



19.6.2008

KAS-2007-R-11-531

Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA; VALTATIEN 7 PARANTAMINEN MOOTTORITIEKSI VÄLILLÄ HAMINA-VAALIMAA, TIEHALLINTO, KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRI

HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri on 7.3.2008 toimittanut Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994 muutettu 267/1999, 458/2006) mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen koskien valtatie 7 parantamista moottoritieksi välillä Hamina-Vaalimaa.

Hankkeen nimi

Valtatie 7 parantaminen moottoritieksi välillä 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-Valimaa 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 9 a mukaisesta hankkeesta.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on asiakirja, jossa esitetään tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehtoista sekä yhtenäinen arvio niiden ympäristövaikutuksista.

Hanke ja sen perustelut

Hankekuvaus

Valtatie 7 johtaa Helsingistä Kotkan ja Haminan kautta Vaalimaalle. Hamina-Vaalimaa osuus 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.

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

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. 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. Hamina-Vaalimaa osuuden rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 113 miljoonaa euroa.

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.

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tutkittujen vaihtoehtojen tavoitteena on löytää valtatielle 7 toteuttamiskelpoinen tiesuunta, joka parhaiten vastaisi tien kehittämiselle asetettuja tavoitteita liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden osalta

sekä kehittyvän maankäytön tarpeita. Tielinjauksen tulee myös olla ympäristön kannalta hyväksyttävä.

Ympäristövaikutuksen arviointimenettelyssä on tutkittu ja arvioitu se seuraavat hankevaihtoehdot:

- Vaihtoehto 0, valtatie säilyy nykyisellään
- Vaihtoehto 0+, nykyisen tien parannustoimenpiteet
- Vaihtoehto 1, nykyisessä tiekäytävässä kehitettävä moottoritievaihtoehto
- Vaihtoehto 2, eteläinen moottoritievaihtoehto
- Vaihtoehto 3, pohjoinen moottoritievaihtoehto
- Vaihtoehto 4, vaihtoehtojen 1 ja 3 yhdistelmävaihtoehto moottoritienä

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+ (VE 0+), nykyisen tien parannustoimenpiteet

Vaihtoehdossa 0+ (VE 0+) valtatietä 7 parannetaan nykyisellä paikallaan lähinnä liikenneturvallisuutta ja toimivuutta lisäävillä toimenpiteillä. Lisäksi toteutetaan meluntorjuntaa ja pohjavesisuojausta. Pääliittymien kanavointien kohdalle on harkittava nykyisen nopeusrajoituksen alentamista 80 kilometriin tunnissa.

Vaihtoehto 1 (VE 1)

Vaihtoehdossa 1 moottoritie rakennetaan nykyisen tien maastokäytävään siten, että Lelun ja Kattilaisten kohdalla moottoritie on linjattu nykyisen tien pohjoispuolelle 100-300 metrin etäisyydelle nykyisestä tiestä. Kattilaisten itäpuolelta moottoritien linjaus siirtyy Uskin kohdalla nykyisen tien eteläpuolelle enimmillään noin 400 metrin etäisyydelle rinnakkaistieksi jäävästä nykyisestä tiestä. Ylä-Pihlajan kohdalla Virojoen taajaman länsipuolelle moottoritie on linjattu nykyisen valtatie pohjoispuolelle noin 10-100 metrin etäisyydelle, jolloin nykyinen tie voi toimia rinnakkaistienä. Virojoen taajaman kohdalla moottoritie sijoittuu nykyisen tien paikalle. Moottoritien rinnakkaistieyhteys joudutaan rakentamaan uuteen paikkaan taajama-alueelle Säkäjärven liittymästä Virojoen taajaman pääliittymään. Virojoen taajaman kohdalla moottoritien linjaus siirtyy nykyisen tien pohjoispuolelle Vaalimaalle saakka, jossa se taas sijoittuu nykyisen tien paikalle. Virojoen ja Vaalimaan välillä nykyinen tie säilyy rinnakkaistienä. Vaalimaan kylän kohdalla rinnakkaistie rakennetaan moottoritien eteläpuolelle. Uusia eritasoliittymiä rakennetaan neljä: Leluun, Kattilaisiin, Ylä-Pihlajaan ja Virojoelle.

Vaihtoehto 2 (VE 2)

Vaihtoehdossa 2 moottoritie rakennetaan länsipäässä nykyisen tien maastokäytävään siten, että Lelun ja Kattilaisten kohdalla moottoritie on linjattu nykyisen tien pohjoispuolelle 100-300 metrin etäisyydelle nykyisestä tiestä. Nykyinen tie säilyy sellaisenaan rinnakkaistienä. Kattilaisten kohdalla vaihtoehto suuntautuu nykyisen tien

eteläpuolelle, jolloin nykyisen tien ja vaihtoehdon 2 maastokäytävän väli on Uskin ja Ylä-Pihlajan kohdalla noin 1-2 km. Linjaus risteää nykyistä tietä Ylä-Pihlajan koillispuolella ennen Salpalinjaa. Salpalinjan itäpuolella moottoritie suuntautuu kohti koillista ohittaen Virojoen taajaman sen pohjoispuolelta, jonka jälkeen tielinja liittyy nykyiseen tiehen Vaalimaan kylän länsipuolella. Moottoritien ja nykyisen tien välimatka on suurimmillaan Virojoen länsipuolella noin 3,5 km ja Virojoen kylän kohdalla noin 2 km. Vaihtoehdossa 2 nykyinen valtatie jää Vaaliman kylän kohtaa lukuun ottamatta moottoritien rinnakkaistieksi. Vaalimaan kylän kohdalla moottoritie sijoittuu nykyisen tien paikalle ja rinnakkaistie rakennetaan moottoritien eteläpuolelle. Uusia eritasoliittymiä rakennetaan yhteensä neljä: Leluun, Kattilaisiin, Ylä-Pihlajaan ja Virojoelle

Vaihtoehto 3 (VE 3)

Vaihtoehdossa 3 moottoritie rakennetaan länsipäässä nykyisen tien maastokäytävään. Kattilaisten kohdalla moottoritien linjaus on nykyisen tien pohjoispuolella noin 0,2-1 km:n etäisyydellä kylän asutuksesta. Lelun ja Kattilaisten välille rakennetaan uusi tie moottoritien rinnakkaistieksi. Lelun ja Kattilaisten välillä moottoritie on mahdollista toteuttaa myös vaihtoehdoissa 1 ja 2 esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Kattilaisten kylän kohdalta moottoritie kaartuu Vuorilammenmäen itäpuolelta Uskin ja Nopalan välistä kohti itää niin, että se ohittaa Valkjärven lähimmillään noin 0,7 km ja Saarasjärven noin 0,3 km eteläpuolelta. Virojoen taajaman moottoritien linjaus ohittaa 2-3 kilometrin etäisyydeltä. Virojoelta itään tielinja sijoittuu Mattilan ja Häkälän kylätaajamien väliin ja kaartuu sieltä Vaalimaan raja-asemalle. Nykyinen valtatie jää Kattilaisten ja Vaalimaan välillä rinnakkaistieksi. Uusia eritasoliittymiä rakennetaan viisi: Leluun, Kattilaisiin, Saarasjärvelle (Ylä-Pihlaja), Virojoelle ja Vaalimaalle.

Vaihtoehto 4 (VE4)

Vaihtoehto 4 on muodostettu YVA-ohjelmavaiheen jälkeen syksyllä 2007 järjestetyn asukkaille ja maanomistajille suunnatun maastokävelyn tuloksena. Tämä tielinjausvaihtoehto on vaihtoehtojen 1 ja 3 yhdistelmä.

Moottoritie rakennetaan nykyisen tien maastokäytävään siten, että Lelun ja Kattilaisten kohdalla moottoritie on linjattu nykyisen tien pohjoispuolelle 100-300 metrin etäisyydelle nykyisestä tiestä. Nykyinen tie säilyy sellaisenaan rinnakkaistienä. Kattilaisten itäpuolelta moottoritien linjaus siirtyy Uskin kohdalla nykyisen tien eteläpuolelle enimmillään noin 400 metrin etäisyydelle nykyisestä tiestä. Yläpihlajan kohdalla moottoritie ja sen rinnakkaistie ovat nykyisen tien maastokäytävässä. Ylä-Pihlajan itäpuolella moottoritie kaartuu kohti pohjoista Saarasjärven itäpuolelle (0,6 km), jonka jälkeen moottoritien maastokäytävä ohittaa Virojoen taajaman 2-3 km:n etäisyydeltä. Virojoelta itään tielinja sijoittuu Mattilan ja Häkälän kylätaajamien väliin ja kaartuu sieltä Vaalimaan raja-asemalle. Uusia eritasoliittymiä rakennetaan yhteensä viisi: Leluun, Kattilaisiin, Suurisuoille (Ylä-Pihlaja), Virojoelle ja Vaalimaalle.

YVA-menettelyn aikana karsitut vaihtoehdot

Moottoritievaihtoehdon 3 alavaihtoehto 3a on arviointiselostusvaiheen käynnistyessä poistettu jatkosuunnittelusta. Työtä ohjaava hankeryhmä piti vaihtoehtoa toimimattomana, koska Lelun kohdalla päätien kaarre on liian tiukka eritasoliittymälle. Lisäksi vaihtoehto kulki varsin läheltä Natura 2000-suojelualuetta.

Lisäksi on karsittu arviointiselostusvaiheessa asukkaiden taholta esiin nostettu uusi linjausvaihtoehto, jossa valtatie linjaus erkanisi Haminan ohikulkutieratkaisun mu-

kaisesta linjauksesta Kirkkojärven pohjoispuolella ja ohittaisi Rajasuon Natura-alueen sen pohjoispuolelta. Vaihtoehtoon tarkempaa tutkimista ei kannatettu hanke-ryhmässä Haminan kaavoitustilanteen, olemassa olevan ja kehittyvän maankäytön, Haminan keskustan saavutettavuuden huononemisen, Natura-alueen sekä alueella olevan loma-asutuksen takia.

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 tielinjauksivaihtoehtojen vaikutuksia ja niitä vertaillaan keskenään.

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

Tiehallinto tai liikenne- ja viestintäministeriö tekee maantielain (2005/503) mukaan käsiteltävästä yleissuunnitelmasta hyväksymispäätöksen. Hyväksymispäätöksestä on käytävä ilmi, millä tavalla ympäristövaikutusten arviointi ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto on otettu huomioon. Hyväksymispäätöksen jälkeen hanke voidaan sisällyttää tiepiiriin 4-vuotiseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan (TTS). Ennen hankkeen rakentamisvaihetta on laadittava ja hyväksyttävä maantielain mukainen tie-suunnitelma. Maantielain mukaisen yleissuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueidenkäyttöön on selvitetty.

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

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 vahvistettu ympäristöministeriössä 28.5.2008. Suunnitteluosuudella se koskee Haminaa ja Virojoen-Vaalimaan alueita.

Kymenlaakson liitto on käynnistänyt maakuntakaavan toisen vaiheen (Maaseutu ja luonto) laatimisen. Kymenlaakson maaseutu ja luonto –nimisessä maakuntakaavassa käsitellään maaseutualueita ja yhteysverkoston kokonaisuutta sekä taajama-aluevarauksia siltä osin, kun ne rajattiin ensimmäisen maakuntakaavan suunnittelualueen ulkopuolelle. Meneillään olevassa maakuntakaavaprosessissa tutkitaan useampia vaihtoehtoja valtatie 7 (E 18) linjaukselle ja selvitetään samalla Hamina-Vaalimaa –välin muuta maankäyttöä. Tavoitteena on esittää valtatie 7 linjaukselle yksi aluevaraus kuulemisten jälkeen maakuntakaavaehdotuksessa vuonna 2009.

Yleiskaavoitus

Haminan kaupungin oikeusvaikutteinen yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 20.3.2006. Yleiskaavoitettu alue kattaa Haminan keskeiset alueet –itäisin osa kaupungista ei kuulu yleiskaava-alueeseen. Valtatien 7 osuus Hamina-Vaalimaa sijoittuu yleiskaavassa kokonaan maa- ja metsätalousalueelle. Yleiskaava-alueen ulkopuolella Haminassa ei ole merkittävää asutusta valtatieen 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 käynnissä Virojokea ja Vaalimaata koskevan osayleiskaavan muutostyö samanaikaisesti valtatieen 7 yleissuunnittelun kanssa vuorovaikutteisesti.

