



17.8.2007

KAS-2007-R-11-531

Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, VALTATIENTEN 7 PARANTAMINEN MOOTTORITIEKSI VÄLILLÄ HAMINA-VAALIMAA, TIEHALLINTO, KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRI

HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri on 21.5.2007 toimittanut Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994 muutettu 267/1999, 458/2006) mukaisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman koskien valtatie 7 parantamista moottoritieksi välillä Hamina-Vaalimaa.

Hankkeen nimi

Valtatien 7 parantaminen moottoritieksi välille Hamina-Vaalimaa.

Hankkeesta vastaava ja yhteystiedot

Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Hankkeesta vastaavan käyttämä konsultti

Ramboll Finland Oy, Piispanmäentie 5, 02240 Espoo

Yhteysviranomainen

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus
PL 1023 (Kauppamiehenkatu 4), 45101 Kouvola

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Valtatien 7 parantamiseen moottoritieksi välillä Hamina-Vaalimaa sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (486/1994, muut. 267/1999,

458/2006) mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, sillä kyse on YVA-asetuksen (713/2006) hankeluettelon (2 luku 6 §) kohdan 9a mukaisesta hankkeesta.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä sekä arviointimenettelyn järjestämisestä. Arviointiohjelman ja tämän lausunnon perusteella hankkeesta vastaava laatii hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, jossa esitetään mm. hankkeen eri toteuttamisvaihtoehdot ja niiden keskeiset ympäristövaikutukset sekä haitallisten vaikutusten mahdolliset lieventämiskeinot. Arviointiselostuksen valmistuttua vuoden 2007 lopussa se tulee vastaavaan julkiseen käsittelyyn kuin nyt käsiteltävänä oleva arviointiohjelma.

Hanke ja sen perustelut

Hankkeen tarkoitus

Valtatie 7 johtaa Helsingistä Kotkan ja Haminan kautta Vaalimaalle. Tie on valmistunut nykyiseen muotoonsa 1960-luvun puolivälissä. Nykyinen tie on linjaukseltaan ja tasaukseltaan mutkainen ja mäkinen ja sillä on useita yleisen tien liittymiä sekä runsaasti yksityistieliittymiä. Erityisesti raskasta Venäjän rajaliikennettä on paljon ja siitä johtuvat ongelmat haittaavat erittäin paljon liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.

E18-tien kehittämisstrategiassa on tavoitteeksi asetettu, että yhteys on moottoritietasoinen ja standardiltaan yhtenäinen koko välillä Turusta Vaalimaalle ja edelleen Pietariin.

Suomi on sitoutunut toteuttamaan E18-tien moottoritieksi vuoteen 2015 mennessä.

Sijainti ja maankäyttötarve

YVA-menettelyssä tarkasteltava valtatieosuus on noin 35 km pitkä. Se sijoittuu pääosin Virolahden kunnan ja osin Haminan kaupungin alueille. Hanke käsittää moottoriväylän rakentamisen Haminan itäpuolelta (Lelusta) Vaalimaan rajanylityspaikalle.

Hankekuvaus

Valtatie 7 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä yhteyttä Eurooppatietä E18 ja EU:n tärkeäksi priorisoimaa ns. Pohjolan kolmion liikennejärjestelmää. Tie toimii Etelä-Suomen tärkeimpänä poikittaisyhteytenä sekä Suomen ja Venäjän välisen liikenteen pääväylänä.

Koko Turun ja Vaalimaan välinen osuus kehitetään moottoriväyläksi. Osuus Hamina - Vaalimaa on yksi neljästä vielä toteuttamattomasta E18-tien kehittämishankkeesta.

Elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeä E18 tien itäisin osuus on liikennemääriin suhteutettuna heikkotasoinen, mistä aiheutuu suuria ongelmia liikenteen sujuvuudelle ja liikenneturvallisuudelle. Venäjän rajaliikenne on kasvanut räjähdysmäisesti viimeisen kymmenen vuoden kuluessa ja kasvun oletetaan edelleen jatkuvan. Tiejaksolle on ominaista pitkät rajanylitystä odottavien rekkojen jonot. Tien varrella odottavat rekkajonot haittaavat liikennettä samoin kuin tien varressa asuvien ihmisten elämää ja ympäristöä melun, pakokaasupäästöjen sekä roskaantumisen muodossa.

Valtatie 7 sisältyy liikenne- ja viestintäministeriön esittämään pääteiden ydinverkkoon ja yleiseurooppalaiseen TEN-verkkoon. Valtatie 7 kuuluu myös ehdotettuun runkotieverkkoon. Tavoitetilanteessa valtatie 7 on moottoritie Vaalimaalle saakka. Hankkeen toteuttaminen suunnitellaan kuitenkin siten, että rakentaminen voidaan tehdä vaiheittain. Valtion tavoitteena on, että E 18 –tie on standardiltaan yhtenäinen moottoritie vuoteen 2015 mennessä.

Hankkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 113 miljoonaa euroa. Moottoritie turvaa yhtenäisen palvelutason ja turvallisen kulkuyhteyden Suomen tärkeimmällä kansainvälisellä väylällä. Samalla se luo perustan Kaakkois-Suomen elinkeinoelämän ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi.

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn muodostettavien vaihtoehtojen tavoitteena on löytää valtatielle 7 toteuttamiskelpoinen tiesuunta, joka parhaiten vastaisi tien kehittämiseksi asetettuja tavoitteita liikenteen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden sekä kehittyvän maankäytön tarpeita. Tiesuunnan tulee myös olla ympäristön kannalta hyväksyttävä.

Ympäristövaikutuksen arviointimenettelyssä tarkastellaan YVA-ohjelman mukaan seuraavia hankevaihtoehtoja:

- Vaihtoehto 0, valtatie säilyy nykyisellään
- Vaihtoehto 0+, nykyisen tien parannustoimenpiteet
- Vaihtoehto 1, nykyiseen tiekäytävään parannettava nelikaistatie
- Vaihtoehto 2, eteläinen vaihtoehto
- Vaihtoehto 3, pohjoinen vaihtoehto

Vaihtoehto 0 (Ve 0), vertailuvaihtoehto, jossa valtatie säilyy nykyisellään

Vaihtoehto 0 (VE 0) vastaa nykytilannetta. Valtatie 7 on suunnittelualueella kaksikaistainen tie, joka on linjaukseltaan jatkuvasti kaarteileva. Tien korkeusasema noudattaa maastonmuotoja ja on tästä johtuen mäkinen. Nousut ovat kuitenkin suhteellisen lyhyitä. Ohituspaikkoja on vähän. Tieosalla on useita yleisten teiden ja yksityisten teiden tasoliittymiä. Erillinen kevyen liikenteen tie on rakennettu Virojoen taajaman ja Vaalimaan välille. Rekkojen odotuskaistaa tullaan lähiaikoina pidentämään Hämeenkylyn liittymästä Virojoelle saakka.

Vaihtoehto 0+, nykyisen tien parannustoimenpiteet

Vaihtoehdossa 0+ (VE 0+) tutkitaan sellaisia kustannuksiltaan edullisia toimenpiteitä, joiden avulla nykyisen valtatie liikenteen sujuvuutta, toimivuutta ja liikenneturvallisuutta voidaan parantaa. Näitä ovat esim. telematiikan toimenpiteet, tievalaistuksen lisääminen, liittymien kanavointi, tien levenyttäminen, vaakageometrian parantaminen sekä pohjavesisuojaukset. Vaihtoehtoon kuuluu myös ohituskaistojen rakentaminen. 0+ -vaihtoehto sisältää jo suunniteltuja tai suunnitteilla olevia toimenpiteitä, kuten Virojoen pääliittymän parantamisen ja kevyen liikenteen väylän rakentamisen Virojoen liittymästä Säkäjärven liittymään saakka.

Vaihtoehto 1 (VE 1)

Vaihtoehdossa 1 tien parantamistoimenpiteet suunnitellaan pääosin tien nykyiseen maastokäytävään nykyistä tietä ja sen rakenteita mahdollisimman paljon hyödyntäen. Tie parannetaan koko tarkasteluvälillä moottoritieksi tai nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi, jolloin kyseeseen tulevat erilaiset tietyypit. Nelikaistatie tai moottoritie edellyttää rinnakkaistiejärjestelyjä.

Vaihtoehto 2 (VE 2)

Vaihtoehdon 2 maastokäytävä noudattaa vaihtoehdon 1 maastokäytävää Lelun ja Kattilaisten välillä. Kattilaisten kohdalla vaihtoehto suuntautuu nykyisen tien eteläpuolelle. Uusi tielinja risteää nykyistä tietä Ylä-Pihlajan koillispuolella Salpalinjan kohdalla. Salpalinjan itäpuolella vaihtoehdon 2 tielinja suuntautuu kohti koillista ohittaen Virojoen taajaman sen pohjoispuolelta, jonka jälkeen tielinja liittyy nykyiseen tiehen Vaalimaan kylän länsipuolella. Tie parannetaan koko tarkasteluvälillä moottoritieksi tai nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi. Nelikaistatie tai moottoritie edellyttää rinnakkaistiejärjestelyjä. Nykyinen valtatie jää Vaalimaan kylän kohtaa lukuun ottamatta rinnakkaistieksi.

Vaihtoehto 3 (VE 3)

Vaihtoehdossa 3 on alustavaa tielinjaa suunniteltu kahteen maastokäytävään Lelun ja Uskin välillä. vaihtoehdossa 3A tielinja kiertää Lelun itäpuolella Rajasuon Natura-alueen ja Vuorilammenmäen lintukalloiden välistä Uskin ja Nopalan kylien välille. Vaihtoehdossa 3B tielinja noudattaa vaihtoehtojen 1 ja 2 maastokäytäviä Kattilaisten kylän kohdalle, josta se kaartuu Vuorilammenmäen itäpuolelta Uskin ja Nopalan kylien väliin ja liittyy vaihtoehdon 3A mukaiseen maastokäytävään. Uskin ja Nopalan kohdalla tielinja suuntautuu kohti itää kaarrellen niin, että se ohittaa Valkjärven ja Saarasjärven niiden eteläpuolelta. Virojoen taajaman kohdalla tielinja ohittaa taajaman noin 2 kilometrin etäisyydellä. Virojoelta itään tielinja sijoittuu Mattilan ja Häkälän kylätaajamien väliin ja kaartuu sieltä Vaalimaan raja-asemalle. Tie parannetaan koko tarkasteluvälillä moottoritieksi tai nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi. Nelikaistatie tai moottoritie edellyttää rinnakkaistiejärjestelyä.

Tiedot hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista ja luvista

Tien suunnitteluprosessi koostuu neljästä vaiheesta; esiselvityksistä, yleissuunnittelusta, tiesuunnittelusta ja rakennussuunnittelusta. YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset huomioidaan myöhemmin laadittavissa maantielain mukaisissa yleis- ja tiesuunnitelmissa. Päätöstä yleissuunnitteluun valittavasta ratkaisusta ei tehdä ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana. YVA-menettelyssä arvioidaan eri maastokäytävävaihtoehtojen vaikutuksia ja niitä vertaillaan keskenään.

Tiehallinto tekee päätökset jatkosuunnittelusta YVA-menettelyn jälkeen. Hankkeen jatkosuunnittelu edellyttää maantielain mukaista käsittelyä ja hyväksymispäätöksiä sekä yleissuunnitelmasta että tiesuunnitelmasta.

Suunnittelu jatkuu YVA-menettelyn jälkeen maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatimisella. Siinä ympäristövaikutusten arvioinnissa esitetyt päävaihtoehdot tutkitaan ja suunnitellaan tarkemmin. Samalla tarkennetaan ja täydennetään vaihtoehtojen vaikutuksista mm. liikenteelliset ja taloudelliset vaikutukset. Laadittavan vaihtoehdovertailun perusteella Tiehallinto tekee päätöksen yleissuunnitelmaan valit-

tavasta ratkaisusta. Kaakkois-Suomen tiepiiri tekee yleissuunnitelmasta hyväksymispäätösesityksen Tiehallinnon keskushallinnolle, joka antaa maantielain (2005/503) mukaan yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen. Hyväksymispäätöksestä on käytävä ilmi, millä tavalla ympäristövaikutusten arviointi ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto on otettu huomioon.

