



12.3.2008

KAS-2006-R-34-531

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri

PL 376
33101 TAMPERE

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

VALTATIE 12 PARANTAMINEN VÄLILLÄ JOKUE – SUVIOJA (IITTI, KUUSANKOSKI)

1 HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri on toimittanut Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen koskien valtatie 12 parantamista välillä Jokue – Suvioja (Iitti, Kuusankoski). Hankkeen eteläisen linjausvaihtoehdon osalta YVA- arviointi tehdään välillä Hiisiö - Suvioja (Iitti, Kuusankoski).

Hankkeesta vastaava

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri

Hankkeesta vastaavan konsultti

Destia, Infrasuunnittelu, Liikenne- ja ympäristö, PL 157, 00521 Helsinki

Yhteysviranomainen

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, PL 1023, 45101 Kouvola

Ympäristövaikutusten arviointiselostus

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima selvitys, jossa esitetään tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehdoista sekä yhtenäinen arvio niiden ympäristövaikutuksista. Arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä laatiman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava voi hakea tarvittavia lupia hankkeen toteuttamiselle.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn peruste

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa, sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin, joilla voi olla merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia.

Valtatien 12 parantamiseen välillä Jokue – Suvioja (Iitti, Kuusankoski) sovelletaan YVA -menettelyä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 4 §:n ja asetuksen 6 §:n kohtien 9b ja 9c perusteella: Uuden tien rakentaminen tai uudelleen tien linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

YVA -menettelyssä tarkasteltu hanke

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkasteltu hanke valtatien 12 parantaminen on pituudeltaan pohjoisen linjauksen välillä Jokue – Suvioja noin 15 km ja eteläisen linjauksen Hiisiö – Suvioja välillä noin 22 km.. Suunnitellun tielinjauksen länsipuolelle sijoituvan tieosuuden Uusikylä – Jokue (Nastola, Orimattila, Iitti) YVA -menettely päättyi vuonna 2005. Jokue - Suvioja YVA -hankkeen eteläisen linjausvaihtoehdon ympäristövaikutustenarvioinnin läntisin aloituspiste on Jokuen länsipuolella, Hiisiön kylässä, koska eteläinen linjaus yhtyy ko. kohdassa aiemmin arvioituun tielinjaukseen.

Lahti – Kouvola yhteysvälihankeen muodostama hankekokonaisuus

YVA -menettelyssä tarkasteltava valtatien parantaminen välillä Jokue - Suvioja (Iitti, Kuusankoski) sisältyy valtatie 12 Lahti – Kouvola yhteysvälihankeeseen. Valtatie 12 on tärkeimpiä itä-länsisuuntaisia pääyhteyksiä Suomessa, toimien merkittävänä raskaan liikenteen kuljetusreittinä Länsi- ja Kaakkois-Suomen välillä. Valtatie 12 kuuluu myös liikenne- ja viestintäministeriön runkotieverkkoesitykseen.

Lahti – Kouvola yhteysvälihanke perustuu Tiehallinnon keskushallinnon yhteysvälihankeita koskevaan päätökseen 10.3.2006. Päätöksen mukaan valtatie 12 yhteysvälihankeen parantamisella pyritään parantamaan tien turvallisuutta, liikenteen sujuvuutta ja vähentämään tiestä aiheutuvia häiriöitä. Päätöksen mukaisessa tavoitetilassa vuonna 2030 Lahti – Kouvola yhteysväli rakennetaan seuraavasti

- Lahden Joutjärveltä Nastolaan keskikaiteellinen nelikaistatie (2 + 2)
- Nastolasta Uusikylään keskikaistallinen ohituskaistatie (2 + 1)
- Uusikylästä Kausalaan keskikaiteellinen ohituskaistatie (2 + 1)
- Kausalasta Kouvolaan keskikaiteellinen nelikaistatie (2 + 2)

Hankkeen tavoitetilaan liittyy myös muita yhteysväliin liittyvien ongelmien ratkaisuja kuten liittymien muuttaminen eritasoliittymiksi, pohjavesiriskien vähentäminen ja meluhaittojen vähentäminen. Tavoitetilaan voidaan edetä vaiheittain siten, että 4-kaistaiset osuudet rakennetaan ensin 3-kaistaisina ohitusteinä ja osa liittymistä toteutetaan ensin porrastettuihin tasoliittymiin.

Valtatie 12 Lahti-Kouvola yhteysväli sisältyy liikenne- ja viestintäministeriön pääteiden runkoverkkoesitykseen. Seutukaavoissa valtatie 12 yhteysvälillä Lahti-Kouvola on varauduttu pitkällä aikavälillä moottoritiehen.

Valtatie 12 Lahden ja Kouvola yhteysväliä pidetään tieturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta ongelmallisena. Vuonna 2005 Jokue - Suvioja keskimääräinen liikennemäärä oli 7700 – 8700 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen määrä on 1100 – 1300 ajoneuvoa vuorokaudessa (14% - 16 %). Turvallisuutta heikentävät erityisesti runsas raskaan liikenteen määrä sekä paikoin tien kapeus ja rajalliset ohitusmahdollisuudet. Jokue-Suvioja välillä korostuvat seuraavat ongelmat:

- henkilövahinkojen korkea onnettomuusaste Kausalaa taajaman kohdalla,
- valtatie 12 halkaisee Kausalaa taajaman, liikenteestä aiheutuu melu-, pöly- ja estehaittoja asutukselle ja tien sijainti vaikeuttaa taajamarakenteen kehittämistä,

- tie sijaitsee lisäksi osittain tärkeällä pohjavesialueella
- Jokuen ja Tillolan välillä valtatie 12 on kaksikaistainen, poikkileikkaukseltaan kaipa sekaliikennetie, joka on mäkinen ja mutkainen tieluokkaan nähden pienipiirteinen
- ohitusmahdollisuuksien puute lisää liikenneonnettomuusriskiä

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tuloksia hyödynnetään tielinjauksen valinnassa ja yleissuunnitelman laadinnassa. Valtatien 12 parantamiselle välillä Jokue – Suvioja on hankkeen yleissuunnitelman laadintaa varten määritelty 1) kansainväliset ja valtakunnalliset tavoitteet (5 kpl), 2) seudulliset tavoitteet (3 kpl) sekä 3) paikalliset tavoitteet (5 kpl).

YVA -menettelyssä tarkasteltavat hankkeen vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa arvioidut valtatie 12 parantaminen välillä Jokue-Suvioja tielinjausvaihtoehdot ovat seuraavat:

Vaihtoehto VE 0, hanketta ei toteuteta

Vaihtoehto (VE 0) kuvaa nykytilannetta ja siihen sisältyvät jo toteutettavaksi päätetyt ja vuonna 2007 valmistuneet toimenpiteet välillä Mankala – Kausala. Vaihtoehto 0 toimii vertailuvaihtoehtona ja vaihtoehtojen vaikutuksia kuvataan muutoksena nykytilaan.