Asemakaavoitus

Virojoella on keskustaa koskeva kunnanvaltuuston hyväksymä (2006) asemakaavamuutos. Muilta osin keskustan asemakaava on vahvistettu jo vuonna 1972. Asemakaavoitusta on tarkoitus jatkaa II-vaiheen ja III-vaiheen asemakaavoilla, kun Virojoen-Vaalimaan osayleiskaava on vahvistettu.

Vahterikon alueella on voimassa kunnanvaltuuston hyväksymä (2002) teollisuusaluetta koskeva asemakaava.

Vaalimaan alueella on kunnanvaltuuston hyväksymä (2008) asemakaavamuutos, johon sisältyy suunniteltu rekkaparkkialue.

Muut hankkeet

Parhaillaan laaditaan valtatieen 7 Haminan kohdan moottoritien tiesuunnitelmaa vuoden 2005 yleissuunnitelman pohjalta. Hamina-Vaalimaa –hankkeen vaihtoehdot liittyvät em. Haminan ohikulkutien suunnitelmaan Lelun alueella suunnittelun alueen länsipäässä. Vaalimaan rajanylityspaikan läheisyyteen suunnitellun rekkaliikenteen pysäköintialueen tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 2008. Laaja 1000 rekan pysäköintialue on saanut rahoituspäätöksen ja se toteutetaan 2009-2010.

Vaalimaan raja-asemalla on tehty ja suunniteltu useita kehittämishankkeita. Tiehallinto rakennuttaa alueen liikennejärjestelyt valtatieen 7 parantamiseen liittyen ja Sennaatti-kiinteistöt rakennuttaa tullilaitoksen, rajavartiolaitoksen ja maa- ja metsätalousministeriön tarpeisiin alueelle tulevat rakennukset. Lähtökohtana on ns. kahden aseman toimintamalli. Nykyinen asemarakennus ja siihen liittyvät ajoväylät ja tarkastuskaistat jäävät henkilöliikenteen käyttöön. Tavaraliikenteelle rakennetaan uusi asemarakennus ja siihen liittyvät ajoväylät ja tarkastusalueet.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN, KUULEMINEN

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta Haminan kaupungin ja Virolahden kunnan ilmoitustauluilla 13.3.2008-9.5.2008. Kuulutus on julkaistu Kymen Sanomissa 13.3.2008 ja Kaakonkulmassa 12.3.2008. Arviointiselostus on ollut nähtävillä Haminan kaupungintalolla (Puistokatu 2, asiakaspalvelupiste), Haminan kirjastossa (Rautatiekatu 8), Virolah-

den kunnantalolla (Opintie 4), Virolahden kirjastossa (Rantatie 9), Vaalimaan Rajahovissa (Rajahovintie 10) sekä Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa (Kauppa-miehenkatu 4, Kouvola). Lisäksi arviointiselostus on nähtävillä Kaakkois-Suomen tiepiirin ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen internet-sivuilla osoitteissa: www.tiehallinto.fi/vt7hamina-vaalimaa ja www.ymparisto.fi/kas/yva

Arviointiselostusta koskevat lausunnot ja mielipiteet pyydettiin toimittamaan Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle 9.5.2008 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, Rajavartiolaitos, Kymenlaakson maakuntamuseo.

Hankeryhmän tarkoituksena oli edistää tiedonkulkua ja –vaihtoa hankkeesta vastaavan, viranomaisten ja muiden sidosryhmien välillä. Ryhmän kokouksissa seurattiin YVA:n kulkua ja keskusteltiin arviointiselostuksen ja sitä tukevien selvitysten laadinnasta.

Yleisötilaisuus

Hanketta ja ympäristövaikutusten arviointiselostusta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 27.3.2008 Virojoen koulun (ala-aste) salissa. Tilaisuudessa esiteltiin tutkitut vaihtoehdot ja niiden vaikutukset sekä kerrottiin palautemahdollisuudesta ja hankkeen jatkovaiheista.

Muu vuorovaikutus ja tiedottaminen

Yleisötilaisuuden lisäksi järjestettiin YVA-menettelyn ja vaikutusten arvioinnin loppuvaiheessa toinen asukastyöpaja, tavoitteena saada aikaan aito vuorovaikutus eri osallistujatahojen (asukkaat, maanomistajat, yhdistykset) ja tien suunnittelusta vastaavien kesken, tiedottaa hankkeesta sekä kerätä tietoa ja näkemyksiä suunnitteluun ja vaikutusarviointiin.

Tilaisuudessa esiteltiin maastokäyntien pohjalta täsmennetyt linjausvaihtoehdot sekä niiden melu-, luonto- ja maisemavaikutuksia. Ryhmissä keskusteltiin ja kirjattiin muistiin osallistujien näkemyksiä vaihtoehtojen vaikutuksista ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä siitä, mitä vaikutuksia osallistujat pitivät tärkeimpinä ja miten haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää.

Maastokävely

YVA-selostusvaiheen aikana järjestettiin asukkaille, maanomistajille ja muille hankkeesta kiinnostuneille maastokävely (25.9.2007), jossa tutustuttiin eri linjausvaihtoehtoihin paikan päällä. Maastokävelyn jälkeen pidetyssä iltatilaisuudessa vedettiin yhteen päivän aikana saatuja kommentteja sekä keskusteltiin eri vaihtoehtoista.

Merkittävä osa hankkeen vuoropuhelusta käytiin myös hankeryhmätyöskentelyssä sekä viranomaistapaamisissa.

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

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA ESITETYT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteenveto yhteysviranomaiselle toimitetuista lausunnoista ja mielipiteistä

Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle toimitettiin arviointiselostuksesta yhteensä 28 lausuntoa. Näistä 13 kpl oli yksityishenkilöiden ja yhteisöjen kannanottoja. Yleisenä huomiona lausunnoista voidaan todeta, että päähuomio niissä kiinnitettiin ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen liittyviin kysymyksiin. Tielinjausvaihtoehtoihin esitettiin myös runsaasti kannanottoja. Lisäksi lausunnoissa tuotiin esille luontoon, maisemaan ja kulttuuriperintöön liittyviä seikkoja sekä meluun, pohjavesien suojeleluun ja ilman laatuun (päästöt) sekä puolustusvoimien harjoitusalueisiin liittyviä asioita.

Seuraavassa yhteenveto yhteysviranomaiselle toimitetuista lausunnoista ja mielipiteistä:

Haminan kaupunginhallitus (19.5.2008)

Kaupunginhallitus on antanut YVA-selostuksesta ympäristölautakunnan lausunnon mukaisen lausunnon.

Haminan kaupunki, ympäristölautakunta (6.5.2008)

Merkittäviksi vaikutuksiksi on lausunnossa katsottu vaikutukset pinta- ja pohjavesiin, luonnonoloihin, meluun ja päästöihin. Vaikutukset vakitukselle asutukselle on katsottu merkittävämmäksi kuin loma-asutukselle koituvat vaikutukset.

Kaikki vaihtoehdot lävistävät Haaviston II-luokan pohjavesialueen, jossa ei ole kunnallisia vedenottoja. Vesistöjä ja pohjavesialueita on mahdotonta kokonaan kiertää. Kattilaisten ja Haaviston välillä vaihtoehto VE 3 on uhanalaisten lajien kannalta paras. Tosin vaihtoehdot 2, 3, ja 4 ovat yhtä huonoja Saarasjärven kohdalla olevan liito-oravan elinympäristön osalta. Seuraavassa kommentteja vaihtoehtoista selostuksen perusteella:

VE 0+: Vaihtoehdolla on enimmäkseen vain kielteisiä vaikutuksia eikä se täytä moottoritien tarkoitusta eli liikenteen sujuvaa kulkua.

VE 1: Täyttää sujuvan liikenteen vaatimukset, mutta tälläkin vaihtoehdolla on lähinnä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Linjaus kulkee nykyisessä tiekäytävässä Virojoen taajaman vierestä.

VE 2: Vaihtoehto täyttää sujuvan liikenteen vaatimukset. Ympäristövaikutukset melun ja päästöjen osalta vähäiset, mutta muut ympäristövaikutukset ovat negatiivisia.

VE 3: Vaihtoehdolla on lähes pelkästään myönteisiä vaikutuksia. Koskemattomalle metsäalueelle suunniteltu linjausvaihtoehto pirstoo ja muuttaa metsäympäristöä osaltaan, mutta melu- ja päästövaikutukset jäävät vähäisimmiksi ja vaihtoehto aiheuttaa vähiten haittoja asutukselle.

VE 4: Vaihtoehto on lähes yhtä hyvä kuin vaihtoehto VE 3. Se on kuitenkin moottoritien keskeisimmän haitan, melun suhteen huonompi.

Arviointiselostuksessa on esitetty asetuksessa vaaditut asiat. Haminan ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon.

Selostuksessa ei ole mainittu, mitkä vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia. Ympäristölautakunnan käsityksen mukaan toteuttamiskelvoton on vain vaihtoehto VE 0+ ja varauksin myös vaihtoehto VE 1.

Terveydensuojelun kannalta merkittävimmät ihmisten terveyteen vaikuttavat haitat moottoritiehankkeen toteuttamisen seurauksena ovat liikenteen aiheuttama melu ja hiukkaspäästöt. Näistä voi aiheutua tien läheisyydessä asuville ihmisille terveyshaittaa.

Hankkeen linjausvaihtoehtojen vertailussa VE 3:ssa ovat ihmisten terveyteen kohdistuvat haitat vähäisimmät kun otetaan huomioon asukkaiden lukumäärät, jotka altistuvat melulle ja hiukkaspäästöille. Lausunnossa esitetään vaihtoehdon VE 3 olevan toteuttamisen kannalta suositeltavin. Sen luontovaikutuksetkaan eivät ole niin kielteiset, kuin selostuksen vertailusta saattaa päätellä. Vaihtoehdot 2, 3 ja 4 kulkevat osan matkaa alueen itäpäässä lähes samaa reittiä, jolloin on samankaltaisia haitallisia vaikutuksia luontoon. Haitallisia luontovaikutuksia voidaan ainakin osittain vähentää hyvällä suunnittelulla.

Lisäksi lausunnossa esitetään vaihtoehdon VE 3 jatkosuunnittelussa huomioon otettavaksi meluntorjuntaan (vapaa-ajan asunnot), ilman laadun seurantaan, tien linjaukseen (Ruokosuon kohdalla maastokäytävän eteläreunaan liito-oravan elinympäristön säästämiseksi, Palennekankaalla ja Paarmasuolla linjaus maastokäytävän pohjoisreunaan) sekä haitallisten luontovaikutusten lieventämiseen liittyviin seikkoihin (Saarasjärven vesitalous ja veden laatu, myös rakentamisen aikana saukon ja purotaimenen esiintymisen vuoksi, Karpakosken kohdalla tulee huomioida saukon ja sudenkoorentojen elinympäristöt luontoselvityksessä esitetyllä tavalla, Saarasjärven kohdalla liito-oravan elinympäristössä on korkeita puita säästettävä mahdollisimman paljon). Paisillanojan liito-oravan elinympäristö on arvokkain koko tielinjauksella ja se on huomioitava liittymiä soviteltaessa.

Virolahden kunnanhallitus (12.5.2008)

Virolahden kunnanhallitus puoltaa lausunnossaan vaihtoehtoa VE 3 mm. ympäristölautakunnan esittämällä perusteilla, joiden mukaan ihmisten terveyteen kohdistuvat haitat ovat ko. vaihtoehdossa vähäisimmät. VE 3:n jatkosuunnittelussa tulee huomioida ympäristölautakunnan esittämät yksityiskohdat.

Miehikkälän ja Virolahden sosiaali- ja terveyslautakunta (28.4.2008)

Virolahden sosiaali- ja terveystasioista vastaava lautakunta toteaa lausuntonaan, että ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on arvioitu monipuolisesti vt 7:n muutoksen eri ympäristövaikutuksia. Siinä on huomioitu nykyisen tien ja eri linjausvaihtoehtojen aiheuttamat merkittävät vaarat ja haitat ihmisten elinoloihin, terveyteen, turvallisuuteen ja viihtyvyyteen. Lautakunnalla ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Itä-Suomen Sotilasläänin Esikunta (14.5.2008)

Salpalinja on muinaismuistoksi rinnastettava kohde, jota koskevat tai jonka läheisyydessä tehtävät muutokset on esitettävä Museovirastolle ja Itä-Suomen Sotilasläänin Esikunnalle hyväksyttäväksi. Salpalinjan teräsbetoniset kantalinnoitteet ovat valtiovarainministeriön omaisuutta (puolustusministeriön asiakirja 2043/7090/99/K1, 15.12.2003). Salpalinjan hallinnan ja hoidon vastuuta ollaan siirtämässä Senaatti-kiinteistön vastuulle.