Yleissuunnitelman jälkeen hankkeesta on laadittava maantielain mukainen tiesuunnitelma, jonka hyväksymiskäsittelyn jälkeen tienpitäjällä on oikeus ottaa tienrakentamista varten tarvittavat maa-alueet haltuun ja toteuttaa hanke.

YVA-lain 13 §:n mukaan viranomaisen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen tai tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon.

Hankealueen maankäyttösuunnitelmat ja liittyminen muihin hankkeisiin

Seutukaava ja maakuntakaavoitus

Kymenlaakson seutukaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 19.6.2001. Seutukaavassa tieyhteys on moottoritie- tai moottoriliikennetienä kehittämisselvityksen mukaisessa maastokäytävässä.

Kymenlaakson vaihemaakuntakaava, taajamat ja niiden ympäristöt, on hyväksytty maakuntavaltuustossa 12.6.2006. Kaava on alistettu ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Suunnitteluosuudella se koskee Haminaa ja Virojoen-Vaalimaan alueita. Kymenlaakson liitto on käynnistänyt maakuntakaavan toisen vaiheen (Maaseutu ja luonto) laatimisen ja siinä käsitellään maaseutualueita ja yhteysverkoston kokonaisuutta sekä taajama-aluevarauksia siltä osin kun ne rajattiin ensimmäisen maakuntakaavan suunnittelualueen ulkopuolelle. Tavoitteena on esittää valtatie linjaukselle yksi aluevaraus maakuntakaavaehdotuksessa vuonna 2009.

Yleiskaavoitus

Haminan kaupungin yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 20.3.2006. Yleiskaavoitettu alue kattaa Haminan keskeiset alueet –itäisin osa kaupungista ei kuulu yleiskaava-alueeseen. Valtatie 7 osuus Hamina-Vaalimaa sijoittuu yleiskaavassa kokonaan maa- ja metsätalousalueelle. Yleiskaava-alueen ulkopuolella Hamina ei ole merkittävää asutusta valtatie tuntumassa.

Virolahdella Virojoen-Vaalimaan osayleiskaava käsittää Virojoen taajaman ja pääosan Vaalimaan kylästä aina raja-asemalle saakka. Kaava on vahvistettu Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa 12.4.2001. Osayleiskaavassa on huomioitu valtatielle kaksi linjausta, toinen sijoittuu Virojoen taajaman sisään ja toinen kiertää sen pohjoispuolelta. Virolahdella on tarkoitus käynnistää osayleiskaavan muutostyö samanaikaisesti valtatie 7 yleissuunnittelun kanssa vuorovaikutteisesti.

Asemakaavat

Asemakaavoitettuja alueita on ainoastaan Virolahdella. Vahterikon aluetta on kaavoitettu teollisuus- ja varastointikäyttöön. Virojoen taajama on asemakaavoitettu, samoin pääosa Vaalimaan alueesta ja raja-aseman alueesta.

Muut hankkeet

Vaalimaan raja-asemalla on tehty ja suunniteltu useita kehittämishankkeita. Tiehallinto rakennuttaa vt 7:n parantamisena alueen liikennejärjestelyt ja Senaatti-kiinteistöt tullilaitoksen, rajavartiolaitoksen ja maa- ja metsätalousministeriön tarpeisiin alueelle tulevat rakennukset. Nykyinen asemarakennus ja siihen liittyvät ajoväylät ja tarkastuskaistat jäävät henkilöliikenteen käyttöön. Tavaraliikenteelle rakennetaan uusi asemarakennus ja siihen liittyvät ajoväylät ja tarkastusalueet. Tiesuudelle laaditun tiesuunnitelman kanssa on laadittu samanaikaisesti valaistuksen ja telemaatiikan rakennussuunnitelmat. Lisäksi Vaalimaan raja-aseman läheisyyteen on suunnitteilla suuri rekkaparkki.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN, KUULEMINEN

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta Haminan kaupungin ja Virolahden kunnan ilmoitustauluilla 24.5.2007-20.7.2007. Kuulutus on julkaistu Kymen Sanomissa 24.5.2007 ja Kaakonkulmassa 23.5.2007. Arviointiohjelma on ollut nähtävillä Haminan kaupungintalolla (Puistokatu 2, asiakaspalvelupiste), Haminan kirjastossa (Rautatiekatu 8), Virolahden kunnantalolla (Opintie 4), Virolahden kirjastossa (Rantatie 9), Vaalimaan Rajahovissa (Rajahovintie 10) sekä Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa (Kauppamiehenkatu 4, Kouvola). Lisäksi [arviointiohjelma on nähtävillä Kaakkois-Suomen tiepiirin internet-sivuilla osoitteessa www.tiehallinto.fi/vt7hamina-vaalimaa](http://www.tiehallinto.fi/vt7hamina-vaalimaa)

Arviointiohjelmaa koskevat lausunnot ja mielipiteet pyydettiin toimittamaan Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle 20.7.2007 mennessä.

Yleissuunnittelua ja siihen liittyvää ympäristövaikutusten arviointia ohjaavaan hankeryhmään kuuluivat hankkeesta vastaavan Kaakkois-Suomen tiepiirin ja YVA-konsultin (Ramboll Finland Oy) lisäksi seuraavien tahojen edustajat: Tiehallinto keskushallinto, Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, Virolahden kunta, Haminan kaupunki, Kymenlaakson liitto, Vaalimaan tulli, Rajavartiosto Vaalimaa, Kymenlaakson maakuntamuseo.

Hankeryhmän tarkoituksena on edistää tiedonkulkua ja -vaihtoa hankkeesta vastaavan, viranomaisten ja muiden sidosryhmien välillä. Ryhmän kokouksissa seurataan YVA:n kulkua ja keskustellaan arviointiohjelman samoin kuin arviointiselostuksen ja sitä tukevien selvitysten laadinnasta.

Yleisötilaisuudet

Hanketta ja ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 13.6.2007 Virojoen Rajasalissa (Itätie 1). Toinen yleisötilaisuus, joka koskee ympäristövaikutusten arviointiselostusta järjestetään alustavan aikataulun mukaan tammi-kuussa 2008.

Tilaisuuksissa osallistujat voivat kysellä ja kertoa näkemyksensä sekä suullisesti että palautelomakkeella, jonka voi jättää yleisötilaisuudessa tai lähettää myöhemmin postitse.

Tavoiteseminaari

Hankkeen tavoitteiden ja lähtökohtien selvittämiseksi järjestettiin seminaari 19.3.2007, johon oli kutsuttu Virolahden kunnan, Haminan kaupungin, Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen, Kymenlaakson liiton, Puolustusvoimien, Rajavartioston, Tullin, Kymenlaakson maakuntamuseon, Poliisin, Pelastustoimen, SKAL:n, linja-autoliiton ja luonnonsuojelupiirin edustajia.

Muu vuorovaikutus ja tiedottaminen

Yleisötilaisuuksien lisäksi YVA-menettelyn aikana järjestetään myös kaksi asukkaille, yhdistyksille ja viranomaistahoille tarkoitettua työpajatilaisuutta, joiden tavoitteena on saada aikaan aitoa vuorovaikutusta eri osallistujatahojen kesken, tiedottaa hankkeesta sekä kerätä tietoa ja näkemyksiä suunnitteluun ja vaikutusarviointiin. Työn alussa tehdyssä sidosryhmäkartoituksessa haettiin eri tavoin hankkeeseen liittyvät tahot, kuten lähialueen maanomistajat, asukkaat, asukasyhdistykset, paikalliset järjestöt sekä elinkeinoelämän ja liikenteen edustajat. Ensimmäinen työpajatilaisuus pidettiin 12.4.2007 Virojoella. Osallistujat pohtivat nykyisiä ongelmia ja hankkeen tärkeitä asioita ja antoivat palautetta vaihtoehtoista. Toisessa työpajassa keskitytään vaihtoehtojen vaikutuksiin Keskeisessä asemassa ovat hankkeesta ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ja niiden lieventämistoimet.

YVA-selostusvaiheen aikana järjestetään asukkaille ja muille hankkeesta kiinnostuneille yhteisöille maastokävely, jossa tutustutaan linjauksiin paikan päällä.

Merkittävä osa hankkeen vuoropuhelusta käydään myös hankeryhmätyöskentelyssä sekä viranomaistapaamisissa.

Hankkeelle on avattu omat internet-sivut (<http://www.tiehallinto.fi/tiehankkeet>), joilla kerrotaan YVA-menettelyn etenemisestä. YVA-menettelyn edistymisestä laaditaan myös lehdistötiedotteita, joita lähetetään paikallismedian ja sidosryhmien edustajille.

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA ESITETYT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteenveto yhteysviranomaiselle toimitetuista lausunnoista ja mielipiteistä

Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle toimitettiin arviointiohjelmasta yhteensä 42 lausuntoa. Näistä 23 kpl oli yksityishenkilöiden ja yhteisöjen kannanottoja. Yleisenä huomiona lausunnoista voidaan todeta, että päähuomio niissä kiinnitettiin ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, asumiseen ja asuinoloihin liittyviin kysymyksiin. Tielinjausvaihtoehtoihin esitettiin myös runsaasti kannanottoja. Eri vaihtoehdot saivat sekä kannatusta että vastustusta hajonnan ollessa kohtalaisen runsasta. Myös yhdistelmävaihtoehtoja esitettiin. Lisäksi lausunnoissa tuotiin esille luontoon, maisemaan ja kulttuuriperintöön liittyviä seikkoja sekä luonnonvarojen käyttöön ja myös ilman laatuun liittyviä asioita. Vuorovaikutusta ja tiedottamista pidettiin yleisesti ottaen riittävänä

Seuraavassa yhteenveto yhteysviranomaiselle toimitetuista lausunnoista ja mielipiteistä:

Haminan kaupunginhallitus (2.7.2007)

Kaupunginhallitus toteaa lausuntonaan, että valtatie 7:n parantaminen moottoritieksi välillä Hamina-Vaalimaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty YVA-lain ja –asetuksen edellyttämät tiedot.

Haminan kaupunki, perusturvalautakunta (13.6.2007)

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty YVA-lain ja –asetuksen edellyttämät tiedot.

Haminan kaupunki, ympäristölautakunta (19.6.2007)

Perusturvalautakunta toteaa lausuntonaan, että arviointiohjelmassa esitetään selvitetäväksi YVA-laissa edellytetyt huomioon otettavat asiat. Hankkeen vaikutusalue on määritelty riittävän suureksi ja tarkasteltavien vaihtoehtojen määrä on riittävä. Ohjelman erityinen ansio on kivenlouhimoiden sivukivien hyödyntämismahdollisuuksien selvittäminen kunkin linjausvaihtoehdon osalta. Ohjelmassa on esitetty päästövaikutuksia selvittävän laskennallisia päästömääriä vertailemalla. Vaikutuksia ilman laatuun ja ilmastoon tulee tarkastella monipuolisemmin.

Virolahden kunnanhallitus (25.6.2007)

Virolahden kunnanhallitus toteaa lausunnossaan, että ohjelma on riittävän laaja ja kattava hankkeen ympäristövaikutusten arviointiin.

Virolahden rakennuslautakunta (13.6.2007)

Rakennuslautakunta pitää hyvänä asiana, että moottoritien rakentamisen valmistelu on käynnistynyt. Moottoritien valmistuttua Virolahden alueen nykyinen sietämätön liikenneongelma tulee poistumaan. Lausunnossa on kannanotto hankevaihtoehtoihin. Rakennuslautakunta pitää YVA-ohjelman VE 3 / VE 3a vaihtoehtoja parhaimpina.

