisat ja näkee, että pahoin runnellun Salpausselän luontoarvoja pitäisi Nastolassa kaikin keinoin palauttaa, eikä edes paperilla vaarantaa.

Luonnonvarojen säästämiseksi ja tieliikenteen haittojen rajoittamiseksi olisi I:n mielestä edullisinta sijoittaa valtatie 12 parannukset mahdollisimman lähelle nykyistä Pietarin radan ja valtatie maastokäytävää. Tällöin tulisi käyttää hyväksi kaikkia nykyisen tielinja verraten uusia tai muuten soveltuvia osuuksia ja näin välttää tarpeetonta uudisrakentamista. Hän kertoo, että kokemuksen mukaan suuri osa liikenteestä jää kuitenkin entiselle tielle, kuten on tapahtunut esimerkiksi Lahden ja Uudenkylän välillä. Eteläiset linjausvaihtoehdot tulisi hänen mukaansa hylätä jo sen vuoksi, että viranomaiset eivät ole halunneet antaa julkisuuteen tietoa niihin sisältyvistä luontoarvoista.

Erityisen turmiollisena I näkee Nastolan ja Iitin kuntien tavoitteen pitkittää rinnakkaisteiden avulla ns. nauhataajama Uudestakylästä itään, sillä teiden leveä maastokäytävä raskaasti rakennettuine liittymineen rikkoisi maaseutumaisemaa täysin sopimattomalla tavalla. Nykyinen kymmenen kilometriä pitkä ja keskimäärin puoli kilometriä leveä nauhataajama Villähteeltä Uuteenkylään on hänen mukaansa karmea vertailukohta ja asukkaiden jokapäiväinen riesa, sillä palvelut ripottuvat sinne tänne ilman kunnollista keskittymää, mutta tieliikenteen melu- ja turvallisuushaitat vaikuttavat kaikkialla.

I:n mielestä liikenneministeriön tulisi ohjata liikennemuotojen järkevää työnjakoa, mutta bysanttilainen hallinto ei siihen pysty. Mielipiteessä tuodaan esiin, että raskaan tavaraliikenteen ja läpikulkevan henkilöliikenteen painopiste tulisi suunnata Pietarin radalle, jonka peruskunnostus mm. nopeaa kansainvälistä liikennettä varten odottaa rahoitusta, vaikka tarve on polttava. Tiehallinto esittää I:n mukaan liikenne-ennusteet vain omista lähtökohdistaan käsin ottamatta huomioon, että viereisen pääradan kapasiteetin lisääminen, mikä joka tapauksessa toteutunee kuluvalle vuosikymmenellä, asettaa uusien tielinjausten tarpeen vähintään kyseenalaiseksi. Kansantaloudelle ja veronmaksajille edullisin ratkaisu pitkälle tulevaisuuteen olisivat I:n mielestä tässäkin tapauksessa rautatieinvestoinnit, mukaan luettuna oikorataan liittyvän nopean

Sm4-taajamajunaliikenteen kehittäminen pysähdyksineen Villähteeltä (Lankilassa), Uudessakylässä ja Mankalassa nykyisten Nastolan ja Kausalan lisäksi, sekä valtatie 12 kohtuulliset liikenneturvallisuuksi lisäävät parannukset.

Muistuttajat J ja K tuovat esiin, että kohdassa 6.2.2 mainitun linjausvaihtoehdon 3 puolesta kerätyn adressin yhteydessä on asian selvittämiseksi syytä mainita, että adressin mukaan vaihtoehto 3 tulee toteuttaa nimenomaan ns. B-vaihtoehdon mukaan eli siten, että linjaus välillä Kuivannontie – Kotterontie parannetaan nykyiselle paikalleen. He toivovat, että jo tässä vaiheessa selvitetään eri linjausvaihtoehtojen alle tai välittömään vaikutuspiiriin jäävien asuin-kiinteistöjen lukumäärä ja että jatkosuunnittelussa niiden määrä minimoidaan. Tämän selvityksen perusteella voidaan paremmin arvioida myös melu- ym. haittoja.

Jatkosuunnittelua ja linjausvaihtoehtojen vertailua varten he esittävät, että huomiota kiinnitetään erityisesti pohjavesien suojaukseen ja, että jatkosuunnitteluun viedään vain pitkälle tulevaisuudessa toimivia vaihtoehtoja, ettei linjausasioita tarvitse käsitellä ja tehdä kalliita muutoksia muutaman vuoden välein. Tähän liittyen yhdymme arviointiselostuksessa mainittuun raskaan liikenteen edustajien mielipiteeseen siitä, että ohituskaista-ratkaisut aiheuttavat käytännössä vaaratilanteita, joten nelikaistainen tie on liikenneturvallisuuksien kannalta selvästi parempi vaihtoehto.

Muistuttajat L ja M ovat toimittaneet yhdessä 132 muun kanssa allekirjoittamansa adressin, jonka saatteessa todetaan sekä tiehallinnon että ratahallintokeskuksen olevan liikenne- ja viestintäministeriön alaisia. Adressissa allekirjoittaneet esittävät ko. tahojen yhteistyötä; yhteistyötavoite sisältyy sekä ministeriryhmän raportteihin tiehankkeista vuosille 2004–2013 että hallituksen vuoden 2004 radanpidon strategia-asiakirjaan. Adressin allekirjoittaneet esittävät, että tiehallinto ja ratahallintokeskus yhdessä selvittävät ratalinjan ja samaan maastokäytävään suunnitellun valtatie 12 linjauksen (VE 3) pohjavesisuojausten samanaikaisen toteutuksen kustannussäännöt. Muut mahdolliset synergiaedut, kuten maa-aineksen vaihdot, kuljetukset, maisemointi yms. pitää myös selvittää. Radan ja valtatie kunnostamisaikataulut osuvat samaan aikaan ja molemmat tahot käyttävät samaa rahoituslähdetä ja allekirjoittaneet näkevät, että valtion omistamina yrityksinä yhteistyö sujuu varmasti kitkatta. Jos toteutettavaksi valitaan jokin Hiisiön eteläpuolinen maastokäytävä, allekirjoittaneet esittävät, että kyläyhteyttä ei katkaista ja Kurrin paikallistielle (pt 14514) rakennettaisiin ylikulku nykyiselle paikalle. Lisäksi adressin allekirjoittaneet edellyttävät suunnitelmaa, jossa ei synny yksityistiekustannuksia.

Muistuttaja N tuo mielipiteenään esiin, että vaihtoehto 3 on ehdottomasti huonoin ja vaarallisin vaihtoehto. Vaihtoehto kulkee Salpausselän harjulla tärkeällä pohjavesialueella, missä ei saisi käyttää tien pitoon suolausta, mikä johtaa kasvavaan onnettomuusriskiin. N toteaa, että viime vuosien liukkaudesta johtuneet suuret onnettomuudet lienevät vielä kaikkien muistissa. Pohjaveden saastumisriskiä lisää N:n mielestä vielä tiellä kulkevat öljy- ja kemikaalikuljetukset sekä suolan imeytyminen pohjaveteen suojauksista huolimatta. Hän arvioi puhtaan pohjaveden lienevän tulevaisuudessa yksi tärkeimmistä luonnonvaroista. Hän toteaa myös oman kaivovetensä tulevan tältä pohjavesialueelta ja kysyy miksi tulisi rakentaa hinnaltaan kallein ja ympäristölle ja liikenneturvallisuuksille vaarallisin vaihtoehto. N kertoo, että hänen omistamallaan Patahuhdan tilalla on harjoitettu luomuviljelyä vuodesta 1996 lähtien. Luomuviljely olisi lopetettava, jos vaihtoehdon 3 mukainen raskasliikenteinen tie liittymi-

neen pirstoisi tilan pellot ja toteaa, että muukin viljely kävisi lähes mahdolliseksi pinta-alan olennaisesti pienentyessä.

N sanoo, että eteläisistä vaihtoehdoista VE 4 ja VE 1 katkaisevat tilan yhtenäisen talousmetsäalueen. Valittaessa jompikumpi näistä vaihtoehdoista tulee metsätalouden hoitamiseksi järjestää ylikulku tai riittävän korkea alikulku, josta tukkirekat pääsevät kulkemaan. Näistä vaihtoehdoista hän toteaa vaihtoehdon 1 olevan omalla kohdallaan vähemmän haitallinen, sillä se ei katkaise tilaa niin pahasti. Vaihtoehdossa 2 tulee Patahuhdan tilan talouskeskukseen järjestää kulku nykyistä reittiä rakentamalla tien oikaisuun riittävän korkea alikulku-tunneli. Hänen mielestään nykyistä tielinjaa noudatteleva vaihtoehto, jossa käytettäisiin mahdollisimman paljon vanhaa tiepohjaa, olisi sekä ympäristölle että maataloudelle kokonaisuutena paras vaihtoehto.

Muistuttaja O ja P yhdessä **muistuttajien Q ja R** kanssa kertovat, että vaihtoehto 3 on heidän kannaltaan paras, sillä tie ei tule viljelyalueille ja pilaa viljelymahdollisuuksia, eivätkä saastepäästöt ja pöly huononna ja pilaa marjanviljelyssä tärkeää puhdasta ja saasteetonta ympäristöä. Maisemalliset haitteet vaikuttavat viljelyalueille väistyttyä.

Vaihtoehdossa 1 on mielipiteen esittäjien mielestä kaikki haitteet: se pilaa viljelymahdollisuuksia ihan yleisesti, tuhoaa viljelyalueiden maisemallista arvoa, tuo saaste-, pöly- ja meluhaitat aivan nurkalle, mansikkamaiden viereen. Vaihtoehtoon 1 liittyvä uusi paikallistielinjaus kulkee niin läheltä marjanviljelyalueita, että marja-ala jää teiden väliin. Tämän seurauksena marjanviljelykselle aiheutuu saaste- ja pölyhaittoja, joista pölyongelmaa pienentäisi paikallistien asfaltointi, mutta saastepäästöjä sekään ei poista.

Muistuttaja S kirjoittaa, että on jättänyt mielipiteen tehtyyn YVA-ohjelmaan. Lisäyksenä hän toteaa, että vaihtoehdon 3 tielinjauksella on "vankitie"-nimellä karttaan merkitty kulkuväylä välillä Kivenportti-Punainen portti ja Sitikkalan sillan lähellä Siperianmäki. Hän kertoo että, vastaava kulku-ura on aikaisemmin ollut myös lännempänä, mutta se on jäänyt sorakuoppien alle. Sorakuopista Uuteenkylään päin kulku-ura on hänen mukaansa paikoitellen havaittavissa. Hän kertoo kuulleen vankitien nimen alkuperästä Hiisiön kylässä asuneelta T:ltä, joka oli kuullut asian edelliseltä sukupolvelta. Kerrotun mukaan nimi viittaa siihen, että sitä myöten oli Venäjän vallan aikana kuljetettu rangaistusvankeja Siperiaan, samaan asiaan liittyy myös Siperianmäki.

15.2.3005 yleisötilaisuudessa esiin tulleet näkökohdat vahvistivat S:n käsitystä siitä, että vaihtoehto 1 (1A) on linjausvaihtoehdoista ehdottomasti paras, sillä sen pohjavesihaitta on vähäisin (jos sitä on ollenkaan), melu- ja pölypäästöalueella on vähiten ihmisiä, sen alle jää eteläisistä vaihtoehdoista vähiten peltoa ja linjauksella on vähimmät vaikutukset luontoympäristöön. Vaihtoehto 3:n toteuttaminen aiheuttaisi hänen mukaansa runsaasti ongelmia, joista hän mainitsee pohjavesien suojaukset, luontoympäristön tuhoutumisen (Salpausselän geologis-biologinen luonnon kehittyminen on n. 12 000 vuotta kestäneen taantumasarjan tulos), Salpausselän kulttuuriarvot ja sen, että melu- ja päästöalueella on paljon ihmisiä.

Muistuttajat U ja V sekä **X ja Y** kertovat, että Hiisiöiden tilan kannalta pahin vaihtoehto olisi vaihtoehto 1C. Vaihtoehdossa tilan pellot pirstoutuisivat viljelyn kannalta kannattamattomiin paloihin, lähde, josta he ottavat kaiken veden (lähteessä on vettä kuivimpinakin kesinä), jäisi kokonaan tien alle ja

17/23

maisema- ja meluhaitat olisivat kohtuuttomat maaseudun rauhaan tottuneille. Vaihtoehto 1 veisi heidän tilastaan parasta metsämaata useita hehtaareja. Heidän mielestään koko Hiisiön ja Kurrin kylien kannalta paras vaihtoehto tielle olisi radan pohjoispuolella, jolloin se häittäisi vähiten kylien elämää.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Hankekuvaus

YVA-selostuksessa on perusteltu hyvin tien parantamishankkeen tavoitteet ja tarve. Yhteysviranomaisen kommentoi YVA-ohjelmasta antamassaan lausunnossa hankkeen toteuttamisen edellyttämien lupien kuvauksen olevan osin puutteellista ja yleispiirteistä. Yksityiskohtaiset kommentit on otettu YVA-selostuksessa kappaleessa 10.2 osin huomioon mm. viittaamalla voimassa olevaan lainsäädäntöön. Kuitenkin esim. ylijäämään läjitystä ja kiviaineksen louhintaa koskevat tarkennukset on jätetty huomioimatta. Pohjaveteen kohdistuvien vaikutusten osalta ei ole huomioitu mahdollisen vesilain mukaisen luvan tarvetta (VL 18 §), joka saattaa olla tarpeen, jos pohjaveden muodostumisolosuhteita muutetaan, rakentaminen ulottuu pohjaveden pinnan alle tai pohjaveden pinnan tasoa joudutaan muuttamaan väliaikaisesti tai pysyvästi.

Hankkeen liitännäishankkeet kuten pohjavesien suojaus, kevyen liikenteen järjestelmät ja yksityistiejärjestelyt on kuvattu YVA-selostuksessa riittävällä tarkkuudella. Lisäksi olisi tullut yhteysviranomaisen YVA-ohjelmasta antaman lausunnon mukaisesti tarkentaa hankekokonaisuutta. Nyt hankekokonaisuuden ulkopuolelle on rajattu mm. maa-ainesten otto, mutta rajausta olisi tullut perustella.

Vaihtoehtojen käsittely

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tutkittu 0- ja 0+ -vaihtoehtojen lisäksi neljää linjaukseltaan erilaista vaihtoehtoa, jotka poikkeavat selvästi toisistaan. YVA-ohjelmavaiheen jälkeen vaihtoehtojen linjauksiin on tehty lausunnoissa ja mielipiteissä esitettyjä muutoksia. Ohjelmavaiheen jälkeen on tarkasteltavaksi tullut myös uusi vaihtoehto VE 4. Vaihtoehtojen muuttuminen YVA-prosessin kuluessa on YVA:n hengen mukaista.

Vaihtoehdoista edellytettiin yhteysviranomaisen YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossa esitettäväksi yksityiskohtaisempaa tietoa. Vaihtoehtojen kuvaus on parantunut selostuksessa huomattavasti, myös linjausvaihtoehdoissa mahdolliset tien toteuttamisen vaihtoehdot on kuvattu hyvin ja havainnollistettu kuvin YVA-selostuksen sivulla 22.

Vaikutukset ja niiden selvittäminen

YVA-selostuksessa tulee esittää ympäristön nykytilan kuvaus vaikutustarkastelujen perustaksi. Ympäristöä on kuvattu selostuksessa kunkin aihepiiriin alussa ja hankkeen vaikutuksia sen jälkeen, mikä on esitystapana selkeä ja helppolukuinen. Hankkeen aiheuttamat vaikutukset on tunnistettu hyvin ja vaikutusten arvioinnissa on keskitytty hankkeen merkittävimpien vaikutusten arvioimiseen.

Maaperä

18/23

Maaperävaikutusten osalta arviointiselostus on puutteellinen. Selostuksessa ei ole maaperästä edes mainintaa (kappale 6), eikä maaperää ole mainittu sisällysluettelossakaan. Toisaalta sivulla 38 maaperä on kuitenkin noteerattu epävarmuustekijöiden kohdalla ja maaperällä on oma lokeronsa myös selostuksen yhteenvetotaulukossa.

Pohjavedet

Pohjavesivaikutusten arvioinnissa on käytetty osin virheellistä aineistoa. Nastola-Uusikylä –pohjavesialueen rajausta paaluvälillä 5000–6000 on ilmeisesti otettu Nastolan pohjavesialueiden suojelusuunnitelmasta, mutta se ei ole voimassaoleva rajausta. Suojelusuunnitelmassa on aikanaan ehdotettu pohjavesialueen laajentamista, mutta ympäristökeskus ei ole muutosta tehnyt. Voimassaoleva rajausta vuodelta 1992 löytyy pohjavesialueiden kuntakansiosista.

Kartta-aineistoon on pohjavesialueen rajan lisäksi merkitty vedenottamon suoja-alueen raja. Tämäkin on virheellistä tietoa, koska kartalla näkyvä raja on pohjavesialueen muodostumisalueen raja eikä vedenottamoiden suoja-alueiden raja. Nastolan pohjavesialueiden suojelusuunnitelmassa on vedenotamoille arvioitu suoja-alueet. Nämä olisivat tässä työssä olleet arvokasta tietoa, mutta nyt niitä ei ole otettu huomioon. Suunnitelma-alueella sijaitsevat sekä Uudenkylän että Alimmaisten vedenottamoiden suoja-alueet.

Edellä mainitut virheet aineistossa vaikuttavat pohjavesivaikutusten arvioinnin oikeellisuuteen. Arvio vaihtoehtojen 0 ja 0+ pohjavesivaikutuksista on perusteltu ja oikea, myös vaihtoehdon 1 osalta pohjaveden kannalta on tehty oikea arviointi.

Vaihtoehdosta 2 todetaan, että riskit pohjavedelle pienenevät nykyisestä merkittävästi, koska tielinjaus on pohjavesialueen kohdalla noin 5,1 kilometrin matkalla. Perustelu on ontuva. Tosiasiassa tie kulkee pohjavesialueella paljon lyhyemmän matkaa, koska paaluväli 4000–5500 ei ole pohjavesialuetta. Toisaalta uusi linjaus kulkisi vanhan tavoin Alimmaisten vedenottamon suoja-alueella noin 1,5 km:n matkalla. Uudelle linjalle tosin tehtäisiin pohjavesisuojaus, mutta uuden tien rakentamisessa vedenottamon pohjaveden muodostumisalueelle on riskejä ja se saattaa vaatia jopa vesilain mukaisen luvan.

Vaihtoehdosta 3 todetaan, että se muodostaa merkittävän riskin pohjavedelle sekä rakennusaikana että sen jälkeen. Tämä pitää täysin paikkansa. Tosin linjaus ei kulje vedenottamon suoja-alueella noin 10,3 km matkalla, kuten taulukossa väitetään, vaan kyse on pohjaveden muodostumisalueesta. Alimmaisten vedenottamon suoja-alueella vaihtoehto on noin 2,1 km:n matkalla.

Vaihtoehto 4 ei missään vaiheessa leikkaa Alimmaisten vedenottamon muodostumisaluetta, vaikka arvioinnissa näin on todettu. Tielinja on voimassaolevan pohjavesirajauksen mukaan noin 1,5 km:n matkalla Nastolanharju-Uusikylä B –pohjavesialueella. Linjaus kyllä kulkee noin 0,5 km ottamon yläpuolella, mutta ei muodostumisalueella, muodostumisalue sijaitsee tielinjauksen pohjoispuolella. Vaikutusten arviointi edellyttäisi maaperätietoja; mitä paksummat tiiviit maakerrokset vettä johtavan kerroksen päällä on, sitä vähäisempiä ovat vaikutukset.

Kappaleessa 8 on oikealla tavalla arvioitu epävarmuustekijöitä ja tuotu aivan oikein esille mallinnuksen mahdollinen tarve.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Hankkeen vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön on selvitetty lähtötietoaineistojen, maastokäyntien, kartta- ja ilmakuvatarkastelujen haastattelujen sekä virkamiesten kanssa käytyjen keskustelujen pohjalta. YVA-selostuksessa on kuvattu eri vaihtoehtojen vaikutukset sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin että maisemaan. Vaikutukset on tuotu esiin todellisina. Joissakin lausunnoissa ja mielipiteissä tuotiin esiin ristiriita etenkin vaihtoehdon 2 maisemavaikutusten osalta. Kyseessä on kuitenkin ihmisten kokemat vaikutukset, jotka poikkeavat toisistaan. Maisemavaikutuksia kuvattaessa luvussa 6.3.3 on aivan oikein myös vaihtoehdon 2 osalta todettu sen aiheuttavan huomattavat maisemamuutokset etenkin laajoilla peltoaukeilla. Kaiken kaikkiaan hankkeen maisemalliset vaikutukset on selvitetty riittävällä tarkkuudella, joskin hankkeesta vastaavan YVA-ohjelmassa tehtäväksi esittämä maisema-analyysi on jäänyt suhteellisen ohueksi. Asukkaiden näkökulmasta tehtyjä havainnekuvia ei YVA-selostuksesta myöskään löydy. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota tielinjausten sovittamisessa avoimiin viljelymaisemiin siten, että pitkät avoimet näkymät säilyvät.

Jatkosuunnittelussa ja hankkeen toteutuksessa on huomioitava museoviraston esittämät seikat arkeologisista tutkimuksista ja inventoinneista valittavasta vaihtoehdosta riippuen. Lisäksi on hankkeen jatkosuunnittelussa huomioitava Päijät-Hämeen liiton laatimat selvitykset maakunnallisesti arvokkaista rakennetuista ympäristöistä ja maisema-alueista, sekä päivitetty tiedot paikallisesta rakennetusta ympäristöstä.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi on toteutettu haastattelujen, annettujen lausuntojen ja mielipiteiden, yleisötilaisuuksien, kirjallisen aineiston ja havainnoinnin avulla. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointia on pidettävä riittävänä, vaikka jatkosuunnittelun yhteydessä on syytä kiinnittää erityistä huomiota etenkin elinkeinonharjoittamismahdollisuuksien turvaamiseen. Sivulla 26 vaihtoehtoa 3 kuvattaessa on selostuksessa todettu, että ohjelmavaiheessa on yhteysviranomaiselle toimitettu 121 nimeä sisältävä adressi, jossa kannatettiin vaihtoehdon 3 mukaista linjausta. Toteamus on epäselvä ja voi olla harhaanjohtava, sillä vaihtoehdossa 3 on YVA-selostusvaiheessa kaksi alavaihtoehtoa, 3A ja 3B. Näistä adressissa kannatettiin nimenomaan linjausta 3B, joka tuli YVA-selostuksessa selvitettyä vaihtoehdoksi annettujen lausuntojen ja mielipiteiden perusteella.

Melu- ja pölyvaikutusten osalta arviointiselostus on toteutettu hyvin ja liitteiden karttamateriaali on informatiivista. Puutteena meluvaikutusten tarkastelussa on se, että eri melutasoille altistuvien määrät puuttuvat. Periaatteessa yli 65 dB(A):n melulle altistuvia ihmisiä ei saisi jäädä. Yöaikaisen melun sanallista arviointia ei ole tehty, mutta melukarttojen mukaan näyttäisi kuitenkin siltä, että yöaikaiset 45 dB(A):n melualueet, ainakin tieliikennemelun osalta, ovat kapeampia kuin päiväaikaiset. Melulle altistuvista "herkistä kohteista" (esim. kouluista) arviointiselostuksessa ei myöskään ole lukumäärätietoa. Erilaisten meluntorjuntaratkaisujen vertailut puuttuvat, mutta yksityiskohtaisempi tarkastelu melutilanteesta ja meluntorjunnasta joudutaan joka tapauksessa tekemään yleissuunnitelmaa varten.

Hyvä, että vertailut myös NOx- ja hiukkasohjearvoihin on tehty. Tosin ilmanlaadun uudet raja-arvot astuivat voimaan 1.1.2005. Vaikutukset yksityisiin talousvesikaivoihin on jätetty arviointiselostuksessa liian vähälle huomiolle.

Luonnonolot

Alueen luonnon kuvaus on sanallista ja osin ylimalkaista ja se on kohdentunut lähinnä liito-oravan esiintymisen selvittämiseen. Tärkeimmät luontokohteet on kuitenkin saatu selville, mikä on tärkeintä.

Vaihtoehtojen vertailu

Vaihtoehtojen vertailua koskevaa tietoa on esitetty sekä tekstiosuudessa, kappaleessa 9 että liitteen 4 yhteenvedotaulukossa. Vaihtoehtojen vertailu on valtaosin hyvää ja eri vaihtoehtoja on tarkasteltu tasapuolisesti. Myös epävarmuustekijöiden kuvaaminen vaikutuksittain on onnistunutta. Vaihtoehtoja on verrattu niiden vaikutusten suhteen, mutta myös sen suhteen kuinka ne toteutuvat hankkeelle asetettuja tavoitteita. Tämän lisäksi YVA-selostuksessa tulee YVA-asetuksen 12 § kohdan 6 mukaisesti esittää selvitys hankkeen ja sen vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta.

Hankkeen eri vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta on tarkasteltu YVA-selostuksen liitteenä olleessa "Tarkastelu toteuttamisvaihtoehdoista" – raportissa lähinnä hankkeen teknisen rakennettavuuden ja vaihtoehtojen aiheuttamien kustannusten kautta. Selostuksessa ei ole suoraan otettu kantaa vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuuteen, muutoin kuin toteamalla, että vaihtoehto 0+ ei täytä kaikkia hankkeelle asetettuja tavoitteita, vaan osa liikenteellisistä ja ympäristöllisistä ongelmista jää ratkaisematta. Rakennettavuuden tarkastelussa pääpaino on asetettu rakentamisen aikaisten häiriöiden ja pohjavesikysymyksiin. Vaikka pohjavesitarkastelussa on käytetty lähtöaineistona osin virheellistä rajausta, on raportin sivulla 17 vaihtoehdot asetettu pohjavesivaikutusten suhteen toteutettavuudeltaan oikeaan järjestykseen, jos kriteerinä pidetään tielinjan pituutta pohjavesialueella. Joskin on todettava, että mittarina ei voida suoraviivaisesti pitää pelkästään tielinjan pituutta pohjavesialueella. Pohjavesialuerajan lisäksi pitäisi ottaa huomioon pohjaveden muodostumisalueet, vedenottamoiden suoja-alueet, pohjaveden virtaussuunnat, maan pinnan ja pohjaveden pinnan välinen etäisyys ja maakerrosten rakenne tällä välillä, mahdollisuus pohjaveden suojaamiseen jne. Pohjavesiin kohdistuvan merkittävän riskin vuoksi Hämeen ympäristökeskus näkee linjausvaihtoehdon 3 toteuttamiskelvottomana.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Selostuksessa on tuotu esiin useita käyttökelpoisia haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja. Pohjaveden suojele tulee jatkosuunnittelussa selvittää tarkemmin. Vaikka arvio mahdollisista ympäristöonnettomuuksista esitetään, ei selostuksessa tuoda esiin YVA-asetuksen edellyttämää arviota mahdollisen onnettomuuden seurauksista.

Seuranta

Selostuksessa on YVA-lain mukaisesti ehdotus seurantaohjelmaksi. Tarkkailtavaksi on esitetty pohja- ja pintavesivaikutuksia, melua, liito-oravan elinpiirin muutoksia sekä maatalouskäyttöön kaivovettä käyttävien kaivojen veden laa-

21/23

tua. Seurantaohjelmaa on tarkennettava jatkosuunnittelun yhteydessä ja kohdennettava valittavan vaihtoehdon mukaisesti.

Osallistuminen

YVA-selostuksessa on kuvattu, kuinka arviointimenettelyyn osallistuminen on toteutettu. Osallistumisen järjestämistä voidaan pitää riittävänä, joskin kesäasukkaiden mielipiteet ovat jääneet vähäisiksi. YVA-ohjelman ja –selostuksen vireille tulon ajankohtina pidetyt yleisötilaisuudet keräsivät sekä ohjelma- että selostusvaiheessa hyvin osallistujia. Sekä YVA-ohjelmasta että –selostuksesta esitettiin mielipiteitä; valtaosa ohjelmavaiheessa esitetyistä kommentteista on otettu selostusta laadittaessa huomioon.

Raportointi

Selostuksen raportointi on pääosin laadukasta ja käytetty kieli ymmärrettävää. Erityisesti karttamateriaali on parantunut YVA-ohjelmasta merkittävästi ja on selostuksessa selkeää ja informatiivista. Suurin karttamateriaalia koskeva virhe liittyy jo aiemmin lausunnossa esiin tulleeseen pohjavesialueita koskevaan tietoon. Liitteen kaksi karttamerkitöjen selityksissä tulisi vedenottamon suoja-alueen sijasta lukea pohjavesialueen muodostumisalueen raja. Myös pohjavesialueen rajauksessa on virheitä erityisesti Nastolanharjun-Uudenkylä – pohjavesialueen osalta, sillä voimassa olevan rajauksen mukaan alueen rajaus Kotteron kylän kohdalla kulkee Hangasmäen kautta ja siitä pohjoiseen lähelle nykyistä tielinjausta. Alimmaisen vedenottamon itäpuolella rajaus on piirretty nykyisin voimassa olevan rajauksen mukaisesti aivan oikein. Tämä lähtöaineiston virheellisyys näkyy liitteen 2 suunnitelmakarttojen lisäksi myös mm. sivun 35 kuvassa 38.

Raportoinnin puutteena on myös mainittava pohjavesivaikutuksia kuvaavan luvun 6.7.2 viimeisessä kappaleessa sivulla 36 kerrottu vaihtoehtoa 4 koskeva tieto, että "... leikkaa Alimmaisen vedenottamon muodostumisaluetta..." Tilannetta kuvataan kartta-aineistossa liitteessä 2.9. Tielinjaus leikkaa Nastolan-Uudenkylän pohjavesialueen, mutta ei karttaan merkittyä Alimmaisen vedenottamon suoja-aluetta, jonka rajaus on kyllä tällä kohdalla yhtenevä pohjaveden muodostumisalueen rajauksen kanssa. Alimmaisen vedenottamon suoja-alue leikkaa nykyisen valtatie 12 linjauksen lännessä noin paalun 4750 kohdalla ja idässä Haarankylä kohdalla paalulla 7600. Sen lisäksi että rajaus ei ole kaikilta osin oikea, on kartta-aineistoa tulkittu virheellisesti.

YVA-selostuksessa esitetty lähdeluettelo on niukka ja yksipuolinen. Esimerkiksi kasvillisuuden ja eläimistön arvioinnissa on kerrottu pitäytytyn olemassa olevaan aineistoon, mutta lähdeluettelosta ei niitä koskevia lähteitä löytynyt lukuun ottamatta liito-oravaa koskevaa aineistoa. Puutteita on myös lähdeviitauksissa. YVA-selostuksen luettavuutta olisi parantanut myös se, että myös siinä olisi ollut sanasto. Nyt sanasto on pelkästään selostuksen liitteenä olevassa raportissa "Tarkastelu toteuttamisvaihtoehdoista".

YVA-asetuksen mukaisesti selostuksessa on tiivistelmä, jossa esitetään koostusti hankkeen tiedot ja vaikutukset. Yhteenvedosta puuttuu kokonaan maiseen kohdistuvat vaikutukset, vaikka ne otsikkotasolla aiotaan siinä kuvata.

Yhteenveto ja arviointiselostuksen riittävyys

22/23

Arviointiselostus sisältää YVA-asetuksen 11 §:n edellyttämät seikat ja ympäristövaikutusten arviointi on tehty valtaosin YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon mukaisesti. Hämeen ympäristökeskus katsoo, että hankkeesta laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus on riittävä ja merkittävimmiltä osiltaan hyvin laadittu. Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tunnistettu hankkeen aiheuttamat vaikutukset ja eri vaihtoehtoja on tutkittu tasapuolisesti. Myös osallistumista on mahdollistettu riittävässä määrin. Hankkeen jatkosuunnittelussa on otettava huomioon yhteysviranomaisen lausunnossa esitetyt täydennystarpeet. Linjausvaihtoehdon 3 Hämeen ympäristökeskus näkee sen aiheuttamien merkittävien pohjavesiriskien vuoksi toteuttamiskelvottomana.

LAUSUNNOSTA TIEDOTTAMINEN

Ympäristökeskus lähettää lausuntonsa tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäjille. Ympäristökeskuksen lausunto tulee nähtäville myös ympäristöhallinnon www-sivuille YVA-arkistoon, joka löytyy osoitteesta www.ymparisto.fi/ham. Ympäristökeskus lähettää kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Hämeen ympäristökeskuksessa.

Johtaja Harri Kallio

Ylitarkastaja Jaana Nuutinen

Suoritemaksu Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta annetusta lausunnosta perittävä suoritemaksu on **7 690 €**.

Liite Maksun määräytyminen ja maksua koskeva muutoksenhaku

Tiedoksi Lausunnon antajat ja mielipiteen esittäjät
Suomen ympäristökeskus (ja 2 kpl arviointiselostuksia)

Liite

MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Maksun määräytyminen

Maksu määräytyy ympäristöministeriön asetuksessa (1415/2001) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista olevan maksutaulukon mukaisesti.

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollisella, joka katsoo, että maksun määräytymisessä on tapahtunut virhe, on oikeus vaatia siihen oikaisua Hämeen ympäristökeskukselta. Oikaisuvaatimus on toimitettava ympäristökeskukselle kuuden (6) kuuden kuukauden kuluttua maksun määräämisestä. Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava oikaisua vaativan nimi, asuinpaikka ja postiosoite, vaatimus maksun muuttamiseksi sekä oikaisuvaatimuksen perustelut.

Oikaisuvaatimus on oikaisuvaatimuksen tekijän ja oikaisuvaatimuksen muun laatijan omakätisesti allekirjoitettava. Jos ainoastaan laatija on allekirjoittanut oikaisuvaatimuksen, siinä on mainittava myös laatijan nimi, asuinpaikka ja postiosoite. Oikaisuvaatimus voidaan toimittaa ympäristökeskukseen myös sähköisessä muodossa. Kun sähköisessä asiakirjassa on riittävät tiedot lähettäjistä, sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella eikä myöskään ns. sähköistä allekirjoitusta tarvita.

Oikaisuvaatimukseen on liitettävä maksun määräämisen perusteena oleva asiakirja alkuperäisenä tai jäljennöksenä.

Omalla vastuullaan oikaisuvaatimuksen voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Kirjallinen oikaisuvaatimus on jätettävä postiin tai sähköinen oikaisuvaatimus lähetettävä siten, että se ehtii perille oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Hämeen ympäristökeskuksen postiosoite on PL 131, 13101 Hämeenlinna ja käyntiosoite Birger Jaarlinkatu 13. Lahden toimipaikan postiosoite on PL 29, 15141 Lahti ja käyntiosoite Kauppakatu 11 C. Sähköposti toimitetaan osoitteeseen kirjamo.ham@ymparisto.fi.

Sovelletut oikeusohjeet

Valtion maksuperustelaki (150/1992)

Laki valtion maksuperustelain muuttamisesta (961/1998)

Ympäristöministeriön asetus (1415/2001) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003)



KAAKKOIS-SUOMEN
YMPÄRISTÖKESKUS
SYDÖSTRA FINLANDS
MILJÖCENTRAL

Päiväys
Datum

12.3.2008

Dnro
Dnr

KAS-2006-R-34-531

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri

PL 376
33101 TAMPERE

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

VALTATIE 12 PARANTAMINEN VÄLILLÄ JOKUE – SUVIOJA (IITTI, KUUSANKOSKI)

1 HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri on toimittanut Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen koskien valtatie 12 parantamista välillä Jokue – Suvioja (Iitti, Kuusankoski). Hankkeen eteläisen linjausvaihtoehdon osalta YVA- arviointi tehdään välillä Hiisiö - Suvioja (Iitti, Kuusankoski).

Hankkeesta vastaava

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri

Hankkeesta vastaavan konsultti

Destia, Infrasuunnittelu, Liikenne- ja ympäristö, PL 157, 00521 Helsinki

Yhteysviranomainen

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, PL 1023, 45101 Kouvola

Ympäristövaikutustenarviointiselostus

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima selvitys, jossa esitetään tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehdoista sekä yhtenäinen arvio niiden ympäristövaikutuksista. Arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä laatiman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava voi hakea tarvittavia lupia hankkeen toteuttamiselle.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn peruste

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa, sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin, joilla voi olla merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia.

Valtatien 12 parantamiseen välillä Jokue – Suvioja (Iitti, Kuusankoski) sovelletaan YVA -menettelyä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 4 §:n ja asetuksen 6 §:n kohtien 9b ja 9c perusteella: Uuden tien rakentaminen tai uudelleen tien linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

YVA -menettelyssä tarkasteltu hanke

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkasteltu hanke valtatie 12 parantaminen on pituudeltaan pohjoisen linjauksen välillä Jokue – Suvioja noin 15 km ja eteläisen linjauksen Hiisiö – Suvioja välillä noin 22 km.. Suunnitellun tielinjauksen länsipuolelle sijoituvan tieosuuden Uusikylä – Jokue (Nastola, Orimattila, Iitti) YVA -menettely päättyi vuonna 2005. Jokue - Suvioja YVA -hankkeen eteläisen linjausvaihtoehdon ympäristövaikutustenarvioinnin läntisin aloituspiste on Jokuen länsipuolella, Hiisiön kylässä, koska eteläinen linjaus yhtyy ko. kohdassa aiemmin arvioituun tielinjaukseen.

Lahti – Kouvola yhteysvälihanke muodostama hankekokonaisuus

YVA -menettelyssä tarkasteltava valtatie 12 parantaminen välillä Jokue - Suvioja (Iitti, Kuusankoski) sisältyy valtatie 12 Lahti – Kouvola yhteysvälihankeeseen. Valtatie 12 on tärkeimpiä itä-länsisuuntaisia pääyhteyksiä Suomessa, toimien merkittävänä raskaan liikenteen kuljetusreitillä Länsi- ja Kaakkois-Suomen välillä. Valtatie 12 kuuluu myös liikenne- ja viestintäministeriön runkotieverkkoesitykseen.

Lahti – Kouvola yhteysvälihanke perustuu Tiehallinnon keskushallinnon yhteysvälihanke-ta koskevaan päätökseen 10.3.2006. Päätöksen mukaan valtatie 12 yhteysvälihankeeseen parantamisella pyritään parantamaan tien turvallisuutta, liikenteen sujuvuutta ja vähentämään tiestä aiheutuvia häiriöitä. Päätöksen mukaisessa tavoitetilassa vuonna 2030 Lahti – Kouvolan yhteysväli rakennetaan seuraavasti

- Lahden Joutjärveltä Nastolaan keskikaiteellinen nelikaistatie (2 + 2)
- Nastolasta Uusikylään keskikaiteellinen ohituskaistatie (2 + 1)
- Uusikylästä Kausalaan keskikaiteellinen ohituskaistatie (2 + 1)
- Kausalasta Kouvolaan keskikaiteellinen nelikaistatie (2 + 2)

Hankkeen tavoitetilaan liittyy myös muita yhteysväliin liittyvien ongelmien ratkaisuja kuten liittymien muuttaminen eritasoliittymiksi, pohjavesiriskien vähentäminen ja meluhaittojen vähentäminen. Tavoitetilaan voidaan edetä vaiheittain siten, että 4-kaistaiset osuudet rakennetaan ensin 3-kaistaisina ohitusteinä ja osa liittymistä toteutetaan ensin porrastettuna tasoliittyminä.

Valtatie 12 Lahti-Kouvola yhteysväli sisältyy liikenne- ja viestintäministeriön päätteiden runkoverkkoesitykseen. Seutukaavoissa valtatie 12 yhteysväliä Lahti-Kouvola on varauduttu pitkällä aikavälillä moottoritiehen.

Valtatie 12 Lahden ja Kouvolan yhteysväliä pidetään tieturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta ongelmallisena. Vuonna 2005 Jokue - Suvioja keskimääräinen liikennemäärä oli 7700 – 8700 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen määrä on 1100 – 1300 ajoneuvoa vuorokaudessa (14% - 16 %). Turvallisuutta heikentävät erityisesti runsas raskaan liikenteen määrä sekä paikoin tien kapeus ja rajalliset ohitusmahdollisuudet. Jokue-Suvioja välillä korostuvat seuraavat ongelmat:

- henkilövahinkojen korkea onnettomuusaste Kausalan taajaman kohdalla,
- valtatie 12 halkaisee Kausalan taajaman, liikenteestä aiheutuu melu-, pöly- ja estehaittoja asutukselle ja tien sijainti vaikeuttaa taajamarakenteen kehittämistä,

- tie sijaitsee lisäksi osittain tärkeällä pohjavesialueella
- Jokuen ja Tillolan välillä valtatie 12 on kaksikaistainen, poikkileikkaukseltaan kapea sekaliikennetie, joka on mäkineen ja mutkineen tieluokkaan nähden pienipiirteinen
- ohitusmahdollisuuksien puute lisää liikenneonnettomuusriskiä

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tuloksia hyödynnetään tielinjauksen valinnassa ja yleissuunnitelman laadinnassa. Valtatie 12 parantamiselle välillä Jokue – Suvioja on hankkeen yleissuunnitelman laadintaa varten määritelty 1) kansainväliset ja valtakunnalliset tavoitteet (5 kpl), 2) seudulliset tavoitteet (3 kpl) sekä 3) paikalliset tavoitteet (5 kpl).

YVA -menettelyssä tarkasteltavat hankkeen vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa arvioidut valtatie 12 parantaminen välillä Jokue-Suvioja tielinjausvaihtoehdot ovat seuraavat:

Vaihtoehto VE 0, hanketta ei toteuteta

Vaihtoehto (VE 0) kuvaa nykytilannetta ja siihen sisältyvät jo toteutettavaksi päätetyt ja vuonna 2007 valmistuneet toimenpiteet välillä Mankala – Kausala. Vaihtoehto 0 toimii vertailuvaihtoehtona ja vaihtoehtojen vaikutuksia kuvataan muutoksena nykytilaan.

Vaihtoehto VE 0+, nykyisen tieyhteyden parantaminen

Vaihtoehto (VE 0+) sisältää toimenpiteet, joilla pyritään lieventämään nykyisiä tien ongelmia, kuten liikenneturvallisuutta ja ympäristöhäiriöitä. Toimenpiteet ovat sellaisia, joita on jo suunniteltu tehtäväksi ja toteutettavaksi tai jotka tulevat tehtäväksi, mikäli hanke ei toteudu tai sen toteutuminen viivästyy.

Vaihtoehdosta 0+ ei ole mahdollista muodostaa runkoverkon tielle asettamia vaatimuksia mm. eritasoliittymien ja liikenteen nopeustason osalta, eikä sen merkittävä jatkokehittäminen ole mahdollista. Toimenpiteinä tulevat kyseeseen erilaiset tien leventämiseen, liittymäjärjestelyihin, kevyen liikenteen järjestelyihin sekä eritasoratkaisuihin liittyvät ratkaisut. Toimenpiteisiin sisältyy mm. Tillola - Suvioja –välin keskikaiteellinen ratkaisu, Ympäristöhaittoja torjutaan melusteilla ja pohjavesisuojauskeinoin.

Vaihtoehto VE 1A ja 1C, Kausalan pohjoispuolitse kulkevat tielinjaukset

Linjaukset noudattelevat Kymenlaakson seutukaavassa esitettyä linjausta välillä Jokue-Tillola. Tieosuudella Tillola - Suvioja valtatie 12 parannetaan sen nykyiseen maastokäytävään varustettuna rinnakkaistiellä. Vaihtoehto 1 A ja 1 C lisäksi pohjoispuolelta on tutkittu YVAn alkuvaiheessa myös muita linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoihin 1A ja 1 C on tavoitetilassa sijoitettu kaikkiaan kolme eritasoliittymää. Taajaman sisäiseksi väyläksi jäävälle nykyiselle valtatieosuudelle esitetään toimenpiteitä.

Vaihtoehto VE 2A ja 2 C Kausalan eteläpuolitse kulkevat tielinjaukset

Tielinjaukset noudattelevat 1980 –luvun lopulla tehdyn pääsuuntaselvityksen Kausalan eteläistä vaihtoehtoa. Tielinjaus erkanee Hiisiön kylän jälkeen vaihtoehdosta 1 ja linjaus ohittaa Kausalan rautatien eteläpuolelta. Tielinjan 2 ja radan risteäminen on mahdollista toteuttaa joko yli- ja alikulkuratkaisuin. Vaihtoehtoihin 2A ja 2C on sijoitettu tavoitetilassa kaksi eritasoliittymää. Vaihtoehdon 2 liittämiseksi Tillolan seudulla nykyisen valtatie maastokäytävään esitetään vaihtoehtoisia ratkaisuja. Taajaman sisäiseksi väyläksi jäävälle nykyiselle valtatieosuudelle esitetään toimenpiteitä.