Valtatie 7:n linjausvaihtoehdot kulkevat Salpalinjan pääaseman läpi Ylä-Pihlaja-Säkjärvi välillä sekä pallokorsulinjan eli ns. oikaisulinjan Pajulahti-Vaalimaa alueella. Kaikilla suunnitelluilla vaihtoehdoilla on vaikutuksensa Salpalinjan ympäristöön ja mahdollisesti myös sen rakenteisiin. Tiesuunnittelun teknisiä yksityiskohtia mietittäessä tulee huomioida kantalinnoitteiden ja kiviasteiden säilyttäminen, suojaaminen, turvallisuus, maisemanäkymät ja kohteiden saavutettavuus, erityisesti museoalue.

Suunniteltujen moottoritielinjausten vaikutusalueella sijaitsee kolme puolustusvoimien harjoitusalueita; Valkjärvi, Harju sekä Vallanjärvi. Puolustusvoimien kannalta paras tielinjaus olisi VE 1, joka kulkee samaa maastokäytävää kuin nykyinen tie, eikä vaikeuta puolustusvoimien nykyistä harjoitustoimintaa. Lisäksi VE 1 rasittaa luontoa vähiten, koska se rakennetaan jo olemassa olevan tien päälle. Toiseksi parhaana vaihtoehtona Itä-Suomen Sotilasläänin Esikunta pitää vaihtoehtoa VE 4, koska se kulkisi samassa maastoväylässä VE 1:sen kanssa Haavistoon asti. Toisaalta VE 3 kulkee puolustusvoimien harjoitusalueiden, Harjun ja Valkjärven pohjoispuolella, eikä näin ollen vaikeuta harjoitustoimintaa kyseisillä alueilla.

VE 2 on puolustusvoimien kannalta huonoin vaihtoehto. Tämä tielinjaus halkaisee Harjun harjoitusalueen kahtia ja sivuaa Valkjärven harjoitusalueita. Linjaus estäisi puolustusvoimien harjoitustoiminnan Harjun alueella.

Toteutettavassa vaihtoehdossa tulee huomioida riittävät ali- ja ylikulkuyhteydet eri harjoitusalueiden välillä.

Itäinen tullipiiri (9.5.2008)

Vaalimaan tulli ja Itäinen tullipiiri ovat olleet mukana suunnittelemassa Hamina-Vaalimaa välisen moottoritien ympäristövaikutusten arviointiselvitystä yhdessä muiden viranomaistahojen kanssa.

Moottoritietä rakennettaessa on ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä otettava myös mahdollisuuksien mukaan huomioon valittavan kokonaisratkaisun toiminnallisuus. Hankkeen rajapintojen tulee sopia saumattomasti yhteen muiden alueella toteutettavien hankkeiden, kuten rekkaparkki ja liikenteen eriyttäminen, kanssa. Alueelle rakennettavaa kokonaisuutta tulee tarkastella yhtenä toiminnallisena kokonaisuutena ja myös ympäristövaikutuksia tulee arvioida muut hankkeet ja rajapinnat huomioiden.

Tullin toimintaympäristön kannalta ei ole merkitystä sillä, mikä esitetystä linjausvaihtoehdoista valitaan toteutettavaksi.

Kaakkois-Suomen rajavartiosto (9.5.2008)

Kaakkois-Suomen rajavartiostolla ei ole huomautettavaa YVA-selostuksen sisältöön. Kriittinen kohta varsinaisessa hankkeessa on rajavartioston toiminnan kannalta valtatie 7 itäpään 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 maakuntakaavaluonnoksessa osoitetaan ympäristöselostuksessa tut-

kittuja vaihtoehtoisia linjauksia ja esitetään samalla Hamina-Vaalimaa välin muuta maankäyttöä. Tavoitteena on esittää valtatie linjaukselle yksi aluevaraus maakunta-kaavaehdotuksessa vuonna 2009. Pohjoinen vaihtoehto (VE3) kiertää asutuksen ja kulkee pääosin maakuntakaavaluonnoksen alueella, jossa ei ole muuta maakunnallisesti merkittävää maankäyttöä. Eteläisten vaihtoehtojen linjat kulkevat mm. maakuntakaavan uuden puolustusvoimien aluevarauksen, arvokkaan kulttuurimaiseman ja arvokkaan geologisen muodostuman läpi.

Kaavaluonnoksessa esitetään myös, että vt 7:n moottoritien ohjeellinen varaus ensimmäisen maakuntakaavan alueella (Kymenlaakson maakuntakaava, taajamat ja niiden ympäristöt) korvataan moottoritievarauksella sekä tehdään linjausta vastaavat muutokset eritasoliittymien sijaintiin ja seututieverkkoon. Moottoritievaraus on Virojoki-Vaalimaan välillä YVA-raportin pohjoisin vaihtoehto.

Maakuntakaavaluonnoksessa on osoitettu Valkjärven alueella uusi, laaja puolustusvoimien alue (EP-merkintä/Valkjärven lisäalue). Aluevaraus on osoitettu voimassa olevassa seutukaavassa. Eteläiset vaihtoehdot (VE1, VE2) kulkevat em. alueen läpi. VE1 ja VE2 linjat kulkevat Valkjärven itäpuolella myös maakuntakaavaluonnoksessa esitetyn arvokkaan geologisen muodostuman läpi.

Pohjoisen vaihtoehdon (VE3) ympäristössä on pääosin maakuntakaavaluonnoksessa valkoista aluetta, siis kaavassa ei ole maankäyttövarausta. Maakuntakaavan valkoinen alue ohjaa maankäyttöä osoittamalla, ettei alueelle kohdistu maakuntakaavassa tutkittuja valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia intressejä.

Maakuntakaavaluonnoksessa esitetyt pohjavesialueet, maisema-alueet ja Salpalinja on huomioitu arvioinneissa.

YVA-selostuksessa ja maakuntakaavassa esitetyt moottoritien liittymät ovat yhdenmukaiset. Liittymien määrää ei tule vähentää vaikutusalueen palvelutason ja liikenteen ohjaamisen varmistamiseksi.

Viheryhteyksien ylläpitäminen ja toteuttaminen lisää luonnon monimuotoisuutta ja turvaa ekologisen verkoston toimivuuden nyt ja myös ilmaston muuttuessa. Arviointiselostuksessa on tutkittu pirstoutumisen vaikutukset yksittäisten luontodirektiivin liitteen IV(a) lajien osalta. Hankkeen toteutuksessa tulee kiinnittää huomiota Etelä-Kymenlaakson rakenteellisesti merkittävien ja erityisesti rannikolta sisämaahan kulkevien viheryhteyksien säilyttämiseen.

Museovirasto, arkeologian osasto (30.4.2008)

Kaikilla arviointiselostuksessa esitetyillä moottoritievaihtoehdoilla (VE 1-4) sijaitsee muinaismuistolain (295/63) suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Haminan alueella on tehty arkeologinen inventointi vuonna 2006 ja Virolahdella 2007, joten tiedot muinaisjäännöksistä ovat ajantasaiset ja riittävät. Arviointiselostukseen ja sen liitekarttoille on merkitty vain osa tunnetuista kiinteistä muinaisjäännöksistä. Jatkosuunnittelua varten tulee ajantasainen tieto pyytää Museoviraston dokumentointiyksiköstä (paikkatieto@nba.fi). Lähdetiedoissa tulee viitata kiinteiden muinaisjäännösten osalta Museoviraston ylläpitämään muinaisjäännösrekisteriin.

Vaihtoehto 3 on arkeologisen kulttuuriperinnön osalta paras vaihtoehto. Vaihtoehdoilla 0+ ja 1 on vähiten vaikutusta esihistoriallisiin kiinteisiin muinaisjäännöksiin, mutta VE 1 kulkisi Virolahden ja Vaalimaan laajojen historiallisten kyläntonttien läpi ja ylittäisi muinaismuistolailla suojeltuihin muinaisjäännöksiin rinnastettavan Salpalinjan sen merkittäväksi arvioidulla osuudella. Salpalinjan kannalta huonoja vaihto-

ehtoja ovat myös VE 2 ja 4. Lisäksi VE 2 ylittäisi historiallisen ajan kylätontin Mes-tarmäen alueella. Rakennetun kulttuuriperinnön osalta lausunnon antaa Kymenlaak-son museo.

Kymenlaakson museo (29.4.2008)

Kulttuuriperintöä koskeviin karttoihin tulee merkitä Uudenkaupungin rauhan rajaki-vien paikat. Nämä tulee merkitä muinaismuistolain tarkoittamina historiallisen ajan muinaisjäännöksinä. Suuren rantatien linjaus tulee merkitä kokonaisuudessaan, myös Virolahdelta itään oleva tieosuus.

Karttojen yhteydessä oleva maininta: Paikallinen kulttuuriympäristö (Museovirasto) on virheellinen (Museovirasto ei tee tämän tyyppisiä aluemäärittäyksiä). Nähdäksem-me kyseiset maisema-alueet ovat maakunnallisesti/seudullisesti merkittäviä. Asia tu-lee tarkistaa Kymenlaakson liitosta.

Rakennushistoriallisesti merkittävät rakennukset on esitetty sekä kartoissa että teks-tissä puutteellisesti. Merkittävät rakennukset tulee vielä tarkistaa Kymenlaakson maakunnallisista inventoinneista. Kohteet tulee luetella ja merkitä karttoihin. Raken-nushistoriallisessa tarkastelussa (sivu 21) esitetty kohdevalinta antaa kuvan, ettei ra-kennushistorialliseen tarkasteluun ole paneuduttu. Kyseiset kolme kohdetta vaikutta-vat sattumanvaraisesti poimituilta. Esim. Saivikkalan työväentalo sijaitsee Miehikkä-lässä kaukana tielinjauksesta, samoin Reinikkalan mylly on etelässä tien vaikutuspii-rin ulkopuolella. Sen sijaan tielinjausvaihtoehtoja lähempänä olevat merkittävät ra-kennukset ja muut kohteet (esim. rajakiviä) on jäänyt mainitsematta ja karttoihin merkitsemättä.

Kymenlaakson museo pitää selostuksen rakennetun kulttuuriympäristön selvitystä puutteellisena ja osin harhaanjohtavana. Tältä osin selostusta on täydennettävä ja karttaesityksiä selvennettävänä.

Yleisesti ottaen selostuksen linjausten vertailu ja johtopäätökset ovat selkeitä ja oi-keita. Linjausvaihtoehto 3 vaikuttaa vähiten olemassa oleviin kulttuuriympäristöihin ja on tältä näkökulmalta kannatettavin vaihtoehto.

Kymenlaakson pelastuslaitos (25.4.2008)

Kymenlaakson pelastuslaitoksella ei ole ympäristövaikutusten arviointiselostukseen huomautettavaa.

Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri (7.5.2008)

Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri pitää selostusta selkeänä ja sen liitteitä informa-tiivisina päätöksentekoa varten. Moottoritien rakentaminen on luonnon kannalta kui-tenkin hyvin haitallinen. Luonnonsuojelupiiri pitää erityisen haitallisena ajatusta ve-tää tielinja metsäisille alueille. Tällainen valinta merkitsee vielä yhtenäisten metsä-alueiden pirstoutumista, meluhaittaa ennestään melko hiljaisille alueille sekä va-losaasteen lisääntymistä. Etelä-Suomessa yhtenäisiä metsäalueita on hyvin vähän, jo-ten jäljellä olevat yhtenäiset metsäalueet tulisi säilyttää mahdollisuuksien mukaan yhtenäisinä.

Esitetyistä vaihtoehtoista linjauksista Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri pitää par-haana vaihtoehtoa 0+. Se muuttaisi vähiten tilannetta nykyisestä. Se on myös edulli-nen siksi, että se palvelee tulevaisuudessa polttoaineen hinnan kohotessa hiljenevää liikennettä riittävän hyvin tuhoamatta laajoja luonnonalueita. Seuraavaksi vaihtoeh-doksi tulisi VE 4.