Virolahden perusturvalautakunta (20.6.2007)

Valtatie 7:n parantaminen on Virolahden kuntalaisten turvallisuuden, terveyden ja arkielämän sujuvuuden kannalta erittäin merkittävä hanke, joka tulisi toteuttaa mahdollisimman nopealla aikataululla. Ympäristövaikutusten arvioinnissa asutuksen ja ihmisten hyvinvoinnin arvioinnilla tulisi olla pääpaino.

Itäisen maanpuolustusalueen esikunta (25.6.2007)

Arvioitaessa moottoritien linjauksen vaikutuksia aluerakenteeseen ja maankäyttöön tulee selvittää vaikutukset puolustusvoimien käytössä oleviin alueisiin sekä puolustusvoimien tarvitsemiin kulkureitteihin Haminan varuskunta-alueelta, Haminan keskustasta ja Pampyölistä harjoitusalueille sekä eri harjoitusalueiden välillä.

Kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on huomioitava vaikutukset Salpa-asemaan ja –linjaan. Kyseessä on muinaismuistoksi rinnastettava kohde, jota koskevat tai jonka läheisyydessä tehtävät muutokset on esitettävä museovirastolle hyväksyttäväksi ja ne edellyttävät erillistä sopimusta Kymen Sotilasläänin Esi-kunnan kanssa.

Arvioitaessa vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen on syytä selvittää suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevassa Haminan varuskunnassa ja harjoitusalueina käytettävissä suunnitteluosuuden metsissä puolustusvoimien henkilöstölle ja varusmiehille mahdollisesti aiheutuvat vaikutukset.

Kymen Sotilasläänin Esikunta (21.6.2007)

Kymen sotilasläänin Esikunta katsoo, että linjausvaihtoehto 1 (VE1, nykyiseen tiekäytävään parannettava nelikaistatie) on ympäristön kannalta tarkasteltavat vaikutuskokonaisuudet huomioon ottaen vähiten ympäristöä rasittava.

Vaihtoehdot VE2 (eteläinen vaihtoehto) ja VE3 (pohjoinen vaihtoehto) kulkevat Virolahden pohjoispuolella Salpalinjaan kuuluvan pallokorsulinjan (ns. oikaisulinjan) poikki. Lisäksi linjaus VE3 kulkee Salpalinjan pääaseman poikki Saarasjärven eteläpuolella. Salpalinja on muinaismuistolain pohjalta suojeltaviin kohteisiin rinnastettava historiallinen linnoitus.

Kaakkois-Suomen rajavartiosto (12.7.2007)

Kaakkois-Suomen rajavartiostolla ei ole huomautettavaa YVA-ohjelman sisältöön. Kriittinen kohta varsinaisessa hankkeessa on rajavartioston toiminnan kannalta valtatie 7 itäpäähän järjestelyt eli se, miten moottoritie tai tulevat tiejärjestelyt päättyvät ja muuttuvat vaalimaan rajanylityspaikan alueeksi ja katuverkoksi. Tähän liittyy myös Lappeenrannan tien liittyminen VT 7:ään ja liittymän sijainti. Olennaista on uusilla tiejärjestelyillä saada väljyyttä koko Vaalimaan rajanylityspaikan ja sen ympäristön kehittämiseksi.

Kymenlaakson liitto (13.8.2007)

Kymenlaakson liitto on edustettu YVA-prosessin yhteistyöryhmissä. YVA-ohjelmaan liittyviä näkökohtia on välitetty hankkeesta vastaavalle ohjelman laatimisprosessin aikana. Kymenlaakson liitto korostaa, että liikenneväylän suunnittelun yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota maisema-ekologisesti arvokkaisiin ekologiin yhteyksiin ja viherväyliin. Viheryhteystarpeet rannikkovyöhykkeeltä Itä-Kymenlaakson laajoihin yhtenäisiin luontoalueisiin tulee tunnistaa ja keinot kielteisten vaikutusten estämiseksi esittää.

Ratahallintokeskus (21.6.2007)

Ratahallintokeskuksella ei ole huomauttamista YVA-ohjelmasta.

Museovirasto, arkeologian osasto (13.7.2007)

YVA-ohjelmassa esitetyillä tielinjausvaihtoehdoilla tai niiden välittömässä läheisyydessä sijaitsee useita muinaismuistolain (295/63) suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Haminan osalta tiedot kiinteistä muinaisjäännöksistä ovat ajantasaiset (inventoitu 2006). Virolahden kunnan perusinventointi on tehty 1967, joten inventointitiedot ovat puutteelliset. Virolahden alueella inventoidaan esihistoriallisen ja historiallisen ajan muinaisjäännöksiä syys- ja lokakuussa 2007. Ajantasaiset tiedot Virolahden kiinteistä muinaisjäännöksistä on saatavissa Museovirastosta kuluvan vuoden lopulla.

Vaikutukset vedenalaiseen kulttuuriperintöön Virojoen ylittävän sillan osalta tulee selvittää hyvissä ajoin ennen hankkeen toteuttamista. Asiasta tulee neuvotella Museoviraston meriarkeologian yksikön kanssa (minna.leino@nba.fi, (09 4050 9067)).

Rakennetun kulttuuriperinnön osalta lausunnon antaa Museoviraston ja Kymenlaakson maakuntamuseon sopimuksen mukaisesti Kymenlaakson maakuntamuseo.

Kymenlaakson maakuntamuseo (21.6.2007)

Kymenlaakson maakuntamuseolla ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Suunnittelualueen kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristöjen olennaiset piirteet on esitetty tekstissä ja kartoin riittävällä tavalla. YVA-ohjelman mu

kaan kulttuuriympäristöä mm. rakennushistoriaa tullaan selvittämään arvioinnin yhteydessä ja niiden kuvaus liitetään osaksi YVA-selostusta.

Kymenlaakson pelastuslaitos (21.6.2007)

Kymenlaakson pelastuslaitoksella ei ole ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan huomautettavaa.

Etelä-Suomen lääninhallitus, Sosiaali- ja terveysosasto (13.7.2007)

Lääninhallitus katsoo, että yksilön tai väestön terveysvaikutusten arviointi tulee tehdä samantasoisena ja -laatusena kuin sosiaalisten vaikutusten arviointi tai esimerkiksi luontoselvitykset. Arviointiohjelman karttaliitteisiin on hyvin merkittynä, suurenuslasilla luettavina, muutamia terveydensuojelullisia kohteita. Karttoihin on syytä merkitä myös ne rajat, joiden sisällä jokin erikseen mainittu ihmisiin kohdistuva terveysvaikutus arvioidaan ja tutkitaan sekä seurataan kuten esim. melutasojen vaikutusalueet, liikennepäästöjen vaikutusalue, vesijohtoon liittymättömien talouksien vaikutusalue. Ihmisiin kohdistuvien terveyshaittojen arvioimiseksi asunnoissa ja muissa oleskelutiloissa sosiaali- ja terveysministeriö on antanut Asumisterveysohjeen (Oppaita 2003:1). Lisäksi sosiaali- ja terveysministeriön ohjetta "ympäristömeluhaittojen arvioinnin perusteita" (Selvityksiä 2005:14) voisi käyttää. Melun mittausmenetelmät, meluhaitan arvioiminen ja melutasojen vertaaminen ohjearvoihin tulee tehdä sosiaali- ja terveysministeriön edellyttämällä tavalla niin, ettei ympäristömelun selvityksen lopputulos ole ristiriidassa terveydensuojelusäännöksiin.

Lääninhallitus katsoo, että kun hankkeen kaikkia yksilöön ja väestöön kohdistuvia terveysvaikutuksia ja sosiaalisia vaikutuksia arvioidaan ja seurataan, niin selvitykset ja seurannat on tehtävä niin, että ihmisen ja väestön terveyden suojelu käytännössä myös toteutuu tavalla tai toisella. Seurantaohjelma tulee laatia yhdessä kunnan terveydensuojeluviranomaisen kanssa.

Virojoen kyläyhdistys ry (27.6.2007)

Uusi tie välille Hamina-Vaalimaa on todella tarpeellinen. Nykyisin liikenneolosuhteet ovat todella vaikeat ja vaaralliset. Voidaan sanoa, että Virojoella asuvien kansalaisten perusoikeudet eivät liikenneolojen takia toteudu. Rekkajonot haittaavat ja vaarantavat Virojoen kyläläisten liikkumisen 7-tiellä lähes päivittäin ja aiheuttavat monia ongelmia sekä kylän asukkaille että kylän elinkeinoelämälle haitaten mm. tavarakuljetuksia, työssäkäynti- ja asiointiliikennettä sekä koulumatkoja. Jonot jättävät myös paljon roskaa tienvarsille sekä aiheuttavat melua ja pakokaasuhaittoja.

Yhdistys pitää pohjoista eli punaisella merkittyä tielinjausta (VE 3) ehdottomasti Virolahden keskustajaman Virojoen kannalta parhaana ratkaisuna. Linjaus ohittaa kylän melko kaukaa, jolloin tulee huomioida, että Virojoen taajamaan tulee tieltä kunnolliset liittymät ja selvät opasteet. Kyläläisten asumisviihtyvyyden kannalta pohjoinen linjaus olisi ympäristövaikutuksiltaan paras vaihtoehto. Kylälle kohdistuvat meluhaitat vähenesivät, samoin roskaaminen ja pakokaasuista aiheutuvat haitat. Tilanne on toisaalta liikkeiden ja yritysten kannalta ongelmallinen, kun pohjoinen vaihtoehto vie liikenne- ja myös asiakasvirrat kauemmas. Nykyisellään 7-tien rekkajonot ovat kuitenkin vaikeuttaneet kylän yritysten toimintaa hidastaen tavarakuljetuksia ja jopa aiheuttaen peruutuksia.

Jos tie tulisi nykyisen linjauksen paikalle (VE 1), siitä olisi eniten haittaa kylän nykyiselle asutukselle. Linjaus kulkee Virojoen kylän halki ja toteutuessaan se jakaisi kyläalueen kahtia ja vaikeuttaisi kylän pohjoisosien asukkaiden liikkumista kylän keskukseen palvelujen äärelle.

Vihreällä merkitty linjaus (VE 2) ohittaa myös kylätaajaman pohjoispuolelta ja on kylän eheyden kannalta sinisellä merkittyä linjausta (VE 1) parempi. Alle jäisi kuitenkin jonkin verran asumuksia ja linjauksesta aiheutuisi kylälle enemmän meluhaittoja sen kulkiessa pohjoista linjausta lähempänä kylää.

Maataloustuottajain Kymenlaakson Liitto MTK-Kymenlaakso ry (27.6.2007)
Merkittävien väylähankkeiden yhteydessä on yleisen edun ohella otettava huomioon paikallisten asukkaiden käsitykset ja toiveet. Arviointisuunnitelmassa tulee painottaa myös vaikutuksia paikalliseen elinkeinotoimintaan. Maa- ja metsätaloudelle sekä kasvavalle maaseutuyrittäjyydelle aiheutuvia haittoja tulee välttää mahdollisimman paljon. Yleisötilaisuudet ovat hyvä tapa koota paikallisten asukkaiden mielipiteitä valmistelun ohjeiksi. Osallistumisen varmistamiseksi tulisi myös harkita, olisiko mahdollista esitellä suunnitelmaa esim. paikallisten toimijoiden kokouksissa. Valmistelun edetessä on syytä pyytää lausuntoja paikallisilta toimijoilta (Kaakon mhy, Maataloustuottajain Vehkalahden yhdistys, Maataloustuottajain Virolahden yhdistys).

Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto (27.6.2007)

Yleisenä huomiona lausunnossa todetaan, että arviointiohjelma on riittävän kattava, perusteellinen ja kaikki olennaiset asiat huomioon otettava antamaan riittävän pohjan arviointiselostuksen tekemiselle. Lisäksi lausunnossa esitetään muutamia tarkentavia kommentteja asiaan liittyen. Tiedottamisen osalta painotetaan paikallis- ja maakuntalehtien merkitystä tehokkaimpina tiedotuskanavina. Suunnittelualueen nykytilanteeseen esitetään lisättäväksi kuvaus maanviljely- ja metsäalueista, jotta jatkossa (vrt. vaikutusten arviointi/YVA-selostus) olisi helpommin pääteltävissä, miten eri vaihtoehdot vaikuttavat maa- ja metsätalouden harjoittamiseen. Arvioitavien vaihtoehtojen tielinjausten määrä on riittävä. Arviointiselostuksesta esitetään pyydettyä lausunto myös Kaakon metsänhoitoyhdistykseltä (Sibeliuskatu 34 B, 49400 Hamina).

Harjun oppimiskeskus Oy (3.8.2007)

Nykyinen tielinjaus ja vaihtoehdot VE1 ja VE2 kulkevat metsäntutkimuslaitoksen mailla. Kyseinen alue siirtyy metsähallituksen omistukseen 2008. Harjun oppimiskeskus Oy:llä on ko. alueeseen täysi käyttöoikeus. Nykyisen tiealueen laajennus (VE1) aiheuttaisi vähemmän haittaa kuin VE2. VE2 alueella on Juurikkasuon kohdalla 0-käsittelyalue eli metsälle ei tehdä mitään, jos ei ole koetarvetta. Keskelle linjausta jää koivujen siemensatokoeala, jota on seurattu noin 10 vuotta. Alueella on liito-oravia, mutta on niitä muuallakin. Suurin ongelma olisi kuitenkin rauhallisen ja turvallisen hevoslenkin menetys. Harjun oppimiskeskus on merkittävä hevosalan oppilaitos. Hevoset liikkuvat paljon ns. Suurenkorvenlenkillä. Se on vähäliikenteinen metsätie oppilaitoksen hallinnassa olevilla mailla. Vaihtoehto VE 3 (a ja b) olisi ongelmaton tässä suhteessa. Tietoa ja uutisointia asiasta on ollut kiitettävästi.

Mielipide 1 (19.7.2007)

Mikäli pohjoinen väylävaihtoehto tulee todennäköiseksi vaihtoehdoksi moottoritien linjauksissa, Vaalimaan kylän asukkaat haluavat seuraavat asiat huomioitavaksi. Moottoritien liittymä Vaalimaalle tulisi Uistesuon itä/koillispuolelta Lappeenrannan tielle. Väliltä Lappeenrannantie-Kotolantie esitetään tielinjausta 200-400 metriä pohjoisemmaksi kylän asutuksesta melu- ja saastehaittojen vähentämiseksi.

Mielipide 2 (18.7.2007)

Kannanotto pohjoisen vaihtoehdon puolesta. Vaihtoehdossa jäisi mahdollisimman vähän ihmisten koteja tien alle. Vältettäisiin myös muita vaihtoehtoja paremmin kyläyhteisöjen rikkoutuminen.

Mielipide 3 (19.7.2007)

Ykkösvaihtoehto on pohjoinen VE3a tai VE3b. Jos pohjoisessa vaihtoehdossa on jokin ylityspääsemätön este, sitten VE1. Pihlajan kylän kohdalla nykyisen tien viereen pohjoispuolelle. Ei missään tapauksessa VE2, sillä tämä rikkoo pahoin Pihlajan kylän kulttuurimaiseman ja pirstoo kylän elinkelpoiset maatilat.

Mielipide 4 (5.7.2007)

Liikenteen kannalta paras vaihtoehto on vanhan tien parantaminen ja osittainen levenyttäminen. Lisäksi Vaalimaalle on rakennettava kunnolliset pysäköintialueet rekoille. Tullien toiminta saatava liikenteen vaatimalle tasolle. Tarvittaessa tulee rajoittaa Suomeen tulevaa liikennettä. Kannanotossa vastustetaan moottoritiehanketta.

Mielipide 5 (19.7.2007)

Pohjoinen vaihtoehto VE3 mahdollistaa parhaiten toimivan moottoritieyhteyden välillä Hamina-Vaalimaa. Nykyiseen tiekäytävään rakentaminen ei ole järkevää millään kohtaa, kun pyritään rajanylitysliikenteen aiheuttamien paineiden helpottamiseen. Nykyinen tie tulee varata paikallisliikenteen tarpeisiin. Vaalimaan kyläaukean maisemallinen ja toiminnallinen kokonaisuus tulee säilyttää ennallaan.

Mielipide 6 (12.7.2007)

VE1 (Sininen linjaus) on käyttökelpoinen ja taloudellisin vaihtoehto. Uudet tiekäytävät pirstoisivat maa- ja metsätalousalueita. Kannanotossa esitetään, että VE1:n mukainen mt päättyisi Tupakorpi-Härmänkangas alueelle, josta tie Vaalimaalle jatkuisi esimerkiksi 4-kaistaisena mt-liikennetienä. Vaikutusten arvioinnin kannalta keskeisiä asioita ovat taloudellisuus ja ympäristönsuojelunäkökohdat. Osallistumismahdollisuudet ovat olleet riittävät. Kalliin moottoritien rakentamista ja ylläpitoa rekkojen parkkeeraamista varten ei kannateta. Ongelmana on, ei suinkaan liikenteen määrä, vaan Venäjän tullin hitaus. Taloudellisin ratkaisu on toimivan rekkaparkkijärjestelmän rakentaminen Vaalimaalle (vara-alue Härmänkangas). Melusuojaus on tarpeen Virojoen taajama-alueelle.

Mielipide 7 (17.7.2007)

Nykyinen tie leveäkaistatieksi. Osallistumismahdollisuudet, vuoropuhelu ja tiedotus hoidettu riittävästi. Kannanotossa todetaan eteläisen vaihtoehdon vaikutuksista metsän pirstoutuminen, metsäautotien tuhoutuminen, liikenteen melu lisääntyy, metsätyksmahdollisuus huononee, Länsikylästä kulku Hamina-Virojoki vaikeutuu.

Mielipide 8 (2.7.2007)

Kannanotossa esitetään huoli siitä, että vaihtoehdossa VE2 asuinkiinteistö voi jäädä tien alle tai ainakin tie tulisi kulkemaan hyvin läheltä. VE2 menisi myös Toukosenkosken alajuoksun uimapaikan päältä tai ihan vierestä. Kyseistä paikkaa on käytetty kesäisin paljon virkistykseen ja sillä on ollut myös rauhoittava vaikutus sen kauneuden ja luonnon eläinten myötä. Talvisin hiihtolatu on kulkenut juuri Toukosenkosken läheltä ja lähipelloilla. Lisäksi lausunnossa todetaan talon myyntiarvon laskevan huomattavasti, jos moottoritien melu on häiritsevää. Esitetyistä tielinjausvaihtoehdoista pohjoinen (VE3) olisi paras, mieluummin vielä kauemmaksi kulkevaksi.

Yhteismielipide 9 (4 henkilöä 3.7.2007)

Hamina-Vaalimaa moottoritiehankeen ns. pohjoisen linjauksen toteutuessa kesäpaikka (isovanhempien kotipaikka) jäisi sen alle. Paikka on todella tärkeä. Jos se jää tien alle, useat ihmiset menettävät yhteyden omaan historiaansa. Hyvin toiminut kolmen perheen mökki-yhteisö hajoaisi. Lisäksi naapurissa on karjatila ja hankevaihtoehdon toteutuminen saattaa viedä elinkeinon. Jos pohjoinen linjaus säästäisi kesäpaikan,

mutta menisi aivan vierestä seuraukset olisivat katastrofaaliset. Maalaismaiseman häviäminen ja liikennemelun lisääntyminen olisivat kaikkein suurimmat vaikutukset. Paikka ei soveltuisi asuin- eikä virkistyskäyttöön. Lisäksi arvonmenetys olisi merkittävä. Kannanotossa esitetään, että jos pohjoinen linjaus muualla on hyvä ratkaisu se Säkjärventien kohdalla yhdistyy eteläiseen linjaukseen, jolloin siitä olisi vähemmän haittaa Virolahden Tiilikalan asukkaille.

Mielipide 10 (29.6.2007)

VE1 nykyiseen tiekäytävään parannettava nelikaistatie. Ympäristöhaitat ovat jo tällä hetkellä siinä, ei tule uusia. Matka Hamina-Vaalimaa lyhin mahdollinen. Tiehallinto omistaa jo puolet tarvittavasta tien pinta-alasta. Vuorovaikutukselta toivotaan, että tien vaikutuspiirissä olevia kuunneltaisiin ja tulevan tien linjan maan- ja rakennusten omistajiin pidettäisiin neuvottelu-yhteys. VE3 pohjoinen vaihtoehto olisi paras unohdtaa ympäristö- ym. käytännön haittojen takia. Kaakkoiskulman suurin luonnon eli erämaa-alue tuhoutuisi, metsästysmaat pirstoutuisivat ja metsästys vaikeutuisi. Eläimiä joutuisi evakkoon. Monia metsäpalstoja jäisi tien molemmin puolin.

Mielipide 11 (17.7.2007)

Tielinjavaihtoehtoista todetaan, että VE1 on mielekkäin, mutta rakentamisaikaiset ongelmat ja rinnakkaistiejärjestelyt lienevät vaikeita. Ainakin Virojoki varmaan pakko kiertää, joten VE1/Ve2 ei olisi huono. VE2 on paras, koska nykyisen tien kautta hoituvat kaikki poikittaisyhteydet (eritasoliittymät risteämiin) sekä rinnakkaistietarve. Tukee paikallista elinkeinotoimintaa pohjoiseen vaihtoehtoon verrattuna, eikä tuhoa uuden suuralueen luonto- ja virkistysarvoja. VE3 (a ja b) on voimassaolevan kaavatilanteen vastainen. Se toisi melu- ym. haitat varsin erämaaluonteiselle alueelle, pirstoo alueen kulkuyhteyksiä ja alueen luonnon rauhaan perustuva loma-asutus ja muu virkistyskäyttö vaarantuu. Vielä vuonna 2004 myönnettiin rakennuslupia VE3:n keskilinjalle. Perusteellinen luontoarvotarkastelu tehtävä VE3:n osalta. Alueen luonto (Saarasjärvi-Valkjärvi eteläpuoleinen alue) on varsin monimuotoista. Siellä vaihtelevat karut, osin kallioiset kankaat ja erilaiset rämeet tuoreiden sekä lehtomaisten kankaiden ja soiden kanssa. Kannanotossa on mukana erilaisia lajihavaintoja, mm. kehrääjä, metso, petolinnut, kurki, tikat, lepakot ym.

Liikenneturvattomuuden suurin aiheuttaja (rekkajonot) ei poistu ilman Venäjän toimenpiteitä. Rekat saatava vähintään raja-alueelle parkkiin.

Mielipide 12 (18.6.2007)

Linjavaihtoehtoista todetaan, että vaihtoehto sininen eli nykyinen tielinja laajennettuna riittänee myös tulevaisuuden liikennemääriin. Sininen vaihtoehto vain Virojoelle mt-tienä Virojoen länsipuolelle ja siitä sitten jo rakennettu rekkakaista riittää. Vaihtoehtojen yhdistelmistä todetaan, että Pihlajan jälkeen (huomioitava bunkkerimuseoalue, ei vain näyttelyrakennus) sininen voisi liittyä vihreään (VE2), jos tarvetta mt-tiellä rajalle asti. Punainen VE 3a ja 3b sekä vihreä VE2 muuttavat maisemaa ja vaikuttavat lukuisten ihmisten elämään sekä luontoon yms. Perusteeksi ei riitä, että punaisen vaihtoehdon vaikutuspiirissä ei ole asutusta. Häipyisi kyllä Virolahden alueen viimeinen ns. erämaa. Kyllä tässä vaihtoehdossa jää myös taloja/kesämökkejä tien alle. Kustannuksista todetaan, että uusi uljas tiekanjoni maksaa moninkertaisesti nykytien levennykseen verrattuna. Mitä hyötyä on moottoritiestä Vaalimaalle asti. Eivät tullit pysty kulkijoita käsittelemään 80-120 km/h. Voisihan sitä hidastaa jo itään mennessä Virojoen tasalta. Osallistumismahdollisuuksista todetaan, että on erikoista antaa tietoa ruuhkaisessa salissa, pyytää täyttämään palautelomake. Ja sitten kerrotaan, että nyt on kuukausi aikaa antaa mielipide. Maastokävelyyn paikalliset mukaan. Loka-marraskuussa tosin valoa ei riitä kovin pitkään. Hankkeen YVA-

menettelyyn palataan laajemman kannanoton myötä, jolloin toivotaan Haaviston kyläläisiä allekirjoittamaan pidemmän viestin, ei vain Pihlaja-Haavisto alueeseen, vaan myös siihen, mikä on todellinen liikennetarpeiden edellyttämä ratkaisu Hamina-Vaalimaa välillä.