Vaihtoehto VE 0+, nykyisen tieyhteyden parantaminen

Vaihtoehto (VE 0+) sisältää toimenpiteet, joilla pyritään lieventämään nykyisiä tien ongelmia, kuten liikenneturvallisuutta ja ympäristöhäiriöitä. Toimenpiteet ovat sellaisia, joita on jo suunniteltu tehtäväksi ja toteutettavaksi tai jotka tulevat tehtäväksi, mikäli hanke ei toteudu tai sen toteutuminen viivästyy.

Vaihtoehdosta 0+ ei ole mahdollista muodostaa runkoverkon tielle asettamia vaatimuksia mm. eritasoliittymien ja liikenteen nopeustason osalta, eikä sen merkittävä jatkokehittäminen ole mahdollista. Toimenpiteinä tulevat kyseeseen erilaiset tien leventämiseen, liittymäjärjestelyihin, kevyen liikenteen järjestelyihin sekä eritasoratkaisuihin liittyvät ratkaisut. Toimenpiteisiin sisältyy mm. Tillola - Suvioja -välin keskikateellinen ratkaisu, Ympäristöhaittoja torjutaan meluestein ja pohjavesisuojauskein.

Vaihtoehto VE 1A ja 1C, Kausalan pohjoispuolitse kulkevat tielinjaukset

Linjaukset noudattelevat Kymenlaakson seutukaavassa esitettyä linjausta välillä Jokue-Tillola. Tieosuudella Tillola - Suvioja valtatie 12 parannetaan sen nykyiseen maastokäytävään varustettuna rinnakkaistiellä. Vaihtoehto 1 A ja 1 C lisäksi pohjoispuolelta on tutkittu YVAN alkuvaiheessa myös muita linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoihin 1A ja 1 C on tavoitetilassa sijoitettu kaikkiaan kolme eritasoliittymää. Taajaman sisäiseksi väyläksi jäävälle nykyiselle valtatieosuudelle esitetään toimenpiteitä.

Vaihtoehto VE 2A ja 2 C Kausalan eteläpuolitse kulkevat tielinjaukset

Tielinjaukset noudattelevat 1980 -luvun lopulla tehdyn pääsuuntaselvityksen Kausalan eteläistä vaihtoehtoa. Tielinjaus erkanee Hiisiön kylän jälkeen vaihtoehdosta 1 ja linjaus ohittaa Kausalan rautatien eteläpuolelta. Tielinjan 2 ja radan risteäminen on mahdollista toteuttaa joko yli- ja alikulkuratkaisuin. Vaihtoehtoihin 2A ja 2C on sijoitettu tavoitetilassa kaksi eritasoliittymää. Vaihtoehdon 2 liittämiseksi Tillolan seudulla nykyisen valtatie maastokäytävään esitetään vaihtoehtoisia ratkaisuja. Taajaman sisäiseksi väyläksi jäävälle nykyiselle valtatieosuudelle esitetään toimenpiteitä.

Vaikutusalueen raja

YVA –selostuksessa ei ole erikseen määritelty vaikutusalueen rajausta. YVA -ohjelman mukaan vaikutukset arvioidaan lähivaikutusalueella, päävaikutusalueella ja seurannaisvaikutusalueella.

Hankealueen maankäyttösuunnitelmat

Hankkeen suunnittelualueella on voimassa Kymenlaakson seutukaava. Kymenlaakson maakuntavaltuusto on hyväksynyt Kymenlaakson vaihemaakuntakaavan ensimmäisen vaiheen, joka koskee Kymenlaakson taajamia ja niiden ympäristöä. Vaihemaakuntakaavan ensimmäinen vaihe koskee suunnittelualuetta Kausalan taajaman osalta. Vaihemaakuntakaavan ensimmäinen vaihe on parhaillaan vahvistettavana ympäristöministeriössä. Vahvistuessaan vaihemaakuntakaava korvaa seutukaavan siltä osin kun alueiden käyttö on suunniteltu vaihemaakuntakaavassa. Vaihemaakuntakaavassa valtatie 12 linjaus on merkitty nelikaistaiseksi tieksi ja tie on merkitty kulkeväksi Kausalan taajaman pohjoispuolelta. Kymenlaakson liitto on käynnistänyt vaihemaakuntakaavan toisen vaiheen vuoden 2007 aikana. Iitin Kirkonkylää ja Kausalaa koskevassa oikeusvaikutuksettomassa osayleiskaavassa valtatie 12 tielinjaus on merkitty kulkemaan Kausalan pohjoispuolelta.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN, KUULEMINEN JA OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiselostuksen Iitin kunnassa ja Kuusankosken kaupungissa 20.11.2007 – 18.1.2008. Kuulutus on julkaistu Iitin Seutu lehdessä ja Kouvolan Sanomissa 19.11.2007. Arviointiselostus on ollut nähtävillä Iitin kunnan virastossa, Kuusankosken kaupungintalolla, Iitin kunnan kirjastossa ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa. Lisäksi arviointiselostus on ollut sähköisesti luettavissa tiehallinnon internet sivuilta www.tiehallinto.fi/vt12lahti-kouvola.

Lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa 1.12.2006 mennessä Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle. Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta: Iitin kunta, Kuusankosken kaupunki, Kymenlaakson liitto, Päijät-Hämeen liitto, Hämeen ympäristökeskus, Nastolan kunta, Orimattilan kaupunki, Etelä-Suomen lääninhallitus, Kouvolan palveluyksikkö, Kaakkois-Suomen työvoima- ja elinkeinokeskus, Kouvolan seudun kuntayhtymä, Kaakkois-Suomen Tiepiiri, Kausalan Vesihuolto Oy, Kaakkois-Suomen metsäkeskus, ProAgria Kymenlaakson maaseutukeskus, Museovirasto, Kymenlaakson maakuntamuseo, Ratahallintokeskus, Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus, Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry, Säyhteen kyläyhdistys, Iitin Kirkonkylän - Radansuun kyläyhdistys, Kaukaan kyläyhdistys, Iitin koteutuyhdistys, Kuusankoski Seura ry.