Kymenlaakson liitossa on valmisteilla maaseutua koskeva maakuntakaava. Sen yhteydessä on käyty keskustelua ekokäytävistä. Niitä on suunnitteilla alueella kolme pohjois-eteläsuunnassa. Moottoritievaihtoehdot ovat niiden kannalta haitallisia, vaikka haittoja voidaan lieventää hyvällä toteutuksella.

Lisäksi lausunnossa kiinnitetään huomiota hankkeen estevaikutuksiin hirviaitoineen, liikenteen ja rekkaparkin päästöin/ilmanlaatuvaikutuksiin sekä vierasperäisten lajien leviämiskärsikkiin kaakosta maahamme (viimeksi mainitun haitan seuraamiseksi tulisi Vaalimaa-Virolahti alueelle järjestää sopiva koepyyntiverkko tulokkaiden havaitsemiseksi. Tien rakentamisen yhteydessä vauriot Salpalinjalle tulee minimoida ja hyödyntää kohde tien käyttäjille.

Etelä-Suomen lääninhallitus (23.5.2008)

Terveysvaikutukset

Talousvesi

Virolahden ja Haminan taajama-alueiden ulkopuolella eri tielinjauvaihtoehdojen varrelle sijoittuu vain muutamia asuinkiinteistöjä. Selostuksessa mainitaan, että tämän perusteella mahdollisia tienpidosta aiheutuvia vaikutuksia yksityisiin talousvesikaivoihin voidaan pitää kokonaisuuden kannalta vähäisinä kaikissa vaihtoehdoissa. Selostuksessa on tarkasteltu vain vaihtoehdojen vaikutuksia Haaviston pohjavesialueeseen.

Lääninhallitus edellyttää, että hankkeen jatkosuunnittelussa huomioidaan kaikki vaikutusalueen talousvesikaivot ja hankkeen vaikutus talousveden laatuun. Hankkeen vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon sekä rakentamisen että valmiin tien käytön vaikutukset talousveteen. Lääninhallitus pitää tärkeänä, että vaikutusalueella talousveden laatu ja riittävyys taataan hankkeen eri vaiheissa. Talousveden laatuvaatimuksista on säädetty sosiaali- ja terveysministeriön asetuksissa (461/2000 ja 401/2001).

Yleiset uimarannat

Selostuksessa ei ole mainittu, onko hankkeen vaikutusalueella yleisiä uimarantoja. Lääninhallitus pitää selostusta tältä osin puutteellisenä. Mikäli hankkeen vaikutusalueella on yleisiä uimarantoja, tulee selvittää hankkeen mahdolliset vaikutukset uimavesien laatuun. Yleisten uimarantojen uimavesien laatuvaatimuksista on säädetty sosiaali- ja terveysministeriön yli 100 uimarintien yleisiä uimarantoja koskevassa asetuksessa (177/2008) sekä ennen uimakautta voimaan tulevassa pienempiä yleisiä uimarantoja koskevassa sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa.

Pöly

Selostuksessa mainitaan, että rakentamisen aikana jotkut vaihtoehdot aiheuttavat merkittäviä melu- ja pölyvaikutuksia osalle vaikutusalueen asuinalueista. Lääninhallitus edellyttää, että pölyhaittaa rajoitetaan mahdollisuuksien mukaan. Tien rakentaminen ja uuden tien aikainen käyttö tulee järjestää siten, etteivät valtioneuvoston antamat (asetus 711/2001) ilmanlaadun raja-arvot ylity alueilla, joilla asuu tai oleskelee ihmisiä ja joilla ihmiset saattavat altistua ilman epäpuhtauksille.

Melu

Sosiaali- ja terveysministeriö on antanut asuntojen ja muiden sisätilojen melutasolle ohjearvot (Sosiaali- ja terveysministeriö, Asumisterveysohje, Oppaita 2003:1). Ohjearvot tarkoittavat sitä melutasoa, jolle sisätiloissa oleskeleva henkilö saisi enintään altistua. Ohjearvojen lähtökohtana on ollut, että rakennuksiin kohdistuva ulkomelu ei

ylitä valtioneuvoston päätöksen (193/92) päivä- ja yöajan melun ohjearvoja eli L_{Aeq} , $07 - 22 \text{ h} \leq 55 \text{ dB(A)}$ ja L_{Aeq} , $22 - 07 \text{ h} \leq 50 \text{ dB(A)}$.

Melun osalta läänihallitus pitää hyvänä, että asuinkiinteistöt, joilla päiväajan keskiäänitaso ylittää ohjearvon 55 dB, pyritään suojaamaan melulta. Meluvaikutuksissa tulee ottaa huomioon myös rakentamisen aikaiset vaikutukset. Mikäli rakentamisen aikainen tai tien toiminnan aikainen melu ylittää asuintalojen tai muiden terveydensuojelulain mukaisten kohteiden alueella ulkomelun ohjearvot, tulee tämä ottaa huomioon arvioitaessa kyseisten kohteiden sisämelutasoja. Mikäli todetaan, että sisämelutasot ylittävät niille annetut ohjearvot, tulee ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, jotta sisämelutasot saadaan ohjearvojen mukaiseksi.

Liikenne

Lääninhallitus pitää hanketta hyvänä, koska se parantaa liikenneturvallisuutta. Nykytilanteessa tieosuuden ongelmana on liikenneturvallisuus. Lääninhallitus pitää tärkeänä, että ruuhkautumista ja jonotustilanteita varten kehitetään toimenpiteitä. Erittäin tärkeää on, että mm. hälytysajoneuvojen liikennöinti voi tapahtua esteettömästi hankkeen aikana ja moottoritien toiminnan aikana.

Ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset vaikutukset

Valtatie 7 on nykyisellään erittäin merkittävä Haminan ja Vaalimaan välisellä alueella ihmisten elinympäristöön ja arjen sujumiseen vaikuttava tekijä. Tien parannuslinjausvaihtoehtoisissa tärkeinä huomioon otettavina seikkoina korostuvat erityisesti turvallisuustekijät, arjen sujuminen kuten asiointi-, työ-, ja koulukuljetusliikenne, palvelujen saavutettavuus ja asuin- ja kyläyhteisöjen ehjinä säilyminen ja maaseudun kulttuurimaiseman säilyminen viihtyvyys- ja esteettisyystekijänä. Vaihtoehto 3 suunnitelman mukaan näyttää aiheuttavan vähiten kielteisiä vaikutuksia tässä suhteessa ja parantavan alueella asuvien ihmisten elinoloja.

Hankkeen ympäristön vaikutustenarvioinnissa on käytetty monipuolisia metodeja ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin selvittämiseksi. Mikä tahansa muutosvaihtoehto nykyiseen tilanteeseen koettaneen parannuksena ihmisten mielestä, mutta siitä huolimatta seurantaohjelmaan olisi hyvä sisällyttää jälkiseuranta ja -arviointi ihmisiä kuulemalla ja ainakin asukkaiden tyytyväisyyskysely rakennusvaiheessa, joka on monta vuotta kestävä.

Virojoen kyläyhdistys ry (29.4.2008)

Yhdistys puoltaa pohjoista tielinjausvaihtoehtoa. Pohjoisesta tielinjauksesta olisi vähiten haittaa jo olemassa olevalle asutukselle. Sen alle jäisi vain yksi kesäasunto, kun muut vaihtoehdot veisivät useita asuintaloja. Liikenteen melu ja saaste haittaisivat vähiten Virojoen asukkaita, millä asialla on suuri merkitys kunnan keskustaaajaman ihmisten terveydelle ja viihtyvyydelle.

Pohjoinen linjaus tuottaisi vähiten haittaa myös maataloudelle, jonka merkitys virolahtelaisten toimeentulolle on huomattava. Virojoella viljellään paljon myös mansikaa ja puutarhakasveja. Näin ollen erilaiset raskasmetallit, joita liikennepäästöt tuottavat, ovat riski kuluttajien terveydelle.

Ympäristöongelmat pohjoisessa tielinjauksessa ovat vähäisimmät. Alue on pääasiassa metsää ja sietää päästöjä paremmin kuin ihmiset, kotieläimet ja peltokasvit.

kokivenkankaan vierestä Konnuinsuon pohjoisosien yli suoraan Kärpänkankaalle. Sillä linjauksella näyttäisi olevan vähemmän soita eikä asuttuja taloja ollenkaan.

Mielipide 3 (30.4.2008)

Kannanotto pohjoisen vaihtoehdon (VE 3) puolesta. Siellähän ne rekat joutavat joutaa, poissa asutuskeskuksista ilmaa pilaamasta. Vaihtoehtoisesti todetaan, että jos tietä ei rakennettaisi ollenkaan, rekkaparkkeja vain lisää. Säästyisi ihmisten metsät.

Mielipide 4 (7.5.2008)

Kannonotossa pidetään parhaana vaihtoehtoa VE 4. Vaihtoehto 3 on huonoin, koska se rikkoo vielä toistaiseksi näinkin lähellä rannikkoa olevia asumattomia alueita. Siellä on tavattu pesiviä petolintuja ja se voi toimia saarekkeena aremmille linnuille.

Huomioon pyydetään ottamaan moottoritien vaikutus syöttöliikenteeseen. Klamila on hiljalleen kasvava taajama, jonka merkitys saattaa nousta moottoritien rakentamisen jälkeen. Nyt Klamilaan pääsee useampaakin reittiä. Kun moottoritie tulee valmiiksi niin Kattilainen-Klamila välisen tien liikenne tulee kasvamaan. Suurin osa liikenteestä tulisi menemään Häppiläntien kautta. Tien perusparantaminen tulisikin aloittaa heti. Jo rakennusvaiheessa ko. tietä tullaan käyttämään enemmän. Moottoritien valmistuttua liittymiä on huomattavasti vähemmän kuin nykyisessä tiessä, joten huolto ym. valmiuden takia olisi Häppiläntien oltava moitteettomassa kunnossa. Suomenlahden öljykuljetusten lisääntyttä öljyonnettomuuden vaara on ilmeinen, siksi Häppiläntien merkitys on tärkeä. Öljyntorjuijen on päästävä mahdollisimman nopeasti apuun ja tässä tilanteessa Klamilan kalasataman merkitys on tärkeä.

Mielipide 5 (5.5.2008)

Nopalan seudun yhtenäinen metsäluontoalue tulisi säilyttää koskemattomana. Tällä perusteella moottoritievaihtoehdoista paras on VE 4.

Mielipide 6 (7.5.2008)

Paras vaihtoehto on VE 4, koska se myötäilee vanhaa tietä. Metsämaat pirstoutuisivat ja metsäluonto kärsisi kovasti vaihtoehdosta VE 3.

Mielipide 7 (7.5.2007)

Omistamme hankkeen vaikutusalueella metsätilan, joka ympäröi Kotolampi-nimisen lammen. Jos pohjoinen vaihtoehto tulee valituksi sen Haminan puoleisesta päästä lähtien, sillä tulee olemaan dramaattiset vaikutukset metsätilaamme ja sen suomiin virkistysmahdollisuuksiin (kesäasunto) samoin kuin elämistöön ja vesistöolosuhteisiin tällä alueella.

Tila on ostettu v. 2000, kun saatiin Virolahden kunnalta selville, että mahdollinen moottoritie rakennetaan aikanaan nykyisen tien läheisyyteen, johon se Kymenlaakson seutukaavassa on merkitty. Kesäasunnolle on saatu rakennuslupa, kuitenkin niin, että lammen ympäristö oli todettu merkittäväksi luontokohteeksi eläinten lisääntymistä ajatellen. mm. metsän harvennus tuli tehdä hyvissä ajoin ennen pesimä-/lisäntymiskauden alkua ja luontoa mahdollisimman paljon säästään.

Kaakkois-Suomen tiepiirin hankekortissa 12.10.2006 todetaan, että moottoritie rakennetaan uuteen paikkaan nykyisessä tiekäytävässä. Tästä ja voimassaolevasta Kymenlaakson seutukaavasta johtuen on hämmästyttävää, että ainakin alkuosiltaan (Haminan suunta) on edes olemassa pohjoinen vaihtoehto, joka tuotiin esille keväällä 2007 ja ainakin meille täytenä yllätyksenä ja nopealla aikataululla.

Uusi pohjoinen tiekäytävä tarkoittaa toteutuessaan luonnon raiskaamista yli 30 km:n pituudelta, kun samanaikaisesti on jo olemassa maata nykyisen tiepohjan alla/läheisyydessä, jota voitaisiin käyttää uuden väylän rakentamiseen.

