



28.10.2013

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus/
Liikenne ja infrastruktuuri - vastuualue
Martti Piironen
PL 2000 / Kallanranta 11
70101 KUOPIO

Viite: Ympäristövaikutusten arviointiohjelma 16.08.2013

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO POHJOIS-SAVON ELINKEINO-, LIIKENNE JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN LIIKENNE- JA INFRASTRUKTUURI-VASTUUALUEEN ”VALTATIE 9 PARANTAMINEN VÄLILLÄ ONKAMO-NIIRALA” – HANKKEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Pohjois-Savon elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuuri- vastuualue on toimittanut 16.08.2013 Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994, muutettu 267/1999, 458/2006 ja 2011) mukaisen arviointiohjelman koskien vastuualueen hanketta valtatie 9:n parantamiseksi välillä Onkamo-Niirala, Tohmajärven kunnassa, Pohjois-Karjalassa.

HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Hankkeen nimi: Valtatien 9 parantaminen välillä Onkamo-Niirala

Hankkeesta vastaava: Pohjois-Savon Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,
Liikenne ja infrastruktuuri - vastuualue

Hankkeesta vastaavan käyttämä konsultti: Sito Oy

YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena ympäristövaikutusten arviointimenetelystä toimii Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan YVA-asetuksen (713/2006) 6 §:n hankeluettelon 9 -kohdan (a-c) mukaan moottoriteiden tai moottoriliikenneteiden rakentamiseen, neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjak-

soisen uuden tien rakentamiseen ja tien uudelleen linjaukseen tai leventämiseen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

Arviointimenettelyä sovelletaan lisäksi tapauskohtaisen arvioinnin pohjalta yksittäistapauksessa lain 4 §:n 2. momentissa tarkoitettuun hankkeeseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, lain 4 §:n 1. momentissa tarkoitettujen hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. YVA - lain 4 §:n 3. momentin nojalla harkittaessa vaikutusten merkittävyyttä yksittäistapauksessa on sen lisäksi mitä lain 4 §:n 2. momentissa säädetään, otettava huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne. YVA -asetuksen 7 § sisältää luettelon niistä hankkeen ominaisuuksiin, sijaintiin ja vaikutusten luonteeseen liittyvistä tekijöistä, joita on tarkasteltava erityisesti harkittaessa arviointimenettelyn soveltamista yksittäistapauksessa.

Pohjois-Karjalan ELY-keskus on päätöksellään 24.10.2012 (POKELY/10/07.04/2012) edellyttänyt, että Pohjois-Savon ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueen hankkeeseen ”Valtatien 9 parantaminen välillä Onkamo-Niirala” tulee soveltaa YVA-menettelyä.

YVA-menettelyn tarkoitus on selvittää ne hankkeen ympäristövaikutukset, jotka ovat merkittäviä hankkeen suunnittelun ja päätöksenteon kannalta, ja joita eri tahot pitävät tärkeinä. Hankkeesta vastaavan laatimassa ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa tulee esittää mm. tiedot hankkeesta kokonaisuutena sekä siitä, miten hankkeen ja sen toteuttamisvaihtoehtojen ympäristövaikutukset selvitetään.

Arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava selvittää hankkeen ympäristövaikutukset ja laatii ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, joka tulee aikanaan vastaavaan julkiseen käsittelyyn kuin nyt käsillä oleva arviointiohjelma. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto tulee liittää aikanaan hankkeen lupahakemusasiakirjoihin. Näitä viranomaispäätöksiä ovat ainakin mm. ympäristölupa. Päätöksistä on käytävä ilmi, miten YVA - lain mukainen arviointi on otettu huomioon.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Arviointiohjelmassa on kuvattu hankkeen tässä vaiheessa tiedossa olevat tarvittavat luvat ja päätökset, joita ainakin ovat:

- yleissuunnitelman hyväksymispäätös,
- tiesuunnitelman hyväksymispäätös,
- mahdolliset kaavamuutokset,
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat,
- aluehallintoviraston myöntämät luvat (vesilupa, ympäristölupa),

- murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat,
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset luvat meluntorjunnassa,
- rakentamisen aikaiset luvat.

Hanke ja sen vaihtoehdot

Hanke käsittää valtatie 9:n parantamisen välillä Onkamo-Niirala. Hanke sijaitsee kokonaisuudessaan Tohmajärven kunnassa, Pohjois-Karjalassa. Valtatie 9 on osa Suomen tärkeintä päätieverkkoa Turusta Tampereen, Jyväskylän, Kuopion ja Joensuun kautta Niiralan raja-asemalle. Tie kuuluu myös Euroopan komission ehdotukseen Suomen kattavaksi verkoksi, joka tarkoittaa tärkeää liikenneverkkoa jäsenmaissa, alueellisella ja kansallisella tasolla.

Suunniteltava osuus alkaa valtatieltä 6 Onkamon liittymästä ja päättyy Niiralan raja-asemalle. Tarkasteltavan valtatieosuuden pituus on noin 32 kilometriä ja se sijaitsee kokonaan Tohmajärven kunnan alueella.

Kantatien 70 (nykyisin valtatie 9) yhteysvälin Onkamo-Niirala kehittämisselvityksessä vuodelta 2003 tieosuus on esitetty parannettavaksi uuteen maastokäytävään Kemien ja Uusi-Värtsilän kohdalla yhteensä noin 20 kilometrin matkalla sekä siitä Niiralaan levennettäväksi nykyisellä paikallaan.

Valtatie 9 ei tarkasteluosuudella täytä Suomen tärkeimmille pääteille asetettuja vaatimuksia, erityisesti Kemien ja Niiralan välisellä osuudella. Ongelmia on lähinnä sujuvuudessa ja liikenneturvallisudessa.

Hanke muodostuu suunnitteluprosessin yleissuunnitelmavaiheesta, jonka alkuvaiheessa tehdään hankkeen lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ja joka päättyy maantielainmukaisen yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen.

Onkamossa valtatie 9 liittymistä valtatiehen 6 tutkitaan eritasoliittymänä nykyisen tasoliittymän paikalla sekä sen etelä- ja pohjoispuolella. Siitä Purtonvaaraan valtatieä kehitetään nykyisessä maastokäytävässä. Osuudella Purtonvaara – Niirala tutkitaan parantamista nykyisen maastokäytävän lisäksi vaihtoehtoisilla pohjoisille linjauksilla.

Niiralan raja-aseman liikennejärjestelyjä ei suunnitella, mutta valtatie 9 liittyminen nykyisiin ja suunniteltuihin uusiin raja-aseman kaistajärjestelyihin selvitetään.

Arviointiohjelman mukaiset hankkeen toteutusvaihtoehdot ovat:

VE 0: Hanketta ei toteuteta. Valtatie 9 säilyy tällöin nykyisellä poikkileikkauksella nykyisellä paikallaan. VE 0 on ympäristövaikutusten arvioinnissa vertailuvaihtoehto.

VE 0+: Tien parantaminen pienin ja kustannustehokkain toimenpitein nykyisellä poikkileikkauksella. Toimenpiteillä parannetaan pääsääntöisesti pahimpia liikenneturvallisuusongelmia.

VE0++: Määritellään kohtuuhintaiset parantamistoimenpiteet, joiden toteuttaminen tukee tavoitetilannetta. Poikkileikkaus säilyy nykyisenä kaksikaistaisena, mutta tiellä

voi olla yksittäisiä ohituskaistoja. Nopeusrajoitus on enimmiltä osin nykyinen ja yksityistiejärjestelyjä tehdään jonkin verran. Liittymiä voidaan parantaa esimerkiksi kanavoinnilla. Tähän vaihtoehtoon kuuluvat myös toimenpiteet, jotka eivät suoraan tue tavoitetilannetta, mutta ovat esimerkiksi liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tai vakavien ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi välttämättömiä, mutta kalliita toteuttaa.

VE JÄREÄ: Hankevaihtoehdon **Järeä** poikkileikkaus muodostetaan ympäristövaikutusten arvioinnin alkuvaiheessa. Vaihtoehto merkitsee tien parantamista asetettua tavoitetilaa vastaavaksi korkeatasoiseksi valtatieksi. Parantaminen tapahtuu vaihtoehtoisesti nykyisellä linjauksella tai useilla uusilla linjausvaihtoehdoilla. Nopeusrajoitus on lähtökohtaisesti 100 km/h. Yksittäisissä liittymissä nopeusrajoitus voi olla 80 km/h. Hankevaihtoehdoissa valtatiellä jää vähän liittymiä. Lisäksi määritellään toimenpiteet liikenteen meluhaittojen vähentämiseksi.

VE Järeä sisältää useita eri linjausvaihtoehtoja:

- **Onkamo 1** sijoittuu uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie pohjoispuolelle kolmen kilometrin matkalla. Osuudella tutkitaan valtatie 9 liittämistä valtatiehen 6 eritasoliittymällä nykyisen Onkamon liittymän pohjoispuolella. Samassa yhteydessä liittymästä länteen johtava vähäliikenteinen maantie 15583 (Kannaksentie) siirrettäisiin enimmillään yhden kilometrin matkalta nykyiseltä paikaltaan pohjoisemmaksi uuteen eritasoliittymään.
- Kuusikkolan kohdalla tutkitaan kahta linjausvaihtoehtoa. **Kuusikkola A** sijoittuu nykyisen valtatie paikalle. **Kuusikkola B** sijoittuu kolmen kilometrin matkalla nykyisen valtatie eteläpuolella uuteen maastokäytävään.
- **Swahnenvaara 1** sijoittuu nykyisen valtatie paikalle neljän kilometrin matkalla.
- Kemien osuudella tutkitaan kolmea vaihtoehtoista linjausta. **Kemie A** sijoittuu nykyisen valtatie paikalle. Linjausvaihtoehdot **Kemie B ja Kemie C** sijoittuvat uuteen maastokäytävään noin kahdeksan kilometrin matkalla Kemien pohjoispuolelle.
- Marjomäen osuudella tutkitaan kahta vaihtoehtoista linjausta. Linjausvaihtoehdot **Marjomäki B ja Marjomäki C** sijoittuvat uuteen maastokäytävään noin 6,5 kilometrin matkalla nykyisen valtatie pohjoispuolella.
- **Uusi-Värtsilä 1** sijoittuu uuteen maastokäytävään 2,5 kilometrin matkalla nykyisen valtatie pohjoispuolelle sivuten osin rautatie maastokäytävää.
- Kaurilassa tutkitaan kahta vaihtoehtoista linjausta. **Kaurila C** sijoittuu pääosin uuteen maastokäytävään ja osittain rautatie kanssa samaan maastokäytävään nykyisen tien pohjoispuolelle kolmen kilometrin matkalla. **Kaurila B** sijoittuu kolmen kilometrin matkalla osittain uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie eteläpuolelle sekä osittain nykyiseen maastokäytävään.