Vaikutusalueen raja

YVA –selostuksessa ei ole erikseen määritelty vaikutusalueen rajausta. YVA -ohjelman mukaan vaikutukset arvioidaan lähivaikutusalueella, päävaikutusalueella ja seurannaisvaikutusalueella.

Hankealueen maankäyttösuunnitelmat

Hankkeen suunnittelualueella on voimassa Kymenlaakson seutukaava. Kymenlaakson maakuntavaltuusto on hyväksynyt Kymenlaakson vaihemaakuntakaavan ensimmäisen vaiheen, joka koskee Kymenlaakson taajamia ja niiden ympäristöä. Vaihemaakuntakaavan ensimmäinen vaihe koskee suunnittelualueen Kausalan taajaman osalta. Vaihemaakuntakaavan ensimmäinen vaihe on parhaillaan vahvistettavana ympäristöministeriössä. Vahvistuessaan vaihemaakuntakaava korvaa seutukaavan siltä osin kun alueiden käyttö on suunniteltu vaihemaakuntakaavassa. Vaihemaakuntakaavassa valtatie 12 linjaus on merkitty nelikaistaiseksi tieksi ja tie on merkitty kulkeväksi Kausalan taajaman pohjoispuolelta. Kymenlaakson liitto on käynnistänyt vaihemaakuntakaavan toisen vaiheen vuoden 2007 aikana. Iitin Kirkonkylää ja Kausala koskevassa oikeusvaikutuksettomassa osayleiskaavassa valtatie 12 tielinjaus on merkitty kulkemaan Kausalan pohjoispuolelta.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN, KUULEMINEN JA OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiselostuksen Iitin kunnassa ja Kuusankosken kaupungissa 20.11.2007 – 18.1.2008. Kuulutus on julkaistu Iitin Seutu lehdessä ja Kouvolan Sanomissa 19.11.2007. Arviointiselostus on ollut nähtävillä Iitin kunnan virastossa, Kuusankosken kaupungintalolla, Iitin kunnan kirjastossa ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa. Lisäksi arviointiselostus on ollut sähköisesti luettavissa tiehallinnon internet sivuilta www.tiehallinto.fi/vt12lahti-kouvola.

Lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa 1.12.2006 mennessä Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle. Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta: Iitin kunta, Kuusankosken kaupunki, Kymenlaakson liitto, Päijät-Hämeen liitto, Hämeen ympäristökeskus, Nastolan kunta, Orimattilan kaupunki, Etelä-Suomen lääninhallitus, Kouvolan palveluyksikkö, Kaakkois-Suomen työvoima- ja elinkeinokeskus, Kouvolan seudun kuntayhtymä, Kaakkois-Suomen Tiepiiri, Kausalan Vesihuolto Oy, Kaakkois-Suomen metsäkeskus, ProAgria Kymenlaakson maaseutukeskus, Museovirasto, Kymenlaakson maakuntamuseo, Ratahallintokeskus, Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus, Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry, Säyhteen kyläyhdistys, Iitin Kirkonkylän - Radansuun kyläyhdistys, Kaukaan kyläyhdistys, Iitin kotiseutuyhdistys, Kuusankoski Seura ry.

YVA -selostusta on esitelty yleisötilaisuudessa 4.12.2007 Iitin lukion tiloissa. Yleisötilaisuuden lisäksi YVA- selostusta on työstetty yhdyskunta-, elinkeino- ja ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia koskevassa seminaarissa 23.1.2007. Hankkeen etenemistä on lisäksi voitu seurata Tiehallinnon Internet-sivuilta. Hankkeen suunnittelua on ohjannut hankeryhmä, jossa ovat edustettuina Hämeen tiepiiri, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Iitin kunta, Kuusankosken kaupunki, Nastolan kunta, Kymenlaakson liitto, Päijät-Hämeen liitto, Kouvolan seudun kuntayhtymä ja konsulttina Destia. Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen edustaja on osallistunut hankeryhmän työskentelyyn YVA -asiantuntijan roolissa. Hankeryhmän puheenjohtajana toimii Hämeen tiepiirin edustaja ja sihteerinä konsultti.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Valtatie 12 parantaminen välillä Jokue - Suvioja (Iitti-Kuusankoski) YVA -selostuksesta toimitettiin Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle yhteensä 17 lausuntoa ja 12 mielipidettä. Lausuntojen ja mielipiteiden keskeinen sisältö on esitetty seuraavissa tiivistelmissä.

Iitin kunta, Iitin kunnanhallitus

Iitin kunnanhallitus on antanut lausuntonsa pohjautuen teknisen lautakunnan (15.01.2008), rakennuslautakunnan (9.1.2008), kaavoitustoimikunnan (14.1.2008), koulutuslautakunnan (12.12.2008) sekä Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveystyöryhmän lausuntoihin.

Kunta pitää Valtatien 12 parantaminen välillä Jokue-Suvioja YVA -selostusta kokonaisuutena kattavana ja riittävänä. Nollavaihtoehdot 0 ja 0+ ovat toteuttamiskelvottomia, eivätkä ne vähennä taajaman palveluille kohdistuvaa riskiä liikenteen aiheuttamista vaaratekijöistä.

Hankkeen vaihtoehdot VE 1 ja VE 2 mahdollistavat tavoitetilan mukaisen ratkaisun ja täyttävät liikenneturvallisuudelle sekä liikenteen välityskyvylle asetetut vaatimukset. Vaihtoehdot turvaavat luontoarvojen ja pohjaveden laadun säilymisen, mikäli suunnittelussa ja toteutuksessa käytetään parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa. YVA –selostuksen puutteena pidetään kuitenkin riittämätöntä painotusta yhdyskuntaan ja elinkeinoihin, sekä vaihtoehtojen erojen käsittelyä liittymien määrän, sijainnin sekä niiden kerrannaisvaikutuksien osalta.

Pohjoisista tielinjausvaihtoehdoista VE 1 A ja 1 C todetaan seuraavaa

- kolme liittymää takaavat taajamaan tasaiset liikennevirrat ja vähentävät taajaman liikennepaineita
- toteuttaminen ei vaadi kunnan katuverkon muutoksia.
- huomioi Kirkonkylän kautta suuntautuvan liikenteen.
- tukevat maankäytön suunnitelmien tavoitteita Kausalan kehittämistä kaupunkitasoisena taajamana sekä Radansuun - Kirkonkylän alueen kehittämistä viihtyisänä vapaa-aika- ja asuinalueena.
- vaihtoehtojen mukainen Kausalasta Radansuuhun johtava uusi yhdystie parantaa liikenneolosuhteita Kausalan ja voimakkaasti kehittyvän Radansuun - Kirkonkylän välillä.
- VE 1C liittyy parhaiten Kausalan taajamarakenteeseen Tillolan teollisuusalueen läheisyydessä.
- melu, elinot ja viihtyvyys haitat kohdistuvat metsä- ja peltoalueille Kausalan pohjoispuolella.
- VE 1 A on Kymenlaakson seutukaavan ja vahvistettavana olevan Kymenlaakson maakuntakaavan sekä Iitin kunnan hyväksymän yleiskaavallisen suunnitelman ja Kausalan - Kirkonkylän osayleiskaavan mukainen. VE 1C noudattaa maankäytön suunnittelun asiakirjoja
- mahdollistavat hankkeen vaiheistetun toteutuksen.

Eteläisistä tielinjausvaihtoehdoista VE 2A ja 2C todetaan seuraavaa

- läntinen liittymä valtatielle puuttuu, jolloin liikenne ohjautuu pohjoisesta/pohjoiseen taajaman keskustan kautta lisäten taajaman liikennemääriä, myös raskaan liikenteen osalta.
- valinta edellyttää taajaman sisäisen katuverkon muutoksia, mm. Iitintie uudelleen rakentamista
- VE 2A:n melu, päästö ja liikenneturvallisuus vaikutuksia Tillolan koulun kohdalla ei ole selvitetty tarpeeksi. VE 2A erottaa koulun muun taajaman yhteydestä.
- heikentää noin 300 ihmisen asuin- ja elinolosuhteita, aiheuttaa este- ja meluvaikutuksia Sampolan, Kaivomäen ja Pentinmäen asuinalueilla asuinalueiden kehittämistä ja rakentamista,
- Valtatien rakentaminen olemassa olevan asutuksen välittömään läheisyyteen ei ole perusteltua, jos muita vaihtoehtoja on käytettävissä.
- ovat maankäyttösuunnitelmien vastaisia ja niiden toteuttaminen vaatisi kaavojen muuttamisen. Kunta ei ole maankäyttösuunnitelmissaan, eikä maan hankinnassaan varautunut vaihtoehtojen 2 kunnalle asettamiin vaatimuksiin.
- ei voi toteuttaa vaiheistettuna

6/25

Maisemaan ja kulttuurihistoriaan vaihtoehdot vaikuttavat tasavertaisesti. Taajaman liittymien määrä, sijainti, näkyvyys ja liikennöitävyys valtatieltä ovat ensi arvoisen tärkeitä taajaman kehittämisen kannalta. Iitin kunta pitää parhaana vaihtoehtoa VE 1C ja heikoimpana vaihtoehtoa VE 2C.

Kausalaa kehitetään kaupunkitasoisena taajamana ja käynnistettävän yleiskaavan tavoitteena on mm. Kausalan saavutettavuuden lisääminen, kaupallisen aseman vahvistaminen ja valtatie 12 uuden linjauksen taajamarakennetta hajauttavan vaikutuksen estäminen. Työn lähtökohtana on seutukaava.

YVA -selostukseen ei sisälly sosiaalisten vaikutusten tarkastelua. Elinkeino- ja palvelurakenteen sekä teollisuus- ja työpaikka-alueisiin liittyvien muutosten vaikutukset kohdistuvat välillisesti koko väestöön muuttaessaan mm. liikkumismahdollisuuksia. Elinkeinoelämän ja sen sijoittumisen vaikutusten huomiointi pidetään tärkeänä, koska näihin toimintoihin liittyy ympäristöterveyden kannalta valvottavia asioita. Kunta pyrkii elinolosuhteiden ja viihtyisyyden kannalta parhaaseen lopputulokseen keskustaajaman ja sen lähialueiden kehittämisessä. Seurantaohjelmaan tulisi lisätä terveystieteellisiä indikaattoreita.

Kaavoitustoimikunnan lausunnon keskeinen sisältö ilmenee Iitin kunnan lausunnosta

Rakennuslautakunnan lausunnossa todetaan kunnanhallituksen lausunnossa esitetyn lisäksi

Eritasoliittymien tilantarpeesta olisi tullut esittää tarkempi selvitys, erityisesti Kansanmäen eritasoliittymän kohdalla, mikä olisi ollut tarpeen mm. melukysymysten ja tilantarpeen hahmottamisen vuoksi. VE 2A ja 2C:n melulle altistuvien asukkaiden määräksi saatu 127. Väitteen paikkaansa pitävyyttä kritisoidaan, koska Sampolan, Kaivomäen, Kansanmäen ja Pentinmäen alueen asukasmäärä on 287. Maisema-vaikutuksissa Pentinmäen asuinaluetta ei ole huomioitu, vaikka Pentinmäen alueella on voimassa asemakaava. Vaihtoehtojen 1A ja 1C Veittostensuon ylitys aiheuttaa vahvistamistoimiin liittyvän massastabiiloinnin tutkimustuloksia, teknistä tai taloudellista käytettävyyttä ei ole arvioitu.

Koulutuslautakunta

Koulutuslautakunta pitää tärkeänä, että vilkkaasti liikennöity tieosuus on pyrittävä sijoittamaan mahdollisimman kauas kouluista, päiväkodeista ja tiheästi asutetusta ympäristöstä. Ajoneuvojen tuottama säännöllinen päästökuormitus sekä ympärivuorokautinen melu vaikuttavat haitallisesti erityisesti lasten kasvuun ja kehittymiseen. Koululautakunta pitää mahdollisena vaihtoehdon 0+ toteuttamista. Mikäli valtatie päätetään rakentaa eteläisten vaihtoehtojen 2A tai 2C mukaan, suunnitelmissa tulee minimoida Tillolan koulun kohdalle syntyvät meluhaitat sekä muut liikenteen aiheuttamat haitat.

Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymän hallituksen todetaan kunnanhallituksen lausunnossa esitetyn lisäksi

Pohjaveden laadun heikkeneminen voi aiheuttaa terveystarpeiden väestölle, joten talousvedelle aiheutuvien mahdolliset terveystarpeet tulee selvittää. Pohjaveden pilaantumisen riski on pienin eteläisen linjausten osalta. Toteutusvaihtoehdot vähentävät Kausalan taajaman meluhaittaa ja raskaan liikenteen aiheuttamaa tärinähaittaa. Samalla muodostuu uusi melulähde taajaman pohjoispuolen (VE1) tai eteläpuolisen asutukselle (VE2). Tillolan koulun melusuojaus on huomioitava, samoin tärinä. Eteläisen VE 2 osalta myös raide-liikenteen melu- ja tärinävaikutus on huomioitava.

YVA –vaihtoehdot VE1 ja VE2 mahdollistaa taajamarakenteen tiivistämisen. VE 2C venyttää nauhamaista yhdyskuntarakennetta itään. VE 1:ssä osa paikallisista liikenneverroista kulkee nykyistä kauempaa keskustan ohi ja VE 2 paikalliset liikenneverrit kulkevat taajaman keskustan läpi. Em. vaikutusten lähempi tarkastelu erityisesti asuin ympäristön ja turvallisuustekijöiden kannalta on tarpeen. Uudet tielinjaukset VE1 ja VE2 vaikuttanevat parantavasti ja VE 0 ja VE 0+ heikentävästi Kausalan taajaman ydinalueen elinoloihin sekä ihmisiin ja yhteisöihin.

7/25

Kuusankosken kaupunki, kaupunginhallitus

Kuusankosken kaupungin lausunto 14.1.2008 koostuu kaavoituspäällikön ja sosiaalikeskuksen lausunnoista. Kuusankosken kaupunki pitää valtatie 12 perusrakentamista koskevaa ympäristövaikutusten arviointiselostusta Kuusankosken kaupungin alueiden osalta riittävänä.

Sosiaalikeskus 28.12.2007 toteaa lausunnossaan lisäksi, että vaihtoehdon 2C on ympäristökannalta edullisin, koska tielinjalla ei ole pohjavesialueita, vaihtoehto 2C on myös matkallisesti lyhin välillä Uusikylä-Suvioja. VE 2C palvelee parhaiten Kausalasta Kouvolaan ja Lahteen lähtevää liikennettä ja mahdollistaa joustavan yhteyden Elimäen kirkolta Lahteen.

Kausalan Vesihuolto ry

Vaihtoehdot VE 1A ja VE 1C muodostavat huomattavan pohjavesien pilaantumisen riskin, jonka vaikutukset kohdistuisivat Iitin ja Elimäen kuntiin. YVA -selostuksessa ei ole kiinnitetty huomiota vaikutuksiin veden jakelualueella. Riskin arviointia korostaa se, ettei Kausalan Vesihuolto Oy:llä ole käytössään muita pohjavesivarjoja. VE 1A ja 1C toteuttaminen voi lisätä muuta maankäyttöä pohjaveden muodostumisalueilla lisäten pohjaveden pilaantumisen riskiä.

Vaihtoehdot 2 A ja 2 C muodostavat hyödyntämien pohjavesivarjojen kannalta pienimmän riskin pohjavesien pilaantumisen riskille. Lausunnon antaja korostaa pohjaveden pilaantumisen riskin laajuutta ja vakavuutta sekä edellyttää, että pohjavesien suojaukseen kiinnitetään erityistä huomiota.

Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri

Vaihtoehtojen vertailu on tehty tasapuolisesti huolimatta siitä, että VE 2 vaihtoehto on otettu suunniteluun mukaan vasta myöhäisessä vaiheessa. Vaihtoehtojen vertailua hankaloittaa se, ettei vaihtoehtoja ole suunniteltu samalla tarkkuudella.

Voimassa olevissa kaavoissa on tielinjaukseksi vahvistettu VE 1 mukainen linjaus. Iitin kunta on tältä pohjalta toteuttanut infrastruktuuri-investointeja. Selostuksessa olisi voinut ottaa selvemmin esille, miten VE 2 valinta vaikuttaisi Iitin kunnan jo tekemiin infrastruktuuri-investointeihin ja niiden kannattavuuteen, tarkoituksenmukaisuuteen sekä hyödyntämiseen tulevaisuudessa.

Kouvolan seudun kansanterveystyön kuntayhtymä

Lausunnossa YVA -selostusta pidetään kokonaisuutena riittävänä ja monipuolisena. Puutteina todetaan

- tieliittymien vaatiman tilan arviointi ja niiden vaikutus melutasoihin,
- VE 2:n vaikutukset Tillolan koulun melutasoihin ja turvallisuuteen,
- arvio vaikutuksista Kausalan läpiajoliikenteen määriin ja vaikutuksiin sekä niihin liittyen vertailu Kausalan länsipuolisen liittymän rakentamisesta ja rakentamatta jättämisestä.

Pohjavedet ja arvokas harjuaalue Pukkikankaan-Pyöräkankaan harjuaalueella sijaitsevat Iitin tärkeimmät vedenottamot, harjuaalue on myös geologisesti ja maisemallisesti arvokas alue. Liikenneturvallisuus ja vaarallisten aineiden kuljetukset liittyvät keskeisesti pohjavesiin kohdistuvaan riskiin.

Melun kannalta herkimpiä ovat Kausalan taajama ja läheiset asuinalueet sekä koulut. Koulujen osalta korostuvat myös turvallisuustekijät. Uusien väylien rakentaminen tarkoittaa aina myös uusia melulle altistuvia alueita ja asukkaita. Väylien sijoittelulla voidaan vaikuttaa melualueiden laajuuteen ja toisaalta hiljaisien alueiden pirstoutumiseen – uusia väyliä rakennettaessa tulisikin hyödyntää sijoittelussa mahdollisimman paljon jo olemassa olevia melualueita.

Eteläisessä vaihtoehdossa melulle altistuu uusia asukkaita sekä Tillolan koulu VE:ssä 2A. Kausalan alakoulun melutilanne helpottuu. Valittavasta tievaihtoehdosta riippumatta tulee meluntorjunta rakentaa riit-

tävän kattavana. Melua voidaan melko helposti torjua, sen sijaan pilaantuneen pohjaveden täydellinen puhdistaminen on erittäin kallista ja työlästä, usein mahdotontakin.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet sekä suojellut eliölajit tulee huomioida. Suurimpana tiehankkeen riskinä terveydelle ja ympäristölle on riski pohjavesiin, jotka painottuvat Kausalan pohjoispuolelle. Veittostensuon ja Tillolan väliin keskittyy pohjavesialueiden lisäksi tärkeitä luontoarvoja, virkistysalue ja maisematekijöitä. Melulle altistuvien asukkaiden määrä on pidettävä mahdollisimman pienenä, keskeisintä on melulähteen siirtyminen kauemmaksi Kausalan taajamasta.

Kymenlaakson liitto

YVA -selostuksessa on riittävästi tutkittu eri vaihtoehtojen vaikutuksia. YVA ei kuitenkaan ole tuonut esiin sellaisia tekijöitä, joiden perusteella tulisi tutkia maakuntakaavaratkaisua uudelleen.

YVA ollut haasteellinen tehtävä erityisesti yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten osalta. Työskentelyä on loppuvaiheessa vaikeuttanut se, ettei ohjausryhmä (liiton edustajat mukana) ole kokoontunut tarkastelemaan raportin viimeistelyä. Tämä korostuu erityisesti VE 2 liittyvissä tekstikirjauksissa, joissa arvioidaan miten vaihtoehdon mukaista kaavoitusta voidaan tai tulee tehdä. Kuitenkin niin maakuntakaavan kuin yleis- ja asemakaavan laadinta on oma prosessinsa missä on otettava huomioon lopputulokseen vaikuttavat asiat laajemmin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

Vahvistettavana olevan maakuntakaava perustuu Kausalan kehittämiseen kaupunkikeskustasoisena taajamana. Ratkaisun edellytykset ovat taajama ja sen toiminnot, valtakunnallisesti merkittävä Iitin kirkonkylän rakennuskulttuuriympäristö ja näiden välille kehittyvät asumisen ja vapaa-ajan toiminnot sekä uusi valtatieteyhteys ja taajaman osia yhdistävä valtatielle liikennettä syöttävä yhteys.

Päijät-Hämeen liitto

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on otettu huomioon Päijät-Hämeen liiton edustajien esittämät huomautukset ja vaihtoehtojen linjaus on muutoinkin Päijät-Hämeen alueella liiton virallisten suunnitelmien mukainen, joten liitolla ei ole huomauttamista arviointiselostuksesta.

Hämeen ympäristökeskus

Vaikutustenarvioinnin tulokset tiivistävä hankevaihtoehtojen vertailu jää osittain epäselväksi ja tulkinanvaraiseksi. Hankkeen vaihtoehtojen vertailutaulukoissa 15 ja 16 merkittävimpiä vaikutuksia on arvioitu suhteessa tavoitteiden kannalta ja verrattuna nykytilaan asteikolla kolmesta miinuksesta kolmeen (taulukossa neljään) plussaan. Epäselvyyttä aiheuttaa se, miksi vertailut on tehty sekä suhteessa tavoitteisiin että nykytilaan (yhteysviranomaisen edellytti vaihtoehtojen vertailua 0-vaihtoehtoon ja toisiinsa) ja toisaalta käytetyn arviointiasteikon tulkinta ja sisältö näissä kahdessa vertailutaulukossa.

Ehdotus toimiksi, joilla haitallisia ympäristövaikutuksia ehkäistään ja rajoitetaan, on hyvin yleispiirteinen. Siitä on vaikea saada yleiskuvaa, koska asiaa on tarkasteltu kunkin vaikutuksen kohdalla tekstissä. Ehdotusten kokoaminen esimerkiksi taulukon 14 yhteyteen olisi helpottanut luettavuutta.

Etelä-Suomen lääninhallitus

Melu Valtatien aiheuttama meluhaitta on suurin Kausalan taajaman, mutta myös Jokuen ja Mankalan kyläalueiden kohdalla. Nykyisellä väylällään valtatie melualueella asuvien ja erityisesti voimakkaalle melulle (yli 60 dB) altistuvien lukumäärä lisääntyy huomattavasti liikennemäärien kasvaessa. Molemmat VE 1 ja 2 vähentävät nykyisen tien varren asutukselle aiheutuvaa meluhaittaa. VE 1 muodostuu taajaman pohjoispuolelle kokonaan uusi melulähde. VE 2 sijoittuu radan kanssa osittain yhteiseen melukäytävään siten, että asutusta jää myös tien ja radan muodostamien melulähteiden väliin. Tillolan koulun kannalta vaihtoehto 2A on huonoin ja edellyttää huolellista meluntorjuntaa.

Pohjavedet Suunnittelualueella sijaitsee neljä I-luokan pohjavesialuetta ja osa kehittämisvaihtoehtoista sijaitsee pohjaveden muodostumisalueella. Lääninhallitus ei pidä hyvänä sitä, että talousveden hankintaan soveltuvalle pohjaveden muodostumisalueelle sijoitetaan sellaisia toimintoja, jotka voivat vaarantaa pohjaveden laatua. Vaihtoehto 2C ei sijaitse ollenkaan pohjaveden muodostumisalueella, jonka vuoksi lääninhallitus pitää vaihtoehtoa 2C parhaana vaihtoehtona pohjavesien kannalta.

Museovirasto

Museoviraston rakennushistorian osasto ei ole ollut osallisena YVA-vaiheessa, joten sellaisten historiallisen ajan muinaisjäännösten kuten asutushistoriaan ja Pietarin radan rakentamiseen liittyvien mahdollinen sijainti vaikutusalueella jäänyt ottamatta huomioon. Tällä ei näyttäisi kuitenkaan olevan olennaista merkitystä VE 1 ja 2 verrattaessa, joskin vaikutus kulttuuriympäristöön ja maisemaan on vähäisin VESSA 2C.

YVA -ohjelmasta Museoviraston arkeologian osasto totesi, että arkeologisen kulttuuriperinnön ottaminen huomioon eri linjausvaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa edellyttää niillä tehtävää arkeologista inventointia. Hämeen tiepiiri toivoi 12.9.2007 päivätyssä lausunnossaan, että linjausvaihtoehdot inventoitaisiin vielä syksyn 2007 aikana. Myöhäisen ajankohdan takia inventoinnin toteuttaminen olisi ollut mahdotonta, joten inventointi päätettiin tehdä vain valitulla tielinjalla.

Kymenlaakson maakuntamuseo

Jokue – Suviojan tieosuuden vaikutuspiirissä on merkittäviä kulttuuri-maisemaa, rakennettua kulttuuriympäristöä ja arkeologiseen kulttuuri-perintöön kuuluvia, vaalittavia jäännöksiä. Maisemaselvitys on varsin kattava nykyisen maiseman analyysi. Selvitys sivuaa rakennettuja ympäristöjä, mutta ei tuo esille rakennusten tai rakennusryhmien arvoja ja historiallista taustaa. Maisemaselvitys ei sisällä maisemamuodostuksen historiaa, joka voisi antaa eväitä myös tiesuunnittelulle ja toimisi arvottamisen työkaluna. YVA -selostuksessa todetaan, ettei alueen asuinrakennuksilla ole purku-uhkaa. Kysymys on siis kulttuurimaisemaan ja rakennusten lähiympäristöön liittyvästä problematiikasta.

Alueen identiteettiin kuuluu ensimmäinen Salpausselkä, joka jakaa Iitin kahteen osaan: Pohjois-Iitin Vesikansaksi ja eteläistä Maakansaksi. Kausalan kohdalla tämä siirtymäraja on maisemakokonaisuudessa aistittavissa. Aluetta ilmentää Järvisuomen, Salpausselän ja rantamaan maiseman tunnusmerkit ja on varsin herkkää ja monipuolista maisemaa, johon kulttuurihistoria heijastuu. Riihimäki - Pietarinradan valmistuttua Kausalasta tuli tärkeä asemapaikka. Rata loi edellytykset taloudelliselle kasvulle ja sen mukaiselle kulttuurille. Iitin vanha kirkonkylä sijoittui vesiteiden varteen ja jäi syrjään, kun Kausala muodostui maayhteyksien varaan. Kausalasta tuli Iitin hallinnollinen keskus 1920-luvulla.

Iitin – Radansuun kylät kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin. Radansuun ja Kausalan välisellä alueella on myös huomattavia maisema-arvoja ja rakennuskulttuuria, vaikka jääkin valtakunnallisen rajauksen ulkopuolelle. Monet YVAN arvioinnit puoltavat Kausalan etelän puoleista vaihtoehtoa VE 2. Eteläinen VE 2 ei aiheuta kulttuurimaisemaan olennaisia muutoksia, se tukeutuisi radansuuntaisesti rataliikenteeseen ja maisemakokonaisuuteen. Niinimäen alueen rakennukset: koulu, Yrjölä ja Iso-Parolan ent. pappila ovat rakennus-historialtaan ja maisemaltaan merkittäviä. Nämä ympäristöt säilyisivät parhaiten VE 2C vaihtoehdossa. VE 1 toteuttaminen aiheuttaisi negatiivisia vaikutuksia kokonaisuuden maisemalle ja viihtyvyydelle. Tie ja tieympäristöön rakennettava infrastruktuuri, risteysalueet, pengerrykset ja melusuojat erottaisivat Iitti – Radansuu – Kausala -maisemayhteyden haitallisella tavalla.

Ratahallintokeskus

Selostuksessa on käsitelty raideliikenteen aiheuttamia melutasoja yhdessä tieliikenteen melutasojen kanssa. Yhteisvaikutusten selvittäminen tulee olla tavoitteena hankkeissa, joissa tie- ja raideliikenteen meluvaikutus kohdistuu samalle alueelle. Selostuksessa esitetyt raideliikennemelutasot ovat noin 3-5 dB korkeammat kuin Ratahallintokeskuksen selvityksen (Kouvolan seudun rataympäristöselvitys) laskelmat osoittavat. Ratahallintokeskuksen näkemyksen mukaan yhteismelutarkastelussa raideliikenteen melutasot ovat hieman ylikorostettuna. Kokemukset vastaavista päällekkäisistä laskennoista viittaavat siihen, että

10/25

laskentaohjelman oletuksien valinnalla on suuri merkitys lopputulokseen. Ratahallintokeskuk-
sen ympäristöohjeistuksessa tämä näkökohta tullaan ottamaan huomioon. Laskennallisia tuloksia voi-
daan pitää suuntaa-antavina ja toimenpiteitä määritettäessä niitä tarkennetaan tarvittaessa.

Meneillään olevassa YVA -menettelyssä "Luumäki-Imatrankoski kaksoisraide" tarkastellaan tie- ja raide-
liikenteen aiheuttamia yhteismelutasoja niissä kohdissa, missä tie- ja ratalinja kulkevat vierekkäin. Yh-
teistyöllä Tiehallinnon kanssa varmistetaan käytettyjen lähtötietojen ja laskentojen tarkkuus. Myös las-
kennassa käytettyjen tietojen systemaattiseen esittämiseen tullaan kiinnittämään huomiota.

Nastolan kunta, Tekniset palvelut

Nastolan kunnalla ei ole huomautettavaa YVA -selostuksesta.

Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry

Esitetyt vaihtoehdot ovat ympäristön kannalta erilaisia ja niiden vaikutus ympäristöön erilainen. Vähiten
haitallisesti luonnonympäristöön vaikuttaa VE 0 ja 0+, jotka tukeutuvat jo olemassa olevaan tielinjaan.
Muut vaihtoehdot merkitsevät tiekäytävän avaamista uuteen paikkaan ja siten monien erilaisten Pohjois-
Kymenlaakson elinpiirin rajua muuttamista.

Uusista ehdotetuista tielinjauksista pohjoiset vaihtoehdot ympäristön kannalta haitallisimpia. Myös eteläi-
siin vaihtoehtoihin sisältyy ympäristön kannalta haitallisia vaikutuksia. Näitä ovat mm. liito-oravien revii-
riin liittyvä häiriö, harjurakenteiden rikkoutuminen ja mahdollinen haitta pohjavesiin. VE 2C on vähiten
haitallinen, sen toteuttaminen palvelisi parhaiten logistiikkaa ja ympäristöä.

Iitin Pyrintö, Kausalan yritys ry, Iitin Latu ry

Pohjoiset tielinjaukset kulkevat tärkeiden pohjavesialueiden halki ja vedenottamoiden läheisyydessä. Tei-
den suolaus ja liikenteen riskit voivat pilata pohjavedet.

Pukkikangas on tärkeä virkistys- ja ulkoilualue Iitin asukkaille, jonka tiehankkeen pohjoiset vaihtoehdot
rikkovat. Alueella sijaitsee Kausalan ainoat ulkoilureitit, jotka liittyvät kiinteästi Kuusankosken ulkoilu-
reitteihin ja latureitille on suunnitteilla valaistus vuonna 2008. Korvaavia virkistysalueita tai ulkoilureitte-
jä ei ole Kausalan ympäristössä. Alueen läpi kulkee ylismaakunnallinen ulkoilu-, matkailu- ja retkeilyreitti.
Pukkikangas on myös koululiikunnalle tärkeä alue. Aluetta käytetään suunnistukseen, retkeilyyn ja met-
sästyksen.

Projektipäällikkö Matti Rantala

Euroopan kaukovaellusreittien 6-10 yhdysreitti sekä Kausalan ulkoilureitit liittyvät osana vuosina 2004-
2007 rakennettua Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Etelä-Karjalan maakuntien ulkoilu ja luontomatkailu-
verkostoa. Yhdysreitti on keskeinen maakuntia yhdistävä vaellusreitti. Reitti alkaa Lahdesta Kariston alu-
eelta ja jatkuu Nastolan, Kausalan, Kuusankosken, Kouvolan ja Valkealan kautta Luumäen Suo-
Anttilaan, jossa on yhteys E 10 kaukovaellusreittiin (Salpapolku).

Mainitulla kaukovaellusreittien 6-10 yhdysreitillä on pituutta noin 125 km. Maakunnallisten ulkoilu- ja
luontomatkailureitin rakentamiseen saatiin Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Etelä-Karjalan liittojen kaut-
ta rahoitusta 50% hyväksytyistä kustannuksista. Kaikkiaan hanke käsitti luontomatkailu/vaellus-, melonta
ja pyöräilyreittejä Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Etelä-Karjalan maakuntien alueella noin 2300 km.
Maakunnallisen reittiverkoston sekä Kausalan ulkoilureittien ja virkistysalueiden kannalta on erittäin vali-
tettavaa, jos pohjoinen tielinjausvaihtoehto tulee valituksi. EU-hankkeesta johtuen tulee osoittaa uudet
väylät ja rakentaa kolme ylikulkusiltaa (Jokue ns. Sahanlanden th., Urajärven tie sekä Kouvolan suuntaan
mentäessä ns. Anhavan reitin ylityskohta).

11/25

Radansuun Erämiehet ry

Pohjoiset linjauksella on haitallisia vaikutuksia Kausalan pohjoispuolen melutilanteeseen, pohjavesiin,
virkistysalueiden käytettävyyteen, kalastukseen, metsästyksen sekä asumiseen ja loma-asumiseen.

Pohjoinen linjaus muodostaa Kausalan pohjoispuolelle uuden meluhäiriölähteen, joka suuntautuu virkis-
tys- ja ulkoilualueille, luonnonympäristöön ja muihin hiljaisiin alueisiin. VE 1A aiheuttama häiriö kohdis-
tuu Pukkikankaalle ja vesistön lähellä olevien ja tulevien loma-asunto- ja vakituisten asuntoalueille ja VE
1C häiriö Myllytöyryn virkistysalueelle.

Iitin kirkonkylän ja Kausalan pohjoispuoleinen maisema-alue on merkittävä paikallisidentiteettiä luova
tekijä. Kirkonkylä koetaan Iitin kulttuuriseksi keskuksiksi. Iitin runsas loma-asutus keskittyy järvien ran-
noille. VE1 heikentää kunnan identiteettiä ja maisemallisia kohteita sekä maalaismaisen elinympäristön
sekä Iitin houkuttelevuutta asuin- ja lomanviettopaikkakuntana. Virkistys- ja ulkoilualueiden heikkene-
minen voi vaikuttaa alueiden käytettävyyteen ja siten kuntalaisten hyvinvointiin.

Urajärven ja Kausalan/ Tillolan välistä aluetta käytetään sienestykseen, marjastukseen ja metsästyksen.
Alueella on hirviä, valkohäntäkauriita, metsäkauriita, metsäkanalintuja sekä pienriistaa. Tie voi heikentää
marjastus- ja sienestysmahdollisuuksia. Metsästyksen ja riistanhoitotoiminta voi loppua alueen pirstouduttua.
VE 1 vaikeuttaa metsästyksiä myös Hiisiön seudulla. Aluetta käytetään maastopyöräilyyn, jonka reitit ulot-
tuvat myös nykyisen tien eteläpuolelle. Kausalassa ei ole muita virkistys- ja ulkoilukäyttöön maastoltaan
yhtä edullisia paikkoja, mikäli pohjoisen linjauksen toteuduttua.

Mielipide 1

Eteläiset vaihtoehdot voisivat aiheuttaa huoltoasemien, kauppojen ja ravintoloiden siirtymisen taajamasta
rautatien toiselle puolelle, mikä puolestaan voi houkuttaa ylittämään rautatietä laittomista paikoista.

Eteläiset vaihtoehdot eivät ole seutu- ja maakuntakaavojen mukaisia. Asukkaat ja maanomistajat ovat
suunnitelleet elämänsä, asumistaan ja rakentamista kaavan mukaisesti ja eteläisen vaihtoehdon myötä
Konttilan, Pentinmäen, Kaivomäen ja Sampolatien alueen asumiseen ja maankäyttöön taloudellista ja
viihtyisyys liittyvät panostukset menettävät arvoaan. Pohjoisten tielinjausten välittömällä vaikutusalueella
ei ole olemassa olevaa, eikä kaavoitettu uutta asutusta.

Eteläisen vaihtoehdon vaikutusalueella asuu pohjoisen linjauksia enemmän ihmisiä. Raideliikenteen melu
on ajoittaista, tieliikenne aiheuttaisi alueelle jatkuvaa meluhaittaa. Liito-oravan elinpiiri näyttää parem-
min suojatulta kuin ihmisten.

Eteläinen linjaus kulkee mm. erään maatilakiinteistöön maatilalan pihapiirin vieritse sikalarakennuksen
takaa. Linjaus katkaisisi tilan pihapiirin yhteydessä olevan pellon, jolloin valtaosa pellostä jäisi tien toisel-
le puolelle kulkuyhteyksien ulottumattomiin. Tilan yhteyteen ei jää käytännössä lainkaan peltoa, jota il-
man ei voi harjoittaa kotieläinten pitoa, sillä lannan levitykseen tarvitaan peltopinta-alaa. Tilan kaivot
sijaitsevat tielinjauksen lähellä. Tilan vesihuolto vaarantuu kaivojen jäädessä tien alle tai vesi voi pilaan-
tua tien suolauksesta. Kiinteistö voi menettää arvonsa viihtyisänä asuinpaikkana.

Mielipide 2

Pohjoinen tielinjaus 1C on linjattu lähelle lausunnonantajan omistamia tiloja ja tilanrakennuksia. Lausun-
non antaja pohtii jääkö tiloille menevä yksityistie VE 1C :n alle. Lausunnon antaja vastustaa pohjoista
tielinjausta.

Mielipide 3 (9 allekirjoittajaa)

Pohjoiset vaihtoehdot kulkevat pohjavesialueella, jossa on Kausalan ja Korian taajamien tarvitsemat vedenotamat. Vaarallisten aineiden määrällisesti suuret kuljetukset ja onnettomuusriskit lisäävät pohjavesialueen pilaantumisriskiä. EU:n vesiensuojeludirektiivi tulisi näkyä suuremmalla painoarvolla.

Pohjoiset linjaukset lisäävät ilman saasteita, jotka haittaavat asumista. Tielinjauksessa ei ole riittävästi huomioitu Urajärven vesien tilaa, sen ranta-asutusta ja asukkaiden viihtyvyyttä, johon pitäisi kuulua meluton luonto ja saasteeton ilma. Pohjoinen linjaus haittaa rannan asutusta kohtuuttomasti.

Pohjoiset tielinjaukset rikkovat Pukkikankaan alueelle sijoittuvat ulkoilu- ja liikuntareitit. Alueella sijaitsevat talvisin hiihtoladut, kesäisin aluetta käytetään mm. suunnistuksessa, patikoinnissa, sauvakävelyssä. Pukkikankaan alue on Kausalan taajaman ainoa merkittävä lähiliikunta-alue.

Pohjoiset linjaukset toteutuessaan rikkoisivat pohjoisen tielinjauksen alueen hirvenmetsästysalueen ja samalla lopettaisivat hirvenmetsästyksen, koska hirvenmetsästysluvat vaativat tuhannen hehtaarin yhtenäisen metsästysalueen. Selostuksessa ei ole riittävästi otettu huomioon Pyörösuonmäellä olevaa hirvien vasomisaluetta, mitä aluetta lähellä Luhdanmäessä sijaitsevat myös liito-oravien elinalueet. Kielteisten vaikutusten kannalta eteläiset vaihtoehdot aiheuttavat vähemmän haittoja..

Mielipide 4

Lausunnon antaja korostaa, että tielinjauspäätöksessä hankkeen vaikutuksien arvioinnin tulee olla tärkeämpi kriteeri kuin hankkeen kustannukset. Valtatie 12 tielinjausta on tutkittu vuosikymmenien ajan, jona aikana liikenteen tarpeet ja ympäristöön kohdistuvat arvot ja arvostukset ovat muuttuneet, myös kaavoihin aika on vaikuttanut ja niistä on voitava poiketa. Tielinjausratkaisua tehtäessä on erityisesti huomioitava ympäristön sekä asukkaiden olosuhteet, elinmahdollisuudet ja liikkuminen sekä näihin liittyvät riskit. Riskit ja haitat tulee pyrkiä poistamaan.

Lausunnon antaja pohtii YVAN merkitystä tielinjauspäätökseen, kun päätöksentekokriteereiksi on esitetty liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus, toteuttamiskelpoisuus, vaikutukset tienpitoon, investointikustannukset, liikennetalous. Päätöksentekijöillä ei ole riittävästi vastuuta valitun linjauksen haitoista paikallisesti. Paikallinen näkemys ja kommentit tulee näkyä valinnassa.

Pohjavesien osalta puuttuu riskianalyysi pohjavesisuojausten rikkoontumisen tai liikenneonnettomuuksien osalta. Pohjavesialueen vettä käyttävät tuhannet ihmiset. Mekaaniset suojaukset ja betoniset kaiteet eivät välttämättä ole riittäviä ja niiden kustannukset voivat olla huomattavia. Pohjavesialueen ulkopuolella oleva eteläinen vaihtoehto on turvallisempi. Pohjoinen tielinjauksen rakentaminen vaikuttaa Luhtalampeen ja Veittosten suohon toisin kuin on YVA –selostuksessa väitetty. Suuret vesilinjat suon ympäriltä puuttuvat kyseisistä vesiuomakartoista.

Melu Pohjoinen tielinjaus laajentaa melualueita laajemmalle kuin eteläinen linjaus. Meluselvitys ei anna täysin oikeaa kuvaa, koska rautatien melu on jaksoittaista, mutta maantiemelua ympärivuorokautista. Yöaikaista melutasoa ei ole esitetty. Kartoista puuttuvat Urajärven ja Kirkkojärven järviolueiden melutasot, mikä tieto on tärkeä sadoille loma-asukkaille. Tielinjauksen siirto lähemmäksi sekä liikenteen nopeuden kasvu tulevat lisäämään järviolueiden melua ja loma-asutuksen melurajat tultaneen ylittämään. Myös melukartat, joista melusuojaus puuttuu olisi pitänyt esittää. Mikäli pohjoinen tielinjausvaihtoehto valitaan Kausalan pelto-aukean ja Veittosten suon kohdille tarvitaan meluaidat.

Kaavoitus ja lisärakentamiset Pohjoinen tielinjaus lisää uusien paikallisteiden rakentamisia, mikä voi pilata kulttuurillisesti tärkeitä maisema-arvoja. Kymenrannan yksityistien kohdalle on esitetty vaihtoehtoinen uusi linjaus, jota suunnitelmissa ei ole esitetty. Eteläinen tielinjaus tekee uusien teiden rakentamisen tarpeettomaksi. Eteläinen tielinjaus lisää Kausalan mahdollisuutta kehittää pohjoisia alueita ja tiivistää eteläisen rautatien alueen maankäyttöä. Pohjois-Iitin loma-asukkaat tukevat keskustan kautta kulkemaan Kausalan taajaman kaupallista kehittymistä eteläisen vaihtoehdon valinnalla paremmin kuin pohjois-

sen vaihtoehdon valinnalla. Mielipiteessä pohditaan mm. kaavoitukseen ja meluntorjuntaan liittyviä riskejä, mm. meluohjeartot ylittävien alueiden kaavoituksen ja meluntorjunnan vastuiden osalta.

Veittosten suon ylittäminen on kustannuksiltaan kallis. Suon rakentaminen tuhoaa erityisiä luonnonarvoja. Iitin kunta tukee pohjoisia vaihtoehtoja, koska kunnan maa-omistuksia on pohjoisen vaihtoehdon kohdalla ja oletettavasti myös uudet Radansuun tievaihtoehdot ovat kunnan kannalta edullisia. Vaikuttavatko taloudelliset kysymykset kunnan objektiiviseen asioiden tarkasteluun?

Eteläisten linjausten lisäksi on vaihtoehtoinen linjaus. Idästä linjaus noudattaisi Tillolassa 2C linjausta, mutta suuntautuisi Vahterinvuoren ja Naukuvanvuoren kautta Multaharjun, Pisanvuoren ja Kellarivuoren lävitse Sikosuonmäen ja Jurkkolan kautta esitetylle metsäalueelle. Ratkaisussa tielinjaus kulkisi kallioleikkausten keskellä kallioiden muodostaessa luonnolliset meluesteet. Linjauksessa peltoalueita lävistetään hyvin vähän. Kausalan melu-alue pienenesi merkittävästi, tien rakentamiseen saataisiin hyvää mursketta riittävästi ja suurin osa VE 1 ja 2 luonnonhaitoista vältettäisiin.

Mielipide 5 (2 allekirjoittajaa)

Iitin pohjoispuolella ovat Kymijoen vesistöt, Urajärvi ja Suomen kauneimmaksi kyläksi valittu Iitin kirkonkylä. Kauniiden vesistöjen lähistölle ja kirkonkylän läheisyyteen rakennettava pohjoinen tielinjaus halkoisi kauniin Iitin kirkonkylään ja vesistöjen luo vievän maaseutumaiseman. Ihastu Iittiin mainoksella ei ole enää samaa merkitystä, mikäli rekkaliikenne tulee tälle alueelle. Pohjoiseen ohitustiehen liittyvät muut liikennejärjestelyt osaltaan lisäävät haitallisia vaikutuksia maisemaan. Pohjoisen ohitustien alta tuhottaisiin myös arvokasta luontoa ja kirkonkylään ulottuvaa pelto- ja metsämaisemaa.