Vaihtoehtoista tehtyjen luontoselvitysten välillä on paha eriarvoisuustilanne. Muita vaihtoehtoja on kartoitettu jo aikaisempina vuosina ilman kiirettä, mutta pohjoinen vaihtoehto ainakin tuntuu "läpijuoksujutulta". Tulokset näkyvät luontoarvioraportista vertailtaessa eri vaihtoehtojen sisältöä toisiinsa. Pohjoinen vaihtoehto on jäänyt hatarammalle pohjalle kuin muut aiemmin tutkitut vaihtoehdot. Moottoritien ympäristövaikutukset ovat useita satoja metrejä, jopa kilometrejä. Kannanotossa ihmetellään miksei moottoritien vaikutusta mm. Kotolammen ympäristöön ole tutkittu / raportoitu siellä olevasta eläimistöstä lainkaan, tai sen vaikutuksista lammen vesiolosuhteisiin. Nämä ovat kuitenkin vaihtoehtojen valintaan vaikuttavia elementtejä, jotka pitää selvittää ennen kannanottoja vaihtoehtojen paremmuudesta.

Mielipide 8 (14.4.2008)

Käytämme lähdekaivoa talousvesilähteenä ja juomavetenä lehmille. Tämä pitää ottaa huomioon tielinjausta suunniteltaessa, että moottoritielinjaus ei vaikuta käyttötemme laatuun ja määrään. Tielinjaus ylittää Säkjärventien maidemme kohdalla.

Mielipide 9 (5.5.2008)

Kannanotossa viitataan arviointiohjelmasta annettuun lausuntoon, jossa vastustetaan moottoritiehanketta. Liikenteen kannalta paras vaihtoehto olisi vanhan tien parantaminen ja osittainen leventäminen. Näin liikenteestä johtuvaa haittaa ei siirretä muiden kärsittäväksi, eikä vastustuskyyvyytömälle luonnolle. Nopeusrajoitus 80/100 km/h riittää ja näin päästöt ja melukin ovat pienemmät. Vaalimaalle on rakennettava kunnolliset pysäköintialueet rekoille. Pysäköityjen ajoneuvojen tuomat saasteet on helpoin hoitaa keskitetyllä pysäköintialueelle. Tullien toiminta on saatava liikenteen vaatimalle tasolle, tarvittaessa rajoitettava Suomeen tulevaa liikennettä.

Mielipide 10 (Yhteismielipide, Ylä-Pihlajan kylä, 38 allekirj., 10.10.2007)

Tielinjavaihtoehto 4 kulkee Ylä-Pihlajan kylän kohdalla nykyistä tielinjaa noudattaen. Ylä-Pihlaja on pitkä Pihlajajoen varteen syntynyt kyläyhteisö. Yläpihlajan kylän asutus on vanhaa, kylästä on löytynyt merkkejä mm. kivikauden aikaisesta asutuksesta. Kylän läpi kulkee kolme pohjois-etelä-suuntaista tietä, jotka kaikki ovat nykyisenkin maaseudun ja maatalouden käytössä.

Uusi tielinjaus (4) halkaisee Yläpihlajan kylän kahtia. Kyläyhteisön halkaisulla olisi negatiiviset vaikutukset kyläyhteisön yhtenäisyydelle sekä maisemalle. Moottoritie melu- ja hirvialtoineen on fyysinen raja, joka jakaa kylää.

Suunniteltu linjaus Pihlajajoelta itään on korkeuskäyriltään nousujohteista. Maastokierroksella on esitetty, että moottoritie tulisi Pihlajajoen kohdalla samaan korkotasoon kuin nykyinen tielinjaus. Käytännössä näin ei tule olemaan, sillä nykyinen moottoriteiden rakentamistapa välttää suuria korkeusvaihteluja. Pihlajajoelta on pitkä nousu Kuivakankaalle, bunkkerialueelle. Kuivakangas on pohjavesialuetta, eikä tielinjaukseen voi tehdä mäen päälle suurta leikkausta ympäristöä muuttamatta. Kuivakankaalla on talousvesikaivoja, joiden vesitilanteeseen moottoritien rakentaminen vaikuttanee jollakin tavalla. Todennäköisesti Pihlajajoen kohtaa nostetaan nykyistä tienpintaa korkeammalle. Pihlajajoen notko on entistä merenpohja ja erittäin pehmeää savea. Korotettu tielinjaus pilaa maalaismaisemaa ja tuo lisähaittoja paikalliselle asutukselle, kun korkealle rakennettu tie aiheuttaa meluhaittoja laajalle alueelle. Ilmansaasteet talvisina pakkaspäivinä ja varsinkin paikallaan leijuva pakokaasu pilaa

ja haittaa elinympäristöä ja sen viihtyisyyttä. On myös selvitettävä rinnakkaisteiden tarpeellisuus ja tilantarve, samoin peltojen liittymät kyseisellä peltoalueella.

Eritasoliittymän rakentamista Ylä-Pihlajan kylän kohdalle ei ole tarpeen. Eritasoliittymän rakentamisen vaikutus laajempaan kokonaisuuteen on syytä huomioida. Tiehallinto ei ole panostanut sivuteihin. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista ohjata Virolahden k:n, Hurpun, Rännäsen, Niemelän, Eerikkälän ja Hanskin suunnan liikennettä Yläpihlajan kylän läpi. Eritasoliittymä Yläpihlajan kylän kohdalla ohjaisi mökkiliikenteen enenevässä määrin Yläpihlajan kylän läpi tuoden kylään haitat ilman hyötyjä. Lausunnossa esitetään eritasoliittymä Harjun oppimiskeskuksen ja Ravijoen kylän tarpeisiin.

Pohjoinen linjaus Haaviston talojen pohjoispuolella on Yläpihlajan kylän rakenteen ja asukkaiden kannalta paras vaihtoehto moottoritielle. Kyläkokouksessa maanomistajat kannattivat pohjoista metsäistä vaihtoehtoa. Linjauksen läheisyydessä on muutama kesämökki, mutta kylän vakituisten asukkaiden olosuhteet tulee ottaa ensisijaisesti huomioon. Vaihtoehto 4 tulisi kylän läpi tuoden haitat maataloudelle ja asumiselle. Nykyiset ongelmat ovat kaikille asukkaille tuttuja. Eteläisin linjaus Yläpihlajan Suoniityn poikki on kaikkein huonoin vaihtoehto kyläyhteisölle. Yläpihlajan maanviljelijöillä on peltoja nykyisen tien molemmin puolin. Eteläiset linjaukset tuhoaisivat peltomaisemaa ja moottoritie vaarantaisi viljelyselinkeinoa.

Mielipide 11 (yhteismielipide, 9 allekirj., 25.4.2008)

Nykyisen vt 7:n linjauksen tulisi olla pohjana jatkosuunnittelulle. Tielinjausvaihtoehdot VE 1 tai VE 4 olisivat ympäristön kannalta ja taloudellisesti parhaat vaihtoehdot.

Tien linjaus vaihtoehdossa 3 on ilman perusteluja muuttunut km-lukujen 29 ja 31 välillä useita satoja metrejä etelämmäksi. YVA-lausunnossa ei ole otettu kantaa Haaviston kyläläisten vaatimukseen pohjavesiolojen tarkemmasta tutkimustarpeesta ajatellen tielinjan vaikutusta Kuivakankaan viiteen lähteeseen, joista Haaviston talot (12) saavat kaiken talousvetensä. YVA-selostuksessa otetaan kantaa ns. yleisiin vedenottamoihin. Kohdassa 6.5.5 väitetään, että vedenottamoja ei ole. Eivätkö Haaviston vesiosuuskuntien lähteet ole sellaisia? Nyt asiaa ei ole riittävästi selvitetty tai huomioitu, eikä ole edes esitetty selvitettäväksi.

Pohjoisen vaihtoehdon jatkosuunnittelussa Kuivakankaan läntisen pohjavesiesiintymän osalta tulee suorittaa perusteellinen selvitys ottaen huomioon Haaviston kylän vedenottamoille (lähteille) muodostuvat mahdolliset riskit veden määrän ja laadun suhteen. Lisäksi esitetään, että tielinjausta pohjoisessa vaihtoehdossa muutetaan kilometrimerkkien 29-31 osalta pohjoisemmaksi (vrt. liitekartta).

Mielipide 12 (4.5.2008)

Yleisesti todetaan arviointiselostuksen olevan asiantuntemuksella laadittu. Kannanotossa tarkastellaan asiaa lähinnä Kattilaisten kylän kohdalla. Uusimmat reittisuunnitelmat menevät kaikki Vuorilammen ja vt 7:n välistä ja kylän reunassa oleva Venäjänmäki jää tiealueen halkomaksi. Arvokasta kallioluontoa pirstoutuu ja virkistyskäyttö loppuu ko. alueella. Reititys aiheuttaa haittaa nykyiselle mökkiasutukselle ja tulevalle pysyvälle asutukselle Vuorilammen alueella. Meluhaitan estäminen lammen suuntaan on ensiarvoisen tärkeää, koska ilman melusteita äänet kantautuvat vettä pitkin hyvin kauas. Lammen eteläpäässä pesivä harvinainen lintulaji katoaa paikalta tien tullessa pesimäalueen viereen. Tien kaartuessa Nopalantien ylitse tai alitse nyky suunnitelman mukaan hieman mälle johtavan tien vasenta laitaa noudattaen säästy seuraavalla mäellä oleva kettujen ja mäyrien pesäluolat.

Hamina-Vaalimaa tien ympäristövaikutusten arvioinnissa herättää ihmetystä se, että Vaalimaalle johtavan tien kohdalta jätettiin pois pohjoisin vaihtoehto VE 3a. Tämä olisi mennyt Rajasuon ja Vuorilammen välistä, mutta Natura-alueen vuoksi ja kaukana asuvien asukkaiden vastarinnan vuoksi suunnasta luovuttiin. Haitat olisivat tällä vaihtoehdolla olleet asutukselle ja mm. metsästysharrastukselle minimaaliset eikä pohjavesille olisi ollut vaaraa.

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.

Arviointimenettelyssä ei tehdä hanketta koskevia päätöksiä ja näin ollen siihen ei liity valitusoikeutta. Hanketta koskevissa muissa laeissa säädetään asianosaisten oikeudesta valittaa. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on tarkistanut YVA-selostuksen ja on yhteysviranomaisen lausuntoa laatiessaan ottanut huomioon arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle toimitetut lausunnot.

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus katsoo, että ympäristövaikutusten arviointiselostus on tehty arviointiohjelman sekä yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antaman lausunnon mukaisesti ja se vastaa YVA-lain ja -asetuksen keskeisiä vaatimuksia. Arvioinnin perusteeksi on hankittu keskeiset tiedot olemassa olevista suunnittelualueista (tielinjausvaihtoehdot) ja sen lähiympäristöä koskevista aiemmista selvityksistä ja lisäksi on tehty uusia selvityksiä (mm. luontoselvitys, melu, päästöt).

Hankekuvaus, tiedot hankkeesta

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

Hankekuvaus, tiedot hankkeesta ja sen tavoitteista on esitetty ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa selkeästi ja perustellusti. Hanketta koskevat tiedot on esitetty riittävän yksityiskohtaisesti, jotta vaikutusten tunnistaminen ja selvittäminen on ollut mahdollista. Tähän on liittynyt 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 arviointiselostuksessa.

Hankkeen tarpeellisuus

Hankkeen tarve on perusteltu selkeästi. Valtatie 7 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä yhteyttä Eurooppatietä E 18 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.

Vaihtoehtojen käsittely

Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot on arviointiselostuksessa esitetty asianmukaisesti arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella.