Arviointimenettelyn yhdistäminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Arviointimenettelyä ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisiin menettelyihin.

ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelma on ollut nähtävillä Tohmajärven kunnantalolla, Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa sekä Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen internet-sivuilla. Arviointiohjelman nähtävillä olosta on ilmoitettu kuuluttamalla siitä 28.08.2013-27.09.2013 Tohmajärven kunnan ilmoitustaululla sekä julkaisemalla kuulutus sanomalehdissä Karjalainen ja Uutisallasin. Arviointiohjelmasta pyydettiin toimittamaan lausunnot ja mielipiteet Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen 27.09.2013 mennessä.

Arviointiohjelmasta pyydettiin lausunto Pohjois-Karjalan maakuntaliitolta, Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen maaseutu ja energia – yksikön kalatalouspalveluilta, Itä-Suomen aluehallintovirastolta (Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat), Tohmajärven kunnan kunnanhallitukselta, sosiaali- ja terveystalokunnalta ympäristönsuojelulautakunnalta, Pohjois-Karjalan ympäristöterveydeltä (Kiteen toimipaikka), Keski-Karjalan Luonto ry.:ltä ja Pohjois-Karjalan luonnonsuojelupiiri ry.:ltä.

Hankkeen ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn esittelytilaisuus pidettiin Tohmajärven kunnantalolla 11.09.2013.

YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Arviointiohjelmasta annettiin kirjallisia lausuntoja ja mielipiteitä kaikkiaan 16 kpl. Kopiot niistä liitetään oheen; alkuperäiset jäävät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen arkistoon.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto toteaa lausunnossaan, että arviointiohjelma on varsin kattava ja se sisältää vaikutusten arvioinnin kannalta tarpeelliset asiakokonaisuudet ja niihin liittyvät tarkemmat kuvaukset ja tehtävät toimenpiteet.

Hankkeen kuvauksessa on tuotu esille Euroopan komission ehdotus Suomen kattavaksi verkoksi ja ydinverkoksi. Tässä yhteydessä on tarpeen esittää myös vielä voimassa oleva TEN-T-verkko, jossa tarkastelun kohteena oleva tieosuus on osa tätä verkostoa.

Arviointiohjelmaan sisältyy neljä arvioitavaa päävaihtoehtoa, joihin sisältyy myös alivaihtoehtoja. Sekä talouden asettamien reunaehtojen että paikallisen elinkeinoelämän näkökulmasta järeimpien toimenpiteiden painopisteen tulee olla Marjomäki-Niirala välisellä tieosuudella, jossa ongelmat ovat kaikkein suurimmat. Kemien osalta vaihtoehto A on paras vaihtoehto. Eriytynyt painopiste tulee asettaa vaiheittaiseen toteuttamiseen ja sen vaikutuksiin eri vaihtoehtojen välillä.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely on varsin raskas ja aikaa vievä toimenpide tämän kaltaisen yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Sen vaikutus suunnittelu-prosessiin on ajallisesti n. vuosi ja se on myös merkittävä kustannustekijä. Maakuntaliitto pyytää kiirehtimään varsinaisen vaikutustenarvioinnin laatimista, tunnistamaan

oleelliset vaikutukset heti alussa ja panostamaan niiden arviointiin. Muilta osin tulisi edetä kevyemmällä menettelyllä/normaalilla yleissuunnitelma tason tarkkuudella.

Itä-Suomen aluehallintovirasto (Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat) esittää lausuntonaan ihmisiin kohdistuvien sosiaali- ja terveysvaikutusten arvioinnista seuraavaa:

Tiedotus ja vuorovaikutus on arviointiohjelmassa tuotu hyvin esille, mutta sen sijaan nykytilan kuvauksessa ei ole esitetty pysyvän asutuksen ja loma-asutuksen sekä muiden häiriintyvien kohteiden sijaintia eikä väestötietoja ja elinkeinorakennetta. Myös tiehankkeen vaikutusten tarkastelualue sekä ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kuvattu hyvin yleisluonteisesti. Onko tarkastelualueella käytössä olevia talousvesikaivoja ja onko hankkeella vaikutusta talousvesikaivojen veden riittävyteen ja laatuun, sen selvittämistä ei ole tuotu esille arviointiohjelmassa.

Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa on oleellista tietää, millaista asutusta ja elinkeinotoimintaa vaikutusten arviointialueella on: haittaako/estääkö hanke asukkaiden ja erityisryhmien esim. koululaisten tai vanhusten tai alueella muutoin oleskelevien tämän hetkistä asumista, olemista ja liikkumista sekä elinkeinonharjoittamista.

Yleisötilaisuuksien lisäksi järjestetään kaksi työpajaa toinen yrittäjille ja toinen asukkaille. Arviointiohjelman mukaan hankkeelle on avattu karttapalvelu, jonka kautta on mahdollista antaa palautetta. Karttapalvelussa on avattu nettikysely, johon voi vastata kirjastossa tai kunnan palvelupisteissä. Paikallislehden kanssa on sovittu hanketta koskevan juttusarjan teosta, millä edistetään tiedotusta hankkeesta. Tämä on hyvä asia vuorovaikutuksen ja tiedon vaihtamisen takia.

Vuorovaikutus on työpajapainotteinen, jossa yrittäjät ovat keskeisessä asemassa. Asukkaat tulisi ottaa tasapuolisesti huomioon niin työpajatyöskentelyssä kuin kyselyyn vastaamisessa. Miten tiedotetaan kirjallisesta kyselyyn vastaamismahdollisuudesta ja miten kyselystä ylipäättään tiedotetaan loma-asunnonomistajille, jotka eivät asu paikkakunnalla, jotta kyselyyn vastaaminen olisi mahdollista heille ja myös niille asukkaille, joilla ei ole vastaamiseen tarvittavaa tietotekniikan hallintaa eikä laitteita käytettävissä.

Kyselystä ja hankkeen karttapalvelusta ei mainita mitään kuulutuskirjeessä. Ainoastaan Pohjois-Savon Ely-keskuksen ja Tohmajärven kunnan sivuilta löytyy linkki hankkeen karttapalveluun ja kyselyyn. Myös arviointiohjelmassa on linkki, joka ei kuitenkaan avaudu.

Mahdolliset terveysvaikutukset liittyvät liikenteestä aiheutuvaan meluun, tärinäan ja päästöihin, turvallisuuteen ja vaikutukset talous- ja uimaveden laatuun.

Terveysvaikutusten ja sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa tulisi käyttää apuna paikallisia sosiaali- ja ympäristöterveydenhuollon asiantuntijoita täydentämään ja tulkitsemaan hankittua arviointiaineistoa.

Arviointiselostukseen tulisi laittaa karttakuva, jossa näkyisi vaikutusalueella sijaitsevat häiriintyvät kohteet (pysyvä- ja loma-asutus, koulut, päiväkodit, vanhainkodit, käytössä olevat talousvesikaivot, uimarannat jne).

Arviointiohjelman lähteisiin sisältyy ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointia koskevia ohjeita.

Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen maaseutu ja energia – yksikön kalatalouspalvelut esittää yleisen kalatalousedun kannalta arviointiohjelmasta seuraavaa:

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma vastaa pääosin sille asetettuja vaatimuksia. Kalastoa ja kalataloutta koskevia mainintoja ohjelma ei sisällä. Hankkeen kalataloudelliset vaikutukset millä tahansa vaihtoehdolla toteutettuna jäänevätkin kokonaisuudessaan varsin vähäisiksi. Tielinjauksen ylittävien purojen ja jokien osalta hankevas- taavan tulee kuitenkin arvioida kalojen kulkuyhteyden säilyminen. Väärin toteutetut siltarummut muodostavat helposti kaloille ja myös muille vesielioille vaellusesteen.

Tohmajärven kunnanhallitus toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Kunnanhallitus yhtyy ympäristölautakunnalle valmisteltuun lausuntoon. Kunnanhallitus toteaa lisäksi, että ensisijaisena vaihtoehtona Kemien kohdalla tulee pitää vaihtoehtoa A, jossa tie sijoittuu nykyiselle paikalle niin, että turvataan tienkäyttäjille hyvät mahdollisuudet hyödyntää kuntakeskuksen palveluita ja taajaman asukkaille toimiva ja turvallinen liikenneympäristö. Kiireellisintä on Marjomäki-Niirala - osuuden suunnittelu ja toteuttaminen.

Tien tasoa ja nopeustavoitteita asetettaessa on suhteutettava tavoitteet siihen, että huomattava osa liikenteestä suuntautuu rajalle tai rajalta ja liikkujat joutuvat joka tapauksessa pysähtymään rajatarkastuksia varten. Esimerkiksi 100 km/h nopeustavoitteesta yhteysvälillä on voitava tinkiä. Lisäksi suunnitelmissa on huomioitava, että rajan ylittävästä liikenteestä valtaosa on vapaa-ajan matkustusta. Tarkastelussa tulee- kin huomioida keskeisenä myös se, että kyseessä on matkailureitti. Sen vetovoimaisuuden kannalta tärkeitä ovat tällöin myös maisema- ja kulttuuriarvot, ei vain liikenteellinen sujuvuus tai suppeasti tarkasteltavat luontoarvot.

Tohmajärven kunnan ympäristölautakunta toteaa lausunnossaan, että arviointioh- jelmassa esitetyt selvitettäviksi valitut vaihtoehdot ovat riittävät. Hankkeelle kirjatut tavoitteet ovat hyvät, mutta niiden yhteensovittaminen on erittäin haasteellista. YVA- lainsäädännön edellyttämät selvitettävät asiat on kirjattu arviointiohjelmaan kattavasti. Ohjelmaan on kirjattu myös tavoitteellisen kevyen liikenteen verkoston määrittely suunnittelualueelle.

Tärkeää on, että muodostuu yhtenäinen turvallinen kvl-yhteys koko suunnitteluvälille. Onhan tieosuus osana Euroopan laajuista EuroVelo13-pyöräilyreittiä.

Ohjelmassa on tuotu hyvin esiin myös meluun liittyvät selvitykset ja että selvitysten perusteella laaditaan alustavat meluntorjunnan tarpeet. Asia on tärkeä koko suunnit- telualueella, mutta erityisesti Kemien alueella.

Kemien mäen ohittavien vaihtoehtojen osalta on huomioitava erityisesti Koulukeskus, Tietäväisen koulu. Lähtökohtaisesti koulun piha-alueellakin tulee alittaa ohjeistuksen mukaiset meluarvot.

Lähtökohta suunnitella tien toteutusmahdollisuus vaiheittain samoin kuin arvioida vaiheittain liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden, melu- ja muiden ympäristöhaittojen kehitymistä on hyvä. Samalla selvitetään ohjelman mukaan myös missä vaiheessa tietyt toimenpiteet tulevat välttämättömiksi liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta tai jotta liikenteen ympäristö- ja muut haitat eivät muodostu sietämättömiksi.