Ihmiset haaveilevat puhtaasta ja hiljaisesta maaseudusta, jossa he voisivat rentoutua. Tielikenteen haitat ajavat ihmiset asfaltin ja melun keskeltä rentoutumaan rauhallisille alueille, kuten Iittiin. Rakennetaanko tulevaa Iittiäkin liikemaailman ehdoilla? Ihmisten hyvinvointi tulisi olla etusijalla.

Iitissä on vielä jäljellä muualla jo tuhottua arvokasta suomalaista maalaismiljöötä, korvaamatonta suomalaista kulttuuriperintömaisemaa, joka tuo katsojalle mielenrauhaa ja tasapainoa. Suomen arvokkain pääoma ja luonnonvara, jolla voimme ylpeillä on suomalainen maaseutumaisema ja kulttuuriperintö. Kausala Iitin historialliseen kirkonkylään ja vesistöjen äärelle ulottuva pohjoispuoli on ainutlaatuisen kaunistamaseutua vesistöineen. Kulttuurimaisema on parasta mielenraveluden vaalimista maassamme. Valtatiet tuovat mukanaan melun ja saasteen lisäksi myös niiden varsille rakennetut autojen pysäköintialueet, liikerakennukset ja monenlaiset betonirakennelmat siltoineen ja meluvallineen.

Mielipide 6

Eteläinen vaihtoehto VE 2 A halkaisee lausunnon antajan hevosharrastukseen käytettävän tilan, niin että tilasta jää osa molemmiin puolin tietä. Tilan rakennukset sijoittuvat tielinjauksen välittömään läheisyyteen. Tielinjaus VE2A valinta vaikeuttaa tilan käyttöä ja tekee asumisesta käytännössä mahdotonta. Eteläinen tielinjaus VE 2A kulkee Salpausselällä myös monen muun omakotitalon pihapiirin läheisyydessä. Lausunnon antaja pohtii, miten melusuojaus toteutetaan pihapiirissä.

YVA -selostuksessa ei ole huomioitu alueen hevosharrastusta. Radan eteläpuolella on useita hevostalleja. Ajelutiet / valmennustiet lähtevät tästä lausunnon antajan tilalta itään. VE 2 A vaikeuttaisi aika lailla tätä toimintaa, vaihtoehto 2 C vähemmän. Tielinjaus VE 2 A radan alitusta suunnitellaan kohtaan, mihin ratahallintokeskus suunnittelee samanaikaisesti junien ohituspaikkaa, johon tulisi kaikkiaan neljä raidepari sekä huoltotiet molemmille puolille rataa. Suunniteltu valtatie joutuisi alittamaan ratapihan.

Mielipide 7

Lausunnon antaja katsoo, että pohjoinen tielinjaus 1C on lähimpänä Kausalan taajamaa, millä on merkitystä Iitin kehitykselle ja tärkeä peruste linjauksen valinnalle. Toista Uusikylä esimerkkiä ei tarvita. Vaihtoehdon valinnassa on huomioitava Kausalaan johtavien liittymien sujuvuus. Mikäli uusi tieliittymä Ra-

dansuuhun toteutuisi, niin silloin nykyinen Iitin tie palvelisi entistä paremmin kevyttä liikennettä. Iitin kirkolle ja Virransillalle. Vaihtoehto 1C on virkistysalueita parantava vaihtoehto.

Lausunnon antaja ei näe Iitin pohjoispuolen luontoarvoja erityisen tärkeänä. Liito-oravahavaintoja ei ole tehty Jänispajun läheisyydessä, vaikka Jänispajussa oli aiemmin sankka kuusimetsä. Jänispajun komea kuusikko on hakattu paljaaksi niin kartanon lähellä kuin Harjuntien varrella, minkä luulisi vaikuttaneen luontoarvoihin ja liito-oravan elinpiiriin. Lausunnon antaja toivoo uutta katselmusta Jänispajun alueen luontoarvoja vertailtaessa, mikäli ne ovat kriteerinä tielinjaus 1 C vaihtoehdon esteinä.

Lausunnon antaja toivoo, että iittiläiset ottaisivat kantaa tiehankkeeseen. Lisäksi hän toivoo, että kaikki yrittäjät olisivat jatkossa samalla lähtöviivalla suunnitelmassa palveluja Iitin ja Kausalan parhaaksi.

Mielipide 8 (4 allekirjoittajaa)

- Eteläinen tielinjaus VE 2 pirstoisi Rieskan kohdalla sijaitsevan tilan metsäalueen kokonaan. Tielinjauksen läheisyydessä kulkee metsälain perusteella suojeltu, luonnontilainen puro, Saukonoja, johon tie vaikuttaisi haitallisesti. Maanomistajilla ei oikeutta korjata edes tuulenskaatoja puron reunoilta.
- Tie aiheuttaisi meluhaittaa ja rakentamisaikaiset räjäytykset voivat vaurioittaa tilan rakennuksia.
- Vaikutuksista pohjaveden korkeuteen ei esitetty ole kunnollista selvitystä.
- Läheisellä lammella on pesii kurkipari, alueella on tavattu myös kanahaukka ja mehiläishaukka, kanalintuja, hirviä, peuroja, eri tikkalajeja, sekä ilveksiä. Suunnitellun tien läheisyydessä sijaitsee Kulleroniitty ja viitasammakoita radanvarressa.
- Karttakuvaan 28 on virheellisesti merkitty asuttu rakennus vapaa-ajan asunnoksi sekä toinen purettu rakennus asutuksi.

Paikallisesti 1980 -luvun linjaus Metsäpirtti - Mäkelän kohdalla olisi parempi. Eteläinen linjaus tulisi linjata Saukonojan yli alajuoksulta, jolloin puro säästyisi suolalta ja päästöiltä, myös melu- ja ympäristöhaitat olisivat vähäisempiä, parantaisi elinolosuhteita, lähialueella, eikä haittaisi suunniteltua riistakäytävää, säästäisi kurkilammen ja kulleroniityn. Myös VE 1 aiheuttaisi meluhaittaa Rieskan kohdalla radanylityksestä johtuen.

Mielipide 9 (2 allekirjoittajaa)

1) YVAssa on korostettu pohjoisten tielinjausten vaikutuksia luontoon. Eteläisten tielinjausten asumiselle ja yhdyskuntarakenteelle aiheutuvat haitat ovat jääneet vähemmälle. YVAn mukaan VE 2A ja 2C asetuessa rautatien kanssa samaan käytävään haitta kohdistuisi vain vähäiseen määrään asutusta. Tosiasiassa VE 2 toteutuessa Kausalan rautatien eteläpuoleinen asutus jäisi rautatien ja valtatieväliin ja siihen kohdistuisi haittaa melusta ja liikenteen päästöistä. Esitettyä valtatielinjauksen sijoittamista asutuksen lähelle ei perustella. Pohjoiset vaihtoehdot kiertävät asutuksen kauempaa.

2) Pohjoisen tielinjauksen kielteisimmät vaikutukset kohdistuvat pohjavesiin sekä Kausalan pohjois- ja itäpuolelle sijoittuvien vapaa-ajan ja virkistysalueiden pirstoutumiseen. Pohjavesien suojelu on nykykäsityksin tekniikoin kuitenkin suojeltavissa. Samoin virkistysalueiden käyttö on alikulku- ym. ratkaisuin järjestettävissä. Nykyisen tielinjauksen parantaminen on huomioitava. Tien parantamiseen on investoitu ja liikenteen sujuvuus on lisääntynyt. Liikennemäärät vt 12:lla eivät välttämättä kasva, vaan osa liikenteestä siirtynee Turku-Helsinki-Vaalimaa -moottoritieyhteyden valmistuessa tälle väylälle.

3) Eteläisestä linjausten toteuttamisesta syntyy yhdyskuntataloudellisia ongelmia, joita ei ole YVA -selostuksessa riittävästi tarkasteltu.

- VE 2A ja 2 C:n toteutuessa Kausalan taajamarakenne venyisi länsi-itä-suunnassa
- Kausalan pääliittymän sijoittuminen Kansanmäen eteläpuolelle merkitsisi mahdollisesti uuden kaupallisen keskuksen rakentumisesta, mikä merkitsisi taajamarakenteen pirstoutumista.
- VE 2A ja 2C:lta Kausalaa olisi vain kaksi liittymää, toinen Kausalaa itäpuolella, toinen keskustajaman eteläpuolella, mikä lisäisi taajaman läpikululiikennettä, myös raskasta liikennettä.
- VE 2A ja 2C ovat seutukaavan ja valmistumassa olevan maakuntakaavan vastaisia.

4) Nykyisen tien linjausvaihtoehtoja ei ole tarkasteltu tasa-arvoisesti muiden kanssa. Valtatie kulkee taajaman läpi myös muualla mm. vt 4:llä Vaajakoskella ja valtatie 3:lla Tampereen pohjoispuolella mm. Hämeenkyrössä ja Ikaalisissa. Ennakoasetelman vuoksi 0-vaihtoehdon arviointia ei ole tehty puolueettomasti.

Mielipide 10 (3 allekirjoittajaa)

Lausunnon antaja pitää nykyisen tielinjauksen perusparannusta VE 0+ parhaana, toissijaisesti pohjoisia vaihtoehtoja, soveltuvin VE 1C. Ohitustien lisäksi tulee rakentaa tie myös hidasta ja raskasta liikennettä varten Kausalasta itään ja länteen, pohjois-etelä suuntainen liikennöinti huomioiden. Teiden rakentamisessa tulee huomioida pohjavesien suojaus.

Nykyinen vt 12 hidastaa liikennettä erityisesti Kausalaa taajaman kohdalla, joten perusparannus ja levennys ovat välttämättömiä. Liikenneympyrät eivät ratkaise tilannetta. Veittotensuon kohdalla on kevyenliikenteen väylä. Tillolassa Kuukson tienhaarasta itään liikenteen sujuvuus lisääntyy. Kausalaa kohdalla nykyinen vt 12:n linjaus tukee taajaman kehitystä ja liikennöintiä, teollisuuden tarpeita sekä asukkaiden liikkumista. Linjauksista vaihtoehto 0+ on suurin ja todennäköisesti halvin. Poikittainen liikennöinti tulee ratkaista alikulutunnelein. Pohjavesialueiden suojelemisesta on huolehdittava.

Pohjoiset vaihtoehtojen ympäristövaikutukset eivät ole merkittäviä. VE 1 on Kymenlaakson seutukaavan ja maakuntakaavanehdotuksen mukainen. VE 1C vaihtoehdossa tielinjaus Kuukson tienhaarasta itään kulkee lähes entisen valtatieväliä alueella, joka vähentää maansiirtotarvetta. Linjaus VE 1C kulkee Arolahden vedenottamosta kauempana kuin linjaus VE 1A. VE 1C tieliittymiseen palvelee paremmin Tillolan teollisuusalueen liikennöintitarpeita. Ohitustien rakentaminen vaatii hitaalle ja raskaalle liikenteelle omaa ties-töä, johon soveltuisi Niinimäentie.

Eteläisiä vaihtoehtoja ei pidetä perusteltuna. YVA -selostus ei tuo esiin luontoarvoja, jotka puoltaisivat eteläisten vaihtoehtoja. Eteläiset tielinjaukset kulkevat Jokuen kohdalla VR:n junaradan vieressä ja idempänä junaradan eteläpuolella Tillolaan ja Kuukson tiehen asti. Valtatien ja rautatien väliin jäisi kapea maa-alue, jolla on rakennettua omakotiasutusta, myös Tillolan koulu jää valtatieväliin. Melu- ja tärinähaitat junaradan ja valtatieväliin sekä niiden läheisyydessä olisivat aiheuttamaan haittaa.

Mielipide 11 (2 allekirjoittajaa)

Hiisiön eritasoliittymän länsipuolella tielinjausvaihtoehdot VE 1 ja VE 2 halkovat liito-oravien pesimä- ja levähdysalueen. YVA -selostuksessa asia ilmaistaan virheellisesti: vaihtoehto sivuaa liito-oravan mahdollista pesimä- ja levähdysaluetta. Luontoselvityksessä alue on selvästi EY:n luontodirektiivin IV(a)-liitteen nisäkäslajin, liito-oravan, lisääntymis- ja levähdysalue, jonka hävittäminen ja heikentäminen ovat kiellettyjä."

Pesäpaikan kolohaavasta pohjoiseen vanhassa metsässä jättiläishaapojen juurilla on havaittu liito-oravan ulostepapanoita. Haavat ovat mahdollisia pesäpuita. Liito-oravien kulkuyhteyden etelään katkaisee rinnakkain olevat korkeajännitesähkölinjat, vanha ja uusi Kurrantie sekä hakkuuaukea. Vaihtoehtoja tielinjaukselle löytyy esimerkiksi tiehallinnon omasta suunnittelumateriaalista. Alue on liito-oravan lisääntymis- ja levähdysalue, jonka hävittäminen ja heikentäminen on kielletty.

Mielipide 12

Lausunnon antaja toteaa, että eteläisen tielinjauksen alueelle suunnitellun välitien alle voi jäädä hänen omistamansa tonttima, mikä pyydetään huomiomaan suunnittelussa. Lisäksi pyydetään tarkistamaan välitien linjausta, jotta tilalle aiheutuva haitta jäisi mahdollisimman vähäiseksi. Välitien suunnittelu säästäisi kapean metsäkaistaleen, joka muodostaisi näkösuojan ja metsän eläinten kulkureitin.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Tiehallinnon Hämeen tiepiirin esittämän hankesuunnitelman tarkoituksena on Valtatien 12 perusparantaminen välillä Jokue - Suvioja (Iitti, Kuusankoski). Hankkeen eteläisen vaihtoehdon osalta tielinjauksen osalta suunnittelualue on välillä Hiisiö – Suvioja. Hankkeen tavoitteena on parantaa valtatie 12 Jokue – Suvioja tielinjausta siten, että tavoitetilassa vuonna 2030 Jokue –Kausala välillä on keskikaiteellinen ohituskaistatie (2 + 1), Kausala – Tillola välillä keskikaidetie (2 + 2) ja Tillola – Suvioja välillä keskikaidetie (2 + 2).

Hanketta koskeva ympäristövaikutuksien arviointimenettely (YVA) on laitettu vireille Kaakkois-Suomen ympäristökeskukseen 26.9.2006 toimitetulla YVA –ohjelmalla. Hankkeen YVA -selostus on tullut vireille ympäristökeskukseen 15.11.2007 ja se on kuulutettu 20.11.2007 – 18.1.2008. Ympäristökeskus on tarkistanut YVA -selostuksen ja esittää seuraavana käsityksensä sen riittävydestä. YVA -selostuksesta on jätetty kuulutusaikana ympäristökeskukselle yhteensä 17 lausuntoa ja 12 mielipidettä. Lausunnot ja mielipiteet sisältävät useita tärkeitä kannanottoja hankkeesta ja sen vaikutuksista ja ne on tarpeen ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa. Ympäristökeskus on omaa lausuntoaan laatiesaan ottanut huomioon mielipiteet ja lausunnot ja toimittanut niistä jäljennökset myös hankkeesta vastaavalle.

Hankekuvaus, hankekokonaisuus, hankkeen tarve ja tavoitteet

Hankekuvaus, hankkeen tarve ja tavoitteet sekä hankkeen suunnittelutilanne ja liittyminen muihin suunnitelmiin on esitetty YVA -selostuksessa selkeästi. Hankkeen tavoitteita ja vaikutusten arviointia on YVA -selostuksessa myös täsmennetty YVA -lain mukaisiin vaikutuksiin, kuten yhteysviranomaisen YVA -ohjelmasta antamassaan lausunnossa edellytti.

Hankkeen nykytilan kuvaus

Hankkeen kattava nykytilakuvaus ovat välttämätön hankkeen toteutusvaihtoehtojen vaikutusten arviointia ja vertailua varten. Nykytilakuvaus auttaa lukijaa ymmärtämään hankkeen tarpeen ja perustelut sekä auttaa suhteuttamaan hankkeen toteutusvaihtoehtojen vaikutusten merkittävyyttä. Valtatie 12 Jokue – Suvioja hankkeen nykytilakuvaus on Kausalan erityispiirteiden ja hankkeen kuvauksen ja keskeisten vaikutusten osalta on riittävä.

Hankevaihtoehdot

YVA -menettelyssä tulee arvioida hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia. Eri vaihtoehtojen tarkasteleminen antaa mahdollisuuden objektiivisesti arvioida hankkeen ympäristövaikutuksia ja haitallisten vaikutusten vähentämismahdollisuuksia. Riittävä vaihtoehtotarkastelun tarkoituksena on lisätä päätöksentekijöiden tietoutta hankkeen kokonaisvaikutuksista ja tuottaa valitulle toteuttamisvaihtoehdolle ympäristövaikutusten kannalta riittävät perusteet. Erilaisten vaihtoehtojen arviointi parantaa erilaisten näkemysten huomioon ottamisen ja lisää siten kansalaisten osallistumisen vaikuttavuutta.

Hanketta ei toteuteta VE 0 ja nykyisen tieyhteyden parantaminen VE 0+

YVA –selostuksen tulosten perusteella käy selväksi, ettei hankkeen nollavaihtoehdon VE 0 tai VE 0+ osalta Valtatie 12 Lahti-Kouvola yhteysvälin kehittämiseksi asetettuja liikenteellisiä ja liikenneturvallisuudelle asetettuja tavoitteita voida toteuttaa. Samoin selviää, että mikäli nykyiselle Kausalan ohittavalle valtatie 12:lle ohjataan ennustetilanteen mukaiset liikennemäärät, niin siitä on odotettavissa moninaisia Kausalan taajaman yhdyskuntarakenteeseen ja taajamassa asuvien ihmisten hyvinvointiin kohdistuvia vaikeasti torjuttavia haitallisia vaikutuksia (taajaman kehittämistä ja ihmisten liikkumista vaikeuttavat estevaikutukset, meluhaitta ja liikenteen aiheuttama turvattomuus ja pohjavesiriskit). Toisaalta esi-

merkiksi Iitin elollisen luonnon sekä geologisten tai nykyisten virkistysarvojen osalta nollavaihtoehdot VE 0 ja VE 0+ ovat parhaat, kun uutta tielinjausta ei tarvitse rakentaa.

Valtatie Kausalan pohjoispuolitse VE 1A ja 1C ja valtatie Kausalan eteläpuolitse VE 2A ja 2C

Valtatie 12 Jokue - Suvioja YVA- hankkeen toteutusvaihtoehtoina olivat voimassa olevan Kymenlaakson seutukaavan linjausta mukailevat pohjoiset vaihtoehdot (VE 1A ja VE 1C) sekä hankeryhmän päätöksellä YVA –menettelyn alussa arvioitaviksi otettu Kausalan eteläpuolitse kulkevat tielinjaukset vaihtoehdot (2A ja 2C). Kausalan ohittavan tielinjauksen kannalta YVA –menettelyyn valitut tielinjaukset vaihtoehdot ovat erilaisia (pohjoinen ja eteläinen linjaus) ja molemmat vaihtoehdot ovat lähtökohtaisesti toteuttamiskelpoisia. Siten YVA –menettelyssä tehty vaihtoehtotarkastelu valottaa tiehankkeen vaikutuksia monipuolisesti.

Valtatie 12 Jokue - Suvioja YVA -menettely täyttää vaihtoehtotarkastelunsa puolesta hyvin YVA –lain vaatimuksen vaihtoehtotarkastelusta.

Arvioinnissa käytetyt aineisto ja menetelmä

Hankkeen vaikutusten arvioinnissa onnistuminen riippuu arvioinnissa käytetyn aineiston ja menetelmien laadusta ja käyttökelpoisuudesta sekä arviointia tekevien henkilöiden asiantuntemuksesta. Olennaista arvioinnissa on se, että hankkeen keskeiset vaikutukset tunnustetaan alkuvaiheessa oikein ja vaikutusten merkittävyyden arviointi tehdään asiantuntevasti, systemaattisesti ja tasapuolisesti kaikkien vaihtoehtojen osalta, mikä on edellytys arvioinnin luotettavuudelle ja toisaalta myös vaihtoehtojen vaikutusten vertailulle. Arviointiprosessi ja myös arvioinnin epävarmuudet tulee myös kuvata ja perustella riittävän selkeästi arviointiselostuksessa. Valtatie 12 Jokue-Suvioja YVA -menettelyssä edellä mainitut kriteerit pääosin täyttyvät hyvin ja merkittävimpien vaikutusten osalta tiedon puutteita on täydennetty YVA -menettelyn aikana.

Vaikutusalueen rajaus

Hankkeen YVA –selostuksessa ei ole erikseen määritelty hankkeen vaikutusalueen rajaus. Valtatie 12 Jokue-Suvioja YVA -ohjelmassa arvioitavien vaikutusten rajaus on määritelty kolmeen eri luokkaan 1) lähivaikutusalueeseen, 2) päävaikutusalueeseen ja 3) seurannaisvaikutusalueeseen.

YVA –selostuksen vaikutusten arviointi keskittyy lähi- ja päävaikutusalueeseen eli käytännössä tielinjaukset vaihtoehtojen läheisyyteen ja Iitin kuntaan kokonaisuutena. Keskeiset vaikutukset keskittyvät tälle alueelle, mutta ehkä myös hankkeen seurannaisvaikutuksia olisi ollut tarpeen tuoda tarkemmin esille.

YVA -menettelyssä arvioidut vaikutukset

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen käyttö

YVA – selostuksessa esitettyjen tietojen perusteella valtatie 12 pohjoiset tielinjaukset vaihtoehdot (VE 1) heikentävät sijoittumisellaan eniten maakunnallisesti tärkeitä harjualueita Pukkikangasta ja Pyörökangasta. Pohjoisten vaihtoehdon VE 1A rakentaminen vaatii YVA –selostuksen mukaan eniten luonnonvaroja Pyöräkankaan länsipuolelle tehtävän penkereen vuoksi. Molempien pohjoisten linjaukset vaihtoehtojen VE 1A ja 1C linjaukselle jäävän Veitosten suon pohjavahvistustoimenpiteet vaativat todennäköisesti myös runsaasti luonnonvaroja. YVA -selostuksen arvion mukaan luonnonvarojen käytön kannalta eteläiset vaihtoehdot ovat pohjoisia hieman parempia. Arviointi ei kuitenkaan anna selkeää ja riittävää

kuvaa siitä mistä tielinjausvaihtoehtojen rakentamiseen tarvittavat murske ja sora hankittaisiin ja minkälaisia määriä näitä luonnonvaroja rakentamiseen tarvittaisiin, esimerkiksi Pyöräkankaan harjualueen ohittavan eteläisen vaihtoehdon VE 2C :n osalta. Luonnonvarojen hankinnan ja käytön osalta vaikutustenarviointi jää siten vajaaksi.

Vaikutukset pohjavesiin

YVA –selostuksesta ilmenee selkeästi Kausalan koillispuolelle sijoittuva vedenhankinnan kannalta tärkeä I luokan pohjavesialue ja sen alueella toimivien vedenottamoiden merkitys alueen vedenhankinnalle. Myös valtatie 12 linjauksen pohjavesiin kohdistuva vaikutus onnettomuusriskineen ilmenee YVA -selostuksesta. YVA –selostuksessa on tunnistettu pohjavesien laatuun vaikuttavina tekijöinä seuraavat tielinjausvaihtoehdot: VE 0, 0+, 1A ja 1C sekä 2A, mutta myös pohjavesialueelle, eritasoliittymien läheisyyteen tulevat muut toiminnot, kuten huoltoasemat, marketit ym. ja niiden vaikutus pohjavesiin. Näiden tiehankkeeseen liittyvien välillisten toimintojen vaikutuksia pohjavesien laatuun olisi ollut tarvetta analysoida YVA -selostuksessa esitettyä enemmän.

Pohjavesien suojelua koskevat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteet (VAT) tulee ottaa esitettyä paremmin huomioon sekä tielinjausvalintaa tehdessä että tiehankkeen jatkosuunnittelussa. VAT:n mukaan alueidenkäytössä on huomioitava pohjavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. VAT:n mukaan pohjaveden pilaantumis- ja muuttumisriskejä aiheuttavat toiminnot ja laitokset on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä tai soveltuvat vedenhankintaan. Vaikka pohjavesialueiden suojaukseen on nykyisin olemassa hyviä tekniikoita, niin siitä huolimatta Valtatie 12 Jokue - Suvioja tielinjauksen toteutusvaihtoehdoista pohjoiset vaihtoehdot VE 1A ja VE 1C aiheuttavat pohjavesille ja vedenottamoille selkeästi suuremman riskin kuin eteläiset vaihtoehdot VE 2A ja 2C.

Tielinjausta valittaessa on myös hyvä tiedostaa, että pelkän tien suojaukseen verrattuna eritasoliittymien pohjavesisuojausten toteuttaminen on erittäin vaikeaa ja kallista, jonka vuoksi eritasoliittymät tulisi sijoittaa pohjavesialueiden ulkopuolelle. Lisäksi on tarpeen pohtia sitä, että eritasoliittymien läheisyyteen on yleensä painetta toteuttaa erilaisia toimintoja kuten huoltoasemia, liikekeskuksia, joilla voi myös olla haitallisia vaikutuksia pohjavesiin.

Vaikutukset eliöstöön ja ekologiaan

Hankkeen vaikutusalueen luontoselvitykset on YVA –selostuksessa tehty asiantuntevasti ja riittävällä tarkkuudella. Arvioinnissa on erityisesti kiinnitetty huomiota luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeimpiin alueisiin. Pohjoiset vaihtoehdot VE 1A ja 1C on arvioinnissa todettu luontoarvojen kannalta haitallisimmiksi. Vakavimmat haitat aiheutuvat vaikutuksista alueen liito-oravien elinympäristöihin sekä Kausalan pohjoispuolen luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaaseen aluekokonaisuuteen. Eteläiset vaihtoehdot sivuavat liito-oravan elinympäristöjä ja vaikutukset kohdistuvat niiden kulkureitteihin ja yksittäisiin luonnonarvoiltaan arvokkaisiin alueisiin.

Iitin seudun liito-oravakanta on vahva, tiheimmän esiintymisen alue on keskittynyt Kausalan ympäristössä valtatie 12:n pohjoispuolelle. Alueellisten populaatioiden säilyminen edellyttää lajin vaatimien yhteyksien säilymistä sopivien elinympäristöjen välillä. Väylän rakentamisella voi olla suoraan elinympäristöihin kohdistuvien vaikutusten lisäksi vaikutusta alueen liito-oravakantaan sen katkaistessa kulkuyhteyksiä elinympäristöjen välillä. Esiintymisaluetta pirstovat vaikutukset voivat korostua väylän yhteydessä tapahtuvilla muilla elinympäristömuutoksilla varsinkin lajin tiheillä esiintymisalueilla. Jatkosuunnittelussa tulee selvittää mahdollisuudet, joilla väylä voidaan toteuttaa vaarantamatta liito-oravien suojelutavoitteita. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon, että luon-

nonsuojelulain nojalla liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteiden uudistamistyöryhmä on esittänyt tavoitteita uudistettavaksi siten, että elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokkaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilymistä edistetään ja ekologisten yhteyksien säilymistä suojelualueiden ja muiden arvokkaiden luontoalueiden välillä edistetään.

Maisema, taajamakuva ja kulttuuriperintö

Hankkeen YVA -selostuksessa on esitetty varsin kattava maiseman ja rakennetun ympäristön nykytilaselvitys. Esitys ei kuitenkaan sisällä maisemamuodostuksen historiaa tai rakennusten tai rakennusryhmien arvoja ja historiallista taustaa. .

Myös hankkeen vaihtoehtojen vaikutuksia taajamakuvaan on arvioitu sanallisesti monipuolisesti. Taajamakuvaan ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnin havainnollisuus ei ole YVA –selostuksessa kuitenkaan paras mahdollinen. Havainnollisuutta olisi lisännyt esimerkiksi ilmakehään sovitettujen tielinjaukset eritasoliittymistä. Eritasoliittymien tilantarvetta ja vaikutuksia taajamakuvaan ja maisemaan on tuotu esille myös muutamissa mielipiteissä ja lausunnoissa.

Hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutukset Iitin rakennettuun kulttuuriperintöön, arkeologiseen kulttuuriperintöön sekä Iitin alueelliseen identiteettiin on jäänyt myös varsin vähälle huomiolle, mihin mm. Kymenlaakson maakuntamuseo ja Museovirasto sekä muutamat mielipiteen jättäjät ovat kiinnittäneet huomiota. Maakuntamuseon ja Museoviraston lausuntojen mukaan eteläisen vaihtoehdon (VE 2) toteuttaminen aiheuttaisi olemassa olevan tiedon perusteella vähemmän haitallisia vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriperintöön kuin pohjoisen vaihtoehdon (VE 1) toteuttaminen. Valtatie 12 Jokue-Suvioja tielinjausta valittaessa on tarpeen kuulla Museoviraston ja Kymenlaakson maakuntamuseon asiantuntijoita ja maastoinventointi on tarpeen tehdä valitun tielinjan osalta.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja kaavoitukseen

Valtatie 12 Jokue - Suvioja tiehankkeen kaikilla toteutusvaihtoehdoilla on merkittävä vaikutus Iitin kunnan yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön, jonka vuoksi YVA -selostuksessa on perusteltua painottaa näiden vaikutusten arviointia.

YVA -selostuksen mukaan molemmilla hankkeen toteutusvaihtoehdoilla (VE1 ja VE2) on Kausalan yhdyskuntarakenteeseen pääosin samansuuntaisia liikenteellisiä ja yhdyskuntarakenteen eheytyemiseen kohdistuvia vaikutuksia. Pääosa hankkeen myönteisistä vaikutuksista yhdyskuntarakenteeseen syntyy nykyisen valtatie 12 liikenteen siirtyessä pois Kausalan taajama-alueelta ohitustielle.

Pohjoiset vaihtoehtojen VE 1A ja 1C linjaukset noudattavat Kymenlaakson voimassaolevan seutukaavan linjausta sekä ympäristöministeriössä vahvistettavana olevan Kymenlaakson maakuntakaavan linjausta. Pohjoinen linjaus on myös Iitin oikeusvaikutuksettoman yleiskaavan mukainen. Eteläiset tielinjausvaihtoehdot VE 2A ja 2C eivät ole maankäyttösuunnitelmien mukaisia, mutta ne pohjautuvat vuonna 1988 tehdyn neljännen seutukaavan rakennemallitarkastelussa esitettyyn vaihtoehtoiseen linjaukseen.

Iitin kunnan lausunnosta ilmenee, että kunta on maankäytöllisissä suunnitelmissaan varautunut pohjoisen tielinjausvaihtoehdon toteuttamiseen ja näkee tärkeänä hankkeen yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien vaikutusten arvottamisen toteutusvaihtoehtoa valittaessa. Iitin kunta katsoo, että pohjoinen linjaus tukee parhaiten tavoitetta Kausalan kehittämisestä

kaupunkitasoisena taajamana sekä Radansuu – Kirkonkylä alueen kehittämisestä viihtyisänä vapaa-aika ja asuinalueena.

Pohjois-Iitin saavutettavuus paranee pohjoisen valtatie 12 tielinjausvaihtoehdon (VE 1) myötä, mutta toisaalta pohjoinen tielinjausvaihtoehto voi myös meluhaitan ja estevaikutuksen osalta haitata Radansuun - Kirkonkylän alueen kehittämistä viihtyisänä vapaa-aika- ja asuinalueena.

Eteläisten tielinjausvaihtoehtojen valinta edellyttäisi tielinjauksen uudelleen tarkastelua maakuntakaavatasolla. Käytännössä Kymenlaakson ensimmäistä vaihemaakuntakaavaa käsitellessään ympäristöministeriö ottaa kantaa valtatie 12 tielinjaukseen. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on vaihemaakuntakaavasta ympäristöministeriölle antamassaan pyydytyssä lausunnossa esittänyt, että ympäristöministeriö ottamaan Valtatie 12 Jokue – Suvioja YVA –menettelyn tulokset huomioon vahvistaessaan kaavan.

YVA -menettelyssä on tuotettu vertailevaa maankäytönsuunnittelua palvelevaa uutta aineistoa, joita ei ole maankäytöllisissä suunnitteluprosessissa ollut aiemmin käytettävissä. Tulosten perusteella olemassa olevia maankäytöllisiä ratkaisuja on mahdollista tarkastella uudelta pohjalta.

Valtatie 12 Jokue-Suvioja YVA –selostusta on kritisoitu elinkeinoihin ja talouselämään liittyvien tietojen ja arvioinnin puutteista. YVA- yhteysviranomaisena on ottanut tähän asiaan kantaa jo YVA -ohjelmasta antamassaan lausunnossa. YVA –lain mukainen YVA -menettely on tarkoitettu hankkeiden ympäristövaikutusten selvittämiseen. ja arviointiin ja sen tulokset tulee ottaa huomioon hankkeesta päätettäessä.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön on YVA –selostuksessa pyritty arvioimaan eri vaihtoehtojen osalta samoilla kriteereillä ja tasapuolisesti. Epävarmuutta eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnille on kuitenkin aiheuttanut se, että Valtatie 12 nolla-vaihtoehtoista sekä Kausalan pohjoispuolisista tielinjausvaihtoehtoista olemassa oleva yhdyskuntarakennetta koskeva tieto on ollut täsmällisempää kuin eteläisestä tielinjausvaihtoehtoista.

Melu

Melu on nykyisessä tilanteessa keskeinen valtatie 12 tieliikenteestä Kausalan taajamaan aiheutuva haitta, joten liikennemäärien väheneminen nykyisellä valtatie 12 tielinjauksella vähentää merkittävästi Kausalan taajaman melutilannetta. Valtioneuvoston päätöksen ja valtioneuvoston meluntorjunnasta antaman periaatepäätöksen perusteella uusien teiden suunnittelussa tulee meluntorjunnan tavoitteena olla meluohjearvot alittava, vähämeluinen elinympäristö. Meluntorjunnan tavoitteena on säilyttää myös hiljaisia alueita. Käytännössä hiljaisten alueiden säilyttämistavoitteita pyritään toteuttamaan keskittämällä melua aiheuttavia toimintoja samoille alueille, mihin YVA -selostuksessa viitataan eteläisen vaihtoehdon yhteisellä melukäytävällä radan kanssa.

YVA – selostuksessa esitetyt meluselvitykset on Kontjärven tilannetta lukuun ottamatta esitetty suuren mittakaavaltaan karttapohjalle. Tämän vuoksi tielinjausvaihtoehtojen liikenteestä aiheutuva melutilanne ja meluntorjunnan tarpeen arviointi eivät ole erityisen tarkkoja yksityiskohtien osalta. Meluselvitys on kuitenkin tehty samalla periaatteella kaikkien vaihtoehtojen osalta ja tulokset ovat vertailukelpoisia eri vaihtoehtojen osalta. Yleissuunnitelmassa esitetään valitun tielinjausvaihtoehdon osalta tarkempi meluselvitys ja meluntorjuntasuunnitelma.

Valtatie 12 Jokue – Suvioja tiehankkeen eteläiseen ja pohjoiseen tielinjausvaihtoehtoon liittyvät omat meluntorjunnan haasteensa suhteessa meluntorjunnalle asetettujen tavoitteiden

saavuttamiseen. Tavoitteen "vähämeluinen ja viihtyisä asuinympäristö" ja tavoitteen "hiljaisten virkistysalueiden suojelun" välille näyttäisi muodostuvan hankkeen eri vaihtoehtojen välillä arvotus ristiriita:

Eteläisen tielinjausvaihtoehdon (VE 2A ja 2C) melualueelle sijoittuu runsaammin asutusta ja siten tielinjaus lisää Kausalan eteläpuolisen asuinalueiden meluhaittaa, joka puolestaan voi alentaa asuinalueen viihtyvyyttä, vaikka melutasot meluntorjunnan myötä jäisivätkin alle ohjearvojen.

Pohjoisen tielinjausvaihtoehdon (VE 1A ja 1C) melualue ulottuu Kausalan merkittävälle lähivirkistysalueelle ja VE 1A:n melualue voi ulottua Urajärven ja, Kirkkojärven loma-asutusalueelle. Pohjoisen tielinjausvaihtoehdon (VE 1A ja 1C) myötä Kausalan taajaman molemmiin puolin muodostuisi melulähde, jolloin kuntalaisten mahdollisuus virkistyä ja nauttia luonnon äänistä lähivirkistysalueilla heikkenee. Liikennemelu voi myös vaikeuttaa jatkossa taajaman pohjoispuolen asuinalueiden ja virkistysalueiden suunnittelua.

Näiden lisäksi Tillola-Suvioja tielinjauksen varrella sijaitsevan Kontjärven loma-asutusalueelle kohdistuu tieliikenteestä meluntorjuntaa edellyttävä meluhaitta.

YVA –selostuksessa esitetyn meluselvityksen perusteella voidaan vertailla hankkeen eri vaihtoehtojen meluvaikutuksia. Huolimatta valittavasta tielinjauksesta hankkeen jatkosuunnittelussa tarvitaan tielinjauksen yksityiskohtainen meluselvitys ja meluntorjuntasuunnitelma. Erityisesti eteläisen vaihtoehdon VE 2 osalta korostuu tarve meluntorjunnan suunnittelun yhteistoimintaan ratahallintokeskuksen kanssa.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Kaikilla Valtatie 12 Jokue-Suvioja YVA –menettelyssä arvioituilla toteutusvaihtoehtoilla vaikutuksia Iitin kunnan asukkaiden elinoloihin, viihtyvyyteen ja liikkumiseen. Hankkeen vaikutusten arvioinnin keskeisimpiä ja haasteellisimpia tehtäviä onkin ollut ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten suurimpana haasteena on yksilön kokeman vaikutuksen arvottaminen.

YVA –arvioinnissa on varsin hyvin onnistuttu tunnistamaan keskeiset hankkeesta ihmiseen kohdistuvat vaikutukset. Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia on käsitelty hankevaihtoehtojen osalta monipuolisesti ja tasapuolisesti. Vaikutusten kannalta erityisen herkäät kohteet koulut, päiväkodit, hoitolaitokset on YVA -selostuksessa huomioitu. YVA –selostuksesta jäte-tyissä mielipiteissä on kuitenkin tuotu esiin eri vaihtoehtoihin liittyviä yksityiskohtia, jotka on tarpeen ottaa huomioon tielinjausvaihtoehtoa valittaessa ja myöhemmin hankkeen jatkosuunnittelussa.

Merkillepantavaa on se, ettei YVA -menettelyn aikana saadun palautteen perusteella kumpikaan hankkeen toteutusvaihtoehtoista (VE 1 tai VE 2) näytä nousevan ihmisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta selkeästi toista vaihtoehtoa paremmaksi, vaan alueen asukkaiden näkemykset ja kokemukset tielinjausvaihtoehtojen paremmuudesta ja haitallisista vaikutuksista riippuvat mm. asukkaiden asuinpaikasta ja suunniteltujen tielinjausalueiden käyttötarpeista.

Pohjoista vaihtoehtoa vastustavat korostavat tielinjauksen VE 1 heikentävän Pohjois-Iitin kulttuuri-identiteettiä, ja virkistysarvoja (ulkoilumahdollisuuksia, luonnonarvoja, mahdollisuutta nauttia meluttomasta luonnosta liikkumalla ja metsästämyllä) ja kokevat tien uhaksi pohjavesialueelle.

Eteläisen vaihtoehdon vastustajat korostavat eteläisen tielinjauksen VE 2 heikentävän asutusalueensa (Sampolan, Kansanmäen, Pentinmäen ja Pentinrinteen) viihtyvyyttä meluhai-

tan ja päästöjen myötä. Asukkaat kokevat asuinalueensa taloudellisen arvon laskevan sekä kokevat tulevansa petetyksi mikäli eteläinen tielinjaus valittaisiin kaavoissa esitetyistä tielinjauksista huolimatta. Lisäksi tien koettiin vaarantavan muutamien elinkeinon (maatalous) ja harrastustoiminnan (hevostalous). Erityisesti eteläisen tielinjauksen osalta on noussut esille huoli tielinjauksen 2A vaikutuksesta Tillolan kouluun. Myös nykyisen tien perusparantaminen oli joidenkin asukkaiden mielestä paras ja osittain koettiin, ettei nollavaihtoehtoa ole otettu vaikutustenarvioinnissa riittävästi huomioon.

Palautteen perusteella on havaittavissa, että hankkeen aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia olisi ollut tarpeen analysoida esitettyä tarkemmin ja laajemmin YVA -selostuksessa.

Osallistumisen järjestäminen

Valtatie 12 Jokue - Suvioja hankkeesta ja YVA –menettelyn etenemisestä on tiedotettu riittävästi ja asukkaille on järjestetty mahdollisuus osallistua yleisötilaisuuksissa, työpaajoissa sekä mielipiteiden jättämisen muodossa. Hanke on herättänyt runsaasti kiinnostusta ja YVA -yleisötilaisuuksissa on ollut runsaasti osanottajia. YVA-selostuksen yleisötilaisuudessa oli läsnä yhteensä 106 henkilöä. Yleisötilaisuuden jälkeen hankkeesta vastaavalle, konsultille ja yhteysviranomaiselle on jätetty varsin paljon palautetta ja mielipiteitä.

Vaikutusten arvioinnin puutteet

Ympäristövaikutusten arvioinnin puutteena on hankkeen koko elinkaaren vaikutusten tarkastelun ja erityisesti rakentamisaikaisten vaikutusten arvioinnin puuttuminen YVA selostuksesta.

YVA –menettelyssä tulee arvioida hankkeen vaikutuksia hankkeen koko elinkaaren aikana, koska hankkeilla on erilaisia vaikutuksia elinkaaren eri vaiheissa. Tiehankkeessa oleellisia elinkaaren vaiheita ovat hankkeen suunnittelu, tien rakentaminen ja tien käyttö ja kunnostus sekä mahdollinen poistaminen käytöstä.

Tiehankkeiden pitkäaikaisimmat vaikutukset kohdistuvat tien käyttöön, joten tämä ajanjakso korostuu YVA -selostuksessa. Valtatie 12 Jokue - Suvioja tiehanke on kuitenkin myös mittava rakentamishanke. Rakentamisaikaisten vaikutusten arviointi puuttuu, vaikka se on luvattu tehdä hankkeen YVA –ohjelmassa. Rakentamiseen liittyy mm. ajallinen tarkastelu, maansiirtotyöt, luonnonvarojen käyttö ja siirto, räjäytykset, joista voi olla merkittäviä vaikutuksia ympäristöön. Myös YVA -yhteysviranomaisen on YVA -ohjelmasta antamassaan lausunnossa korostanut rakentamisen aikaisien vaikutusten arviointia erityisesti rakentamisessa käytettävien luonnonvarojen osalta. Myös hankkeen vaiheittain toteutukseen liittyvien vaikutusten erityispiirteiden esille tuominen olisi ollut tarpeen.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen ja riskinarviointi sekä seurantaohjelma

YVA -lain keskeisenä tavoitteena on tunnistaa ja arvioida hankkeen merkittävät vaikutukset ja ehkäistä haitallisten ympäristövaikutusten syntymistä. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa tuleekin selkeästi tuoda esille, mitkä hankkeen haitalliset vaikutukset ovat niin merkittäviä, että ne edellyttävät erityisiä ehkäisytöitä.

YVA -selostuksen ehdotus toimiksi, joilla haitallisia ympäristövaikutuksia ehkäistään ja rajoitetaan jää yleispiirteiseksi. Asiasta on vaikea saada kokonaiskuva, koska asiaa on tarkasteltu kunkin vaikutuksen kohdalla tekstissä. Ehdotusten kokoaminen esimerkiksi taulukkoon olisi helpottanut luettavuutta.

YVA –selostuksessa on esitetty ehdotus seurantaohjelmaksi ja siinä on mainittu mm. lisäselvitystarpeet ja seurantaohjeet. Seurantaohjelma täydentyy hankkeen jatko-suunnittelun aikana.

Vaihtoehtojen vertailu ja vaikutusten arvottaminen

YVA -selostus eroaa yksittäisen hankkeen ympäristöselvityksestä erityisesti siten, että siinä vertaillaan hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutuksia toisiinsa. Vaihtoehtojen vertailussa tiivistetään ja tulkitaan YVA -menettelyn aikana saatua tietoa. Hyvin tehty vaihtoehtojen vertailun tavoitteena osoittaa ympäristövaikutuksiltaan paras vaihtoehto.