Yhteysviranomainen esitti arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa YVA-menettelyn aikana otettavaksi huomioon, että sen yhteydessä tehtävien selvitysten tuloksena voi nousta esiin seikkoja, joiden perusteella voi syntyä tarve arviointiohjelmavaiheessa esitettyjen vaihtoehtojen tai niihin liittyvien osien tai rajausten modifiointiin. Näin on käynyt tässäkin YVA-menettelyssä. Tielinjausvaihtoehtoja on hiottu YVA-prosessin aikana. Tämä kuuluu YVA:n luonteeseen, koska hankesuunnittelu ja YVA etenevät tiiviissä vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa. YVA-ohjelmavaiheen jälkeen tarkasteltaviin tielinjausvaihtoehtoihin on lisätty vaihtoehto VE 4, joka on yhdistelmä vaihtoehtoista VE 1 ja VE3.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tutkittujen 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 arviointiselostuksessa on tarkasteltu seuraavia hankevaihtoehtoja:

- Vaihtoehto 0, valtatie säilyy nykyisellään
- Vaihtoehto 0+, nykyisen tien parannustoimenpiteet
- Vaihtoehto 1, nykyisessä tiekäytävässä kehitettävä moottoritievaihtoehto
- Vaihtoehto 2, eteläinen moottoritievaihtoehto
- Vaihtoehto 3, pohjoinen moottoritievaihtoehto
- Vaihtoehto 4, vaihtoehtojen 1 ja 3 yhdistelmävaihtoehto moottoritienä

Vaihtoehtojen tarkempi kuvaus on arviointiselostuksessa sekä tämän lausunnon alkuosassa.

Yhteysviranomainen katsoo, että tarkasteltavia vaihtoehtoja on käsitelty YVA-prosessissa avoimesti ja tasapuolisesti. Hyvin suunnitellun ja toteutetun vuorovaikutuksen kautta hankkeen vaikutusalueen ihmisillä on ollut mahdollisuus vaikuttaa tarkasteltavien vaihtoehtojen muodostamiseen samoin kuin niiden modifiointiin.

VAIKUTUSTEN SELVITTÄMINEN JA MERKITTÄVYYDEN ARVIOINTI

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on tunnistettu hankkeen kannalta keskeiset ja merkittävät ympäristövaikutukset. Vaikutusten selvittämisen perusteeksi on hankittu tarvittavat ja riittävät tiedot ympäristön nykytilasta ja tarkasteltavasta vaikutusalueesta. Lähtötietoina on käytetty hankealueelta aiemmin tehtyjä tutkimuksia ja

selvityksiä. Lisäksi hankkeeseen liittyvistä keskeisistä vaikutuksista -melu, päästöt ja ilman laatu, luontoon kohdistuvat vaikutukset- on teetetty erillisselvitykset. Myös kiinteistövaikutukset on selvitetty. Selvitysten keskeiset tulokset on koottu arviointiselostukseen.

Yhteysviranomainen katsoo, että vaikutusarviointiin liittyvät selvitykset on kohdistettu asianmukaisella tavalla merkittäviksi arvioituihin ympäristövaikutuksiin. Arviointiselostusta laadittaessa on otettu huomioon yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto.

Ympäristövaikutusten arviointi on tehty pääasiassa asiantuntija-arviona käyttäen hyväksi sekä aiemmin tehtyjä selvityksiä että uusia, juuri tähän hankkeeseen kohdistettuja tutkimuksia. Vaikutusten merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijana toimineen konsultin toimesta.

Vaikutukset maankäyttöön, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön

Moottoritien rakentaminen uuteen maastokäytävään vaikuttaa linjausvaihtoehdosta riippuen alueen nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön erilaisine toimintoineen. Alueiden kytkeytyminen toisiinsa ja tien saavutettavuus eri alueilta muuttuu uuden tieyhdyden myötä.

Aluerakenne ja maankäyttö

Aluerakenteeseen ja maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa lähtötietoina on käytetty tietoja Kymenlaakson seutukaavasta ja taajamia koskevasta vaihemaakuntakaavasta, Virolahden-Vaalimaan osayleiskaavasta sekä valmisteilla olevasta uudesta osayleiskaavasta sekä Haminan yleiskaavasta.

YVA-selostuksen mukaan eri moottoritievaihtoehdot muuttavat yleisesti ottaen melko vähän suunnitteluosuuden maankäyttöä Vaalimaan aluetta lukuun ottamatta.

Merkittävin maankäyttöä koskeva kehitys suunnitteluosuudella on odotettavissa Vaalimaan raja-aseman läheisyyteen sijoittuvissa toiminnoissa, jotka palvelevat kuljetus- ja logistiikka-alaa sekä matkailua. Merkittäviä uusia asuinalueita osuudelle ei ole odotettavissa. Virojoen taajamassa ja Vaalimaalla varaudutaan asuinalueiden tiivistämiseen ja laajentamiseen. Lelun alue Haminassa saattaa muuttua oleellisesti, jos yleiskaavan mukaiset työpaikka-alueet toteutuvat.

Kaikissa moottoritievaihtoehdoissa on neljä eritasoliittymää, jotka palvelevat samoja aluekeskuksia. Vaihtoehdoissa 3 ja 4 on lisäksi viides eritasoliittymä Vaalimaalla Lappeenrannan tien kohdalla. Eritasoliittymät eivät suoraan avaa mahdollisuuksia uusien toimintojen syntymiseen. Todennäköistä kuitenkin on maankäytön muuttuminen Lelun, Virojoen ja Vaalimaan eritasoliittymissä.

Maa- ja metsätalouden kannalta tarkasteltuna hanke vaikuttaa paitsi viljelyalueiden menetyksiin, myös peltoalueiden ja metsäpalstojen pirstoutumiseen. Vaikutuksissa on eroavaisuuksia moottoritievaihtoehdosta riippuen. Maanviljely kärsii eniten vaihtoehdossa 1, kun taas metsään ja metsäluontoon kohdistuvat vaikutukset korostuvat vaihtoehdossa 3. Moottoritie aiheuttaa aina myös estevaikutuksen, joka voi olla ainakin paikallisesti merkittävä.

Suunniteltujen moottoritielinjausten vaikutusalueella sijaitsee kolme puolustusvoimien harjoitusaluetta; Valkjärvi, Harju sekä Vallanjärvi. Näiden Puolustusvoimien

kannalta tärkeiden harjoitus- ja leirialueiden toimintaa tulee kyetä jatkamaan tulevaisuudessakin.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Tarkastelualueesta on laadittu maisemakuva-analyysi, joka on toiminut pohjana maisemaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa. Maisemakuva-analyysissä (kartta- ja ilmakuvatulkinta, maastokäynnit) on selvitetty mm. merkittävät näkymät sekä avoimet maisematilat ja niiden reunavyöhykkeet. Selvitykset on tehty riittävällä tarkkuudella ottaen huomioon hankkeen vaikutusalueella olevat maiseman ja kulttuuriympäristön arvoalueet/kohteet. Johtopäätösten osalta yhteysviranomaisen kuitenkin toteaa, että kokonaan uusi moottoritielinjaus alueella, jossa tällä hetkellä ei ole tietä ollenkaan on merkittävä asia metsämaiseman / metsämaisematyyppien ja –maisematilojen kannalta tarkasteltuna.

Kulttuuriperintöön ja arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu olemassa olevien tietojen ja selvitysten pohjalta, joita ovat tiedot kulttuurihistoriallisesti merkittävistä kohteista ja muinaismuistoista sekä arvokkaista rakennuksista ja ympäristöistä. Tietoja on täydennetty menettelyn aikana museoviranomaisilta saaduilla tiedoilla. Erityisesti Salpalinjaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa museoviranomaisilta saadut tiedot ovat olleet merkittäviä.

Kymenlaakson maakuntamuseon lausunnon mukaan YVA-selostuksessa on kuitenkin tiettyjä puutteita rakennushistoriallisen tarkastelun osalta. Suunnittelualueella sijaitsevien kulttuurihistoriallisten ja arkeologisten kohteiden osalta tulee hankkeen jatkosuunnittelussa huomioida Museoviraston ja Kymenlaakson maakuntamuseon esittämät tarkennukset ko. kohteiden osalta.

Vaikutukset pohjavesiin

Tieliikenteestä aiheutuva riski pohjavesille liittyy vaarallisten aineiden kuljetuksiin ja mahdollisiin onnettomuustilanteisiin sekä tienpidosta aiheutuvaan pohjaveden pilaantumisriskiin. Myös tien rakentamisesta saattaa aiheutua haitallisia vaikutuksia pohjavesiin.

Hankkeen tielinjausten vaikutusalueella sijaitsee Haaviston pohjavesialue (luokka II, vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue). Alueella ei tällä hetkellä ole kunnallisia vedenottamoita. Alueella on kuitenkin yksityisiä talousvesikaivoja. Lisäksi on huomattava, että se voi tulevaisuudessa olla myös kunnallinen vedenhankintakohde.

Pohjavesivaikutusten arviointi on tehty pääasiassa karttatarkastelun perusteella käyttäen lähtötietoina raporttia Haaviston pohjavesialueella tehdyistä tutkimuksista (Maa ja Vesi Oy 1998), POSKI-projektin Kymenlaakson loppuraporttia, Tiepiiristä saatuja tietoja liikennemääristä ja tiesuolauksesta sekä liikenneministeriön selvitystä vaarallisten aineiden kuljetuksista vuodelta 2002.

Pohjavesiselvityksiä tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa kiinnittämällä huomiota hankkeen mahdollisiin vaikutuksiin pohjaveden laatuun ja määrään, mutta myöskin suunniteltavien pohjavesisuojausten toimivuuteen sekä rakenteiden kestävyYTEEN. Jatkosuunnittelussa ja sen yhteydessä tehtävissä selvityksissä tulee pohjavesien suojelussa huomioida sekä luokitellut pohjavesialueet että niillä tai niiden ulkopuolella tien vaikutuspiirissä sijaitsevat kaivot.

Kaikki tielinjausvaihtoehdot kulkevat Haavisto pohjavesialueen poikki. Pohjavesien suojelun näkökulmasta moottoritielinjausvaihtoehto VE 3 on erittäin haitallinen, kun

otetaan huomioon muodostuman hydrogeologiset olosuhteet. Tässä suhteessa VE 3 on muita vertailuvaihtoehtoja selvästi huonompi vaihtoehto. Tielinjaus sijoittuu pohjavesialueen pohjoisosaan, joka on vedenhankintaan otollinen paikka ja jota nykyinen asutus jo hyödyntää.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan pohjaveden pilaantumis- ja muuttumisriskejä aiheuttavat toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kanalta tärkeitä tai soveltuvat vedenhankintaan. Vaihtoehto VE 3 on näin ollen osaltaan ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Vesistövaikutukset

Rakentamistoimenpiteistä, tienpidosta sekä mahdollisista poikkeustilanteista tai onnettomuuksista voi aiheutua myös haitallisia vesistövaikutuksia.

Pintavesiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu YVA-selostuksessa asianmukaisella tavalla. Vesistöjen ylityksiin liittyvissä maansiirtotöissä virtavesiuomiin voi joutua maa-aineksia, jotka samentavat pintavesiä. Tien käytöstä ja ylläpidosta aiheutuu hulevesikuormitusta (liikenneperäiset typen yhdisteet, hiilivedyt, öljyt, pienhiukaset, suola). Merkittävä käytön aikainen riski ympäristölle on eliöstölle vaarallisten kemikaalien joutuminen vesistöön onnettomuustilanteessa.

Suunnittelualueella erityisen herkkä alue on Virojoen sivuhaara, Saarasjärvenoja. Saarasjärvenojan vesistöllä on erityistä kalataloudellista arvoa. Vesistössä esiintyy luontaisesti lisääntyviä taimenkantoja. Puron ylitys on suunniteltu tehtävän pitkällä sillalla, joka toimii samalla eläinten alikulkuna. Rakentamisen aikaisten ja myös muutoinkin haitallisten vaikutusten minimoimiseksi tämä on erityiskohde, johon tulee kiinnittää erityistä huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa.

Mahdollisen kemikaalionnettomuuden aiheuttamaan riskiin on vesistönylityskohdissa varauduttava rakentamalla alueille riittävät vesiensuojelurakenteet, joilla estetään kemikaalien hallitsematon pääsy vesistöön.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Moottoritien rakentamisella uuteen tai nykyiseen maastokäytävään on paikallisesti merkittäviä maa- ja kallioperää muuttavia vaikutuksia. Arviointiselostuksessa on tarkasteltu hankevaihtoehtojen vaikutusta luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaisiin harju- ja kallioalueisiin sekä luonnonvarojen käyttöön. Kuivakangas on maakunnallisesti merkittävä harjualue, jota leikkaa kuitenkin jo nykyinen vt 7.

Kaakkois-Suomessa ja varsinkin Ylämaalla ja Virolahdella on runsaasti rakennuskiivilouhoksia ja louhinnan yhteydessä on vuosien saatossa syntynyt miljoonia kuutiometrejä sivukiveä. Sivukiven käyttö hankkeen toteutuksen yhteydessä on luonnonvarojen kestävä käytön kannalta suositeltavaa.