YVA -selostusta on esitelty yleisötilaisuudessa 4.12.2007 Iitin lukion tiloissa. Yleisötilaisuuden lisäksi YVA- selostusta on työstetty yhdyskunta-, elinkeino- ja ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia koskevassa seminaarissa 23.1.2007. Hankkeen etenemistä on lisäksi voitu seurata Tiehallinnon Internet-sivuilta. Hankkeen suunnittelua on ohjannut hankeryhmä, jossa ovat edustettuina Hämeen tiepiiri, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Iitin kunta, Kuusankosken kaupunki, Nastolan kunta, Kymenlaakson liitto, Päijät-Hämeen liitto, Kouvolan seudun kuntayhtymä ja konsulttina Destia. Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen edustaja on osallistunut hankeryhmän työskentelyyn YVA -asiantuntijan roolissa. Hankeryhmän puheenjohtajana toimii Hämeen tiepiirin edustaja ja sihteerinä konsultti.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Valtatie 12 parantaminen välillä Jokue - Suvioja (Iitti-Kuusankoski) YVA -selostuksesta toimitettiin Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle yhteensä 17 lausuntoa ja 12 mielipidettä. Lausuntojen ja mielipiteiden keskeinen sisältö on esitetty seuraavissa tiivistelmissä.

Iitin kunta, Iitin kunnanhallitus

Iitin kunnanhallitus on antanut lausuntonsa pohjautuen teknisen lautakunnan (15.01.2008), rakennuslautakunnan (9.1.2008), kaavoitustoimikunnan (14.1.2008), koulutuslautakunnan (12.12.2008) sekä Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveystyöryhmän lausuntoihin.

Kunta pitää Valtatien 12 parantaminen välillä Jokue-Suvioja YVA -selostusta kokonaisuutena kattavana ja riittävänä. Nollavaihtoehdot 0 ja 0+ ovat toteuttamiskelvottomia, eivätkä ne vähennä taajaman palveluille kohdistuvaa riskiä liikenteen aiheuttamista vaaratekijöistä.

Hankkeen vaihtoehdot VE 1 ja VE 2 mahdollistavat tavoitetilan mukaisen ratkaisun ja täyttävät liikenneturvallisuudelle sekä liikenteen välityskyvylle asetetut vaatimukset. Vaihtoehdot turvaavat luontoarvojen ja pohjaveden laadun säilymisen, mikäli suunnittelussa ja toteutuksessa käytetään parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa. YVA –selostuksen puutteena pidetään kuitenkin riittämätöntä painotusta yhdyskuntaan ja elinkeinoihin, sekä vaihtoehtojen erojen käsittelyä liittymien määrän, sijainnin sekä niiden kerrannaisvaikutuksien osalta.

Pohjoisista tielinjausvaihtoehdoista VE 1 A ja 1 C todetaan seuraavaa

- kolme liittymää takaavat taajamaan tasaiset liikennevirrat ja vähentävät taajaman liikennepaineita
- toteuttaminen ei vaadi kunnan katuverkon muutoksia.
- huomioi Kirkonkylän kautta suuntautuvan liikenteen.
- tukevat maankäytön suunnitelmien tavoitteita Kausalan kehittämisestä kaupunkitasoisena taajamana sekä Radansuun - Kirkonkylän alueen kehittämistä viihtyisänä vapaa-aika- ja asuinalueena.
- vaihtoehtojen mukainen Kausalasta Radansuuhun johtava uusi yhdystie parantaa liikenneolosuhteita Kausalan ja voimakkaasti kehittyvän Radansuun - Kirkonkylän välillä.
- VE 1C liittyy parhaiten Kausalan taajamarakenteeseen Tillolan teollisuusalueen läheisyydessä.
- melu, elinolat ja viihtyvyys haitat kohdistuvat metsä- ja peltoalueille Kausalan pohjoispuolella.
- VE 1 A on Kymenlaakson seutukaavan ja vahvistettavana olevan Kymenlaakson maakuntakaavan sekä Iitin kunnan hyväksymän yleiskaavallisen suunnitelman ja Kausalan - Kirkonkylän osayleiskaavan mukainen. VE 1C noudattaa maankäytön suunnittelun asiakirjoja
- mahdollistavat hankkeen vaiheistetun toteutuksen.

Eteläisistä tielinjausvaihtoehdoista VE 2A ja 2C todetaan seuraavaa

- läntinen liittymä valtatielle puuttuu, jolloin liikenne ohjautuu pohjoisesta/pohjoiseen taajaman keskustan kautta lisäten taajaman liikennemääriä, myös raskaan liikenteen osalta.
- valinta edellyttää taajaman sisäisen katuverkon muutoksia, mm. Iitintie uudelleen rakentamista
- VE 2A:n melu, päästö ja liikenneturvallisuus vaikutuksia Tillolan koulun kohdalla ei ole selvitetty tarpeeksi. VE 2A erottaa koulun muun taajaman yhteydestä.
- heikentää noin 300 ihmisen asuin- ja elinolosuhteita, aiheuttaa este- ja meluvaikutuksia Sampolan, Kaivomäen ja Pentinmäen asuinalueilla asuinalueiden kehittämistä ja rakentamista,
- Valtatien rakentaminen olemassa olevan asutuksen välittömään läheisyyteen ei ole perusteltua, jos muita vaihtoehtoja on käytettävissä.
- ovat maankäyttösuunnitelmien vastaisia ja niiden toteuttaminen vaatisi kaavojen muuttamisen. Kunta ei ole maankäyttösuunnitelmissaan, eikä maan hankinnassaan varautunut vaihtoehtojen 2 kunnalle asettamiin vaatimuksiin.
- ei voi toteuttaa vaiheistettuna

Maisemaan ja kulttuurihistoriaan vaihtoehdot vaikuttavat tasavertaisesti. Taajaman liittymien määrä, sijainti, näkyvyys ja liikennöitävyys valtieltä ovat ensi arvoisen tärkeitä taajaman kehittämisen kannalta. Iitin kunta pitää parhaana vaihtoehtoa VE 1C ja heikoimpana vaihtoehtoa VE 2C.

Kausalaan kehitetään kaupunkitasoisena taajamana ja käynnistettävän yleiskaavan tavoitteena on mm. Kausalan saavutettavuuden lisääminen, kaupallisen aseman vahvistaminen ja valtatie 12 uuden linjauksen taajamarakennetta hajauttavan vaikutuksen estäminen. Työn lähtökohtana on seutukaava.

YVA -selostukseen ei sisälly sosiaalisten vaikutusten tarkastelua. Elinkeino- ja palvelurakenteen sekä teollisuus- ja työpaikka-alueisiin liittyvien muutosten vaikutukset kohdistuvat välillisesti koko väestöön muuttaessaan mm. liikkumismahdollisuuksia. Elinkeinoelämän ja sen sijoittumisen vaikutusten huomioimista pidetään tärkeänä, koska näihin toimintoihin liittyy ympäristöterveyden kannalta valvottavia asioita. Kunta pyrkii elinolosuhteiden ja viihtyisyyden kannalta parhaaseen lopputulokseen keskustaajaman ja sen lähialueiden kehittämisessä. Seurantaohjelmaan tulisi lisätä terveysterveys indikaattoreita.