Valtatie 12 Jokue-Suvioja YVA –selostuksessa on onnistuttu hyvin vertailemaan sanallisesti eri vaihtoehtojen vaikutuksia toisiinsa. Vertailussa on käytetty myös YVA –lain mukaisia vaikutuskriteerejä. Sanallinen vaihtoehtojen vertailu antaa hyvän mahdollisuuden muodostaa kuvan eri vaihtoehtojen hyvistä ja haitallisista ympäristövaikutuksista.

Sen sijaan yhteenvetokappaleen loppuun lisätty myös vaihtoehtojen vertailutaulukot eivät tue esitystavaltaan "vaikutusten vertailu suhteessa nykytilan vaikutuksiin" sanallista vaikutusten arviointia ja vertailua, joten vertailutaulukon tulokset jäävät tulkinnanvaraiseksi. Eri vaihtoehtojen vertailussa toteutustilassa olisi todennäköisesti vastannut parhaiten vertailun tavoitteeseen.

Hyvä tiivistetty vertailutaulukko YVA –selostuksessa vaatii vaikutusten arvottamista suhteessa toisiinsa, mikä on vaikea tehtävä. Kuitenkin tielinjauksen valinnasta päättävien tahojen on kohdattava tämä kysymys ennen tielinjauksesta tehtävää päätöstä.

YHTIENVETO JA YVA-SELOSTUKSEN RIITTÄVYYS

Valtatie 12 Jokue – Suvioja YVA –menettely on ollut aito ympäristövaikutusten arviointi, joka vaihtoehtotarkastelultaan, menettelyltään ja raportoinniltaan täyttää hyvin YVA –lain tavoitteen. YVA –selostuksessa on perusteltu riittävästi tiehankkeen tarve ja tavoitteet. Vaikutusten arvioinnissa YVA -selostus keskittyy YVA –lain mukaisten ja hankkeen kannalta keskeisten ympäristövaikutusten arviointiin ja vaikutukset on arvioitu tasapuolisesti samoilla kriteereillä kaikkien tielinjaus vaihtoehtojen osalta. YVA –selostuksen puutteena on kuitenkin pitää hankkeen elinkaaren ja erityisesti tiehankkeen rakentamisaikaisten vaikutusten arvioinnin puuttumista.

YVA- menettely on herättänyt paljon mielenkiintoa ja Iitin asukkaat ovat osallistuneet järjestettyihin tilaisuuksiin aktiivisesti. Erityisesti eteläisten tielinjausvaihtoehtojen ottaminen mukaan hankkeen YVA –menettelyyn on lisännyt keskustelua ja osallistumista hankesuunnitteluun, mitä sellaisenaan voidaan pitää yhtenä YVA -menettelyn onnistumisen merkinä.

Ympäristövaikutusten kannalta sekä pohjoinen että eteläinen tielinjaus ovat haitattomampia kuin nykyinen valtatie 12 linjaus Kausalan kohdalla. Eteläisten vaihtoehtojen toteuttamiseen liittyy kuitenkin selvästi vähemmän haitallisia vaikutuksia ja riskejä ympäristöön ja luonnonoloihin kuin pohjoisten vaihtoehtojen toteuttamiseen. YVA -menettelyssä on tuotettu paljon uutta vertailevaa aineistoa hankkeen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Vastaavaa aineistoa ei ole maankäytöllisissä suunnitteluprosessissa ollut aiemmin käytävissä. Tulosten perusteella olemassa olevia maankäytöllisiä ratkaisuja on mahdollista tarkastella uudelta pohjalta.

YVA –selostus antaa riittävän pohjan ympäristövaikutusten osalta valtatie 12 Jokue – Suvioja tiehankkeen linjausta koskevaan päätöksentekoon. Nyt tuotettua tietoa voidaan hyödyntää ympäristöministeriön Kymenlaakson maakuntakaavaa koskevan vahvistamisen yhteydessä sekä valtatie 12 Jokue – Suvioja yleissuunnitteluun valittavan tielinjauksen valintaprosessissa. Yhteysviranomaisen mielestä tielinjauksen valinnan tulisi tukea ympäristön kestävä kehitystä.

5 LAUSUNNOSTA TIEDOTTAMINEN

Yhteysviranomaisen lausunto Tiehallinnon, Hämeen tiepiirin VT 12 parantaminen välillä Jokue – Suvioja YVA – selostuksesta on nähtävillä yhdessä arviointiselostuksen kanssa **17.3.2008 - 18.4.2008** saakka Iitin kunnanvirastossa os. Rautatiekatu 20, Kausala, Iitin pääkirjastossa os. Kausansaarentie 3, Kausala, Kuusankosken kaupungintalolla os. Valtakatu 33, Kuusankoski sekä Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa Kauppamiehenkatu 4, Kouvola. Lausunto on nähtävillä myös ympäristökeskuksen internet-osoitteessa www.ymparisto.fi/kas > ympäristövaikutustenarviointi YVA ja SOVA > päättyneet YVA hankkeet.

Johtaja Leena Gunnar

Ylitarkastaja Asta Asikainen

MAKSU 7 500 euroa

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri

Maksu määräytyy kahden kunnan vaikutusalueen mukaan.
Peruste: ympäristöministeriön asetus alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (1387/06)

JAKELU

Iitin kunta
Iitin kunnanhallitus
Iitin tekninen lautakunta
Iitin kaavoitustoimikunta
Iitin rakennuslautakunta
Iitin koulutuslautakunta
Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymän
Kuusankosken kaupunginhallitus
Kuusankosken tekninen virasto
Kouvolan Seudun kansanterveystyön ky, ympäristöpalvelut
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kouvolan Seudun kuntayhtymä
Kymenlaakson liitto
Päijät-Hämeen liitto
Hämeen ympäristökeskus
Nastolan kunta
Etelä-Suomen lääninhallitus, Kouvolan palveluyksikkö
Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus
Museovirasto
Kymenlaakson maakuntamuseo
Ratahallintokeskus
Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus
Kaakkois-Suomen työvoima- ja elinkeinokeskus
Kaakkois-Suomen metsäkeskus,
Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry
Iitin Pyrintö
Kausalan yritys ry
Iitin Latu ry
Radansuun Erämiehet ry
Kausalan Vesihuolto Oy
Iitin Kirkonkylän - Radansuun kyläyhdistys
Iitin kotiseutuyhdistys
Ramboll Oy, E. Kauste
Alueelliset ympäristökeskukset
Ympäristöministeriö, alueidenkäyttö
Suomen ympäristökeskus
YVA -selostuksesta mielipiteen jättäneet
Destia
Konsulttipalvelut, Kuopio
Infrasuunnittelu, Liikenne- ja ympäristö, Helsinki

Piirustukset

Y1 Yleiskartat 1:20000

- Y1-1 Plv 9,8–15 km
- Y1-2 Plv 15–22 km
- Y1-3 Plv 22–26 km

Y2 Suunnitelmakartat 1:4000

- Y2-1 Plv 8600–10100
- Y2-2 Plv 10100–11500
- Y2-3 Plv 11500–13000
- Y2-4 Plv 13000–14500
- Y2-5 Plv 14500–16000
- Y2-6 Plv 16000–17500
- Y2-7 Plv 17500–18900
- Y2-8 Plv 18900–20300
- Y2-9 Plv 20300–21700
- Y2-10 Plv 21700–23200
- Y2-11 Plv 23200–24600
- Y2-12 Plv 24600–26100
- Y2-13 Plv 26100–26740
- Y2-14 M8 plv 1600–3100
- Y2-15 M8 plv 3100–4203

Y2 Pituusleikkaukset 1:4000 / 1:400











- Y2-16 Vt 12 plv 9800–11820
- Y2-17 Vt 12 plv 11820–14220
- Y2-18 Vt 12 plv 14220–16620
- Y2-19 Vt 12 plv 16620–19020
- Y2-20 Vt 12 plv 19020–21420
- Y2-21 Vt 12 plv 21420–23820
- Y2-22 Vt 12 plv 23820–26220
- Y2-23 Vt 12 plv 26220–27200
- Y2-24 E3R1, E3R2, E3R3 ja E3R4
- Y2-25 E4R1, E4R2, E4R3 ja E4R4
- Y2-26 E5R1, E5R2, E5R3 ja E5R4
- Y2-27 M5 ja M6
- Y2-28 M7 ja M8
- Y2-29 M9 plv 0–2400
- Y2-30 M9 plv 2400–4201
- Y2-31 M10, M11 ja M12

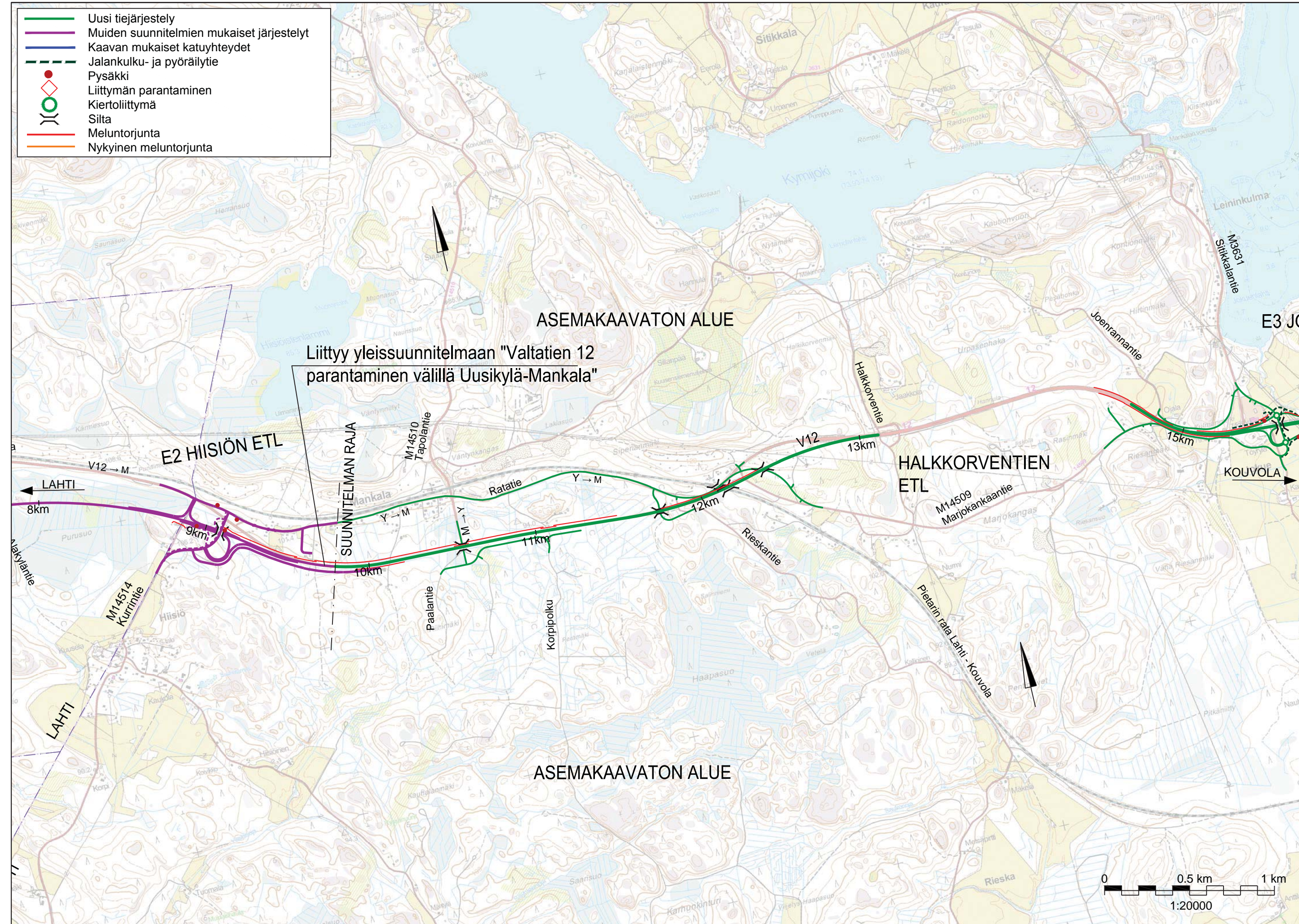
Y3 Siltaluonnokset 1:100, 1:200











- Y3-1A S9 Sitikkalan silta
- Y3-2A S12 Jokuen risteyssilta
- Y3-3A S18 Kausalan risteyssilta
- Y3-4A S24 Suokannantien risteyssilta

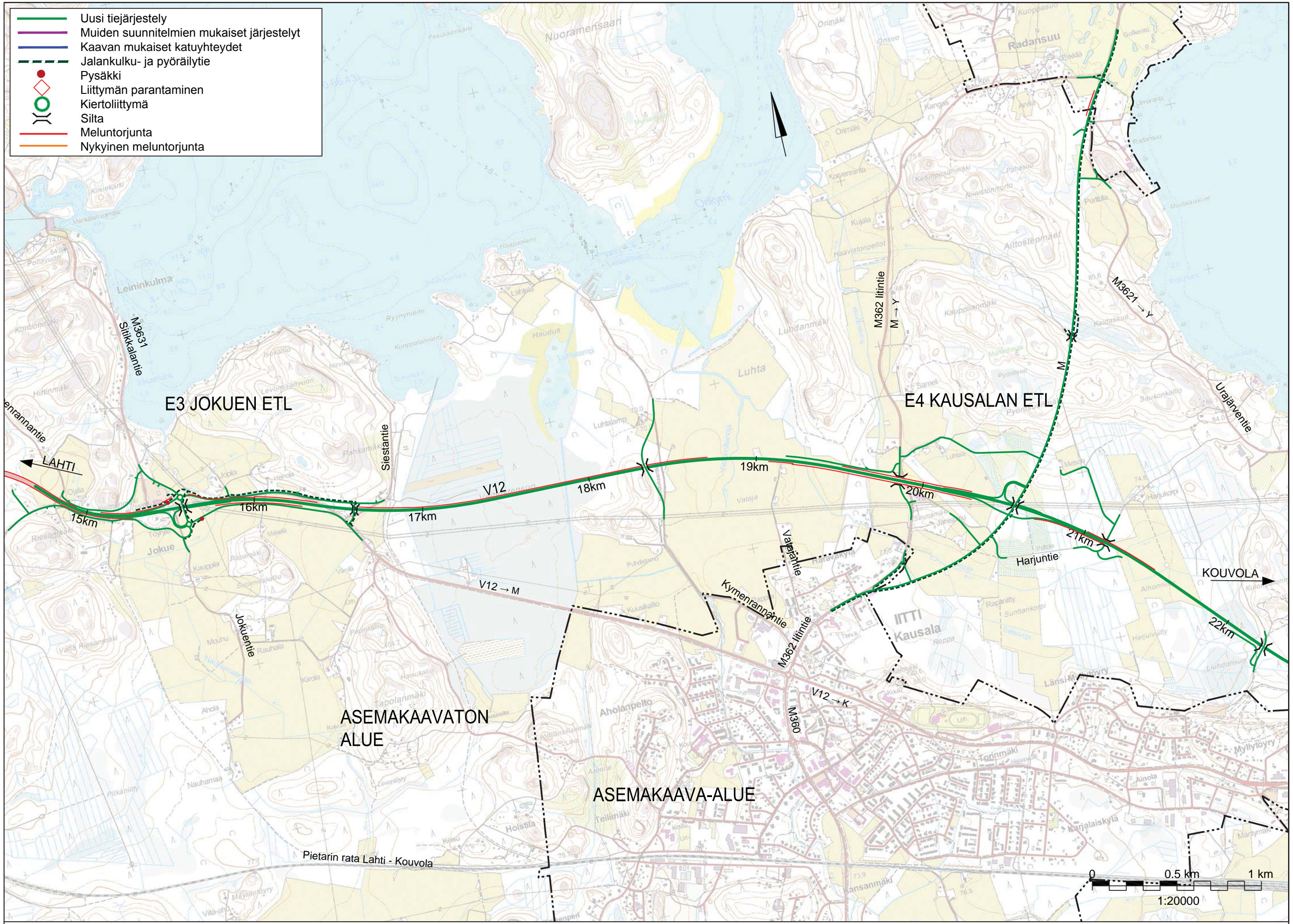
Y4 Valaistuksen yleiskartat 1:20000











- Y4-1 Plv 9,8–15 km
- Y4-2 Plv 15–22 km
- Y4-3 Plv 22–26 km

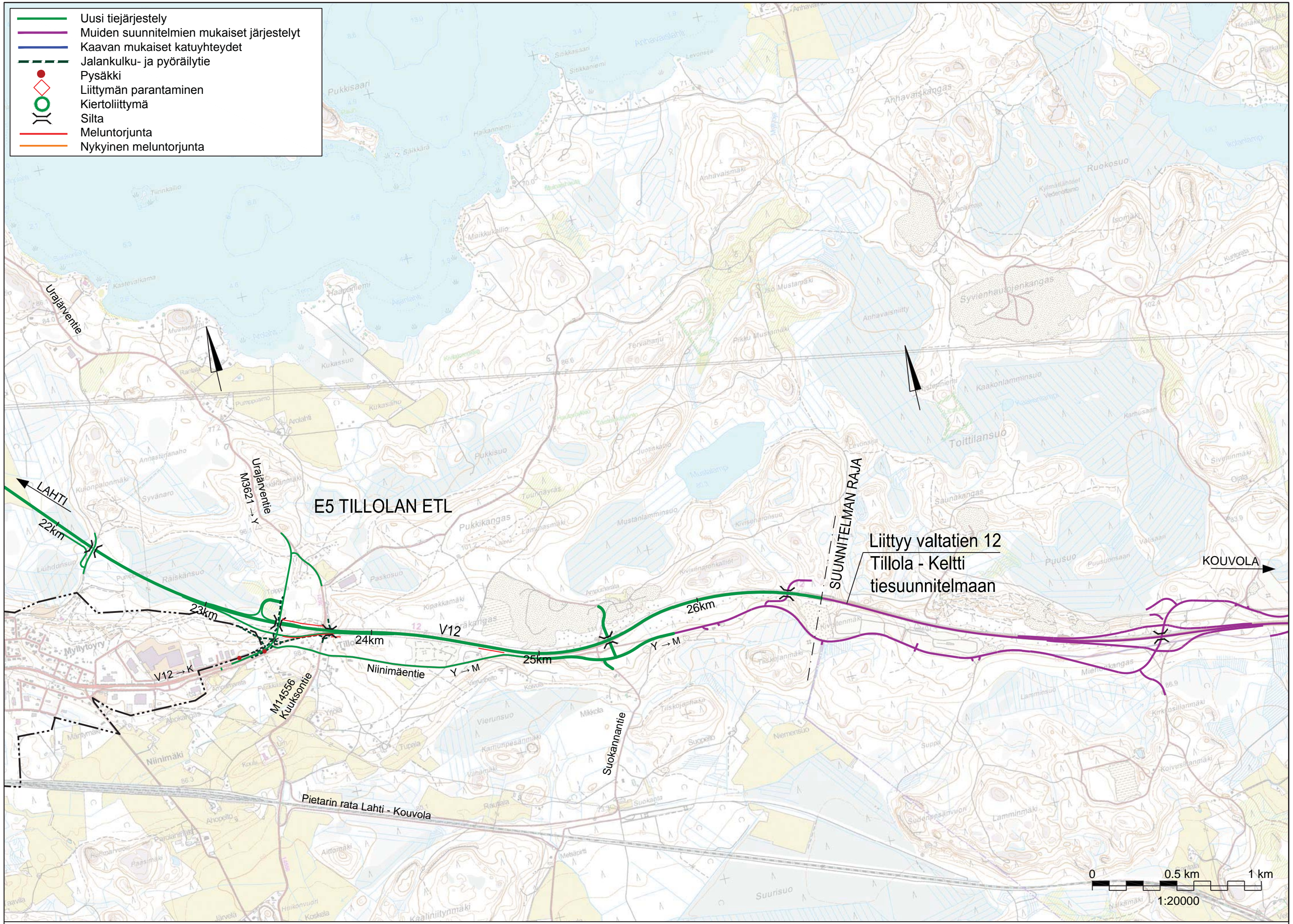
-  Uusi tiejärjestely
-  Muiden suunnitelmien mukaiset järjestelyt
-  Kaavan mukaiset katuyhteydet
-  Jalankulku- ja pyöräilytie
-  Pysäkki
-  Liittymän parantaminen
-  Kiertoliittymä
-  Silta
-  Meluntorjunta
-  Nykyinen meluntorjunta

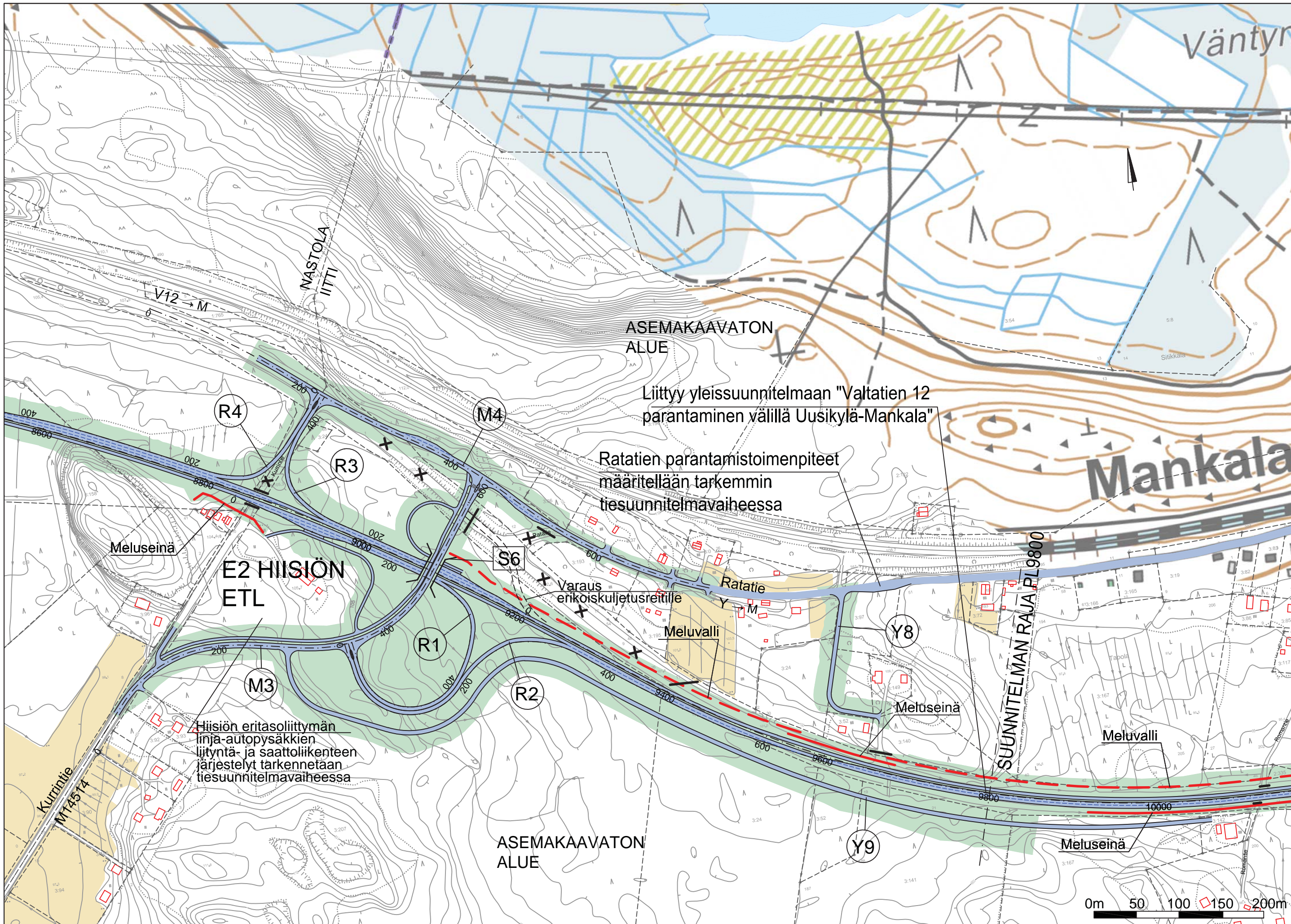


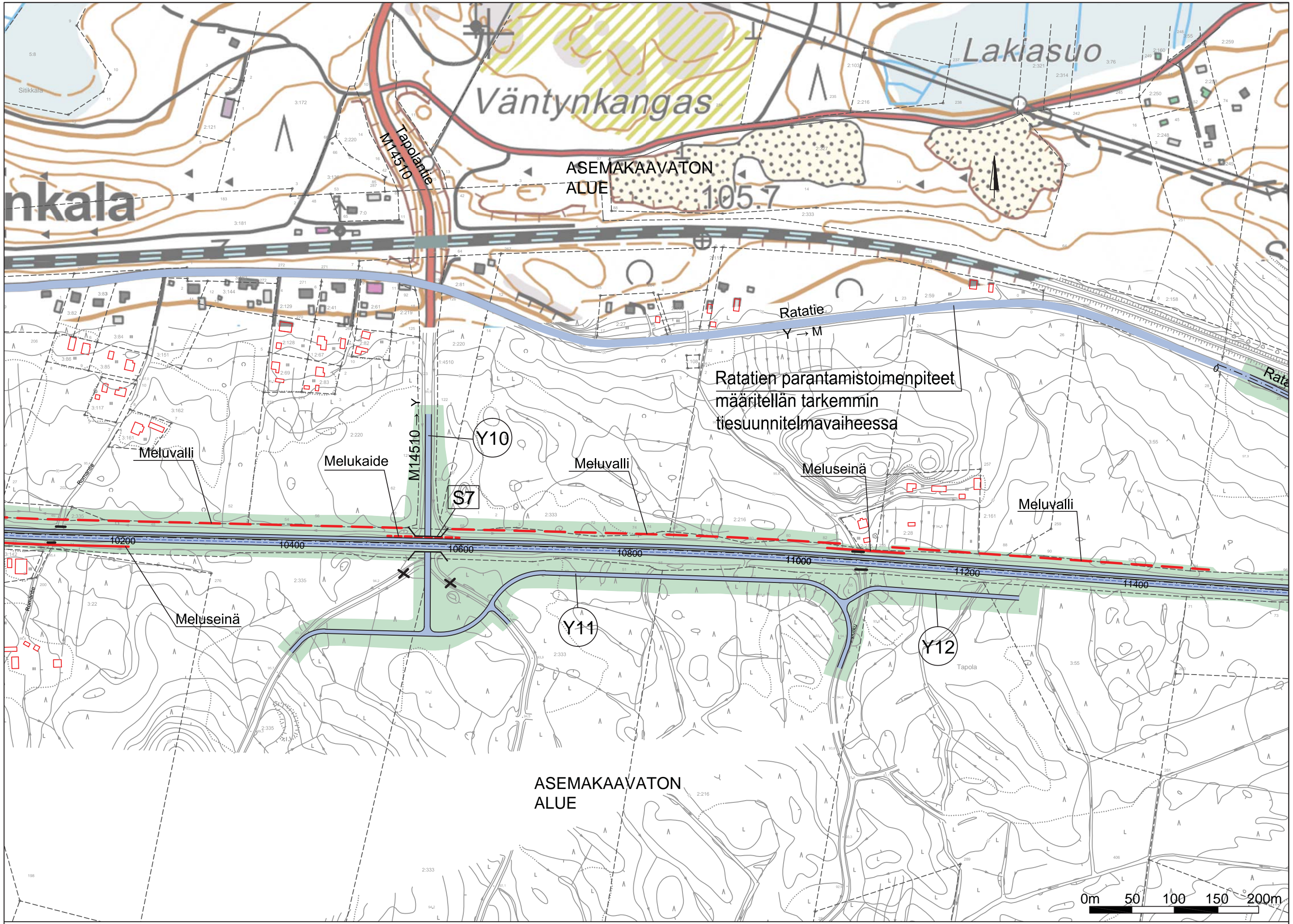
-  Uusi tiejärjestely
-  Muiden suunnitelmien mukaiset järjestelyt
-  Kaavan mukaiset katuyhteydet
-  Jalankulku- ja pyöräilytie
-  Pysäkki
-  Liittymän parantaminen
-  Kiertoliittymä
-  Silta
-  Meluntorjunta
-  Nykyinen meluntorjunta

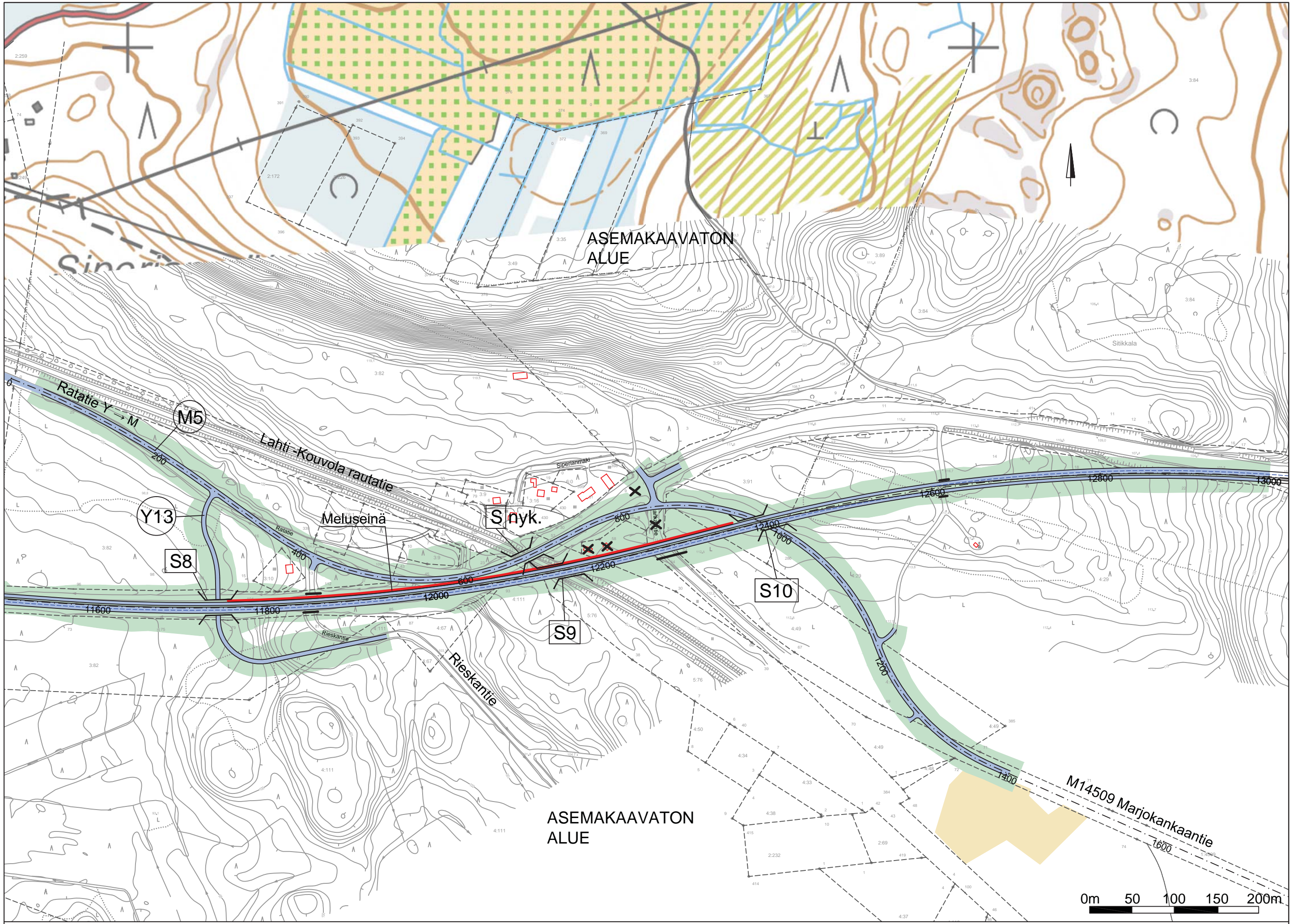


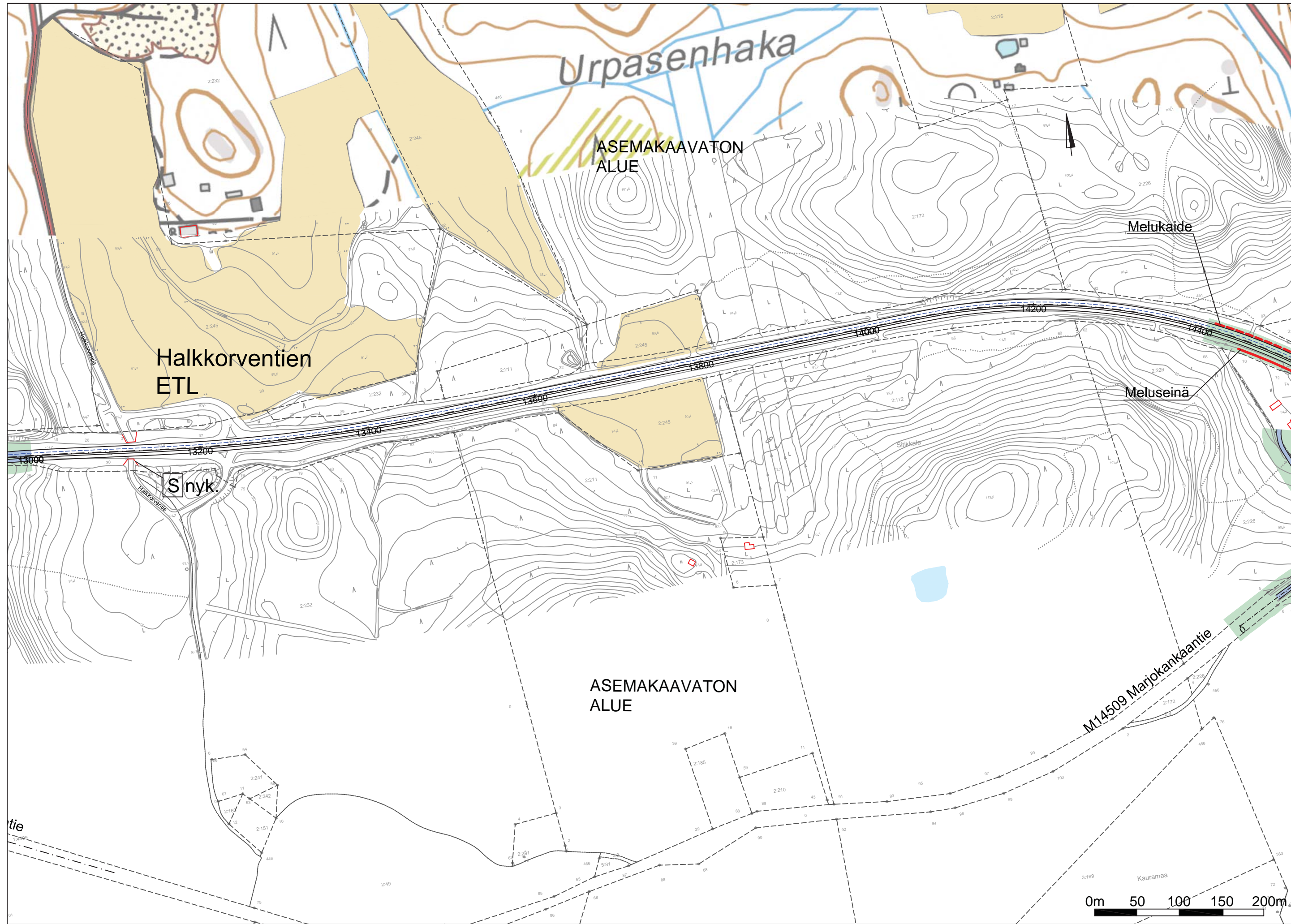
-  Uusi tiejärjestely
-  Muiden suunnitelmien mukaiset järjestelyt
-  Kaavan mukaiset katuyhteydet
-  Jalankulku- ja pyöräilytie
-  Pysäkki
-  Liittymän parantaminen
-  Kiertoliittymä
-  Silta
-  Meluntorjunta
-  Nykyinen meluntorjunta











Urpasenhaka

ASEMAKAAVATON ALUE

Halkkorventien ETL

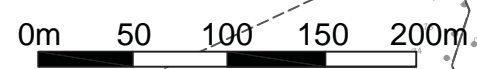
Snyk.