Yhteismielipide 13 (5 henkilöä, 18.7.2007)

Kaikista vaihtoehdoista tulee olla yhtäläiset selvitykset kaikkien osatekijöiden osalta. Kannanoton mukaan kansalaisten keskuudessa on herännyt epäilyjä, että VE3 on otettu mukaan suurelle kiireellä, jotta olisi kolmaskin vaihtoehto, joka ei kartalta katsottuna "tallaisi kuin harvojen varpaille", koska tämän vaihtoehdon alueellahan on "vain metsää". Myös tulevaisuudessa liikennetiheyden ja –rytmin tahdittavat sekä EU-Suomen että Venäjän rajaviranomaiset. Ilman järjestyttävien suurien laajennuksia molempien maiden järjestelmiin ei rajan ylitys kumpaankaan suuntaan tule nopeutumaan. Täten moottoritie Hamina-Vaalimaa välille ei missään tapauksessa ole tarpeellista Vaalimaan rajanylityspaikalle asti. Eli onko täysmittainen moottoritie edes tarpeellinen.

Kannanotossa esitetään, että nykyinen vt 7:n tielinja (Harun itäpuolelta) tulisi säilyttää suunnittelun ja rakentamisen ykkösvaihtoehtona. Tällöin YVA:n tarkoittamat negatiiviset vaikutukset olisivat vähäisemmät kahteen muuhun vaihtoehtoon verrattuna. Kustannussäästöt olisivat merkittäviä jopa valtakunnallisesti. Nelikaistatie Virojoelle ja siitä Vaalimaalle rekkakaista itään kattaa myös tulevaisuuden liikennetarpeiden haasteet.

Mielipide 14 (13.6.2007)

Ylä-Pihlajan yksityisteiden ja Pihlajan kyläläisten kokouksen 12.4.2007 mukaisesti kannanottona vt 7:n parantamiseen moottoritieksi –hankkeen linjausvaihtoehtoihin esitetään seuraavaa:

Haaviston ja Pihlajan kylät muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden, jossa on erityyppistä asumista, yrittämistä sekä maa- ja metsätaloutta. Alue muodostaa myös merkittävän kulttuuriympäristön ja maisema-alueen. Alue on museoviraston mukaan kulttuurimaisema. Linjausvaihtoehdot VE1 sekä VE2 (eteläinen ja nykyinen linjaus) aiheuttaisivat toteutuessaan merkittävää haittaa kyläkokonaisuudelle. Moottoritie pirstoisi kylän asumisen, maatalouden sekä kulttuurimaiseman ja yksityistiestön vahingollisella tavalla. Virolahden kunnalla on myytäviä tontteja Juurikkasuontielle VE2 linjauksen kohdalla. Pihlajan kylien sekä myös hankkeen tavoitteiden toteutuksen kannalta linjaus VE3 olisi vähiten haitallinen. Linjaus kiertäisi asutun ja viljelyn alueen pohjoispuolitse vähentäen pirstoutumishaittaa. Myös meluvaikutukset jäisivät vähäisemmiksi.

Mielipide 15 (15.6.2007)

Vaihtoehdoista VE 3a on paras. Säästyisi louhosalueella oleva pohjavesialue ja asutuksen porakaivot käyttökelpoisina. Kunnallistekniikka ei ylety 7-tien varressa kaikille, yksityisiä talousvesikaivoja on paljon. Keskeinen asia vaikutusten arvioinnin kannalta on liikenteen melu. Rekkajonojen toivoisi loppuvan kokonaan. Osallistumismahdollisuuksia on ollut riittävästi. Tiehankkeen toivotaan edistävän. Liikenteen vaarantuminen on huolestuttavaa.

Mielipide 16 (18.7.2007)

Mikäli tie noudattaa nykyistä linjaa, vaikeutuu kylien elämä. Linjausvaihtoehdoista kannatetaan vaihtoehtoa VE3. Pohjoisen linjauksen yhteyteen sopisi myös rautatie. Keskeisiä asioita vaikutusten arvioinnin kannalta ovat melu, saasteet, turvallisuus,

paikallisen liikenteen turvaaminen, ympäristön huomioiminen rakentamalla tie maisemaan istuvaksi. Hirville kulkutiet. Ei moottoritietä rajalle asti turvallisuussyistä. Liitekartassa lisäksi joitakin tietoja muinaismuistoista ja hirvien kulkureitistä.

Mielipide 17 (20.7.2007 Ravijärven metsästäjät ry)

Pohjoinen linjaus vaikeuttaisi metsästämistä erittäin pahasti. Metsästysalue on pieni n. 1000 ha, joten metsästys pitää hoitaa keskellä kylää. Kahden tien välissä metsästys olisi hankalaa ja tosi vaarallista koirille ja tien käyttäjille. Hirven metsästys saattaisi loppua kokonaan tällä alueella. Linjausvaihtoehdoista sininen linjaus VE1 on järkevin vaihtoehto. Valmiit liittymät pienillä muutoksilla toimiviksi. Ravijärven Uskin kylässä vanhalla murska-asemalla paljon hyödynnettävää jättekiveä tien tekoon. Vuorovaikutuksesta todetaan, että tiedotus on toiminut.

Mielipide 18 (20.7.2007)

Kannanotossa esitetyt mielipiteet keskittyvät pääasiassa tiesuunnitelman itäpäähän. Vaikutusten arvioinnin kannalta keskeisiä asioita ovat Vaalimaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, paikallisen väestön elinolot (pohjavedet, luonnonvarojen käyttö, saasteet, roskat, päivittäinen liikkuminen ym). Vanhat tielinjaukset ja kyläkokonaisuudet kunniaan, uusilla leveillä teillä ja liittymillä pilkottu monia maaseudun kulttuurimaisemia. Hintaa pidetään myös yhtenä keskeisenä tekijänä. Nykyisen tien hyödyntäminen. Vaalimaan päässä jo tehty rekkakaistaa, kevyenliikenteen väylät, valaistus. Vaihtoehtojen osalta esitetään erilaisia yhdistelmiä: a) VE3 yhtyy eteläiseen (VE2) Miehikkäläntien kohdalla ja liittyy nykyiseen tiehen Hämeenkylässä risteyksen jälkeen (Vaalimaanjokilaaksoa ei pilkota ja Vaalimaan kylää ei silputa teillä, b) VE0+ yhtyy VE2:seen Nuljaksensuon tai Vaahterikonsuon kohdalla liittyen Hämeenkylässä risteyksen jälkeen VE0+:aan, c) b-vaihtoehto siten, että VE2 osuus Virojoen kohdalla olisi moottoritie ja VE0+ Virojoen-Vaalimaan osalla muulle liikenteelle (Virojoen palvelujen käyttö). Osallistumiselta ja vuorovaikutukselta toivotaan mahdollisen maastokävelyn yhteydessä keskusteluja pienehkön, rajatun alueen asukkaiden kanssa. Rekkajonojen todetaan johtuvan pääosin Venäjän tulli- ja tiestä. rekat ovat venäläisiä, miksei Venäjän puolelle rakenneta odottaville rekoille parkkeja. Tietullit raskaalle liikenteelle, parkkipaikoille maksut. Tulot näistä Virolahdelle ym. alueille, jotka kokevat rekkaliikenteen haitat.

Yhteismielipide, Kattilaisten kylän kohta 19 (5 henkilöä 15.7.2007)

Vaikutusten arvioinnissa keskeisiä asioita ovat vaikutukset asumisviihtyvyyteen (melu, saasteet ym. haitat), luontoon, maisemaan, eläimistöön sekä asukkaiden luontaiseen virkistyskäyttöön (marjastus, metsästys jne).

Linjaus VE 3 aiheuttaa vähiten haittaa kylien asukkaille, mikäli suuntausta korjataan vielä hieman Luotosenjärven suuntaan. Vihreä linjaus VE2 on seuraavaksi paras vaihtoehto, jos linjausta muutetaan Nopalaan ja Klamilaan kääntyvien risteysten kohdalla kaasulinjan eteläpuolelle. Näillä vaihtoehdoilla voidaan taata vt 7:n varrella asuvien ihmisten asumisviihtyvyyden pysyminen edes kohtuullisella tasolla. osallistuminen ja vuorovaikutus on ollut riittävää. Kannanotossa on mukana liite, jossa on tarkemmat perustelut.: Mikäli sininen ja vihreä linjaus pidetään tulevan tien linjausvaihtoehtoina, viisi kiinteistöä jää kahden tien väliseen maastoon. Haitat tulevat olemaan niin merkittävät, että asumisviihtyvyys huononee ratkaisevasti. Käytännössä asukkaat ajetaan kodeistaan. Lisäksi perusteluissa on mainittu alueella pesivän liitoravan elinolosuhteiden huononeminen, virkistyskäyttömahdollisuuksien vaikeutuminen.

Yhteismielipide, Tomppolan ja Marttilan asukkaat 20 (19 henkilöä 25.5.2007)
Virolahden kunta kaavoitti Tomppolan ja Marttilan asutusalueet Kattilaisten kylän Törösen ja Kaivatsuon alueille, Nopalaan menevän tien molemmille puolille 1984-1985 siten, että Tomppolassa on 4 omakotitaloa ja Marttilassa 6. Mikäli moottoritie tulisi kulkemaan VE3 a mukaisesti, se kulkisi 100-250 m asutusalueista ja toisi liikenteen aiheuttamat melu- ja saastehaitat alueille ja laskisi tonttien ja kiinteistöjen arvoa. Asutusalueiden pohjavesi muodostuu Mustanlammin ja metsäautotien välissä olevasta mäestä ja näin ollen pohjavesivarat tulisivat tyrehtymään tien rakennusvaiheen aikana ja moottoritien kunnossapitosuolauksin sekä autoista vuotavin öljyin. Tomppolan ja Marttilan asukkaat eivät hyväksy tielinjausta VE3 a Kattilaisten kohdalla. Mikäli tie menisi pohjoisen kautta on tien kuljettava Mustanlammin pohjoispuolelta, muutoin tiestä aiheutuvat haitat pysyvät ennallaan. Asukkaat ihmettelevät, miksi ei voisi 4.7 ja 24.9.1994 tehdyistä VEB linjauksista soveltaa loppuosaa Lelusta lähtien moottoritielinjaukseen.

Mielipide 21 (14.6.2007)

Nykytilanne on ihan mahdoton, jotain pitää tehdä. Moottoritievaihtoehdoista pohjoinen linjaus on paras. Se häiritsee asumista ja elämistä vähiten. Rikkoo metsämaisemaa, mutta se on haitoista pienin paha. Ihmiskasutuksille ei ole nykyisen kaltaisia ongelmia. Melu poistuu aukeiden alueiden ja asutuksen vierestä, jossa meluvaikutus on suurin. Loma-asutusta on hieman, mutta jonkunhan on uhrauduttava; yksi kaikkien puolesta, valittava pienin paha ja todettava "sorry kaikkien mieliksi ei voi olla". Metsätilat eivät kärsi muutoksesta kovin paljon.

