

Riksväg 7 avsnittet Forsby - Lovisa

Utredningsplan

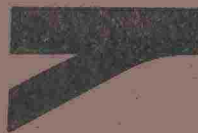
Miljökonsekvensbeskrivning



1993

Nylands vägdistrikt

02 TIEL/00d



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 940116
Nidenro: 940139

Riksväg 7 avsnittet Forsby - Lovisa
Utredningsplan

Miljökonsekvensbeskrivning

Vägverket
Nylands vägdistrikt

1993

Illustrationer Jouko Waris
Fotografier på sidorna 8 och 9 Antti Leskinen

Kartcentralens tillstånd nr L295/93
Lantmäteristyrelsens tillstånd nr 96/KaO/93 och nr 259/KaO/93

FÖRORD

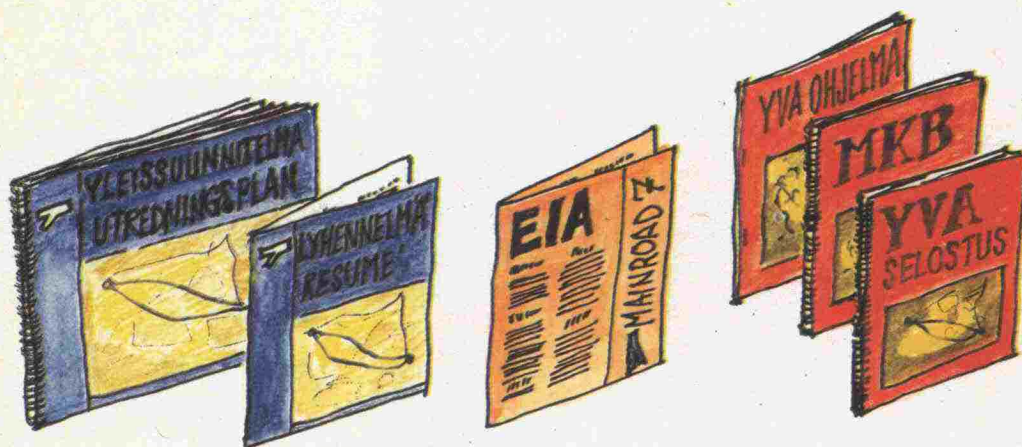
Miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats som stöd för utredningsplanen för riksväg 7 på vägsnittet mellan Forsby och Lovisa. Med hjälp av beskrivningen kan invånare och beslutsfattare sätta sig in i projektets syfte, bakgrund, alternativa lösningar och deras miljökonsekvenser. I utredningsplanens rapport koncentrerar man sig på alternativa vägdragningar och granskningen av utsett alternativ ur vägplaneringens synvinkel.

Nylands vägdistrikt har i detta projekt provanvänt miljökonsekvensbeskrivningen (mkb), genom att vid planeringen följa mkb-lagförslaget från maj 1993 och vägverkets direktiv "Ympäristövaikutusten arviointimenettely tiehankkeiden suunnittelussa".

Vid planeringen har man fäst särskild vikt vid att informera och ge möjligheter för olika intressegrupper att delta i planeringen.

Projektet har behandlats tre gånger av vägmiljöarbetsgruppen i Nylands län. Gruppen har haft rådgivarrollen och inofficiellt motsvarat kontaktmyndigheten i enlighet med lagförslaget.

Nylands vägdistrikt ansvarar för arbetet. Konsultarbetet har utförts av Y-Suunnittelu. Vegetationsutredningen har utförts av Enviro Oy.



Projektdokumenterna består av en utredningsplanerapport, en resumé och en finsk- och svenskspråkig miljökonsekvensbeskrivning. Dessutom har en engelskspråkig broschyr om bedömningsprogrammet och mkb-provningen utgivits. Noggrannare planeringsmaterial arkiveras i arbetspärmarna av vägdistriktet.

SAMMANDRAG

Utredningsplanen för riksväg 7 berör vägavsnittet mellan Forsby omfartsväg i Pernå och Lovisa omfartsväg. Utredningsplaneringen inleddes hösten 1992 på basen av en lokaliseringsplan som blev färdig år 1984. I utredningsplanen har man undersökt förbättringen av den nuvarande vägen och fem olika sträckningsalternativ för motortrafikleden. Två av dessa alternativ har bildats enligt åsikter som framlagts under intressegruppernas arbete.

De viktigaste faktorerna vid valet av alternativ för fortsatt planering är följande: 1) Bosättning och kulturlandskap, grundvatten, bevarandet av Röjsjömossens skogsområde och 2) byggnadskostnader och trafikekonomi.

På basen av utredningar samt invånarnas och myndigheternas ställningstaganden föreslår vägdistriktet motortrafikledsalternativ 2 för fortsatt planering. Vägens sträckningsalternativ har dragits så att bosättningen och kulturlandskapet besparas från olägenheter och Lägermalmens viktiga grundvattenområde blir utanför vägområdet. Väglinjen sträcker sig genom det södra skogsområdet vid Röjsjö men väjer för kärrområdet ca en kilometer längre söderut än det förslag som ges i projektbeslutet. Alternativ 2 är ett av de mest fördelaktiga alternativen med hänsyn till byggnadskostnader och trafikekonomi.

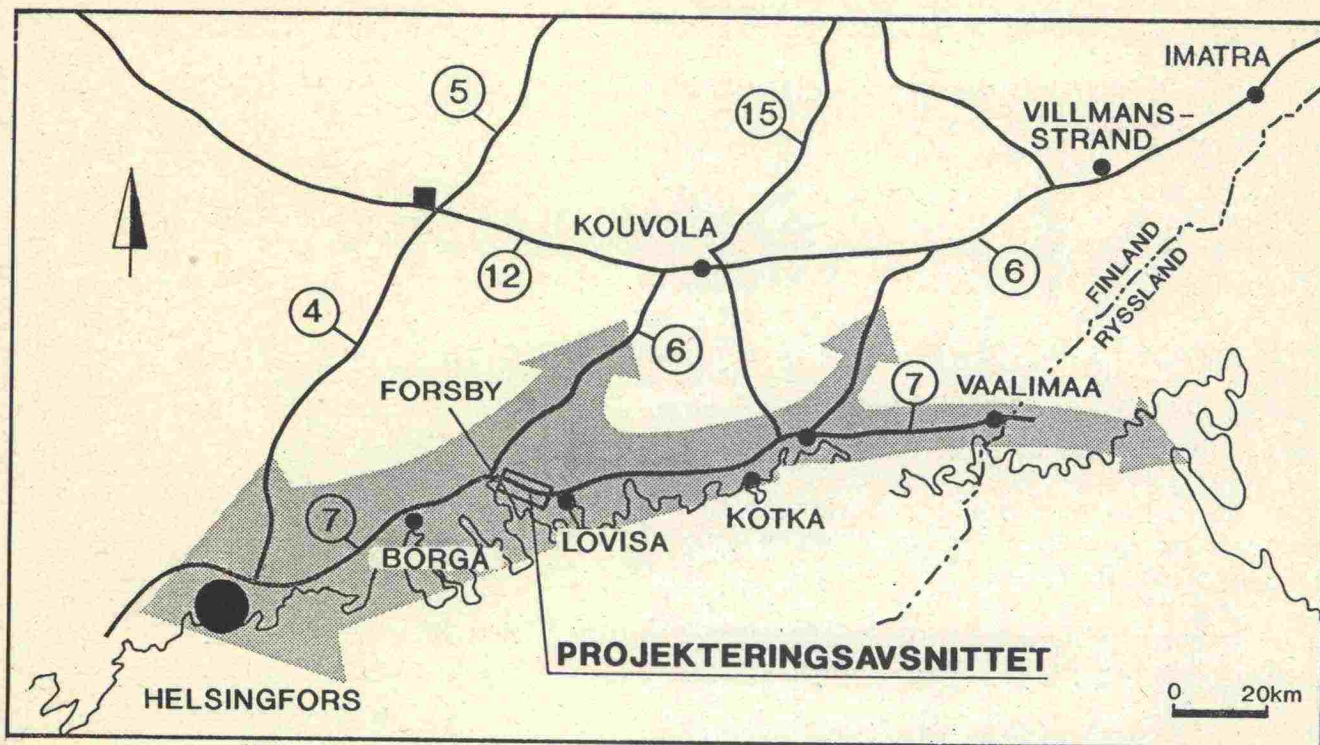
Tyngdpunkten för miljövard ligger vid grundvattenskydd, tryggheten av älgarnas vandringsrutter genom att anlägga underfartsbroar samt att ge riktlinjer för planeringen av rastplatsernas miljö. I övrigt strävar man till att anpassa vägen till det karga skogsavsnittet. Älgarnas vandringsrutter utreds för att de planerade underfartsbroarna skall kunna placeras på rätta ställen. Efter att vägen blivit färdig uppföljs underfartsbroarnas inverkan på älgarna och trafiksäkerheten.

Miljökonsekvensernas utvärdering (mkb) har gjorts genom att tillämpa lagförslagen från år 1992 och 1993. Ett mkb-program har utarbetats för projektet men programmet har varken kungjorts eller varit officiellt framställt till påseende. Programmet och beskrivningen har godkänts av de myndigheter som deltagit i planeringen. Miljökonsekvensbeskrivningen används som stödmaterial vid utredningsplanens behandling.

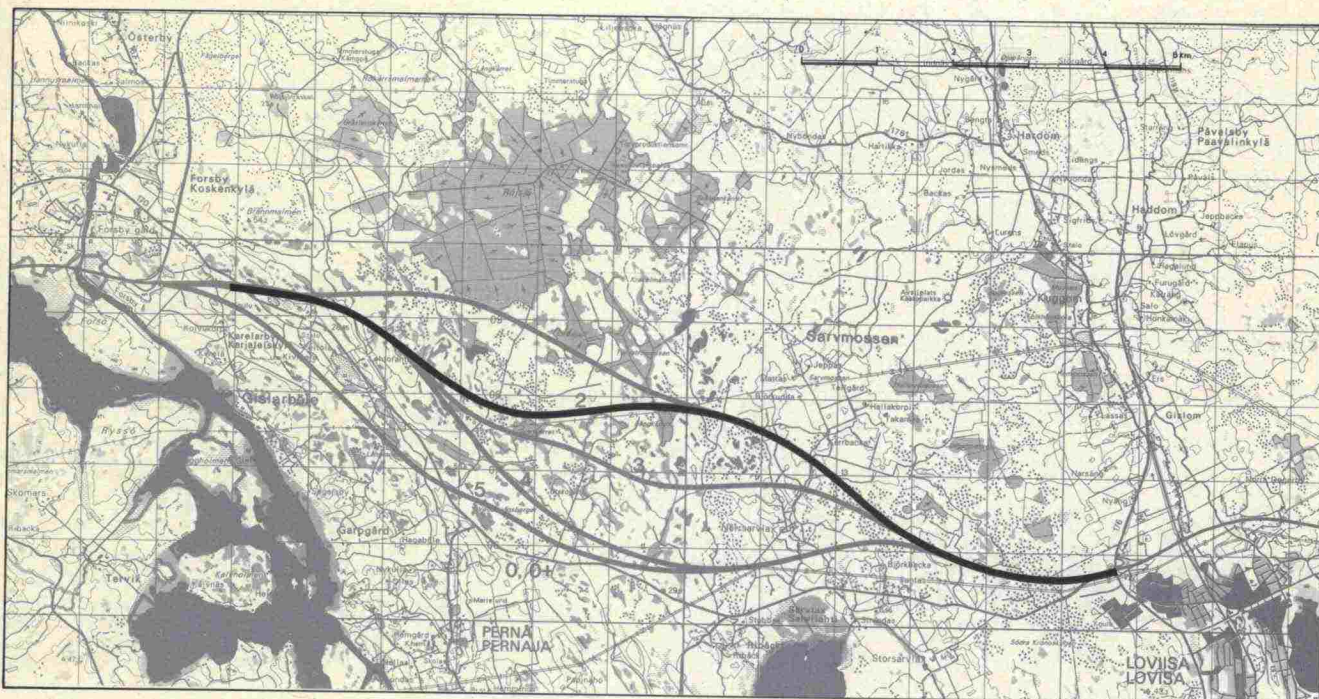
Informationen om projektet har varit omfattande och skett nästan i fullständig växelverkan. Under planeringen anordnades två tillfällen för allmänheten. Mindre grupper har dessutom deltagit i planeringen, såsom två invånargrupper, naturgruppen och en grupp som representerar det lokala näringslivet. Fyra större intressesamråd har hållits med var och en grupp. Informationen i massmedian har varit koncentrerad och projektet har behandlats rikligt i tidningsspalterna.

Osäkerhetsfaktorerna är många. Trafikens tillväxtprognos är en uppskattning som kan leda till feldimensionerade lösningar. Detta inverkar inte på fördelaktigheten hos motortrafikledens olika sträckningsalternativ. Fördelningen mellan spårtrafik och vägtrafik kan i framtiden förändras. Kännedom finns varken om Röjsjö områdets framtida värde eller vägens verkliga konsekvenser för mossen. Man har därför utsett ett alternativ för fortsatt planering som i första hand minskar olägenheterna för bosättningen och tryggar användningen av grundvatten i framtiden.

Nyckelord: Miljökonsekvensbeskrivning, utredningsplan, enhetliga skogsområden, grundvattenskydd



Planeringsavsnittet är ca 14 km långt. Det börjar vid Forsby planskilda anslutning och ansluter till Lovisa omfartsväg.



Vägdistriktet föreslår alternativ 2 för fortsatt planering. De övriga undersökta alternativen visas med grått.

PLANERINGSFÖRLOPP

Miljökonsekvensbeskrivningens procedur - mkb

I projektet tillämpades lagförslagen från år 1992¹ och 1993² till "lag om miljökonsekvensernas bedömningsprocedur" som kommer att träda ikraft. Efter det att mkb-lagen trätt ikraft kommer alla anhängiggjorda motorledsprojekt att behandlas enligt lagen. Enligt det nuvarande lagförslaget skall sådana projekt, vilkas vägplanering inte ännu påbörjats att behandlas enligt lagen³.

Mkb:s syfte är att främja beaktandet av en enhetlig miljökonsekvensbeskrivning vid planering och beslutsfattande samt öka medborgarnas möjligheter att erhålla information och delta i planeringen. I mkb granskas konsekvenser som riktar sig till naturen, människan och bebyggelse samt till nyttjandet av naturtillgångar, men den koncentrerar sig på projektets väsentligaste konsekvenser. Projektets olika alternativ utreds och i vägplaneringen dryftas också förbättringen av den gamla förbindelsen och vad som sker ifall projektet inte alls genomförs. Dessutom utreds möjligheterna att lindra skadliga konsekvenser⁴.

Mkb-proceduren framarbetar två handlingar, bedömningsprogram och konsekvensbeskrivning.

Planeringens styrning och ansvarig myndighet

Nylands vägdistrikt ansvarar för projektet. Planeringen har styrts av en projektgrupp, som förutom vägdistriktet, representeras av Nylands länsstyrelse, Helsingfors vatten- och miljödistrikt, Östra Nylands förbund, Lovisa stad och Pernå kommun.

Nylands läns vägmiljöarbetsgrupp har behandlat projektet tre gånger. Gruppens ordförandeskap har innehafts av länsstyrelsen och gruppens övriga medlemmar representerade vatten- och miljödistriktet, regionförbunden och vägdistriktet. Gruppen har tillsatts för att övervaka miljökonsekvensbeskrivningarnas kvalitet och förbättra informationen om miljöfrågor vid vägplanering. Gruppen är rådgivande och ger rekommendationer i vägmiljöfrågor.

Projektgruppen har sammanträtt tre gånger i miljöutredningsskedet och sju gånger i utredningsplaneringsskedet. Konsultarbetet har utförts av Y-Suunnittelu.

Projektgruppens medlemmar, organisation, utbildning/ställning och uppgift:

| | |
|---------------------------|---|
| Pentti Laukkarinen, ordf. | Nylands vägdistrikt (ingenjör, projektledare) |
| Seija Korhonen | Nylands vägdistrikt (Agroforst.kand. ansvarig för mkb-försöket) |
| Janne Tikkamäki | Nylands vägdistrikt (ingenjör, projektering) |
| Seppo Antinoja | Nylands vägdistrikt (ingenjör, förplanering) |
| Juhani Ilmonen | Nylands vägdistrikt (ingenjör, vägbyggnad) |
| Aulis Tynkkynen | Lovisa stad (stadsarkitekt) |
| Håkan Nordling | Pernå kommun (byggnadsinspektör) |
| Katri Tulkki | Nylands länsstyrelse (arkitekt, överinspektör) |
| Tuula Laaksonen | Östra Nylands förbund (regionarkitekt) |
| Eeva-Riitta Puomio | Helsingfors vatten- och miljödistrikt (limnolog, forskning) |
| Konsulter: | |
| Hannu Hilli | Y-Suunnittelu (dipl.ing., projektchef) |
| Pertti Andelin | Y-Suunnittelu (dipl.ing., trafikplanering) |
| Yrjö Kortelainen | Y-Suunnittelu (byggmästare, projektering) |
| Sakari Grönlund | Y-Suunnittelu (fil.kand., mkb) |

Under planeringstiden fungerade dipl.ing. Rita Piirainen som planeringschef och dipl.ing. Esko Pekkarinen (vägdistriktets chef) som vägdirektör vid Nylands vägdistrikt.

Planeringens framskridande och olika parters inverkan

Start

Projektets utredningsplanering inleddes våren 1992. Utgångspunkten för planeringen var motortrafikledssträckningen (alternativ 1) i enlighet med projektbeslutet 1991. Sträckningsalternativet baserar sig på lokaliseringsplanen från år 1983. Miljöfrågornas betydelse vid planeringen och beslutsfattandet hade ökat ansevärt på tio år och uppgifterna om miljön måste därför kompletteras. Miljöutredningen skall vara betydligt noggrannare än tidigare. Man ansåg dock att den endast skulle producera uppgifter om huruvida vägen kunde planeras enligt de ursprungliga alternativet. Projektgruppen tillsattes till en början för att styra miljöutredningen.

Mkb ansågs vara behövlig

I samband med miljöutredningen upptäckte man att vägdragningen skulle klyva ett av de största enhetliga skogsområdena i Östra Nyland. Trots att området utnyttjas för skogshushållning och den stora Röjsömossen som ligger på området har dikats, är själva skogsområdet obebyggt. Sådana alternativ som skulle bevara skogen mera enhetlig aktualiserades av miljökonsulten i projektgruppen. Projektgruppens majoritet understödde dock det ursprungliga alternativet. I det här skedet tog länets vägmiljöarbetsgrupp ställning i saken och föreslog att vägdistriktet med tillräcklig noggrannhet undersöker sådana sträckningar som bevarar Röjsjö skogsområdet så vidsträckt som möjligt⁵.

Skogsområdets betydelse hade således ökat sedan det senaste planeringsskedet och planeringsarbetet blev betydligt mera omfattande än vad som var tänkt. Vägverkets färskas direktiv om miljökonsekvensernas bedömningsprocedur samt det första mkb-lagförslaget som gavs våren 1992 inverkade också på arbetet. Emedan motortrafikledens planering borde vara ett mkb-projekt enligt lagen, fattade man under planeringen beslut om att tillämpa proceduren enligt lagförslaget.

Som en följd av mkb togs alternativ 0 (projektet förverkligas ej) och 0+ (den nuvarande vägen förbättras) till behandling. Utarbetandet av mkb-programmet inleddes. Målsättningen för informationen om planeringen var öppenhet. Projektgruppens roll förändrades så att den nu styrde utredningsplaneringen.

Invånarna med i planeringen

Genast i början kungjordes om inledandet av utredningsplaneringen i lokaltidningarna. Ett tillfälle för allmänheten hölls vid kommunkansliet i Pernå 11.11.1992. Inbjudan till detta tillfälle gavs via massmedian och till registrerade föreningar. Vid detta tillfälle mötte planerarna första gången den lokala befolkningen. Den största delen av invånarna som fanns på plats kritiserade skarpt de alternativ som sträckte sig nära bosättning samt förbättringen av den nuvarande vägen. Invånarna hade vant sig vid tanken att den nya vägen skulle sträcka sig långt inne i skogen. Miljömyndigheternas synpunkt på att Röjsjö skogsområde skulle bevaras väckte endast förvåning, nämligen hur kan en vanlig skog med kalhuggna områden, utdikningar och med ett nät av skogsbilvägar vara värd att skydda. Dessutom ansåg vissa personer att kusten och havet är viktigare i Pernå än ett enskilt skogsområde. Representanterna för fågel-, natur- och jaktföreningar ansåg för sin del att ett enhetligt skogsområde är viktigt.