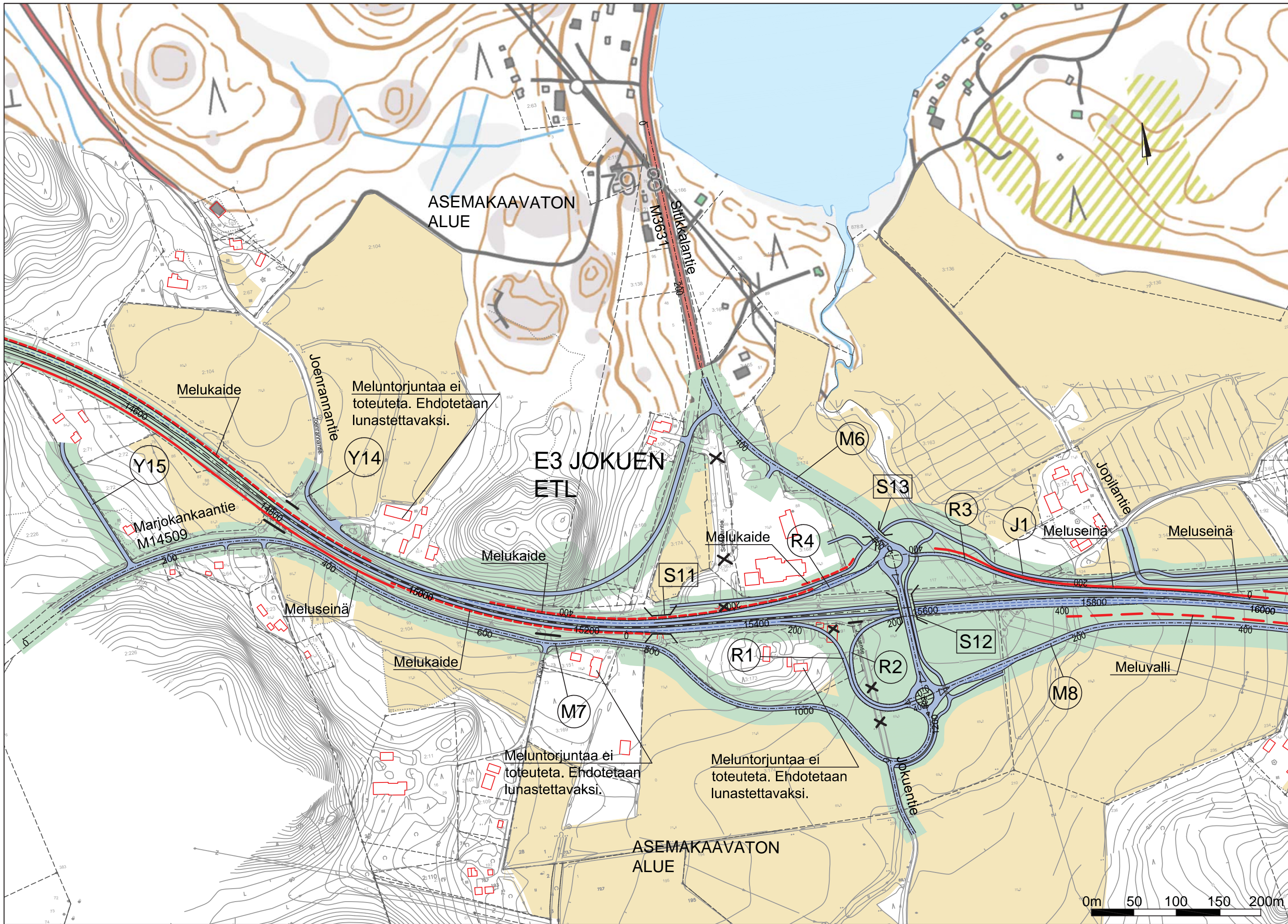
ASEMAKAAVATON ALUE

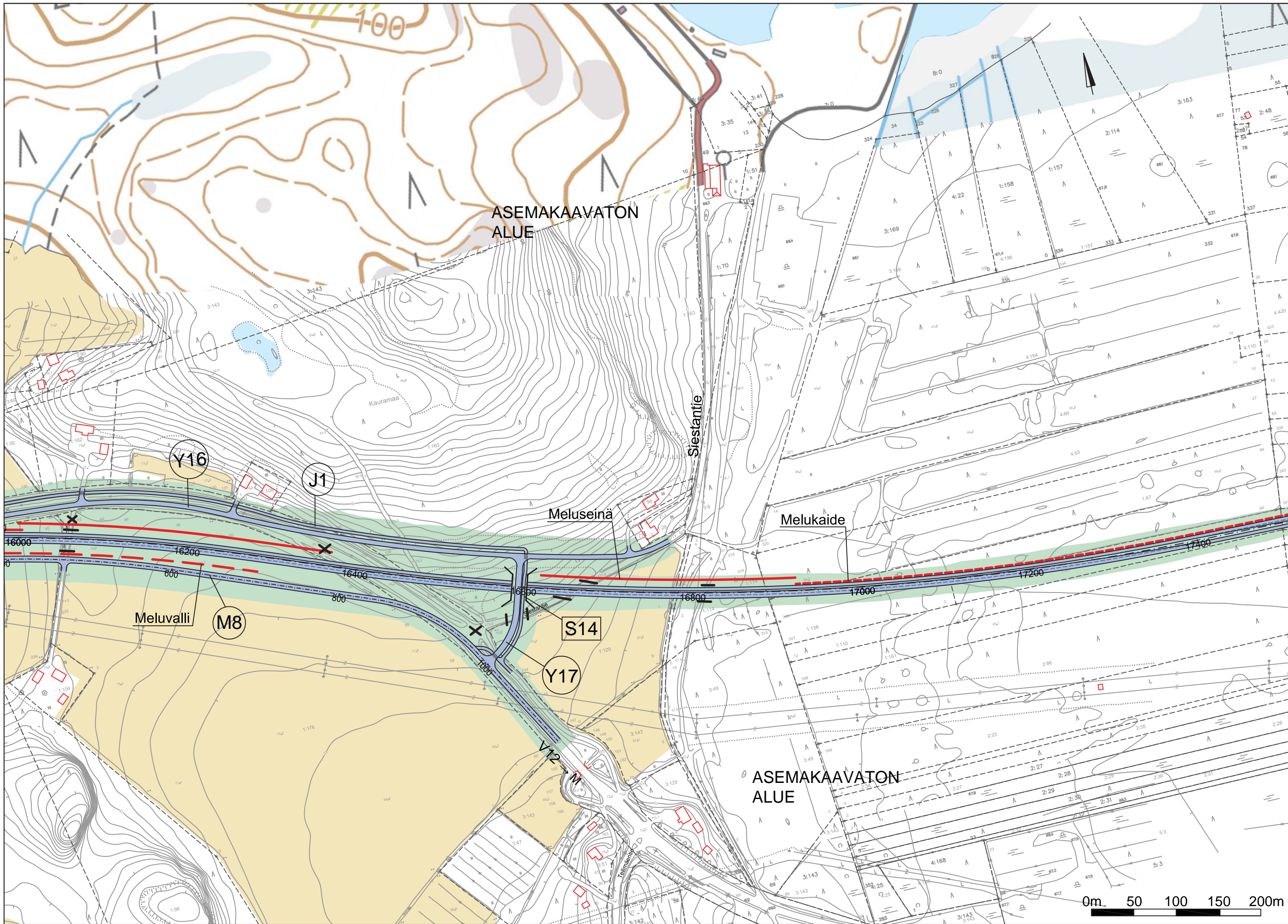
Melukaide

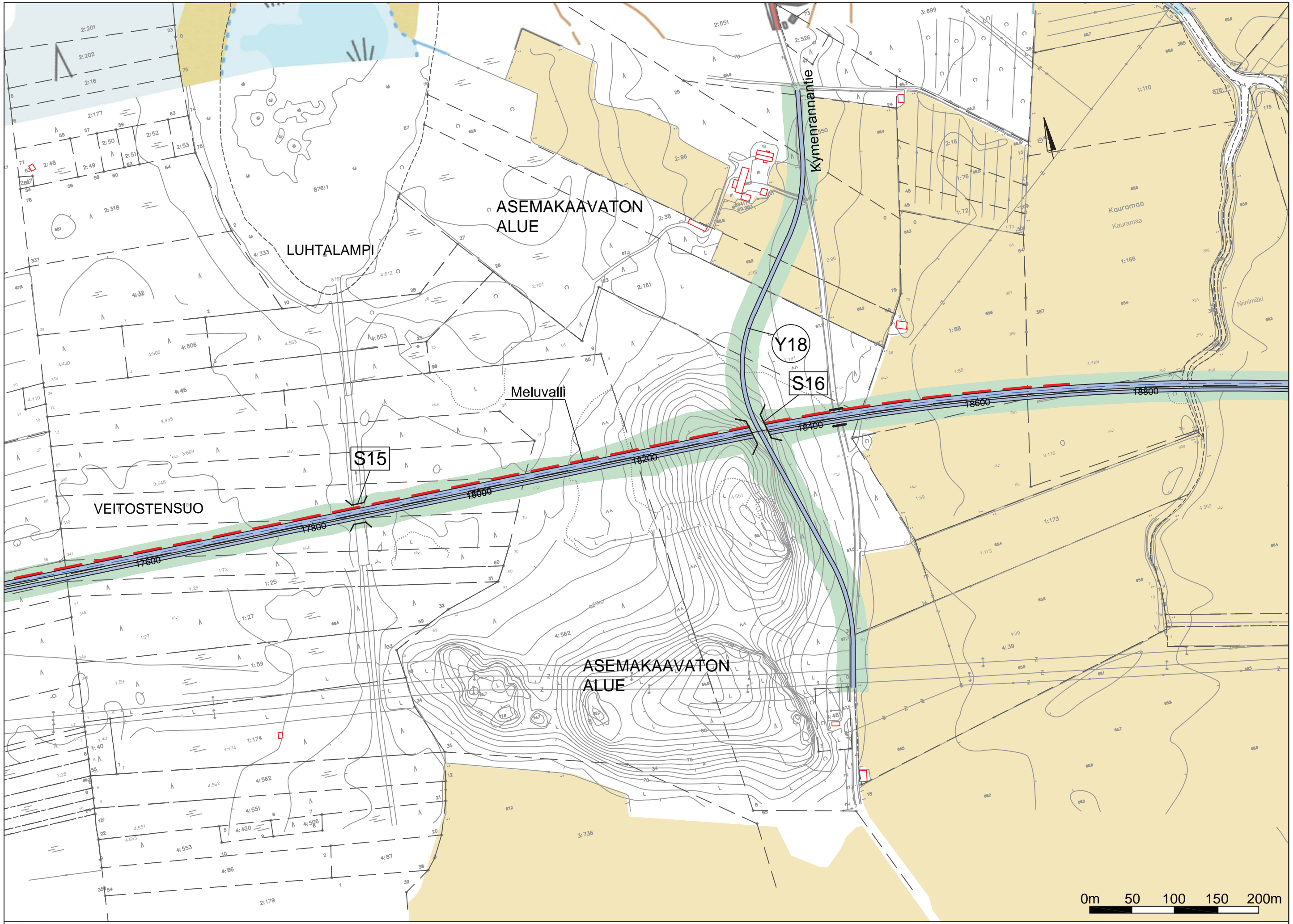
Meluseinä

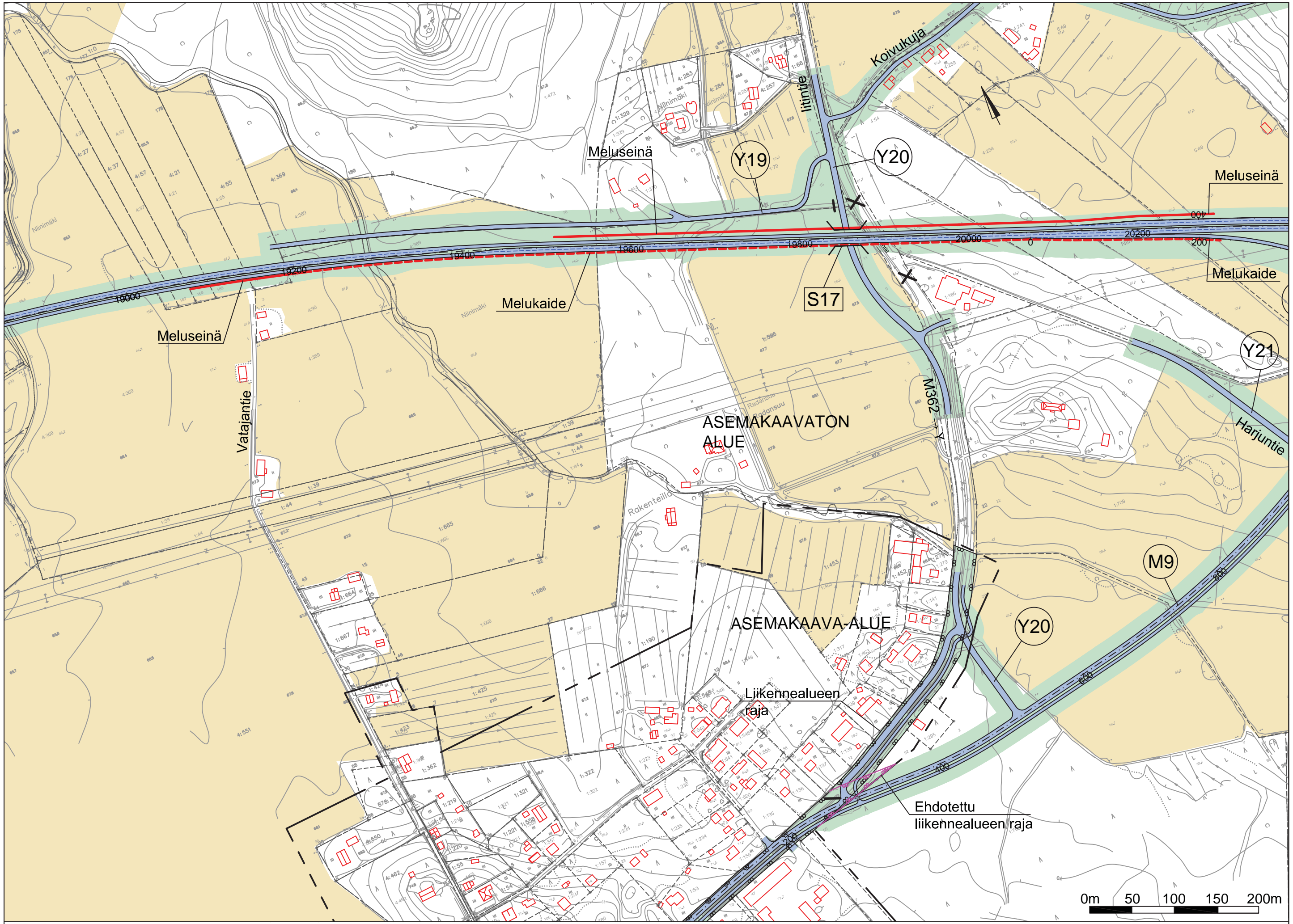
M14509 Marjokankaantie

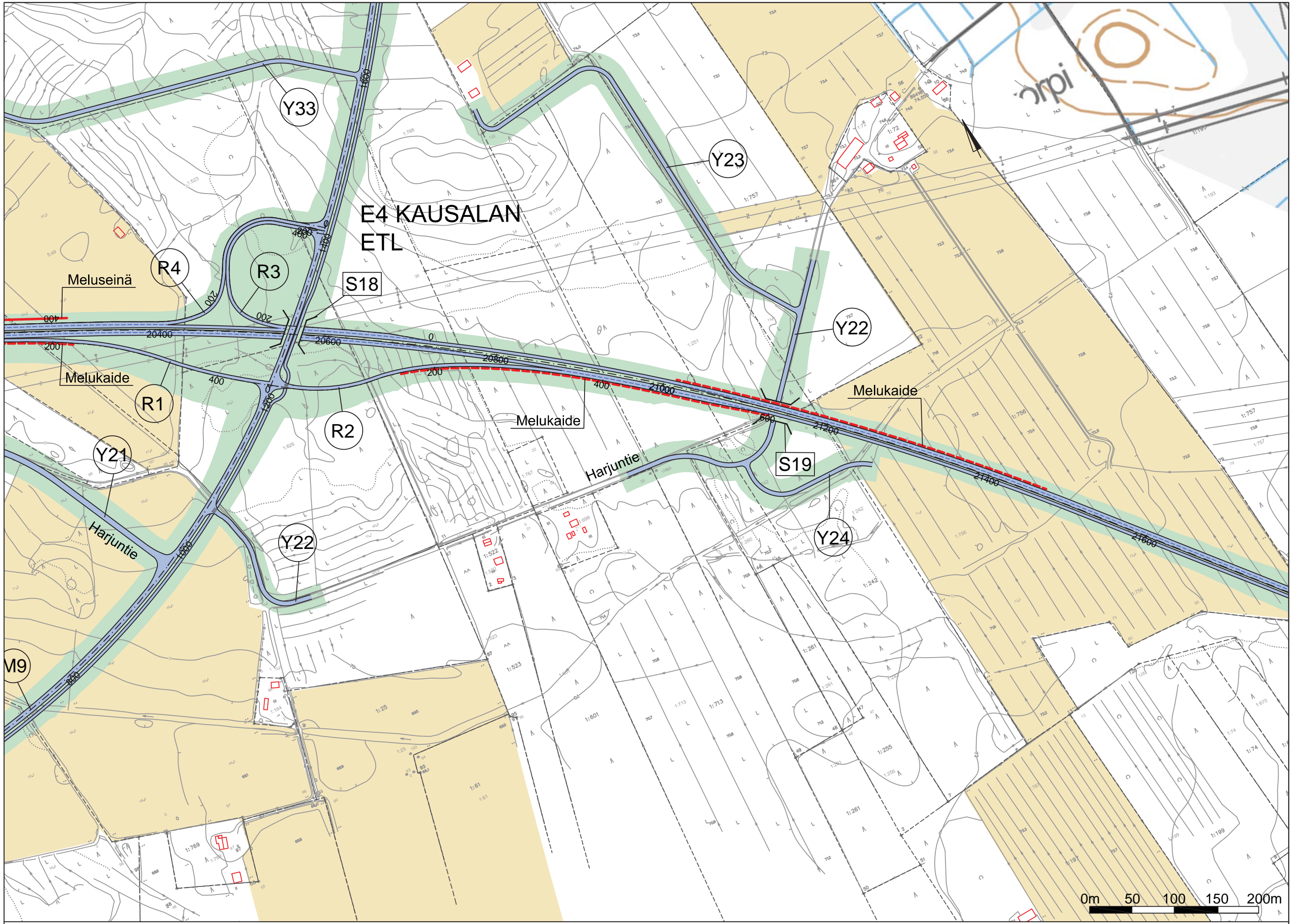


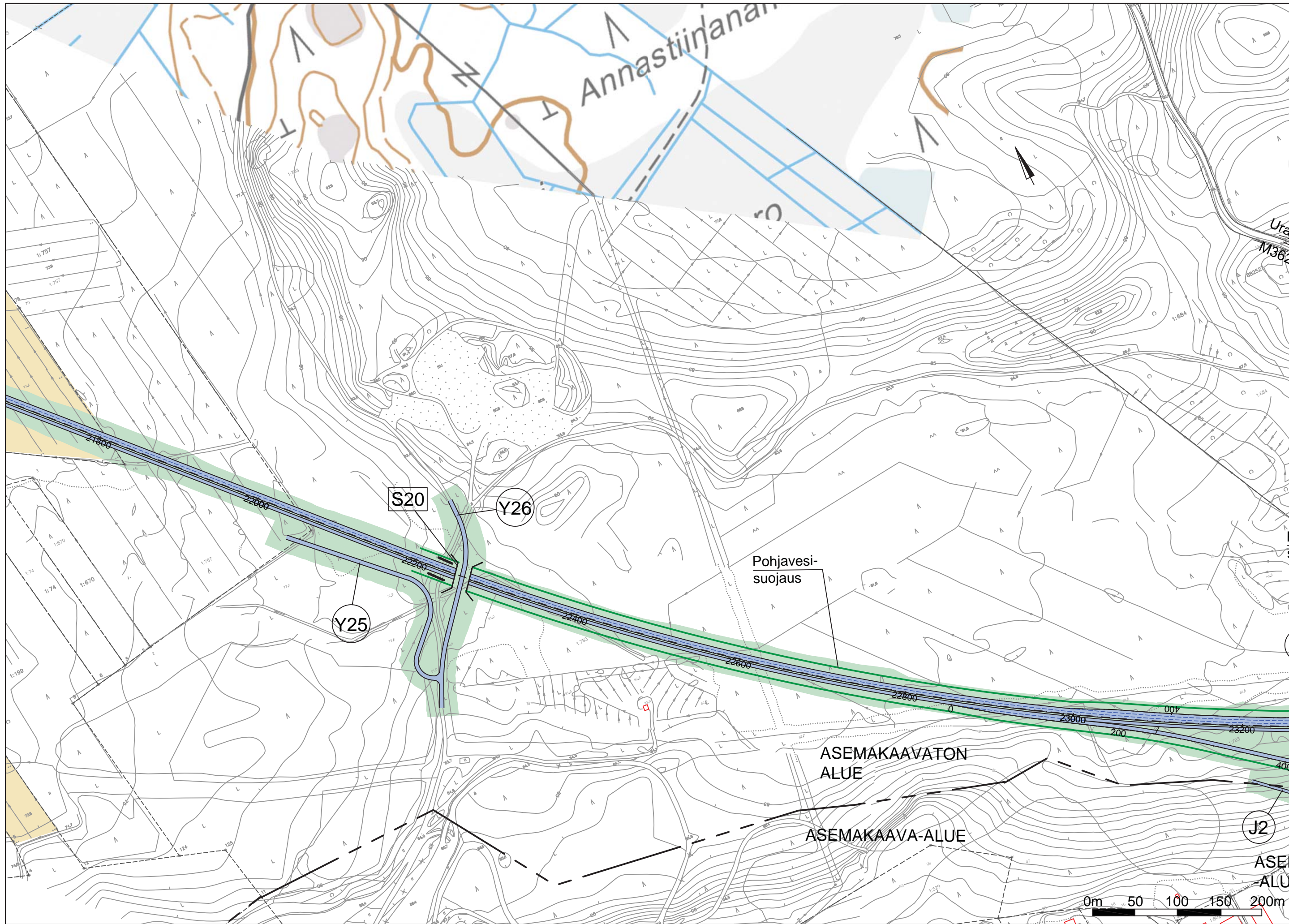


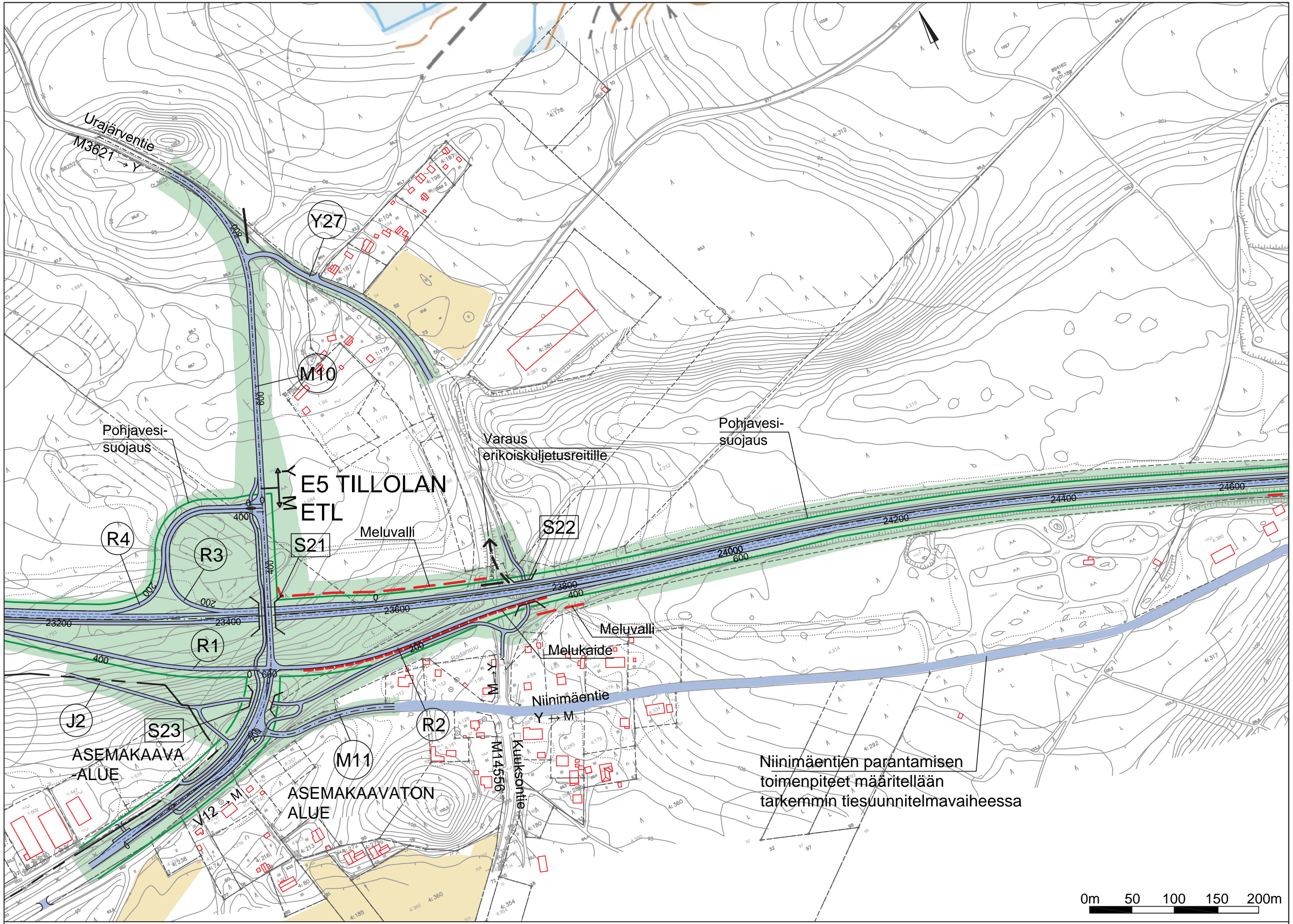


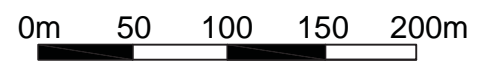
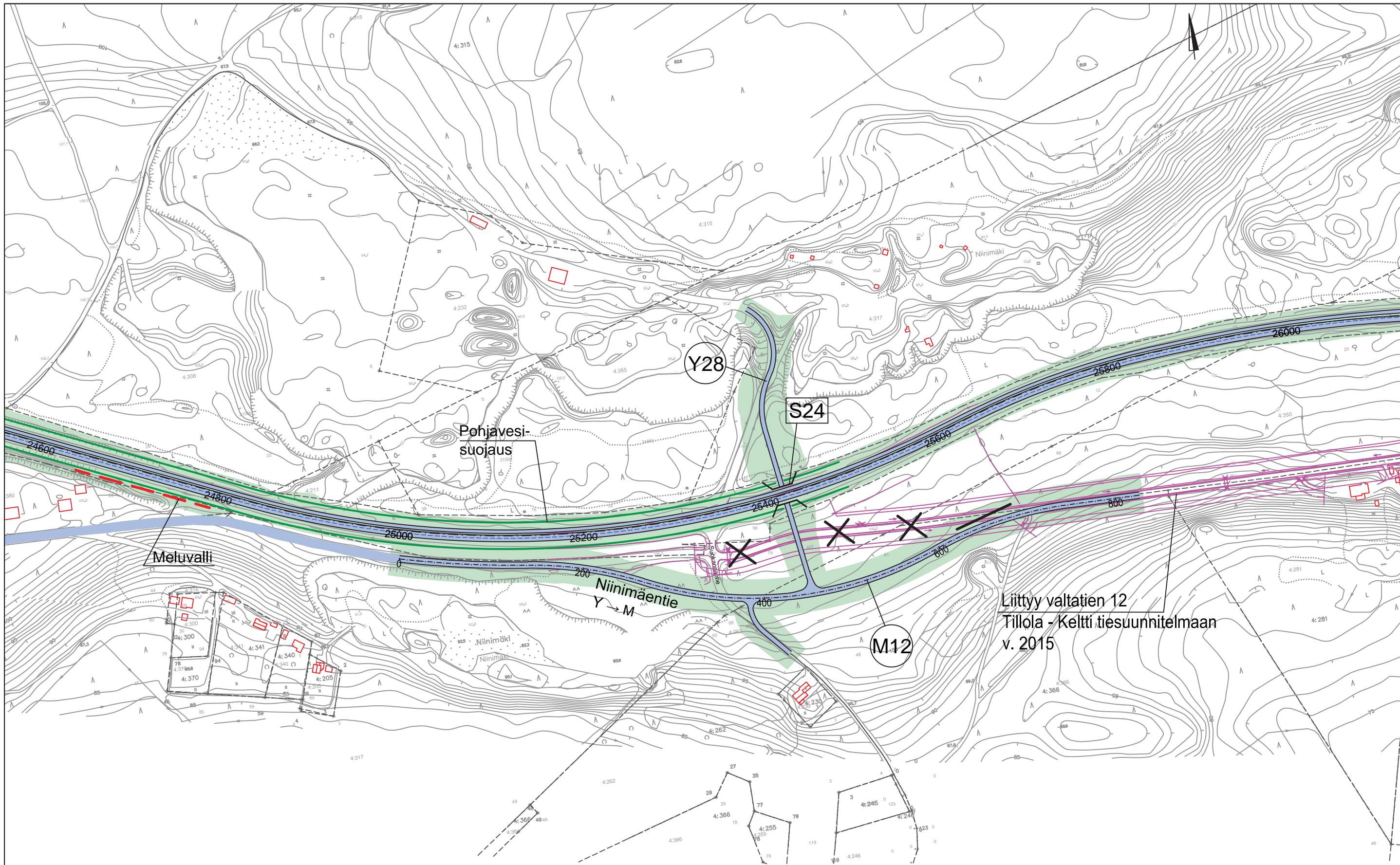


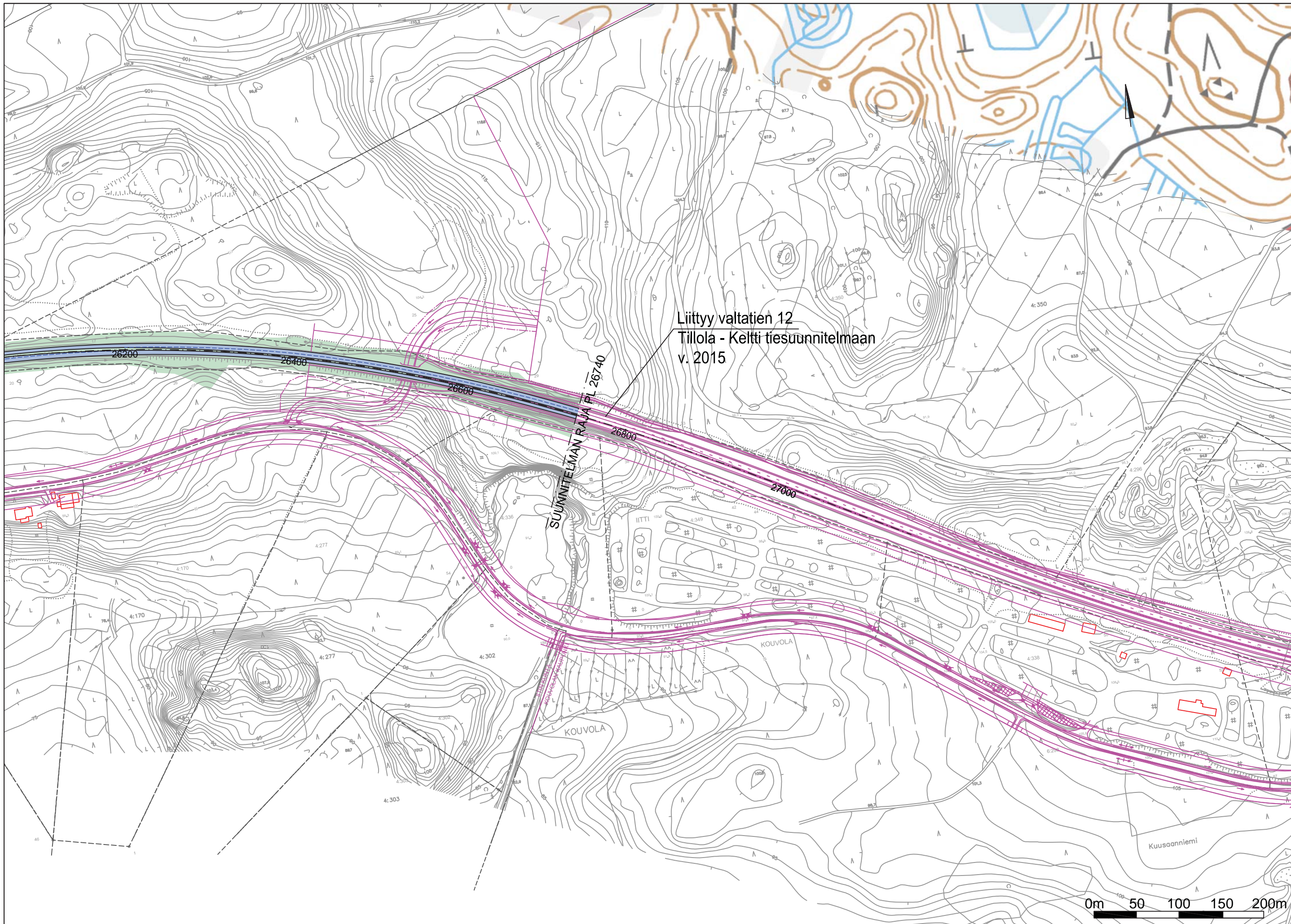








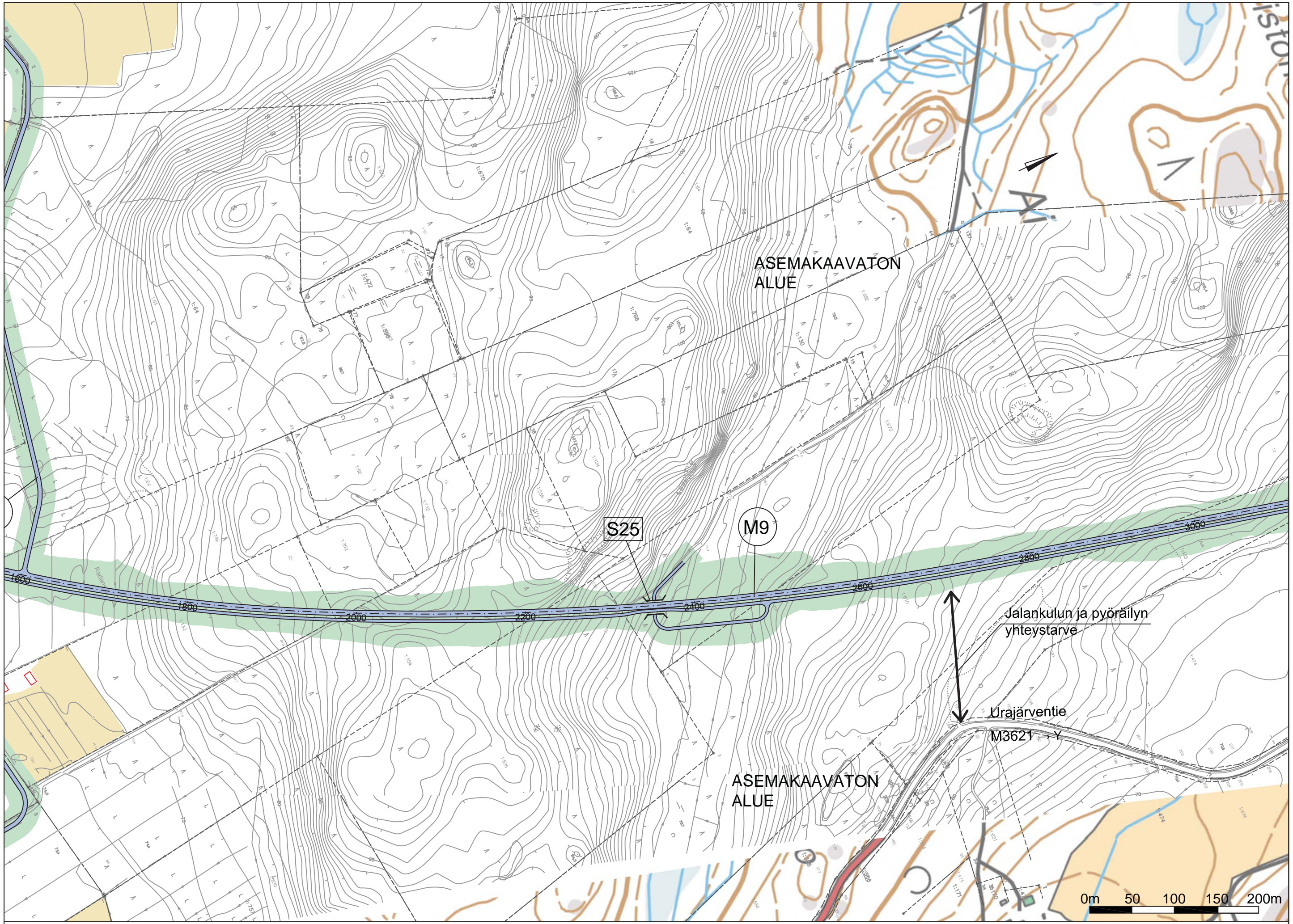


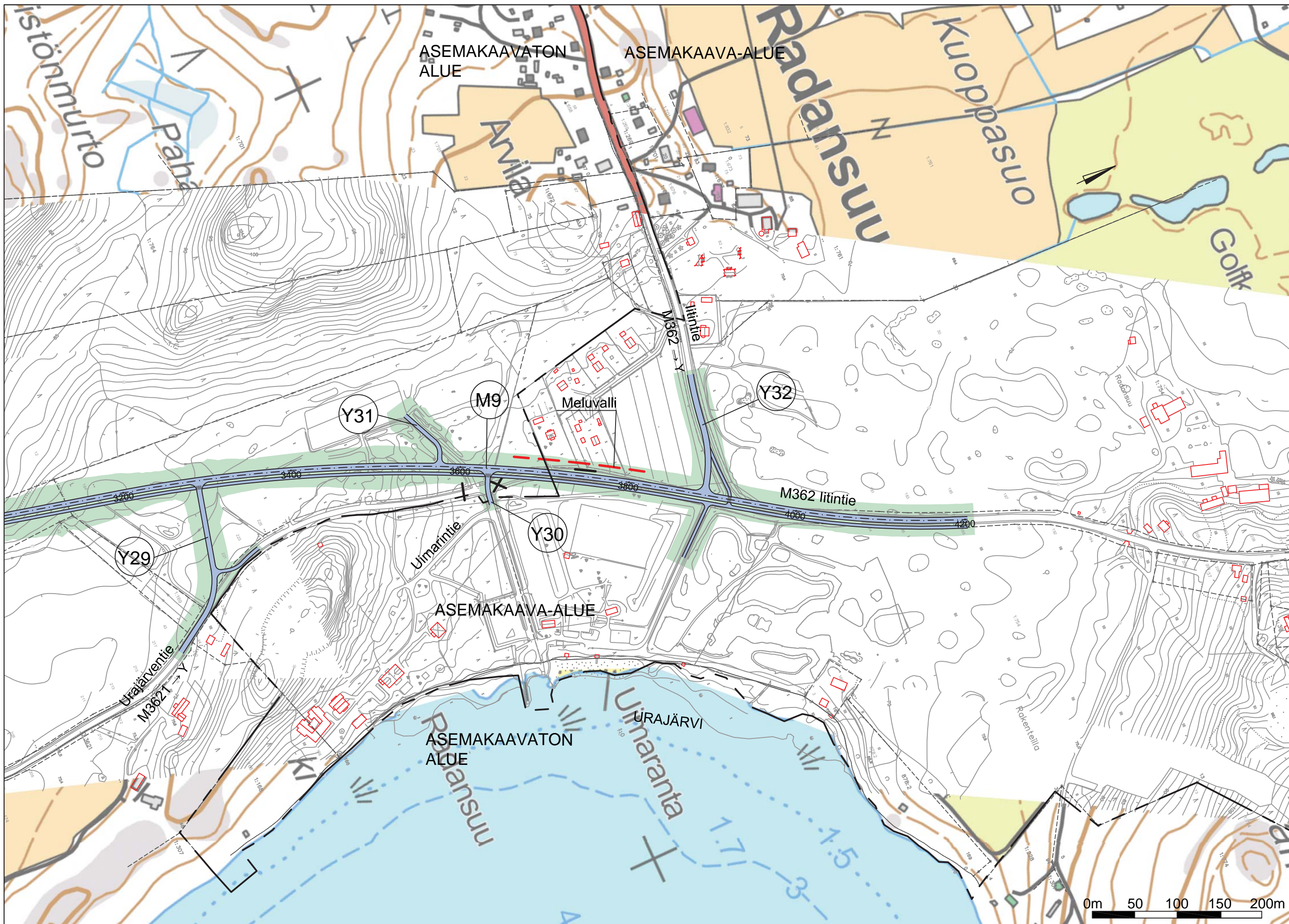


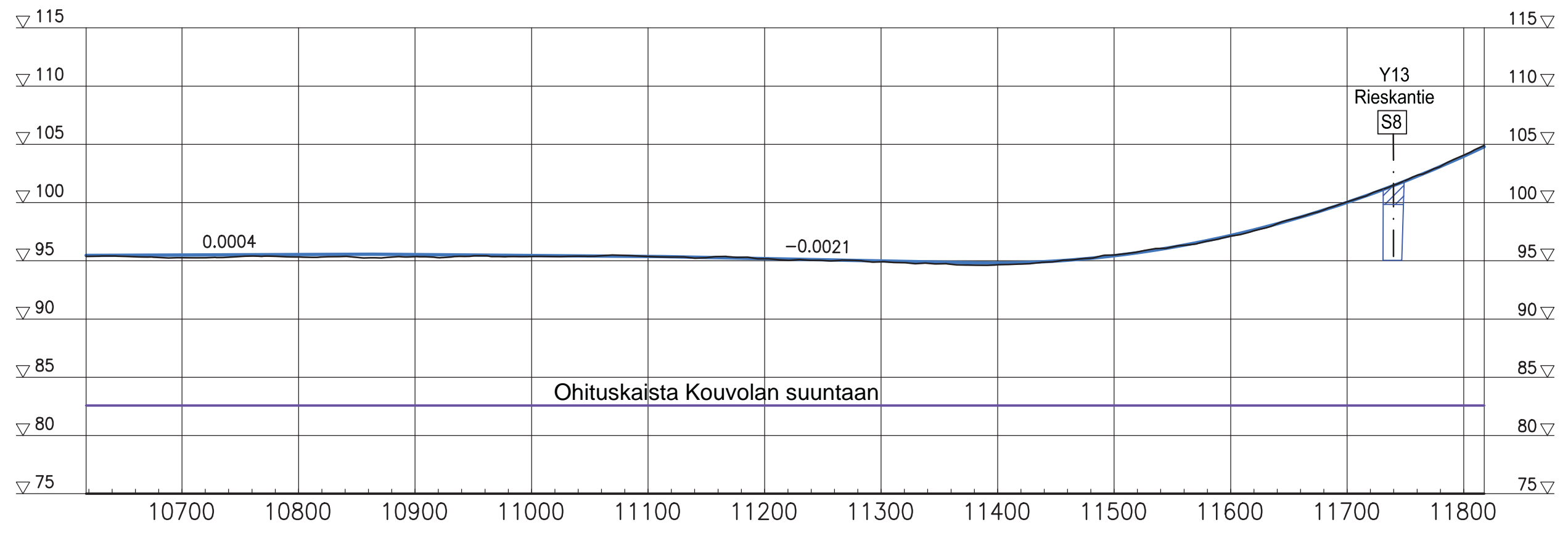
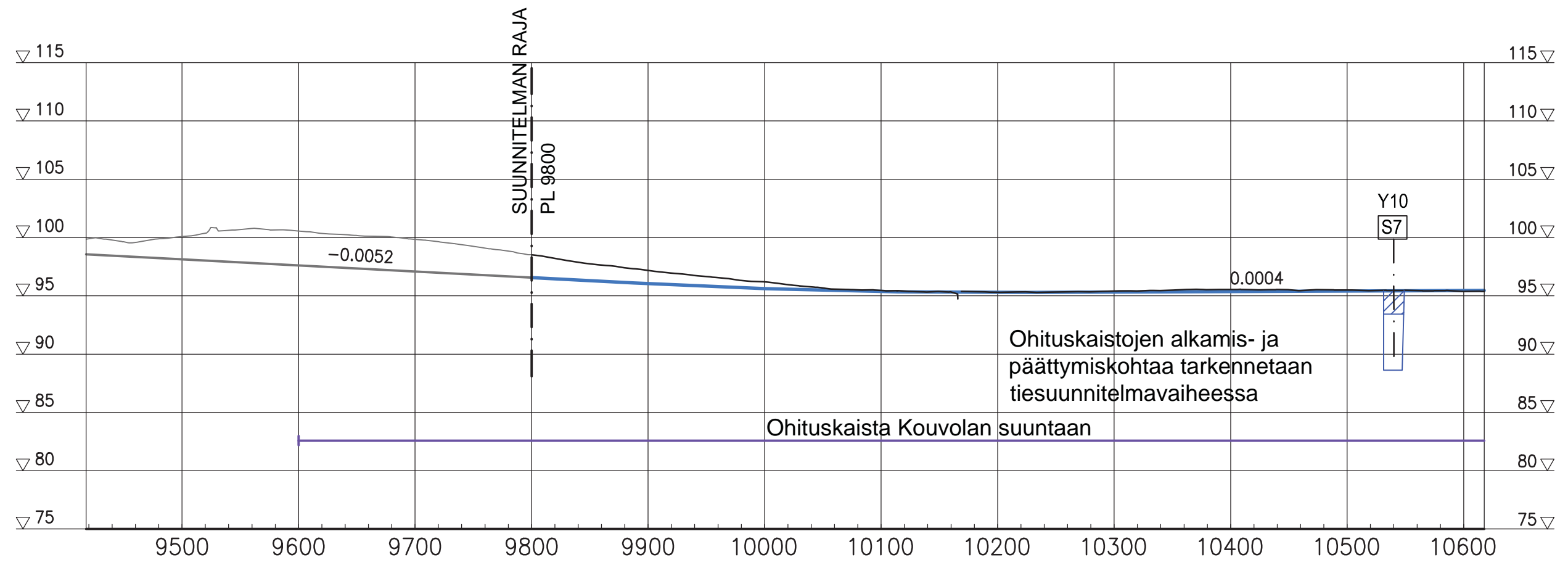
Liittyy valtatie 12
Tillola - Keltti tiesuunnitelmaan
v. 2015

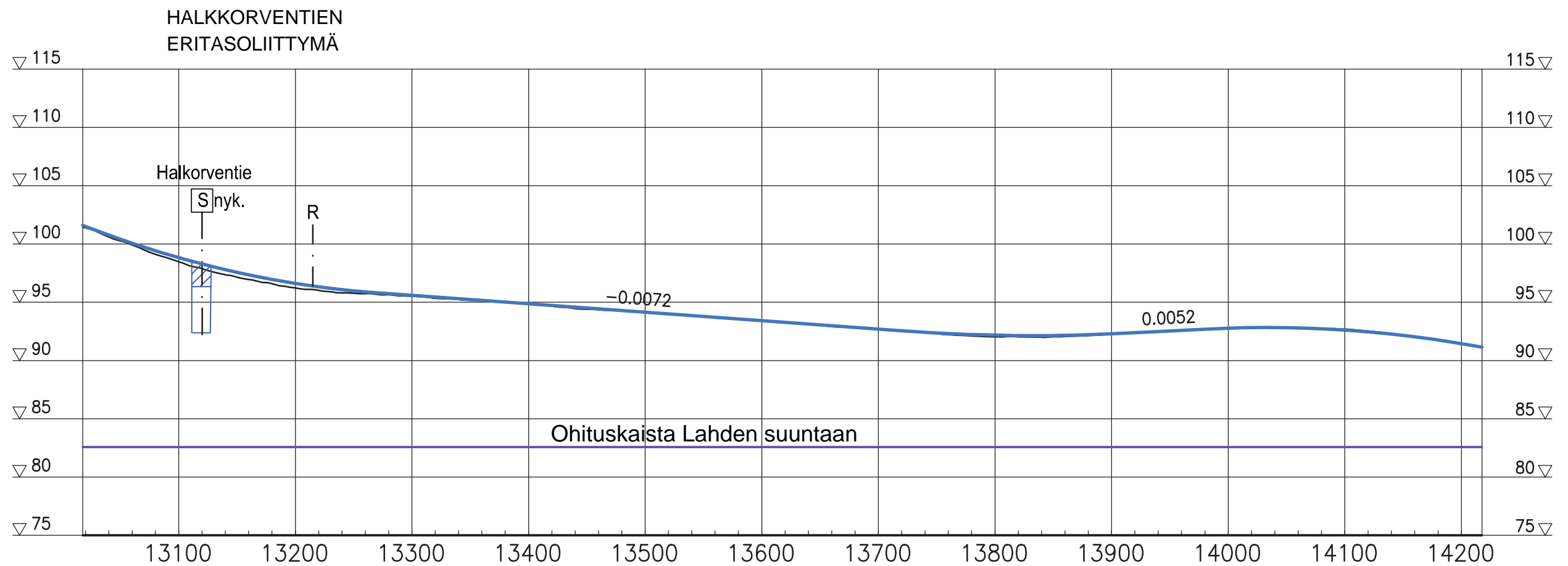
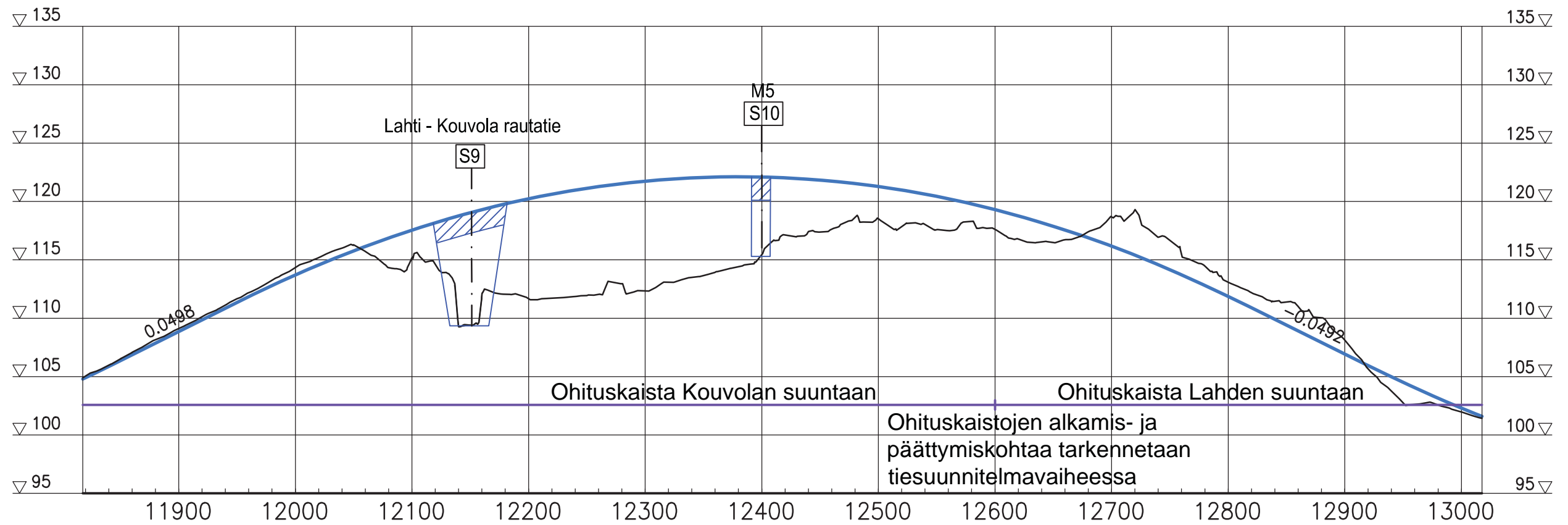
SUUNNITELMAN RAJA PL 26740