Kaavoitustoimikunnan lausunnon keskeinen sisältö ilmenee Iitin kunnan lausunnosta

Rakennuslautakunnan lausunnossa todetaan kunnanhallituksen lausunnossa esitetyn lisäksi

Eritasoliittymien tilantarpeesta olisi tullut esittää tarkempi selvitys, erityisesti Kansanmäen eritasoliittymän kohdalla, mikä olisi ollut tarpeen mm. melukysymysten ja tilantarpeen hahmottamisen vuoksi. VE 2A ja 2C:n melulle altistuvien asukkaiden määräksi saatu 127. Väitteen paikkaansa pitävyyttä kritisoidaan, koska Sampolan, Kaivomäen, Kansanmäen ja Pentinmäen alueen asukasmäärä on 287. Maisema-vaikutuksissa Pentinmäen asuinalueella ei ole huomioitu, vaikka Pentinmäen alueella on voimassa asema-kaava. Vaihtoehtojen 1A ja 1C Veittostensuon ylitys aiheuttaa vahvistamistoimiin liittyvän massastabiloinnin tutkimustuloksia, teknistä tai taloudellista käytettävyyttä ei ole arvioitu.

Koulutuslautakunta

Koulutuslautakunta pitää tärkeänä, että vilkkaasti liikennöity tieosuus on pyrittävä sijoittamaan mahdollisimman kauas kouluista, päiväkodeista ja tiheästi asutetusta ympäristöstä. Ajoneuvojen tuottama säännöllinen päästökuormitus sekä ympärivuorokautinen melu vaikuttavat haitallisesti erityisesti lasten kasvuun ja kehittymiseen. Koululautakunta pitää mahdollisena vaihtoehdon 0+ toteuttamista. Mikäli valtatie päätetään rakentaa eteläisten vaihtoehtojen 2A tai 2C mukaan, suunnitelmissa tulee minimoida Tillolan koulun kohdalle syntyvät meluhaitat sekä muut liikenteen aiheuttamat haitat.

Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymän hallituksen todetaan kunnanhallituksen lausunnossa esitetyn lisäksi

Pohjaveden laadun heikkeneminen voi aiheuttaa terveysriskin väestölle, joten talousvedelle aiheutuvien mahdolliset terveysriskit tulee selvittää. Pohjaveden pilaantumisriski on pienin eteläisen linjausten osalta. Toteutusvaihtoehdot vähentävät Kausalan taajaman meluhaittaa ja raskaan liikenteen aiheuttamaa tärinähaittaa. Samalla muodostuu uusi melulähde taajaman pohjoispuolen (VE1) tai eteläpuolisen asutukselle (VE2). Tillolan koulun melusuojaus on huomioitava, samoin tärinä. Eteläisen VE 2 osalta myös raide-liikenteen melu- ja tärinävaikutus on huomioitava.

YVA –vaihtoehdot VE1 ja VE2 mahdollistaa taajamarakenteen tiivistämisen. VE 2C venyttää nauhamaista yhdyskuntarakennetta itään. VE 1:ssä osa paikallisista liikennevirroista kulkee nykyistä kauempaa keskustan ohi ja VE 2 paikalliset liikennevirrat kulkevat taajaman keskustan läpi. Em. vaikutusten lähempi tarkastelu erityisesti asuin ympäristön ja turvallisuustekijöiden kannalta on tarpeen. Uudet tielinjaukset VE1 ja VE2 vaikuttanevat parantavasti ja VE 0 ja VE 0+ heikentävästi Kausalan taajaman ydinalueen elinoloihin sekä ihmisiin ja yhteisöihin.

Kuusankosken kaupunki, kaupunginhallitus

Kuusankosken kaupungin lausunto 14.1.2008 koostuu kaavoituspäällikön ja sosiaalikeskuksen lausunnoista. Kuusankosken kaupunki pitää valtatie 12 perusparantamista koskevaa ympäristövaikutusten arviointiselostusta Kuusankosken kaupungin alueiden osalta riittävänä.

Sosiaalikeskus 28.12.2007 toteaa lausunnossaan lisäksi, että vaihtoehdon 2C on ympäristönkannalta edullisin, koska tielinjalla ei ole pohjavesialueita, vaihtoehto 2C on myös matkallisesti lyhin välillä Uusikylä-Suvioja. VE 2C palvelee parhaiten Kausalasta Kouvolaan ja Lahteen lähtevää liikennettä ja mahdollistaa joustavan yhteyden Elimäen kirkolta Lahteen.

Kausalan Vesihuolto ry

Vaihtoehdot VE 1A ja VE 1C muodostavat huomattavan pohjavesien pilaantumisriskin, jonka vaikutukset kohdistuisivat Iitin ja Elimäen kuntiin. YVA -selostuksessa ei ole kiinnitetty huomiota vaikutuksiin veden jakelualueella. Riskin arviointia korostaa se, ettei Kausalan Vesihuolto Oy:llä ole käytössään muita pohjavesivaroja. VE 1A ja 1C toteuttaminen voi lisätä muuta maankäyttöä pohjaveden muodostumisalueilla lisäten pohjaveden pilaantumisriskiä.

Vaihtoehdot 2 A ja 2 C muodostavat hyödyntämien pohjavesivarojen kannalta pienimmän riskin pohjavesien pilaantumiselle. Lausunnon antaja korostaa pohjaveden pilaantumisriskin laajuutta ja vakavuutta sekä edellyttää, että pohjavesien suojaukseen kiinnitetään erityistä huomiota.

Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri

Vaihtoehtojen vertailu on tehty tasapuolisesti huolimatta siitä, että VE 2 vaihtoehto on otettu suunniteluun mukaan vasta myöhemmässä vaiheessa. Vaihtoehtojen vertailua hankaloittaa se, ettei vaihtoehtoja ole suunniteltu samalla tarkkuudella.

Voimassa olevissa kaavoissa on tielinjaukseksi vahvistettu VE 1 mukainen linjaus. Iitin kunta on tältä pohjalta toteuttanut infrastruktuuri-investointeja. Selostuksessa olisi voinut ottaa selvemmin esille, miten VE 2 valinta vaikuttaisi Iitin kunnan jo tekemiin infrastruktuuri-investointeihin ja niiden kannattavuuteen, tarkoituksenmukaisuuteen sekä hyödyntämiseen tulevaisuudessa.