Ympäristöön ja viihtyvyyteen vaikuttava tekijä on myös tievarsien roskaantuminen lisääntyvän liikenteen seurauksena. Asia on tarpeen kirjata ohjelmaan mukaan. Jatko-suunnittelussa tulee huomioida, että tiestön käyttäjillä on riittävästi jätteastioita käytettävänä tien varrella. Käytäntö on osoittanut myös saniteettitilojen tarpeellisuuden tiensuuden varten.

Ympäristövaikutusten arviointiin voisi kuulua myös tientekoon tarvittavien maa-ainesten saannin alustava selvittäminen. Maa-aineksia tarvitaan tien tekemiseen merkittäviä määriä etenkin uusien linjausten ollessa kysymyksessä. Läheskään kaikkia kerroksiin tai penkereisiin käytettävää maa-ainesta ei löydy tielinjauksilta. Maa-ainesten merkittävä tarve hankkeeseen edellyttää uusien sora-alueiden avaamista ja entisten laajentamista, mistä aiheutuu vaikutuksia luontoon.

Arviointiohjelmaan on tarpeen tehdä seuraavat tarkennukset:

- * kohta 3.1.1, Tohmajärvellä ei ole Kelan toimipistettä.
- * kohta 3.1.2 s. 27, "Valtatien eteläpuolella Hirvisuo on turvetuotannon kannalta tärkeää aluetta". Epäselvyyksien välttämiseksi voisi suon nimenä käyttää Kotkanpesänsuo.

Joensuun kaupunki/Pohjois-Karjalan Ympäristöterveys/Kiteen toimipaikka toteaa lausunnossaan, että ympäristövaikutusten arviointi on tehty monipuolisesti. Arviointiohjelma ottaa huomioon ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ja ympäristötekijät. Ihmisten terveyteen vaikuttavia asioita ovat mm. melu, liikenneturvallisuus ja päästöt sekä onnettomuustilanteissa mahdolliset päästöt ilmaan tai pohjaveteen.

Nykytilanteessa asutukselle kohdistuu meluhaittoja, jotka lisääntyvät liikenteen mahdollisen kasvun myötä. Rajaliikenteestä johtuen liikennemelua on myös yöaikaan. Valtatien 9 parantamisen lähtökohtana ja tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta, mikä on hyvä asia, sillä ko. tien ongelmat ovat yleisesti tiedossa (mm. kapeus, liikenneturvallisuus).

Uusi-Värtsilän vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (0784802) rajautuu nykyiseen valtatiehen, "Järeä" – vaihtoehto linjaisi valtatie kauemmas tästä pohjavesialueesta. Ko. vaihtoehdossa myös liikennemelu vähenisi asutuksen lähellä.

Onkamon kyläyhdistys ry. toteaa mielipiteessään seuraavaa:

Kyläyhteisön kokonaisuuden ja osaltaan kulkuyhteyden valtatie 6 kautta etelään ja pohjoiseen tilanne oli hyvä, kunnes VR:n Liikennevirasto katkaisi kyläyhteisön suoran kanssakäymisen Säkäniemen yksityistien osalta. Näin kyläyhteisön kevyen liikenteen kulku siirtyi valtatie 6:n varteen. Kuutostien niin länsi- kuin itäpuolella on runsaasti asutusta. Kevyen liikenteen kanssakäymistä lapsilla on puolin ja toisin. Myös aikuisien lenkkeily hankaloitui kannakselaisilta kuutostien varteen. Uimaranta sijaitsee 6-

tien itäpuolella. Autoilijoiden paikallisliikenne ja etelään päin suuntautuessaan hidastuttaa kaikkiaan liikennettä 6- ja 9-teillä. Tohmajärven suunta Venäjän liikenteineen on jo nyt suhteellisen vilkasta. Säkäniemen yksityistie on Tohmajärven vilkkain liikennöity tie, 100 ajoneuvokäyntiä/vrk.

Liikennevirasto on lakkauttamassa myös Vinskan yleisntien kauttakulun. Sen vuorokautinen kulkumäärä on ollut 140 ajoneuvoa/vrk. Olisi ollut suurempikin, mutta tien huonokuntoisuus on estänyt kulkua. Tämän jälkeen matka jatkuu Vinskan tieltä etelään päin nykyisen 6/9-teitten risteuksen kautta enimmillään 7 km. Tämä lisää ensimmäisessä kappaleessa mainittuja haittoja paikallisliikenteessä, kuten myös valteilla hidastuttaa niillä liikkujia.

Kyläyhdistys toivoo, että 9-tien lähdön 6-tieltä eteläisen vaihtoehdon kautta normalisoituisi liikenteellinen vaikeus yhteisön kesken ja myös etelän suuntaan. Onkamoparikkalan radan ja valtatie kuuden väli leveimmältä kohdalta kiinni menneen ja menevän kauttakulun välissä on sopiva paikka esim. alikululle. Myös rakennusmaa on alueella erinomaista kantavaa routimatonta rakentaa 6-tielle vaikka eritasoliittymän kiihdytyskaistoineen. Liikennevirastolla aikaisempi suunnitelma radan eritasoristeuksesta tyydytti kyläläisiä ja Tohmajärven kuntaa. Siihen yhdistettynä paikallisten teitten järjestely palvelevat paikallista auto/traktori- kuin kevyttä liikennettä.

Säkäniemen yksityistien tiehoitokunta toteaa mielipiteessään mm. seuraavaa:

- Eteläinen vaihtoehto on tasapainoinen niin etelän kuin pohjoisen suunnan liikenteelle.
- Eteläinen vaihtoehto B siirrettynä kaavaillusta vähän pohjoisemmaksi radan ja 6-tien välin leveimmälle kohdalle on lyhin matka 9-tieltä 6-tielle. Maastolleen ja maaperälleen rakentamiselle halvempi vaihtoehto verrattuna pohjoiseen vaihtoehtoon.

Ja ilmoitettuihin toteutushaittoihin liittyen seuraavaa:

- Peltojen merkityksestä nykyisellään: Maanomistajalta on alueet jääneet pois taimituotannosta ja alueet on vuokrakäytössä parinkymmenen kilometrin päästä käyvällä viljelijällä.
- Kannaksen maantien yhdistäminen maastolleen vaikeaan eteläiseen vaihtoehtoon. Ehdotuksena on, että Kannaksentie suunnataan ennen Mielosen mäkeä kulkemaan Säkäpuron tiesuunnan kautta Säkäniemen tietä valtateiden 6 ja 9 eritasoliittymään. Mainittakoon, että Onkamon kyläyhdistys ry on ottanut kannanoton P-S ELY-keskukselle eteläisen vaihtoehdon puolesta.
- Säkäpurontietä joutuu vahvistamaan ja leventämään. Liittymän Säkäniemen rakentamaan lähtemään Onkamon kylästä Pekkalan tilan Rno 51:27 lomakiinteistön koillispuolelta sähkölinjan vartta. Näin myös Karhulan mäki jää pois. Valtatie 6:teen Säkäniementien vinoliittymän siirto on paikallaan siirtää pohjoisen suunnan lyhyen näkyvyyden osalta etelään päin.
- Säkäniementie on hyvä rakenteinen. Tielle on tehty kaksi peruskorjausta, painorajoituksia ei ole ollut yli 30 vuoteen. Raskas puutavaraliikenne onkin kelirikkoaikoina keskittynyt tien hyväksi käyttöön.
- Nykyisen Kannaksentien Mielosen mäen 6-tien puoleinen yksityinen liikenne pohjoiseen päin onkin turvattu Viehkanpääntien rautatie-eritasoliittymän kautta. Nykyisellään osa Kannaksentien kulkijoista käyttää Säkäpurontietä/Säkäniementietä suuntau-

tuessaan Kiteen rautatie"asemalle", työ ym. kulkemiseen.

- Mainittakoon, että Säkäniementie on Tohmajärven vilkkaimmin liikennöity yksityistie, keskimäärin 100 ajoneuvoa/vrk. Nytkin on kaksi uutta omakotitaloa rakenteilla.

Lisäksi mielipiteen esittäjä ilmoittaa sitoutuvansa, mikäli heidän ehdotuksensa tulee suunnitelmaksi, osallistumaan kustannuksiin.

Kotkanpesän yksityistien tiekunta toteaa mielipiteessään:

Meneillään olevan valtatie 9 parannushankkeen suunnittelussa ja toteutuksessa kannatamme me Kotkanpesän yksityistieläiset ns. eteläistä tielinjaus- ja liittymävaihtoehtoa valtateiden 6 ja 9 risteysjärjestelyssä. Tämä vaihtoehto on ollut myös Onkamon kylän asukkaiden vaatimus.

Eteläisessä vaihtoehdossa toteutuvat tasapuoliset liikennejärjestelyt alueen väestön ja elinkeinoelämän kannalta. Kylän yksityisteiden turvalliset liittymät valtateihin ovat tässä ratkaisussa parhaat. Valtatie 9 uudelleen rakentamispituus on lyhin ja myös tulevat hoitokustannukset ovat pienimmät tässä vaihtoehdossa.

Kotkanpesän yksityistien osakkaiden kannalta tielinjauksen eteläinen vaihtoehto tarjoaisi parhaimmat yhteydet niin etelään ja pohjoiseen kuin länteen ja itään, myös yksityistien ylläpitokustannukset minimoituisivat. Tilanne olisi sama koko Onkamon kyläyhteisöllä.

Valtatie 9 kasvava liikennemäärä on mielestämme hoidettavissa turvallisimmin ja edullisimmin eteläisen tielinjauksen kautta. Ympäristövaikutusten kannalta ratkaisu on myönteisin sujuvien liikenneyhteyksien ansiosta.

AA ja BB toteavat mielipiteessään:

Kemien kylän kohdalla linjausvaihtoehdot Kemie B ja C ovat ylimitoitettut. Venäläisturismi jo nykyisellään ylläpitää Kemien kylän palvelurakennetta. Jos turismi lakkaa, myös Kemien kylän palvelut vähenevät entisestään.

Tieosuus Kuusikkola A saa olla nykyisellä paikalla. Kuusikkola B on tarpeeton. Kemien ja Kuusikkola A:n välille voidaan tehdä ohituskaistoja.

Onkamo I:sen vieminen pohjoispuolelle on ylimitoitettu ja tarpeeton. Vaihtoehdoksi käy nykyinen linjaus korjattuna liittymäkaistalla Joensuun suuntaan valtatie 6:den kohdalla.

Missä on eteläinen linjaus Onkamo1:den kohdalla, jota on kannatettu, ja jonka toteuttaminen nykyiseen suunnitelmaan verrattuna olisi taloudellisesti ja maisemallisesti järkevämpää.

Kannaksentien siirtäminen pohjoiseen on tarpeeton. Nykyistä voidaan parantaa ja kohentaa liittymään valtatie 6:teen ohituskaistalla Kiteen suuntaan.