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 päätöksen (1992) mukaiset melutason ohjearvot alitetaan.

Meluselvitys on tehty samalla periaatteella kaikkien vaihtoehtojen osalta ja tulokset ovat vertailukelpoisia eri vaihtoehtojen osalta.

Suunnittelualan melutilanne on kartoitettu laskennallisesti Soundplan 6.4 – melulaskentaohjelmalla. Laskennassa on sovellettu pohjoismaista tieliikennemelun laskentamallia. Melulaskentojen avulla on määritetty eri vaihtoehtojen meluvaikutukset aluksi ilman meluntorjuntatoimenpiteitä. Sen jälkeen on määritetty alueet, joilla melun ohjearvot ylittyvät asuin- tai vapaa-ajan kiinteistöjen osalta. Kyseisiin kohtiin on suunniteltu ja mitoitettu meluesteet ohjearvojen saavuttamiseksi. Vaihtoehtoja on verrattu toisiinsa ja määritetty meluvaikutusten merkittävyys eri vaihtoehtoisissa.

Melulaskentojen ja melumallinnuksen tulokset on esitetty taulukkomuodossa sekä havainnollisesti arviointiselostuksen liitekartoissa.

Moottoritiehankkeen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota meluntorjuntaan asutuksen, loma-asutuksen ja luonnon kannalta kriittisillä alueilla. Moottoritie ei saa aiheuttaa melua, joka ylittää valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melutasojen ohjearvot. Yleissuunnitelmavaiheessa on syytä esittää valitun tielinjausvaihtoehdon osalta tarkennettu meluselvitys ja meluntorjuntasuunnitelma tarvittavine toimenpiteineen. Myös kaavoituksessa ja sen yhteydessä tehtävissä ratkaisuisa on syytä ottaa huomioon meluhaitat ja pyrkiä mahdollisimman alhaiseen hyväksyttävään melutasoon osaltaan myös kaavamääräyksillä.

Vaihtoehdossa VE 3 päiväajan ohjearvon (55 dB) ylittävälle melualueelle ei jää selviytysten mukaan yhtään asuinkiinteistöä. Vapaa-ajan asuntoja yli 45 dB melualueella on 23 kpl. Melusteilla saadaan suojattua kymmenen kohdetta. Melualueelle jää 13 vapaa-ajan asuntoa.

Vaihtoehdossa VE 4 pysyviä asukkaita yli 55 dB melualueella on 23, jotka suojataan melustein. Vapaa-ajan asuntoja yli 45 dB melualueella on 19 kpl. Melusteilla pystytään suojaamaan 3 kpl. Melualueelle jää 16 vapaa-ajan asuntoa.

Muut tielinjausvaihtoehdot ovat melun kannalta tarkasteltuna selvästi huonompia vaihtoehtoja.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin, viihtyvyyteen

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen vaikuttavat monet tekijät sekä erikseen että yhteisvaikutuksen kautta. Vaikutukset voivat olla suoria tai välillisiä. Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia voi aiheutua mm. melusta ja päästöistä. Haittoja voi aiheutua myös suoraan tai välillisesti haitallisten aineiden päästöistä erilaisissa onnettomuustilanteissa.

Hankkeen ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia ovat asumisoloihin, asuin- ja elinympäristön viihtyisyyteen, turvallisuuteen, liikkumismahdollisuuksiin, tavoitettavuuteen (estevaikutus), yhteisöllisyyteen ja paikalliseen identiteettiin, ulkoilu- ja virkistyskäyttämömahdollisuuksiin, palveluihin ja elinkeinotoimintaan sekä terveyteen ja hyvinvointiin kohdistuvat vaikutukset.

Yhteysviranomaisen katsoo, että YVA-selostuksessa esitetty ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelunäkökulma on varsin monipuolinen. YVA-menettelyssä on sel-

vitetty eri vaihtoehtojen vaikutuksia sekä asiantuntija-arvioina että ihmisten kokemana.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa paikallinen ja vuorovaikutuksen kautta saatava tieto on ollut keskeinen osa arviointitietoa. Lähtötietoina on käytetty koko YVA-menettelyn ajan asukkailta ja järjestöiltä sekä työpajoissa, maastokävelyllä, yleisötilaisuuksissa sekä erillisinä kannanottoina saatua palautetta. Lisäksi vaikutusten arvioinnin tukena on käytetty mm. Stakesin IVA (ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi) -käsikirjaa (Stakes 2007). Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ovat yleensä tiiviisti kytköksissä hankkeen mihin vaikutuksiin, jonka vuoksi asukkaiden arviointa, näkemyksiä ja kokemuksia on peilattu myös esim. melu- ja päästöselvityksiin sekä maankäytön kehityskuviin.

Tehtyjen selvitysten mukaan hankkeen merkittävimpiä ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia ovat vaikutus asukkaisiin, asuinympäristöön sekä liikkumiseen ja turvallisuuteen. Niissä vaihtoehtoissa, joissa tielinjaus kiertää taajamat ja kylät, korostuvat positiiviset vaikutukset kylien rauhoittuessa muulta, kuin paikallisliikenteeltä.

Tielinjausvaihtoehto VE 3 kiertää Virojoen taajaman ja useimmat kylät, jolloin liikenteen haitat poistuvat asutuksen läheltä ja kylät rauhoittuvat. Toisaalta vaihtoehdosta aiheutuu meluhaittaa vapaa-ajan asutukselle. Linjaus kulkee pääosin metsäluonnossa, jolloin tällä vaihtoehdolla on eniten muutoksia metsäalueisiin ja haittoja luonnon virkistyskäytölle.

Tielinjausvaihtoehto VE 4 kiertää Virojoen taajaman ja Vaalimaan kylän, joiden vaikutukselle asutukselle positiivinen vaikutus. Virojoen länsipuolella sijoittuu nykyisen tien maastokäytävään / sen läheisyyteen, jolloin melu- ja päästövaikutuksia Kattilaisissa, Uskissa ja Ylä-Pihlajassa. Linjauksen länsipäässä Kattilaisten ja Uskin kohdalla linjaus on kuitenkin kauempana asutuksesta, kuin nykyinen tielinja, joten ongelmallisinta kohta on Ylä-Pihlaja. Tämä vaihtoehto toisaalta säästää metsäluontoa edellistä enemmän kulkiessaan pitkälti nykyisen tien maastokäytävässä / sen tuntumassa.

Muilla vaihtoehtoilla on selvästi haitallisempia vaikutuksia ihmisten elinolojen ja myös maankäytön kannalta.

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 kaikki YVA-menettelyssä tuotettu keskeinen informaatio.

Hankkeen vaihtoehtoja on vertailtu niiden toteuttamismahdollisuuksien, keskinäisten ominaisuuksien ja merkittävien vaikutusten suhteen. Vertailussa on esitetty eri vaihtoehtojen hyvät ja huonot puolet, mahdolliset riskit ja epävarmuudet sekä merkittävät vaikutukset.

Vaihtoehtojen vertailu on tehty kolmivaiheiseksi siten, että ensin vaikutuksia on arvioitu erittelevästi teemoittain, sen jälkeen keskeiset vaikutukset on koottu vertailutaulukkoon. Lopuksi vaihtoehtoja on vertailtu yhdentävästi yhteenvetotaulukossa. Vertailussa on pyritty etenemään erittelevästä menetelmästä yhdentävään siten, että kutakin vaihtoehtoa on pyritty kuvaamaan sen oleellisilla ominaisuuksilla.

Yhteysviranomainen katsoo, että vaihtoehtojen vertailu on tehty tasapuolisesti eri toteutusvaihtoehtojen osalta painottaen YVA-laissa tarkoitettuja ympäristövaikutuksia. Arviointiselostuksessa on esitetty yhteenvetotaulukoiden lisäksi myös sanalliset kuvaukset eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten suhteen.

Arviointimenetelmät

Arviointiselostuksessa on tuotu esiin 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, maastoinventointeihin tai haastatteluihin yms.

Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Hankkeen vaikutukset luontoon on selvitetty asianmukaisella tarkkuudella ottaen huomioon hankealueen lähiympäristössä sekä sen vaikutuspiirissä olevat Natura 2000 –verkostoon kuuluvat alueet, muut suojelukohteet ja keskeiset luontoarvot.

Vaikutukset Natura 2000 –alueisiin

Tielinjausvaihtoehtojen vaikutuspiirissä ei ole Natura 2000 –verkostoon kuuluvia alueita. Lähin Natura 2000 –alueet (FI 0425003 Rajasuo) sijaitsee noin kilometrin etäisyydellä vaihtoehtoista tielinjoista. Tielinjausvaihtoehdot eivät merkittävästi heikennä Natura-alueiden niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alueet on sisällytetty Natura 2000 –suojelualueverkostoon.

Luontoselvitys

Luontoselvityksen (ympäristövaikutusten arviointiin liittyvä luontoselvitys 2007) on tehty YVA-konsultin alikonsulttina toiminut Luontoselvitys Kotkansiipi. Aiemmin alueelta oli tehty luontoselvitys vuosina 2003-2004. Alueen vesistöistä on tehty myös kalastus selvitys (Korkeamäki 2007). Kotkansiiven v. 2007 tekemässä luontoselvityksessä on tutkittu vaihtoehtoisilla linjauksilla 0+, 1, 2, 3, ja 4 luontodirektiivissä mainittujen ja uhanalaisten eliölajien esiintymät sekä luonnonsuojelu-, metsä- ja vesilain tarkoittamat arvokkaat elinympäristöt.

Yhteysviranomainen katsoo, että ympäristövaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon luonnonsuojelulain säädökset luontodirektiivin liitteen IV (a) lajien osalta samoin, kuin muutoinkin lajiensuojeluun sekä luontotyypeihin liittyen.

Kaakkois-Suomen tiepiiri on sopinut lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen selvittämisestä yleissuunnitelmavaiheessa valitun vaihtoehdon maastokäytävästä. Lisäksi liito-oravien osalta päivitetään luontoselvityksen tiedot yleissuunnittelun yhteydessä. Yhteysviranomainen katsoo, että myös muihin tiehankkeen vaikutuspiirissä oleviin luonnon arvokohteisiin tulee kiinnittää asianmukaista huomiota tiehankkeen jatkosuunnittelussa.

Päästöt

Tieliikenteen päästöjen selvittämiseksi hankkeesta vastaava (Kaakkois-Suomen tiepiiri)tilasi Ilmatieteen laitokselta erillisen päästöjen leviämismallinnuksen, jonka perusteella on tehty selvitys päästöjen vaikutuksista Virojoen ja Vaalimaan välisellä alueella. Ilmanlaatuselvityksen tavoitteena on ollut hankkia leviämismallilaskelmien avulla

tietoa alueen ilmanlaadusta ja sen vaihtelusta nykytilanteessa sekä vuoden 2015 tilanteessa. Tutkimuksessa arvioitiin valtatie 7 autoliikenteen typenoksidi- ja hiukkaspäästöjen ilmanlaatuvaikutuksia Virojoen ja Vaalimaan välisellä 11 kilometrin tieosuudella nykytilanteessa sekä eri tielinjausvaihtoehdoissa VE1-VE4. Ennustetilanteen laskelmissa huomioitiin myös Vaalimaan rekkaparkin vaikutukset.

Leviämismallin lähtötietoina käytettiin Ilmatieteen laitoksen kolmen lähimmän sääaseman meteorologisia tietoja vuosilta 2004-2006. Typpidioksidin ja pienhiukkasten taustapitoisuudet saatiin Ilmatieteen laitoksen Virolahden taustamittausasemalta. Valtatie 7 autoliikenteen ja Vaalimaan rekkaparkin aiheuttamat typenoksidi- ja hiukkaspäästöt arvioi Trafix Oy. Päästöjen laskennassa hyödynnettiin VTT:n kehittämiä päästökertoimia ja huomioitiin rekkaliikenteen jonoutuneisuus ja rekkojen tyhjäkäynti valtatie 7 varrella. Rekkaparkin päästöissä otettiin huomioon rekkojen tyhjäkäynti, lisäämmittimien (Webasto) käyttö sekä siirtyvien rekkojen moottorien käynnistykset.