Kouvolan seudun kansanterveystyön kuntayhtymä

Lausunnossa YVA -selostusta pidetään kokonaisuutena riittävänä ja monipuolisena. Puutteina todetaan

- tieliittymien vaatiman tilan arviointi ja niiden vaikutus melutasoihin,
- VE 2:n vaikutukset Tillolan koulun melutasoihin ja turvallisuuteen,
- arvio vaikutuksista Kausalan läpiajoliikenteen määriin ja vaikutuksiin sekä niihin liittyen vertailu Kausalan länsipuolisen liittymän rakentamisesta ja rakentamatta jättämisestä.

Pohjavedet ja arvokas harjuaalue Pukkikankaan-Pyöräkankaan harjuaalueella sijaitsevat Iitin tärkeimmät vedenottamot, harjuaalue on myös geologisesti ja maisemallisesti arvokas alue. Liikenneturvallisuus ja vaarallisten aineiden kuljetukset liittyvät keskeisesti pohjavesiin kohdistuvaan riskiin.

Melun kannalta herkimpiä ovat Kausalan taajama ja läheiset asuinalueet sekä koulut. Koulujen osalta korostuvat myös turvallisuustekijät. Uusien väylien rakentaminen tarkoittaa aina myös uusia melulle altistuvia alueita ja asukkaita. Väylien sijoittelulla voidaan vaikuttaa melualueiden laajuuteen ja toisaalta hiljaisien alueiden pirstoutumiseen – uusia väyliä rakennettaessa tulisikin hyödyntää sijoittelussa mahdollisimman paljon jo olemassa olevia melualueita.

Eteläisessä vaihtoehdossa melulle altistuu uusia asukkaita sekä Tillolan koulu VEssä 2A. Kausalan alakoulun melutilanne helpottuu. Valittavasta tievaihtoehdosta riippumatta tulee meluntorjunta rakentaa riit-

tävän kattavana. Melua voidaan melko helposti torjua, sen sijaan pilaantuneen pohjaveden täydellinen puhdistaminen on erittäin kallista ja työlästä, usein mahdotontakin.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet sekä suojellut eliölajit tulee huomioida. Suurim-pana tiehankkeen riskinä terveydelle ja ympäristölle on riski pohjavesiin, jotka painottuvat Kausalan pohjoispuolelle. Veittotensuon ja Tillolan väliin keskittyy pohjavesialueiden lisäksi tärkeitä luontoarvoja, virkistysalue ja maisematekijöitä. Melulle altistuvien asukkaiden määrä on pidettävä mahdollisimman pienenä, keskeisintä on melulähteen siirtyminen kauemmaksi Kausalan taajamasta.

Kymenlaakson liitto

YVA -selostuksessa on riittävästi tutkittu eri vaihtoehtojen vaikutuksia. YVA ei kuitenkaan ole tuonut esiin sellaisia tekijöitä, joiden perusteella tulisi tutkia maakuntakaavaratkaisua uudelleen.

YVA ollut haasteellinen tehtävä erityisesti yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten osalta. Työskentelyä on loppuvaiheessa vaikeuttanut se, ettei ohjausryhmä (liiton edustajat mukana) ole kokoontunut tarkastelemaan raportin viimeistelyä. Tämä korostuu erityisesti VE 2 liittyvissä tekstikirjauksissa, joissa arvioidaan miten vaihtoehdon mukaista kaavoitusta voidaan tai tulee tehdä. Kuitenkin niin maakuntakaavan kuin yleis- ja asemakaavan laadinta on oma prosessinsa missä on otettava huomioon lopputulokseen vaikuttavat asiat laajemmin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

Vahvistettavana olevan maakuntakaava perustuu Kausalan kehittämiseen kaupunkikeskustasoisena taajamana. Ratkaisun edellytykset ovat taajama ja sen toiminnot, valtakunnallisesti merkittävä Iitin kirkonkylän rakennuskulttuuriympäristö ja näiden välille kehittyvät asumisen ja vapaa-ajan toiminnot sekä uusi valtatieyhteys ja taajaman osia yhdistävä valtatielle liikennettä syöttävä yhteys.

Päijät-Hämeen liitto

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on otettu huomioon Päijät-Hämeen liiton edustajien esittämät huomautukset ja vaihtoehtojen linjaus on muutoinkin Päijät-Hämeen alueella liiton virallisten suunnitelmien mukainen, joten liitolla ei ole huomauttamista arviointiselostuksesta.

Hämeen ympäristökeskus

Vaikutustenarvioinnin tulokset tiivistävä hankevaihtoehtojen vertailu jää osittain epäselväksi ja tulkin- nanvaraiseksi. Hankkeen vaihtoehtojen vertailutaulukoissa 15 ja 16 merkittävimpiä vaikutuksia on arvioi- tu suhteessa tavoitteiden kannalta ja verrattuna nykytilaan asteikolla kolmesta miinuksesta kolmeen (tau- lukossa neljään) plussaan. Epäselvyyttä aiheuttaa se, miksi vertailut on tehty sekä suhteessa tavoitteisiin että nykytilaan (yhteysviranomaisen edellytti vaihtoehtojen vertailua 0-vaihtoehtoon ja toisiinsa) ja toi- saalta käytetyn arviointiasteikon tulkinta ja sisältö näissä kahdessa vertailutaulukossa.

Ehdotus toimiksi, joilla haitallisia ympäristövaikutuksia ehkäistään ja rajoitetaan, on hyvin yleispiirteinen. Siitä on vaikea saada yleiskuvaa, koska asiaa on tarkasteltu kunkin vaikutuksen kohdalla tekstissä. Ehdotusten kokoaminen esimerkiksi taulukon 14 yhteyteen olisi helpottanut luettavuutta.

Etelä-Suomen lääninhallitus

Melu Valtatien aiheuttama meluhaitta on suurin Kausalan taajaman, mutta myös Jokuen ja Mankalan ky- läalueiden kohdalla. Nykyisellä väylällään valtatieen melualueella asuvien ja erityisesti voimakkaalle me- lulle (yli 60 dB) altistuvien lukumäärä lisääntyy huomattavasti liikennemäärien kasvaessa. Molemmat VEt 1 ja 2 vähentävät nykyisen tien varren asutukselle aiheutuvaa meluhaittaa. VE 1 muodostuu taajaman pohjoispuolelle kokonaan uusi melulähde. VE 2 sijoittuu radan kanssa osittain yhteiseen melukäytävään siten, että asutusta jää myös tien ja radan muodostamien melulähteiden väliin. Tillolan koulun kannalta vaihtoehto 2A on huonoin ja edellyttää huolellista meluntorjuntaa.

Pohjavedet Suunnittelualueella sijaitsee neljä I-luokan pohjavesialuetta ja osa kehittämisvaihtoehtoista sijaitsee pohjaveden muodostumisalueella. Lääninhallitus ei pidä hyvänä sitä, että talousveden hankintaan soveltuvalla pohjaveden muodostumisalueelle sijoitetaan sellaisia toimintoja, jotka voivat vaarantaa pohjaveden laatua. Vaihtoehto 2C ei sijaitse ollenkaan pohjaveden muodostumisalueella, jonka vuoksi lääninhallitus pitää vaihtoehtoa 2C parhaana vaihtoehtona pohjavesien kannalta.