Sinistä vaihtoehtoa pidetään huonoimpana moottoritievaihtoehtona. Pihlajan kylän asukkaiden eläminen hankaloituu tien molemmin puolin. Perusteluissa mainitaan lisäksi maisemahaitat, haitat maataloudelle, pohjavesille, bunkkerialueelle. Hyvinä ei pidetä myöskään eteläistä vihreää tielinjausvaihtoehtoa. Se pirstoisi Pihlajan peltoaukean. Suoniitty on tyypillinen Virolahtelainen Pihlajajoen varteen syntynyt pitkä peltoaukea, maalaismaisema, jossa maanviljelys on vielä kunniassa. Pihlajajoen varren muinaisia asuinalueita tutkitaan kesällä 2007. Suoniitty on useiden eri lintujen muuttolevähdyspaikka. Myös hiirihaukan pesä on todennäköisesti vihreän linjauksen alla. Hiirihaukka on pesinyt yli 40 vuotta Kuivakankaan-Paskomäen välisellä alueella. Pesäpuu on syytä selvittää ympäristöarvioinnissa. Vihreä linjaus osuu Salpalinjan kannalta huonoon kohtaan, vt 7 eteläpuolella on paljon bunkkereita, vaelluspolku, Salpapolku. Bunkkerialue on Virolahden matkailukohde. Hirvien kulkureitit hankala rakentaa maastoon luontevasti.

Yhteenvedona todetaan moottoritievaihtoehdon, pohjoinen linjaus, olevan paras. Ajoaika lyhenee, turvallisuus lisääntyy ym. Keskikaiteelliset tiesuunnittelut saa unohtaa. Edellä mainitut ajatukset on koottu Yläpihlajan kohteisiin panostaen ja joitakin Yläpihlajan kylän asukkaita/maanomistajia/hirvimiehiä jututtaen.

Mielipide 22 (7.8.2007)

Paras tievaihtoehto on ehdottomasti VE 3a, koska sen vaikutukset asutukselle ovat kaikkein vähäisemmät. Vaihtoehdosta VE 1 todetaan, että liian moni koti jää tien alle ja joudutaan jättämään. Tästä taas voi aiheutua psyykkisiä häiriöitä. Tiedotus on ollut riittävää. Kasvava ja jatkuva rekkaliikenne häiritsee tolkkuttomasti päivin sekä öin. Päivällä liikkuminen rekkajonossa vaarallista ja öisin ei saa nukkua rekkajonon käyntiäänien ja kolahteluiden takia –ja äänimerkit häiritsevät tuon tuosta. Kuinka kauan tarvii tällaista menoa kestää omassa kodissa.

Mielipide 23 (30.7 ja 3.8.2007)

Moottoritie läpi erämaaluonnon euroja palvelemaan nykyisen 7-tien, Kuninkaantien, rautatien ja meritien viereen – ja kuinka pitkäksi ajaksi- mieletön ajatus! Miksi moottoritie, kun tulli ei vedä edes normaalitien rekkarallia. Onko rekkarallin aikana yhtään kertaan esim. paikallisradiossa ilmoitettu tai yleensä edes mitattu ilman laatua.

Virolahden asukkaat ovat jo varmasti osuutensa rauhanaikaiseen elämäänsä maksaneet evakkokuormineen jne. Kannanottaja on syntyperäinen Virolahtelainen ja Virolahti on koko ajan ollut tärkeä osa elämänpiiriä. Metsämökki on rakennettu perintöpalstalle ja on ympärivuotisesti käytetty. Erämainen luonto antaa puhtaan ilman lisäksi uskomattomia elämyksiä. Lisäksi on viitattu pohjavesialueeseen. Lisäksi on monipuolinen luonto. Olisi paljon kerrottavaa villieläimistä, hirvistä, karpästä, ukkometsasta jne.

Kannanotossa esitetään moottoritien sijasta rantarataa / 7-tien leventämistä, ja meritie veisi suoraan Pietariin.

Yhteenveto yleisötilaisuuden (13.6.2007) kirjallisista palautteista

Virojoella 13.6.2007 pidetyn yleisötilaisuuden palautteesta voidaan todeta, että uusi tie olisi tervetullut, työmatkat etenkin talvella liian vaarallisia kulkea nykyisellä tiellä. Vaikutusten arvioinnin kannalta keskeisinä seikkoina pidettiin paikallisia asuinolosuhteita, ympäristön monimuotoisuutta, vesistöjä. Eri vaikutusten tärkeydestä ja suhteesta toisiinsa esitettiin kysymys, ovatko liito-oravat tärkeämpiä kuin ihmiset ja talot, samoin onko taajama-asutus arvokkaampaa kuin haja-asutus.

Vaihtoehtojen osalta kannanotoissa on jonkin verran hajontaa ja kannanottoja esitettiin eri vaihtoehtojen puolesta sekä vastaan. Tuotiin esille myös yhdistelmävaihtoehtoja: VE 1:lle vahvistus osayleiskaavassa 2001, miksi pitäisi raivata luontoon uusia alueita uusien tielinjausten vuoksi, VE1 Virojoen kohdalla VE2 linjaa myöten (Virojoen kylän eheyden vuoksi tien pitäisi kiertää kylä). VE1 ja VE2 rikkoisivat Pihlajan kylän. VE3 paras, ei jaeta Pihlajan kylää eikä mennä talojen päältä kun on tilaa metsissä, nykyinen tie jäisi vaihtoehtoiseksi tieksi, Vaalimaan päässä VE1, jolloin Vaalimaan kylä ei pirstoutuisi. VE3 heikentää Tomppolan ja Marttilan asuinalueella 10 talouden asuinmahdollisuuksia, VE3 tuhoaa Kotolammen alueen. VE 1 ja VE2 yhdistelmä sai myös kannatusta.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

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

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä ja arviointimenettelyn järjestämisestä. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on tarkistanut YVA-ohjelman ja on yhteysviranomaisen lausuntoa laatiessaan ottanut huomioon arviointiohjelmasta saadut lausunnot.

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus katsoo, että arviointiohjelma on asiantuntevasti laadittu, tarkoitustaan vastaava ja pääosiltaan riittävä ja siinä on otettu hyvin huomioon arviointiohjelmalta YVA-lain ja -asetuksen (9§) mukaan vaadittavat keskeiset asiat. YVA-lain 9 §:n nojalla ympäristökeskus esittää arviointiohjelman ja siinä esitettyihin arvioitaviin ympäristövaikutuksiin seuraavia huomioita ja tarkennuksia.

Hankekuvaus, tiedot hankkeesta ja ympäristöoloista

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on asianmukaisella tavalla esitetty tiedot hankkeesta ja sen tarkoituksesta, suunnitteluvaiheesta, sijainnista ja maankäyttötärpeistä sekä hankkeesta vastaavasta.

Hankkeen tarve on perusteltu selkeästi ja sille asetetut valtakunnalliset, seudulliset ja paikalliset tavoitteet on tuotu hyvin esille. Hankekokonaisuus on oikein määritelty

Hankekokonaisuuteen (suunnittelu-, rakentamis- ja toimintavaihe niihin liittyvine erityiskysymyksineen) kuuluvat keskeiset osat sekä tekniset ratkaisut tulee arviointiselostuksessa kuvata riittävän yksityiskohtaisesti, hankkeen elinkaaritarkastelu mukaan lukien. hanketta koskevien tietojen esittäminen riittävän yksityiskohtaisesti on tärkeää, jotta vaikutusten tunnistaminen ja selvittäminen on mahdollista. Tähän liittyy kiinteästi ja oleellisena osana myös alueen ja sen ympäristön nykytilan kuvaus, alueen eri maankäyttömuodot sekä asutus ja ihminen kaikkine toimintoineen.

YVA-menettelyn ja tien suunnitteluprosessin liittyminen toisiinsa ja näihin liittyvät päätökset on kuvattu havainnollisesti arviointiohjelmassa. YVA-menettelyn alustava aikataulu on yhteysviranomaisen käsityksen mukaan realistinen ja siinä on varattu riittävästi aikaa osallistumisen toteuttamiseen. YVA-menettelyn arvioidaan päättyvän keväällä 2008.

Vaihtoehtojen muodostaminen

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn on valittu keskeiset ja vaikutuksiltaan oleellisesti toisistaan eroavat vaihtoehdot. Arviointimenettelyssä on mukana yhtenä vaihtoehtona myös ns. 0-vaihtoehto (hankkeen toteuttamatta jättäminen), jossa valtatie säilyy nykyisellään.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn muodostettavien vaihtoehtojen tavoitteena on löytää valtatielle 7 toteuttamiskelpoinen tiesuunta, joka parhaiten vastaisi tien kehittämiselle asetettuja tavoitteita liikenteen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden sekä kehittyvän maankäytön tarpeita. Tiesuunnan tulee myös olla ympäristön kannalta hyväksyttävä.

Ympäristövaikutuksen arviointimenettelyssä tarkastellaan YVA-ohjelman mukaan seuraavia hankevaihtoehtoja:

- Vaihtoehto 0, valtatie säilyy nykyisellään
- Vaihtoehto 0+, nykyisen tien parannustoimenpiteet
- Vaihtoehto 1, nykyiseen tiekäytävään parannettava nelikaistatie
- Vaihtoehto 2, eteläinen vaihtoehto
- Vaihtoehto 3, pohjoinen vaihtoehto

Vaihtoehtojen tarkempi kuvaus on arviointiohjelmassa sekä tämän lausunnon alkuosassa.

Yhteysviranomaisen katsoo, että vaihtoehtojen muodostaminen on tehty avoimesti ja vaikutusalueen ihmisillä on ollut mahdollisuus vaikuttaa tarkasteltavien vaihtoehtojen muodostamiseen.

YVA-menettelyssä tutkittavaksi esitetyt hankevaihtoehdot on keskeisiltä osin ja riittävässä määrin kuvattu arviointiohjelmassa. Tarkastelussa on mukana myös 0-vaihtoehto eli hankkeen toteuttamatta jättäminen.

YVA-menettelyn aikana tulee lisäksi ottaa huomioon, että sen yhteydessä tehtävien selvitysten tuloksena saattaa tulla esiin seikkoja, joiden perusteella voi syntyä tarve arviointiohjelmavaiheessa esitettyjen vaihtoehtojen tai niihin liittyvien osien tai rajojen modifiointiin.

Tarkasteltavan vaikutusalueen raja

Arviointiohjelmassa esitetty ehdotus hankkeen vaikutusalueen rajaukseksi on tehty siten, että se pääsääntöisesti ulottuu 300 metristä (tien lähialueet) jopa 3 kilometriin (esim. avoimet maisematilat ja pohjavesialueiden ylitykset). Tätäkin laajemmalle saattavat kohdistua esim. vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen.

Hankkeella tulee oleman eri tyyppisiä välittömiä ja välillisiä ympäristövaikutuksia, jotka rajautuvat eri tavoin. Esim. maankäyttöön ja luontoon kohdistuvat suorat vaikutukset rajoittuvat pääosin suunnittelualueen läheisyyteen. Ihmisten elinoloihin terveyteen ja viihtyvyyteen kohdistuvat suorat vaikutukset rajoittuvat nekin pääosin suunnittelualueen lähistöllä asuviin ja liikkuviin. Hankkeen välilliset vaikutukset voivat ulottua paljon laajemmallekin.

Lisääntyvä toiminta ja liikenne lisää myöskin riskejä ja mahdollisissa onnettomuustapauksissa vaikutukset voivat olla laajamittakaavaisia. Vaarallisten aineiden kuljetuksista voi myös aiheutua ympäristövaikutuksia, joiden vaikutusalue voi olla kaukanakin itse hankealueesta.

Vaikutusalueen laajuus vaihtelee erilaisten vaikutusten osalta. Tärkeää on tunnistaa ja tarkastella selostuksessa niitä vaikutuksia (ja vaikutusten kohdentumista), jotka ovat keskeisiä tällaisessa hankkeessa.