Suunnittelussa tulee huomioida ylipäättään kokonaiskustannukset, YVA:n vaikutukset ja aidosti kuunnella paikallista mielipidettä.

CC ja DD toteavat mielipiteessään:

Meidän kiinteistömme ovat Kaurilantie10:ssä ja Rajantie 454:ssä. Molemmat kiinteistöt sijaitsevat Kaurilassa valtatie 9:n välittömässä läheisyydessä ja haitat vain lisääntyvät molemmissa kiinteistöissä, jos tie tulee vielä lähemmäksi.

Tien haittavaikutukset, melu ja liikennemäärä ovat lisääntyneet koko ajan siitä lähtien, kun rajaliikenne alkoi. Haittavaikutuksia kiinteistöille ei ole pyritty vähentämään mitenkään. Uudessa tiesuunnitelmassa nämä asiat tulisi huomioida. Kiinteistöjen kohtiin meluntorjunta, tulisi huomioida kävelijöille ja pyöräilijöille turvallinen kulkureitti.

Liittymien turvallisuuteen kannattaa kiinnittää erityistä huomiota, koska nykyään ei piitata nopeusrajoituksista ja turvavälit jonoissa ovat olemattomat.

EE ja FF toteavat lausunnossaan:

Emme varsinaisesti vastusta 9-tien parannussuunnitelmaa, mutta vastustamme eritasoliittymän rakentamista suunnitellulle paikalle Onkamossa.

Pääasiallinen syy vastustukselle on luonnollisesti se, että perheemme koti sijaitsee suunnitellun eritasoliittymän alla. Olemme asuneet kyseisessä kiinteistössä viisi vuotta ja talosta tontteineen on tullut mitä suurimmassa määrin Koti. Olemme remontoineet taloamme ja pihaamme useammalla kymmenellä tuhannella eurolla parin viimeisen vuoden aikana. Tavoitteenamme on ollut rakentaa paikasta oman tuntuinen paikka, jossa me vanhemmat eläisimme hautaan saakka. Talon voi aina ostaa rahalla, Kotia ei.

Talomme sijaitsee tärkeällä pohjavesi alueella ja toivon, että tien vaikutukset tältä osin arvioidaan hyvin tarkkaan.

Lisäksi tontillamme on meidän riemunamme hyvin rikas eliöstö. Tätä emme ole nähneet kenenkään käyneen kartoittamassa. Pihapiirissämme liikkuu mm. monia lintulajeja, paljon perhosia, oravia, lepakoita, vaskitsoja, sisiliskoja, heinäsiirkkoja, hepokatteja sekä sammakoita. Ikävä kyllä tarkempi eläintuntemus meiltä puuttuu, joten emme osaa määrittellä eläinlajeja tarkemmin (esim. onko pihassa asustavat sammakot tavallisia sammakoita vai viitasammakoita tai mihin lajiin kuuluvia hämärässä liihottavat lepakot ovat).

Kuulemistilaisuudessa Tohmajärven kunnanvirastotalolla 11.9.2013 tuli keskustelussa ilmi eteläisen tielinjausvaihtoehdon uudelleen esille ottaminen. Paikalliset asukkaat olivat sitä mieltä, että eteläinen vaihtoehto olisi kuitenkin tien rakentamisen kannalta parempi vaihtoehto kuin suunnitelmassa tällä hetkellä oleva pohjoinen vaihtoehto.

Perusteluina käytettiin mm. hyvää maapohjaa tien rakentamista silmällä pitäen. Onko myöskään tutkittu kustannuksia ja ympäristövaikutuksia eteläiselle vaihtoehdolle?

Jos paikallisten mielestä maapohja on hyvä, olisiko rakentaminen edullisempaa ja ympäristöhaitat pienempiä. Lukiessamme alustavaa selvitystä tielinjauksista koimme perustelut eteläisen vaihtoehdon hylkäämiselle huonoina. Ihmiset kulkevat autoillaan sieltä minne tie on rakennettu, joten vaikka eteläinen vaihtoehto menee ”väärään

suuntaan” ei matkallisesti puhuta pitkästä taipaleesta ja kulkeehan risteyksestä autoja Lappeenrannankin suuntaan. Eteläisen vaihtoehdon alle jäisi peltoa. Ikävää, mutta pohjoisen vaihtoehdon alle jää talo / taloja!!! Lisäksi hylkäyksen perusteena käytettiin sitä, että eteläisen linjauksen mukaan rakennetun tien läheisyydessä on asutusta. Jos katsoo nykyistä 6-tien linjausta, niin muutama talo taitaa senkin tien läheisyydessä sijaita.

GG toteaa lausunnossaan:

Viitaten kyseiseen suunnitelmaan olemme huolissamme miten tieliittymällemme 6-tielle käy Onkamo 1 vaihtoehdon toteutuessa.

Liittymä on ollut yli 30 vuotta teräsagentuuri yrityksen (Formetal International Trading Oy) osoite, jonka muuttumisesta tulisi kuluja ja harmia. Liittymä on myös omakotitalon, kesämökin ja useiden metsäkiinteistöjen ainoa kulkupaikka.

Todennäköisesti Onkamo 1 seurauksena myös 6-tielle kohdallamme tulisi muutoksia koska tieliittymämme sijaitsee vain muutaman sadan metrin päässä oletetusta uudesta liittymästä.

Suunnitelman toteutuessa toivoisimme kokoamatietä 6-tien viereen Onkamon suoralle, jolloin osoitteemme säilyisi. Muut kulkusuunnat tulisivat olemaan kohdallamme kohtuuttoman pitkiä ja kalliita hoidettavia. Epäilemme myös yhden metsäkiinteistömme ehkä joutuvan osittain alle, tosin emme ole siitä varmoja.

HH toteaa mielipiteessään:

A. Onkamon risteysalue, ongelmat: Nykyisessä risteyksessä on liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta kolme vakavaa haittaa:

1) Ryhmittymiskaista Joensuusta Tohmajärven suuntaan

- Joensuusta Tohmajärvelle kääntyvä liikenne joutuu hidastamaan.

- Tohmajärven suunnasta Lappeenrantaan kääntyvien on useasti odotettava ryhmittymistilanteen selkiytymistä.

- kolareita

2) Kannaksentieltä valtatielle nousu

- Kannaksentieltä Lappeenranta/Joensuutielle ei ole kunnollista näkyvyyttä Joensuun suuntaan, koska Rautatieylityksen suojakaide peittää näkyvyyden. Viimevuosina näkyvyyttä on haitannut vielä ratakuilusta korkeaksi kasvaneiden puiden latvalehdistö. Kannaksentieltä tultaessa on auton keula työnnettävä melkein valtatielle, jotta havainnointi olisi mahdollista.

3) Kuutostieltä kannaksentielle kääntyminen

- Ryhmittymiskaistat puuttuvat molemmissa suunnissa.

B. Onkamon risteysalue, YVA-kokouksessa esitetty suunnitelma.

1) Onkamon risteuksen siirtäminen pohjoiseen

- Esitetty vaihtoehto on sinällään hyvä, mutta sen toimivuus riippuu toteutettavasta risteysratkaisusta. Jos Kannaksentie liitetään uuteen risteykseen, niin sekoittaako se silloin jouhevan Joensuu-Niirala liikennevirran? Mitä kautta Onkamolaiset pääsisivät kuutostielle? Onkamon keskus, missä sijaitsee mm. Onkamon auto, jäisi sumppuun; Jos Onkamosta lähdetäisiin Joensuuhun, olisi ensin ajettava Murtoin tiehaaralle ja tultava sieltä uutta tietä pitkin takaisin lähelle paikkaa, mistä lähdettiin. Ratkaisu ei varmasti olisi tyydyttävä Onkamossa asuvien kannalta, vaikka liikenteen siirtyminen kauemmaksi metsäiseen maastoon vähentäisi liikennemelua.

- YVA-kokouksessa kerrottiin, että nykyinen Onkamon risteys suljetaan, kun uusi risteys valmistuu. Miksi? Vanha risteys palvelisi paikallisliikennettä, kuten Tikkalassa yms..

- Kerrottiin, että on valmisteltu suunnitelmia nykyisen Onkamon risteuksen parantamiseksi väliaikaisena ratkaisuna. Kannatettava ratkaisu!

- Kannaksentielle esitettiin YVA-kokouksessa kaksi vaihtoehtoista uutta linjausta. Molemmat esitetyt vaihtoehdot tuntuvat huonolta. Varsinkin pidempi Häpiälammen läheltä kulkeva linjaus vaarantaisi luonto- ja viihtyvyyssarvot Natura-alueelle laskuvetensä päästävän Häpiälammen alueella. Alueella on heti suunnitellun tielinjauksen alla lähteinen metsikkö, talvellakin sula, johon myös rinnevedet puroina juoksevat. Vesi juoksee metsiköstä avoimena edelleen lampeen. Jos bensiiniä tms. pääsisi tieltä valumaan, niin luonto olisi pilalla. Lammen rannalla on viisi asumusta ja meluhaitta olisi merkittävä nykyiseen tilanteeseen nähden.

C. Kemien kylän ohitustie, YVA-kokouksessa esitetty suunnitelma.

- Molemmat vaihtoehdot ovat käypä.

- Tohmajärven keskustan läpi kulkevan ohitustien rakentamista radan vartta pitkin on vastustettu perusteena Kemien kylän näivettyminen. En usko, että Kemie millään tavalla näivettyisi, jos tie vedettäisiin Uudesta Wärtsilästä vanhan aseman kauttasuuntaan Murtoi-Onkamo. Hullua olisi jos vastaisuudessaakin läpiajoliikenteen tulisi nousta Kemien mäen kautta eteenpäin mennäkseen. Nytkin syntyy ahtautta pienessä liikenneympyrässä, ja meteliä.

- Nykyisin Tohmajärven kaupat ja baarit toimivat lähinnä tohmajärveläisten oman ostovoiman varassa. Ulkomaiset rajan yli tulevat ostajat pysähtyvät mäellä ostoksilla pääsääntöisesti vain kahdessa kaupassa, Rajatukussa ja Säästömetassa. Ostavat vaatteita ja pesuaineita. Ravintola- ja huoltoasemapalveluja he eivät käytä kuin ni-meksi. Bensa on rajan takana halvempaa ja evästä syödään useasti mm. Onkamon risteysalueella kahvibaarin sijasta. Olisikin järkevää varata alue Onkamon risteykseen huoltoasemaostokeskukselle, jossa rajaliikenteen ja kuutostien kulkijat voisivat ateoroida. Työpaikkoja saattaisi samalla syntyä muutama Tohmajärvelle?

- YVA-kokouksessa esitetyn mukaan suuri osa rajaliikenteestä suuntautuu Tohmajärveltä Puhokselle päin. Näin ollen on ajateltavissa, että uudelta pohjoiselta ohitustieltä

erkanisi melkoinen määrä autoja Puhokseen päin käyttäen Tohmajärven Teollisuustietä. Syntyisi ruuhkaa Kemien mäen alla olevaan risteykseen ja siihen olisikin saattava nykyisen risteuksen tilalle väljä liikenneympyrä, jos ei eritasoristeykseen riitä raha.