Museovirasto

Museoviraston rakennushistorian osasto ei ole ollut osallisena YVA-vaiheessa, joten sellaisten historiallisen ajan muinaisjäännösten kuten asutushistoriaan ja Pietarin radan rakentamiseen liittyvien mahdollinen sijainti vaikutusalueella jäänyt ottamatta huomioon. Tällä ei näyttäisi kuitenkaan olevan olennaista merkitystä VE 1 ja 2 verrattaessa, joskin vaikutus kulttuuriympäristöön ja maisemaan on vähäisin VEssä 2C.

YVA -ohjelmasta Museoviraston arkeologian osasto totesi, että arkeologisen kulttuuriperinnön ottaminen huomioon eri linjausvaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa edellyttää niillä tehtävää arkeologista inventointia. Hämeen tiepiiri toivoi 12.9.2007 päivätyssä lausunnossaan, että linjausvaihtoehdot inventoitaisiin vielä syksyn 2007 aikana. Myöhäisen ajankohdan takia inventoinnin toteuttaminen olisi ollut mahdotonta, joten inventointi päätettiin tehdä vain valitulla tielinjalla.

Kymenlaakson maakuntamuseo

Jokue – Suviojan tieosuuden vaikutuspiirissä on merkittäviä kulttuuri-maisemaa, rakennettua kulttuuriympäristöä ja arkeologiseen kulttuuri-perintöön kuuluvia, vaalittavia jäännöksiä. Maisemaselvitys on varsin kattava nykyisen maiseman analyysi. Selvitys sivuaa rakennettuja ympäristöjä, mutta ei tuo esille rakennusten tai rakennusryhmien arvoja ja historiallista taustaa. Maisemaselvitys ei sisällä maisemamuodostuksen historiaa, joka voisi antaa eväitä myös tiesuunnittelulle ja toimisi arvottamisen työkaluna. YVA-selostuksessa todetaan, ettei alueen asuinrakennuksilla ole purku-uhkaa. Kysymys on siis kulttuurimaisemaan ja rakennusten lähiympäristöön liittyvästä problematiikasta.

Alueen identiteettiin kuuluu ensimmäinen Salpausselkä, joka jakaa Iitin kahteen osaan: Pohjois-Iitin Vesikansaksi ja eteläistä Maakansaksi. Kausalan kohdalla tämä siirtymäraja on maisemakokonaisuudessa aistittavissa. Aluetta ilmentää Järvisuomen, Salpausselän ja rantamaan maiseman tunnusmerkit ja on varsin herkkää ja monipuolista maisemaa, johon kulttuurihistoria heijastuu. Riihimäki - Pietarinradan valmistuttua Kausalasta tuli tärkeä asemapaikka. Rata loi edellytykset taloudelliselle kasvulle ja sen mukaiselle kulttuurille. Iitin vanha kirkonkylä sijoittui vesiteiden varteen ja jäi syrjään, kun Kausala muodostui maa-tyhteyksien varaan. Kausalasta tuli Iitin hallinnollinen keskus 1920-luvulla.

Iitin – Radansuun kylät kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin. Radansuun ja Kausalan välisellä alueella on myös huomattavia maisema-arvoja ja rakennuskulttuuria, vaikka jääkin valtakunnallisen rajauksen ulkopuolelle. Monet YVAN arvoinnit puoltavat Kausalan etelän puoleista vaihtoehtoa VE 2. Eteläinen VE 2 ei aiheuta kulttuurimaisemaan olennaisia muutoksia, se tukeutuisi radansuuntaisesti rataliikenteeseen ja maisemakokonaisuuteen. Niinimäen alueen rakennukset: koulu, Yrjölä ja Iso-Parolan ent. pappila ovat rakennus-historialtaan ja maisemaltaan merkittäviä. Nämä ympäristöt säilyisivät parhaiten VE 2C vaihtoehdossa. VE 1 toteuttaminen aiheuttaisi negatiivisia vaikutuksia kokonaisuuden maisemalle ja viihtyvyydelle. Tie ja tieympäristöön rakennettava infrastruktuuri, risteysalueet, pengerrykset ja melusuojat erottaisivat Iitti – Radansuu – Kausala -maisemayhteyden haitallisella tavalla.

Ratahallintokeskus

Selostuksessa on käsitelty raideliikenteen aiheuttamia melutasoja yhdessä tieliikenteen melutasojen kanssa. Yhteisvaikutusten selvittäminen tulee olla tavoitteena hankkeissa, joissa tie- ja raideliikenteen meluvaikutus kohdistuu samalle alueelle. Selostuksessa esitetyt raideliikennemelutasot ovat noin 3-5 dB korkeammat kuin Ratahallintokeskuksen selvityksen (Kouvolan seudun rataympäristöselvitys) laskelmat osoittavat. Ratahallintokeskuksen näkemyksen mukaan yhteismelutarkastelussa raideliikenteen melutasot ovat hieman ylikorostettuna. Kokemukset vastaavista päällekkäisistä laskennoista viittaavat siihen, että

laskentaohjelman oletuksien valinnalla on suuri merkitys lopputulokseen. Ratahallintokeskuksen ympäristöohjeistuksessa tämä näkökohta tullaan ottamaan huomioon. Laskennallisia tuloksia voidaan pitää suuntaa-antavina ja toimenpiteitä määrittäessä niitä tarkennetaan tarvittaessa.

Meneillään olevassa YVA -menettelyssä "Luumäki-Imatrankoski kaksoisraide" tarkastellaan tie- ja raide liikenteen aiheuttamia yhteismelutasoja niissä kohdissa, missä tie- ja ratalinja kulkevat vierekkäin. Yhteistyöllä Tiehallinnon kanssa varmistetaan käytettyjen lähtötietojen ja laskentojen tarkkuus. Myös laskennassa käytettyjen tietojen systemaattiseen esittämiseen tullaan kiinnittämään huomiota.

Nastolan kunta, Tekniset palvelut

Nastolan kunnalla ei ole huomautettavaa YVA -selostuksesta.

Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry

Esitetyt vaihtoehdot ovat ympäristön kannalta erilaisia ja niiden vaikutus ympäristöön erilainen. Vähiten haitallisesti luonnonympäristöön vaikuttaa VE 0 ja 0+, jotka tukeutuvat jo olemassa olevaan tielinjaan. Muut vaihtoehdot merkitsevät tiekäytävän avaamista uuteen paikkaan ja siten monien erilaisten Pohjois-Kymenlaakson elinpiirien rajua muuttamista.