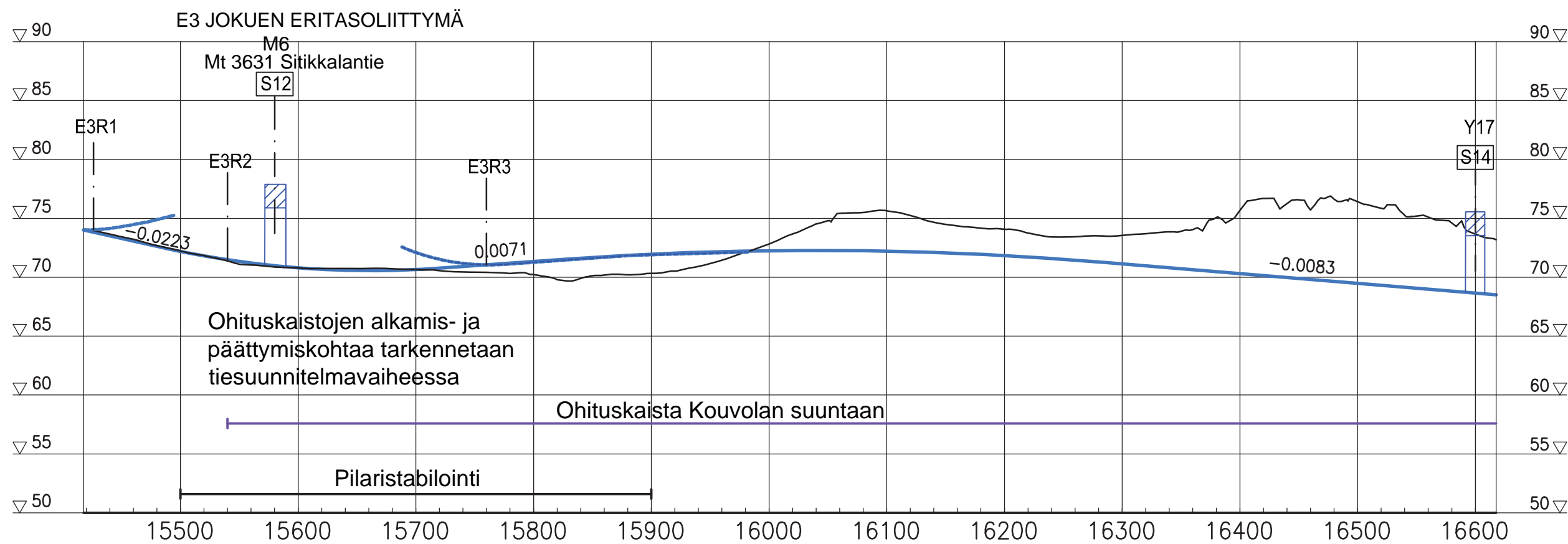
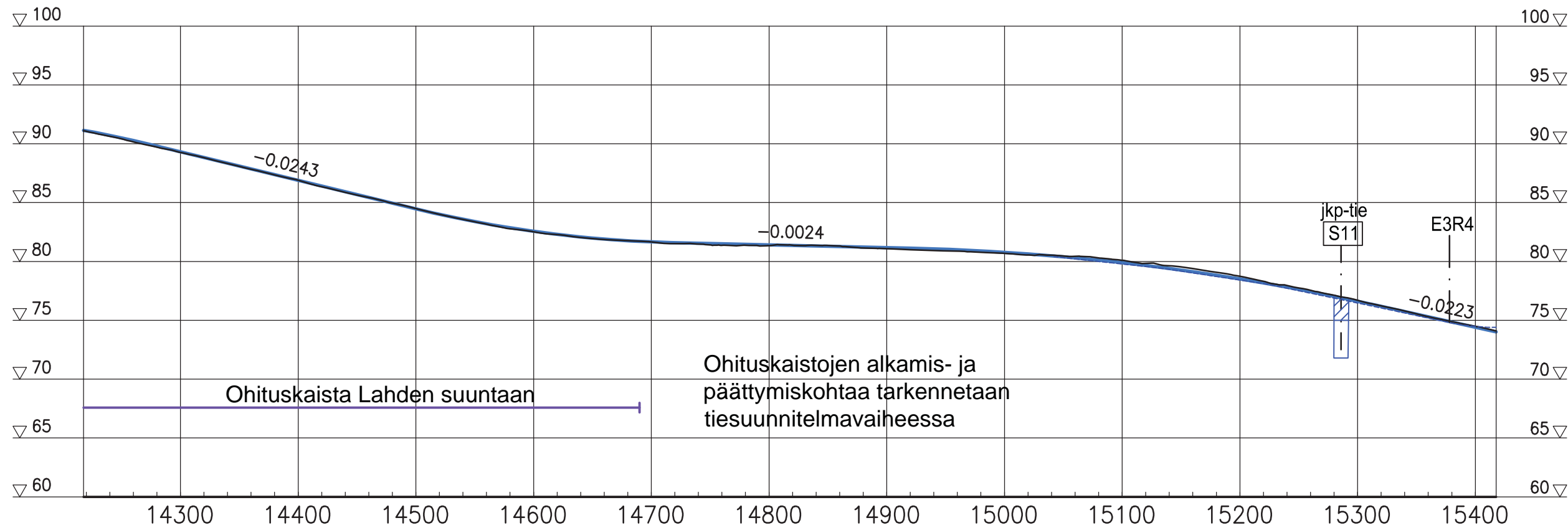
0m 50 100 150 200m

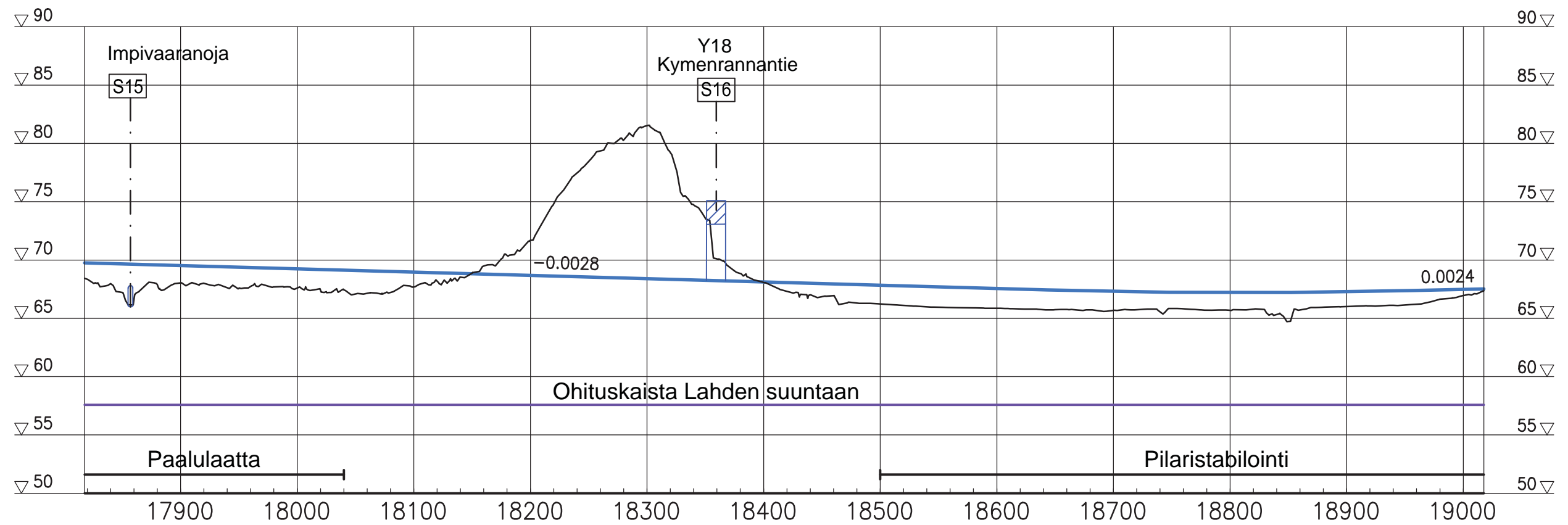
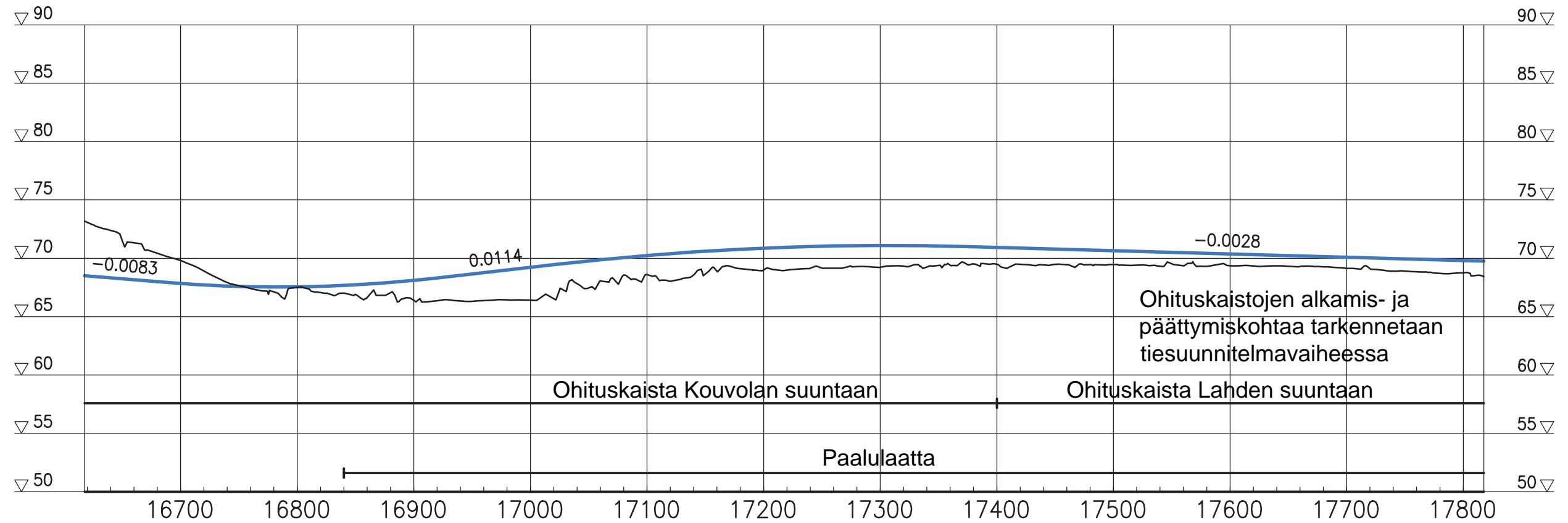


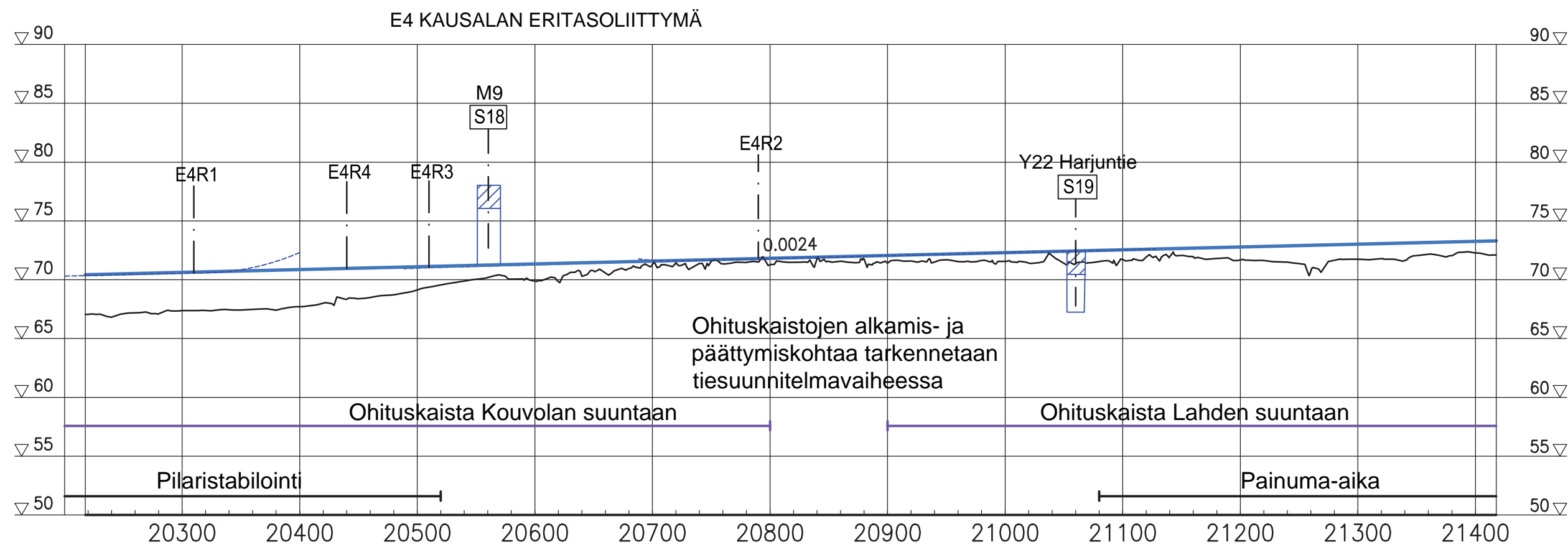
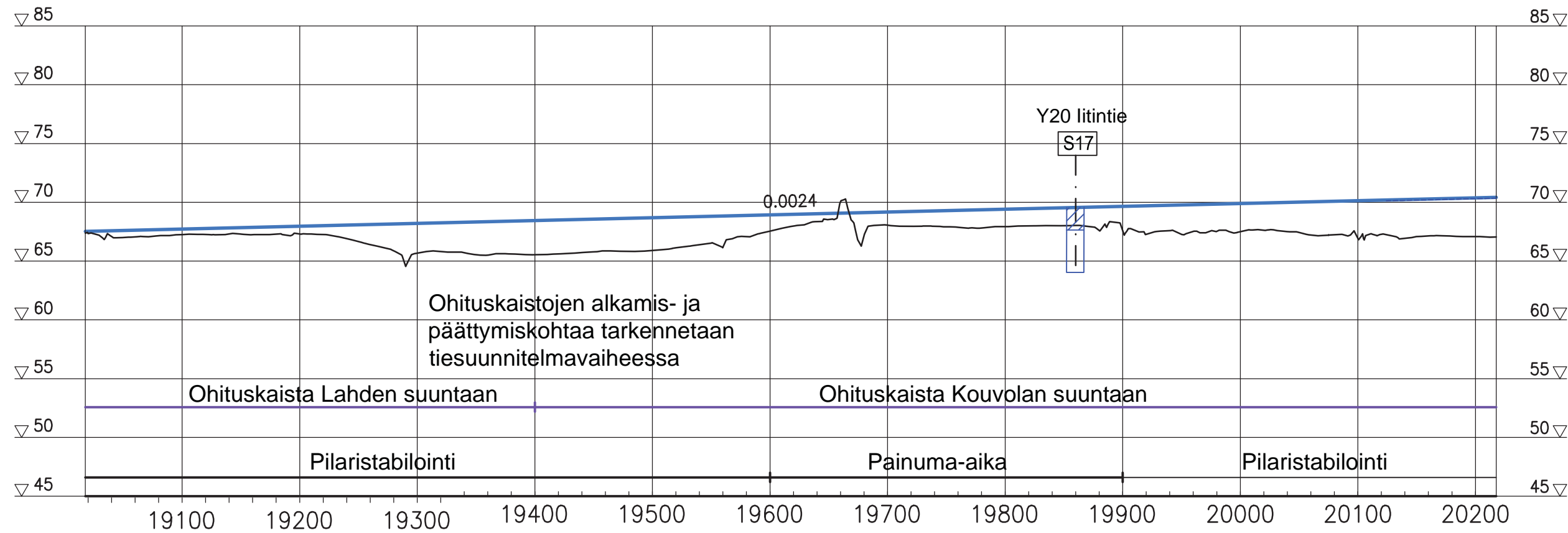


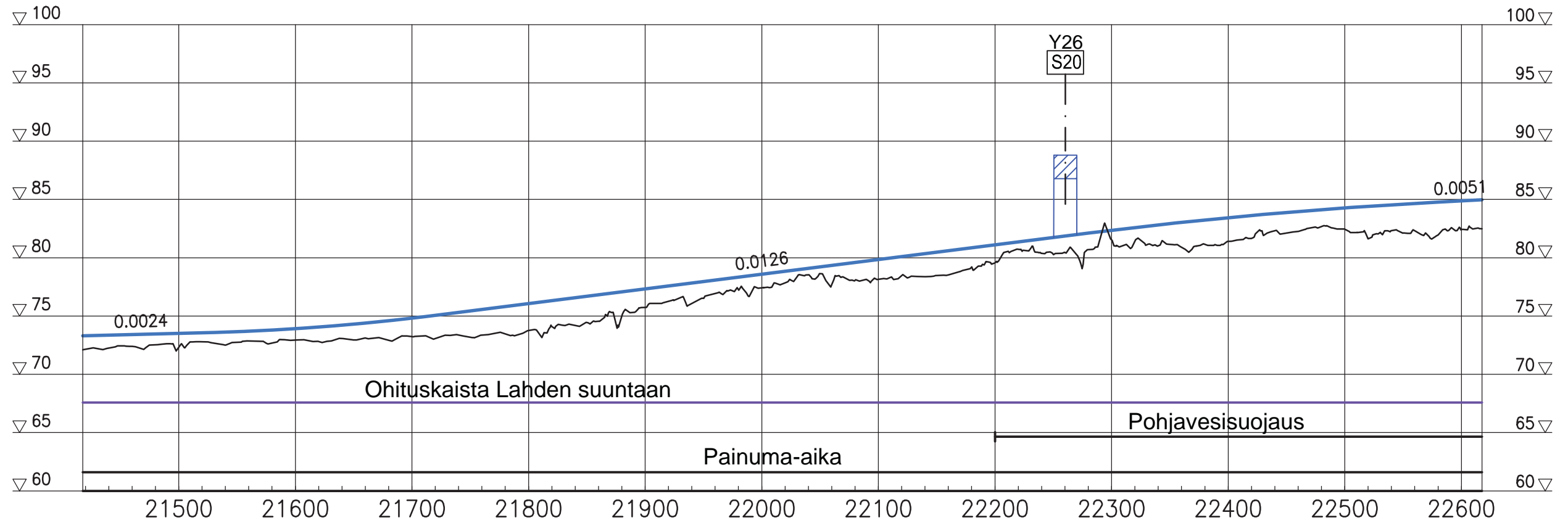




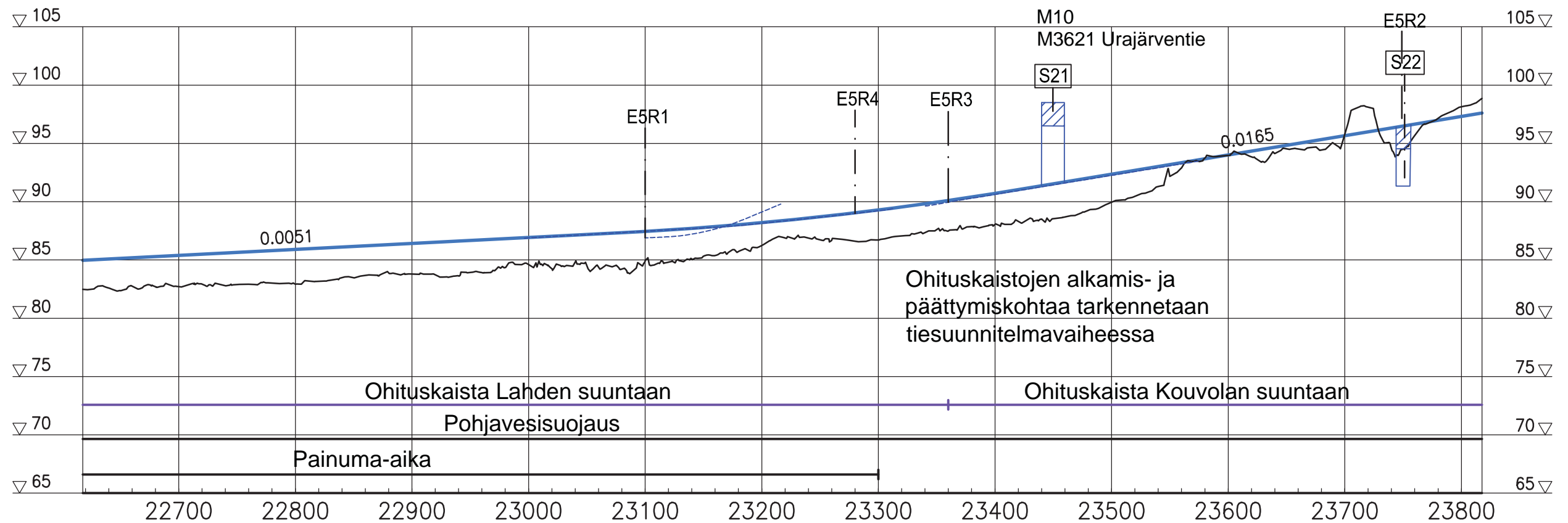




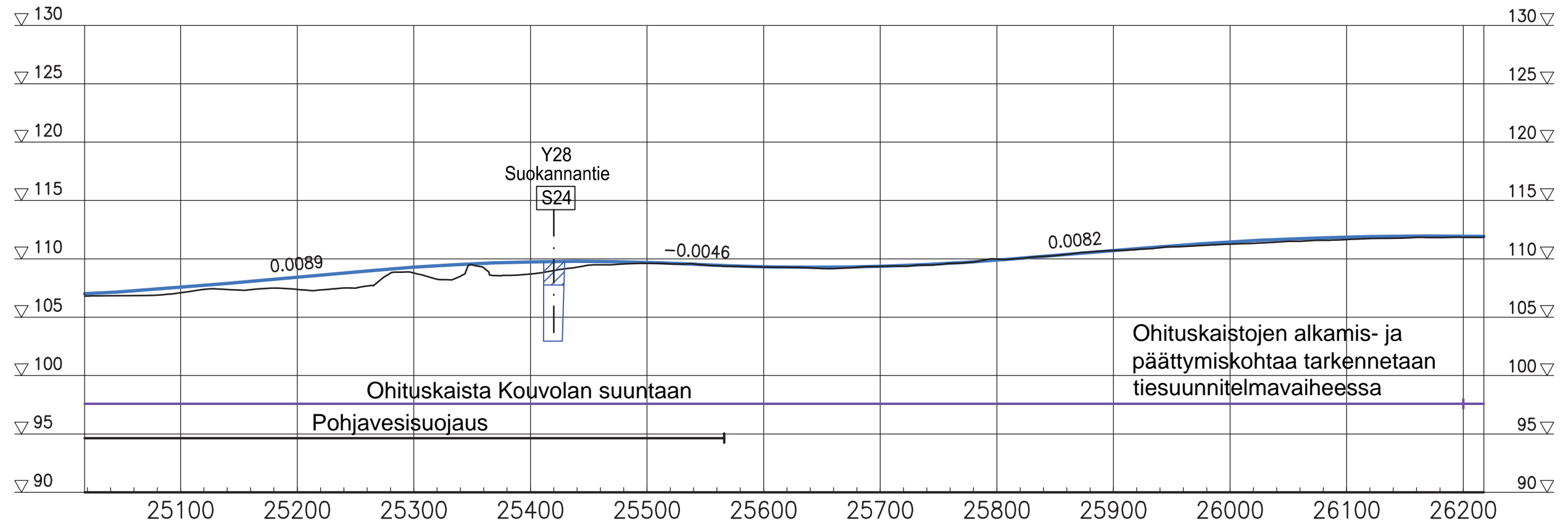
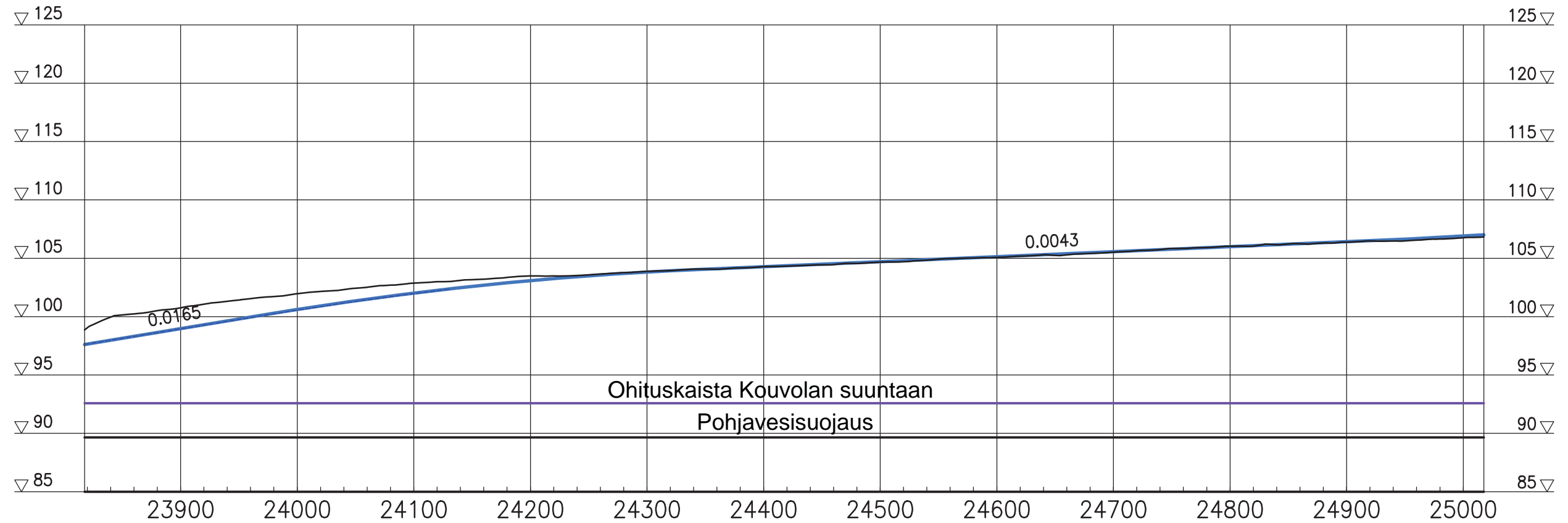


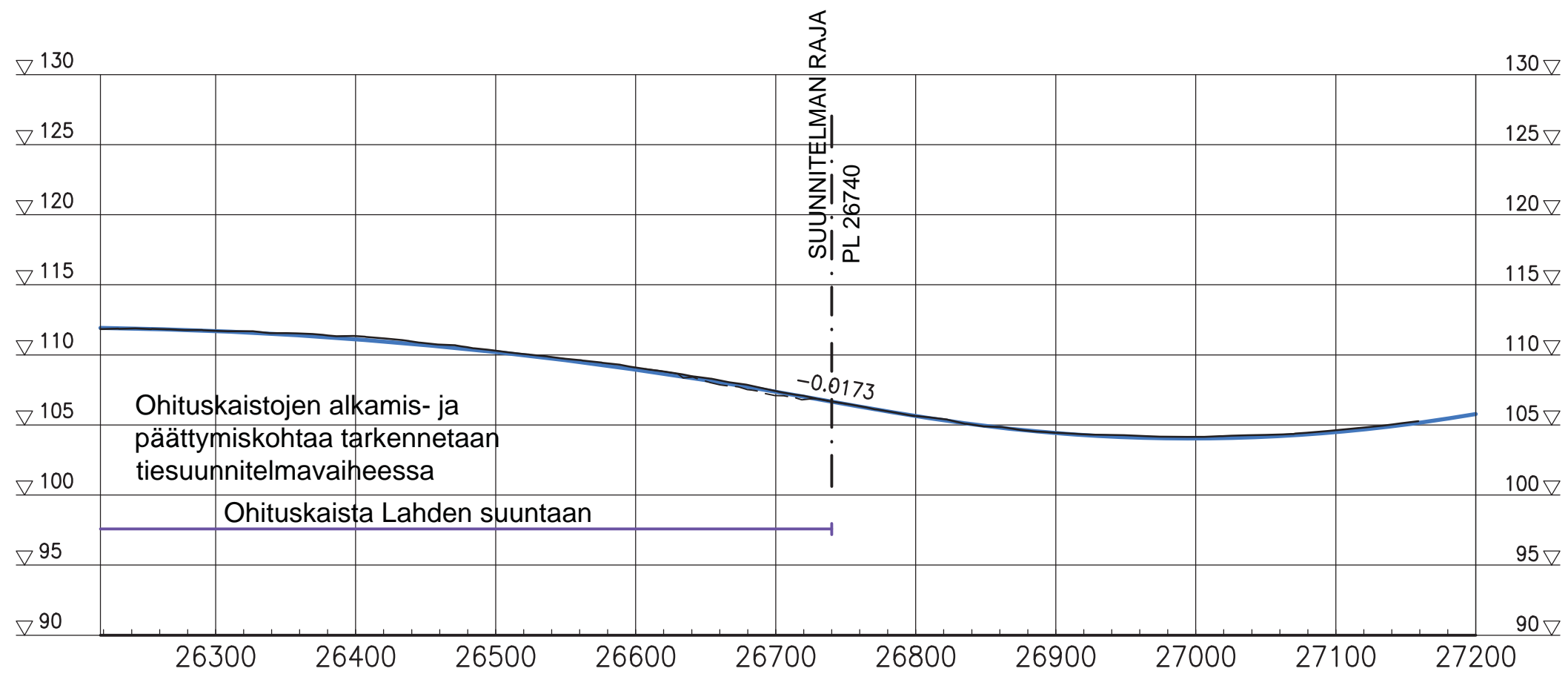


E5 TILLOLAN ERITASOLIITTYMÄ

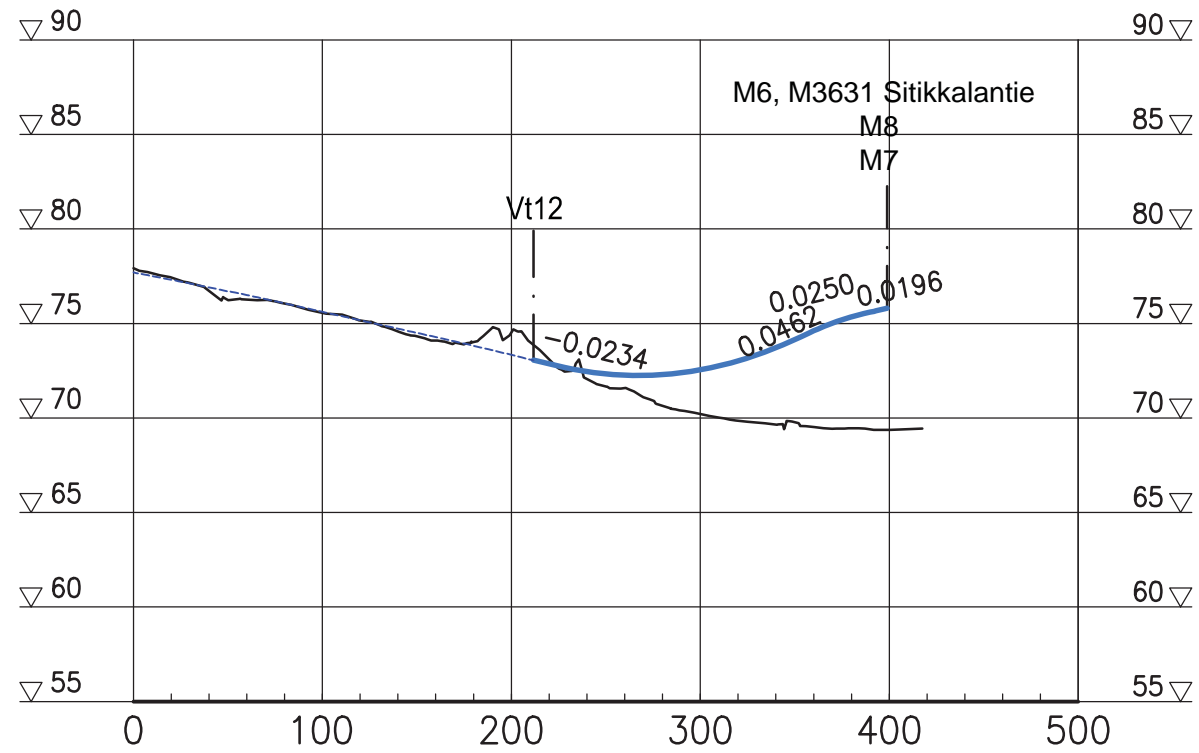


Ohituskaistojen alkamis- ja
päättymiskohtaa tarkennetaan
tiedsuunnitelmavaiheessa