Mielipiteen esittäjä on liittänyt mielipiteen liitteiksi karttapiirroksat kiinteistönsä sijainnista, alueen pohjavesistä riippuvaisista luontoarvoista, ehdotuksen vaihtoehdoksi Kannaksentien liittämiseksi valtatie 6:een sekä ehdotuksen vaihtoehdoksi Kannaksentien ja Onkamontien liittymäksi.

II toteaa mielipiteessään:

Pidän omistamani Kallioniemi 70:4 -nimisen tilan osalta perusteettomana valtatie 9:n siirtoa entiseltä paikaltaan Kuusikkolan kohdalla seuraavista syistä:

1. Jo tien edellinen siirto nykyiselle paikalleen pirstoi tilan lähes koko pituudeltaan kahtia ja suunniteltu eteläinen vaihtoehto halkaisi pitkänomaisen tilan siten, että tila pahimmillaan jakaantuisi neljään erilliseen kaistaan.
2. Tien siirto uuteen eteläisempään maastokäytävään johtaisi tien paikoin hyvinkin paksuturpeiselle suolle, aiheuttaen merkittäviä maansiirtotöitä ja lisäkustannuksia.
3. Kallioniemi 70:4 -tila on asutustila. Tilan pellot on salaojitettu, suot ojitettu kahteen kertaan ja metsiä hoidettu muutenkin esimerkillisesti. Pidän kohtuuttomana, että kaikki tämä työ meni hukkaan uuden tielinjauksen pirstoessa tilan maat lähes käyttökelvottomiksi.

Yllä olevaan perustuen esitän, että valtatie 9 peruskorjattaisiin Kuusikkolan alueella entistä tielinjausta hyödyntäen. Meluhaittojen vähentämiseksi talouskeskuksen kohdalle (osoite: Onkamontie 55) tulisi rakentaa meluvalli tai jokin muu tiemelua alentava rakennelma.

JJ toteaa mielipiteessään mm. seuraavaa:

Yleistä:

Tohmajärven kunnantalolla pidetyssä tiesuutta koskevassa YVA-kuulemistilaisuudessa käyttämässäni puheenvuorossa toin korostetusti esille vuosien varrella tietooni kantautuneita havaintoja tieosuuden vaarallisuudesta ja ongelmakohdista, joihin valvontaviranomaisena ja liikennevahinkolautakunnan monivuotisena puheenjohtajana sekä maakunnallisen liikenneturvallisuuslautakunnan entisenä jäsenenä olen ollut yrittämässä löytää ongelmaratkaisuja tai ainakin yrittää valvonnallisesti löytää jonkinlaista ratkaisua.

Vallitsevaan ongelmaan on yritetty löytää vuosia ratkaisuja liikennevalvonnallisista ja PTR-viranomaisyhteistyön keinoin ja aina törmätty Kemie-Niirala tieosan liian kapeaan ja mutkaiseen liikenneväyläosuuteen, joka ei ole vastannut kantatiestatusta ja vielä vähemmän valtatiestatuskriteereitä.

VT 9 suunnittelijoille:

Valtatieosuuden konsulttien olisi jo kauan aikaa sitten pitänyt ottaa huomioon rakentamiseen liittyvien reunaehtojen informointi, varsinkin nyt, kun kyseessä on todella

valtatie, jonka linjauksissa olisi tullut ajat sitten noudattaa kansainvälisestikin noudatettavia periaatteita.

VT 9 on alun alkaen linjattu kulkemaan Turusta Joensuun kautta valtakunnan rajalle tulevaksi väyläksi, pitää sen suunnittelunkin olla suoraviivaista ja järkevää.

Suunnitteluprosessissa pitäisi mielestäni välttää sellaista vastakkaisasettelua, jossa toisessa kupissa on jonkin pienen yksittäisen kunnan elinkeinoelämän säilyttäminen ja toisessa kupissa kärjistään 37 km uutta tietä, yrittämällä linjata valtatie kulkemaan sillä perusteella jo olemassa olevia vanhoja reittejä.

Ymmärrän sen käytön siinä tapauksessa, että sillä yritetään saada keskustelua aikaiseksi, mutta sillä saattaa olla liian johdatteleva ja lopputuloksen kannalta liian suuntaava ja jopa haitallinen vaikutus.

Tässä suunnittelussa on kyse kansainvälisen rajanylitysliikenteen turvaamisesta, jolla on paljon suuremmat odotusarvot valtakunnallisesti kuin myös naapurimaaltamme. Tiedän tämän konkreettisesti olleen jo esillä, kun olin noin 5 vuotta sitten entisen Tielaitoksen suunnittelijoiden kanssa poliisin edustajana konsultoimassa Pietari-Sortavala uuden valtatie hankesuunnitelmaa.

Nyt tuo tieväylä on valmistumassa Venäjän valtiojohtoisesti kovaa vauhtia Laatokan länsipuolitse kohti Sortavalaa ja sitä kautta kohti Venäjän Värtsilän ja Niiralan rajanylityspistettä, joten nyt meillä viimeistään pitää olla riittävää kaukonäköisyyttä tulevaisuutta ja moninkertaistuvaa rajaliikennettä kohtaan ja tehdä kerralla oikeasuuntaiset, -suuriset ja -mittaiset ratkaisut ja päätökset.

Oma kannanottoni hankevaihtoehtoihin:

Eo. esittämäni viitaten, ainoaksi hankevaihtoehdoksi VT 9 :lle jää vain järeä vaihtoehtomalli, jota kannatan.

Tässä esityksessäni en nyt puutu siinä oleviin yksityiskohtiin, vaan muistuttaisin siitä, että suunnittelussa painopiste on rajaliikenteessä ja sen ohjaamisesta joustavasti VT 9:n molempiin suuntiin, sivuitse tai ohi Tohmajärven taajaman.

Raskaalle liikenteelle on järjestettävä joustava ja sujuva liittymä Kiteen suuntaan hyväkuntoiselle kantatielle ja vastaavasti Onkamon risteys VT 6:n osalta on ratkaistava eri vaihtoehtojen pohjalta.

Muuta merkittävää ja suunnittelussa huomioitavaa:

Suunnittelussa pitäisi huomioida radanvarsivaihtoehtoa pidemmältä erityisesti ratahallintokeskuksen kanssa, sillä uskon ratahallintoväen puuhastelevan kiivaasti myös Onkamo-Niirala rataosuuden kunnostustöiden tiimoilta Sortavalan ja Petroskoin rataviranomaisten kanssa yhteistyössä.

Tilastoidut ”Heva-onnettomuudet” eli henkilövahinko-onnettomuudet eivät vastaa todellisia onnettomuuslukuja Kemie-Niiralan kapealla tieosuudella, sillä onnettomuuksia ei ole välttämättä ilmoitettu poliisille; seuraamuksia vältellen, tms. vältellen.

Tältä osin yleisötilaisuudessa esitinkin, että suunnitteluryhmässä pitäisi olla kaikkien PTR-ryhmäläisten edustaja (poliisi-tulli-rajavartiolaitos), koska poliisia ei siinä ollut.

Hankesuunnittelu olisi pitänyt käynnistää tältä osin Uusi-Värtsilä-Niirala osuudella aiemmin, jotta juuri valmistunutta kunnallista vesi- ja viemärijärjestelmää ei tarvitsisi heti olla saneeraamassa, mutta onhan selvää, että isommat hankkeet ajavat ymmärrettävästi tämän yli hyvässä hengessä.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Hankekuvaus

Hanke on kuvattu arviointiohjelmassa hyvin. Hankekuvauksessa on käsitelty itse hankkeen lisäksi hankkeen taustaa, lähtökohtia ja tavoitteita sekä hankkeen yhtymäkohtia muihin alueella vireillä oleviin tai käynnissä oleviin hankkeisiin. Tieosuudelle aiemmin laaditut suunnitelmat on esitetty selkeästi omana laatikkonaan ja nyt YVA-menettelyssä oleva hanke tekstin lisäksi selkeinä karttoina (Liitteet 2 A ja B).

Vaihtoehtojen käsittely

Arviointiohjelman vaihtoehtotarkastelu on riittävä. VE 0 - vaihtoehdon, jossa nykyisellä tielinjauksella ei tehdä parannustöitä, lisäksi arviointiohjelmassa on käsitelty VE 0+ ja VE 0++- vaihtoehtoja sekä vaihtoehtoa JÄREÄ, johon sisältyy alueittaisia alavaihtoehtoja tielinjauksille. Arviointiohjelman informatiivisuutta parantaa myös se, että arviointiohjelmassa on avattu myös alustavasti tutkittuja muita tien linjausvaihtoehtoja ja tuotu esille, miksi näistä on luovuttu.

Vaikutukset ja niiden selvittäminen

Nykytilan kuvaus

Kaavoitus ja nykyinen maankäyttö

Suunnitellun hankealueen maankäytön nykytilan kuvaus on riittävä. Nykyistä kaavoitustilannetta on kuvattu voimassa olevan maakuntakaavan (myös ympäristöministeriössä vahvistettavana olevan maakuntakaavan 3. vaiheen ehdotuksen ja 2013 käynnistyneen maakuntakaavan 4. vaiheen osalta) ja voimassa olevien yleis- ja asemakaavojen osalta.

Asutus ja elinolot

Arviointiohjelmassa on käsitelty (luku 3.1.1.) lyhyesti alueen sijaintia, kuntahistoriaa, asutusta ja sen sijoittumista, elinkeinorakennetta ja elinoloja. Nykytilan kuvaus on pääosin riittävä. Kuvausta tulee täydentää Itä-Suomen aluehallintoviraston lausunnossaan arviointiohjelmasta esittämillä tiedoilla: ”nykytilan kuvauksessa ei ole esitetty pysyvän asutuksen ja loma-asutuksen sekä muiden häiriintyvien kohteiden sijaintia eikä väestötietoja ja elinkeinorakennetta.” Aluehallintovirasto viitannee näiden tietojen puuttumisella nimenomaan hankkeen ja sen vaihtoehtojen välittömässä läheisyydessä oleviin alueisiin. Arviointiselostukseen tulee täydentää nykytilakuvausta esittämällä

mm. terveyskeskusten, vanhainkotien, koulujen, päiväkotien sijoittuminen suhteessa eri vaihtoehtoihin (esim. kartalla). Kuva 7, jossa on kuvattu asutusta alueella, tulisi arviointiselostuksessa selventää, niin että siitä ilmenisi, mikä on pysyvää ja mikä loma-asutusta. Kartta vaatisi lisäksi myös informatiivisuuden parantamiseksi muutakin taustatietoa kuin hankkeen ja sen vaihtoehtojen mukaiset tielinjaukset.