Uusista ehdotetuista tielinjauksista pohjoiset vaihtoehdot ympäristön kannalta haitallisimpia. Myös eteläisiin vaihtoehtoihin sisältyy ympäristön kannalta haitallisia vaikutuksia. Näitä ovat mm. liito-oravien revii-riin liittyvä häiriö, harjurakenteiden rikkoutuminen ja mahdollinen haitta pohjavesiin. VE 2C on vähiten haitallinen, sen toteuttaminen palvelisi parhaiten logistiikkaa ja ympäristöä.

Iitin Pyrintö, Kausalan yritys ry, Iitin Latu ry

Pohjoiset tielinjaukset kulkevat tärkeiden pohjavesialueiden halki ja vedenottamoiden läheisyydessä. Teiden suolaus ja liikenteen riskit voivat pilata pohjavedet.

Pukkikangas on tärkeä virkistys- ja ulkoilualue Iitin asukkaille, jonka tiehankkeen pohjoiset vaihtoehdot rikkovat. Alueella sijaitsee Kausalan ainoat ulkoilureitit, jotka liittyvät kiinteästi Kuusankosken ulkoilureitteihin ja latureitille on suunnitteilla valaistus vuonna 2008. Korvaavia virkistysalueita tai ulkoilureittejä ei ole Kausalan ympäristössä. Alueen läpi kulkee ylimaakunnallinen ulkoilu-, matkailu- ja retkeilyreitti. Pukkikangas on myös koululiikunnalle tärkeä alue. Aluetta käytetään suunnistukseen, retkeilyyn ja metsästyksen.

Projektipäällikkö Matti Rantala

Euroopan kaukovaellusreittien 6-10 yhdysreitti sekä Kausalan ulkoilureitit liittyvät osana vuosina 2004-2007 rakennettua Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Etelä-Karjalan maakuntien ulkoilu ja luontomatkailuverkostoa. Yhdysreitti on keskeinen maakuntia yhdistävä vaellusreitti. Reitti alkaa Lahdesta Kariston alueelta ja jatkuu Nastolan, Kausalan, Kuusankosken, Kouvolan ja Valkealan kautta Luumäen Suo-Anttilaan, jossa on yhteys E 10 kaukovaellusreittiin (Salpapolku).

Mainitulla kaukovaellusreittien 6-10 yhdysreitillä on pituutta noin 125 km. Maakunnallisten ulkoilu- ja luontomatkailureitin rakentamiseen saatiin Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Etelä-Karjalan liittojen kautta rahoitusta 50% hyväksytyistä kustannuksista. Kaikkiaan hanke käsitti luontomatkailu/vaellus-, melonta ja pyöräilyreittejä Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Etelä-Karjalan maakuntien alueella noin 2300 km. Maakunnallisen reittiverkoston sekä Kausalan ulkoilureittien ja virkistysalueiden kannalta on erittäin valitettavaa, jos pohjoinen tielinjauksevaihtoehto tulee valituksi. EU-hankkeesta johtuen tulee osoittaa uudet väylät ja rakentaa kolme ylikulkusiltaa (Jokue ns. Sahanlandin th., Urajärven tie sekä Kouvolan suuntaan mentäessä ns. Anhavan reitin ylityskohta).

Radansuun Erämiehet ry

Pohjoiset linjauksella on haitallisia vaikutuksia Kausalan pohjoispuolen melutilanteeseen, pohjavesiin, virkistysalueiden käytettävyyteen, kalastukseen, metsästykseen sekä asumiseen ja loma-asumiseen.

Pohjoinen linjaus muodostaa Kausalan pohjoispuolelle uuden meluhäiriölähteen, joka suuntautuu virkistys- ja ulkoilualueille, luonnonympäristöön ja muihin hiljaisiin alueisiin. VE 1A aiheuttama häiriö kohdistuu Pukkikankaalle ja vesistön lähellä olevien ja tulevien loma-asunto- ja vakituisten asuntoalueille ja VE 1C häiriö Myllytöyryn virkistysalueelle.

Iitin kirkonkylän ja Kausalan pohjoispuoleinen maisema-alue on merkittävä paikallisidentiteettiä luova tekijä. Kirkonkylä koetaan Iitin kulttuuriseksi keskukseksi. Iitin runsas loma-asutus keskittyy järvien rannoille. VE1 heikentää kunnan identiteettiä ja maisemallisia kohteita sekä maalaismaisen elinympäristön sekä Iitin houkuttelevuutta asuin- ja lomanviettopaikkakuntana. Virkistys- ja ulkoilualueiden heikkeneminen voi vaikuttaa alueiden käytettävyyteen ja siten kuntalaisten hyvinvointiin.

Urajärven ja Kausalan/ Tillolan välistä aluetta käytetään sienestykseen, marjastukseen ja metsästykseen. Alueella on hirviä, valkohäntäkaureita, metsäkaureita, metsäkanalintuja sekä pienriistaa. Tie voi heikentää marjastus- ja sienestysmahdollisuuksia. Metsästys ja riistanhoitotoiminta voi loppua alueen pirstouduttua. VE 1 vaikeuttaa metsästystä myös Hiisiön seudulla. Aluetta käytetään maastopyöräilyyn, jonka reitit ulottuvat myös nykyisen tien eteläpuolelle. Kausalassa ei ole muita virkistys- ja ulkoilukäyttöön maastoltaan yhtä edullisia paikkoja, mikäli pohjoisen linjauksen toteuduttua.

Mielipide 1

Eteläiset vaihtoehdot voisivat aiheuttaa huoltoasemien, kauppojen ja ravintoloiden siirtymisen taajamasta rautatien toiselle puolelle, mikä puolestaan voi houkuttaa ylittämään rautatietä laittomista paikoista.

Eteläiset vaihtoehdot eivät ole seutu- ja maakuntakaavojen mukaisia. Asukkaat ja maanomistajat ovat suunnitelleet elämänsä, asumistaan ja rakentamista kaavan mukaisesti ja eteläisen vaihtoehdon myötä Konttilan, Pentinmäen, Kaivomäen ja Sampolatien alueen asumiseen ja maankäyttöön taloudellista ja viihtyisyys liittyvät panostukset menettävät arvoaan. Pohjoisten tielinjausten välittömällä vaikutusalueella ei ole olemassa olevaa, eikä kaavoitettu uutta asutusta.

Eteläisen vaihtoehdon vaikutusalueella asuu pohjoisen linjauksia enemmän ihmisiä. Raideliikenteen melu on ajoittaista, tieliikenne aiheuttaisi alueelle jatkuvaa meluhaittaa. Liito-oravan elinpiiri näyttää paremmin suojatulta kuin ihmisten.