Vaihtoehtojen vertailu ja vertailumenetelmät

Vaihtoehtojen muodostamisen ohella YVA-menettelyn aikana erilaisten ympäristöym. selvitysten pohjalta tehtävä hankkeen eri toteuttamisvaihtoehtojen vertailu vaikutustarkasteluineen on yksi keskeisistä YVA-menettelyn vaiheista.

Vaihtoehtojen vertailussa tiivistetään, jäsennetään ja tulkitaan YVA-menettelyssä tuotettu keskeinen informaatio.

Vaihtoehtojen vertailu tulee tehdä tasapuolisesti ja samalla tarkkuudella eri toteutusvaihtoehtojen osalta painottaen YVA-laissa tarkoitettuja ympäristövaikutuksia. Vertailun tulee antaa oikea kokonaiskuva hankkeen vaihtoehtojen vaikutuksista ja niiden eroista. Vertailuun liittyvissä kysymyksissä arviointiselostuksessa on syytä esittää yhteenvetotaulukoiden lisäksi myös sanalliset kuvaukset eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten suhteen.

HANKKEEN VAIKUTUKSET JA NIIDEN SELVITTÄMINEN

Ympäristön nykytilan kuvaus

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen yhteydessä tulee kiinnittää huomiota alueen ja sen ympäristön nykytilan kuvaukseen ja siihen, että hankkeen vaikutusalueen asutus, maankäyttö sekä ympäristö- ja luonnonolot kuvataan riittävällä tarkkuudella selkeästi ja havainnollisesti.

Hankekokonaisuuden vaikutuspiirissä olevan ympäristön nykytilan kuvaus on keskeinen perusta sille, että vaikutusten tunnistaminen, niiden merkittävyyden arviointi ja vaikutusselvitykset tulevat kohdennetuiksi asianmukaisella tavalla ja oikeisiin asioihin ja myös, jotta tehtävien vaikutusselvitysten tuloksena saadaan riittävä kokonaiskuva hankkeen vaikutuksista ympäristön eri osa-alueisiin.

Ympäristövaikutuksia koskevat laaditut ja suunnitellut selvitykset

YVA-asetuksen mukaan arviointiohjelman tulee sisältää tiedot ympäristövaikutuksia koskevista laadituista ja suunnitelluista selvityksistä sekä aineiston hankinnassa ja arvioinnissa käytettävistä menetelmistä ja niihin liittyvistä oletuksista.

Arviointiohjelmassa on pääosin riittävällä tarkkuudella esitetty keskeiset tiedot aiemmin tehdyistä selvityksistä samoin kuin suunnitelluista uusista selvityksistä. Arviointimenettelyn aikana tehtäväksi esitetyt selvitykset on kohdennettu hankkeen kanalta oleellisiin vaikutuksiin.

Tarkasteltavat ympäristövaikutukset

Arviointiohjelmassa on tunnistettu hankkeen merkittävimmät ympäristövaikutukset systemaattisesti ja varsin kattavasti. Vaikutuksia on syytä tarkastella ja arvioida hankekokonaisuus huomioon ottaen.

Keskeisessä asemassa ovat mm. ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset (turvallisuusnäkökohdat mukaan lukien), meluvaikutukset, maankäyttöön, maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvat vaikutukset sekä luonnonoloihin kohdistuvat vaikutukset. Lisäksi arvioinnissa tulee kiinnittää huomiota mm. haitallisten vaikutusten lieventämiseen liittyviin kysymyksiin, eri vaikutusten vuorovaikutussuhteisiin sekä eri hankkeiden yhteisvaikutuksiin ja vaikutusalueen rajauskysymyksiin.

Arviointimenetelmät

Arviointiselostuksessa tulee tuoda selkeästi esille ympäristövaikutusten arvioinnissa käytetyt arviointimenetelmät ja niihin liittyvät oletukset samoin kuin se, miltä osin tarkastelu on perustunut laskennallisiin seikkoihin, mallilaskelmiin, kirjallisuuteen, muuhun vastaavaan materiaaliin, tehtyihin selvityksiin/tutkimuksiin, maastointointeihin tai haastatteluihin yms.

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen vaikuttavat monet tekijät sekä erikseen että yhteisvaikutuksen kautta. Vaikutukset voivat olla suoria tai välillisiä. Hankkeen ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia ovat asumisoloihin, asuin- ja elinympäristön

viihtyisyyteen, turvallisuuteen, liikkumismahdollisuuksiin, tavoitettavuuteen (este-vaikutus), yhteisöllisyyteen ja paikalliseen identiteettiin, ulkoilu- ja virkistyskäyttömahdollisuuksiin, palveluihin ja elinkeinotoimintaan sekä terveyteen ja hyvinvointiin kohdistuvat vaikutukset.

YVA-ohjelmassa esitetty ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelunäkökulma on varsin kattava. YVA-menettelyssä selvitetään vaihtoehtojen vaikutuksia sekä asiantuntija-arvioina että ihmisten kokemana. Sosiaalisten vaikutusten tunnistamisessa ja arvioinnissa selvitetään ne ryhmät, joihin vaikutukset erityisesti kohdistuvat.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tunnistamisessa ja arvioinnissa tulee arviointiohjelmassa esitettyjen seikkojen lisäksi esim. hyödyntää sosiaali- ja terveysministeriön (STM 1999) antamaa ohjetta ihmisiin kohdistuvien terveydellisten ja sosiaalisten vaikutusten arvioimiseksi sekä paikallisten sosiaali- ja terveysiranomaisten paikallistuntemusta.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa paikallinen ja vuorovaikutuksen kautta saatava tieto on olennainen osa arviointitietoa. Lähtökohtana on hankkeen vaikutusalueen väestö- ja elinkeinorakenne, yhteisöt ja ihmisten koko toiminta- ja elämämpiiri. Keskeisenä tavoitteena on selvittää, mitä vaikutuksia hankkeesta eri ihmisryhmille tai erityiskohteille voi aiheutua. Vaikutukset on syytä nähdä laajasti, tunnistaa ja kiinnittää huomiota niiden merkittävyyden arviointiin ja arvioinnissa tulee huomioida sekä suorat että epäsuorat vaikutukset ihmisten elinoloihin.

Lähialueen asukailta saatavat kannanotot ovat tärkeä osa vuorovaikutteista YVA-menettelyä. Yhteysviranomaiselle toimitetuissa kannanotoissa on monia ihmisten tärkeiksi kokemia asioita, jotka tulee huomioida vaikutus selvitysten yhteydessä.

Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön

YVA-lain 5 §:n mukaisesti yhteysviranomaisen, kaavaa laativan kunnan tai maakunnan liiton ja hankkeesta vastaavan on oltava riittävässä yhteistyössä hankkeen arviointimenettelyn ja kaavoituksen yhteensovittamiseksi. Hyvänä tavoitteena on arviointiohjelmassa esitetty, että Virolahden yleiskaavoitus ja maakuntakaavoitus etenisivät samanaikaisesti YVA-menettelyn ja tien yleissuunnittelun kanssa.

YVA-ohjelman mukaan arvioinnissa tarkastellaan aluerakenteen mahdollisia muutoksia vertaamalla nykyistä aluerakennetta eri vaihtoehtojen toteuttamiseen. Arvioinnissa keskitytään liikenteen suuntautumisen ja alueen palvelurakenteen tarkasteluun sekä arviointiin niiden kehittämisedellytyksistä eri vaihtoehtoisissa.

Arviointimenettelyn yhteydessä tulee tarkastella hankevaihtoehtojen suhdetta voimassa oleviin kaavoihin, niiden määräyksiin sekä kaavojen muutostarpeita. Tien rakentaminen uuteen maastokäytävään vaikuttaa nykyisten ja uusien toimintojen sijoittumiseen. Alueiden kytkeytyminen toisiinsa ja tien saavutettavuus eri alueilta muuttuu uuden tieyhteyden tai nykyisen tien moottoritieksi parantamisen myötä.

Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Hankkeen vaikutukset luontoon tulee selvittää siten, että saadaan riittävä kuva hankkeen vaikutuksista luonnon monimuotoisuuteen hankealueen lähiympäristössä sekä sen vaikutuspiirissä olevien Natura- 2000 verkostoon kuuluvien alueiden, muiden suojelukohteiden ja keskeisten luontoarvojen kannalta.

Arviointiselostuksesta on käytävä ilmi, aiheutuuko hankkeesta vaikutuksia, jotka todennäköisesti merkittävästi heikentävät tarkasteltavalla vaikutusalueella sijaitsevien Natura- 2000 kohteiden niitä luonnonarvoja, joiden perusteella kohde on otettu Natura-2000 suojelualueverkostoon. Hankkeen vaikutusalueella sijaitsevien Natura- 2000 kohteiden osalta on kuvattava hankkeen suorat ja välilliset vaikutukset niihin ja arvioitava, miten ne vaikuttavat kohteen eliölajeihin ja luontotyyppeihin.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelulain säädökset mm. lajiensuojeluun samoin kuin luontotyyppeihin liittyen. Luontodirektiivin liitteen IV(a) lajien osalta on liito-oravan lisäksi syytä selvittää myös muiden ko. direktiivilajien osalta ainakin näille lajeille soveltuvat elinympäristöt suunnittelualueella ja arvioida sen perusteella tarkempien selvitysten tarvetta. Lisäksi hankealueella tai sen vaikutuspiirissä mahdollisesti olevat perinnebiotoopit tulee selvittää YVA-menettelyn yhteydessä.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Pinta- ja pohjavesiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tulee liikenteestä ja rakentamisesta aiheutuvien vaikutusten lisäksi tarkastella tienpidosta aiheutuvia vaikutuksia sekä mahdollisista poikkeustilanteista tai onnettomuuksista aiheutuvia vaikutuksia pohja- ja pintavesiin, vedenottamoihin sekä talousvesikaivoihin. Pohjavesien suojaamistarve on myös asia, jota tulee tarkastella arviointiselostuksessa asianmukaisella tavalla.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnin pohjaksi tulee koota uusimmat tiedot arvokkaista maisema-alueista, kulttuurihistoriallisesti merkittävistä kohteista, muinaisjäännöksistä sekä arvokkaista rakennuksista ja ympäristöistä.

Virolahden alueella inventoidaan esihistoriallisen ja historiallisen ajan kiinteitä muinaisjäännöksiä syys- lokakuussa 2007 ja ajantasaiset tiedot näistä on saatavissa Museovirastosta kuluvan vuoden lopulla. Haminan osalta tiedot kiinteistä muinaisjäännöksistä ovat ajantasaiset (inventoitu 2006). Vaikutukset mahdolliseen vedenalaiseen kulttuuriperintöön Virojoen ylittävän sillan osalta tulee selvittää yhteistyössä Museoviraston meriarkeologian yksikön kanssa.

Melu

Melu on keskeisimpiä elinympäristön laatua heikentäviä tekijöitä ja liikenne on keskeisin meluhaittojen aiheuttaja. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä meluntorjunnasta vuodelta 2006 on asetettu päämääräksi terveellinen, turvallinen ja vähämeluinen elinympäristö. Uusia melua aiheuttavia toimintoja ja myös teitä suunniteltaessa tulee huolehtia siitä, etteivät ne lisää melulle altistumista ja meluhaittoja. Uusia tielinjauksia suunniteltaessa tulee tavoitteena olla, että valtioneuvoston melutason ohjearvot vuodelta 1992 saavutetaan.