Liikenne

Nykyiset liikennemäärät, liikenteen sujuvuus ja kevyen liikenteen väylät ja liikenneturvallisuus on kuvattu suppeasti, mutta riittävästi. Liikennemäärien kasvu perustuu erilaisiin ennusteisiin, joille olisi hyvä ollut esittää myös viite.

Melu

Nykyisen 9-tien melutilannetta on käsitelty luvussa 3.1.4., jossa on esitelty syksyllä 2012 tehtyjä melumittauksia nykyisen tien osalta. Luvussa on käsitelty päiväaikaisen melun vaikutuspiirissä olevaa asutusta. Tämäkin olisi hyvä esittää arviointiselostuksessa myös kartalla samoin kuin ylittyykö yöaikainen melutason yläraja. Niiltä osin kuin hankkeen vaikutuspiirissä on häiriintyviä kohteita (kouluja, vanhainkoteja, päiväkoteja jne.), nämä tulee tarkastella erikseen.

Maa- ja kallioperä

Maa- ja kallioperä on kuvattu arviointiohjelman kannalta riittävästi. Arviointiselostukseen olisi kuitenkin hyvä sisällyttää ainakin yleisuuntoinen geologinen kartta hankealueesta.

Pintavedet

Nykyisen tai suunniteltujen tielinjauksien välittömässä läheisyydessä olevat vesistöt ja valuma-alueet on kuvattu luvussa 3.1.7.. Arviointiselostuksessa ne olisi hyvä esittää myös kartalla (esim. korostamalla liitekarttoihin 2A ja B sekä selventämällä kohteiden nimet).

Pintavesien nykytilan kuvauksessa on käsitelty myös pintavesien ekologista tilaa, joka on esitetty vesien hoidon suunnittelun (VHS) ensimmäisellä arviointikaudella luokittelussa mukana olleiden vesimuodostumien osalta. Arviointiohjelman valmistumisen jälkeen on valmistunut VHS:n toisen arviointikauden arviointi. Toisella arviointikaudella hankealueeltakin on ollut luokittelun piirissä uusia vesimuodostumia. Nämä tiedot tulee päivittää arviointiselostukseen.

VHS:aa käsittelevässä kappaleessa todetaan ” Vesienhoitosuunnitelmassa esitetyllä pintavesien tilan parantamisella pyritään erityisesti rehevöitymisen ja sen aiheuttamien haittojen pienentämiseen. Tarpeet koskevat pääasiassa ihmistoiminnasta peräisin olevan ravinnekuormituksen rajoittamista, mikä tarkoittaa erityisesti kokonaisfosforin pitoisuuksien alentamista. Siten hankkeella ei katsota olevan merkittäviä vaikutuksia vesienhoitosuunnitelman tavoitteisiin. Vesienhoitosuunnitelmassa esitetyissä toimenpiteissä ei ole annettu tiestön tai tieliikenteen osalta pintavesiin liittyviä ohjeita tai suosituksia.” Tähän yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeen mahdolliset vesistövaikutukset syntyvät työnaikaisista vaikutuksista ja pidemmällä aikavälillä mahdollisista hydrologisista muutoksista alueen vesien kulkeutumisessa. Siten hankkeella voi ol-

la vaikutuksia pintavesien ekologiseen tilaan, vaikka ne todennäköisesti ovat varsin vähäisiä. Vaikutukset tulee kuitenkin selvittää. Tähän liittyen hankkeen toteuttamisen kannalta keskeisistä vesistöistä tulisi esittää myös nykytilan kuvauksessa veden laatu-tietoja vaikutusten arvioinnin pohjaksi.

Pohjavedet

Pohjavesien osalta arviointiohjelmassa on käsitelty luokitellut pohjavesialueet ja niihin liittyvä veden otto. Muiden pohjavesialueiden osalta arviointiohjelmassa todetaan: ” Näillä alueilla pohjaveden muodostumisalueet ovat yleensä pienialaisia ja pohjaveden laatu vaihtelevaa. Asutuilla alueilla kuitenkin todennäköisesti on yksityisiä kaivoja myös pohjavesialueiden ulkopuolella.” Hankealueella ja sen vaikutuspiirissä olevat kaivot tuleekin arviointiselostuksessa täydentää nykytilan kuvaukseen. Yhteysviranomaisen korostaa myös pohjavesivaikutteisten tai niistä riippuvaisten luontotyyppien ja hankkeen niille aiheuttamien vaikutusten tarkastelun tärkeyttä vaikutusten arvioinnissa ja arviointiselostuksessa.

Kasvillisuus, eläimistö ja luonnon monimuotoisuus

Eliölajien ja luonnon monimuotoisuuden osalta arviointiohjelmaa voidaan pitää riittävänä. Nykytilakuvauksessa on kuvattu Tohmajärven luonnonmaantieteellistä sijaintia ja erityispiirteitä. Kuvaus on varsin suppea, mutta tarkentuu arviointiselostuksessa.

Tarkemmin suunnitellun hankkeen ja sen vaikutusalueen luontoa ei ole arviointiohjelmassa kuvattu, mutta tämäkin tarkentuu arviointiselostuksessa. Jonkinlainen yleisempi tarkastelu toki olisi pitänyt olla jo arviointiohjelma-aiheessakin, vaikka liitteistä 3A ja B alueen luontoarvoista saakin jonkinlaisen käsityksen.

Nykytilan kuvauksessa on käsitelty hyvin olemassa olevat erilaiset suojelualueet tai muutoin arvokkaat luonnonalueet, jotka on myös selkeästi esitetty liitekartoissa 3A ja B.

Luvussa on myös käsitelty luontodirektiivin IV lajit ja niiden esiintyminen alueella painottuen liito-oravan, viitasammakon ja rupiliskon esiintymien tarkasteluun. Lisäksi on kuvattu alueella olevat luonnonmuistomerkit.

YVA-menettelyn yhteydessä on tehty hankealueella useita erillisiä luontoselvityksiä, joiden tulosten pohjalta myös nykytilan kuvaus tarkentuu arviointiselostusvaiheessa.

Maisema, kulttuurimaisema ja kulttuuriperintö

Maiseman osalta arviointiohjelmassa on käsitelty Tohmajärven ja sitä kautta nykyisen tien ja alueen maisemamaakunnallinen asema ja sen erityispiirteet. Esittely antaa hyvän kuvan suunnitellun hankealueen maisemallisesti sijaintikehyksestä. Kulttuuriympäristön osalta hankkeen kannalta keskeiset arvokkaimmat alueet on käsitelty arviointiohjelmassa. Kulttuuriympäristöä koskevassa tekstissä mainitaan myös Tohmajärven kunnan tekemät rakennusinventoinnit ja viitataan lisäksi Tohmajärven kulttuuriympäristöohjelmaan. Näiden sisältämää tietoa olisi arviointiohjelmassa tullut avata enemmän. Liitteissä 3A ja B on keltaisilla neliöillä merkitty Tohmajärven rakennusinventoinnin kohteet, mutta epäselväksi jää mitä kulttuuri- tai rakennusperintöarvoja näihin kohteisiin liittyy.

Muinaismuistot ja -jäänökset

Arviointiohjelman mukaan suunnittelualueella ei ole museoviraston muinaisjäänösrekisterin mukaan lainkaan muinaisjäänöksiä

Ympäristövaikutusten arviointi

Yleiset kommentit

Arviointiohjelmassa on tunnistettu ja käsitelty YVA-lainsäädännön edellyttämät vaikutukset. Eri vaikutusten arvioinnissa käytetyt vaikutus/selvitysalueet on esitetty kuvassa 30, ja tarkemmin kuvattu eri tekijöiden arvioinnissa myöhemmissä luvuissa. Osin arvioinnissa käytetyt menetelmät ja niiden kuvaus jäävät hyvin yleisellä tasolla, todetaan, että vaikutukset arvioidaan asiantuntijatyönä, mutta osalla arvioitavista tekijöistä ne tarkentuvat myöhemmissä luvuissa. Luvussa 5.6., Muita lähtökohtia arviointiin, on lisäksi kuvattu paikkatiedon ja sitä kautta saatavien teemakarttojen hyödyntämistä vaikutusten arvioinnissa. Luvussa mainittua virtuaalimallia yhteysviranomaisen pitää erittäin hyvänä keinona antaa yleiskuva näinkin suuren hankkeen eri vaihtoehtojen sijoittumisesta alueelle. Virtuaalimallin, vaikka karkeankin, kautta on varsin helposti ja nopeasti hahmotettavissa, miltä hankkeen eri vaihtoehdot näyttävät käytännössä.

YVA-menettely on arviointiohjelmassa kuvattu hyvin kaaviona kuvassa 5, samoin kuin siihen liittyvä vuorovaikutus ja osallistumismahdollisuudet sekä sanallisesti luvussa 2.2.. Jonkin verran epäselvyyttä luvussa 2 aiheuttaa se, että (esim. sivun 20 laatikkoteksti) ajoittain on vaikea erottaa YVasta kirjoitettaessa, puhutaanko lakisäätteisestä YVA-menettelystä vai tiesuunnittelussa yleisesti tehtävästä ympäristövaikutusten arvioinnista osana suunnittelutyötä. Arviointiselostuksessa tuleekin tarkentaa tekstejä näiltä osin.

Vaikutusten arviointi

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Hankkeen vaikutuksia maankäyttöön on esitetty luvussa 6.1.1.. Hankkeen vaikutuksia maankäyttöön tarkastellaan varsin monipuolisesti ja vaikutusten eri tasot tunnistaen, mutta arvioinnin kuvaus jää kuitenkin joidenkin tekijöiden osalta varsin yleiselle tasolle. Esim. tekstin alussa todetaan ” Arvioinnissa tarkastellaan, kuinka hanke vaihtoehtoineen tukee valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita.” Hankkeen aiemmassa toimintaohjelmassa on kuitenkin selkeästi nostettu esille, että yksi keskeinen tekijä hankkeen maankäyttöön liittyvissä vaikutuksissa on uusien väylälinjauksien mahdolliset vaikutukset yhdyskuntarakenteen hajautumiseen (uudet kaupalliset palvelut, mahdollisesti asutusta). Jo tunnistettuja mahdollisia vaikutuksia olisi voinut käsitellä arviointiohjelmassa ja sitä, miten ne huomioidaan/toteutetaan vaikutusten arvioinnissa.

Hankkeen toteuttamisen ja vaikutusten arvioinnin kannalta keskeisiä valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita on esitelty laatikkotekstinä arviointiohjelman sivulla 16. Tämän tekstin siirtämistä lukuun 6.1.1. voisi harkita.