Intressena gick således i kors. Saken bekräftades ytterligare vid en skriftlig enkät. Blanketten kunde ifyllas både vid tillfället för allmänheten och under planutställningen vid Pernå kommunbibliotek 11. - 27.11.1992. I samband med enkäten var det möjligt att föreslå alternativa sträckningar på kartan. Ett pressmeddelande uppgjordes av responsen.

På grundvalet av den respons som gavs ville planerna fördjupa samarbetet mellan invånare och föreningar och anordna ett diskussionstillfälle för fyra mindre grupper i februari 1993. En del av projektgruppen gav understöd och tillfället anordnades. Inbjudan skickades också till invånarna i byarna Gislarböle (Karelarbyn) och Sarvlax som ligger nära den nuvarande vägen, till naturgruppen kom representanter för de lokala naturvårdsföreningarna och representanterna för det lokala näringslivet samlades i en egen grupp.

Den största delen av invånarna understödde de alternativ som låg längst i norr. Naturgruppen understödde förbättringen av den nuvarande vägen och dryftade samtidigt ett nytt sydligt alternativ som inte skulle störa bosättningen och bevara Röjsjö skogsområde mera enhetligt. Gruppen som representerar det lokala näringslivet ansåg det vara viktigt med en så rak motorfrikleds- eller motorvägsförbindelse som möjligt (bilaga 4).

Ytterligare två alternativ som skulle bevara skogsområdet så enhetligt som möjligt, och som inte skulle föranleda oskäliga störningar för bosättningen, bildades närmast på grundvalet av naturgruppens ställningstaganden. Alternativen sträckte sig genom Lägermalmens grundvattenområde som klassificerats som viktigt grundvattenområde. Vid planeringen av vägsträckningarna försökte man undvika viktiga grundvattenområden, men under planeringens gång framgick det att Lägermalmens grundvatten har mycket hög fluoridhalt och kan därför inte utnyttjas obehandlat.

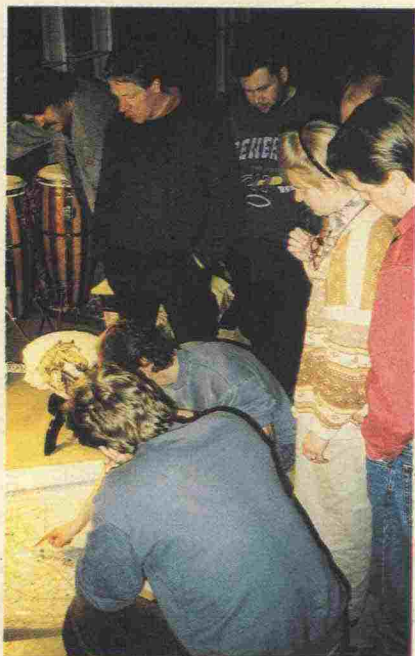
Följande tillfälle för allmänheten där nya sträckningsalternativ presenterades hölls 1.4.1993. Inbjudan skickades till alla som visat intresse för projektet. Tillfället kungjordes i tidningarna. En lokaltidning publicerade dessutom söndagen innan en artikel med en kartsnitt som bilaga. Därav framgick att de nya alternativen låg ännu närmare bosättningen än de gamla. Atmosfären vid det andra tillfället för allmänheten var därför ganska hetsig. Konflikten mellan bevarandet av bosättningen eller skogsområdet föreföll att tillspetsas ytterligare. Vid tillfället föreslog invånarna att förutom gruppdiskussionerna borde ännu ett gemensamt tillfälle ha anordnats för alla smågrupper för att dryfta saken.

Den största delen av invånarnas representanter inbjöd vägdistriktets och konsultens representanter att diskutera en kompromisslösning mellan natur- och invånaraspekten. Vid diskussionerna slöt man sig för två alternativ (alt. 2 och 3), som godkändes av närvarande representanter. Andan var mycket försonlig vid detta tillfälle. Konstruktiva diskussioner fördes till och med om gamla konflikter mellan invånarna.

Före det andra presentationstillfället gallrade vägdistriktet enligt projektgruppens förslag bort förbättringen av den nuvarande vägen och alternativ 0 från den fortsatta planeringen. Efter tillfället föreslog projektgruppen att det södra sträckningsalternativet (alt. 5) stryks, vilket vägdistriktet gjorde. Kvar blev således alternativ 1, 2, 3 och 4. Projektgruppen kunde inte enas om vilket alternativ som skulle utses för fortsatt planering.



Arbete i mindre grupper



Arbete i mindre gupper

Enligt gjorda utredningar samt ställningstaganden av invånare, representanter för föreningar och myndigheter föreslog vägdistriktets planeringschef att alternativ 2 utses. Alternativet ligger längre bort från bosättning, ca en kilometer söder om det ursprungliga alternativet vid Röjsjö. Information om beslutet gavs i tidningarna. Därefter sammanställdes utredningsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Då detta skrivs pågår den slutliga bearbetningen av utredningsplanen. Efter att planen färdigställts skickas den på remissrund för trafikministeriets beslut. Utlåtande inbegärs av myndigheter, kommuner och andra parter som berörs av projektet. I samband med remissen anordnas ett tillfälle där invånare och andra intressegrupper kan framlägga sina synpunkter på det valda alternativet och viktiga faktorer med hänsyn till den fortsatta planeringen. Invånarna kan också ta ställning till planen via kommunens utlåtande.

Mkb-programmet var utställt vid planutställningen 11. - 27.11.1992 men programmet har varken kungjorts eller varit officiellt framställt till påseende. Programmet godkändes av projektgruppen och länets vägmiljöarbetsgrupp.

Av de invånare och föreningars representanter som deltog i grupparbetet inbegärdes kommentarer om konsekvensbeskrivningen. Beskrivningen kungjordes inte och inga officiella utlåtanden inbegärdes. Beskrivningen godkändes av projektgruppen och enligt länets vägmiljöarbetsgrupp har tillräckliga utredningar gjorts till grund för beslutsfattandet.

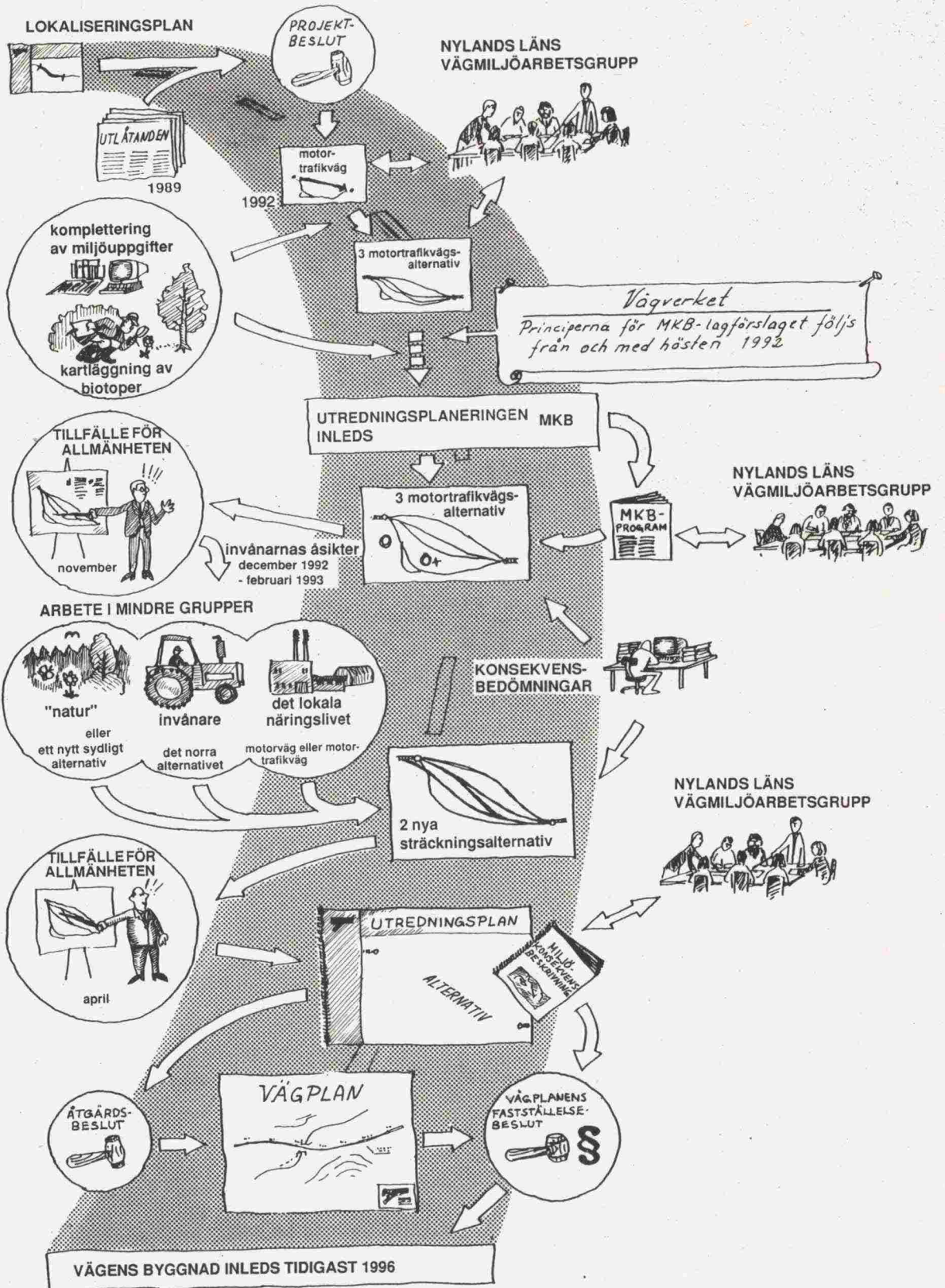
Planeringens framskridande inom vägförvaltningen

Projektbeslut Trafikministeriet har på basen av lokaliseringsplanen fattat projektbeslut 8.10.1991. I projektbeslutet konstateras behovet av att förbättra vägen, projektets målsättningar godkänns och målsättningar ges för den fortsatta planeringen.

Åtgärdsbeslut Trafikministeriets åtgärdsbeslut söks för utredningsplanen som färdigställs hösten 1993. I beslutet godkänns lösningarna för vägnätet och de trafiktekniska funktionerna, vägens översiktliga läge, miljövårdsåtgärder, projektmotiveringar och projektets duglighet som förslag i verksamhets- och ekonomiplanen, kostnadsmålsättningar samt direktiv för fortsatt planering. Miljökonsekvensbeskrivningen stöder fattandet av beslut om utredningsplanen.

Vägplanens fastställelsebeslut Vägplan som fastställs vid väglagsenlig behandling ger rätt till byggandet av väg. Enlig mkb-lagförslaget kan vägplan inte fastställas utan en miljökonsekvensbeskrivning som godkänts av länsstyrelsen i egenskap av kontaktkmyndighet. I vägplanen preciseras utredningsplanens principlösningar så att vägen skall kunna byggas enligt planen. I vägplanen definieras det vägområde med biområden som skall inlösas och kostnadsförslag för byggnad och inlösning uppgörs. Trafikministeriet godkänner vägplanen.

Det slutliga beslutet om byggandet av vägen fattas av riksdagen som fattar beslut om finansiering. Finansieringsbeslutet fattas tidigast år 1996.



Bedömning av miljökonsekvenserna vid utredningsplaneringen av riksväg 7, avsnittet Forsby - Lovisa.

Innehåll:

FÖRORD

SAMMANDRAG

PLANERINGENS FÖRLOPP

| | |
|--|----|
| 1. MOTIVERING AV PROJEKTET | 12 |
| Riksomfattande motiveringar | |
| Regionala motiveringar | |
| Den nuvarande vägens brister | |
| Projektets huvudsakliga målsättningar | |
| 2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH ANSLUTNING TILL OMRÅDETS ÖVRIGA PLANERING | 14 |
| Övriga planer | |
| Markanvändningsplaner som har inverkan på vägens utbyggnad, de viktigaste lagarna och besluten | |
| 3. CENTRALA FRÅGOR MED HÄNSYN TILL MILJÖN | 16 |
| Konsekvensernas avgränsning | |
| Miljöns nuläge | |
| Miljöutredningar | |
| 4. ALTERNATIVEN OCH DERAS MILJÖKONSEKVENSER | 19 |
| Bildandet av alternativ | |
| Utvärdering av alternativen | |
| Alternativ som gallrades bort före den slutliga utvärderingen | |
| Alternativ som utsågs för slutlig utvärdering | |
| 5. FÖR FORTSATT PLANERING UTSETT ALTERNATIV | 30 |
| 6. LINDRANDET AV SKADLIGA KONSEKVENSER | 31 |
| 7. OSÄKERHETSFAKTORER OCH UPPFÖLJNING | 31 |

KÄLLOR

BILAGOR

| | |
|----------|--|
| Bilaga 1 | Miljö 1:40 000 |
| Bilaga 2 | Miljövärd 1:40 000 |
| Bilaga 3 | Alternativen 3, 4 och 5. Sträckningen i Norrsarvlax och Sarvlax byar. |
| Bilaga 4 | Arbete i mindre grupper, sammandrag av minneslistor (PM) som gjorts vid gruppernas diskussionstillfällen |
| Bilaga 5 | Enkätblankett |

1. Motivering av projektet

Riksomfattande motiveringar

Vägverket föreslår i sitt senaste utvecklingsprogram⁵ för riksvägnätet att planeringsavsnittet Forsby - Lovisa utvecklas som motorled. Riksväg 7 är i programmet klassificerad som särskilt viktig riksväg. Vägens västra avsnitt från Helsingfors till Forsby är motorled och i öster ansluter planeringsavsnittet till Lovisa omfartsväg som har motortrafikledsstandard. (bild 3).

Riksväg 7 utgör en del av riksväg E 18 som har internationell betydelse. St. Petersburg är vägens ändpunkt i öster (bild 1). Det är viktigt att göra en reservering för vägen om man vill utveckla landsvägstrafiken speciellt till St. Petersburg.

I trafikministeriets projektbeslut från år 1991⁶ föreslås att vägavsnittet planeras som motortrafikled. Projektbeslutet baserade sig på en lokaliseringsplan⁷ som utarbetas åren 1983-84. Den utredningsplanering, till vilken miljökonsekvensbeskrivningen ansluter, inleddes i oktober 1992.

Utredningsplanen omfattar vägavsnittet mellan Forsby planskilda anslutning och den västra planskilda anslutningen på Lovisa omfartsväg (bild 2). Vägavsnittet sträcker sig huvudsakligen i Pernå kommun, endast en knapp kilometer i den östra ändan ligger inom Lovisa stad.

Regionala motiveringar

Utvecklingsstrategin för Östra Nyland grundar sig på antagandet om utvecklingen av "Östersjöns pärlband" mellan Åbo, Helsingfors och St.Petersburg⁸. En sådan områdesstruktur skulle basera sig på växelverkan mellan dessa områden och på internationella trafikförbindelser. Utvecklingen av riksväg 7 till motorled och byggandet av den östra kustbanan via Borgå och Lovisa är en viktig del av denna strategi.

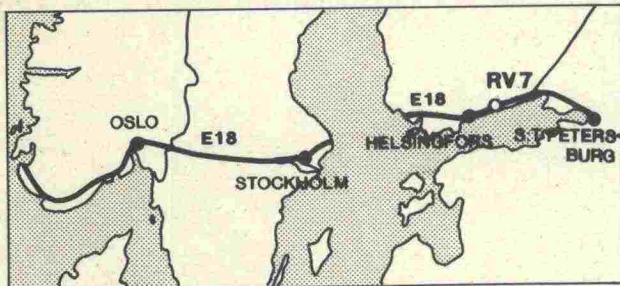


Bild 1. Europaväg 18

Den nuvarande vägens brister

Den nuvarande vägen är smal - beläggningens bredd är endast sju meter jämfört med motsvarande vägar som vanligen är minst 8 - 10 m breda (bild 4). Vägen är dessutom krokig och backig och utkörningar som leder till personskador sker mer än i medeltal. Vägen har en hastighetsbegränsning på 80 km/h.

Den nuvarande vägens konstruktionen är svag och håller inte den tunga trafiken som hela tiden ökar. Den tunga trafikens andel är nu 15%.

Trafikmängden var år 1992 i medeltal 6000 fordon i dygnet. Ifall trafikmängden ökar i enlighet med vägverkets prognos⁹ skulle trafikmängden år 2010 uppgå till 9000 - 10000 fordon i dygnet. Ifall ingenting görs kommer dessa trafikmängder under perioder med livlig trafik, såsom dagen före helg och under sommarveckoskift, att föranleda kontinuerliga trafikstockningar.

Invånarna längs vägen upplever vägen som otrygg och bullrig. Inom bullerzonen finns 20 - 30 hus, varav största delen ligger i Sarvlax by.

Projektets huvudsakliga målsättningar

- * Utvecklingen av riksväg 7 skall stöda riksomfattande och regionala målsättningar för områdesstrukturen.
- * Antalet personskadeolyckor ökar inte trots ökade trafikmängder.
- * Efter förbättringsåtgärderna kommer inga trafikstockningar ens med prognostiserade trafikmängder att uppstå på riksväg 7.
- * Olägenheterna från trafiken och vägen minskar för bosättningen. Åtgärderna föranleder möjligast små miljöolägenheter. Förbättringsåtgärderna på vägavsnittets får inte splittra skyddsområden eller andra värdefulla områden, objekt och landskapshelheter.

Projektets målsättningar har behandlats av projektgruppen. De viktigaste miljömålsättningarna och möjligheten att uppnå dessa har presenterats i den punkt som behandlar det alternativ som utsetts för fortsatt planering (kapitel 5, sid 32).



Bild 2. Planeringsområdet börjar vid Forsby planskilda anslutning och slutar vid Lovisa omfartsväg.

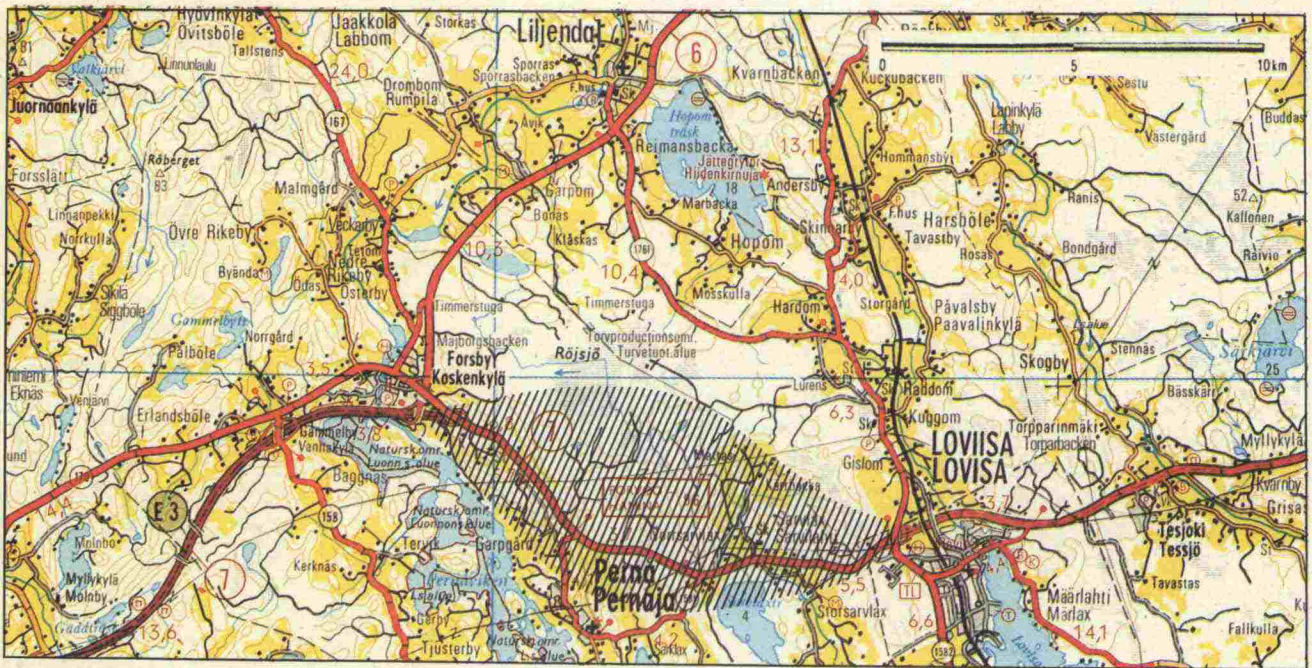


Bild 3. Planeringsområde



Bild 4. Den nuvarande vägen är smal och har dessutom farliga backar och kurvor.

2. Planeringsförutsättningar och anslutning till områdets övriga planering

Övriga planer

Järnvägen österut

Det sydligaste alternativet för järnvägen österut sträcker sig genom planeringsområdet på den norra sidan av den motorledssträckning som avses i projektbeslutet.

En arbetsgrupp som tillsatts av trafikministeriet har utrett järnvägsförbindelserna från Helsingfors österut. I den slutliga rapporten¹⁰ konstaterades alla tre sträckningsalternativ vara lönsamma. Arbetsgruppen föreslog sträckningen mot St. Michel för fortsatt planering.

Konsekvenserna för de områden, genom vilka järnvägen skulle dras är så anmärkningsvärda att något beslut om järnvägens utbyggnad inte ännu har fattats. Därför har man inte i denna plan kunnat beakta järnvägens utveckling och anpassandet av vägsträckningsalternativen tillsammans med järnvägen i samma terrängkorridor.

Behovsutredning för riksväg 6

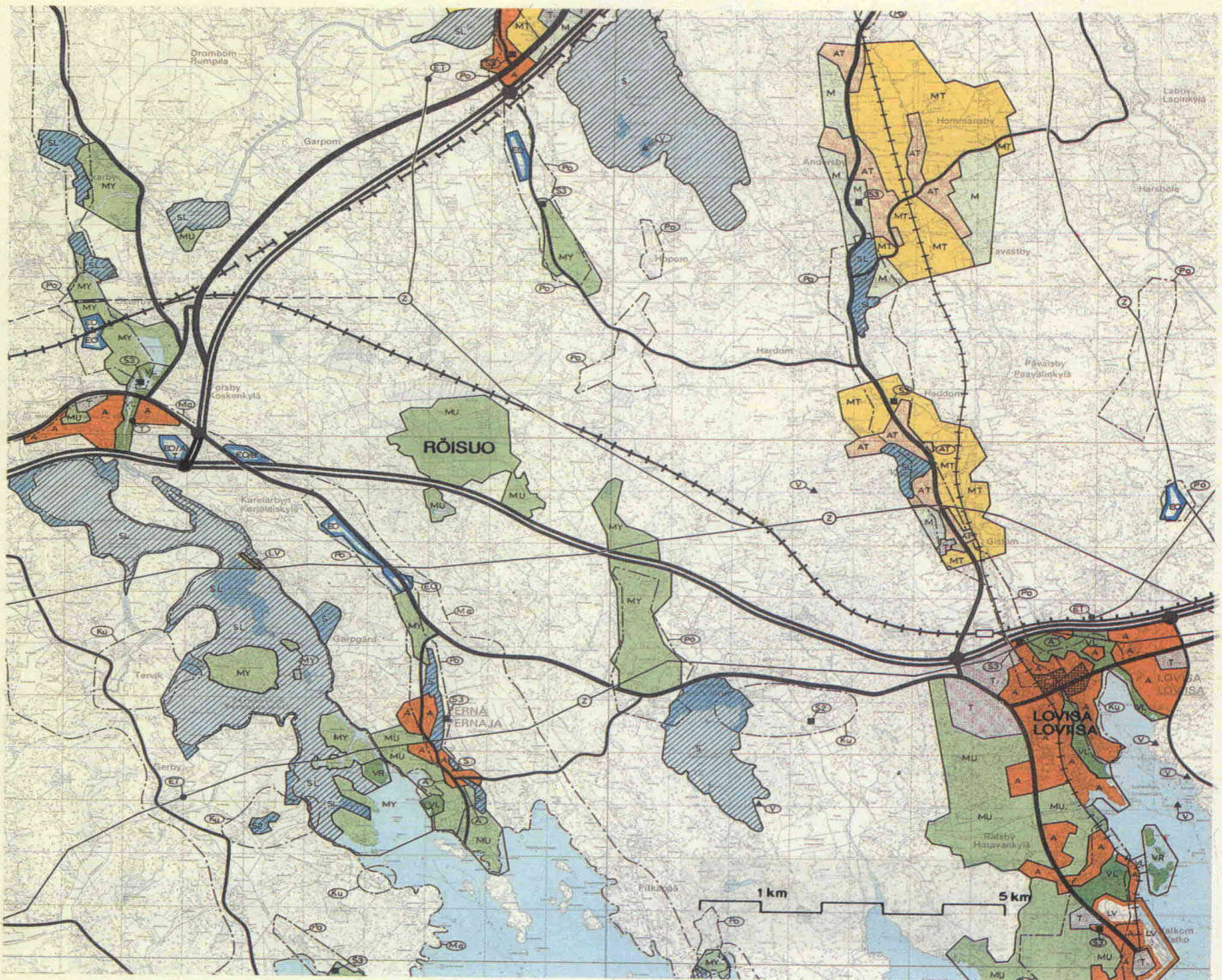
I behovsutredningen för riksväg 6 avsnittet Forsby - Kouvola (1991)¹¹ har man föreslagit ett alternativ för en motorled som sträcker sig genom Rösjö skogsområde. I projektbeslutet från år 1992 har man slutit sig för en reservering som följer nuvarande riksväg 6 och förbättring av den nuvarande vägen.


Markanvändningsplaner som har inverkan på vägens utbyggnad, de viktigaste lagarna och besluten


Inom planeringsområdet finns varken fastställda stads-, byggnads- eller generalplaner och markanvändningsplaneringen följer därför principerna i den fastställda regionplanen över Östra Nyland. Motorledsreserveringen enligt lokaliseringsplanen och projektbeslutet har anvisats i den fastställda regionplanen över Östra Nyland (bild 5).


Förutom byggnadslagen och förordningen samt väglagen är miljötillståndslagen, marktäcktslagen och -förordningen, vattenlagen, luftskyddslagen, fornminneslagen och statsrådets beslut om skyddsprogram viktiga förordningar som styr förverkligandet av projektet.


Bild 5. Sammanställning av III regionplaneförslaget och I och II regionplanen för Östra Nyland. De områdesreserveringar där III regionplaneförslaget avviker från tidigare fastställda planer har angetts på kartan enligt förslaget. Endast I och II planerna hade laga kraft hösten 1993. Endast de planbeteckningar som väsentligt berör planeringsområdet har visats.





 Suojelualue
Skyddsområde


 Kultuurihistoriallisesti huomattavien rakennusten suojelua koskevan lainsäädännön nojalla rauhoitettu tai rauhoitettavaksi tarkoitettu alue
Område för fredats eller är avsett att fredas med stöd av lagstiftningen rörande skyddandet av kulturhistorisk märkliga byggnader


 Luonnonsuojelualue
Naturskyddsområde


 Kultuuriympäristöt
Kulturmiljöer


 Muut maisemat
Övriga landskap


 Pohjavesialueet
Grundvattenområde


 Maa- ja metsätalousvaltainen alue, ulkoilun ohjaamistarvetta tai ympäristäarvoja
Jord- och skogsbruksdomonerat område, behov att styra friluftslivet eller miljövärden

 Maa- ja metsätalousvaltainen alue/ ympäristäarvoja
Jord- och skogsbruksdomonerat område/ miljövärden

 Alueellinen pääväylä
Intern huvudled

 Moottoriväylä
Motorled

 Eritasoliittymä
Planskild anslutning

 Päärata ja liikennepaikka
Stambana och trafikplats

3. Centrala frågor vid planeringen

Konsekvensernas avgränsning

Befintliga uppgifter om miljön insamlades från området. Uppgifterna kompletterades med en vegetationsutredning och med en översiktlig landskapsanalys. I anslutning till viltvården gjordes också fältbesök. Dessutom beräknades trafikbuller och avgasemissioner. Uppgifterna har sammanställts i en beskrivning av nuläget på sidorna 18 och 19.

Då man granskar behovet av vägen sträcker sig dess influensområde utanför landets gränser. Vid granskningar som berör samhällsstrukturen och enhetliga skogsområden är influensområdet den östliga delen av Nyland. Övriga miljökonsekvenser granskades inom ett område, vars norra gräns ligger 500 meter norr om linjen enligt projektbeslutet och 500 meter söder om den nuvarande riksvägen.

I det följande har man koncentrerat sig på att granska betydelsen av bosättningen, kulturlandskapet och viktiga grundvattenområden samt Röjsjö skogshelhet. Enligt utredningar och diskussioner som förts med den lokala befolkningen och experter gav dessa upphov till de centrala sakhelheterna med hänsyn till planering och beslutsfattande.

Bosättning och kulturmiljö: Planeringsområdet är synnerligen glesbebyggt, speciellt norr om den nuvarande riksvägen. Längs den nuvarande riksvägen finns två ganska täta byar, Sarvlax och Ribäckbacken (bild 6). Glesbebyggelse finns i Gislarböle (Karelarbyn) och Sarvmossen. Gislarböleborna upplever socialt sitt område som en by.

Den västra delen av planeringsområdet tillhör Forsby å - Pernåvikens landskapshelhet¹² som har riksomfattande värde. Sarvlax herrgårdsmiljö är en kulturhistorisk miljö med riksomfattande värde. Miljön ligger söder om den nuvarande riksvägen och blir utanför det område som granskas. Norrsarvlax gård som utbrutits från Sarvlax gård i början av detta århundrade är värdefull i regionalt/lokalt hänseende. Sarvlax ängarna längs den nuvarande vägen är ett traditionslandskap med riksomfattande värde.

Grundvatten: Det finns flere grundvattenområden som är viktiga med hänsyn till samhällenas vattenanskaffning (bild 6). Grundvattnets tillrinning och dess dåliga kvalitet som beror på förvittrad granit (rapakivi), bl.a. hög fluoridhalt¹³, utgör ett problem på området.

En anläggning för konstgjort grundvatten har tidigare planerats på Lägermalmens grundvattenområde. Användning av området för Lovisa stads vattenanskaffning har inte längre projekterats under utredningsplaneringen. Lägermalmen är dock grundvattenområde av I klass, där väg enligt vattenlagens tolkning inte bör byggas fastän skyddsåtgärder vidtas.

Ett vattenandelslag har dessutom sin vattentäkt norr om Sarvlax by. Invånarna anser att en tillräcklig mängd dricksvatten och dess kvalitet är viktig.

Röjsjö skogshelhet: I den triangel som bildas av Forsby - Lovisa - Liljendal ligger Röjsjö med sina omgivande skogar, som bildar en över 30 km²:s helhet. Området som ligger avsidet och fridfullt är viktigt för djurvärlden. Det är ett av de största i Nyland på den östra sidan av Helsingfors (bild 7).

På området finns ett gott viltbestånd och området är en viktig övervintringsplats för älgar. Det finns rikligt med iakttagelser av andra däggdjur såsom björn, varg och lo. Området är också värdefullt för fågelfaunan. Det stora enhetliga skogsområdet och den vidsträckta vassbevuxna Pernåviken erbjuder tillsammans en lämplig miljö för fåglar med stort revir.

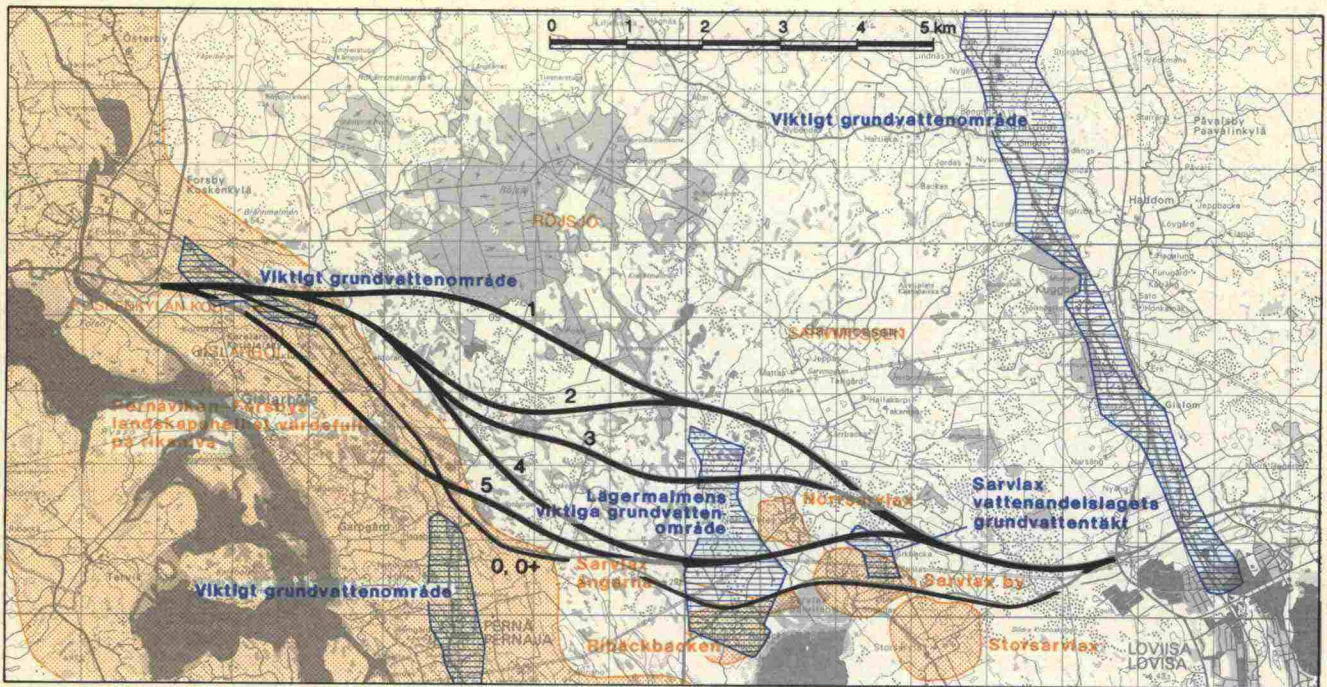
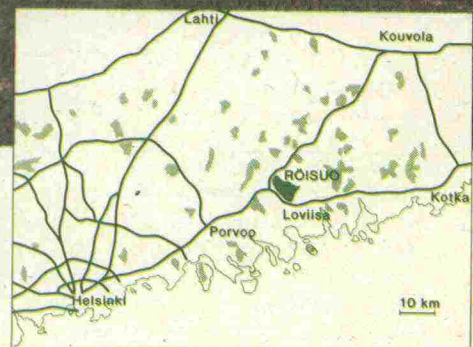


Bild 6. Bosättning, kulturlandskap och viktiga grundvattenområden av I klass.



Bild 7. Röjsjö skogshelhet. Ur den lilla bilden framgår motsvarande områden i Nyland österom Helsingfors. Definition: Enhetlig skog utan bebyggelse, på sin höjd några fritidsbostäder. På området finns inga skogsbilvägar, livligt trafikerade vägar och avståndet till närmaste bostadshus eller väg är minst 500 meter. Området kan angränsa till åker eller andra öppna områden.



Miljöns nuläge

Naturförhållanden

Berggrund och jordarter: Planeringsområdets berggrund består i huvudsak av förvittrad granit (rapakivi) som tillhör Viborgs rapakivimassiv. I linjen Forsby - Pernå kyrkoby övergår djupstenarna till metamorfa stenar. I berggrunden syns endast krosszonernas kraftiga nordväst-sydostliga strykning vid Pernåvikens strand och i planeringsområdets västra del. Den största lokala höjdskillnaden är ca 40 meter. På Röjsjöområdet i norr och från Sarvlax österut är terrängen exceptionellt jämn¹⁵.

Jordgrunden består till största delen av morän med stenar eller stenblock. Det förekommer rikligt med blockfält och flyttblock av rapakivi. Bergskullarna är täckta av ett tunt lager morän och i områdets östra del förekommer ofta berg i dagen¹⁶. Trollmossaberget är ett regionalt värdefullt bergsområde¹⁷.

Röjsjö är en 430 hektar stor högmossa som består av flera bassänger. Mossen har använts för växttorvproduktion. De övriga mossarna på området är små. Finsedimentation förekommer endast i Sarvlax och Forsby samt på den nuvarande vägens södra sida, på Pernåvikens strand¹⁸.

En smal enhetlig ås sträcker sig genom området längs den nuvarande vägen. Den andra åsen, Lägermalmen, har avlagrats på en bergsrygg och i de lägre delarna av åsen förekommer strandavlagringar med grus och sand. Lägermalmens ås är regionalt värdefull¹⁹.

Yt- och grundvatten: Planeringsområdet gränsar i söder till Pernåviken. Sarvlaxträsket är det största träsket. De två övriga, Björnträsket och Högbergsträsket är endast några hektar. Vattnet från Röjsjö rinner ut i Pernåviken längs Forsby å. Pernåviken ingår i de vattenområden som speciellt bör skyddas som ett representativt och mångsidigt område²⁰.

Det finns många grundvattenområden som är viktiga med hänsyn till samhällenas vattenanskaffning. Tillgången till grundvatten och förvittrad granit som inverkar på kvaliteten, bl.a. höga fluoridhalter, utgör allmänt ett problem på området.

Trafikemissioner och buller

Trafikbullret överskrider för närvarande 55 dBA vid ca 20 hus i Sarvlax by. På övriga platser ligger endast några få hus inom bullerzonen. Ifall den nuvarande vägen förbättrades skulle bullret öka en aning. Om största delen av trafiken flyttades till motorleden skulle endast några få hus på planeringsområdet bli inom bullerzonen.

Fastän trafiken skulle öka minskar trafikens utsläpp genom bilens tekniska utveckling från det nuvarande. Alla undersökta alternativ är i alla fall en aning bättre än den nuvarande vägen. En uppskattning av totala utsläpp år 2010 har framlagts i utredningsplanen.

Emissionerna och spridningsförhållandena inverkar på de halter som trafikemissionerna föranleder. I öppen terräng minskar halterna snabbt då avståndet till vägen blir större.

En anläggning för konstgjort grundvatten har planerats på Lägermalmens grundvattenområde. Grundvattnet är dock svårt att utnyttja på grund av dess höga fluoridhalt. Under utredningsplaneringen åren 1992-93 har det inte varit aktuellt att använda området som vattentäkt för Lovisa stad. Norr om Sarvlax by finns dessutom ett vattenandelslags vattentäkt.

Vegetation: På den största delen av planeringsområdet finns skog som under en lång tid har använts för skogshushållning. Åkrar finns endast på Norrsarvlax område och i väster vid den nuvarade riksvägen. Skogsmarken ligger på karga och steniga moränområden och består av färsk eller torrare mo. Lägermalmen och områdets östra del är skogsmarken torr mo eller rätt så torr mo. I områdets västra del på områden med mera basiska stenarter finns små lundar eller lundartad mo.

Röjsjö är kraftigt utdikad myrmark. De övriga utdikade mossarna är kärrmyr, rismossar eller torvmo. De små mossarna som är i naturtillstånd är kärrmyr eller rismossar.

Vid fältundersökningarna upptäcktes sju lokala områden med värdefull vegetation (bilaga 1). Utrotningshotade arter påträffades inte.

Fauna: Pernåviken ingår i det riksomfattande fågelskyddsprogrammet. Den största delen av vikens bukt är naturskyddsområde (bilaga 1).

I den triangel som bildas av Forsby - Lovisa - Liljendal ligger Röjsjö med sina omgivande skogar som bildar en över 30 km²:s helhet. Området som ligger avsides och fridfullt är viktigt för djurvärlden. På området finns ett bra viltbestånd och området är en viktig övervintringsplats för älgar. Det finns rikligt med iakttagelser av andra däggdjur såsom björn, varg och lo.

Området är också värdefullt för fågelfaunan. Det stora enhetliga skogsområdet och den vidsträckt vassbevuxna Pernåviken erbjuder tillsammans en lämplig miljö för fåglar med stort revir.

Vid bosättningen i Sarvlax är kolmonoxidhalterna (CO) och kväveoxidhalterna (NO₂) på 50 meters avstånd från den nuvarande riksvägen följande:

| | CO | NO ₂ |
|--------------------------|-----------------------|----------------------|
| Den nuvarande vägen 1992 | 1.1 mg/m ³ | 40 µg/m ³ |
| Den nuvarande vägen 2010 | 0.6 mg/m ³ | 35 µg/m ³ |
| Parallellvägen 2010 | 0.5 mg/m ³ | 25 µg/m ³ |

Vid situationen år 2010 är bakgrundsvärdets andel av kolmonoxidhalten ca hälften och av kväveoxidhalten över hälften.

De nuvarande högsta tillåtna halterna är: kolmonoxid 10 mg/m³ och kväveoxid 300 µg/m³. Riktvärdena underskrids både för närvarande och år 2010.

Samhällsstruktur

Markanvändning och bosättning: Planeringsområdet ligger nästan helt inom Pernå kommun. År 1990 hade Pernå 3600 invånare, varav ungefär hälften bodde i glesbygden. Lovisa ingår i planområdets östra del. Av Lovisa stads 8500 invånare bor endast några procent utanför tätorten.

Pernå kommuncentrum ligger söder om den nuvarande vägen. I kyrkobyen bor ca 370 personer och serviceutrustningen är liten. Kommunens småindustri har koncentrerats till korsningsstället vid riksväg 6 och 7 i Forsby. Befolkningsstalet i Forsby är ca 600 och det antas fortsättningsvis öka.

På planeringsområdet finns två bosättningsområden som ligger invid den nuvarande vägen. I Sarvlax bor ca 100 personer och i Ribäckbacken ca 60 personer. På Sarvlax gårds område bor 8 matlag och på Sarvmossens område ca. 20 personer. I Gislarböle i väster bor ca 30 personer.

Områdets största markanvändningsform är skogshushållning. Större åkrar och till dem anslutande jordbruk finns endast i Sarvlaxområdet. Sarvlax gård har ett tiotal ridhästar och Sarvbacka gård har ridskola. På ett grustäktområde i Gislarböle finns ett elementlager och i Sarvlax en mindre såg. Den finskspråkiga lågstadieskolan (Koskenky-län koulu) ligger vid den nuvarande vägen i Gislarböle.

Miljöutredningar

Röjsjömossens och den omgivande skogshelhets betydelse uppskattades på basen av expertutlåtanden och en invånarenkät. Diskussioner fördes med miljöministeriet (Pertti Rassi), Nylands länsstyrelse (Jorma Jantunen), vatten- och miljödistriktets naturskydds-enhet (bl.a Raimo Heikkilä) samt med lokala och regionala miljöorganisationer (se bilaga 4).

En vegetationskartläggning som baserar sig på ca en månads fältarbeten gjordes år 1992 för ett område som berör alternativ 1, 2 och 3. Kartläggningen kompletterades sommaren 1992²². Kartläggning utfördes inte över de västra delarna av alternativ 4 och 5. Utredningen gjordes av Markku Nironen från Enviro Oy. De viktigaste objekten var små odikade kärr, områden med bergsväxter samt områden med gamla trädbestånd (bilaga 1).

Faunan utreddes år 1992 och i januari-februari 1993 genom en förfrågan som riktades till Helsingfors universitetets zoologiska museum (Tapio Salonen), ornitologiska föreningar samt till andra föreningar och sammanslutningar som är verksamma på området (se bilaga 4). Förfrågan gav knapphändiga uppgifter. Uppgifterna kompletterades vid intressegruppernas arbete. Egentlig kartläggning av faunan utfördes inte.

Inverkan på jakt uppskattades i samarbete med Pernå jaktförening och Pernå-Lovisa viltvårdsförening (Håkan Blomfelt). Tilläggsuppgifter erhöles vid intressegruppernas arbete.

På området mellan Forsby planskilda anslutning och den västra planskilda anslutningen vid Lovisa omfartsväg finns inga byggnads- eller stadsplaner.

Bebyggelse och kulturmiljö: Planeringsområdets västra delar ingår i landskapshelheten Pernåvikens omgivning och Forsby ådal som har riksomfattande betydelse.

Sarvlax gård med omgivning, som ligger söder om den nuvarande riksvägen, är en kulturhistorisk miljö²¹ med riksomfattande betydelse. Norrsarvlax gård som i början av seklet styckats från Sarvlax gård ingår inte i denna helhet. Norrsarvlax gård med omgivande odlingslandskap är en helhet som enligt den uppgjorda landskapsanalysen har den minsta lokala betydelsen. "Sarvlaxängarna", som ligger söder om den nuvarande riksvägen i Sarvlax, är en viktig traditionsmiljö.

På planeringsområdet finns varken vid den nuvarande vägen eller på dess norra sida andra byggnadshistoriskt värdefulla objekt. Sarvlax gamla skola har lokal betydelse.

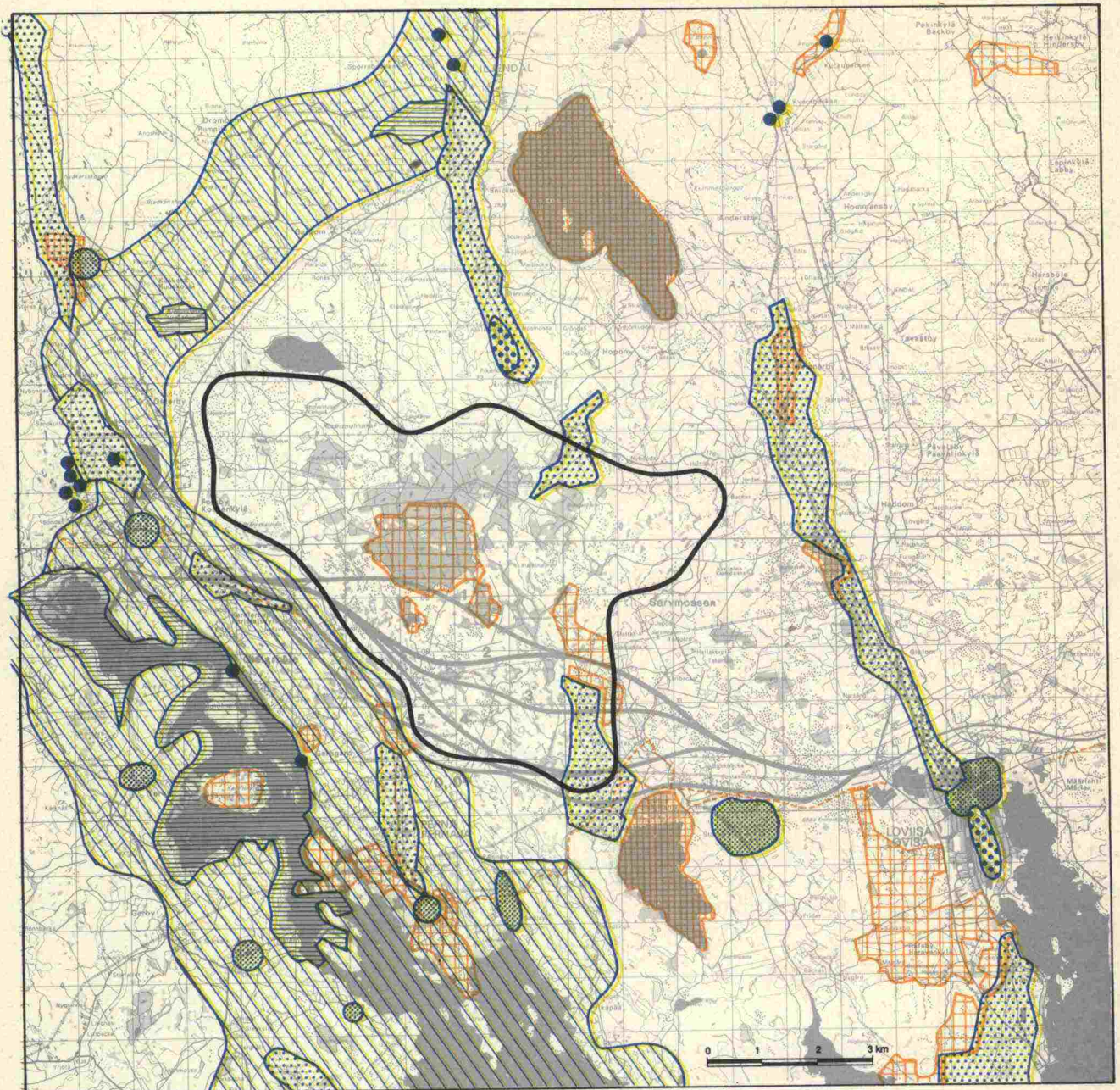
Konsekvenserna för vattnets kvalitet och användningsmöjligheterna vid Lägermalmens grundvattenområde uppskattades i samarbete med Helsingfors vatten- och miljödistrikt. Kontakt togs också till Lovisa stads tekniska verk (Seppo Hietanen).


Natur- och kulturlandskap uppskattades med hjälp av fältbesök och landskapsanalyser. Ett fältbesök till Norrsarvlax område gjordes tillsammans med amanuensen vid Borgå landskapsmuseum (Synnöve Bergholm).


Definiering av marktäktsplatser och sidotippsområden kunde inte utföras i detta planeringsskede. Tillstånd för tagande av marksubstans har anhängiggjorts för Uvbergets och Lägermalmens del.

Översiktliga planer har gjorts för vägregleringar, gång- och cykelvägar och bullerskydd i anslutning till förbättringen av den nuvarande vägen. Emissions-, buller- och barriäreffekter utreddes med utredningsplanens noggrannhet.

Projektets socioekonomiska effekter uppskattades med hjälp av den enkät som riktades till invånarna längs den nuvarande riksvägen och till vägtrafikanter. Någon egentlig vägkantsintervju utfördes inte. Man ansåg att det lokala näringslivets åsikter (se bilaga 4) och vägdistriktets erfarenheter gav tillräcklig tyngd för vägtrafikanternas aspekter vid planeringen. Invånarnas, naturintressenas och de lokala näringslivets synpunkter preciserades under de diskussioner som fördes i mindre grupper.




 GRUNDVATTENOMRÅDE
(KLASS I OCH II)

 OMRÅDE SOM INGÅR I
RIKSOMFATTANDE PROGRAM
FÖR SKYDDANDE AV ÅSAR

 OMRÅDE SOM INGÅR I
RIKSOMFATTANDE PROGRAM
FÖR FÅGELSJÖAR


 RÖJSJÖ
SKOGSOMRÅDE

 REGIONPLANENS
SKYDDSOMRÅDE

 REGIONPLANENS JORD- OCH
SKOGSBRUKSOMRÅDEN SOM HAR
MILJÖ- OCH REKREATIONSVÄRDEN

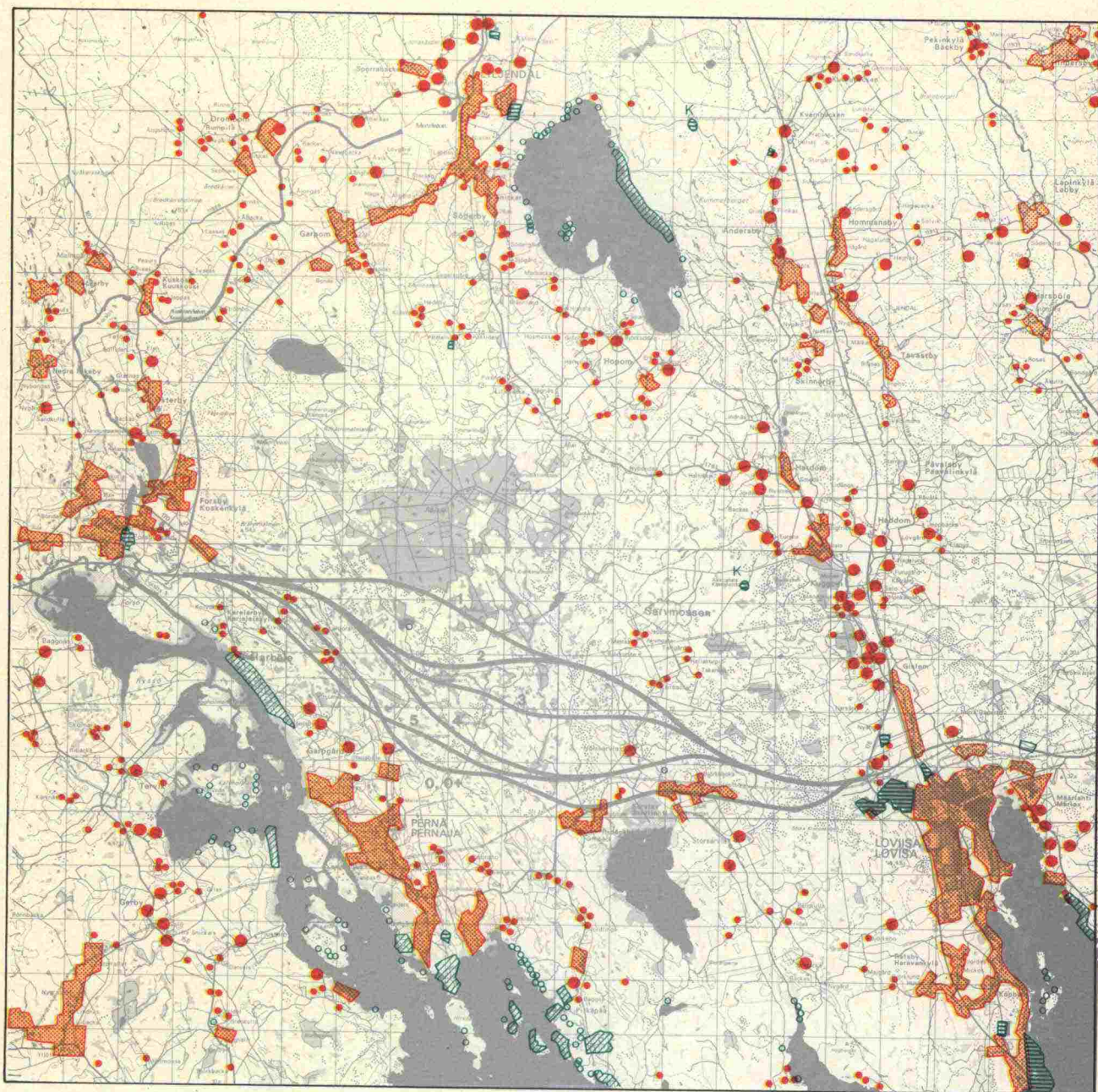
 GAMLA VIBORGSVÄGEN

 VÄRDEFULL LANDSKAPSHELHET
MED RIKSOMFATTANDE BETYDELSE

 VÄRDEFULL KULTURHISTORISK
MILJÖ MED RIKSOMFATTANDE
BETYDELSE (UTKAST)

 FÖRHISTORISKT OBJEKT

Bild 8. Miljö. Källa: Östra Nylands regionplaner, sammandrag av miljöinventeringen samt publikationerna 13, 17 och 21 som nämns i källförteckningen.








- | | | | |
|---|-------------------|---|-------------|
|  ○ | FRITIDSBEBYGGELSE |  | TÅTORT |
|  | INDUSTRI |  | 5 BYGGNADER |
| K | AVFALLSUPPLAG |  | 1 BYGGNAD |

Bild 9. Markanvändning. Källa: Grundkartor.

4. Alternativen och deras miljökonsekvenser

Bildandet av alternativ

Utgångspunkten för projektet var en motortrafikledssträckning (alternativ 1) som baserar sig på lokaliseringsplanen från år 1983 och trafikministeriets projektbeslut. Beslut om komplettering av miljöutredningen och att slutföra planeringen av vägens sträckning till utredningsplanenivå fattades våren 1992.

Miljöutredningen väckte frågan om värdet av Röjsjö skogsområde. Skogsområdet hade inte behandlats i lokaliseringsplanen, men Nylands länstyrelse hade nämnt området värde i sitt utlåtande om planen.

Hösten 1992 beslöt man att granska alternativa vägsträckningar. Samtidigt beslöt man att tillämpa miljökonsekvensbeskrivning.

Under planeringens gång bildades tre principalternativ:

Alternativ 0 Nuläge Projektet genomförs inte.

Alternativ 0+ Vägen förbättras genom breddning och genom att bygga omkörningsfiler samt förbättra linjeföring och profillinje. Vägen byggs huvudsakligen i den gamla vägens terrängkorridor som är ca 14 km lång, men vägens konstruktion förnyas nästan helt.

Motortrafikled Byggandet av en ny, ca 13 km lång motortrafikled. Den nuvarande vägen blir som sådan en parallellväg. Motortrafikleden börjar vid Forsby planskilda anslutning och ansluter till Lovisa omfartsväg vid den planskilda anslutningen i väster. Flere sträckningsalternativ undersöks. Lösningarna för Forsby planskilda anslutning ändras i planen men inga nya planskilda anslutningar byggs. Motortrafikleden kan senare utbyggas till motorväg.

Under planeringens gång bildades flere alternativa sträckningar och principlösningar som baserade sig på lokaliseringsplanen, miljöutredningen och diskussioner i mindre grupper. De viktigaste händelserna i anslutning till väglinjens planering framgår ur bild 11 (se även; utredningsplanen, bilaga 2 samt bild 8, 9 samt bilden på sid 10).

Utvärdering av alternativen

De olika alternativens miljökonsekvenser beskrivs på sidorna 24-27. I beskrivningen behandlas endast de sakhelheter som var av betydelse vid alternativens utvärdering. Ur jämförelsetabellen på sidorna 28-31 framgår förutom miljökonsekvenserna, uppgifter om trafik och trafikekonomiska konsekvenser samt byggnadskostnader. Denna del av tabellen återger vägdistriktets och projektgruppens synpunkt på konsekvenserna. Ur tabellen framgår också majoritetens åsikter, som formulerats på basen av diskussioner i smågrupper, samt de synpunkter som framlagts av representanterna för naturen och det lokala näringslivet angående alternativens rangordning. Tolkningen har gjorts av vägdistriktet.

Miljökonsekvenserna var en avgörande faktor vid alternativens utvärdering. Bosättning, kulturlandskap, grundvattenskydd och bevarandet av Röjsjö skogshelhet beaktades vid utvärderingen. Längre fram i texten följer en analys av de frågor som dryftades då vägdistriktet och projektgruppen gallrade alternativen och utsåg slutligt alternativ. Något bästa alternativ finns inte, emedan valet beror på beslutsfattarnas värdesättningar.

Bosättning och kulturlandskap

- Buller- och emissionsolägenheter, olycksrisker och barriäreffekter för bosättningen som förbättringen av den nuvarande vägen/byggandet av motortrafikleden föranleder.
- Hurudan är invånarnas levnadskrets och vad är skäligt avstånd mellan bosättningen och motortrafikleden.
- Bevarandet av byarnas sociala kontakt.
- Vikten av att bevara närreklamationsområden.
- Den stora gårdens (Norrarvalax) och de mindre gårdarnas möjligheter att idka näring.
- Vägens anpassning till kulturlandskapet

Grundvattenskydd

- Vilka risker har byggandet av vägen (eller marktäkt) för viktigt grundvattenområde av I klass.
- Användningen av Lägermalmens grundvattenområde för Lovisa stads vattenanskaffning i framtiden.
- Användningen av fluoridhaltigt vatten i framtiden.

Bevarandet av Röjsjö skogshelhet

- Skogsområdets värde och betydelse av att bevara det nu och i framtiden.
- Kommer helheten att bevaras trots att vägen inte byggs.
- Möjligheten för kommande generationer att fatta beslut om områdets användning.
- Hur skall värdet av en skogshelhet beskrivas.

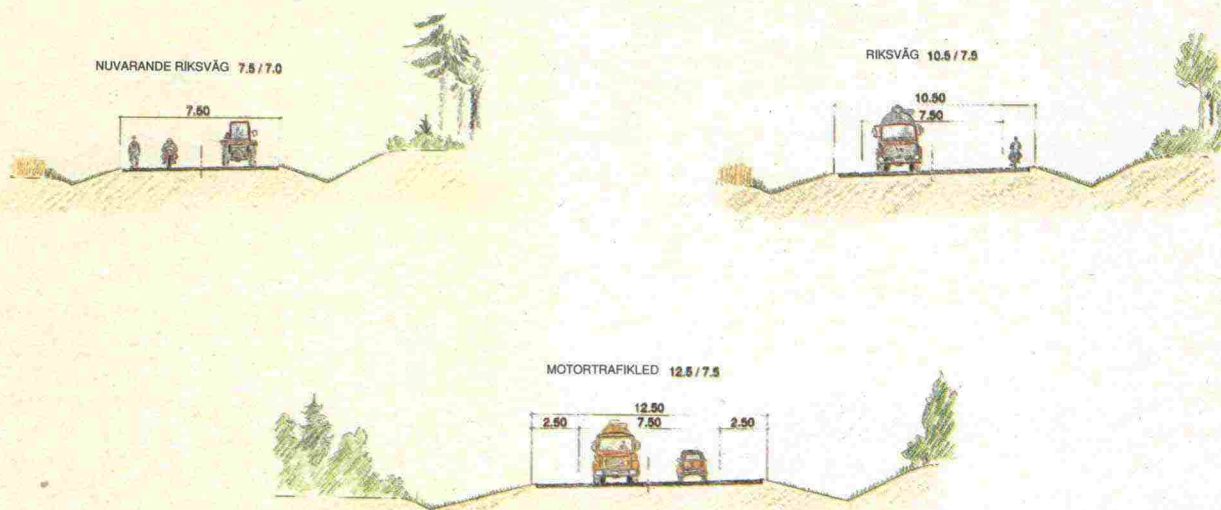


Bild 10. Den nuvarande vägens (0), den förbättrade vägens (0+) och motortrafikledens tvärsektion.

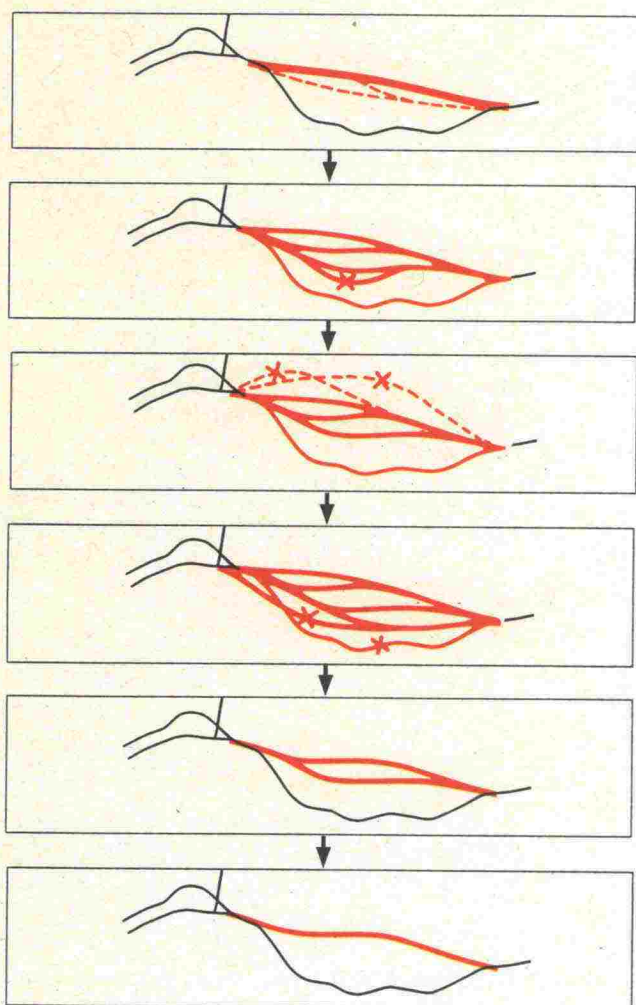


Bild 11. De viktigaste händelserna i anslutning till planeringen.

Sträckningen (alternativ 1) som baserar sig på trafikministeriets projektbeslut var utgångspunkten då planeringen inleddes våren 1992.

Hösten 1992 beslöt man granska alternativa sträckningar. Vid presentationstillfället i november presenterades, förutom alternativ noll och förbättringen av den nuvarande vägen, fyra alternativa vägsträckningar. Det södra alternativet gallrades bort på basen av respons från presentationstillfället och skriftliga anmärkningar. Alternativ 1, 2 och 3 togs med i den slutliga utvärderingen.

I den erhållna responsen föreslogs flere nya sträckningsalternativ. Vägdistriktet var dock tvunget att stryka dem eftersom dessa alternativ var betydligt längre och krokigare än de gamla.

Diskussionerna med mindre grupper i februari 1993 ledde till planering av två nya sydliga alternativ (alt. 4 och 5). Enligt projektgruppens förslag strök vägdistriktet, i början av mars, alternativ 0 och 0+ med motiveringen att dessa föranleder olägenheter för bosättningen och är dyra i förhållande till de förbättringar som kan uppnås. Efter presentationstillfället i april ströks alternativ 5 som ofördelaktigt med hänsyn till bosättning, miljö och byggnadskostnader.

En del av invånarna sammankallade ett möte där alternativ 2 och 3 presenterades som en kompromiss.

På basen av utredningar och ställningstaganden beslöt Nylands vägdistrikt att föreslå för trafikministeriet att planeringen fortsätts enligt alternativ 2.

Alternativ som gallrades bort före den slutliga utvärderingen

Den nuvarande vägen (0)

Bosättning och kulturlandskap: Bosättningen har koncentrerats till området vid vägen. Som en följd av större trafikmängder ökar bullret och barriäreffekterna och anslutning till vägen försvåras.

Vägen som sedan länge funnits på samma plats har blivit en del av kulturlandskapet. Möjligheterna till rekreation förblir oförändrade trots större trafikmängder.

Grundvatten: Dåligt med hänsyn till grundvattnet, emedan vägen långa sträckor har byggts på grundvattenområde.

Röjsjö skogshelhet: Bra med hänsyn till Röjsjö skogshelhet, fauna och viltvård.

Lindrändet av olägenheter

Skadliga konsekvenser lindras med bullerskydd och kanaliserade anslutningar i Sarvlax. Grundvattnet skyddas. Enskilda vägars anslutningar till vägen sammanslås inom glesbebyggelse.

Förbättring av den nuvarande vägen (0+)

Bosättning och kulturlandskap: Situationen för bosättningen i Sarvlax och Gislarböle förbättras men vissa tomter blir mindre och anslutningsregleringarna förändras. Bullerolägenheterna ökar i Gislarböle och minskar i Sarvlax. Byggandet av bullerskärmar och nya trafikregleringar ökar vägens barriäreffekt. Trafiksäkerheten förbättras dock.

Bra för sarvlaxborna med hänsyn till rekreation. Bra för kulturlandskapet.

Grundvatten: Dåligt med hänsyn till grundvattnet, emedan vägen på långa sträckor ligger inom viktigt grundvattenområde.

Röjsjö skogshelhet: Bra med hänsyn till Röjsjö skogshelhet, fauna och viltvård.

Lindrändet av olägenheter

Skadliga konsekvenser lindras i Sarvlax med bullerskydd, genom att kanalisera anslutningar och bygga underfartstunnlar för gång- och cykeltrafik. Enskilda vägars anslutningar till vägen sammanslås inom glesbebyggelse.

Motortrafikled ALT.5

Bosättning och kulturlandskap: Alternativet inverkar störande på bosättningen i Sarvlax och Gislarböle. I Gislarböle klyvs lägenheter av vägen. I Sarvlax delar vägen inte byhelheten fysiskt, emedan den sträcker sig mellan bosättningen i Sarvlax by och gårdsplanen vid Sarvlax gård. Väglinjen sträcker sig minst 150 meter från närmaste byggnad. Inga byggnader blir inom bullerzonen (55 dBA). Den uppenbara tyngdpunkten för byns bosättning ligger vid den nuvarande riksvägen.

I den västra delen sträcker sig väglinjen på en mycket längre sträcka än de övriga alternativen genom en värdefull landskapshelhet med riksomfattande betydelse. Alternativet är dessutom dåligt med hänsyn till kulturlandskapet, eftersom linjen sträcker sig ganska nära Norrsarvlax gårds huvudbyggnad. Åkrarna och gårdens miljö har åtminstone lokalt värde med hänsyn till kulturlandskapet. Vägen kan dock på åkrarna hållas vid marknivå. Inverkar störande för invånarnas rekreation i Gislarböle och är dåligt för invånarna i Sarvlax by.

Grundvatten: Dåligt med hänsyn till grundvattenskydd eftersom linjen går i en djup skärning genom Lägermalmens grundvattenområde som är av I klass. Skärningen kräver högklassigt grundvattenskydd på en 1200 meters sträcka och linjen tangerar dessutom viktigt grundvattenområden (I klass) i planeringsområdets västra del. Går igenom skyddszonen vid Sarvlax vattenandelslags grundvattentäkt.

Röjsjö skogshelhet: Bra med hänsyn till Röjsjö skogshelhet, fauna och viltvård. Sträcker sig genom den södra delen av Lägermalmens åsområde i djup skärning.

Lindrändet av olägenheter

Skadliga konsekvenser för viltet lindras genom att bygga underfartsbroar för älgar. Eventuella rastplatser anpassas till landskapet. Grundvattenskydd anläggs, speciellt vid Lägermalmens viktiga grundvattenområde. Särskild uppmärksamhet fästs vid rekreationsmöjligheterna på Lägermalmen. Vid planeringen beaktas bullerskyddet och förbindelserna till Koskenkylän koulu i Gislarböle samt landskapsvården på områden inom den värdefulla landskapshelheten som har riksomfattande betydelse.

Alternativ som utsågs för slutlig utvärdering

Motortrafikled ALT.1

Bosättning och kulturlandskap: Bra för invånarna i Gislarböle och Sarvlax, emedan vägen sträcker sig långt från bosättningen. På åkern mellan Norrsarvlax och Sarvmossen har väglinjen dragits med låg profillinje på skogsnäs.

Bäst för gislarbölebornas närrecreation och bosättningen i Sarvlax by.

Grundvatten: Bra med hänsyn till grundvattnet, emedan väglinjen endast går över Lägermalmens grundvattenområden av 3 klass, som har mindre betydelse för samhällenas vattenanskaffning.

Röjsjö skogshelhet: Det sämsta alternativet för Röjsjö skogshelhet, faunan och viltet. Väglinjen sträcker sig i Röjsjö mossens södra kant.

Dåligt med hänsyn till vegetationen. Sträcker sig genom Lägermalmens åsområde på en plats med värdefull naturmiljö, först i en djup skärning och sedan på rätt så hög bank i närheten av en värdefull sluttning med stenblock.

Lindrundet av olägenheter

Skadliga konsekvenser för viltet lindras genom att bygga underfartsbroar för älgar. Eventuella rastplatser anpassas till landskapet. Grundvattnenskydd anläggs. Särskild uppmärksamhet fås vid landskapsutformning av skärningar och bankar samt vid rekreativsmöjligheterna på Lägermalmen.

Motortrafikled ALT.2

Bosättning och kulturlandskap: Bra för invånarna i Gislarböle och Sarvlax, emedan vägen sträcker sig långt från bosättningen. På åkern mellan Norrsarvlax och Sarvmossen har väglinjen dragits med låg profillinje på skogsnäs.

Bäst för gislarbölebornas närrecreation och bosättningen i Sarvlax by.

Grundvatten: Bra med hänsyn till grundvattnet, emedan väglinjen endast går över Lägermalmens grundvattenområden av 3 klass, som har mindre betydelse för samhällenas vattenanskaffning.

Röjsjö skogshelhet: Dåligt för Röjsjö skogshelhet. Går förbi den södra delen Röjsjö mossen och ett angränsande skogsområde som är bland de viktigaste områdena för viltvård.

Sträcker sig genom Lägermalmens åsområde på en plats med värdefull naturmiljö, först i en djup skärning och sedan på rätt så hög bank i närheten av en värdefull sluttning med stenblock.

Lindrundet av olägenheter

Skadliga konsekvenser för viltet lindras genom att bygga underfartsbroar för älgar. Eventuella rastplatser anpassas till landskapet. Grundvattnenskydd anläggs. Särskild uppmärksamhet fås vid landskapsutformning av skärningar och bankar samt vid rekreativsmöjligheterna på Lägermalmen.



Bild 12. I Sarvfax har bosättningen koncentrerats längs den nuvarande riksvägen. Invånarna upplever vägen som störande och otrygg. Med några få undantag önskar man att motortrafikleden skulle byggas så långt norrut som möjligt. Därmed skulle trafikolägenheterna flyttas och den nuvarande vägen skulle bli i invånarnas användning. Nästan alla anser att förbättringen av den nuvarande vägen är ett dåligt alternativ, emedan anläggandet av bullerskydd och andra åtgärder skulle ändra boendemiljön.

Bild 13. Den nuvarande vägen samt alternativ 0+, 3, 4 och 5 sträcker sig genom Lägermalmens viktiga grundvattenområde. Utnyttjandet av området som råvattentillgång för Lovisa stad var inte aktuellt under utredningsplaneringen. Vattenmyndigheternas ståndpunkt är att nya vägar inte bör byggas på viktigt grundvattenområde fastän synnerligen krävande skyddsåtgärder skulle vidtas på vägområdet.

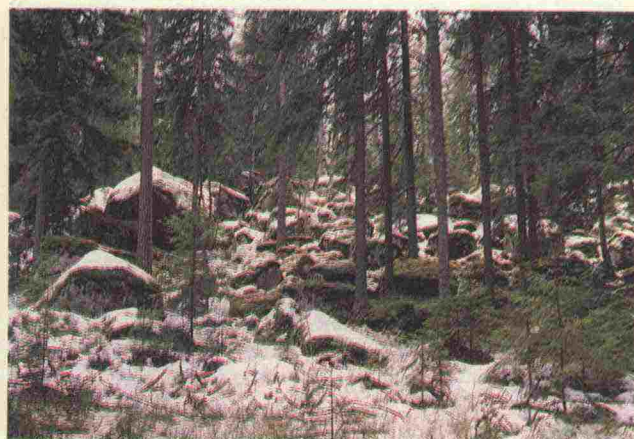


Bild 14. Alternativ 1 och 2 sträcker sig genom Lägermalm i en mycket djup skärning. Emedan åsen är viktig, med hänsyn till naturlandskapet och rekreation, bör högklassig landskapsutformning göras. På åsen finns i dag några små grustag men för övrigt är åsen i "naturtillstånd". Till området kommer huvudsakligen invånare från Pernå och Lovisa för att idka friluftsliv; jaga, plocka bär och svamp. På området finns en aktiv idrottsförening och två ridstall.

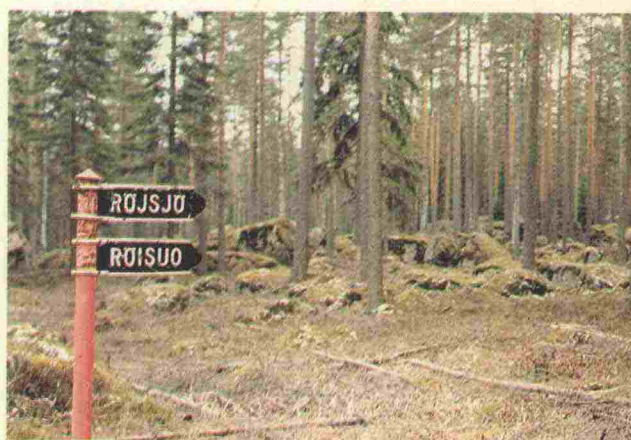


Bild 15. Röjsjö skogsområde ligger i en triangel som bildas av Forsby, Lovisa och Liljendal. Områdets kärna är över 30 km². Skogarna som omger det utdikade kärrområdet används för normal skogshushållning. Områdets värde baserar sig på enhetlighet, avlägsenhet och närhet till huvudstadsregionen.

Motortrafikled ALT.3

Bosättning och kulturlandskap: Bra för invånarna i Gislarböle och Sarvlax, emedan vägen sträcker sig långt från bosättningen.

Går förbi gårdsplanen vid Sarvlax gård på ca 500 meters avstånd och är dragen så att vägen inte syns därifrån på ett störande sätt. Väglinjen har anpassats bra till terrängen vid dragningen över åsen, vilket är viktigt med hänsyn till kulturlandskapet.

Störande för bosättningen i Gislarböle och delvis för Sarvlax beträffande närrekreationen.

Grundvatten: Väglinjen går över Lägermalmens grundvattenområden av I klass i liten skärning och på låg bank på en sträcka av ca 500 meter.

Röjsjö skogshelhet: Dåligt för skogshelheten. Går långt på sidan om den södra delen av Röjsjömossen och ett angränsande skogsområde som är bland de viktigaste områdena för viltvård. Går på långt avstånd från kända boplatser för däggdjur (björn och lo).

Lindrundet av olägenheter

Skadliga konsekvenser för viltet lindras genom att bygga underfartsbroar för älgar. Eventuella rastplatser anpassas till landskapet. Grundvattenskydd anläggs, speciellt vid Lägermalmens viktiga grundvattenområde. Särskild uppmärksamhet fästs vid rekreativsmöjligheterna på Lägermalmen.

Motortrafikled ALT.4

Bosättning och kulturlandskap: Enligt invånarna inverkar alternativet störande på bosättningen i Sarvlax och Gislarböle. Väglinjen sträcker sig dock minst 150 meter från närmaste byggnad. Inga byggnader blir inom bullerzonen (55 dBA).

I Sarvlax delar vägen inte byhelheten fysiskt, emedan den sträcker sig mellan bosättningen i Sarvlax by och gårdsplanen vid Sarvlax gård. Den uppenbara tyngdpunkten för byns bosättning ligger vid den nuvarande riksvägen.

Alternativet är dåligt med hänsyn till kulturlandskapet, eftersom linjen sträcker sig ganska nära Norrsarvlax gårds huvudbyggnad. Vägen kan dock på åkrarna hållas vid marknivå.

Inverkar störande för invånarnas rekreation i Gislarböle och är dåligt för invånarna i Sarvlax by.

Grundvatten: Dåligt med hänsyn till grundvattenskydd eftersom linjen går i en djup skärning genom Lägermalmens grundvattenområde som är av I klass. Skärningen kräver högklassigt grundvattenskydd på en 1200 meters sträcka. Går igenom skyddszonen vid Sarvlax vattenandelslags grundvattentäkt.

Röjsjö skogshelhet: Bra med hänsyn till Röjsjö skogshelhet, fauna och viltvård.

Sträcker sig genom den södra delen av Lägermalmens åsområde i djup skärning.

Lindrundet av olägenheter

Skadliga konsekvenser för viltet lindras genom att bygga underfartsbroar för älgar. Eventuella rastplatser anpassas till landskapet. Grundvattenskydd anläggs, speciellt vid Lägermalmens viktiga grundvattenområde. Särskild uppmärksamhet fästs vid rekreativsmöjligheterna på Lägermalmen.

| | ALT 1 | ALT 2 | ALT 3 | ALT 4 |
|--|--|---|--|---|
| MILJÖ | | | | |
| BOSÄTTNING OCH KULTURLANDSKAP Bebyggelse | - inget tryck på att förändra markanvändningen | - inget tryck på att förändra markanvändningen | - inget tryck på att förändra markanvändningen | - inget tryck på att förändra markanvändningen - den norra delen av Sarvfax by blir mellan motortrafikvägen och parallellvägen som ligger ca 600 m från varandra |
| Buller | - inga hus inom bullerzonen | - inga hus inom bullerzonen | - inga hus inom bullerzonen | - inga hus inom bullerzonen |
| Rekreation | - möjligheterna till närrekreation försämras inte, möjligheterna till terrängritt försämras på Lägermalmen | - möjligheterna till närrekreation försämras inte, möjligheterna till terrängritt försämras på Lägermalmen | - möjligheterna till närrekreation försämras inte, möjligheterna till terrängritt försämras på Lägermalmen | - möjligheterna till närrekreation försämras avsevärt på Lägermalmen |
| Kulturlandskap | - vägen sträcker sig längs skogsbrynet på ca en kilometers avstånd från ekocentral vid Norrsarvfax gård | - vägen sträcker sig längs skogsbrynet på ca en kilometers avstånd från ekocentral vid Norrsarvfax gård | - vägen sträcker sig längs skogsbrynet på ca 500 meters avstånd från ekocentral vid Norrsarvfax gård | - vägen sträcker sig förbi huvudbyggnaden på Norrsarvfax på ca 200 meters avstånd på en öppen åker |
| GRUNDEVATTEN | - I klass 500 m/krävande skydd - III klass 1300 m/basskydd | - I klass 500 m/krävande skydd - III klass 1300 m/basskydd | - I klass 1000 m/krävande skydd — | - I klass 2100 m/krävande skydd — |
| RÖJSJÖ Röjsjö skogshelhet | - bevaras inte enhetligt | - bevaras inte enhetligt | - bevaras inte enhetligt | - bevaras nästan enhetligt |
| Fauna | - levnadsförhållandena för djurarter som behöver lugn och ro samt utrymme försämras | - levnadsförhållandena för djurarter som behöver lugn och ro samt utrymme försämras | - levnadsförhållandena för djurarter som behöver lugn och ro samt utrymme försämras en aning | - nuläget i det närmaste |
| Vegetation | - det sämsta alternativet | - sträcker sig över några lokalt/regionalt sett värdefulla områden | - sträcker sig inte över lokalt/regionalt sett värdefulla områden | - sträcker sig inte över lokalt/regionalt sett värdefulla områden, uppgifterna om den västra delen är bristfälliga |
| Viltvård och jakt | - barriäreffekt för älgarnas höst- och vårvandringar - delar det viktigaste övervintringsområdet i tu | - barriäreffekt för älgarnas höst- och vårvandringar - delar det viktigaste övervintringsområdet i någon mån | - barriäreffekt för älgarnas höst- och vårvandringar - måttligt motortrafikledsalternativ med tanke på jakt | - barriäreffekt för älgarnas höst- och vårvandringar - måttligt motortrafikledsalternativ med tanke på jakt |

| | ALT 0 | ALT 0+ | ALT 5 | Parallellväg i motortrafikledsalternativen |
|--|--|--|--|---|
| MILJÖ | | | | |
| BOSÄTTNING OCH KULTURLANDSKAP Bebyggelse | - nuläget | - i Sarvfax by blir en del tomter mindre och tomtanslutningarna förenas | - inget tryck på att förändra markanvändningen - Koskenkylän koulu blir mellan vägarna och skolans verksamhetsförutsättningar försämras - den norra delen av Sarvfax by blir mellan motortrafikvägen och parallellvägen som ligger på 600 meters avstånd från varandra - i Gislarböle sträcker sig vägen genom den rätt så glesa bybosättningen | - förhållandena förbättras - det är lättare att nå Koskenkylän koulu |
| Buller | - nuläget är dåligt, 20-30 byggnader inom bullerzonen (55 dBA) | - enstaka hus (5 st.) inom bullerzonen - i Gislarböle försämras situationen ytterligare | - inga hus inom bullerzonen | - enstaka hus (5 - 10 st.) inom bullerzonen - situationen förbättras både i Sarvfax och i Gislarböle |
| Rekreation | - nuläget | - nuläget | - möjligheterna till närrekreation försämras avsevärt både på Lägermalmen och i Gislarböle | |
| Kulturlandskap | - nuläget | - nuläget | - vägen sträcker sig förbi Norrsarvfax huvudbyggnad på över 200 meters avstånd på en öppen åker - i den västra delen sträcker sig vägen på ett område i en värdefull landskaphelhet som har riksomfattande betydelse | |
| GRUNDVATTEN | - I klass 2000 m/krävande skydd - III klass 2900 m/basskydd | - I klass 2000 m/krävande skydd - III klass 2900 m/basskydd | - I klass 2200 m/krävande skydd - III klass 500 m/basskydd | - nuläget, risken blir mindre |
| RÖJSJÖ Röjsjö ekogshelhet | - bevaras enhetligt | - bevaras enhetligt | - bevaras nästan enhetligt | |
| Fauna | - nuläget | - nuläget | - nuläget i det närmaste oförändrat | — |
| Vegetation | - nuläget | - nuläget | - sträcker sig inte över lokalt/regionalt sett värdefulla områden, uppgifterna om den västra delen är bristfälliga | — |
| Viltvård och jakt | - nuläget (djurolyckor) - bra med hänsyn till jakt | - nuläget (djurolyckor) - bra med hänsyn till jakt | - barriäreffekt för älgarnas höst- och vårvandringar - måttligt motortrafikvägsalternativ med tanke på jakt | |

Tabell 1: Utvärdering av alternativen; miljö

| | ALT 1 | ALT 2 | ALT 3 | ALT 4 |
|--|---|--|--|---|
| TRAFIK | | | | |
| Jämförelselängd | - 12.7 km | - 12.8 km | - 12.7 km | - 13.1 km |
| Trafikmängd år 2010 | - 8000 bilar/d | - 8000 bilar/d | - 8000 bilar/d | - 8000 bilar/d |
| Hastighetsbegränsning | - 100 km/h | - 100 km/h | - 100 km/h | - 100 km/h |
| Vägnätets differentiering | - endast långfärdstrafik | - endast långfärdstrafik | - endast långfärdstrafik | - endast långfärdstrafik |
| Gång- och cykeltrafik | — | — | — | — |
| Trafikframkomlighet år 2010 | - trafiken löper måttligt under topptrafiktimmor | - trafiken löper måttligt under topptrafiktimmor | - trafiken löper måttligt under topptrafiktimmor | - trafiken löper måttligt under topptrafiktimmor |
| Anslutningarnas belastning | - anslutningarna fungerar | - anslutningarna fungerar | - anslutningarna fungerar | - anslutningarna fungerar |
| Personskadeolyckor år 2010 | - 4.1 olyckor/år | - 4.1 olyckor/år | - 4.1 olyckor/år | - 4.2 olyckor/år |
| EKONOMI | | | | |
| Byggnadskostnader | 88 Mmk | 80 Mmk | 84 Mmk | 82 Mmk |
| Kostnaderna år 2000 (inkl. kör-, underhålls- och emissionskostnader) | 73 Mmk/år (inkl. parallellvägens kostnader) | 73 Mmk/år (inkl. parallellvägens kostnader) | 73 Mmk/år (inkl. parallellvägens kostnader) | 75 Mmk/år (inkl. parallellvägens kostnader) |
| Nytt/kostnadsförhållande | 2.0 | 2.2 | 2.1 | 1.8 |
| SMÅGRUPPERNAS ASIKTER | | | | |
| Invånarnas majoritet i Sarvåx | - det bästa alternativet | - har vid senare förhandlingar visat sig vara ett lika bra alternativ som alternativ 1 för invånarna | - har vid senare förhandlingar visat sig vara ett lika bra alternativ som alternativ 1 och 2 för invånarna | - dåligt alternativ |
| Invånarna i Gislarböle | - det bästa alternativet | - sämre alternativ än alternativ 1 | - sämre alternativ än alternativ 1 | - sämre alternativ än alternativ 1 |
| "Natur" | - det sämsta alternativet | - dåligt alternativ | - dåligt alternativ - en del av gruppen ansåg det som ett dugligt kompromissalternativ | - vid sidan av alternativ 5 det bästa motortrafikledsalternativet |
| Näringslivet | - delar Röjsjö skogsområde i tu - det bästa alternativet | - delar Röjsjö skogsområde i tu - bra alternativ | - delar Röjsjö skogsområde i tu - bra alternativ | - Röjsjö skogsområde bevaras enhetligt - bra alternativ |

| | ALT 0 | ALT 0+ | ALT 5 | Parallellväg i motortrafikledsalternativen |
|--|--|--|---|---|
| TRAFIK | | | | |
| Jämförelselängd | - 13.8 km | - 13.7 km | - 13.0 km | - 13.8 km |
| Trafikmängd år 2010 | - 9000-10000 bilar/d | - 9000-10000 bilar/d | - 8000 bilar/d | - 1000-2000 bilar/d |
| Hastighetsbegränsning | - 80 km/h | - 80/100 km/h | - 100 km/h | - 80 km/h |
| Vägnätets differentiering | - långfärdstrafiken och den lokala trafiken uppblandas | - långfärdstrafiken och den lokala trafiken uppblandas | - endast långfärdstrafik | - endast lokaltrafik |
| Gång- och cykeltrafik | - oförändrade förbindelser | - förbindelser förbättras | — | - förhållandena förbättras |
| Trafikframkomlighet år 2010 | - trafiken stockar sig under topptrafiktimmor | - köbildningar under topptrafiktimmor | - trafiken löper måttligt under topptrafiktimmor | - körförhållandena är goda |
| Personskadeolyckor år 2010 | - väntetiderna, för dem som kommer från sidovägarna, blir längre - 6.3 olyckor/år | - väntetiderna, för dem som kommer från sidovägarna, blir längre - 5.9 olyckor/år | - anslutningarna fungerar - 4.2 olyckor/år | - anslutningarna fungerar - 1.0 olyckor/år |
| EKONOMI | | | | |
| Byggnadskostnader | — | 74 Mmk | 97 Mmk | — |
| Kostnaderna år 2000 (inkl. kör-, underhålls- och emissionskostnader) | 85 Mmk/år | 80 Mmk/år | 74 Mmk/år (inkl. parallellvägens kostnader) | ansluter till motortrafikledsalternativen |
| Nytko/kostnadsförhållandet | — | 1.1 | 1.6 | — |
| SMÅGRUPPERNAS ASIKTER | | | | |
| Invånarnas majoritet i Sarvfax | - vägen är smal och trafiken stockar sig - bullerolägenheter - påfarten är farlig och svår | - den breddade vägen med bullerskärmar delar byn i två - tomterna blir mindre och förbindelserna sämre - jordbrukets förutsättningar försvagas - dåligt alternativ fastän trafikmängderna inte skulle öka | - dåligt alternativ | |
| Invånarna i Gislarböle | - vägen är smal och trafiken stockar sig - påfarten är farlig och svår - dåligt för Koskenkylän koulu | - sämre än nuläget då trafikhastigheten ökar - bullerolägenheter - dåligt för Koskenkylän koulu | - det absolut sämsta alternativet - Koskenkylän koulu blir mellan vägarna och verksamhetsförutsättningarna försämras | |
| "Natur" | - den nuvarande vägen tillräcklig för nuvarande trafikmängder - vid sidan av alternativ 0+ det bästa alternativet med hänsyn till naturen och naturskydd - sparar Röjsjö skogsområde | - vid sidan av nuläget det bästa alternativet med hänsyn till naturen och naturskydd - sparar Röjsjö skogsområde | - vid sidan av alternativ 4 det bästa motortrafikledsalternativet - Röjsjö skogsområde bevaras enhetligt | |
| Näringslivet | - vägen är smal och otrygg | - otillräcklig åtgärd, den tunga trafiken väntas öka | - bra alternativ | |

Tabell 2: Utvärdering av alternativen; trafik, ekonomi, smågrupper

5. För fortsatt planering utsett alternativ

Vägdistriktet föreslår på följande grunder att alternativ 2 väljs som utgångspunkt vid den fortsatta planeringen:

1. De skadliga konsekvenserna för bosättningen är små.
2. Alternativet medför små olägenheter för grundvattnet, emedan det inte skär Lägermalmens viktiga grundvattenområde.

3. Alternativet väjer för mossens södra kant och det södra skogsområdet på tillräckligt avstånd med hänsyn till viltvård och fauna.
4. Alternativet är till sina byggnads- och driftskostnader ett av de fördelaktigaste motortrafikledsalternativen som undersöktes.

Miljömålsättningar och deras uppfyllelse

Riksomfattande målsättningar

Vid markanvändningsplaneringen av området och vid utnyttjandet av naturtillgångar har man beaktat principen för bestående utveckling.

- * Uppfattningarna om bestående utveckling går i sår.
- * Banan österut behandlas separat. Kan troligen inte senare placeras i samma terrängkorridor.
- * Skärnings- och bankmassorna lika stora, materialet för konstruktionslagren kan tas på nära håll.

Minska av vägtrafikens emissioner.

- * Riktvärdena underskrids, emissionerna minskar i takt med bilismens utveckling.
- * Samtliga alternativ är likvärdiga vid den målsatta situationen år 2010, kolmonoxidhalten CO vid den nuvarande vägen 20% mindre än i förbättringsalternativet (ifall trafiken ökar).

Bevara värdefulla landskapshelheter med riksomfattande betydelse, skyddade naturobjekt eller naturobjekt som ingår i riksomfattande skyddsprogram.

- * Uppfylls väl.

Bevara viktiga grundvattenområden användbara för samhällenas vattenförsörjningen och minska risken för att grundvattnet förstörs.

- * Uppfylls.

Minskade risker för att ytvattnet fördäras.

- * Inga anmärkningsvärda skillnader jämfört med nuläget.

Regionala målsättningar

Bevara regionalt utrotningshotade eller äventyrade arter samt värdefulla miljötyper.

- * Uppfylls.

Bevara kärnan av Röjsjö skogshelhet så enhetlig som möjligt för att skydda vegetationen och i synnerhet trygga en månggestaltad fauna samt bevara området som ett vidsträckt och obebyggt skogsområde för kommande rekreationsbehov eller andra oförutsedda regionala markanvändningsbehov.

- * Uppfylls ej.

Lokala målsättningar

Minskade emissioner och mindre buller och riktvärdena underskrids, speciellt för bybosättningen vid vägen samt lindrandet av konsekvenser som riktar sig till andra känsliga objekt och funktioner.

Trygga förutsättningarna för viltvård och jakt samt annan rekreativ användning inom Röjsjö området.

Tryggandet av lokalt värdefulla biotoper.

Minimera barriäreffekterna i 0+ alternativet och motortrafikledsalternativen.

Vägens anpassning till landskapet. Anpassning av motortrafikleden och dess biotoper till kulturlandskapet i Norrsarvlax gårds näromgivning. Speciell uppmärksamhet vid naturlandskapet på Lägermalmens åsområde. Anpassning av den nuvarande vägens förbättring till bymiljön i Sarvlax.

- * Uppfylls väl för emissionernas del, emedan fjärrtrafiken flyttas bort från den nuvarande vägen.
- * Uppfylls för trafikbullrets del.

- * Uppfylls dåligt med hänsyn till viltvård
- * Uppfylls delvis med hänsyn till Lägermalmens användning för rekreation.

- * Uppfylls.

- * Uppfylls ifall underfartsbroar byggs för älgarna och fungerar bra.

- * Uppfylls.

- * Uppfylls ej.

- * ----

6. Lindrandet av skadliga konsekvenser

Motortrafikleden mellan Forsby och Lovisa sträcker sig genom obebyggt skogsområde. Vägtrafikanterna får ett intryck av vildmark som man försöker betona genom kompletterande skogsplanteringar och en så skonsam ändring av topografin som möjligt med undantag av bergskärningar.

Rastplatsen vid Norrsarvlax byggs med planteringar och landskapsutformningar så att den passar in i kulturlandskapet.

Ängsvegetationen utvecklas fram till vägslänterna på de vägar som sträcker sig genom åkrarna. Skärningar och bankar på det vägvägnitt som går över Lägermalmen kräver landskapsutformning.

I Gislarböle skyddas grundvattnet med krävande skydd. På Lägermalmen är basskydd tillräckligt.

Utredningsplan för miljövården framgår ur bilaga 2.

7. Osäkerhetsfaktorer och uppföljning

Det finns flere osäkerhetsfaktorer. Den prognostiserade trafikmängdsökningen är en uppskattning som kan leda till fel dimensionerade lösningar. Detta inverkar inte på motortrafikledsalternativens inbördes rangordning. Fördelningen mellan spårtrafik och vägtrafik kan i framtiden ändra. Kännedom om Röjsjöes värde i framtiden, liksom vägens inverkan på Röjsjö finns inte. Därför har man valt ett sådant alternativ för fortsatt planering, som i första hand minskar olägenheterna för bosättningen och tryggar möjligheterna för användningen av grundvattnet i framtiden.

Emedan den planerade motortrafikleden korsas av älgarnas vandringsrutter är det sannolikt att älgolyckorna på den nya vägen utgör en säkerhetsrisk. Enligt de senaste erfarenheterna är inhägnandet av hela vägen ingen bra lösning. För att trygga älgarnas vandring har man föreslagit att lämpliga underfartsbroar byggs för älgarna.

Älgarnas vandring uppföljs i samarbete med jaktföreningarna. Lämpliga viadukter planeras helst vid samma platser där skogsbilvägarnas underfarter byggs. Underfartsbroarnas funktion uppföljs.

KÄLLOR

1. Miljökonsekvensbeskrivning, YVA 92 arbetsgruppens betänkande. Miljöministeriet, miljövärdsavdelningen 65/1992
2. Förslag till regeringens proposition för riksdagen om miljökonsekvensbeskrivningens procedur samt till den anslutande lag 22.4.1993.
3. Ympäristövaikutusten arviointimenettely tiehankkeiden suunnittelussa. Vägstyrelsen 1992.
4. Leskinen A., Salminen P. & M. Turtiainen 1991. Ympäristövaikutusten arviointiprosessin perusteet. Helsingfors universitet. Avdelningen för markanvändningsekonomi 10/1992.
5. Nylands läns vägmiljöarbetsgrupps mötesprotokoll 27.8.1992.
6. Valtatieverkon kehittämissuunnitelma (TIE 2010). Vägstyrelsen 1991.
7. Projektbeslut 21.2.1991. Byggandet av riksväg 7 Forsby - Kotka till motortrafikled i Pernå, Lovisa, Strömfors, Pyttis och Kotka kommuner.
8. Motorvägen/motortrafikleden Helsingfors - Fredrikshamn. Motortrafikled avsnittet Forsby - Kotka. Lokaliseringsplan. VVS/Planeringsavdelningen 1983
9. Utvecklingsprogram för Östra Nyland 1993. Nylands förbund. 1993.
10. Kokkarinen Veijo. Tieliikenteen kehitysnäkymät 1994-1997. Tulevaisuuden näkymiä 1/1993. Vägverket-Forskningsavdelningen.
Liikenne ja autokantaennuste 1989-2010. Ennusteen seuranta 1991. Ennusteentarkistaminen 1992. Vägverkets interna publikationer 23/1992.
11. Itäradat - tarveselvitys. Loppuraportti. Trafikministeriets publikationer 20/92. Trafikministeriet 1992.
12. Motortrafikvägen (riksväg 6) avsnittet Forsby - Kouvola. Behovsutredning. Vägstyrelsen 1991.
13. Arvokkaat maisema-alueet. Landskapsarbetsgruppens betänkande, del 2. Miljöministeriet Miljövärdsavdelningen. Betänkande 66/1992.
14. Lovisanejdens samarbetsdelegation. Forsby och Övitsböle grundvattenundersökning. Mellanrapport 20.4.1993.
15. Baskarta 1:20 000 och Finlands geologiska översiktskarta 1:400 000. Kartblad C1-D1. 1980.
16. Geologisk karta 1:100 000. Jordgrund. Kartblad Lovisa.
17. Bergsundersökning i Nyland. 1990.
18. Geologisk karta 1:100 000. Kartblad Lovisa och Liljendal.
19. Riksomfattande undersökning av åsar. Finlands Akademi. 1975
20. Erityissuojelua vaativat vesistöt. Arbetsgruppen för vattendragens specialskydd, betänkande. Miljöministeriet. Arbetsgruppens betänkande 63/1992.

21. Valtakunnallisesti arvokkaat kulttuurihistorialliset ympäristöt. Miljöministeriet 1992. Opublicerat utkast.

22. Vegetationsutredning i anslutning till utredningsplanen för riksväg 7, avsnittet Forsby - Lovisa.

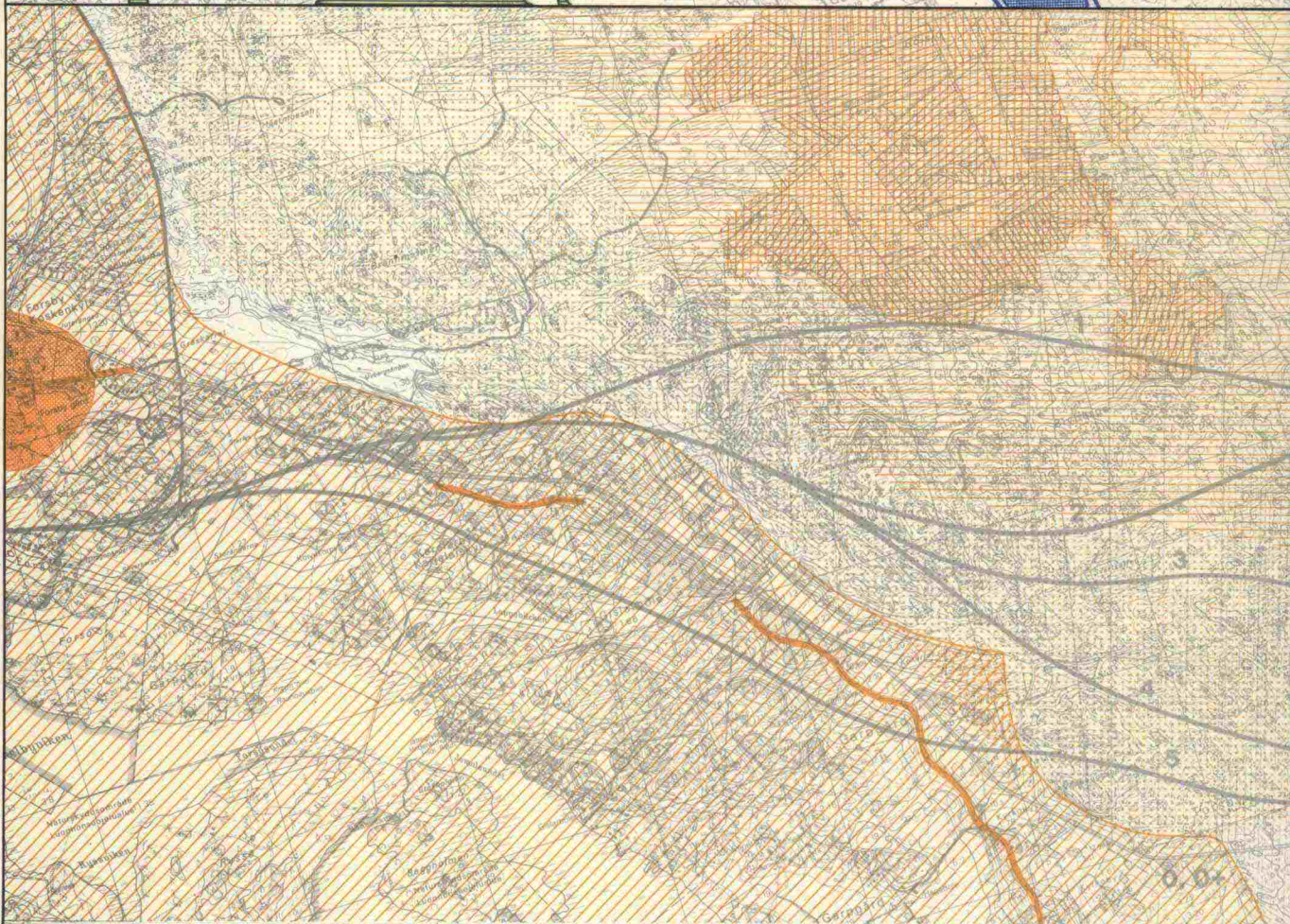
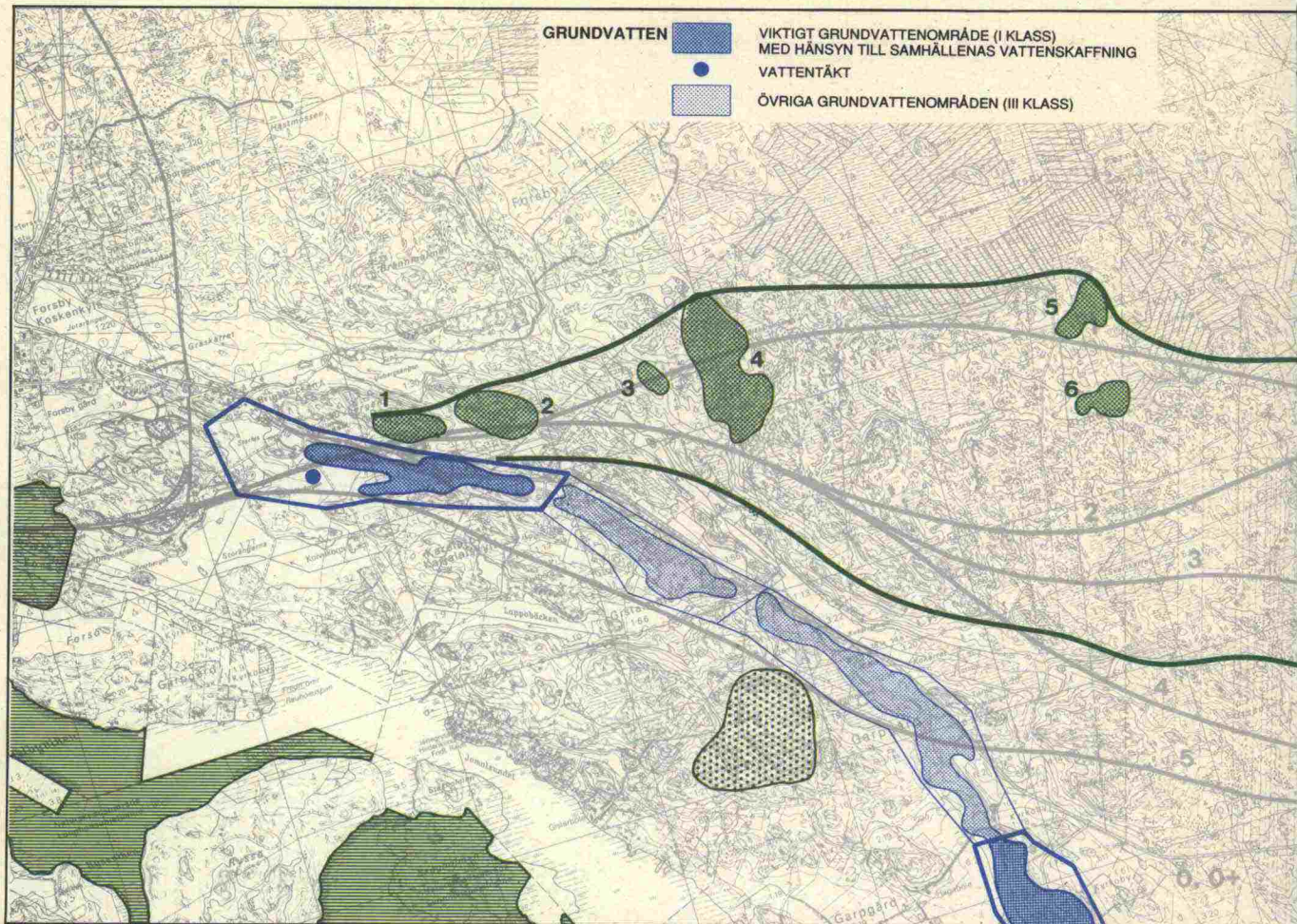
GRUNDTVATTEN



VIKTIGT GRUNDTVATTENOMRÅDE (I KLASS)
MED HÄNSYN TILL SAMHÄLLENAS VATTENSKÄFFNING
VATTENTÅKT

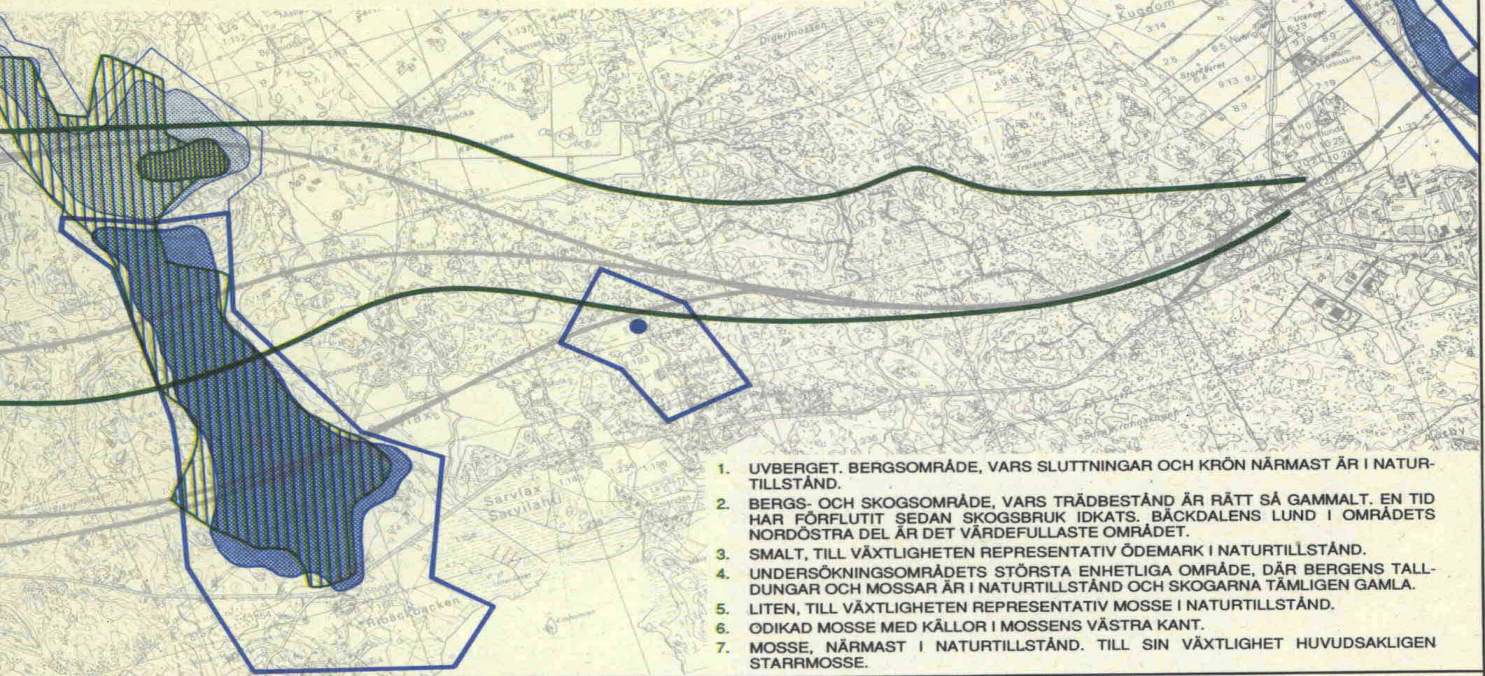


ÖVRIGA GRUNDTVATTENOMRÅDEN (III KLASS)



NATURLANDSKAP,
VEGETATION OCH
VÄXTLIGHET

-  PERNÄVIKENS NATURSKYDDSSOMRÅDEN (INGÅR I RIKSOMFATTANDE SKYDDSPROGRAM FÖR FÅGELSJÖAR)
-  KARTLÄGGNING AV VEGETATIONEN ANSLUTNING TILL UTREDNINGSPLENEN
-  LOKALT VÄRDEFULL VEGETATION
-  LÄGERMALMENS REGIONALT VÄRDEFULLA ÅSOMRÅDE MED HÄNSYN TILL NATURLANDSKAPET OCH REKREATION
-  LÄGERMALMENS SPECIELLT VÄRDEFULLA DEL (AVGRÄNSNIG SG) MED HÄNSYN TILL NATURLANDSKAPET
-  BERGSOMRÅDE, VÄRDEKLASS 3 (SKALAN 1-4) (BERGSUNDERSÖKNING I NYLAND)






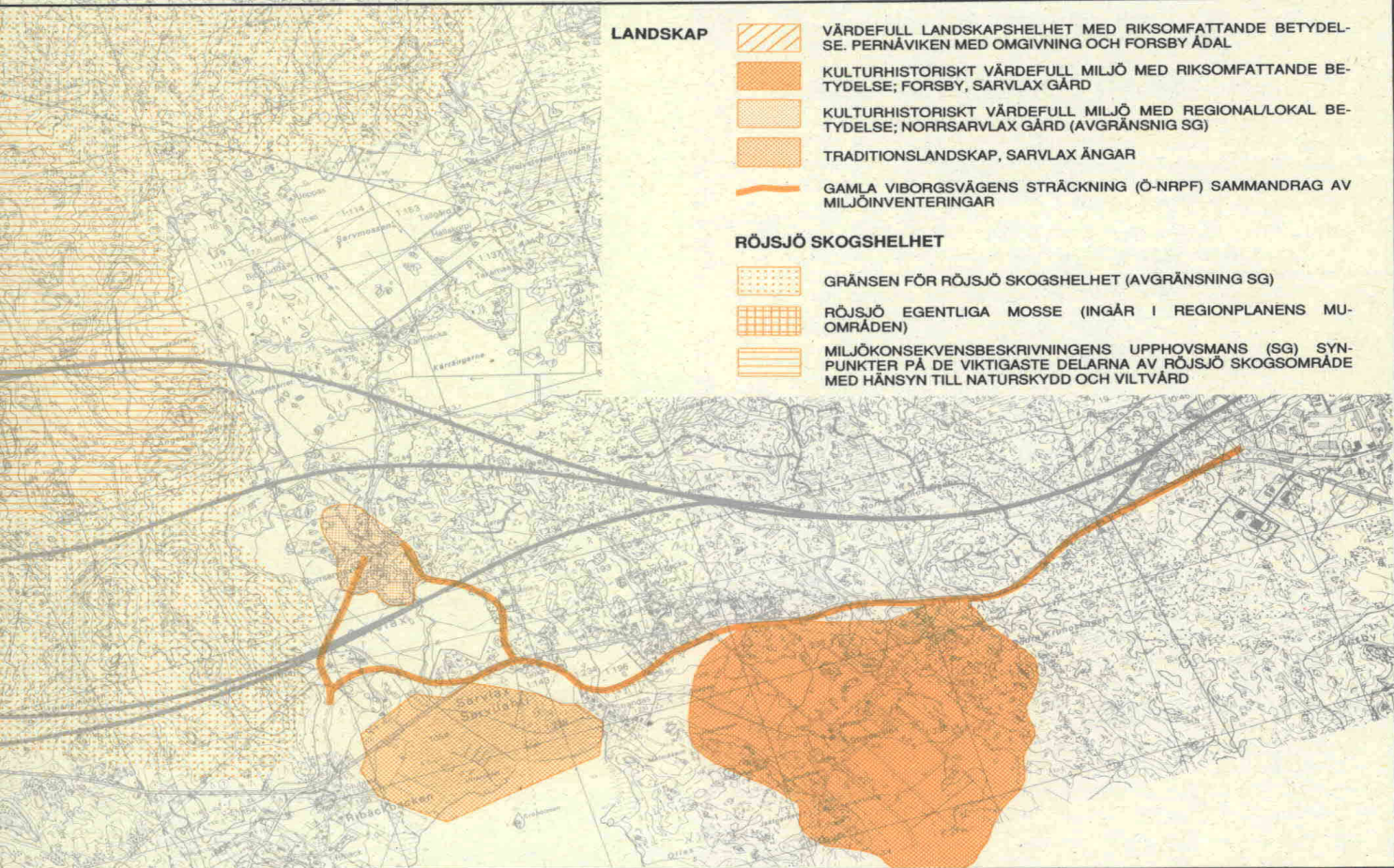
1. UVBERGET. BERGSOMRÅDE, VARS SLUTTNINGAR OCH KRÖN NÄRMOST ÅR I NATURTILLSTÅND.
2. BERGS- OCH SKOGSOMRÅDE, VARS TRÄDBESTÅND ÄR RÄTT SÅ GAMMALT. EN TID HAR FÖRFLUTIT SEDAN SKOGSBRUK IDKATS. BÄCKDALENS LUND I OMRÅDETS NORDÖSTRA DEL ÄR DET VÄRDEFULLASTE OMRÅDET.
3. SMALT, TILL VÄXTLIGHETEN REPRESENTATIV ÖDEMARK I NATURTILLSTÅND.
4. UNDERSÖKNINGSOMRÅDETS STÖRSTA ENHETLIGA OMRÅDE, DÅR BERGENS TALLDUNGAR OCH MOSSAR ÄR I NATURTILLSTÅND OCH SKOGARNA TÄMLIGEN GAMLA.
5. LITEN, TILL VÄXTLIGHETEN REPRESENTATIV MOSSE I NATURTILLSTÅND.
6. ODIKAD MOSSE MED KÄLLOR I MOSSENS VÄSTRA KANT.
7. MOSSE, NÄRMOST I NATURTILLSTÅND. TILL SIN VÄXTLIGHET HUVUDSAKLIGEN STARRMOSSE.

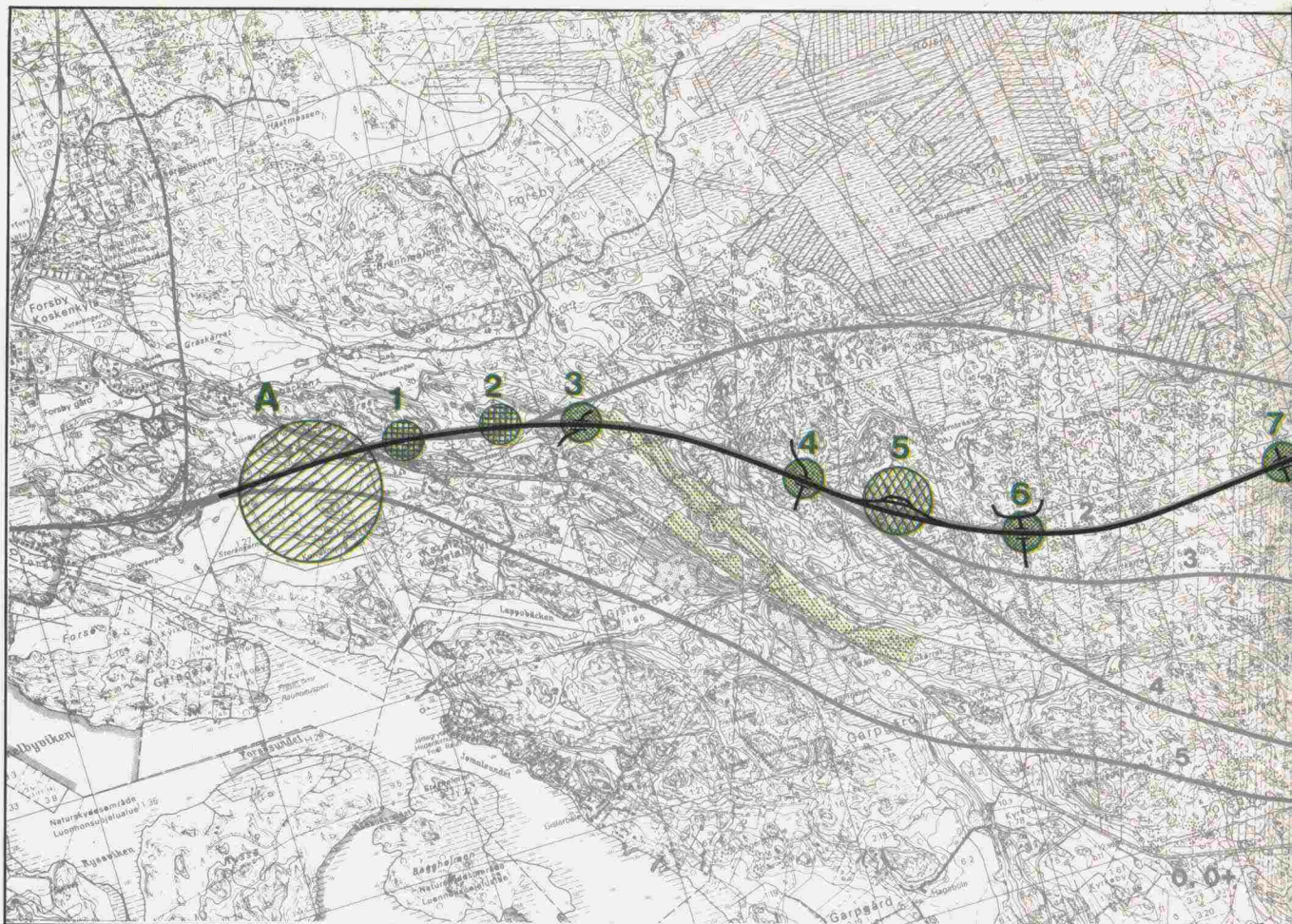
LANDSKAP

-  VÄRDEFULL LANDSKAPSHELHET MED RIKSOMFATTANDE BETYDELSE. PERNÄVIKEN MED OMGIVNING OCH FORSBY ÅDAL
-  KULTURHISTORISKT VÄRDEFULL MILJÖ MED RIKSOMFATTANDE BETYDELSE; FORSBY, SARVLAX GÅRD
-  KULTURHISTORISKT VÄRDEFULL MILJÖ MED REGIONAL/LOKAL BETYDELSE; NORRSARVLAX GÅRD (AVGRÄNSNIG SG)
-  TRADITIONSLANDSKAP, SARVLAX ÄNGAR
-  GAMLA VIBORGSVÄGENS STRÄCKNING (Ö-NRPF) SAMMANDRAG AV MILJÖINVENTERINGAR

RÖJSJÖ SKOGSHELHET

-  GRÄNSEN FÖR RÖJSJÖ SKOGSHELHET (AVGRÄNSNING SG)
-  RÖJSJÖ EGENTLIGA MOSSE (INGÅR I REGIONPLANENS MUOMRÅDEN)
-  MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGENS UPPHOVSMANS (SG) SYNPUNKTER PÅ DE VIKTIGASTE DELARNA AV RÖJSJÖ SKOGSOMRÅDE MED HÄNSYN TILL NATURSKYDD OCH VILTVÅRD





UTREDNINGSPLAN FÖR MILJÖVÅRDEN

Motortrafikleden mellan Forsby och Lovisa stäcker sig genom obebyggt skogsområde. Vägtrafikanterna får ett intryck av vildmark som man försöker betona genom kompletterande skogsplanteringar och en så skonsam ändring av topografin som möjligt med undantag av bergskärningar.

Den södra kanten av Röjsjö är övervintringsplats för älgar. Älgarnas vandring till övervintringsstället strävar man till att tryggas genom att bredda skogsbilvägarnas underfartsbroar till viadukter genom vilka älgarna kan vandra. Viadukternas dimensionering och andra detaljer planeras i samråd med jakt- och viltvårdsföreningarna.

PRINCIPERNA FÖR MILJÖVÅRD

- * vägens profilinje ligger lågt på åkrar
- * avrundade slänter?
- * lodräta/långsluttande bergskärningar?
- * användningen av stora stenblock vid landskapsutformning?
- * rekreation och jakt tas i beaktande vid projekteringen av konstruktioner, exempelvis broar
- * ängsvegetation gynnas på åkrar
- * kompletterande plantering, utveckling av randzoner
- * Norrsarvlax rastplats anpassas till kulturlandskapet med planteringar och terrängutformning
- * viltsängslenas, informationstavlor och eventuella vägbelysningsstolpar o.dyl. vägtröstning planeras enhetligt, t.ex. genom att använda trä som huvudsakligt material
- * byggnader och lager som används under arbetstiden placeras inte på grundvattenområde
- * vid sprängningar och transporter beaktas Koskenkylän koul och fritidsbosättningen
- * sociala konsekvenser lindras genom att under planeringstiden uppehålla kontakt med intressegrupperna fram till bygandet



åkermark

MILJÖOBJEKT

A

Högklassigt grundvattenskydd på grundvattenområdet av I klass

- även på den nuvarande motortrafikvägen som utgör den största delen av det avsnitt som skall skyddas

Inom värdefulla landskapskvaliteter med riksfattande betydelse strävar man till att bevara landskapsrummet öppet

- rampen som stiger till den nuvarande riksvägen rivs, terrängen utformas och besås till äng eller gräsvall
- i planteringarna används sådana träd- och buskarter som förekommer i omgivningen och i stället för gräsvallar utvecklas ängsvegetation i mån av möjlighet
- sidotipning av jordmassor tillåts inte

B

Basskydd anläggs för Lägermalmens grundvattenområde av III klass



1

Vid byggandet på Uvbergets område beaktas bergets former och slutningens vegetation

- vid Uvberget skall ett staket av bräder anläggas som skydd på den norra sidan av vägen före vägbyggnadsarbetena inledds

2

Skogsröjningen skall utföras så att en så stor del som möjligt av de fullvuxna trädebestånden bevaras

- sidotippling av massor är förbjudet

3, 4, 6 och 7

På det ställen där skogsbilvägar dras under motortrafikvägen planeras viadukter som gör det möjligt för älgarna att vandra

- reservering görs för byggandet av två viadukter
- antalet underfartsbroar för älgar, ställen och konstruktioner (längd, höjd, val av material och bröräckens konstruktion) planeras i vägplaneringsskedet tillsammans med den lokala viltvårdsföreningen
- hela avsnittet förses med älgstängsel av nät på bägge sidor om vägen, staketets höjd bör helst vara 3,5 meter och dess övre del förses med ett genomskinligt märkband eller motsvarande som placeras vågrätt

5

Rastplats, Björnträsket

- på vägsträckan reserveras möjlighet att anlägga två rastplatser, placeringen som nu har valts enligt omkörningsfrihet och trafiksmidighet på bästa ställe skall övervägas

- landskapsutredningen skall planeras så att störningarna för den närliggande fritidsbosättningen (buller, bilister som rör sig utanför vägområdet) blir möjligast små

8

Den djupa skärningen som uppstår vid Lägermalmen skall utformas och planteras t.ex. med tallar

- ifall marksubstans tas från området skall vägens placeringen och täktplatsens landskapsutformning göras så att området så snabbt som möjligt efter avslutad marktäkt och byggnadsverksamhet kan tas i rekreativ bruk

9

Den nordöstra delen av Ängesbergets sluttning skyddas under byggnadstiden med staket av bräder

- vid skyddsåtgärderna bör man beakta att ifall vägen utbyggs till motorväg kommer detta att ske på sluttningens sida

10

Vid Ängeskärret utvecklas slänternas vegetation till ängsmark

11

Rastplats, Norrsarvlax

- på vägsträckan reserveras möjlighet att anlägga två rastplatser, placeringen som nu har valts enligt bästa plats med hänsyn till skyltningen för Lovisa stad, framför ett öppet fält och dessutom lämpligt för den tunga trafikens påfart bör övervägas
- Lämpliga planteringar väljs för kulturlandskapet, t.ex. ädla lövträd och lärkträd. I stället för gräsvall utvecklas ängsvegetation.
- landskapsutformningen planeras så att möjligast små störningar för ridsporten uppstår

DEN NUVARANDE VÄGENS OCH ALTERNATIVENS 3, 4 OCH 5 STRÄCKNING INOM SARVLAX BY OCH VID NORRSARVLAX GÅRD.





På flygfotografiet kan man urskilja sträckningen för den nuvarande vägen och alternativ 3, 4 och 5. I den vänstra kanten på sidan 40 kan man se Lägermalmen, som på bilden i sin helhet är grundvattenområde av I klass. I mitten av bildens högra kant sträcker sig alternativen 4 och 5 söder om Norssarvax gård. På bilden, sidan 41, höger om kartans skalabeteckning ligger Sarvax gamla skola. Till övriga delar har bebyggelsen nämst koncentrerats längs den nuvarande vägen.

ARBETE I MINDRE GRUPPER, SAMMANDRAG AV MINNESLISTOR

Det lokala näringslivets intressen, 17.2.1993

| | |
|-----------------|--|
| Esko Keckman | Företagsombudsman, Lovisa stad |
| Aulis Tynkkynen | Stadsarkitekt, Lovisa stad |
| Håkan Nordling | Pernå kommun |
| Tuomo Honkanen | Savon liikennes trafikchef, busstrafik |
| Seija Korhonen | Nylands vägdistrikt |
| Seppo Antinoja | Ingenjör, Nylands vägdistrikt |
| Sakari Grönlund | Y-Suunnittelu |

- Motorleden skulle "stimulera" Lovisa som är på tillbakagående.
- Riksväg 7 bör vara motortrafikled, helst motorväg så långt österut som möjligt.
- Samtliga motortrafikledsalternativ är lika bra med hänsyn till näringslivet.
- Förbättring av den nuvarande vägen är en otillräcklig åtgärd.
- Rastplatsernas placering spelar en mindre roll, dessa behövs egentligen inte.
- Tyngdpunkten för ekonomisk verksamhet i Pernå ligger i Forsby. För Pernå kommuns del är den största nyttan med byggandet av motorleden den att trafiken flyttas bort från den nuvarande vägen.
- Värdet av den enhetliga skogshelheten ansågs inte vara tillräckligt för att skyddandet av den skulle inverka på motortrafikledens sträckning eller leda till en förbättring av den nuvarande vägen.

Naturintressen, 9.2.1993

| | |
|-------------------|--|
| Ilpo Piironen | Östra Nylands natur- och miljövårdsförening (Borgå). |
| Lasse Härö | Borgå nejdens fågelförening rf. |
| Olof Törnroos | Östra Nylands fågel och naturskyddsförening rf. (Lovisa) |
| Stig Weckman | Östra Nylands fågel och naturskyddsförening rf. (Lovisa) |
| Tapio Reinikainen | sakkunnig i miljöfrågor, hemkommun Pernå |
| Håkan Blomfelt | Pernå-Lovisa jaktförening |
| Henrik Blomqvist | Pernå miljövårdsnämnds ordförande |
| Kerstin Hafren | miljövårdssekreterare i Pernå |
| Stina Jäderholm | Radio Östnyland (en del av tiden) |
| Seija Korhonen | Nylands vägdistrikt |
| Sakari Grönlund | Y-Suunnittelu |

- Ur miljöekonomisk synpunkt är alternativ 0 och 0+ de bästa. De sparar en av Nylands största naturhelheter (mångformigheten tryggas) och skulle också vara de mest fördelaktiga för jakt. De är också överlägsna då det gäller bestående utveckling. Problemen kring dessa alternativ anknyter till hälsa och trivsel.
- Konstaterades att vegetationskartläggningen var sakenligt utförd.
- Kritik riktades mot områdets avgränsning, med hänsyn till fågelbestånden bildar området triangeln Forsby-Liljendal-Lovisa.
- Kritik riktades mot trafikprognoserna.
- Nylands länsstyrelse anser att Röjsjöområdet är värdefullt, men inget motortrafikledsalternativ besparar området. Varför det? Diskussioner fördes om hurudant ett sådant alternativ skulle se ut.
- Vid presentationstillfället borde inget alternativ ha ringaktats.
- Hur kan vägverket göra en miljökonsekvensbeskrivning av ett eget projekt, är inte vägverket jävig i detta ärende.
- Blomfelt föreslog att nuläget eller förbättringen av den nuvarande vägen är det bästa alternativet med hänsyn till jakten. Det bästa motortrafikledsalternativet är det norra, med den absoluta förutsättningen att tillräckligt långa viadukter byggs i några dalsänkor.
- Övriga faktorer (östbanan, skogshushållning) som hotar Röjsjöområdet borde behandlas separat.
- Man bör tro på mkb-processen. Processen ger resultat endast om man på intressenthåll konsekvent håller sig till egna linjer och inte genast från början böjer sig för kompromisser.

- Gruppen ansåg att förbättringen av den nuvarande vägen är den bästa utvecklingsåtgärden med hänsyn till miljön. En del av gruppen meddelade att de inte utan förbehåll kan understöda förbättring av den nuvarande vägen, emedan invånarnas åsikter bör respekteras. Som ett alternativ till förbättring av den nuvarande vägen borde man antingen undersöka ett motortrafikvägsalternativ som går i närheten av den eller välja det bästa av de tre härtils planerade alternativen.
- Vägdistriktets och konsultens representanters slutledning: 1. Det skenbart tomma området i miljökonsekvensens bedömningprocess visade sig dock vara mycket värdefullt med hänsyn till naturen. Via sektormyndigheterna kunde man inte erhålla tillräckliga uppgifter om Röjsjöområdet till grund för värderingen. Man behövde hjälp av de regionala naturorganisationerna. 2. Intressegruppernas arbete, med hänsyn till naturintressena, borde ha utförts i denna omfattning redan tidigare.

Sarvlax by, Norrsarvlax gård och Sarvmossens invånare, 24.2.1992

Ralf Stenvall
Tony Hyden
Tom Andersson
Ingvald Forsbäck
Ulla Adolfsen
Juha Wikman
Henry Johansson
Marko Tuominen

Seija Korhonen Nylands vägdistrikt
Sakari Grönlund Y-Suunnittelu

- Invånarna vid den nuvarande vägen understödde byggandet av motortrafikled (ALT.1), Norrsarvlax gårds representant understödde i första hand förbättring av den nuvarande vägen och i andra hand motorled på den södra sidan om gårdens huvudbyggnad, Sarvmossens båda invånare förstod de ovannändas sunpunkter. De föreslog att den nuvarande vägen förbättras och sedan väntar man och ser hurvida trafiken verkligen ökar. Ifall en motorledssträckning måste väljas skulle de välja den södra (ALT.3).
- Byborna i Sarvlax tyckte att förbättringen av den nuvarande vägen är ett dåligt alternativ, emedan bullerskydden hindrar "skytteltrafik" över vägen, tomterna blir mindre, reglering av enskilda vägar försvårar trafiken och söndrar åkrar.
- En del av dem som inflyttat till området hade fått sådana uppgifter att motortrafikleden i framtiden antagligen skulle dras långt i norr.
- ALT 3 är bäst med hänsyn till jakt, för Norrsarvlax del ansågs dock alla motortrafikledsalternativ vara dåliga.
- Man misstänkte att de som stod bakom Röjsjöområdets eventuella värde var huvudstadbor med "skrivbordsarbete".
- Området norr om Björnträsket ansågs vara Röjsjös viktigaste område.
- Områdets fauna omfattar björn och lo (boplats norr om Högbergsträsket), varg (sköts för några år sedan), utter (blev på hösten under en bil).
- Hästsporten har stor betydelse (Norrsarvlax och Sarfbacka), ALT. 1 och 2 skulle m.a.o förstöra verksamhetsförutsättningarna (sommarläger, ridsport för invalider) o.s.v.) för Sarfbacka.
- Man håller på att sätta Norrsarvlax gård i "euroskick". Motorleden ses som ett hinder för utvecklingen.
- Vägdistriktets och konsultens representanters anmärkning: 1. Uppenbar spänning rådde mellan gården och invånarna vid den nuvarande vägen, Sarvmossens invånare står utanför denna situation. 2. Röjsjö med omgivande skogar är ett synnerligen viktigt område för fauna och viltvård/jakt. Det rådde meningsskiljaktigheter om dess gränser och det kan hända att konflikter förekommer mellan jakt och skyddsåtgärningar.

Invånarna i Gislarböle (karelarbyn), 17.2.1992

Jan Sahlberg
Ralf Nyholm
Kaija Ravi
Heikki Suuronen
Juhani Ravi
Pekka Lehtoranta

Seija Korhonen Nylands vägdistrikt
Sakari Grönlund Y-Suunnittelu

- En ny motortrafikled är viktig och den bästa lösningen för bosättningen. Fjärrtrafiken bör flyttas till den. Från Karelarbyn åker man längs den gamla vägen mot Borgå till arbetet, hobbyverksamheten idkas i Lovisa.
- Den gamla vägen är otrygg och påfarten till vägen svår, bullerolägenheter.
- Förbättring av den nuvarande vägen är en dålig lösning. Trafikstörningarna fortsätter och då hastigheten stiger till 100 km/h blir det bara värre. Nya tomtanslutningsregleringar tar markområden och förlänger sträckorna. Man var bekymrad över gång- och cykelvägsregleringarna och busshållplatserna.
- Röjsjö skogshelhet ansåg inte vara värdefull. Viktigare är områdena nära den nuvarande vägen (ca två kilometer norrut från vägen) med hänsyn till naturen och rekreation. Invånarna betraktade sig själv som naturmänniskor.
- En ny motortrafikled, som något så när följer den nuvarande fick inget understöd, men alternativ 3 kunde från karelarbyn österut dras längre söderut.
- Man litade inte på kommunens beslutsfattare. SFP och herrgårdarna har för mycket makt inom de olika organen. Man hade förståelse för att "naturgänget" samlades separat, men det skulle ha varit roligt att utbyta åsikter med dem.
- Vägdistriktets och konsultens representanters anmärkning: 1. Efter den hetsiga stämningen i början var diskussionen givande och avspänd. 2. Diskussionen lönade sig, man erhöll nya uppgifter.

Enkätblankett

UTVECKLANDE AV VÄGFÖRBINDELSEN MELLAN FORSBY OCH LOVISA

På denna blankett kan du ställa vilka som frågor som helst gällande planeringen av vägförbindelsen eller uttrycka din åsikt i saken. Utnyttja den bifogade kartan, i vilken du kan märka ut de områden eller objekt som du vill ha information om, eller över vilka du vill ge information. Motortrafikledens alternativa linjedragningar finns utmärkta på kartan. Välj det alternativ som du anser vara bäst eller rita ut en ny väglinje.

Svara på frågorna genom att sätta ett kryss framför det alternativ som anser vara lämpligt. Du kan även skriva mera utförliga redogörelser på papprets baksida.

Till vilken grupp anser du dig närmast höra

- Bor inom området
- Markägare
- Jobbar inom området
- Företagsidkare
- Naturvän, jägare mm.
- Någon annan grupp, vilken?

Använder du riksväg 7 mellan Forsby och Lovisa

- Dagligen
- Veckovis
- Sällan

Kör du

- Till och från jobbet
- Arbetskörningar
- Fritidskörning
- Annat _____

Vilka är enligt din mening de största problemen med den nuvarande vägen?

Vilka platser eller områden är sådana att den nya vägen borde gå runt dem?

Tycker du att Röjsjös skogsområde är viktigt? På vilket sätt? _____

Jag vill att min fråga eller frågor skall besvaras skriftligen.

Namn och postadress: _____

Märk ut på kartan den plats som du bor på

RETURNERA TILL PERNÅ KOMMUNBIBLIOTEK FÖRE DEN 27.11.1992!

Vi behandlar din information konfidentiellt, endast planeraren har till tillgång till den. Uppgifterna kompletteras möjligen senare under intervjuerna med invånarna.

TACK FÖR SAMARBETET!
Nylands vägdistrikt

PROJEKTETS NAMN

Riksväg 7 avsnittet Forsby - Lovisa, utredningsplan

LÄGE

Nylands län, Pernå kommun och Lovisa stad

SYFTE

Utveckla vägavsnittet mellan Forsby och Lovisa, som en del av riksförbindelsen mellan huvudstadsregionen och östgränsen, till en smidig och trygg vägförbindelse. Bristerna i den nuvarande riksvägsdelen är svag konstruktion, smal körbana, vägen är backig och krokig.

I utvecklingsplanen för huvudvägsnätet (TIE 2010) har riksväg 7 klassificerats som synnerligen viktig riksväg och planeringsavsnittet har föreslagits att utbyggas som motortrafikled. I trafikministeriets projektbeslut år 1991 föreslås att vägavsnittet projekteras som motortrafikled.

I utredningsplanen utreds vägförbindelsens fysiska principlösning, vägens översiktliga läge definieras och projektets inverkan på trafik och ekonomi samt miljökonsekvenser undersöks. Trafikministeriet fattar åtgärdsbeslut med anledning av planen.

ALTERNATIV

- Alternativ 0 Nuläge. Projektet förverkligas inte
- Alternativ 0+ Den nuvarande vägens sträckning och profillinje förbättras, vägen breddas och omkörningsfiler byggs på en sträcka av ca 14 km.
- Motortrafikled Motortrafikleden byggs i en ny, ca. 13 kilometer lång terrängkorridor. Den nuvarande vägen blir parallellväg. Fem alternativa sträckningar utarbetades. Fyra av dem sträcker sig på den norra sidan om den nuvarande vägen och en delvis på den södra sidan.

ANSLUTNING TILL ÖVRIG OMRÅDESPLANERING

Behovsutredning för riksväg 6 Forsby - Kouvola (1991)

riksväg 7 Forsby - Kotka (1983)

Östbanorna - Behovsutredning (1992)

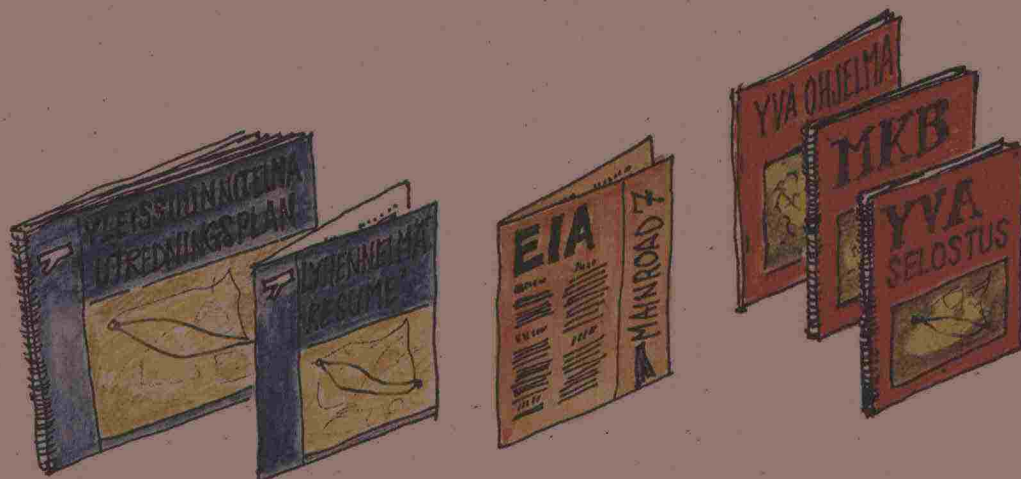
Östra Nylands regionplaner och förslag till regionplan

BERÄKNAD UTBYGGNADSTID

Åtgärdsbeslut om utredningsplanen torde fattas i slutet av år 1993 eller i början av 1994. Ifall projektet förverkligas kommer byggandet att inledas tidigast år 1996.

PROJEKTANSVARIG MYNDIGHET

Vägverket, Nylands vägdistrikt



Förutom miljökonsekvensbeskrivningen har den egentliga utredningsplanen och en förkortad version av den publicerats. Noggrannare planeringsmaterial finns i projektpärmarna som uppbevaras på vägdistriktet.

TILLÄGSUPPGIFTER

Nylands vägdistrikt

besöksadress: Semaforbron 12, Östra Böle

postadress PB 70, 00521 HELSINGFORS

i vägärenden Pentti Laukkarinen, 90 - 1487 3607

i miljöärenden Seija Korhonen, 90 - 1487 3623