Meluvaikutukset on tarkoitus arvioida laskennallisesti SoundPlan 6.4-melunlaskentaohjelmistolla. Ohjelma laskee ajoneuvoliikenteen melutasot desibeleinä yhteispohjoismaiseen tie- ja rautatieliikenteen laskentamalliin perustuen. Melutilannetta verrataan valtioneuvoston päätöksen VNp 993/92 mukaisiin melun ohjearvoihin. Melu

vaikutukset määritellään nykytilanteesta nykyisillä liikennejärjestelyillä sekä ennustetilanteesta vuonna 2030. Melulähteenä huomioidaan päätien ja tarvittaessa rinnakaistiestön synnyttämät melutasot. Melumallinnuksessa lasketaan päiväaikaista (klo 7-22) melutilanteita, yöaikaista melutilanteita (klo 22-7) selvitetään tarvittavilta osin. Meluvyöhykkeet lasketaan kolmiulotteisessa maastomallissa. Melulaskennan perusteella vaihtoehtoilta määritellään alustavat meluntorjunnan tarpeet, eli kohteet ja esteiden alustava mitoitus.

Eri vaihtoehtojen meluvaikutuksia tarkastellaan melualueille sijoittuvien asukasmäärien avulla. Arviointiohjelman mukaan asukasmäärät melualueilla jaotellaan 55-60 dB, 60-65 dB ja yli 65 dB vyöhykkeisiin. Lisäksi tarkastellaan melulle altistuvia herkkiä kohteita, kuten suojelualueita, kouluja ja päiväkotia.

Tarkennuksena YVA-ohjelmassa esitettyjen meluselvitysten osalta yhteysviranomaisen katsoo, että YVA-selostuksessa tulee esittää arvio myös liikenteen yöaikaista melusta ja sen suhteesta olemassa oleviin melutason ohjearvoihin. Yöaikaisen melutason selvittäminen on perusteltua, koska esitetyllä hankealueella raskaanliikenteen määrä on normaalia tiestöä selvästi suurempi.

Tieliikenteen päästöt

Liikenteen aiheuttamia päästöjä tarkastellaan liikenne-ennusteesta laskettujen liikennesuoritteiden avulla nykyliikenteelle ja ennusteliikenteelle EMME-ohjelman avulla. Päästöjä on syytä tarkastella myös kasvihuoneilmiön voimistumista aiheuttavien yhdisteiden osalta.

Liikenteelliset vaikutukset

Liikenteellisiä vaikutuksia on tarkoitus selvittää liikenne-ennustemallin avulla. Mallilla tutkitaan mm. liikenneverkon kuormitusta eri tilanteissa ja eri ajankohdissa, arvioidaan Venäjän liikenteen kehityksen vaikutuksia tieverkolle ja tehdään alustavat liikenteen toimivuusarviot. Ennuste toimii pohjana muille arvioille (ympäristölliset vaikutukset, yhteiskuntataloudelliset arviot).

Herkkyystarkastelu

Herkkyystarkastelujen tavoitteena on antaa päättäjille tietoa laskelmiin ja ennusteisiin sisältyvistä epävarmuustekijöistä. Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeeseen liittyvä herkkyystarkastelu ja tulevaisuuden kasvuennusteisiin liittyvät epävarmuustekijät (Venäjän liikenteen kehitys/Venäjän satamien kehityssuunnitelmat, öljyvarojen väheneminen, raideliikenteen kehitysnäkymät, kasvihuoneilmiön voimistuminen ym.) on asia, jota on syytä tarkastella arviointiselostuksessa asianmukaisella tavalla.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Moottoritien rakentamisella uuteen tai nykyiseen maastokäytävään on paikallisesti merkittäviä maa- ja kallioperää muuttavia vaikutuksia. Arviointiselostuksesta tulee käydä ilmi eri hankevaihtoehtojen mahdollinen vaikutus luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaisiin harjaluoma-alueisiin samoin kuin kallioalueisiin.

Arviointiohjelmassa on esitetty luonnonvarat, joiden hyödyntämiseen arviointi kohdistuu. Näistä merkittävimpiä ovat vaikutukset maa- ja kiviaineksen sekä pohjaveden

hyödyntämiseen. Kaakkois-Suomessa on runsaasti rakennuskivilouhoksia ja louhinnan yhteydessä on vuosien saatossa syntynyt miljoonia kuutiometrejä sivukiveä. Arviointiselostuksessa tulee tarkastella luonnonvarojen kestävän käytön periaatteen mukaisesti myös sivukiven käytön mahdollisuuksia hankkeen toteutuksen yhteydessä.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Hankkeen mittasuhteet ja volyymin huomioon ottaen myös rakentamisen aikaiset vaikutukset ihmisten elinoloihin ympäristöön voivat olla merkittäviä ja kohdistua varsin monitahoisesti ympäristöön sekä ihmisten elinoloihin. Vaikutukset tulee tunnistaa ja samalla esittää myös keinoja / toimenpiteitä haitallisten vaikutusten lieventämiseksi.

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa

YVA-selostuksessa on syytä tarkastella myös yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa. Haminan ja Kotkan satamissa on vireillä mittavat sataman laajentamishankkeet. Toteutusvaiheen jälkeen kaikilla näillä hankkeilla on liikennettä lisäävä vaikutus, josta seurauksena on alueen meluisuuden ja liikenteen sekä muiden päästöjen lisääntyminen aiheuttaen samalla mm. läheisten asuin- ja virkistysalueiden viihtyisyyden vähenemistä.

Ympäristönsuojelua koskevat suunnitelmat ja ohjelmat

Arviointiselostuksessa tulee esittää arvio eri vaihtoehtojen suhteesta hankkeen kanalta olennaisiin luonnonvarojen käyttöä ja ympäristönsuojelua koskeviin suunnitelmiin ja ohjelmiin. Ympäristöministeriö on asettanut meluntorjunnan kehittämistä koskevan työryhmän, joka on toimeksiannon mukaisesti valmistanut mietinnön (22.4.2004) meluntorjunnan valtakunnalliset linjaukset ja toimintaohjelma. Mietinnön perusteella ministeriö valmistelee ehdotusta valtioneuvoston periaatepäätökseksi meluntorjunnasta. Ehdotus sisältää myös liikennemeluun liittyviä tavoitteita, joiden toteutumista eri vaihtoehtojen osalta tulee tarkastella arviointiselostuksessa. Vastavasti tulee tarkastella mm. vesipuitedirektiivissä pohjaveden tilalle ja riittävyydelle asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Hankesuunnittelussa ja vaihtoehtotarkastelussa tulee ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Arviointiselostuksessa tulee tarkastella hankkeen ympäristövaikutusten arviointiin liittyviä epävarmuustekijöitä. Kuinka luotettavina tuloksia voidaan pitää ja mitä epävarmuustekijöitä niihin liittyy.

HAITALLISTEN VAIKUTUSTEN EHKÄISEMINEN

Hankkeesta aiheutuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisemistä tai rajoittamista tulee tarkastella arviointiselostuksessa asianmukaisella tavalla ja esittää toimenpiteitä sekä luonnonympäristöön, maaperään, pohjaveteen, maisemaan että ra-

kennettuun ympäristöön ja ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten vähentämiseksi.

Varautuminen onnettomuustilanteisiin

Mahdollisissa onnettomuustilanteissa ympäristöön voi päästä ihmisten terveydelle tai ympäristölle haitallisia yhdisteitä.

Arviointiselostuksessa tulee käsitellä mahdollisista erityistilanteista (erilaiset onnettomuudet, poikkeukselliset liikenneolot tai poikkeukselliset luonnonolot ym.) aiheutuvia ympäristövaikutuksia sekä toimenpiteitä / varautumista erityistilanteisiin niistä aiheutuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten lieventämiseksi.

TIEDOTTAMINEN JA OSALLISTUMINEN

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelman laatiminen on ollut vuorovaikutteista ja avointa. Ohjelman sisältöä ja vaihtoehtoja on käsitelty ohjausryhmän kokouksissa ja asukkaille suunnatussa työpajassa ennen lopullista ohjelman valmistumista. Yleisöllä ja ohjausryhmän jäsenillä on ollut mahdollisuus vaikuttaa ohjelman sisältöön. Arviointiohjelmassa esitetty suunnitelma osallistumisen järjestämiseksi noudattaa samaa osallistavaa linjaa.

Vuorovaikutus YVA-menettelyn yhteydessä, kansalaisten osallistumismahdollisuuksien lisääminen samoin kuin tiedottaminen on erinomaisesti suunniteltu.

Arviointiohjelma on ollut kokonaisuudessaan luettavissa Tiehallinnon www-sivuilla. Lisäksi ko. www-sivuilla on hanketta ja sen ympäristövaikutusten arviointia koskevia tiedotteita ja muuta aineistoa.

SEURANTA

Arviointiselostuksessa tulee tehdä ehdotus hankkeen ympäristövaikutusten seurantaohjelmaksi (YVA-asetus 10§).

RAPORTOINTI

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman julkiasu on asiallinen ja se sisältää havainnollisia kuvia sekä taulukoita. YVA-ohjelma on rakenteeltaan selkeä ja sisällöltään raportti on täsmällinen, ymmärrettävä ja helposti luettava. YVA-ohjelma sisältää myös selkeän tiivistelmän.

YHTEENVETO TEHDYISTÄ SELVITYKSISTÄ

Ympäristövaikutusten arviointiselostukseen tulee liittää yhteenveto tehdyistä selvityksistä ja hankkeen keskeisistä ympäristövaikutuksista YVA-asetuksen 10 §:n mukaisesti.

JOHTOPÄÄTÖKSET

YVA-lain tavoitteena on kansalaisten tiedonsaannin sekä osallistumisen turvaaminen ja ympäristöasioiden huomioon ottaminen hankkeiden suunnittelussa ja päätöksenteossa. Hankkeen eri toteuttamisvaihtoehtojen avoin tarkastelu ja vertailu ovat YVA-lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kulmakiviä. Valtatien 7 pa-

rantaminen moottoritieksi välillä Hamina-Vaalimaa -ympäristövaikutusten arviointiohjelma antaa hyvät lähtökohdat hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnille.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä yhdessä arviointiohjelman kanssa arviointimenettelyn ajan 22.8.2007 alkaen Haminan kaupungintalolla (Puistokatu 2, asiakaspalvelupiste), Haminan kirjastossa (Rautatienkatu 8), Virolahden kunnantalolla (Opintie 4), Virolahden kirjastossa (Rantatie 9), Vaalimaan Rajahovissa (Rajahovintie 10) sekä Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa (Kauppamiehenkatu 4, Kouvola). Lausunto on nähtävillä myös Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen internetsivuilla (ympäristönsuojelu>ympäristövaikutusten arviointi>vireillä olevat YVA-hankkeet).

Johtaja

Leena Gunnar

Ylitarkastaja

Jukka Timperi

LIITTEET Arviointiohjelmasta annetut lausunnot (kopioid hankkeesta vastaavalle)

JAKELUT JA MAKSUT

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Maksu: 5450 euroa

Peruste: ympäristöministeriön asetus alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (1387/2006)

TIEDOKSI

Haminan kaupunginhallitus

Virolahden kunnanhallitus

Kymenlaakson liitto

Kaakkois-Suomen työvoima- ja elinkeinokeskus

Kaakkois-Suomen metsäkeskus

Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluyksikkö

Itäisen Maanpuolustusalueen Esikunta, PL 145, 50101 Mikkeli

Kymen Sotilasläänin Esikunta, PL 1077, 45101 Kouvola

Reserviupseerikoulu, PL 54, 49401 Hamina

Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunta, Niskapietiläntie 32 E, 55910 Imatra

Itäinen tullipiiri, PL 66, 53501 Lappeenranta

Museovirasto

Kymenlaakson maakuntamuseo

Kymenlaakson pelastuslaitos

Ratahallintokeskus, PL 185, 00101 Helsinki

Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus

Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry, teollisuuskatu 2, 53600 Lappeenranta

MTK-Kymenlaakso, Paimenpolku 16, 45100 Kouvola

ProAgria Kymenlaakson maaseutukeskus, Paimenpolku 16, 45100 Kouvola

Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry

Kymen riistanhoitopiiri, Pikkuympyräkatu 3 A, 49400 Hamina

Suomen ympäristökeskus

Ympäristöministeriö

Yksityiset lausunnonantajat