Vesistövaikutukset

Pintavedet

Pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin osalta arviointiohjelmassa todetaan ainoastaan: ”Nykyisen ja suunniteltujen vaihtoehtoisten tielinjojen valuma-alueella olevien virtavesistöjen sekä lampien ja järvien nykytilan kuvausta tarkennetaan olemassa olevan tiedon perusteella. Lähtötietoina käytetään ympäristöhallinnon ja alueellisen vesiensuojeluyhdistyksen aineistoja. Tien parantamistoimien vaikutukset pintavesistöihin arvioidaan.” Tätä ei voida pitää riittävänä. Arviointiselostuksessa tuleekin selkeästi arvioida, miten hanke vaikuttaa pintavesien laatuun (erityisesti rakentamisaikaiset vaikutukset: kiintoaine, ravinteet), miten mahdolliset hydrologiset muutokset vaikuttavat veden laatuun ja näiden vesien tilaan. Tässä hankkeessa korostuvat erityisesti vaikutukset pienvesiin; puroihin, noroihin, lampiin, lähteikköihin ja tihkupintoihin sekä niiden edustamiin luontotyyppeihin. Minkälaisia vaikutuksia mahdollisilla uomien perkauksilla, kuivatusvesien johtamisella, rummuilla ja niiden rakentamisella sekä hydrologisilla muutoksilla on näihin? Vaikutuksia tulee arvioida myös VHS:n tavoitteiden saavuttamisen/säilyttämisen kannalta.

Pohjavedet

Pohjavesiin kohdistuvien vaikutusten osalta arviointi on kuvattu hieman pintavesiä tarkemmin. Yhteysviranomaisen pitää tärkeänä arviointiohjelmassa esitettyä hankealueen pohjavesialueiden hydrogeologisiin ja veden hankintaan liittyvien lähtötietojen tarkentamista sekä vaikutusten arvioinnin ulottamista pohjavesialueiden ulkopuolelle, koskien mm. yksityisiä kaivoja.

Arvioinnissa tulee huomioida myös tien käytön ja hoidon mahdolliset vaikutukset pohjavesiin.

Yhteysviranomaisen muistuttaa myös, että pohjavesiin mahdollisesti syntyvät vaikutukset voivat vaikuttaa myös pohjavesistä riippuvaisiin vesiekosysteemeihin, kuten lähteet ja tihkupinnat, ja myös nämä vaikutukset tulee arvioida arviointiselostuksessa (erityisesti tämä koskee suunnitellun hankkeen alkuosaa, 6- ja 9-tienliittymien aluetta).

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen käyttö

Vaikutuksia maa- ja kallioperään on käsitelty luvussa 6.1.8., joka on puutteellinen. Luvussa on määritelty luonnonvarat: ”mm. maa- ja kalliokiviainesten hyödyntämistä, pohjavesivarojen käyttöä, marjastusta, sienestystä, metsästystä ja kalastusta.” Lisäksi todetaan, että ”Tarkasteltavilla uusilla tiejärjestelyillä on paikallisesti maankäyttöön ja sitä kautta luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyviä vaikutuksia. Koko hankkeen elinkaaren suunnittelun, rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset ja niiden merkittävyys arvioidaan yleispiirteisesti arviointiselostuksessa.” Luvusta ei selviä minkälaisia lähtötietoja arvioinnissa käytetään (kartoitetaanko esim. nettikyselyssä hankkeen ja sen vaihtoehtojen alueiden marjastusta, vaikutuksia metsästyksen; esim. hirvenajon) eikä myöskään kerrota mitä ”yleispiirteinen arviointi” käytännössä tarkoittaa. Näiltä osin arviointia, sen lähtökohtia ja arviointia tulee täydentää arviointiselostuksessa.

Hankkeen toteuttaminen edellyttää runsaasti maa-ainesten ottoa, jota kaikilta osin ei saada varsinaiselta tielinjalta (esim. kalliolieikkauksista). Miten hanke vaikuttaa maa-ainesten ottoon ja käyttöön alueella tulisikin arviointiselostuksessa selvittää. Tähän on kiinnittänyt huomiota Tohmajärven kunnan ympäristölautakunta lausunnossaan arviointiohjelmasta: ”Ympäristövaikutusten arviointiin voisi kuulua myös tietokoon tarvittavien maa-ainesten saannin alustava selvittäminen. Maa-aineksia tarvitaan tien tekemiseen merkittäviä määriä etenkin uusien linjausten ollessa kysymyksessä. Läheskään kaikkia kerroksiin tai penkereisiin käytettävää maa-ainesta ei löydy tielinjauksilta. Maa-ainesten merkittävä tarve hankkeeseen edellyttää uusien sora-alueiden avaamista ja entisten laajentamista, mistä aiheutuu vaikutuksia luontoon.” Yhteysviranomaisen yhtyy lautakunnan näkemyseseen.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen: kasvillisuus, eläimistö ja suojelukohteet

Vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen arviointiohjelmassa on tarkasteltu kattavasti luvussa 6.1.6.. Arvioinnin pohjaksi on koottu olemassa oleva tieto suunnittelualueelta: keskeiset tiedot Natura 2000 -alueista, valtakunnallisten luonnonsuojeluohjelmien kohteista, luonnonsuojelualueista, suojelluista luontotyypeistä, luonnonmuistomerkkeistä ja mahdollisesti muista arvokkaista luontokohteista sekä tiedot luontodirektiivin liitteiden II ja IV lajien, erityisesti suojeltavien ja uhanalaisten lajien sekä muiden merkittävien eliölaajien esiintymistä.

Vaikutusten arvioinnin pohjaksi, olemassa olevan tiedon lisäksi, on keväällä ja kesällä 2013 (ja osin jo 2012) toteutettu useita erillisselvityksiä hankkeen ja sen vaikutusalueen luontoarvoista: mm. erillinen liito-oravaselvitys, viitasammakko- ja rupiliskoselvitys, kasvillisuus ja luontotyyppiselvitys, pesimälinnustoselvitys.

Myös arvioitavat vaikutukset on tunnistettu hyvin ja monipuolisesti.

Yhteysviranomaisen korostaa kuitenkin, että arviointiselostuksessa tulee erityisesti kiinnittää huomiota vaikutusten arvioinnissa pohjavesistä riippuvaisiin vesiekosysteemeihin (käsitelty pohjavesien yhteydessä) ja pienvesiin (käsitelty pintavesien yhteydessä).

Kalasto ja kalatalous

Hankealueiden vaikutuksia kohdealueiden vesistöjen kalastolle ei ole käsitelty vaikutusten arvioinnissa lainkaan. Hankkeella, sen missään toteutusvaihtoehdossa, kuten ELY-keskuksen kalatalouspalvelut lausunnossaan arviointiohjelmasta toteaa, ei ole merkittäviä kalataloudellisia vaikutuksia. Yhteysviranomaisen korostaa, että vaikka vaikutukset ovat vähäisiä, ne tulee kuitenkin käsitellä arviointiselostuksessa. Kalatalouspalvelut toteaa lausunnossaan myös: ”Tielinjauksen ylittävien purojen ja jokien osalta hankevastaavan tulee kuitenkin arvioida kalojen kulkuyhteyden säilyminen. Väärin toteutetut siltarummut muodostavat helposti kaloille ja myös muille vesieliöille vaellusesteen.” Myös tämä on huomioitava arviointiselostuksessa.

Melu-, pöly- ja värinävaikutukset sekä ilman laatu

Meluvaikutuksia on käsitelty luvussa 6.1.3. ja värinävaikutusten osalta luvussa 6.1.4.. Molempien osalta käsittelyä voidaan pitää riittävänä. Luvussa 6.1.5. on kuvattu hankkeen tai itse asiassa hankkeen käytön vaikutuksia ilman laatuun suppeasti otsikolla

päästövaikutukset. Pölyhaittoja ei arviointiohjelmassa ole käsitelty erikseen. Ne liittyvät käytännössä pääosin rakentamisvaiheen vaikutuksiin, joita on kuvattu luvussa 6.1.10, joskin kovin suppeasti. Rakentamisvaiheen vaikutuksia tuleekin avata ja tarkentaa arviointiselostukseen. Samalla tulisi pohtia olisiko parempi vaihtoehto esittää rakentamisvaiheen vaikutukset eri arvioitavien tekijöiden yhteydessä eikä erillisessä luvussa.

Liikenne

Liikenteen vaikutusten arviointi on kuvattu luvuissa 6.2.2-6.2.5., joissa on käsitelty liikennemäärien kasvuennusteita ja eri vaihtoehtojen vaikutuksia liikenteeseen ja liikkumiseen. Muilta osin varsinaisia ympäristövaikutuksia ei ole käsitelty. Luvussa 6.1.5. on käsitelty liikenteen päästöjen, luvussa 6.1.3. melun ja luvussa 6.1.4. tärinävaikutusten arviointia. Muista vaikutuksista Tohmajärven kunnan ympäristölautakunta on nostanut esille myös roskaantumisen: ”Ympäristöön ja viihtyvyyteen vaikuttava tekijä on myös tievarsien roskaantuminen lisääntyvän liikenteen seurauksena. Asia on tarpeen kirjata ohjelmaan mukaan.”

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen

Ihmisten terveyteen ja viihtyvyyteen kohdistuvia vaikutuksia arviointiohjelmassa on kuvattu hyvin. Aineistoa kerätään YVA-menettelyn ja suunnitteluprosessin aikana monilla eri tavoilla, joilla myös kansalaisten ja sidosryhmien osallistuminen ja vaikuttamismahdollisuudet on otettu huomioon (työpajat, yleisötilaisuudet, nettikysely). Arvioinnin pohjana ja lähtökohtana on käytetty keskeisiä viranomaisohjeita, jotka on esitetty lähdeluettelossa.

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvia vaikutuksia selvitetään selvästi luvussa 5 ja kuvassa 30 esitettyä vaikutusalueen rajausta laajemmalla alueella. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten osalta arviointiselostukseen tuleekin rajata selkeästi sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa käsiteltävät alueet. Tähän liittyen Itä-Suomen aluehallintovirasto korostaakin lausunnossaan arviointiohjelmasta: ”Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa on oleellista tietää, millaista asutusta ja elinkeinotoimintaa vaikutusten arviointialueella on: haittaako/estääkö hanke asukkaiden ja erityisryhmien esim. koululaisten tai vanhusten tai alueella muutoin oleskelevien tämän hetkistä asumista, olemista ja liikkumista sekä elinkeinonharjoittamista.”

Arviointiselostuksen sivulla 23 mainitaan yhtenä osallistumisen muotona karttapalvelu ja kysely. Tämä on yksi tärkeä väylä saada aineistoa sosiaalisten vaikutusten arvioinnin lähtötiedoiksi. Kysely olisi hyvä mainita myös luvussa 6.1.2.. Kyselylomake olisi tullut olla arviointiohjelman liitteenä, jolloin myös kyselyn sisällöllinen arviointi olisi ollut mahdollista. Kyselylomake tuleekin liittää arviointiselostuksen liitteeksi.