Leviämislaskelmien tuloksina saadut korkeimmat typpidioksidi- ja pienhiukkaspitoisuudet muodostuvat valtatie 7 varrelle ja rekkaparkin läheisyyteen. Pitoisuuksia verrattiin terveyshaittojen ehkäisemiseksi säädettyihin ilmanlaadun ohje- ja raja-arvoihin. Valtatie 7 autoliikenteen päästöt aiheuttavat typpidioksidipitoisuuksia, jotka korkeimmillaan voivat ylittää typpidioksidin vuorokausiohjearvon nykyisessä ja vuoden 2015 tilanteessa epäedullisten meteorologisten olosuhteiden vallitessa. Vuorokausiohjearvo voi ylittyä nykytilanteessa paikoitellen valtatie välittömässä läheisyydessä ja vuoden 2015 ennuste-tilanteessa rekkaparkin alueella. Pitoisuudet kuitenkin pienenevät merkittävästi etäisyyden kasvaessa liikenneväylästä. Liikennealueiden ulkopuolella ohjearvotaso alittuu. Typpidioksidipitoisuuden tuntiohjearvo sekä tunti- ja vuosiraja-arvo alittuvat Vaalimaan alueella sekä nyky- että ennustetilanteessa.

Autoliikenteen suorat pienhiukkaspäästöt aiheuttavat laskelmien mukaan pitoisuuksia, jotka alittavat pienhiukkasille esitetyn vuosiraja-arvon nyky- ja ennustetilanteissa. WHO:n pienhiukkaspitoisuuksille määrittämät vuosi- ja vuorokausiohjearvot alittuvat Vaalimaan alueella nykytilanteessa, mutta voivat vuonna 2015 ylittyä rekkaparkin alueella.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että suunnitteilla olevan Hamina-Vaalimaa osuuden liikenteen muutokset vaikuttavat enemmän ilman typpidioksidipitoisuuksiin kuin pienhiukkaspitoisuuksiin. Tielinjausvaihtoehtojen vaikutus ilmanlaatuun on erilainen tutkimusalueen eri osissa. Uuden nelikaistaisen moottoritien ympäristössä ilmanlaatu heikkenee, mutta nykyisen valtatie 7 varrella (jossa eniten asutusta) ilmanlaatu paranee raskaan liikenteen siirtyessä käyttämään uutta moottoritievaihtoehtoa kauempana asutuksesta.

Liikenteelliset vaikutukset

Liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu liikenne-ennustemallin avulla. Suunniteltujen linjausvaihtoehtojen osalta tarkasteluvälillä ei ole eroja liikennemäärien suhteen. Pitkämatakatien liikenne siirtyy uudelle moottoritiele ja paikallisliikenne jää vanhalle tielle. Moottoritievaihtoehdoilla 1-4 on positiivisia liikenteellisiä vaikutuksia. Liikenneturvallisuus paranee ja liikenneonnettomuudet vähenevät. Toisaalta on myös mahdollista, että liikenteen lisääntyessä jonoutuminen tapahtuu nykyistä nopeammin. Suurempi liikennemäärä on myös herkempi häiriöille.

Herkkyystarkastelu

Herkkyystarkastelun tavoitteena on antaa päättäjille tietoa laskelmiin ja ennusteisiin sisältyvistä epävarmuustekijöistä. Liikenne-ennusteessa on mukana epävarmuutta, koska liikenteen kehityksen ennustamiseen liittyy monia olettamuksia. Liikenteellisistä epävarmuustekijöistä merkittävin on Venäjän rajaliikenteen kehittymisen ennustaminen. Hankkeen liikenne-ennuste sisältää tämän vuoksi erilaisia kasvuskenarioita.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikaisista vaikutuksista on tarkasteltu pääasiassa liikenteelle ja asutukselle aiheutuvia haittoja. YVA-selostuksen mukaan merkittävimmät rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat liikenteelle aiheutuvat haitat sekä olemassa olevalle maankäytölle ja asumiselle rakentamisesta aiheutuvat meluhaitat ja muut häiriöt, kuten pölyäminen. Haittojen lieventämiseen liittyviä toimenpiteitä on mahdollisuuksien mukaan syytä käyttää myös rakentamisen aikana.

Arvokkaiden luontokohteiden ja muiden erityiskohteiden säilyttämiseen tulee rakentamisen aikana ja myös muutoinkin haitallisten vaikutusten minimoimiseksi tulee kiinnittää niinikään asianmukaista huomiota (Saarasjärvenoja ym.).

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa

YVA-selostuksessa ei ole erityisemmin tarkasteltu yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa. Haminan ja Kotkan satamissa on vireillä mittavat sataman laajennushankkeet, jotka lisäävät myös maantieliikennettä toteutuessaan. Rautatieyhteys Helsinki-Pietari –linjausvaihtoehto on vielä avoin, mutta vastikään tehdyn esiselvityksen mukaan yksi vaihtoehto kulkee Vaalimaan kautta.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Hankkeen jatkosuunnittelussa ja päätöksenteossa tulee ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuus

Arviointiselostuksessa ei ole esitetty selvitystä hankkeen ja sen vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta.

HAITALLISTEN VAIKUTUSTEN EHKÄISEMINEN

Hankkeesta aiheutuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisemistä tai rajoittamista on tarkasteltu arviointiselostuksessa asianmukaisella tavalla ja esitetty toimenpiteitä sekä luonnonympäristöön, maaperään, pohjaveteen, maisemaan että rakennettuun ympäristöön ja ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten vähentämiseksi.

Haittoja ehkäiseviä toimenpiteitä ovat mm. tien linjauksen ja tasauksen suunnittelu siten, että haitat minimoidaan, meluntorjuntatoimenpiteet, pohjavesien suojaus, paikallisten asukkaiden ja eläimistön kulkuyhteyksien turvaaminen sekä tieympäristön maisemointi.

Varautuminen onnettomuustilanteisiin

Mahdollisissa onnettomuustilanteissa ympäristöön voi päästä ihmisten terveydelle tai ympäristölle haitallisia yhdisteitä. YVA-selostuksessa on tarkasteltu varautumista onnettomuustilanteisiin sekä toimenpiteitä niistä aiheutuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten lieventämiseksi.

SEURANTA

Seurannan tarkoituksena on tuottaa tietoa hankkeen ympäristökuormituksesta sekä vaikutuksista ympäristön tilaan. Seurannan avulla selvitetään myös, miten hyvin arvioinnissa käytetyt menetelmät ja niillä saadut tulokset vastaavat todellisuutta. Lisäksi seurannan avulla saadaan tietoa siitä, miten haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteet ovat onnistuneet. Tarvittaessa käynnistetään toimia haittavaikutusten estämiseksi tai minimoimiseksi.

YVA-selostus sisältää ehdotuksen seurantaohjelmaksi. Seurannan laajuus riippuu valittavasta vaihtoehdosta ja tarkentuu yleissuunnittelun yhteydessä. Esitettyyn seurantaohjelmaan yhteysviranomaisen esittää lisättäväksi melun sekä erityiskohteenä Saarasjärvenojan arvokkaan purovesistön.

Meluntorjunnassa suunnittelun periaatteena on ollut suojata kaikki yli 55 dB meluvyöhykkeellä (vapaa-ajan asunnot 45 dB) sijaitsevat asuinkiinteistöt. Hankkeen toteutuksen jälkeen on syytä mittauksilla varmistaa, että tavoitteeseen on päästy.

TIEDOTTAMINEN JA OSALLISTUMINEN

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä on tiedotettu ja osallistuminen järjestetty YVA-lain edellyttämällä tavalla. Selostuksen sisältöä ja vaihtoehtoja on käsitelty ohjausryhmän kokouksissa ja asukkailla suunnatussa työpajassa sekä maastokävelyn yhteydessä ennen lopullista sen lopullista valmistumista. YVA-selostusta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 27.3.2008 Virolahden koululla.

Yhteysviranomaisen katsoo, että vuorovaikutus YVA-menettelyn yhteydessä, kansalaisten osallistumismahdollisuuksien lisääminen samoin kuin tiedottaminen on koko YVA-prosessin aikana ollut hyvätasoisia.

Arviointiselostus on ollut kokonaisuudessaan luettavissa Tiehallinnon sekä Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen [www-sivuilla](http://www.sivuilla). Lisäksi ko. [www-sivuilla](http://www.sivuilla) on hanketta ja sen ympäristövaikutusten arviointia koskevia tiedotteita ja muuta aineistoa.

RAPORTOINTI

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen rakenne on selkeä. Arviointiselostus sisältää runsaasti tietoa hankkeesta ja sen keskeisistä ympäristövaikutuksista. Raportissa on runsaasti havainnollisia kuvia, taulukoita ja liitteitä.

ARVIOINTISELOSTUKSEN RIITTÄVYYS

Yva-lain tavoitteena on kansalaisten tiedon saannin sekä osallistumisen turvaaminen ja ympäristöasioiden huomioon ottamisen edistäminen päätöksenteossa. Valtatien 7 parantaminen välillä Hamina-Vaalimaa ympäristövaikutustenarviointiselostus

on hyvin laadittu ja se sisältää runsaasti tietoa hankkeen toteuttamisvaihtoehtoista ja niiden ympäristövaikutuksista.

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus katsoo, että arviointiselostus on riittävä. Arviointiselostus on tehty arviointiohjelman sekä yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antaman lausunnon mukaisesti ja se vastaa YVA-lain ja -asetuksen keskeisiä vaatimuksia. Kansalaisten tiedonsaanti ja osallistuminen ovat yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan olleet keskeisessä roolissa arviointimenettelyn aikana.

Yhteysviranomaisen lausunnossa esitetyt huomiot ja tarkennukset tulee ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tehtyjen selvitysten ja vaikutusarvioinnin perusteella sekä hankkeelle asetettujen tavoitteiden kannalta tarkasteltuna voidaan tehdä johtopäätös, että tielinjausvaihtoehdot VE 3 ja VE 4 ovat ympäristövaikutusten kannalta kokonaisuutena tarkasteltuna vähemmän haitallisia kuin muut vertailuvaihtoehdot.

Tielinjausvaihtoehdon VE 4 haitalliset vaikutukset luontoon, luonnon virkistyskäyttöön sekä pohjavesiin ovat vähäisemmät kuin vaihtoehdossa VE 3.

Tielinjausvaihtoehdossa VE 3 taas vaikutukset rakennettuun ja muuhun kulttuuriympäristöön ympäristöön ja meluhaitat asutukselle ovat vähäisemmät kuin vaihtoehdossa VE 4.

Meneillään olevassa maakuntakaavaprosessissa (Maaseutu ja luonto) tutkitaan useampia vaihtoehtoja valtatie 7 (E 18) linjaukselle ja selvitetään samalla Hamina-Vaalimaa –välin muuta maankäyttöä. Tavoitteena on esittää valtatie linjaukselle yksi aluevaraus kuulemisten jälkeen maakuntakaavaehdotuksessa vuonna 2009. Ympäristökeskus esittää, että päätöstä tielinjausvaihtoehdosta ei tehtäisi ennen, kuin asia ratkaistaan maakuntakaavassa.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä yhdessä arviointiselostuksen kanssa yhden kuukauden ajan 25.6.2008 alkaen 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). Lausunto on nähtävillä myös Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen internetsivuilla (ympäristönsuojelu>ympäristövaikutusten arviointi>vireillä olevat YVA-hankkeet).

Johtaja

Leena Gunnar

Ylitarkastaja

Jukka Timperi

LIITTEET Arviointiselostuksesta annetut lausunnot (kopioid hankkeesta vastaavalle)

JAKELUT JA MAKSUT

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Maksu: 7 500 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
Kaakon metsänhoitoyhdistys, Sibeliuskatu 34 B, 49400 Hamina
MTK-Kymenlaakso, Paimenpolku 16, 45100 Kouvola
ProAgria Kymenlaakson maaseutukeskus, Paimenpolku 16, 45100 Kouvola
Maataloustuottajain Virolahden yhdistys, Kotolantie 25, 49930 Vaalimaa
Maataloustuottajain Vehkalahden yhdistys, Sibeliuskatu 26, 49400 Hamina
Virojoen kyläyhdistys, Kaarlo Hepoharju, Palohännäntie 18, 49900 Virolahti
Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry
Kymen riistanhoitopiiri, Pikkuympeyräkatu 3 A, 49400 Hamina
Suomen ympäristökeskus
Ympäristöministeriö
Yksityiset lausunnonantajat