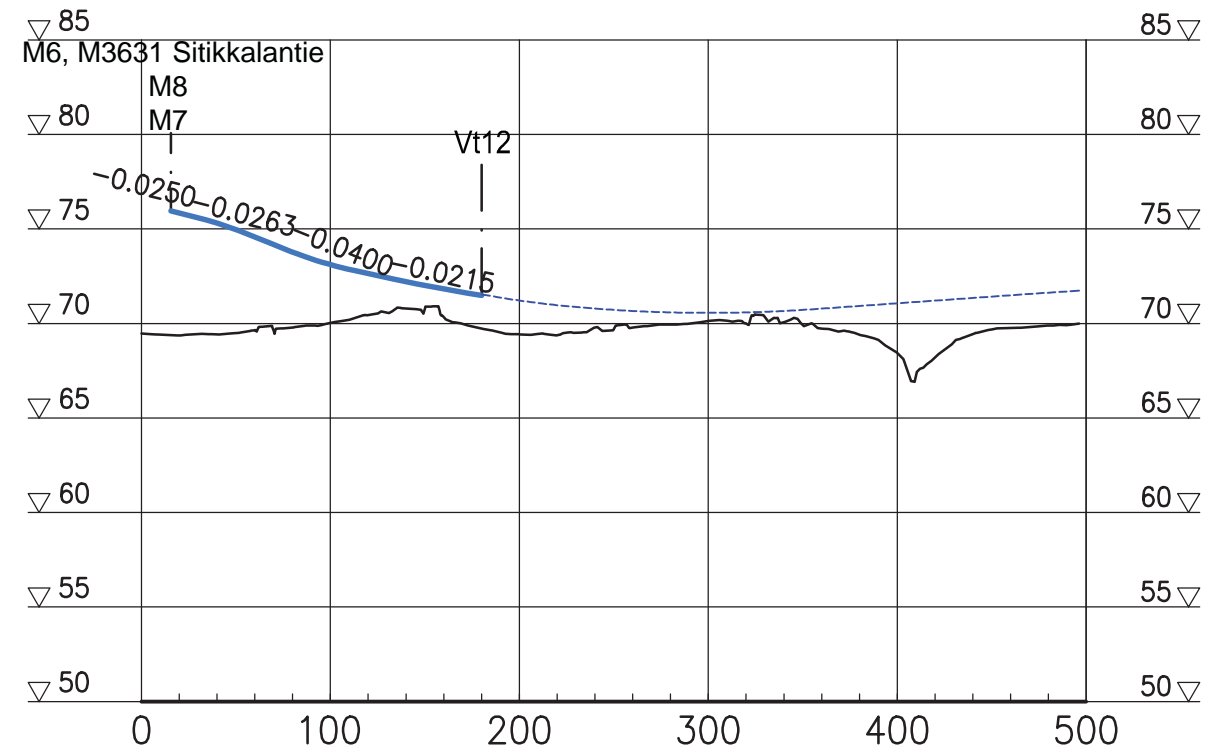




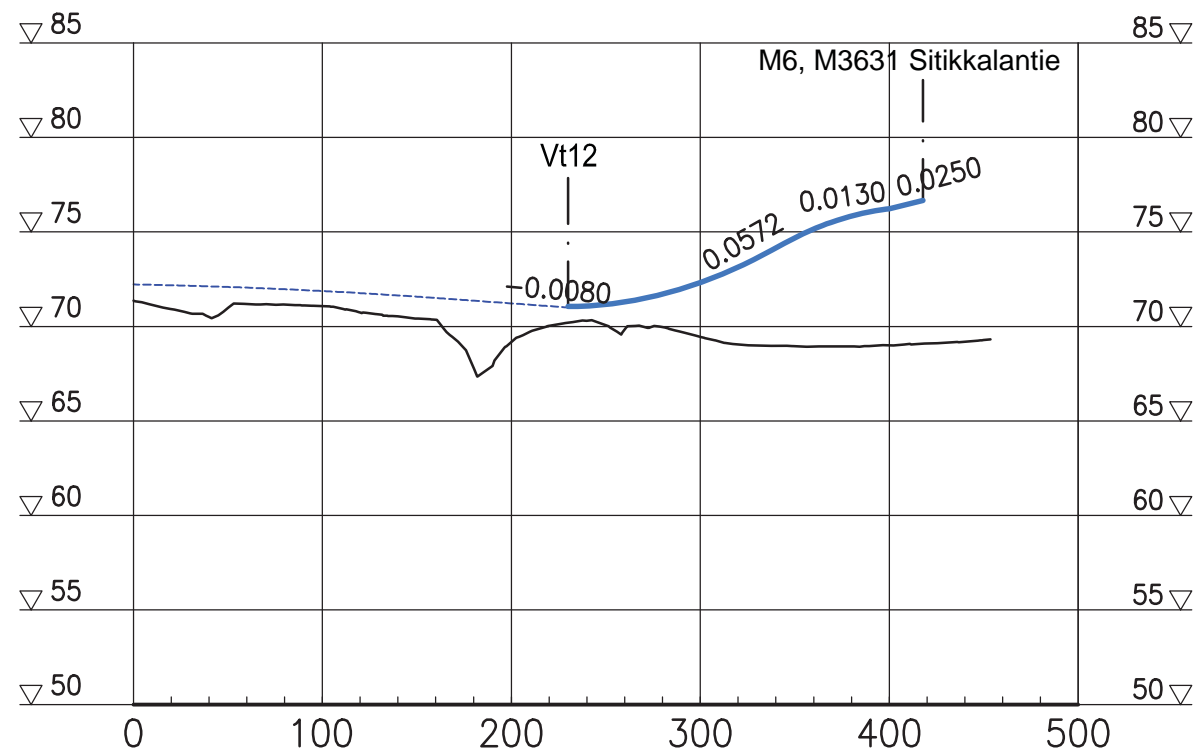
E3 JOKUEN ETL / R1



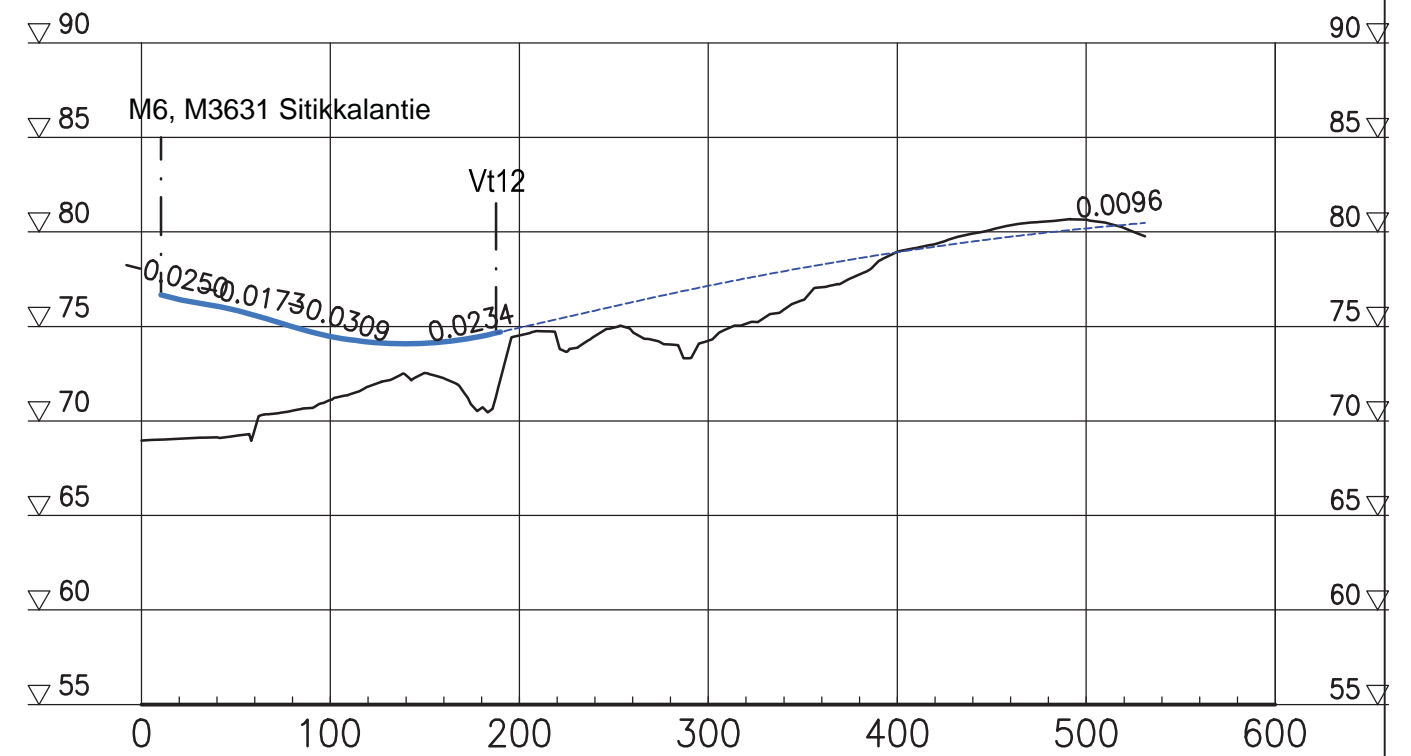
E3 JOKUEN ETL / R2



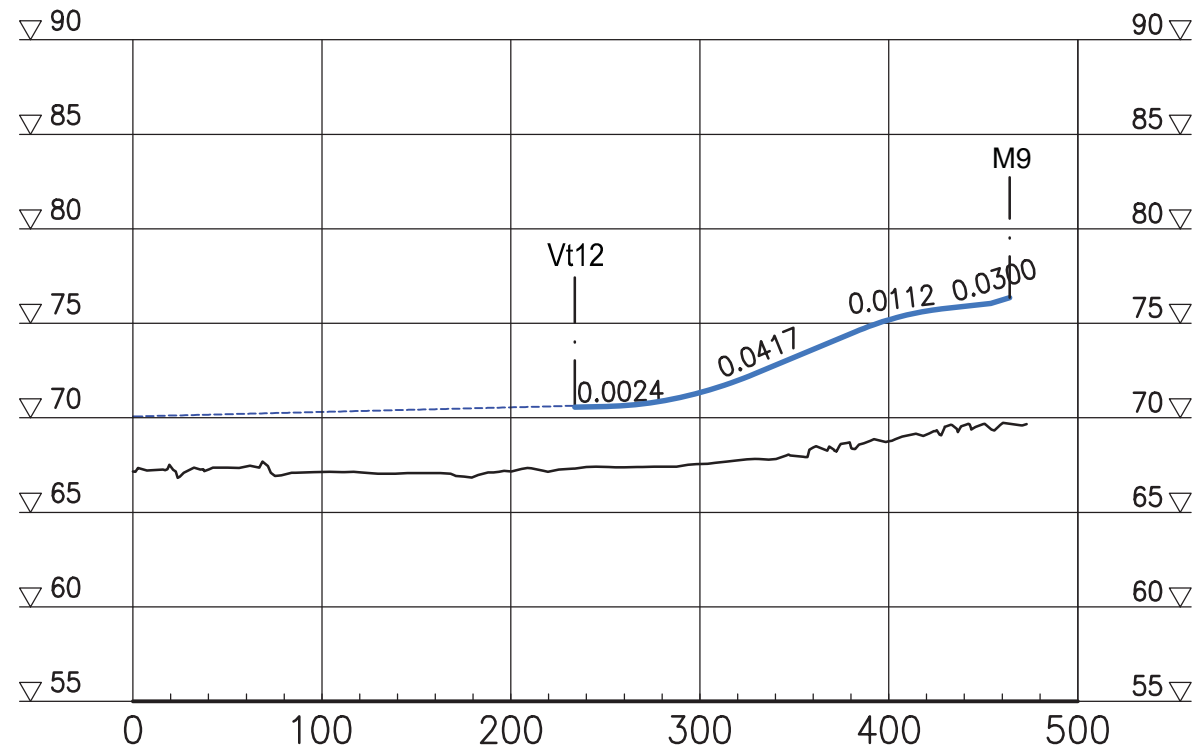
E3 JOKUEN ETL / R3



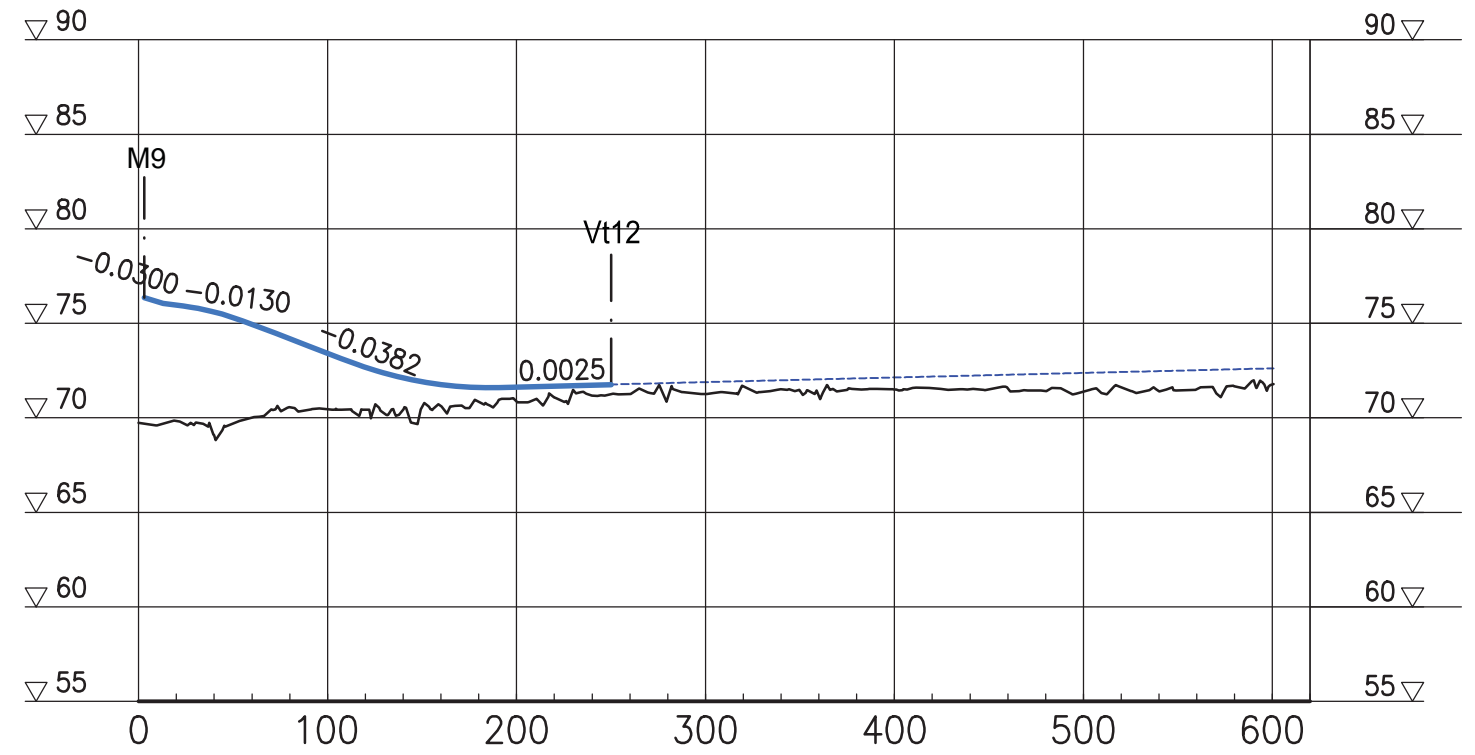
E3 JOKUEN ETL / R4



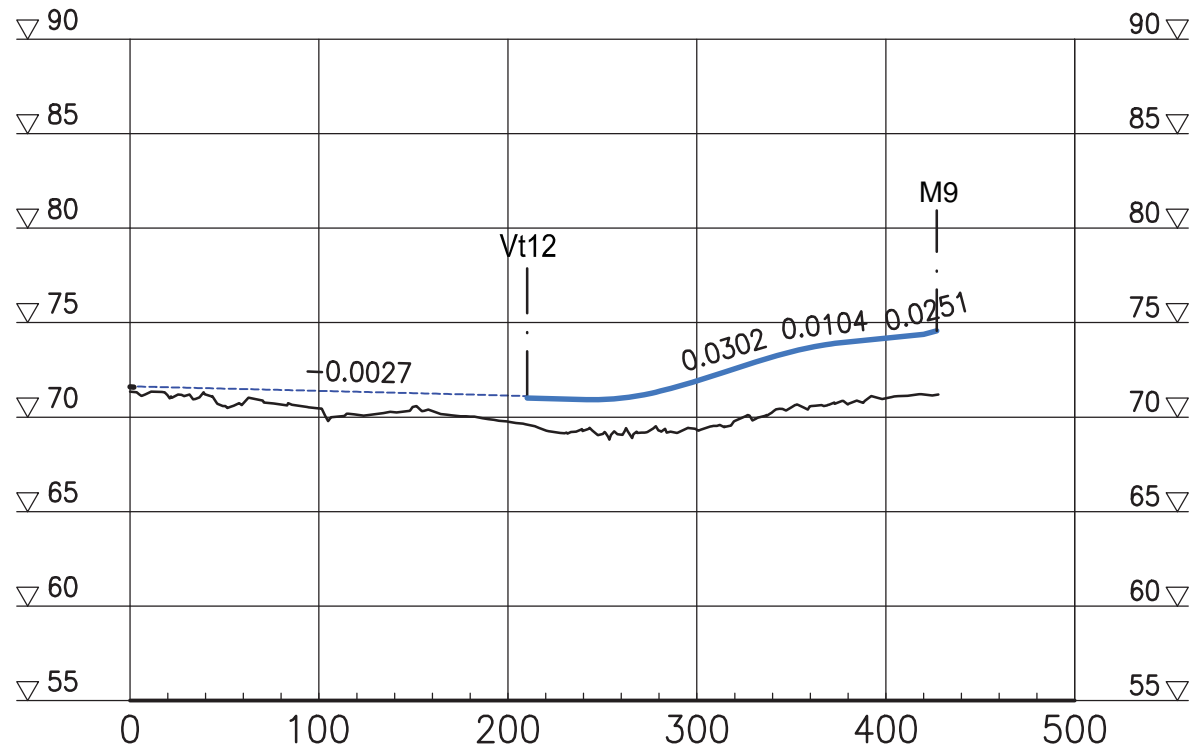
E4 KAUSALAN ETL / R1



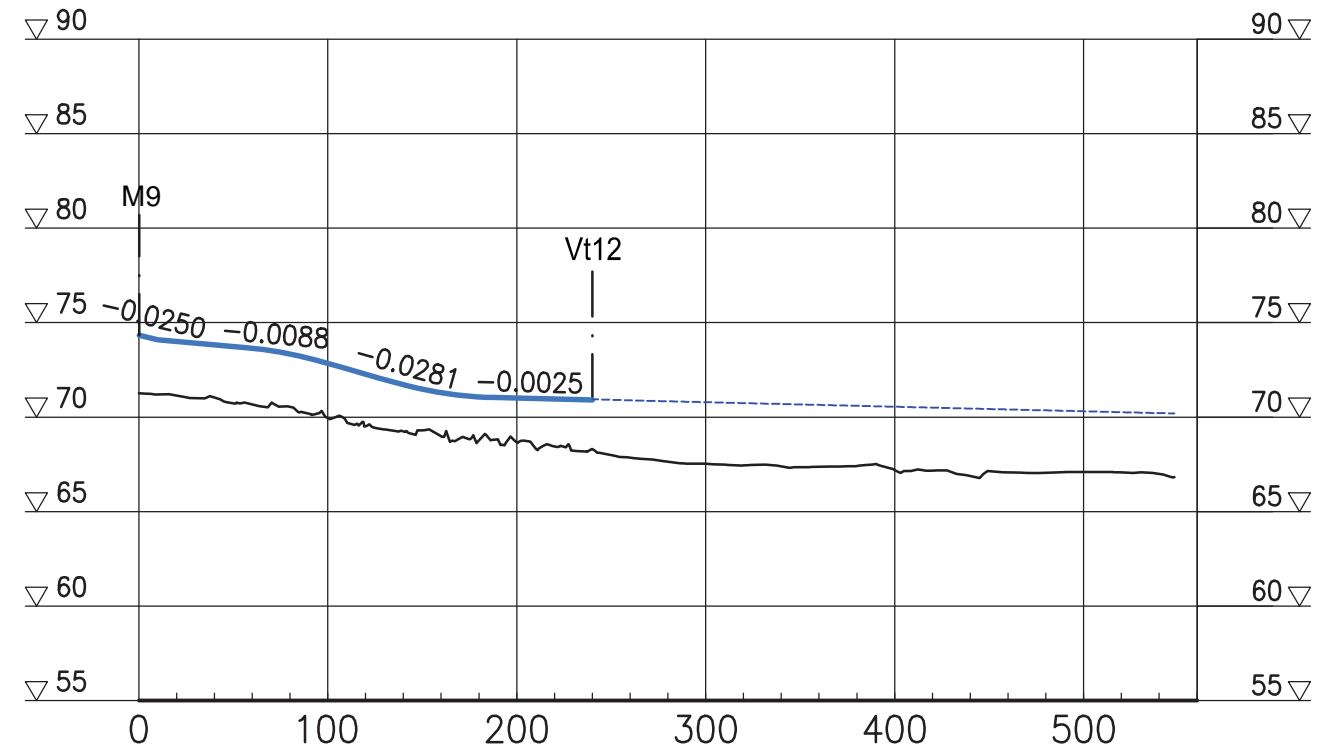
E4 KAUSALAN ETL / R2



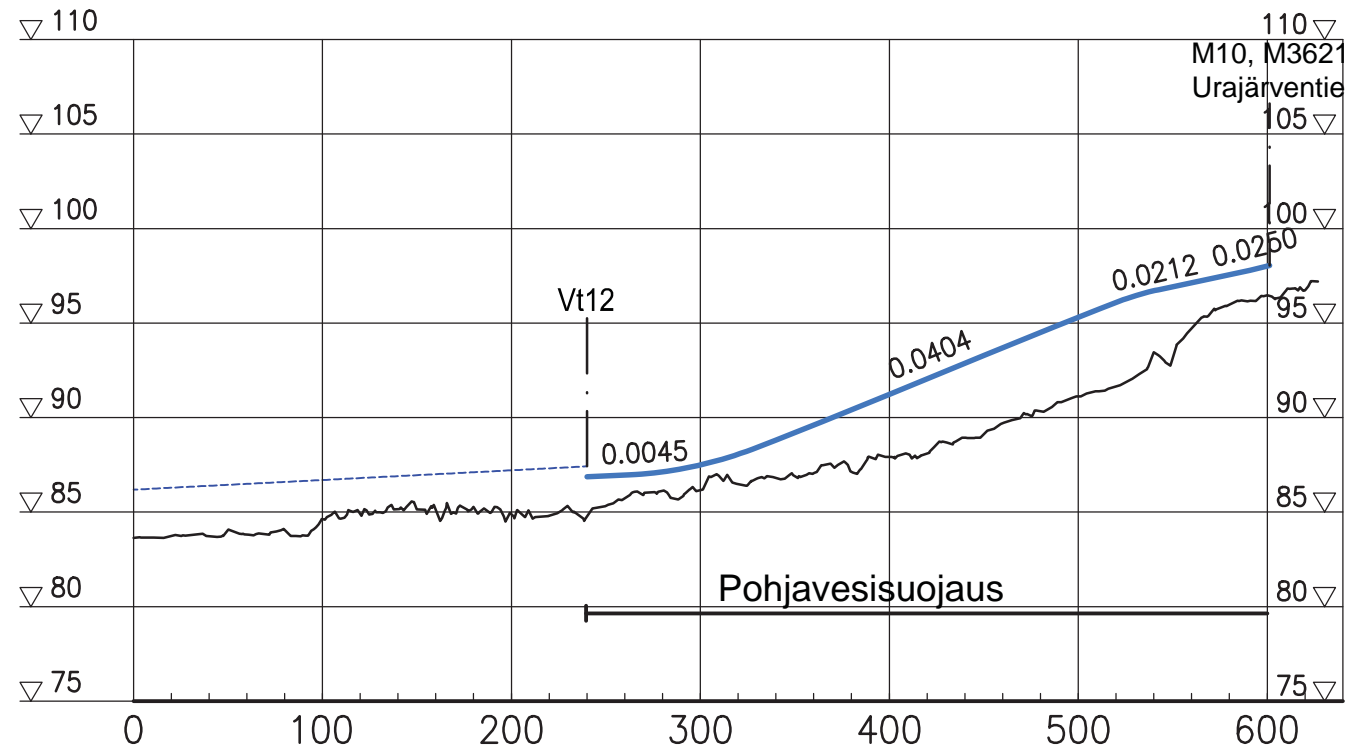
E4 KAUSALAN ETL / R3



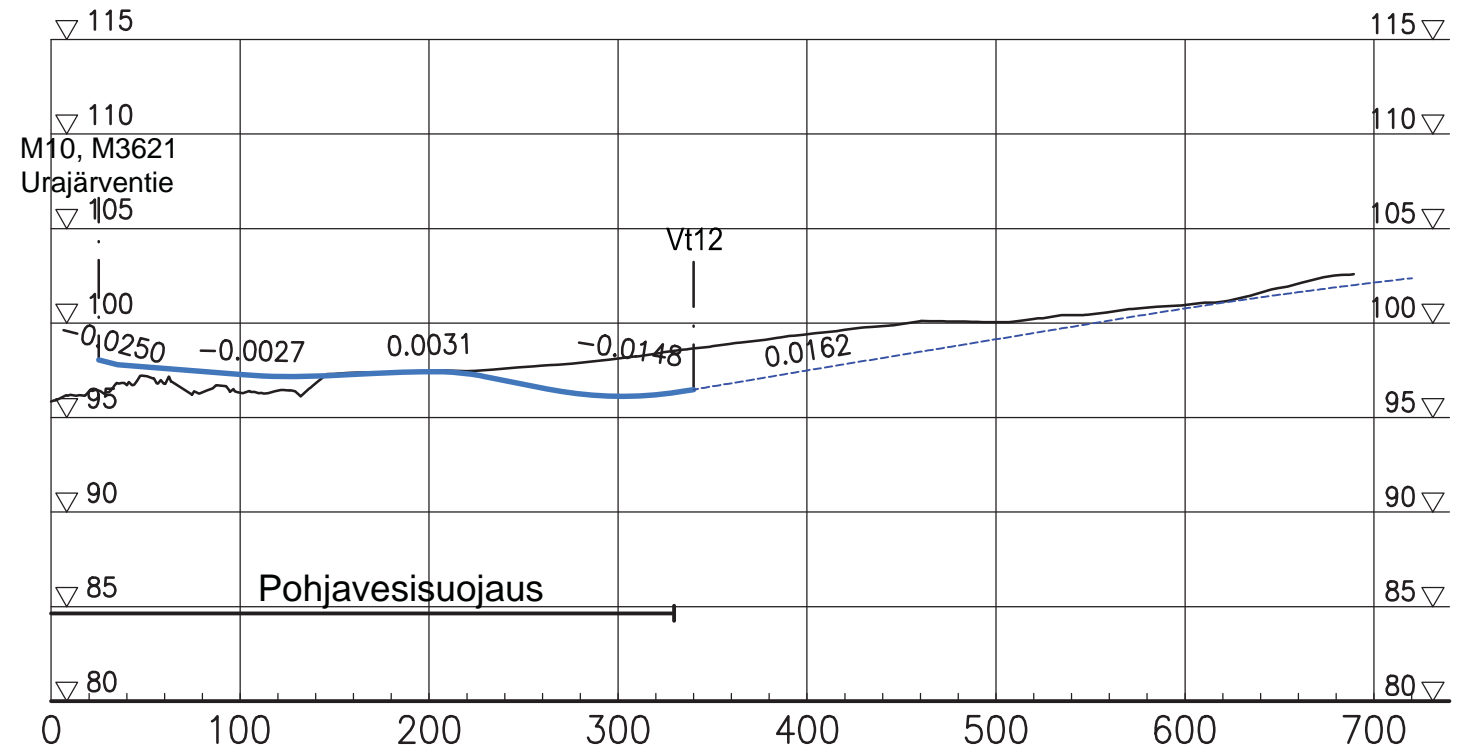
E4 KAUSALAN ETL / R4



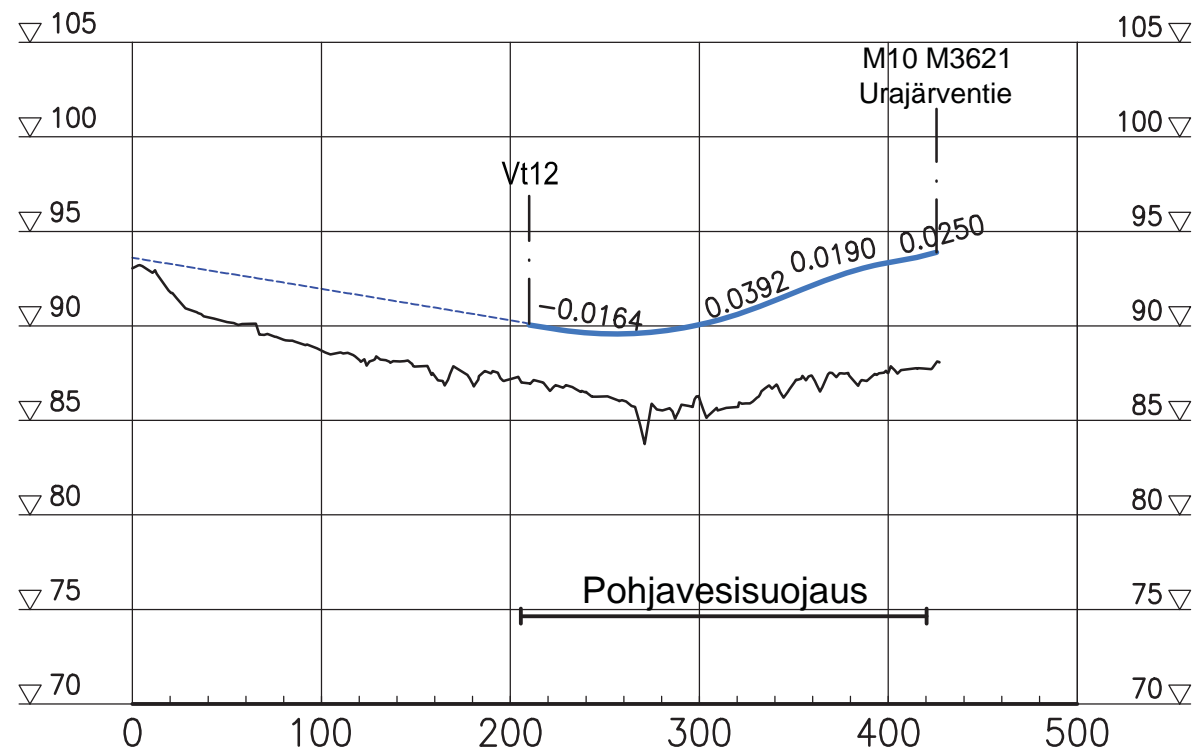
E5 TILLOLAN ETL / R1



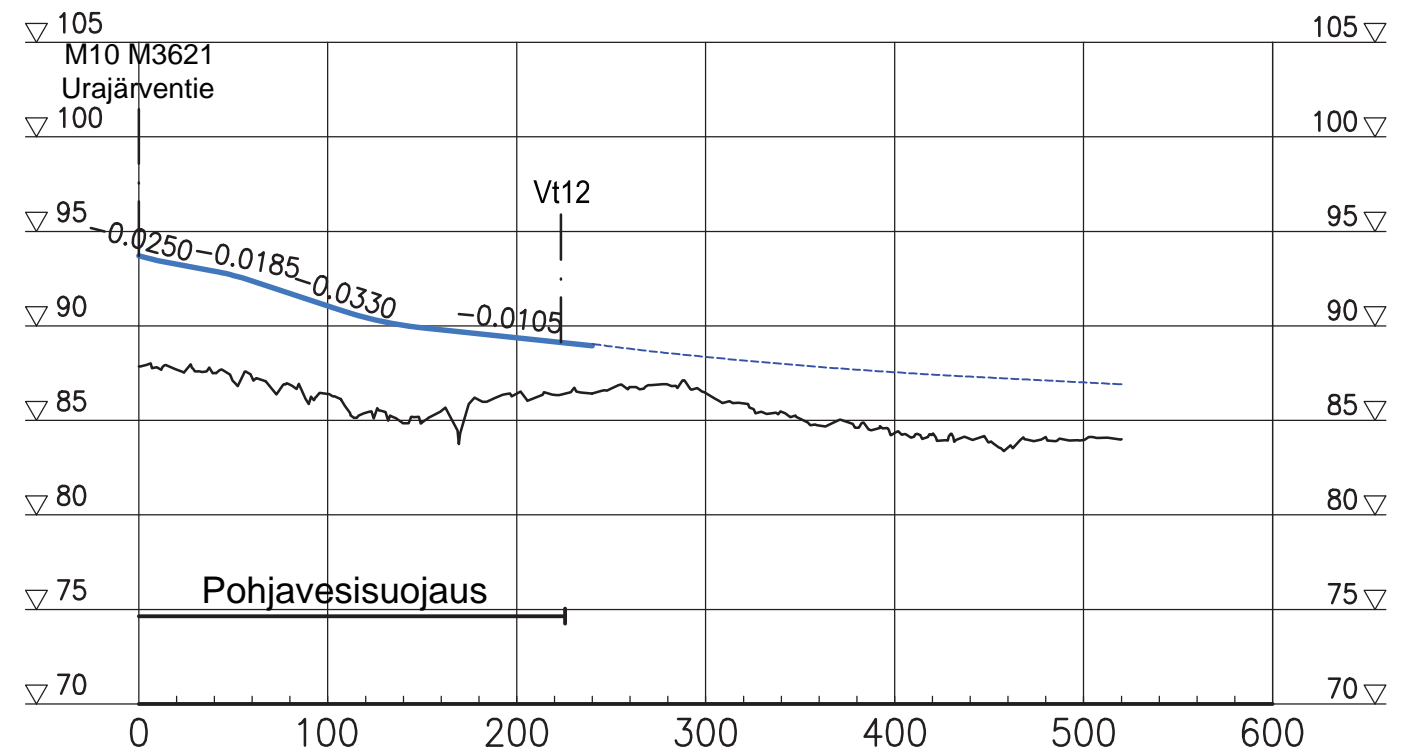
E5 TILLOLAN ETL / R2



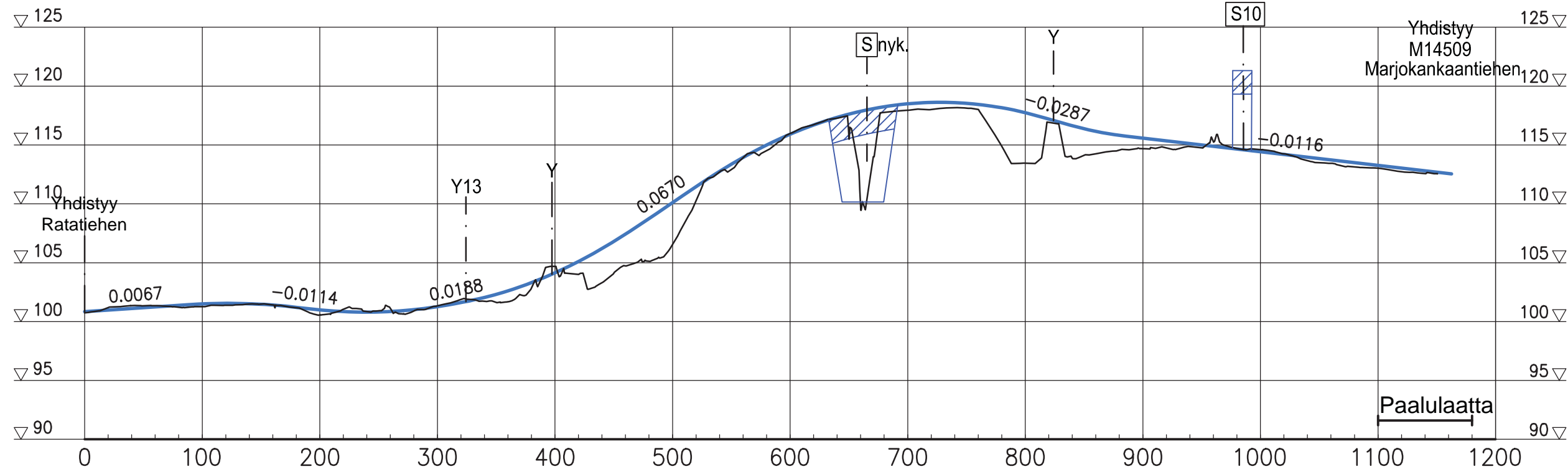
E5 TILLOLAN ETL / R3



E5 TILLOLAN ETL / R4

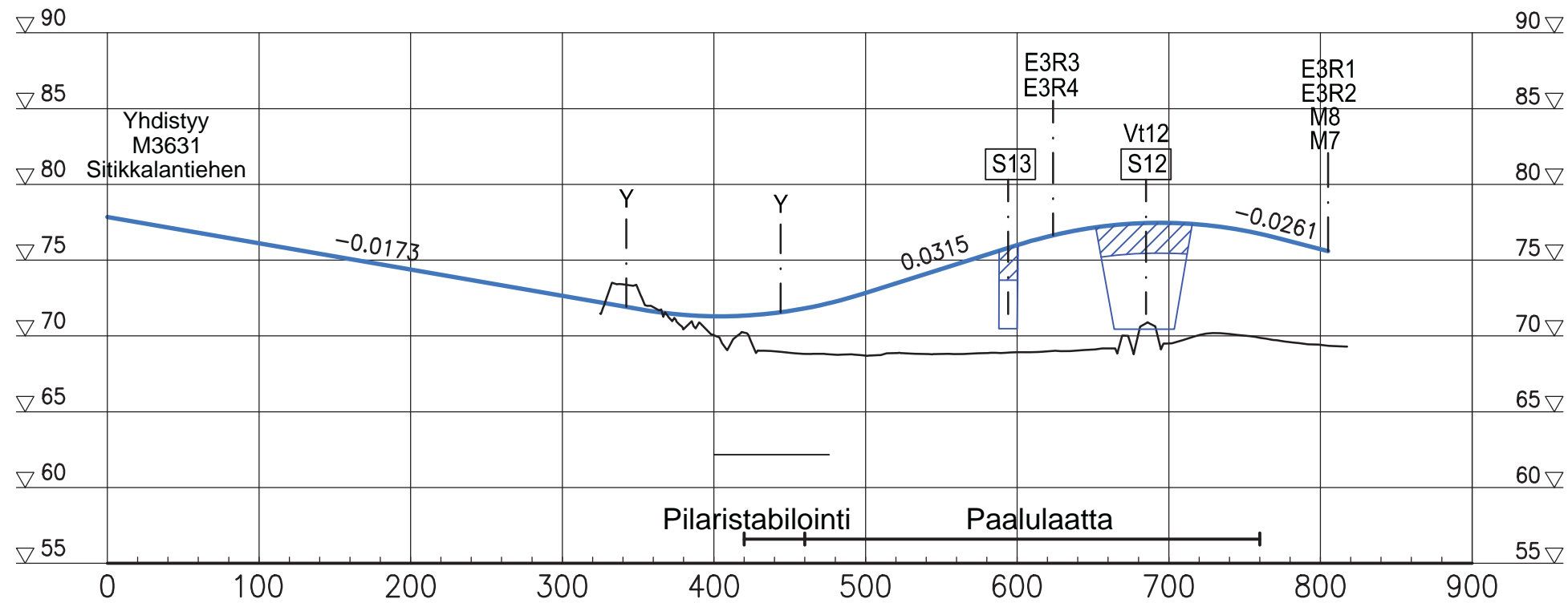


M5

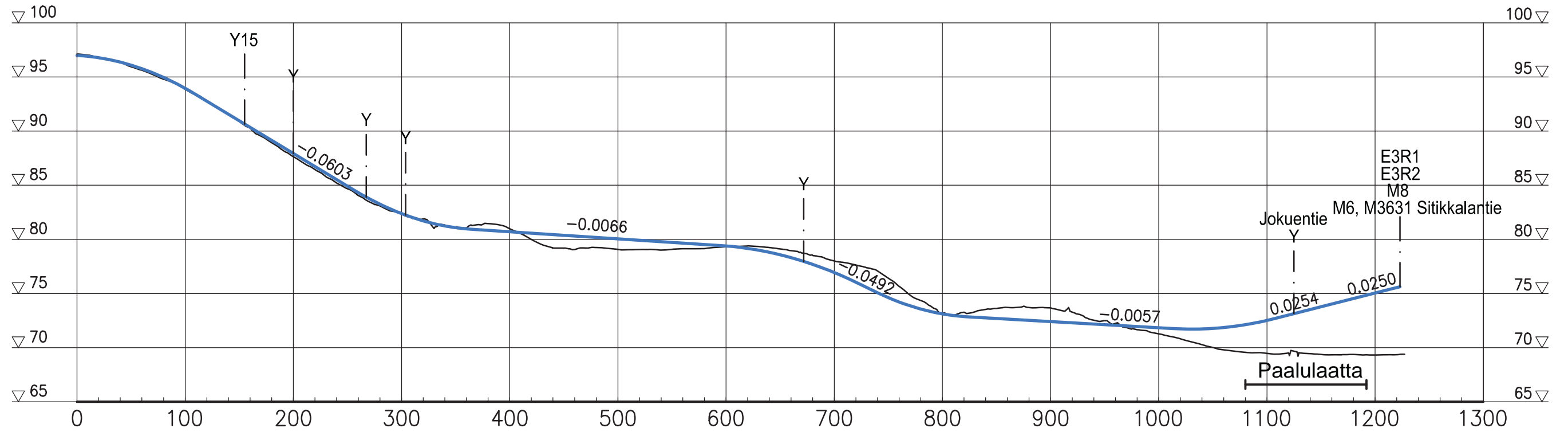


M6

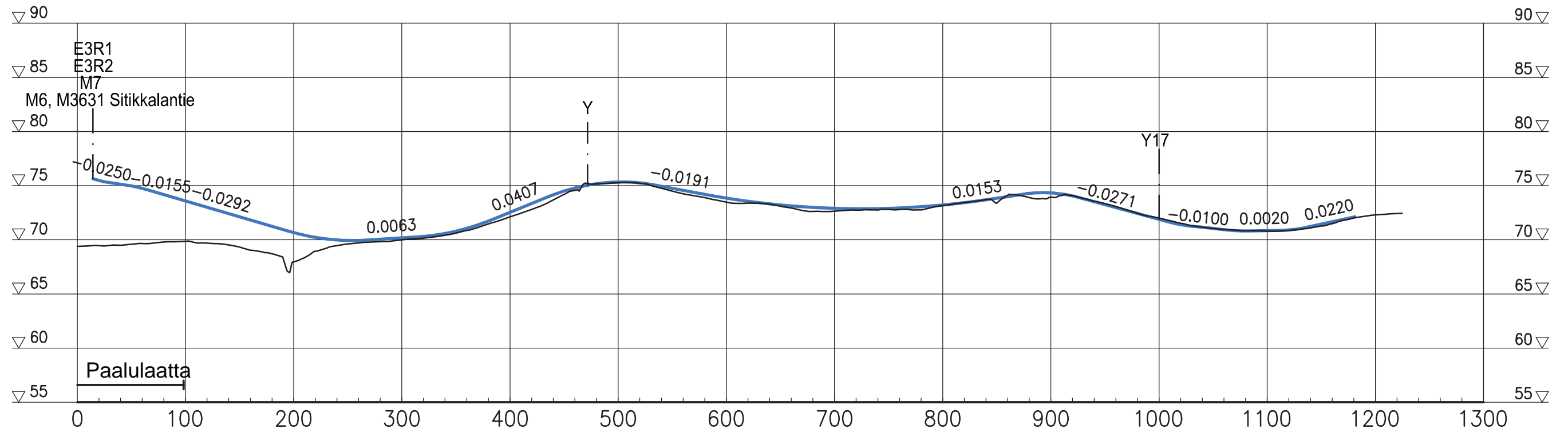
E3 JOKUEN ERITASOLIITTYMÄ



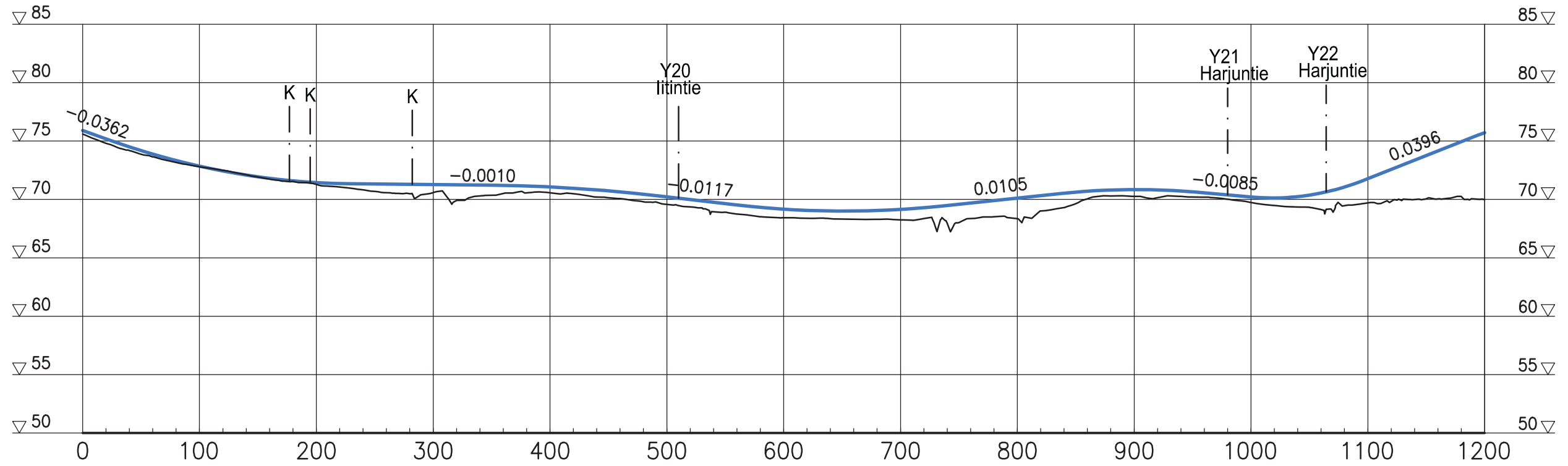
M7



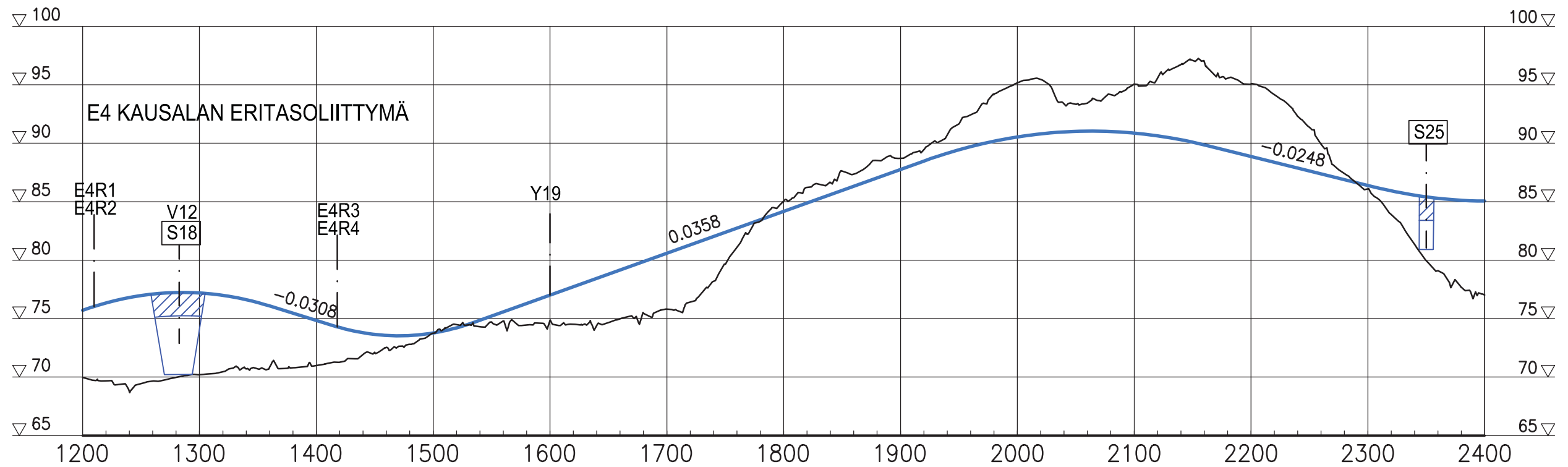
M8



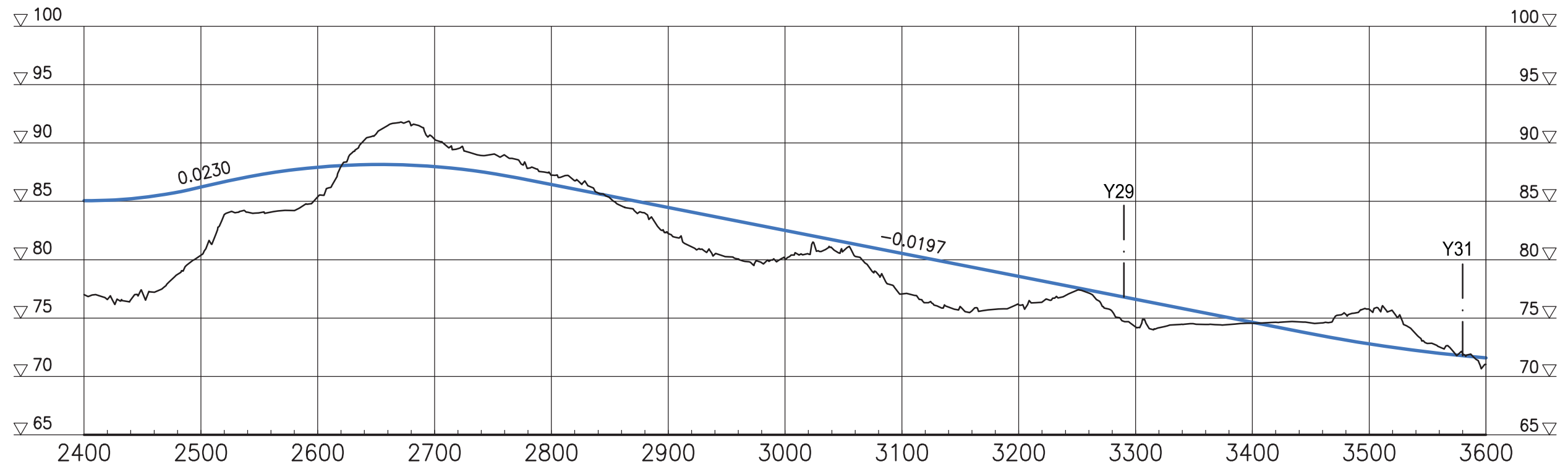
M9 plv 0-1200



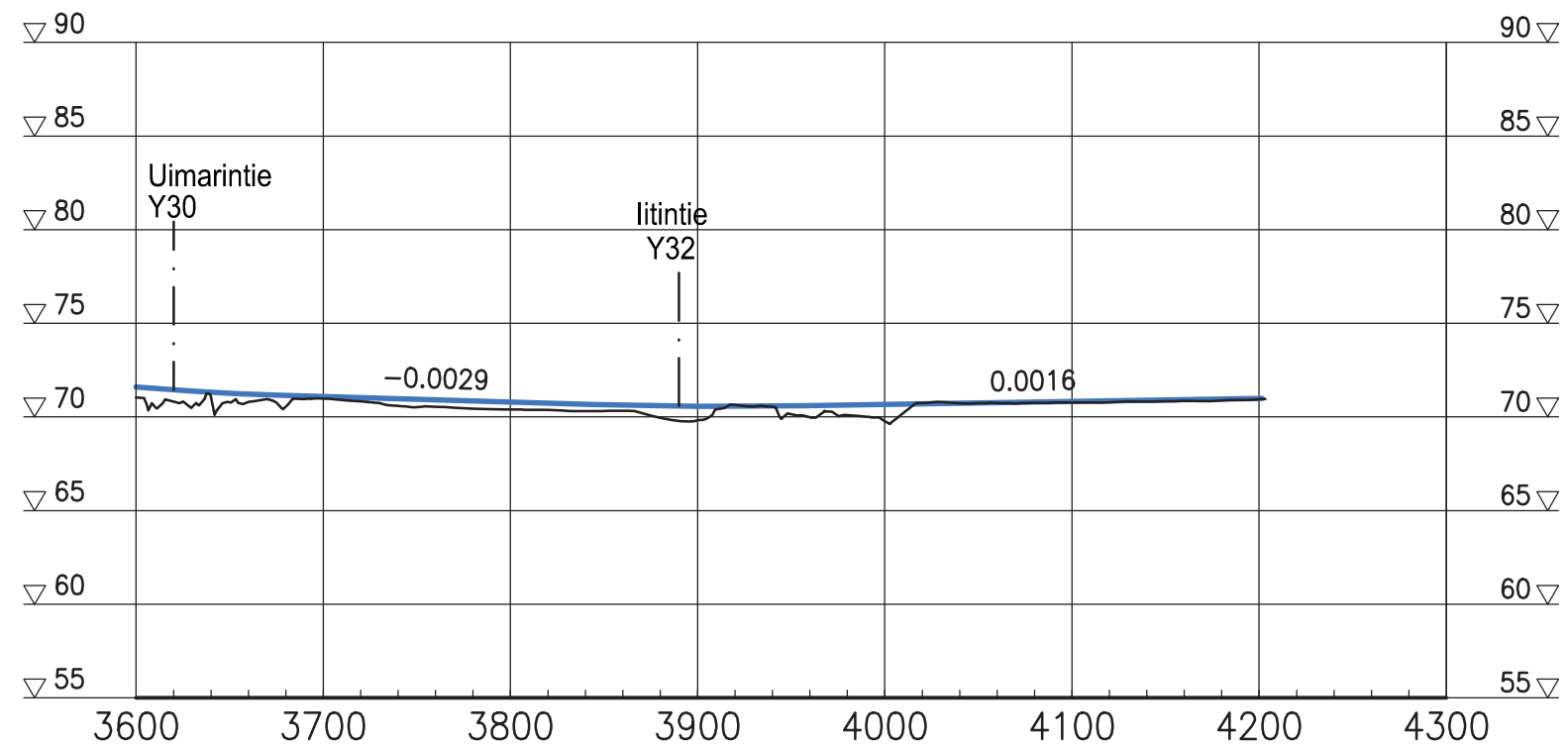
M9 plv 1200-2400

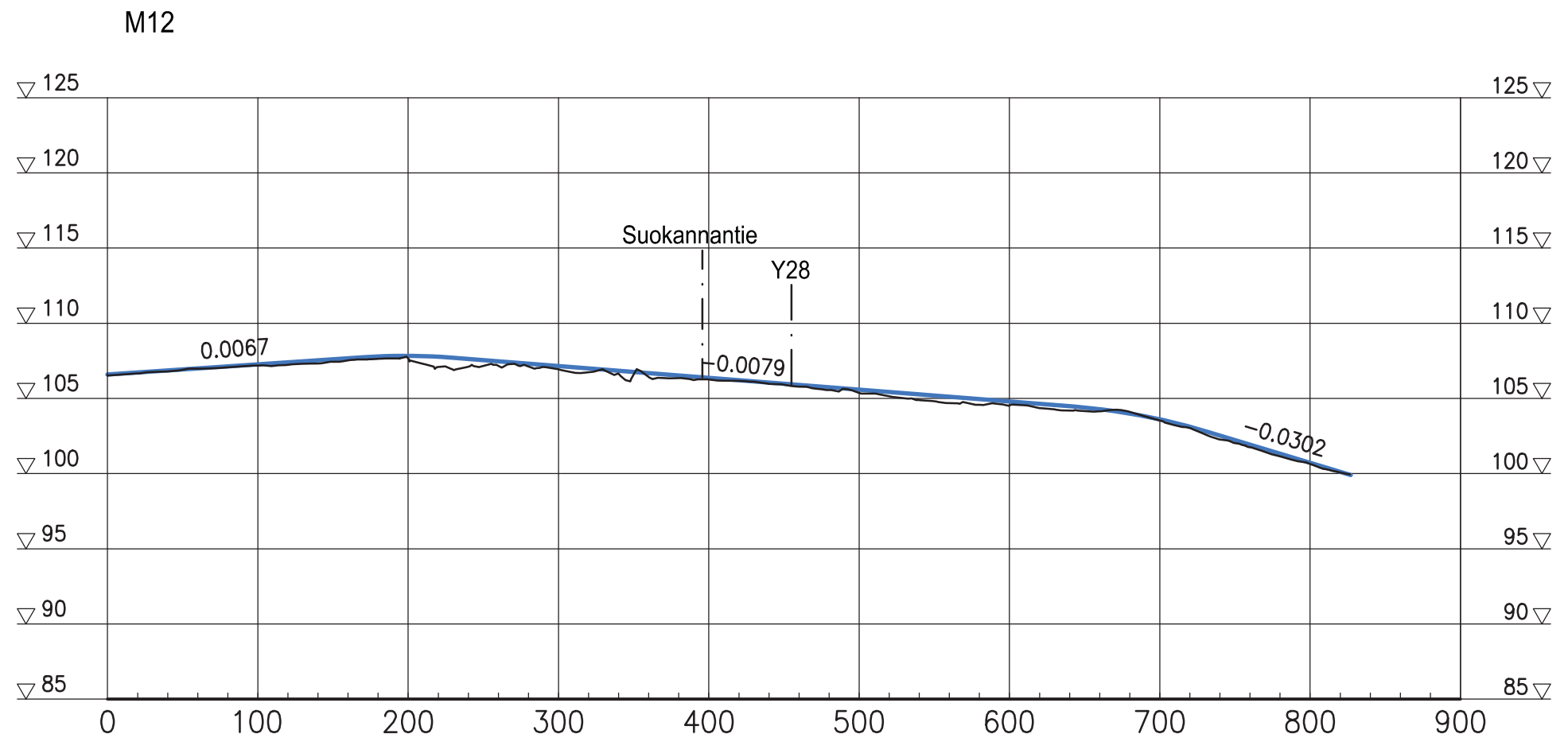
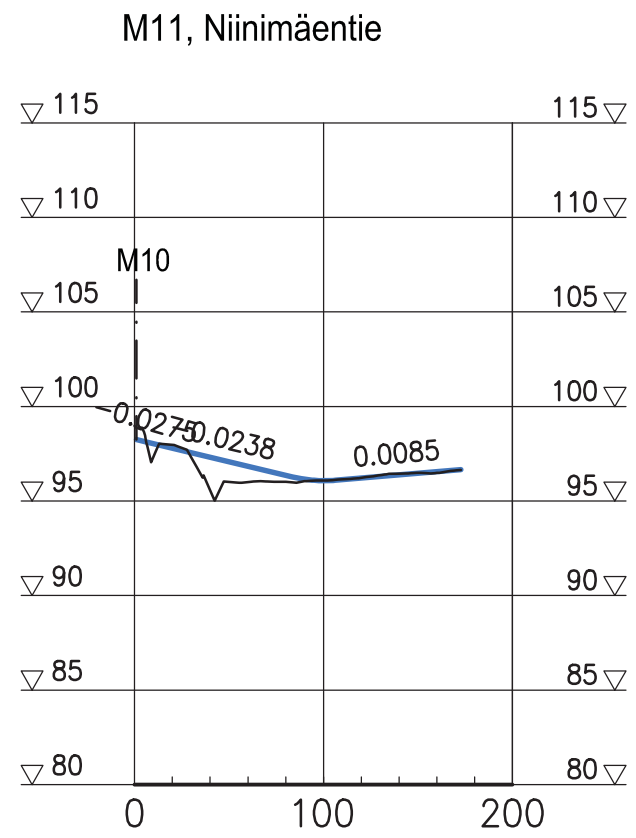
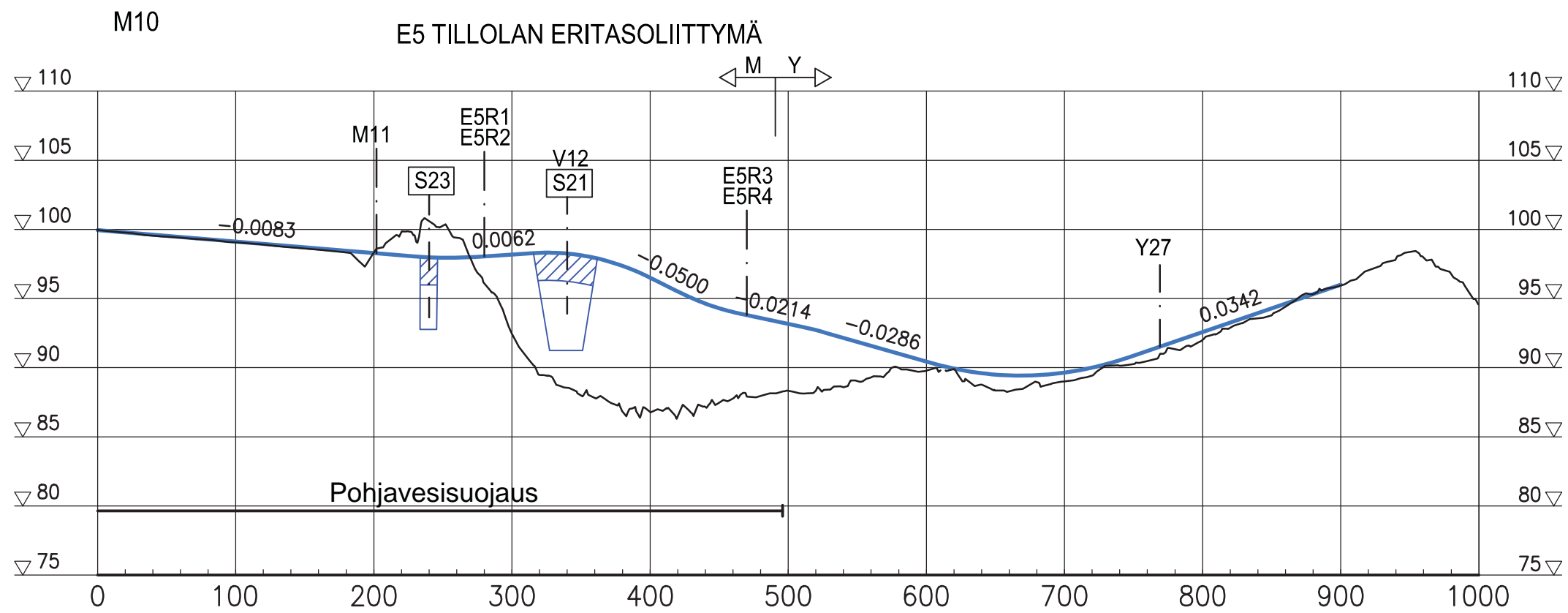


M9 plv 2400-3600

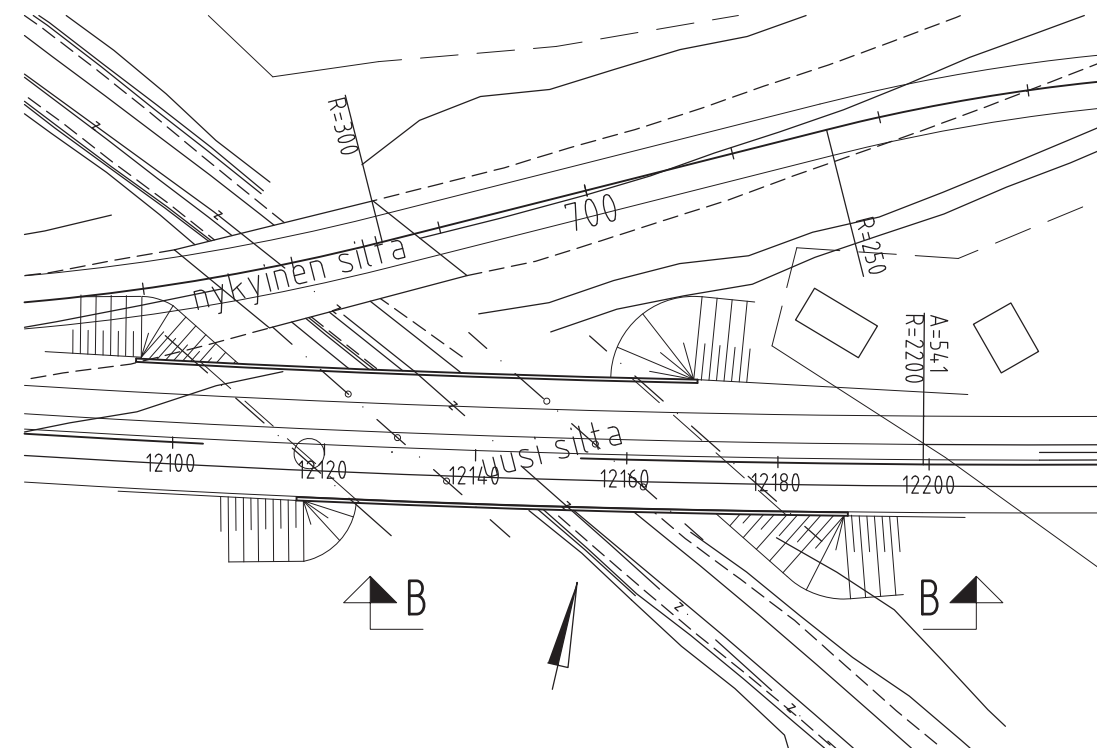
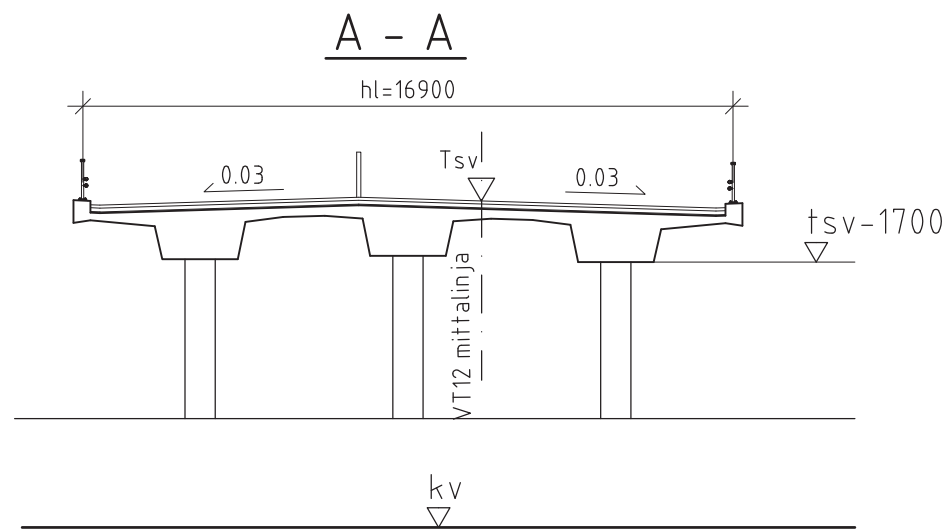
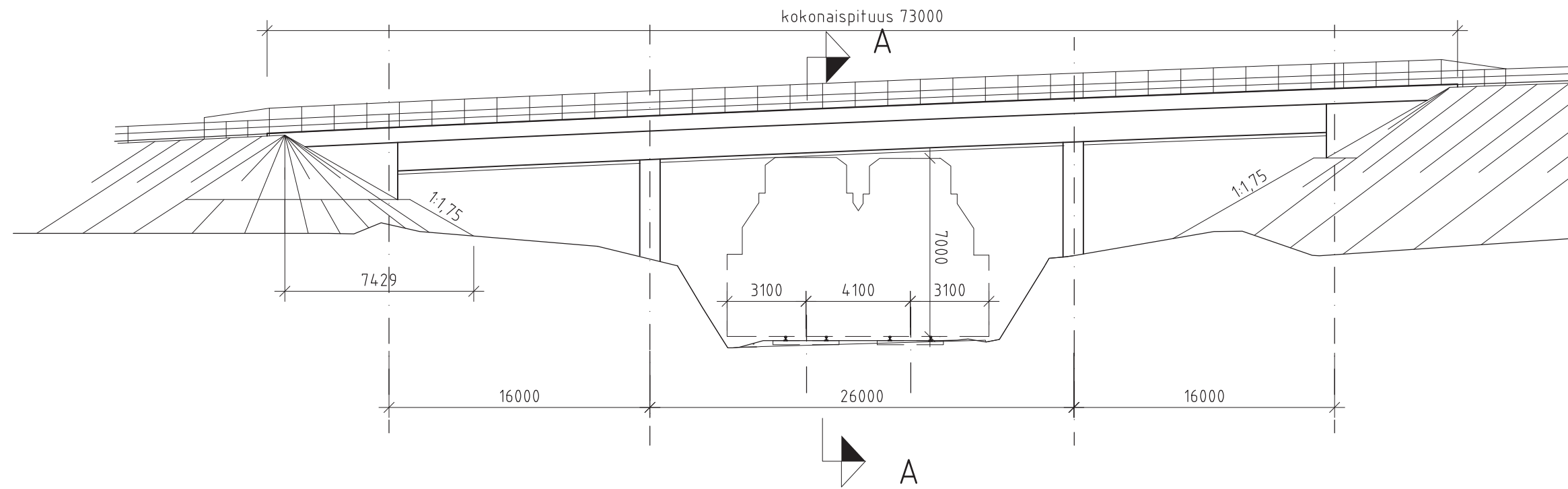


M9 plv 3600-4301





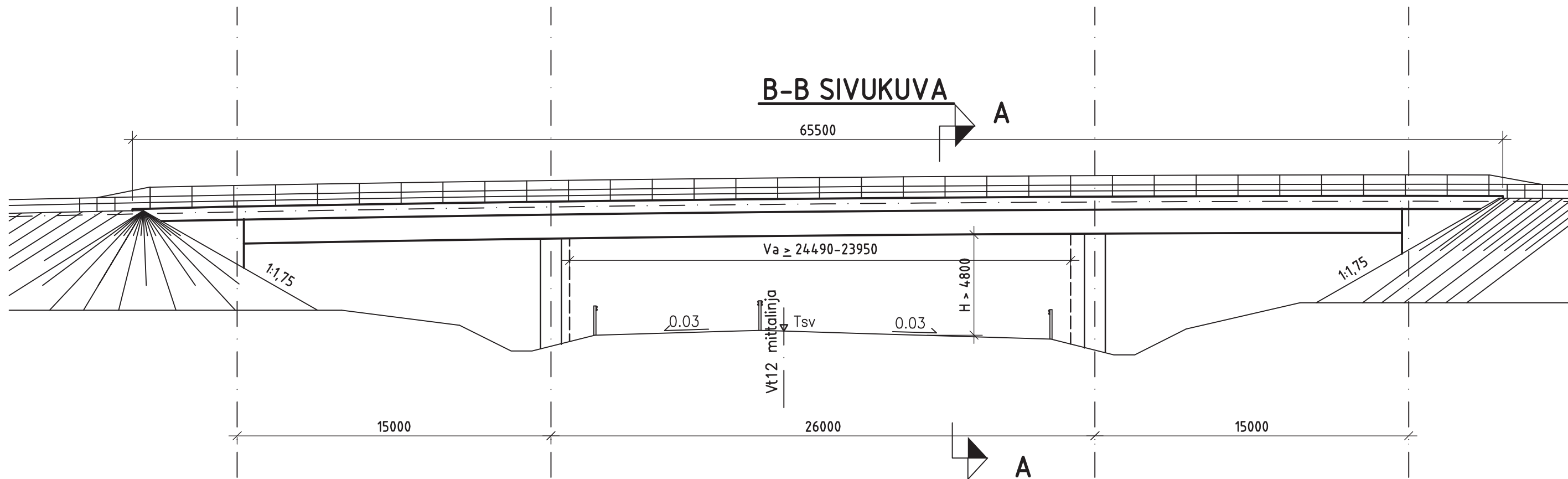
B-B SIVUKUVA



B-B SIVUKUVA

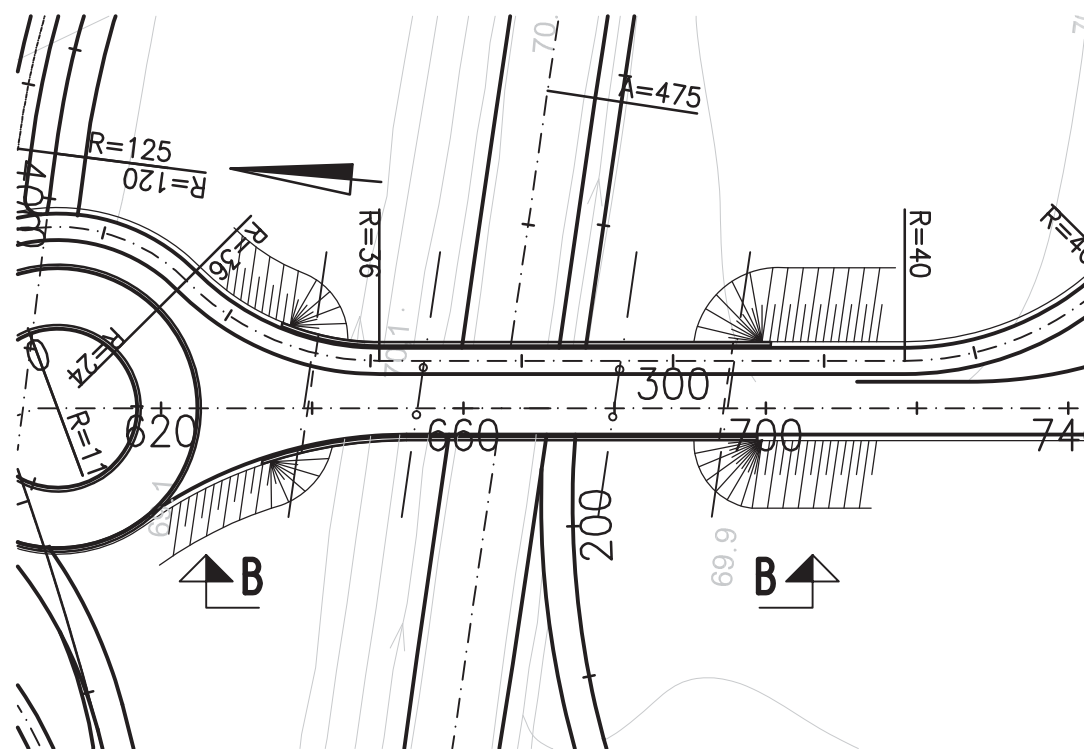
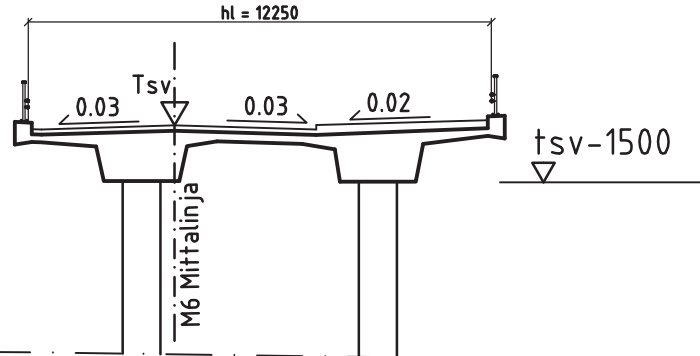
65500

A



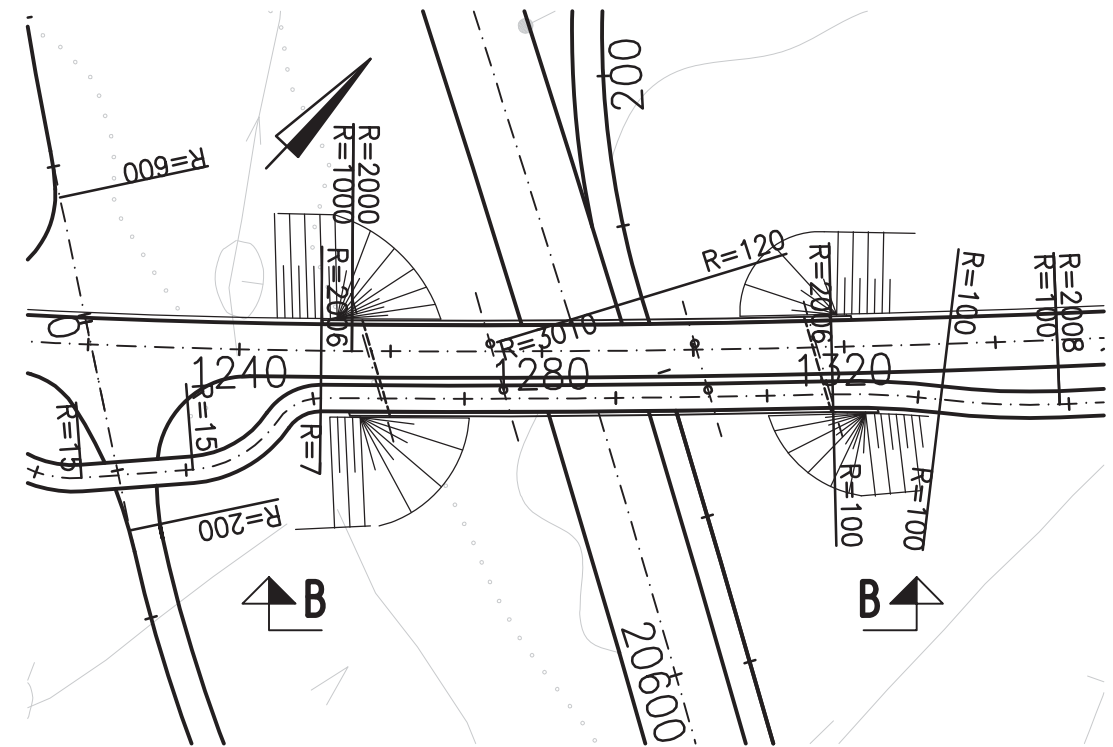
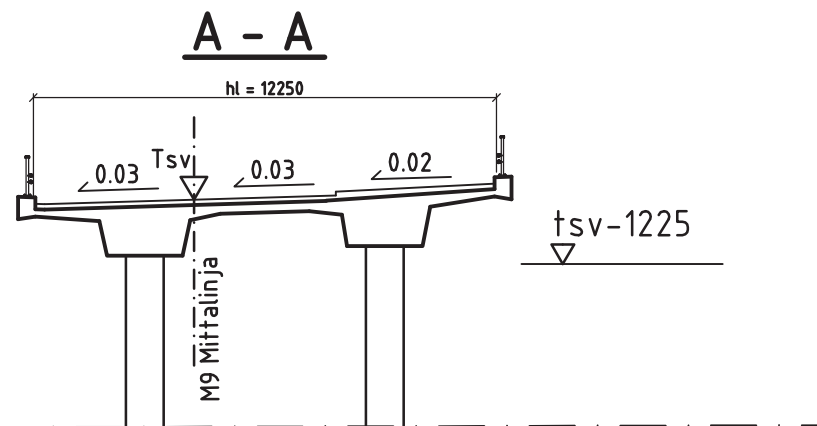
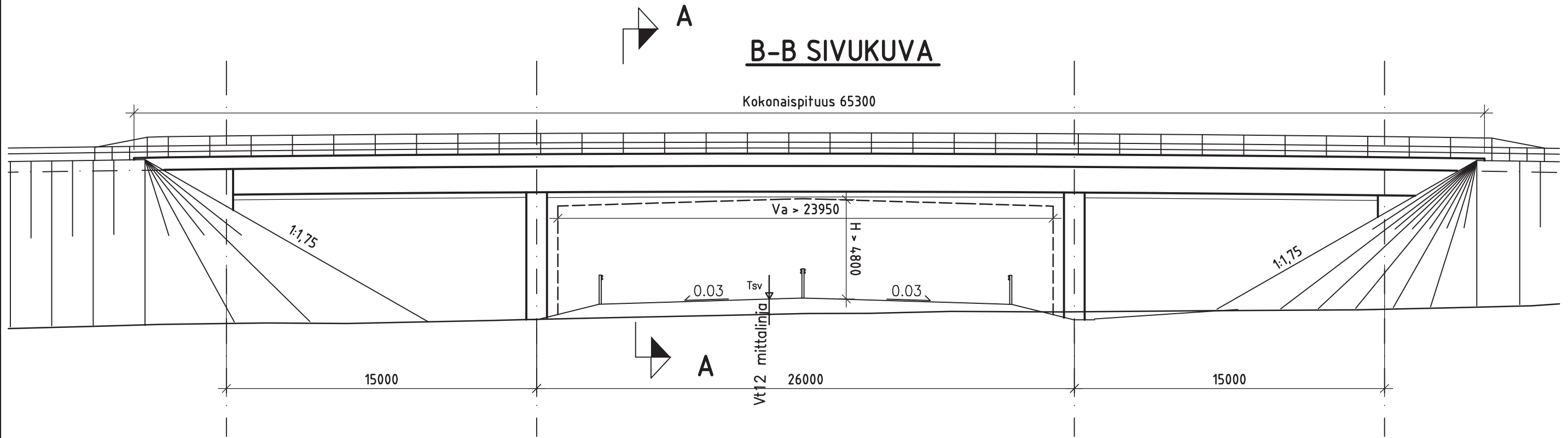
A - A

hl = 12250

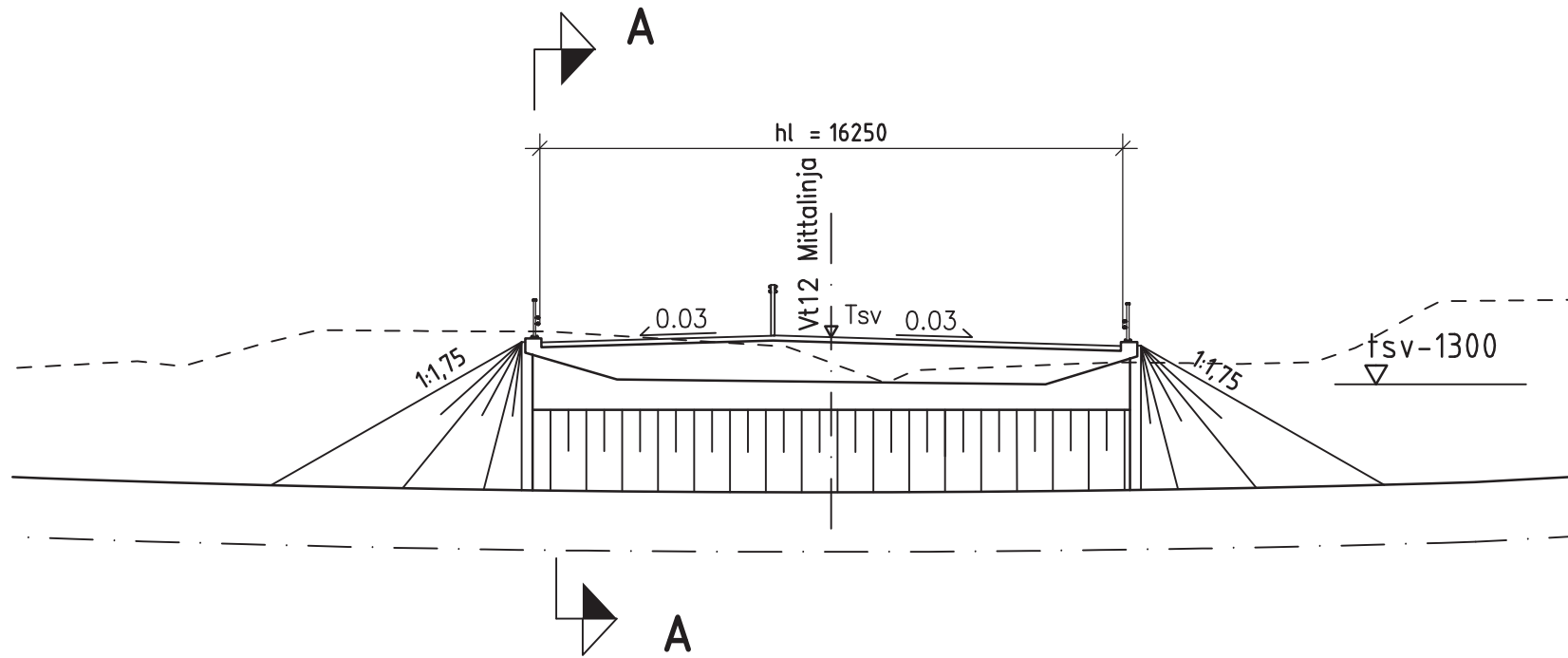


B-B SIVUKUVA

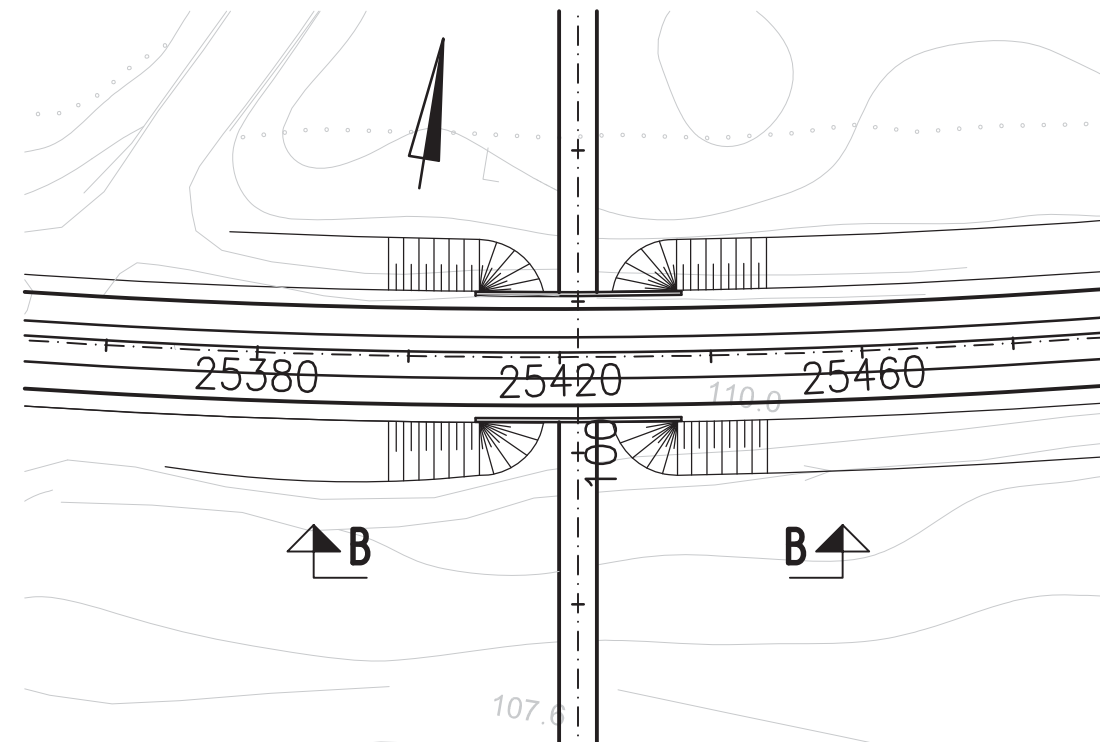
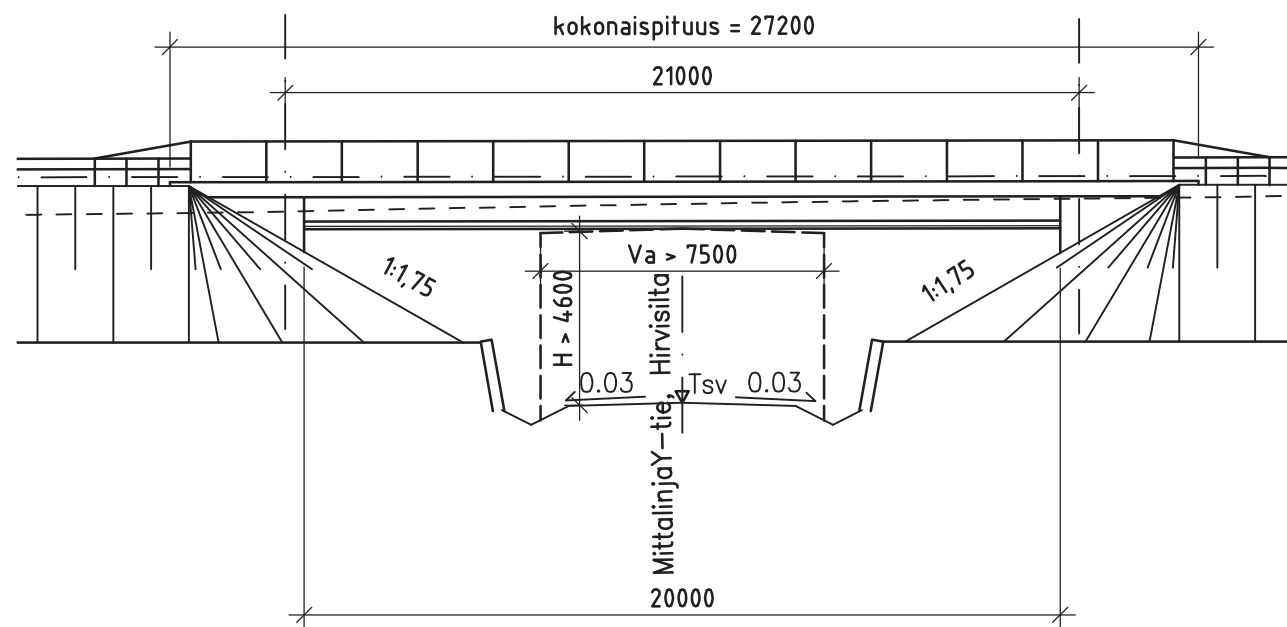
Kokonaispituus 65300

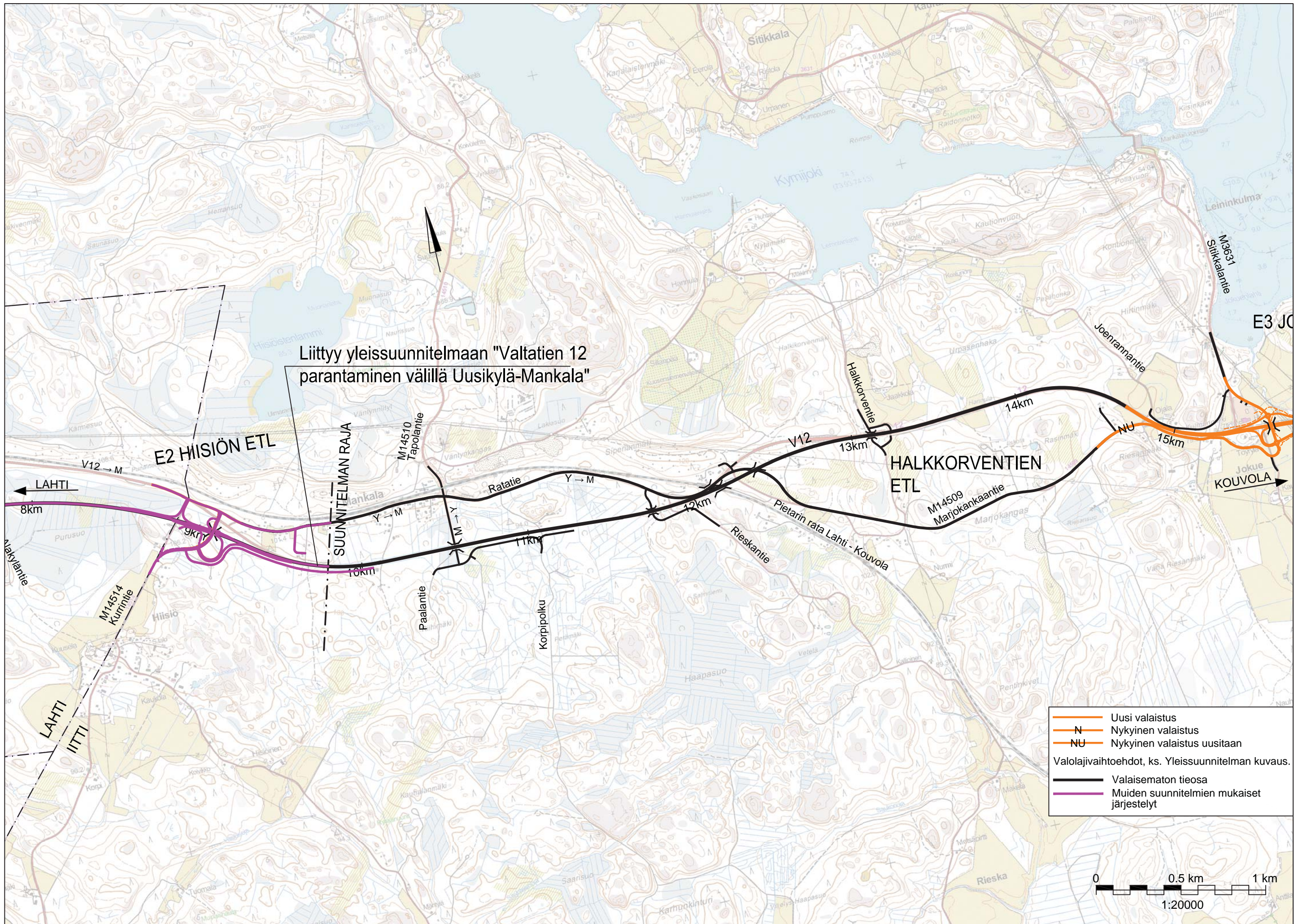


B-B SIVUKUVA



A - A



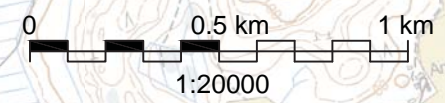


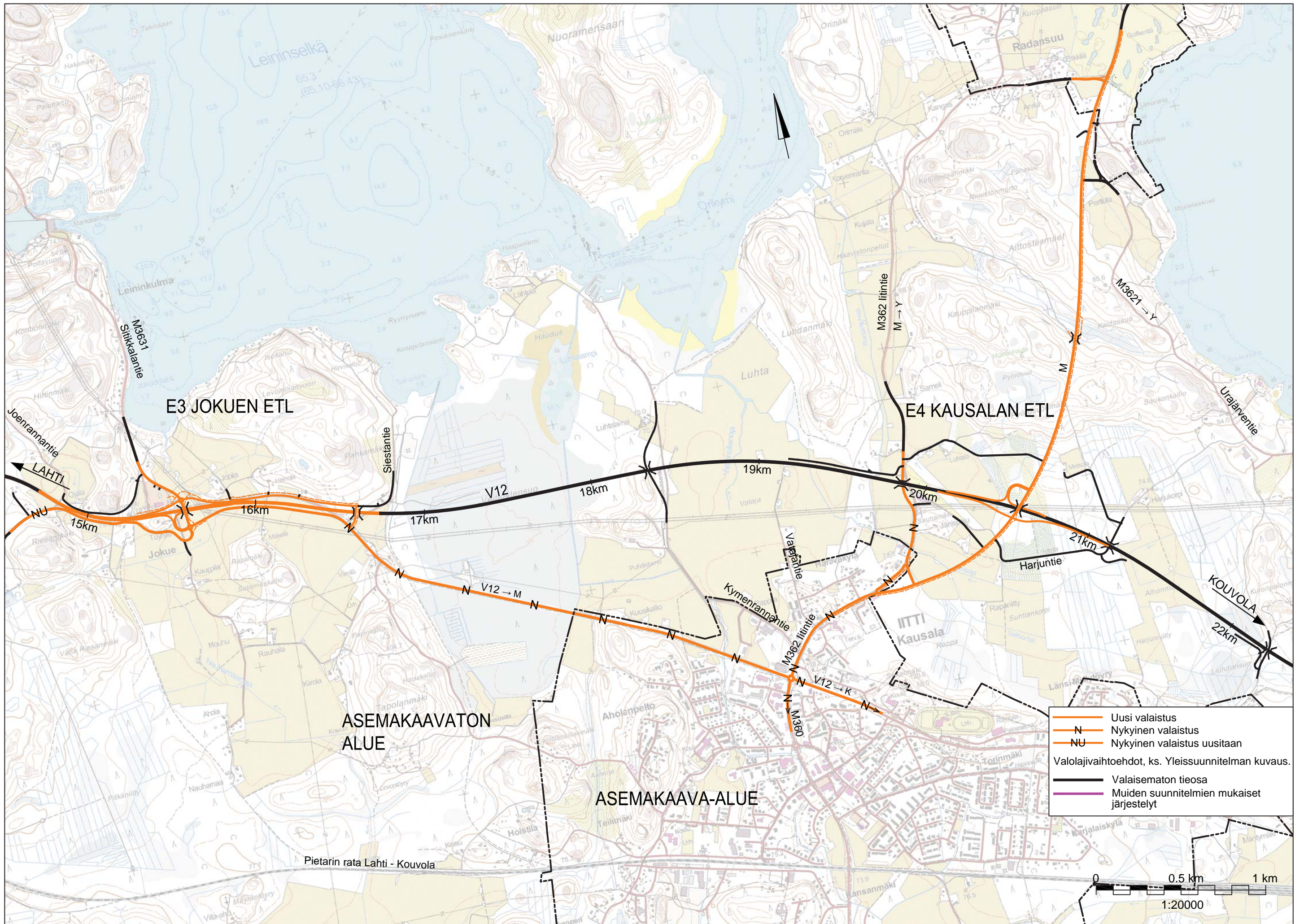
Liittyy yleissuunnitelmaan "Valtatien 12 parantaminen välillä Uusikylä-Mankala"

E2 HIISIÖN ETL

HALKKORVENTIEN ETL

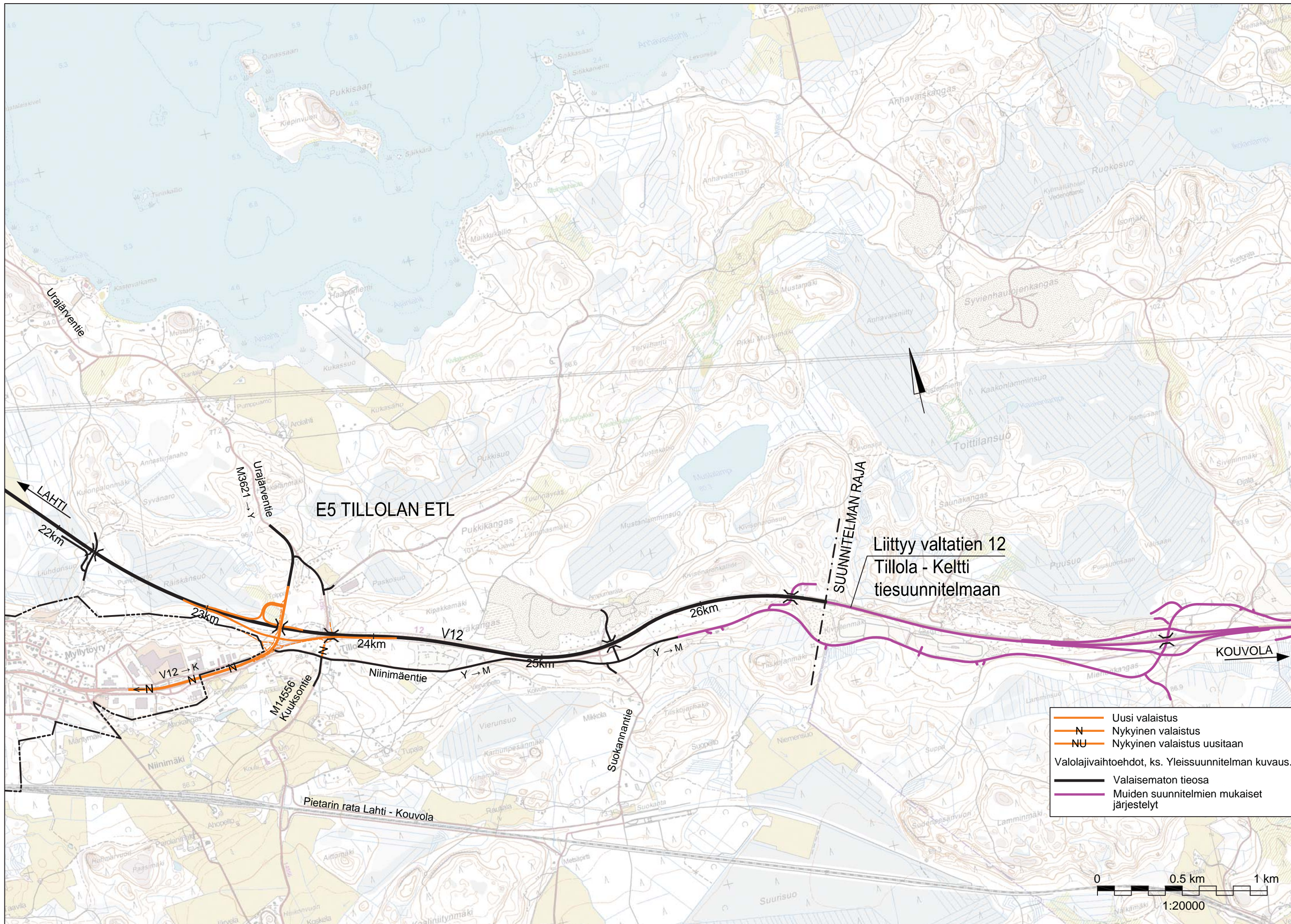
- Uusi valaistus
- N Nykyinen valaistus
- NU Nykyinen valaistus uusitaan
- Valolajivaihtoehdot, ks. Yleissuunnitelman kuvaus.
- Valaisematon tieosa
- Muiden suunnitelmien mukaiset järjestelyt





- Uusi valaistus
- N Nykyinen valaistus
- NU Nykyinen valaistus uusitaan
- Valolajivaihtoehdot, ks. Yleissuunnitelman kuvaus.
- Valaisematon tieosa
- Muiden suunnitelmien mukaiset järjestelyt





- Uusi valaistus
- N Nykyinen valaistus
- NU Nykyinen valaistus uusitaan
- Valolajivaihtoehdot, ks. Yleissuunnitelman kuvaus.
- Valaisematon tieosa
- Muiden suunnitelmien mukaiset järjestelyt