YVA-menettelyssä tehdään myös erillinen yrittäjäkysely ja työpajatapaaminen. Tämä on tärkeää, koska hankkeella voi olla suuria vaikutuksia erityisesti Kemien taajaman yrityksille. Työpajatyöskentelyssä on hyvä varmistaa myös muiden kuin yrittäjien osallistuminen. Itä-Suomen aluehallintovirasto toteaa lausunnossaan arviointiohjelmasta: ”Vuorovaikutus on työpajapainotteinen, jossa yrittäjät ovat keskeisessä asemassa. Asukkaat tulisi ottaa tasapuolisesti huomioon niin työpajatyöskentelyssä kuin kyselyyn vastaamisessa. Miten tiedotetaan kirjallisesta kyselyyn vastaamismah-

dollisuudesta, ja miten kyselystä ylipäätään tiedotetaan loma-asunnonomistajille, jotka eivät asu paikkakunnalla, jotta kyselyyn vastaaminen olisi mahdollista heille ja myös niille asukkaille, joilla ei ole vastaamiseen tarvittavaa tietotekniikan hallintaa eikä laitteita käytettävissä.”

Selvitettäessä hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen vaikutuksia elinkeinoille korostuu erityisesti matkailu ja siihen liittyvät erilaiset palvelut alueella. Tähän on kiinnittänyt huomiota Tohmajärven kunnanhallitus lausunnossaan arviointiohjelmasta: ”Tarkastelussa tuleekin huomioida keskeisenä myös se, että kyseessä on matkailureitti. Sen vetovoimaisuuden kannalta tärkeitä ovat tällöin myös maisema- ja kulttuuriarvot, ei vain liikenteellinen sujuvuus tai suppeasti tarkasteltavat luontoarvot.”

Rakennettu ja kulttuuriympäristö sekä maisema

Rakennetun ja kulttuuriympäristön osalta arviointiohjelmassa on tunnistettu keskeiset arvioitavat vaikutukset, ainakin yleisellä tasolla. Vaikutusten arvioinnin pohjaksi on jo pääosin olemassa olevaa aineistoa, joka mahdollistaa arvioinnin.

Erityisesti maisemavaikutusten osalta arvioinnin periaatteita olisi ollut hyvä avata nyt esitettyä laajemmin: mihin esim. arviotaessa vaikutuksia luonnonmaisemaan ja kulttuurimaisemaan kiinnitetään huomiota, mitkä ovat maisemallisia solmukohtia, yksittäisten kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten asema arvioinnissa jne.. Arviointiselostuksessa on myös syytä käyttää kuvasovitteita vaikutusten havainnollistamisessa.

Muinaisjäänökset

Hakija on pyytänyt museovirastolta hankkeeseen liittyen lausunnon, jossa todetaan: ”että aiemmat arkeologiset inventoinnit eivät ole riittäviä tiesuunnitelman pohjaksi, joten suunnittelun yhteydessä täytyy tehdä muinaisjäänösten inventointi.” Arviointiohjelmassa hankevastaava on päätenyt siihen, että muinaisjäänösten inventointi tehdään jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta syksyllä 2014 ja sen tulokset otetaan huomioon yleissuunnitelman laatimisessa. Yhteysviranomainen toteaa, että myös nämä selvitykset olisi tullut olla osana YVA-menettelyä, mutta kohtuullisuusperiaatteen huomioiden selvityksiä ei kuitenkaan edellytetä.

Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön

Hankkeen vaikutuksia alueen virkistyskäyttöön ei arviointiohjelmassa ole juurikaan arvioitu (ne on kyllä mainittu luvussa 6.1.8. arviotaessa vaikutuksia luonnonvarojen käyttöön). Vaikka hankkeen vaikutukset hankealueen ja sen vaihtoehtojen virkistyskäyttöön olisivat vähäisiä, ne tulee kuitenkin käsitellä arviointiohjelmassa. Työpajojen ja nettikyselyn kautta tähän lienee saatavissa riittävää aineistoa. Metsästysseuroja haastatteleamalla puolestaan riittävät tiedot on saatavissa näiden alueiden merkityksestä metsästykselle. Virkistyskäytön osalta arviointia ja tietoja tulee täydentää arviointiselostukseen.

Vaikutusten vertailu

Vaikutusten vertailua on arviointiohjelmassa käsitelty luvussa 6.3., Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset, omana lukunaan ”hankearviointi.” Luvussa todetaan: ”...hankkeen vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointi tehdään soveltaen Liikenneviras-

ton vuonna 2011 julkaisemissa hankearviointiohjeissa sekä Liikenneviraston selvityksissä ”Neliporrasperiaatteen soveltaminen liikennehankkeiden esisuunnittelussa” esitettyjä menetelmiä. Hankearvioinnissa kiinnitetään huomiota myös eri aikoina toteutavien toimenpiteiden taloudelliseen arviointiin ja vertailukelpoisuuteen. Hankearviointia käytetään varsinaisesti hankkeen yleissuunnitteluvaiheessa, mutta YVA-vaiheessa sitä käytetään päävaihtoehtojen vertailuun.” Näin voidaan menetellä, mutta yhteysviranomaisen painottaa, että YVA-menettelyssä arvioidaan nimenomaan ympäristövaikutuksia ja niiden vertailu tulee arviointiselostuksessa olla selkeä ja informatiivinen (sanallisen kuvauksen lisäksi myös vaihtoehtoitain taulukkomuodossa).

Riskit, häiriö- ja onnettomuustilanteet

Riskien, häiriö- ja onnettomuustilanteiden osalta vaikutuksia ei arviointiohjelmassa ole käsitelty omana lukunaan, mikä olisi tärkeää. Luvussa 9, Arvioinnin epävarmuustekijät ja riskit, viimeinen kappale käsittelee hankkeen, ei arvioinnin, riskejä: ”Hankkeen riskienhallinta tehdään kokonaisvaltaisesti. Se tarkoittaa, että riskien tunnistaminen ja käsittely tehdään sekä prosessin riskeille että teknisille riskeille. Riskienhallinta on järjestelmällinen ja jatkuva osa hankkeen päätöksentekoa. Riskienarviointi kattaa hankkeen vaarojen ja ongelmien (eli riskien) tunnistamisen, niiden todennäköisyyden ja vakavuuden arvioimisen, tarvittavien toimenpiteiden määrittämisen sekä seurannan.” Arvioitavia riskejä olisi tullut edes yleisellä tasolla tai esimerkkien myötä avata. Erilaiset onnettomuustilanteet lienevät ainakin yksi riskitekijä, esimerkiksi pohjavesialueilla.

Haitallisten vaikutusten vähentäminen

Hankkeen haitallisten vaikutusten vähentämistä arviointiohjelmassa on käsitelty suppeasti, kuitenkin joitain esimerkkejä esittäen. Luku tarkentuu yksilöidymmäksi varsinaisessa arviointiselostuksessa.

Vaikutusten seuranta

Vaikka hankkeen vaikutusten seuranta tarkentuu varsinaisessa lupaprosessissa ja sen jälkeen, niin myös arviointiselostuksessa tulee avata vaikutusten seuranta tarkemmin. Nyt arviointiohjelmassa on esitetty seurannan yleisiä periaatteita.

Osallistuminen ja tiedottaminen

Mahdollisuudet osallistua ja saada tietoa hankkeesta on tässä YVA-menettelyssä toteutettu poikkeuksellisen hyvin. Arviointiohjelmassa on kuvattu YVA-menettelyn mukainen tiedottaminen ja mahdollisuudet osallistua arviointityön sisällölliseen vaikuttamiseen, mutta myös useita muita tapoja saada tietoa tai osallistua YVA-menettelyyn ja hankesuunnitteluun (yleisötilaisuudet, työpajat, nettikysely, artikkelisarjat paikallislehdissä jne.) on arviointiohjelmassa esitetty.

Raportointi

Arviointiohjelma on rakenteeltaan selkeästi jäsennelty. Ohjelma on helposti luettava ja tiedot on havainnollisesti esitetty. Arviointiohjelman liitteenä olevat kartat hankkeen vaihtoehtojen sijoittumisesta ja alueen luonnonsuojelu- kulttuuriarvoista ovat informatiivisia. Arviointiselostukseen voisi lisätä valokuvien käyttöä (mm. maisemavaikutus-

ten, luonto- ja kulttuurimaisemien osalta).

Yhteenveto

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri – vastuualueen ”Valtatie 9 parantaminen välillä Onkamo-Niirala, Tohmajärvi” -hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma täyttää YVA-lain ja –asetuksen edellyttämät vaatimukset. Lain edellyttämät tärkeimmät ympäristövaikutukset on tunnistettu, joskin osa vaikutuksista, arviointiin käytetyt menetelmät ja niihin liittyvät epävarmuustekijät on kuvattu varsin yleisellä tasolla.

Arviointiohjelmassa hankkeen lähtökohdat, tarkoitus, kytkeytyminen muuhun toimintaan alueella, lainsäädännölliset edellytykset ja lupatarpeet sekä vaihtoehtoihin liittyvä maankäytön ja kaavoituksen kuvaus on tehty hyvin. Vaikutusten arvioinnin lähtötiedot on pääosin kuvattu hyvin. Lisäksi vaikutusten arvioinnin pohjaksi on teetetty useita erillisselvityksiä, erityisesti luonnon monimuotoisuuden osalta.

YVA-menettelyyn osallistuminen ja tiedonsaanti hankkeesta on arviointiohjelmassa esitetty hyvin.

Tässä lausunnossa on edellä, ko. asiayhteyksissä, esitetty joitain tarkennuksia ja täydennyksiä huomioonotettavaksi ympäristövaikutusten arviointityössä ja arviointiselostuksessa.

LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään tiedoksi kaikille lausunnonantajille. Arviointimenettelyn aikana yhteysviranomaiselle toimitetut alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet säilytetään Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. Kopiot niistä lähetetään hankkeesta vastaavalle.

Yhteysviranomaisen lausunto liitteineen ja arviointiohjelma ovat nähtävillä Tohmajärven kunnantalolla ja Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. Lausunto on myös nähtävissä internet-sivuilla osoitteessa:

www.ymparisto.fi/onkamoniiralaYVA

Aarne Wahlgren
ympäristönsuojeluyksikön päällikkö
Ympäristö- ja luonnonvarat - vastuualue

Hannu Luotonen
Erikoistutkija
Ympäristö- ja luonnonvarat – vastuualue

Suoritemaksu 2450 euroa (49 tuntia, á 50 euroa/tunti)

Maksun peruste

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista (897/2009) 25 §

Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen maksullisista suoritteista vuonna 2013 (907/2012)

Muutoksenhaku maksuun

Valtion maksuperustelain 11 b §:n mukaan maksua koskevaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Maksuvelvollinen, joka katsoo, että maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta oikaisua kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.

LIITTEET Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja kannanotot, 16 kpl.

TIEDOKSI Lausunnonantajat

Ympäristöministeriö

Suomen ympäristökeskus (+ 2 kpl arviointiohjelmiä)

Alueelliset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset