



23.3.2009

HAM-2007-R-6-531
JOT/5A/2009

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri
PL 376
33101 Tampere

Valtatien 12 parantaminen välillä Joutjärvi - Uusikylä; Lahti, Nastola, Orimattila

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri on toimittanut 12.12.2008 Hämeen ympäristökeskukseen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA) annetun lain mukaisen arviointiselostuksen (YVA-selostuksen) valtatie 12 parantamisesta välillä Lahden Joutjärvi – Nastolan Uusikylä. YVA-selostuksen on laatinut hankkeesta vastaavan Hämeen tiepiirin konsulttina Destia Oy. Hämeen ympäristökeskus toimii YVA-menettelyssä yhteysviranomaisena ja antaa YVA-selostuksesta yhteysviranomaisen lausunnon. Näiden tahojen yhteystiedot ovat seuraavat:

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri, Yliopistonkatu 38, PL 376, 33101 Tampere

Destia Oy, Opastinsilta 12 B, PL 157, 00521 Helsinki

Hämeen ympäristökeskus, Lahden toimipaikka, Vesijärvenkatu 11 A, PL 29, 15141 Lahti.

Hanketiedot

Joutjärven ja Uusikylän välisen 17 kilometrin mittaisen tieosuuden parantaminen on osa valtatie 12 yhteysvälin Lahti – Kouvola parantamista. Nykyisellään Joutjärvi – Uusikylä -tieosuus on kaksikaistaista moottoriliikennetietä, joka on poikkileikkaukseltaan leveäkaistatietä. Tieosuuden parantamisessa tutkitaan kaksi vaihtoehtoa: vaihtoehto VE 0 (hanketta ei toteuteta) ja vaihtoehto VE 1 (kehittämismuutosto). Kehittämismuutostiedossa nykyinen valtatie muutetaan välillä Joutjärvi – Nastola keskikaiteelliseksi nelikaistaiseksi tieksi ja välillä Nastola – Uusikylä keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi. Joutjärven ja Villähteen välille tulee uusi Kolavan eritasoliittymä ja Nastolan Veljeskylän kohdalla varaudutaan uuteen eritasoliittymään.

Suoritemaksu (hankkeesta vastaavalle)

7 500 €

YVA-menettely

YVA-menettely on tässä hankkeessa tarpeen, koska YVA-asetuksen 6 §:n hankeluettelon 9c) -kohdan mukaan YVA-menettelyä on sovellettava tien uudelleenlinjaukseen tai leventämiseen, kun näin muodostuvan yhtäjaksoisen nel- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

YVA-menettelyn aluksi hankkeesta vastaava laati YVA-ohjelman, joka on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, mitä vaihtoehtoja hankkeella on ja mitä ympäristövaikutuksia aiotaan selvittää ja millä menetelmillä. Ympäristökeskus kuulutti YVA-ohjelman nähtävillä olosta ja toimitti sen nähtäville. Kaikki, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, samoin kuin ne yhteisöt ja säätiöt, joiden toimialaa hankkeen vaikutukset saattavat koskea, voivat ilmaista mielipiteensä arviointiohjelmasta. Ympäristökeskus myös pyysi arviointiohjelmasta lausunnot. Mielipiteet ja lausunnot saatuaan ympäristökeskus antoi hankkeesta vastaavalle yhteysviranomaisen lausunnon siitä, miltä osin arviointiohjelmaa on täydennettävä.

Hankkeesta vastaavan on pitänyt tehdä tarvittavat ympäristöselvitykset YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen lausunnon mukaisesti ja koota tiedot YVA-selostukseksi. Sen nähtävillä olosta ja mielipiteiden esittämisestä on kuulutettu ja siitä on pyydetty lausunnot vastaavalla tavalla kuin YVA-ohjelmasta. Saatuaan lausunnot ja mielipiteet ympäristökeskus antaa yhteysviranomaisen lausunnon arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä ja toimittaa sen sekä kopiot muista lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Ympäristökeskus lähettää lausuntonsa tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille. Ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy yhteysviranomaisen annettua lausuntonsa.

Hankkeen edellyttämät luvat

Viranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen tai tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon.

Eri menettelyiden yhteensovittaminen

Hankealueella käynnissä olleita kaavoitusmenettelyitä ei ollut aikataulullisesti mahdollista sovittaa yhteen YVA-menettelyn kanssa.

Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen

YVA-selostuksen nähtävillä oloa koskeva kuulutus oli Uusi Lahti -lehdessä 20.12., Etelä-Suomen Sanomissa 21.12. ja Päijät-Hämeen Viikkouutisissa 27.12.2008. Kuulutus ja YVA-selostus olivat nähtävillä 22.12.2008 – 19.2.2009 Lahden kaupunginkansliassa, Nastolan kunnan palvelukeskuksessa ja Orimattilan kaupungintalolla. YVA-selostus oli nähtävillä myös Lahden ja Nastolan pääkirjastoissa. YVA-selostus oli myös sähköisesti osoitteissa www.ymparisto.fi/ham/YVA > Vireillä olevat YVA-hankkeet ja www.tiehallinto.fi/vt12Lahti-Kouvola. Kuulutus oli myös ympäristökeskuksen verkkosivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi/ham > Ajankohtaista > Kuulutukset. YVA-selostuksesta oli yleisötilaisuus 13.1.2009.

Arviointiselostuksesta pyydettiin lausunnot Lahden ja Orimattilan kaupunginhallituksilta, Nastolan kunnanhallitukselta, Lahden seudun ympäristöpalveluilta, Päijät-Hämeen maakuntamuseolta/Lahden kaupunginmuseolta, Päijät-

Hämeen liitolta, Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymältä, Etelä-Hämeen riistanhoitopiiriltä ja Ratahallintokeskukselta.

Yhteenvedo annetuista lausunnoista ja mielipiteistä

Lahden seudun ympäristöpalvelut antaa Lahden kaupungin ja Nastolan kunnan yhteisen lausunnon maankäytön suunnittelun, teknisten palveluiden ja ympäristönsuojelun toimialoilta. Lausunnossa todetaan, että valtatielle 12 ei Joutjärvi – Uusikylä -välillä ole vaihtoehtoisia väyliä. Lahden ja Nastolan maankäytön suunnittelussa on varauduttu nykyiseen tielinjaukseen myös moottoritienä. YVA-selostuksessa on käsitelty tien parantamishankkeen ympäristövaikutuksia laajasti ja suhteellisen kattavasti. Jotkin selvitykset perustuvat lähes pelkästään olemassa olevaan tietoon. Esimerkiksi Nastolan puolella tien vaikutusalueella mahdollisesti olevista lähteistä ei ole aiempaa kartoitustietoa eikä niitä nyt YVAssakaan tarkemmin kartoitettu. Maa-ainesten oton tai läjityksen vaikutuksia ei ole juurikaan arvioitu, mikä johtunee siitä, että tien parantaminen nykyiselle paikalle ei aiheuta läheskään niin mittavia maansiirtotöitä kuin uuden tielinjan rakentaminen. YVA-vaiheessa ei ollut käytettävissä tarkempaa tiesuunnitelmaa, jonka perusteella maa-ainesten massa-arviointeja olisi voitu tehdä. Tien parantamisen pintavesivaikutukset (eroosion aiheuttama kuormitus) ovat rakennusvaiheessa suurimmillaan. Suurin osa tiealueesta sijoittuu etelään purkautuville valuma-alueille, joten tien kuormitusvaikutus pohjoispuolella sijaitsevaan Kymijärveen on suhteellisen pieni. YVA-selostuksessa ei tuotu esiin alueelta lähtevien uomien mahdollista perkaustarvetta. Varsinkin tien rakentamisen aikainen kiintoaineiden kulkeutuminen uomiin aiheuttanee niiden ennen aikaista perkaustarvetta, josta hankkeesta vastaava on vastuussa. Lasku-uomien kunnostustarve riippuu siitä, kuinka hyvin kiintoaineiden pidäytyminen mm. erilaisten laskeutusaltaiden avulla saadaan toteutetuksi. Nastolan Villähteen alueen länsiosassa valtatie kulkee aivan taajama-asutuksen keskellä. Nykyisellään vt 12:n ja mt 312:n aiheuttama melu on alueen asutukselle suurin tiestä aiheutuva haitta. Vt 12:n ja mt 312:n meluvaikutuksia ja eri vaihtoehtojen vaikutusta siihen on YVAssa tarkasteltu kattavasti. Meluntorjuntaan tulee valtatieparantamishankkeessa kiinnittää erityistä huomiota. Vt 12:n lähialueella kulkevan rautatien aiheuttama tärinähaitta on tien aiheuttamaa tärinää selvästi suurempi. YVA-selostuksen mukaan em. väylät eivät muodosta yhteistä tärinälähdettä, mutta tieliikenteen aiheuttama tärinä voi paikoin vahvistaa rataliikenteen tärinävaikutusta. Tältä osin vaikutusarviointi olisi saanut olla kattavampi.

Lahden kaupunginmuseon/Päijät-Hämeen maakuntamuseon rakennuskulttuuriyksikkö toteaa, että hankkeen keskeinen vaikutus on liikenteen melu. VE 1:n vaikutuksia maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriperintöön on selvitetty varsin kattavasti. Selostuksessa todetaan, että moottoritie ja sen meluntorjuntarakenteet heikentävät Kankaan maisema-alueen ja Orrilanmäen kulttuurimaisemakokonaisuutta. Selostuksen yhteenvedossa muutoksia maisemassa ja taajamakuvasa pidetään pääosin paikallisina. Karttojen perusteella saa selkeän kuvan siitä, kuinka laaja melusuojaus tiejaksolla joudutaan toteuttamaan erityisesti juuri Villähteen ja Nastolan eritasoliittymien välisellä pelto- ja taajama-alueella. Muutos ei ole tällä kohtaa vain paikallinen. Erstan kartanon kohdalle esitetään kiinteistökohtaista meluntorjuntaa. Yleissuunnitelmaa laadittaessa tulisi tutkia, voidaanko melusuojaus kuitenkin sijoittaa moottoritien viereen eikä mt 312:n varteen kartanon kohdalle. Selostuksessa ei ole tutkittu muita meluntorjuntakeinoja, esim. ns. hiljaisen asfaltin käyttömahdollisuutta tai sitä, onko mahdollista alentaa tien korkeusasemaa, ja mitkä olisivat näiden

vaikutukset meluntorjunnassa. *Arkeologian yksikkö* toteaa, että selostusta laadittaessa on otettu huomioon esihistoriallisen ja historiallisen ajan muinaisjäännökset. Suunnittelualueen länsipäässä oleva radanrakentajien hautausmaa ja suunnittelualueen keskellä oleva Levon hautausmaan aita ja Villähteen niityn mahdolliset muinaisjäännökset ja niiden vaikutukset suunnitteluun on mainittu selostuksessa. Yksityiskohtaisten suunnitelmien valmistuttua ennen töiden alkamista on vielä pyydettävä arkeologian yksiköltä lausunto. Maakuntamuseo tekee kesällä 2009 tarkastuksen suunnittelualueella olevalla Villähteen niityn röykkiöalueella, jolloin niiden mahdollinen vaikutus tähän ja muihin Nastolan kunnan alueella meneillään oleviin maankäyttöhankkeisiin saadaan ratkaistuksi.

Päijät-Hämeen liitto toteaa, että vaihtoehtojen merkittävimmät vaikutukset ovat meluvaikutuksia. Tien kehittämisvaihtoehdossa meluvaikutuksia on voitu merkittävässä määrin vähentää meluntorjunnalla. Melun arvioinnissa on tarkasteltu sille altistuvien asukkaiden määrää. Meluntorjunnan suuntaamisessa tulisi ottaa huomioon myös maakunta- ja kuntakaavoissa olevat virkistysalueet, joille melunormit ovat samat tai tiukemmat kuin asuntoalueilla. Melualueilla olevien virkistysalueiden meluntorjuntaa tulisi suunnitella ja tarkentaa vielä tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymän lausunnossa keskitytään erityisesti ihmisiin ympäristöriskien kautta vaikuttavien tekijöiden tarkasteluun. Ihmisten työ- ja toimintaympäristöt ja niiden edellyttämä liikkuminen muodostavat toisiinsa tiiviisti kytkeytyvän riippuvuusverkoston, joka edellyttää kokonaisuuden lainalaisuuksien huomioon ottamista. YVA-selostus kattaa ympäristöterveyden kannalta merkittävimmät tekijät: liikenteelliset vaikutukset, melu ja päästöt sekä vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin, pinta- ja pohjavesiin, maaperään, eliöstöön ja ekologiaan, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä maankäyttöön. Käytetyt menetelmät sopivat esitettyjen johtopäätösten pohjaksi. Selostukseen ei kuitenkaan sisälly mainittavasti mahdollisten sosiaalisten ympäristövaikutusten eikä väestön meneillään olevan voimakkaan ikärakennemuutoksen tarkastelua. Käytetyt menetelmät eivät tällaista tarkastelua mahdollistakaan, mutta elinkeino- ja palvelurakenteeseen sekä tiivistyviin asuinalueisiin liittyvien muutosten vaikutukset kohdistuvat ainakin välillisesti koko väestöön muuttaessaan erityisesti liikkumismahdollisuuksia. Vaikutukset elinkeinotoimintaan ja sen sijoittumiseen on otettu riittävästi huomioon. Se on tärkeää, koska näihin toimintoihin liittyy monia ympäristöterveyden kannalta valvottavia asioita. Liikenteelliset vaikutukset ja vaikutukset turvallisuuteen on kuvattu selkeästi. Pohjavedet ovat alueella merkittävä talousveden lähde. Vesihuollon järjestelyt muuttuvissa yhdyskunnissa pitää suunnitella huolellisesti myös mahdollisten terveystriskien kannalta. Pohjaveden laadun heikkeneminen (suolaus) tai erityisesti mahdollinen onnettomuuden yhteydessä satuva kemiallinen saastuminen aiheuttaa terveystriskin väestölle. Asia on kuvattu selostuksessa selkeästi ja perustellen. Pohjaveden pilaantumisriski pienenee VE 1:ssä, koska pohjaveden suojaus vähentää sen suolaantumista ja kuljetus-onnettomuuksien aiheuttamaa pilaantumisriskiä. Kloridipitoisuuksien seuranta Villähteen, Peltolan ja Levonniemen vedenottamoilla olisi syytä kuitenkin harkita osana mahdollista seurantaohjelmaa, koska Villähteellä tien lähialueen tarkkailupisteissä tiepiirin seurannassa on jo nykyisin todettu korkeita kloridipitoisuuksia ja suolan käyttö tulee vielä lisääntymään. Selostuksen mukaan jatkosuunnittelun aikana on tarpeen selvittää mahdollisilta pohjavedensuojausalueilta tulevien tievesien purkukohtien sijoittaminen mahdollisimman haitattomasti. Tämä on tarkoituksenmukaista tievesissä olevien terveydelle haitallis-

ten aineiden seuraamiseksi ja hallitsemiseksi. Näin mahdolliset haitalliset vaikutukset myös pohjaveden muodostumisalueilla voidaan estää. Meluvaikutusten arviointia voi pitää kattavana. Yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä koskeva tarkastelu osoittaa mahdollisuuden kehittää yhdyskuntarakennetta. Siihen liittyvien muutosten lähempi tarkastelu erityisesti asuinympäristön terveellisyyden ja turvallisuuden kannalta olisi tarkoituksenmukaista muussa yhteydessä. Liikenteen pakokaasupäästöjen tarkastelutapaa voi pitää tarkoituksenmukaisena ja riittävän kattavana. Vaikka ajoneuvotekniikan kehittyminen vähentää haitallisia päästöjä vuoteen 2030 mennessä, on huomionarvoista, että pienhiukkaspäästöt vähenevät muita päästöjä vähemmän, ja tiedot niiden merkittävistä terveyshaitoista karttuvat kaiken aikaa. Tämä tulisi ottaa huomioon mahdollisissa seurantaohjelmissa. VT 12:n parantamisen voidaan arvioida vaikuttavan ihmisiin ja yhteisöihin myönteisesti verrattuna siihen, että tiejärjestelyt pysyisivät ennallaan. Erityisesti liikenneturvallisuus paranee ja eräät liikenteeseen liittyvät ympäristöterveyden riskit saadaan nykyistä paremmin hallintaan. Selostus antaa pääosin riittävän pohjan vaihtoehtojen tarkasteluun. Lausunnossa tehdyt ehdotukset mahdolliseen seurantaohjelmaan sisältävät ympäristön kannalta tärkeitä ja myös ihmisiin heijastuvia asioita. Seurantaohjelmaan voisi olla tarkoituksenmukaista sisällyttää myös terveyteen liittyviä indikaattoreita (päästöt liikenteen eri vaikutusalueilla yms.).

Henkilöt A ja B kannanotto valtatiestä 12 on esitetty Nastolan biokaasulaitoksen YVA-menettelyn yhteydessä syyskuussa 2007. Siinä tarkastellaan erityisesti Veljeskylän eritasoliittymää koskevia asioita. Suunnittelussa pitäisi ottaa huomioon alueellisesti arvokkaan laidun- ja viljelysmaan säilyttäminen, käyttö tienpohjaksi on minimoitava. On myös otettava huomioon liikenteen ja yksityisautoilun kasvu myös Nastolan suuntaan eikä vain biokaasulaitoksen käyttöön. Liikenteen aiheuttamat meluhaitat tulisi estää meluaidoilla tai -valleilla, jotta ratsastuskoulu voisi jatkaa toimintaansa entisellä tavalla ja tämän elinkeinon laajenemismahdollisuus säilyy.

Henkilö C pyytää poistamaan Villähteen pohjoisen levähdysalueen. Se on liian lähellä asuntoja. Levähdysalueet voisivat olla Kolavan liittymän tuntumassa. Tällä hetkellä Lahdesta päin tultaessa ja siirtyessä Villähteen liittymään ja edelleen tielle 312 näkyvyys Nastolan suuntaan on huono. Nastolan suunnasta tulevat autot tulevat mäen ja mutkan takaa. Kirjoittaja ajaa päivittäin työmatkaa Villähde – Lahti - Villähde –välillä ja on saanut seurata kovin holtitonta liikennekulttuuria. Toisinaan hän miettii, pitäisikö siirtyä tielle 312 turvallisuussyistä. Hän pitää hyvänä, että tien muuttaminen nelikaistaiseksi on suunnittelussa.

Henkilö D katsoo, että Villähteen Suppalan kohdalla meluvallin korkeus on liian pieni (tsv + 3 m), koska vallin takana on vanha kuusikko. Maanomistaja voi sen kaataa koska tahansa. Tällöin melun määrä kasvaa esteettä Suppalan alueella. Muuten tien parannus on erittäin tarpeellista.

Suomen luonnonsuojeluliitto/Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri katsoo, että hankkeessa liikenteen kasvuvarvio voi olla ylimitoitettu Suomen transito-liikenne pienenee, kun Venäjän satamat alkavat toimia. Puunjalostusteollisuuden rekkaliikenne on jo nyt vähentynyt. Ajan mittaan öljyn hinnan nousu leikkaa autoliikennettä ja lisää raideliikenteen kilpailukykyä. Selostuksessa ei ole pohdittu riittävästi nelikaistaistamisen vaikutusta henkilöautojen ja julkisen liikenteen kilpailutilanteeseen. Pelkkä kahden vaihtoehdon (0 ja 1) vertailu on hyvin huonosti perusteltu ratkaisu. Nyt 1-vaihtoehdossa on lisäkaistojen lisäksi

nykyisten haittojen lieventämistoimia, kuten meluvalleja ja pohjavesisuojuksia, mutta nollavaihtoehdossa ei. Näin ne eivät kuitenkaan ole keskenään vertailukelpoisia. Myöskään 1-vaihtoehdosta aiheutuvat lisähaitat eivät tule kunnolla esiin, osa niistä peittyy sellaisten lieventämistoimien alle, jotka pitäisi tehdä nollavaihtoehdossakin. Esim. meluhaitan vähentäminen on sen aiheuttajan vastuulla ja EU:n meludirektiivin perusteella meluhaittoja tulee vähentää. Jos 0-vaihtoehdossa noudatetaan lakeja ja valtioneuvoston päätöstä meluntorjunnasta, siinäkin melu vähenisi oleellisesti. Parempi ratkaisu olisi ollut 0+ -vaihtoehdo, joka olisi ollut em. vaihtoehtojen välissä ympäristöhaittojen vähentämisen vaihtoehtona. Silloin esim. meluntorjuntatöitä ja pohjavesisuojuksia lisättäisiin ongelmakohtiin joko ilman uusia ajokaistoja tai pienemmällä määrällä niitä. Toisena välivaihtoehtona olisi voinut käyttää nelikaistaisuuden sijasta kolmikaistaisuutta, jota on käytetty VT 12:lla muualla. Nykyinen leveäkaistatie on niin leveä, että sille mahtuisi eri suuntien väliin keskikaidekin. Kolmikaistamalli säästäisi paljon luonnonvaroja, työtä, rahaa ja ympäristöä ja lisäisi turvallisuutta. Se vetäisi riittävän hyvin, varsinkin kun hidas liikenne pystyy kulkemaan vanhaa rinnakkaistietä. Tällaiset 0+ -vaihtoehdot helpottaisivat myös päätöksentekijöiden työtä. Välivaihtoehdot mahdollistaisivat haittojen pienentämisen esimerkiksi rahoitustilanteen mukaan myös vaiheittain. Luonnonvarojen käytön osalta yhteenvertotaulukossa ei ole tunnustettu, että 0-vaihtoehdossa kuluu vähemmän maa-aineksia ja muita luonnonvaroja kuin 1-vaihtoehdossa. VE 1:ssä nopeuksien nostaminen talvella ja pimeänä aikana (80 -> 100 km/h) lisää liikenteen päästöjä. Nopeuksien kasvu voi tehdä myös liikenneonnettomuuksista entistä vakavampia, vaikka niiden määrä vähenisi. Meluohjearvoissa ei eritellä eri melulähteiden melua, vaan annetut rajat koskevat kokonaismelua. Siksi tien ja rautatieliikenteen melun yhteisvaikutukset olisi pitänyt selvittää. Nyt meluarviot eivät anna riittävää tietoa myöskään kuntien päättäjille siitä, kuinka alueen maankäyttöä voi suunnitella melurajoja noudattaen. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) edellyttävät meluhaitan huomioon ottamista maankäytön suunnittelussa. VE 1:n mukainen tiehanke haittaa VAT:ien toteuttamista. Koska melu on YVAssa keskeinen asia, siinä on jäänyt huomaamatta, että nykyisten teiden meluntorjuntatoimia voisi kehittää ilman, että rakennetaan lisää ajoratoja. Nykyteiden kehittämistoimet olisi pitänyt selvittää 0-vaihtoehtona. Luontoselvityksen maastotöiden tekeminen syksyllä on paha virhe. Syksyllä ei voi havaita esim. kukkivia kasveja tai lintuja. Erityisesti Villähteen niityn kasvisto olisi pitänyt tutkia. Lajisto on selvitetty riittämättömästi. Liito-oravaselvityksen täydentäminen yhtenä päivänä keväällä ei riitä. Alikulkujen käyttämisestä liito-oravan liikkumiskäytävinä liitto ei ole koskaan kuullut. Maata pitkin liikkueensa liito-oravat voivat altistua maapedoille. Muualla (esim. E18) on tehty liito-oravalle ylityksiä mahdollistavia ratkaisuja. Lepakkoselvitys on vain yhdestä kohdasta, josta sellainen on sattumalta muuten tehty. Tiet pirstovat lepakkoidenkin elinympäristöjä, ruokailualueita ja kulkureittejä. YVAA pitää täydentää lepakkoselvityksellä. Ekologisten yhteyksien katkeamista ei ole käsitetty riittävän vakavaksi ongelmaksi. Pohjois-etelä-suuntaisten ekologisten yhteyksien merkitys kasvaa olennaisesti ilmastonmuutoksen myötä. Hankkeessa ei ole esitetty levenevälle tieuralle ja aidan takia katkeavalle kulkuyhteydelle korvaavia toimia. Muualla on tehty eläimille tien ylityksiä viherkansin tai alituksia tunnelein. Eläimet tarvitsevat omia kulkuväyliä, paikallisliikenteelle tehdyt alikulkutunnelit eivät riitä niille. YVA-selostus on varsinkin lajisto- ja meluselvitysten osalta riittämätön. Suurin puute on kuitenkin vaihtoehtoverailussa. Parasta olisi ollut ottaa nykyteiden melun ja pohjaveden suojuksien lisääminen 0+ -vaihtoehdoksi ja kolmikaistaistaminen ja nämä lievennystoimet 1-vaihtoehdoksi. Silloin nelikaistaistaminen olisi tullut 2-vaihtoehdoksi. Näillä lisävaihtoehdoilla olisi voi-

tu parantaa nykytilanteen haittoja aiheuttamatta kaikkia uusien ajokaistojen tuomia lisähaittoja. Laajempi vaihtoehtoverailu olisi myös lisännyt YVAN tehoa erottelemalla eri vaikutuksia paremmin.

Henkilö E asuu Villähteellä purueristeisessä, kaksilasisilla ikkunoilla varustetussa talossa, jonka tontti rajoittuu suoraan VT 12:een. Melu on kovaa jo nyt, saati liikenteen kasvaessa edelleen. YVA-selostuksen karttaliitteestä käy ilmi, että VT 12:n eteläpuoleinen meluvalli päättyy Lahden Autokoritehtaan kohdalla eikä meluntorjuntaa ole ehdotettu kirjoittajan kiinteistön kohdalla, jossa melu on kaikkein suurin, koska kiinteistö on lähimpänä valtatieä. Meluvallia pitää jatkaa kirjoittajan kiinteistön kohdalla ja sen ohi riittävän kauas itään päin meluseinällä. Melu ylittää nyt ja jatkossa 55 dB:n arvon. Esitetyllä ratkaisulla melu kasvaa, koska pohjoispuolelle esitetty meluvalli heijastaa liikenteen melua kirjoittajan kiinteistölle ja naapurikiinteistöille. Meluvallia ei voine tässä kohdassa toteuttaa, joten meluseinä on ainoa ratkaisu. Tiesuunnitelmaa laadittaessa kirjoittaja pyytää ottamaan ehdotuksensa huomioon niin, että tulevala ratkaisulla melu pidetään alle 55 dB:n tason.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Hämeen ympäristökeskus antaa yhteysviranomaisena lausunnon arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä. Hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutukset on pitänyt selvittää arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon mukaisesti.

Ympäristökeskus lähettää kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Hämeen ympäristökeskuksessa. Näissä arviointiselostuksesta annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä on runsaasti tietoa käytettäväksi hankkeen jatkosuunnittelussa.

Hankekuvaus

Hanke on pääpiirteissään kuvattu siten, että siitä aiheutuvien ympäristövaikutusten tunnistaminen on ollut mahdollista. Hankekuvauksesta puuttui rakentamisvaiheen yhtenäinen kuvaus. Siitä on kerrottu epäsuorasti esiteltäessä ihmisiin sekä maa- ja kallioperään ja maa-ainesten käyttöön kohdistuvia vaikutuksia. Tien käyttövaiheesta ei ole kerrottu muuta kuin liikenteellisiä vaikutuksia. Tien käyttövaiheeseen kuuluvat myös mm. sen kunnossapito ja hoito. Esimerkiksi talvihoitoon kuuluvalla suolauksella on ympäristövaikutuksia, ja sen nykytilaa ja muutoksia olisi ollut tarpeen esitellä.

Hankkeen tavoitteet

Selostuksessa luetellaan valtatieä 12 koskevat valtakunnalliset yleistavoitteet sekä seudulliset ja paikalliset tavoitteet. Niiden jälkeen todetaan, että ympäristövaikutusten arvioinnissa ja suunnittelussa tarkastellaan sitä, kuinka asetetut tavoitteet toteutuvat eri vaihtoehdoilla. Yhteenvetoluvussa 11 eri vaihtoehtojen vaikutuksia ei kuitenkaan ole tarkasteltu em. tavoitteiden, vaan ympäristöalakohtaisten tavoitteiden toteutumisen kannalta. Ympäristöalakohtaisia tavoitteita ei ole esitelty eikä tuotu esiin missään kohdassa tekstiä aikaisemmin. Niiden yhteyttä hankkeen valtakunnallisiin, seudullisiin tai paikallisiin tavoitteisiin ei esitellä.

Hankkeen yhtenä valtakunnallisena yleistavoitteena on ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT). Hanketta koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ei tekstissä kuitenkaan esitellä. Ympäristöalakohtaisten tavoitteiden yhteys VAT:iin jää epäselväksi.

Hanketta koskee ainakin VAT:n kohdan 4.5. yleistavoite, jonka mukaan "tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja". Saman kohdan erityistavoitteen mukaan (suluissa 1.3.2009 voimaan tullut lisäys) yhteysverkostoja "koskevasa alueidenkäytössä ja alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon (sään ääri-ilmiöiden ja tulvien riskit,) ympäröivä maankäyttö (ja sen kehittämistarpeet) sekä lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet ja -alueet sekä maiseman erityispiirteet".

Hankkeen tavoitteiden muotoilu, esittely ja toteutumisen tarkastelu on sekavaa. Arvioinnissa ei ole selvitetty sitä, kuinka hanke toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan valtion viranomaisen on arvioitava toimenpiteidensä vaikutuksia valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kannalta.

Hankkeen vaihtoehdot Hankkeella on vain toteuttamatta jättämisen vaihtoehto (VE 0) ja kehittämisvaihtoehto (VE1). Selostuksen mukaan suunnitteluprosessin aikana oli keskusteltu myös nykyisen valtatieparantamisesta kehittämisvaihtoehtoa vähäisemmin toimenpitein eli vaihtoehdon 0+ muodostamisesta. Se on kuitenkin jätetty pois arvioinnista, koska sitä koskevat toimenpiteet olisivat olleet kehittämisvaihtoehdon vaiheittain toteuttamisen välivaiheita. Niitä ei arviointiselostuksen mukaan voida määritellä luotettavasti arviointiprosessin aikana, koska osavaiheiden muodostaminen ja toteuttamisjärjestys riippuvat mm. rahoituksesta.

Esitetyt vaihtoehdot ovat YVA-lain perusteella sinänsä riittävät, vaikka ovatkin niukat. Rahoitukseltaan tiehankkeiden tyypisissä eli poliittiseen päätöksentekoon perustuvan julkisen rahoituksen hankkeissa rahoituksen epävarmuus ei lähtökohtaisesti voi olla riittävä perustelu sille, että hankkeella on YVA-vaiheessa vain yksi toteuttamisvaihtoehto.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat on kuvattu muutoin asianmukaisesti, mutta tien rakentaminen saattaa edellyttää myös luonnonsuojelulain 49 §:n 3 momentin mukaisen poikkeusluvan. Tiealueen leveneminen voi katkaista liito-oravien kulkuyhteyden valtatie yli, jolloin saattaa olla kyseessä em. pykälässä tarkoitettu lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentäminen, mikä on luonnonsuojelulain mukaan kiellettyä. Ympäristökeskus voi yksittäistapauksessa myöntää luvan poiketa kiellosta.

Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin

Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin on kuvattu asianmukaisesti.

Alueen ympäristön nykytilan kuvaus ja vaikutusalueen raja

Alueen ympäristön nykytila on pääpiirteissään kuvattu siten, että vaikutukset on voitu tunnistaa ja vaikutusselvitykset kohdentaa oikein. Vaikutusalueiden rajausta ei ole arviointiselostuksessa esitetty lainkaan.

Vaikutusten selvittäminen

Ympäristövaikutusten arvioinnin lähtötiedot ja arviointimenetelmät sekä arvioidut vaikutukset on selvitetty vaikutustyypeittäin, ja selvityksissä on painotettu oikein hankkeen merkittävimpiä vaikutuksia. Selvitykset ovat pääosin riittävän perusteellisia ja yksityiskohtaisia. Joiltakin osin vaikutusten arvioinnissa on tarkennettavaa.

Melu

Yhteysviranomaisen edellytti lausunnossaan, että meluvaikutusten arvioinnissa pitää arvioida valtatie, maantien 312 ja rautatien yhteisvaikutukset. Raide-liikennettä ei kuitenkaan ole sisällytetty melun laskentamalleihin, koska "valtatie ja rata muodostavat erilliset ja melun luonteen osalta erilaiset melulähteet". Vaikka tieliikenteen melu on yhtenäistä ja raideliikenteen melu muodostuu "piikeistä", ne olisi ollut mahdollista arvioida yhdessä ja esittää samalla kartalla.

Maankäyttöä koskevassa kohdassa todetaan tien leventämisen vaikutukseksi se, että tieosuuden pohjoispuolella kulkee seudullinen virkistysalue ja valtatie leventäminen lisää liikenteen meluhaittoja tällä virkistysalueella. Kaavoituksen esittelyssä virkistysaluetta ei kuitenkaan mainita. On huomattava, että valtioneuvoston päätöksessä melutason ohjearvoista on annettu taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä niiden ulkopuolella oleville virkistysalueille melutason ohjearvot. Selostuksesta ei selviä, millainen virkistysalue on kyseessä, mitkä ohjearvot sitä koskevat ja kuinka niihin aiotaan päästä.

Vaihtoehdon 1 meluvaikutukset on esitetty sellaisina kuin ne ovat meluntorjuntatoimien jälkeen. Vaihtoehdon 1 kuvauksessa meluntorjuntatoimia ei kuitenkaan esitellä hankkeen osana, vaan ne mainitaan vasta meluvaikutusten arvioinnin yhteydessä. Kun hankkeen meluntorjunnan perusteita ei esitellä hankkeen kuvauksessa, lukija ei saa tietää, mikä on meluntorjunnan todellinen rooli ja osuus hankkeen tulevassa toteutuksessa: mikä on esimerkiksi meluesteiden minimi- ja maksimimäärä, mikä osuus hankkeen tulevasta mahdollisesta rahoituksesta olisi tarkoitus käyttää meluntorjuntaan ja kuka asiasta lopulta päättää.

Sekä nollavaihtoehdon että kehittämisvaihtoehdon meluvaikutukset olisi pitänyt esittää ilman meluntorjuntaa ja erikseen omana lukunaan meluvaikutusten vähentämistoimet ja niiden vaikutukset meluun; meluesteitähän olisi mahdollista liittää nykyiseenkin valtatiehen. Arviointiselostuksessa esitetty arviointitapa jättää lukijat epävarmuuden tilaan. Arviointi antaa oikean kuvan hankkeen meluvaikutuksista, jos hankkeen toteutuessa meluesteet varmasti rakennetaan vähintään arviointiselostuksessa esitetyn laajuisina. Jos sen sijaan meluesteiden määrä riippuu hankkeen rahoituksesta ja voi huonossa rahoitustilanteessa olla pienempikin, arviointi antaa kehittämisvaihtoehdon meluvaikutuksista harhaanjohtavan kuvan.

Arviointiselostuksesta ei käy ilmi, onko suunniteltujen meluesteiden vaikutus rautatien aiheuttamaan meluun arvioitu. Rautatieliikenteen aiheuttama melu voi esimerkiksi heijastua meluesteestä ja kasvattaa melutasoa radan ja meluesteen välisillä kiinteistöillä.

Taulukossa 3., jossa on kuvattu asukasmäärät tiemelualueella yöaikana, on laskettu väärin vaihtoehdon 1 mukaan yöaikaiselle melulle altistuvien yhteismäärä.

Tien rakentamisen aiheuttama melu on arvioitu varsin kevyesti. Kaivu-, louhintaja räjäytystöiden aiheuttama melu ja tärinä olisi tullut kuvata tarkemmin.

Pohjavedet

Vaihtoehdon 1 pohjavesivaikutukset on esitetty samalla periaatteella kuin meluvaikutukset eli vasta suojaustoimien jälkeen. Pohjaveden suojaustoimia ei kuitenkaan esitellä hankekuvauksessa vaihtoehdon 1 osana, vaan vasta arviotaessa hankkeen pohjavesivaikutuksia. Päätelmät ovat samat kuin meluntorjunnan yhteydessä: kun pohjavesisuojausten perusteita ei esitellä hankkeen kuvauksessa, lukija ei saa tietää, mikä on suojauksen todellinen rooli ja osuus hankkeen tulevassa toteutuksessa: mikä on esimerkiksi suojauksen minimi- ja maksimimäärä, mikä osuus hankkeen tulevasta mahdollisesta rahoituksesta olisi tarkoitus käyttää pohjavesien suojaukseen ja kuka asiasta lopulta päättää. Haittojen lieventämisen yhteydessä todetaan, että mahdollisten näytteiden tulosten perusteella voidaan arvioida pohjaveden suojaustarve. Jos suojaustarve määritellään vasta tässä vaiheessa, sitä ei olisi pitänyt esitellä vaihtoehdon 1 'itsestään selvänä' osana.

Sekä nollavaihtoehdon että kehittämissvaihtoehdon pohjavesivaikutukset olisi pitänyt esittää ilman suojaustoimia ja erikseen omana lukunaan pohjavesien suojaustoimet ja niiden vaikutukset pohjaveteen; pohjavesisuojaushan olisi mahdollista liittää nykyiseenkin valtatiehen. Arviointiselostuksessa esitetty arviointitapa jättää lukijat epävarmuuden tilaan. Jos pohjavesisuojausten määrä riippuu hankkeen rahoituksesta ja suojaus voi huonossa rahoitustilanteessa vaikka jäädä pois, arviointi antaa kehittämissvaihtoehdon pohjavesivaikutuksista harhaanjohtavan kuvan.

Selostuksessa todetaan, että tietä lähimpien yksittäisten vesijohtoverkostoon liittymättömien kiinteistöjen talousvesikaivot on tarpeen inventoida ja selvittää niiden veden laatu. Talousvesikaivojen inventointi ja niiden veden laadun selvittäminen olisi ollut tarpeen jo YVA-selostustakin varten. Koska hankevaihtoehdot ei ole kuin yksi, selvitettäväksi ei edes olisi tullut "turhia" (ei-toteutuvien vaihtoehtojen) kaivoja.

Liitteessä 4 on kuvattu kartalla kaivojen sijainti. Kyse ei kuitenkaan ole yksityisistä, vaan vedenottamoiden kaivoista, mikä olisi ollut myös karttamerkintöjen selityksissä oikea termi.

Pintavedet

Yhteysviranomaisen lausunnossa edellytettiin kartoitettavaksi hankkeen vaikutusalueella olevat luonnontilaiset uomat ja lähteet ja arvioitavaksi vaikutukset niihin, koska niiden muuttaminen on vesilaissa kielletty. Arvioinnin aineisto ja menetelmät ovat näiltä osin epäselvät. Lahden kaupungin puolella olevat lähteet on selvitetty ilmeisesti kaupungin teknisen ja ympäristötoimialan tekemästä lähdeselvityksestä. Nastolan puolelta todetaan, että alueella ei ole luokiteltuja arvokkaita pienvesiä. Tekstistä ei selviä, onko päätelmä tehty (karttatyönä ja maastossa) itse tehdyn kartoituksen pohjalta vai kerrotaanko päätelmässä vain

epäsuorasti siitä, että valmista kartoitusta ja luokitusta ei ole ollut olemassa eikä asiaa ole sen enempää selvitetty. Maastotyön ajankohdista, kestosta, koh-teista yms. seikoista ei selostuksessa kerrota tarkemmin.

Maa- ja kallioperä sekä maa-ainesten käyttö

Arviointiselostuksessa todetaan, että ajoradan leventäminen ei edellytä suuria kiviainesmääriä. Selostuksessa olisi kuitenkin pitänyt esittää edes massamäärien suuruusluokka ja todeta vaikutukset luonnonvarojen käyttöön. Luonnonvarojen käytön yhteydessä olisi ollut tarpeen selvittää myös mahdollisuuksia käyttää soveltuvilla tieosuuksilla jäte- ja kierrätysmateriaaleja neitseellisten kiviainesten käytön vaikutusten vähentämiseksi.

Tekstissä kerrotaan, että Nastolan kunnan entinen kaatopaikka on Veljeskylän kohdalla valtatie pohjoispuolella tien lähialueella. Kaatopaikka on kuitenkin valtatie eteläpuolella.

Luonto

Olemassa olevia selvityksiä ja kartoituksia täydennettiin maastoinventoinneilla syys-lokakuussa sekä liito-oravan osalta vielä huhtikuussa. Ajankohdat ovat sopimattomat kasvi- ja lintuhavaintojen tekemiseen. Arviointiohjelmasta annettiin yhteysviranomaisen lausunto elokuussa 2007 ja selostus valmistui joulukuussa 2008, joten selostuksen valmistelussa olisi ollut riittävästi aikaa tehdä maastoselvitykset oikeina ajankohtina.

Villähteen taajaman kohdalla on Villähteen koulun niitty, joka on luokiteltu paikallisesti arvokkaaksi perinnemaisemaksi (P-). Niitty on tällä hetkellä kiinni tiealueessa, ja sen aluetta on osin jo käytetty meluvallina. Käytössä olevan koulun vuoksi meluntorjuntaa pitää parantaa, mikä voi aiheuttaa tarvetta niityalueen supistamiseen. Tien yleissuunnittelun yhteydessä pitää selvittää edellytykset meluesteen rakentamiseen siten, että mahdollisimman suuri osa niitystä säilyy.

Suunnitellun Kolavan eritasoliittymän ja Villähteen taajaman välillä on tehty lukuisia liito-oravahavaintoja molemmiin puolin nykyistä tietä. Tietä lähimmät havainnot on tehty Konnilan suojellun luontotyyppin kohdalla (11 havaintoa) runsaat 50 metriä tien eteläpuolella. On hyvin todennäköistä, että liito-oravat pystyvät nykytilanteessa ylittämään valtatie ja siirtymään kohti Huhdinpohjan aluetta, missä on myös tehty useita papanahavaintoja. Selostuksen mukaan tien alle ei jää liito-oravan pesäpuita. Tiealueen leventäminen saattaa kuitenkin katkaista liito-oravien kulkuyhteyden valtatie yli. Tällöin on kyse luonnon-suojelulain 49 §:n mukaan kielletystä lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämisestä. Jos näin tapahtuu, tien rakentaminen edellyttää em. pykälän mukais-ta poikkeuslupaa. Selostuksessa esitetty alikulku ei sovi liito-oravan kulkuyhteydeksi, joten on myös tarpeen selvittää, millä muilla keinoin laissa kielletty heikentäminen olisi mahdollista välttää. Tiedossa on, että liito-oravat käyttävät tien ylityksessä apuna esimerkiksi puisia tienvarren sähkö- tai valopylväitä.

Ilmanlaatu

Liikenteen pakokaasupäästöjen määrä on arvioitu IVAR-ohjelmistolla. Niiden vaikutukset ilmanlaatuun on arvioitu vertaamalla valtatie 6 (po. 12) liikennemääriä pääkaupunkiseudun väylien liikennemääriin ja mitattuihin ilmanla-

tutietoihin. Tällä perusteella on arvioitu, että Villähteen kohdalla valtatievarrella ilman laadun raja- tai ohjearvot hengitettävien hiukkasten, kokonaisleijuman, typen oksidien, hiilimonoksidin tai raskasmetallien osalta eivät ylity. On kuitenkin muistettava, että Nastola on maaseutumaista aluetta, jolla ilmanlaatu on lähtökohtaisesti parempi kuin pääkaupunkiseudulla. Tällöin liikenteen osuus ilmaan tulevista päästöistä ja vaikutus ilmanlaatuun on suhteessa suurempi kuin pääkaupunkiseudulla.

Vaikutukset ihmisiin

Selostuksessa on esitetty sekavasti tiehankkeen terveysvaikutuksia. Liikenteen ilmapäästöistä on toisaalla on todettu, että niiden pitoisuudet tien lähialueilla ovat selvästi alle terveydelle haitallisten arvojen eikä tien lähialueella Villähdettä lukuun ottamatta ole asutusta. Toisaalla on kuitenkin todettu, että etenkin raskaiden ajoneuvojen dieselpakokaasuista syntyy runsaasti pienhiukkaspäästöjä, joilla ei ole ohje- tai raja-arvoja. Pienhiukkasten on todettu aiheuttavan terveyshaittaa, joille tien lähialueella asuvat altistuvat.

Liukkauden torjunnassa käytetystä suolasta joutuu kloridia pohjaveteen. Sen kerrotaan olevan ruokasuolan aineosa, joka ei pohjavesissä esiintyvinä pitoisuuksina ole terveydelle haitallista. Toisaalla kuitenkin kerrotaan, että lääkintöhallituksen antaman talousveden laatusuosituksen enimmäispitoisuus kloridille on 250 milligrammaa litrassa ja korroosioriskin vuoksi 25 mg/l. Veden kloridipitoisuus Villähteen tarkkailupisteessä on ollut 210 – 270, enimmillään 470 mg/l. Se on selvästi yli talousveden laatusuosituksen.

Kehittämisvaihtoehdon meluvaikutuksista todetaan, että päivä- ja yöajan melutasot on pääosin mahdollista saada alle terveydellisillä perusteilla annettujen ohjearvojen tai 'ylitykset ovat alle laskentatarkkuuden'. Jää epäselväksi, mitä tässä tarkoitetaan alle laskentatarkkuuden olevilla ylityksillä. Joka tapauksessa melu saattaa aiheuttaa terveydellisiä haittoja jo ohjearvoja alemmillakin tasoilla.

Valtatie aiheuttaa jo nykyisellään terveysriskejä. Edellä on todettu ainakin pienhiukkasten, kloridin ja melun vaikuttavan terveyteen. Selostuksessa olisi voinut pelkän maininnan täydennykseksi myös kuvata jonkin verran sitä, millaisia voivat olla pienhiukkasten, veden kloridin tai melun vaikutukset terveyteen.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilan kuvauksessa kiinnittää huomiota se, että väkilukua koskevat tiedot ovat vuodelta 2006 ja työpaikkatiedot peräti vuodelta 2004. Todennäköisesti tuoreempaakin tietoa olisi ollut saatavilla.

Haitallisten vaikutusten vähentäminen

Hankevaihtoehdon meluntorjuntatoimia ja pohjavesien suojaamistoimia ei ole esitelty tarkemmin. Meluesteistä todetaan, että niiden sijoittamisessa on pyritty valtatievarrella melun torjuntaan enintään ohjearvojen mukaiselle tasolle. Pohjaveden suojaustarve määritetään tarkemmin yhdessä ympäristöviranomaisten kanssa. Molempia on tarkoitus tarkentaa yleissuunnittelun aikana. Selostus jättää epäselväksi sen, kuinka kiireellisinä tai tarpeellisina meluntorjuntaa ja poh-

javesien suojausta pidetään ja kuinka kattavasti ne aiotaan toteuttaa, jos tien toteutuksen tuleva rahoitus on esitettyä niukempi.

Arvioinnin epävarmuustekijät, haittojen lieventäminen ja seuranta

Selostuksessa on esitetty arvioinnin epävarmuustekijät, haittojen lieventäminen ja seuranta samassa luvussa ympäristötekijöittäin. Luku on sekava. Olisi ollut parempi esittää ympäristötekijöittäin kukin otsikossa mainittu asiakokonaisuus kerrallaan, niin jokainen niistä olisi tullut asianmukaisesti käsitellyksi. Nyt kustakin ympäristötekijästä kerrotaan eri asioita, mutta yhdestäkään niitä ei kerrota kaikkea sitä, mitä otsikossa luvataan.

Vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus

Luvun alkuun on koottu hankkeen keskeiset ympäristövaikutukset. Siinä on todettu hiukan ristiriitaisesti, että tien leventäminen ei vaikuta suunnittelualueen pieniin perinnemaisemakohteisiin. Luontovaikutusten arvioinnissa kuitenkin kerrotaan, että meluntorjunta – joka on liitetty kehittämisvaihtoehdon olennaiseksi osaksi - pienentää Villähteen niittyä.

Vaihtoehtojen esittelyssä nollavaihtoehdosta ja kehittämisvaihtoehdosta kuvataan vain kaista- ja liittymäasiat ilman meluntorjunta- ja pohjaveden suojaustoimia. Vasta ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä melu- ja pohjavesivaikutuksia arvioitaessa kehittämisvaihtoehdon yhteyteen on sisällytetty meluntorjunta- ja pohjavesien suojaustoimet. Näin kehittämisvaihtoehdosta on tullut keskeisiltä osiltaan "automaattisesti" ympäristövaikutuksiltaan nollavaihtoehtoa parempi. Vaihtoehtoja olisi pitänyt verrata sellaisina kuin ne on vaihtoehtojen esittelyssä kuvattu eli ilman parantamistoimia. Erikseen olisi pitänyt vertailla niitä parantamistoimien kera, koska periaatteessa parantamistoimet on ilmeisesti mahdollista liittää myös nollavaihtoehtoon.

Koska parantamistoimet on liitetty vain kehittämisvaihtoehtoon eikä missään ole perusteltu sitä, että niitä ei olisi mahdollista sisällyttää myös nollavaihtoehtoon, päätelmät vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta ovat osittain yksipuolisia. Lisäksi olisi tullut tarkastella vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta myös kehittämisvaihtoehdon yhteydessä esitettyjä parantamistoimia pienemmillä toimilla tai mahdollisesti kokonaan ilman niitä, jos rahoitus ei aikanaan mahdollistaisikaan niiden toteuttamista kokonaan tai edes osittain.

YVA-menettely ja osallistuminen

YVA-menettelyn tarkoituksena on tuottaa tietoa päätöksenteon tueksi ja lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Tämän hankkeen YVA-menettely ja osallistumisjärjestelyt ovat olleet asianmukaiset ja riittävät. Hankkeen suunnittelu- ja päätöksentekotilanteen kuvauksessa on päivittämätön arvio YVA-menettelyn päättymisajankohdasta.

Yhteysviranomaisen lausunnon huomioon ottaminen

Arviointiselostuksessa ei ollut selvitystä siitä, kuinka yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon.

Raportointi

Arviointiselostuksen teksti on pääosin selkeää ja ymmärrettävää, mutta siinä on erilaisia huolimattomuusvirheitä. Tekstiä havainnollistavia kuvia, karttoja

ja taulukoita on käytetty sopivasti, ja ne ovat hyvälaatuisia, riittävän suuria ja teksteiltään luettavia.

Arviointiselostuksen riittävyys

Arviointiselostuksessa on esitetty kaikki YVA-asetuksen 10 §:n edellyttämät seikat lukuun ottamatta vaikutusalueiden rajausta ja selvitystä siitä, kuinka yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon. Käytännössä yhteysviranomaisen lausunto on edellä todettuja poikkeuksia lukuun ottamatta kuitenkin otettu selostuksessa huomioon. Hankkeen merkittävät vaikutukset on selvitetty riittävän pätevästi. Hankkeen tulevissa suunnittelu- ja lupamenettelyissä on kuitenkin tarpeen ottaa huomioon edellä yhteysviranomaisen lausunnossa mainitut seikat. Arviointiselostus antaa hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista riittävän ja ymmärrettävän kokonaiskuvan. Arviointiselostusta voidaan näin ollen pitää riittävänä.

Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen

Ympäristökeskus lähettää lausuntonsa tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille, lausunnon antajille ja mielipiteen esittäjille. Lausunto tulee nähtäville myös ympäristöhallinnon verkkopalveluun osoitteeseen www.ymparisto.fi/ham/yva > Päättyneet YVA-hankkeet.

Johtaja Harri Kallio

Kehittämispäällikkö Riitta Turunen

Tiedoksi	Lausunnon antajat ja mielipiteen esittäjät Suomen ympäristökeskus (ja 2 kpl arviointiselostuksia) Tiehallinto/keskushallinto Hämeen ympäristökeskus, Luonnonsuojelu- ja ympäristöhoito-osasto
Liite	Maksun määräytyminen ja maksua koskeva muutoksenhaku

MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU**Maksun määräytyminen**

Maksu määräytyy ympäristöministeriön asetuksessa (1387/2006) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista olevan maksutaulukon mukaisesti.

Maksua koskeva muutoksenhaku

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

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

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

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

Sovelletut oikeusohjeet

Valtion maksuperustelaki (150/1992)

Laki valtion maksuperustelain muuttamisesta (961/1998)

Ympäristöministeriön asetus (1387/2006) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003)