Eteläinen linjaus kulkee mm. erään maatilakiinteistöön maatilan pihapiirin vieritse sikalarakennuksen takaa. Linjaus katkaisisi tilan pihapiirin yhteydessä olevan pellon, jolloin valtaosa pellosta jäisi tien toiselle puolelle kulkuyhteyksien ulottumattomiin. Tilan yhteyteen ei jää käytännössä lainkaan peltoa, jota ilman ei voi harjoittaa kotieläinten pitoa, sillä lannan levitykseen tarvitaan peltopinta-alaa. Tilan kaivot sijaitsevat tielinjauksen lähellä. Tilan vesihuolto vaarantuu kaivojen jäädessä tien alle tai vesi voi pilaantua tien suolauksesta. Kiinteistö voi menettää arvonsa viihtyisänä asuinpaikkana.

Mielipide 2

Pohjoinen tielinjaus 1C on linjattu lähelle lausunnonantajan omistamia tiloja ja tilanrakennuksia. Lausunnon antaja pohtii jääkö tiloille menevä yksityistie VE 1C:n alle. Lausunnon antaja vastustaa pohjoista tielinjausta.

Mielipide 3 (9 allekirjoittajaa)

Pohjoiset vaihtoehdot kulkevat pohjavesialueella, jossa on Kausalan ja Korian taajamien tarvitsemat vedenottamot. Vaarallisten aineiden määrällisesti suuret kuljetukset ja onnettomuusriskit lisäävät pohjavesialueen pilaantumisriskiä. EU:n vesiensuojeludirektiivi tulisi näkyä suuremmalla painoarvolla.

Pohjoiset linjaukset lisäävät ilman saasteita, jotka haittaavat asumista. Tielinjauksessa ei ole riittävästi huomioitu Urajärven vesien tilaa, sen ranta-asutusta ja asukkaiden viihtyvyyttä, johon pitäisi kuulua meluton luonto ja saasteeton ilma. Pohjoinen linjaus haittaa rannan asutusta kohtuuttomasti.

Pohjoiset tielinjaukset rikkovat Pukkikankaan alueelle sijoittuvat ulkoilu- ja liikuntareitit. Alueella sijaitsevat talvisin hiihtoladut, kesäisin aluetta käytetään mm. suunnistuksessa, patikoinnissa, sauvakävelyssä. Pukkikankaan alue on Kausalan taajaman ainoa merkittävä lähiliikunta-alue.

Pohjoiset linjaukset toteutuessaan rikkoisivat pohjoisen tielinjauksen alueen hirvenmetsästysalueen ja samalla lopettaisivat hirvenmetsästyksen, koska hirvenmetsästysluvat vaativat tuhannen hehtaarin yhtenäisen metsästysalueen. Selostuksessa ei ole riittävästi otettu huomioon Pyörösuonmaällä olevaa hirvien vasomisaluetta, mitä aluetta lähellä Luhdanmäessä sijaitsevat myös liito-oravien elinalueet. Kielteisten vaikutusten kannalta eteläiset vaihtoehdot aiheuttavat vähemmän haittoja..

Mielipide 4

Lausunnon antaja korostaa, että tielinjauspäätöksessä hankkeen vaikutuksien arvioinnin tulee olla tärkeämpi kriteeri kuin hankkeen kustannukset. Valtatie 12 tielinjausta on tutkittu vuosikymmenien ajan, jona aikana liikenteen tarpeet ja ympäristöön kohdistuvat arvot ja arvostukset ovat muuttuneet, myös kaavoihin aika on vaikuttanut ja niistä on voitava poiketa. Tielinjausratkaisua tehtäessä on erityisesti huomioitava ympäristön sekä asukkaiden olosuhteet, elinmahdollisuudet ja liikkuminen sekä näihin liittyvät riskit. Riskit ja haitat tulee pyrkiä poistamaan.

Lausunnon antaja pohtii YVAN merkitystä tielinjauspäätökseen, kun päätöksentekokriteereiksi on esitetty liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus, toteuttamiskelpoisuus, vaikutukset tienpitoon, investointikustannukset, liikennetalous. Päätöksentekijöillä ei ole riittävästi vastuuta valitun linjauksen haitoista paikallisesti. Paikallinen näkemys ja kommentit tulee näkyä valinnassa.

Pohjavesien osalta puuttuu riskianalyysi pohjavesisuojausten rikkoontumisen tai liikenneonnettomuuksien osalta. Pohjavesialueen vettä käyttävät tuhannet ihmiset. Mekaaniset suojaukset ja betoniset kaiteet eivät välttämättä ole riittäviä ja niiden kustannukset voivat olla huomattavia. Pohjavesialueen ulkopuolella oleva eteläinen vaihtoehto on turvallisempi. Pohjoinen tielinjauksen rakentaminen vaikuttaa Luhtalampeen ja Veittosten suohon toisin kuin on YVA –selostuksessa väitetty. Suuret vesilinjat suon ympäriltä puuttuvat kyseisistä vesiuomakartoista.

Melu Pohjoinen tielinjaus laajentaa melualueutta laajemmalle kuin eteläinen linjaus. Meluselvitys ei anna täysin oikeaa kuvaa, koska rautatien melu on jaksoittaista, mutta maantiemelua ympärivuorokautista. Yöaikaista melutasoa ei ole esitetty. Kartoista puuttuvat Urajärven ja Kirkkojärven järviolueen melutasot, mikä tieto on tärkeä sadoille loma-asukkaille. Tielinjauksen siirto lähemmäksi sekä liikenteen nopeuden kasvu tulevat lisäämään järviolueiden melua ja loma-asutuksen melurajat tultaneen ylittämään. Myös melukartat, joista melusuojaus puuttuu olisi pitänyt esittää. Mikäli pohjoinen tielinjausvaihtoehto valitaan Kausalan pelto-aukean ja Veittosten suon kohdille tarvitaan meluaidat.

Kaavoitus ja lisärakentamiset Pohjoinen tielinjaus lisää uusien paikallisteiden rakentamisia, mikä voi pilata kulttuurillisesti tärkeitä maisema-arvoja. Kymenrannan yksityistien kohdalle on esitetty vaihtoehtoinen uusi linjaus, jota suunnitelmissa ei ole esitetty. Eteläinen tielinjaus tekee uusien teiden rakentamisen tarpeettomaksi. Eteläinen tielinjaus lisää Kausalan mahdollisuutta kehittää pohjoisia alueita ja tiivistää eteläisen rautatien alueen maankäyttöä. Pohjois-Iitin loma-asukkaat tukevat keskustan kautta kulkiesaan Kausalan taajaman kaupallista kehittymistä eteläisen vaihtoehdon valinnalla paremmin kuin pohjoinen.

sen vaihtoehdon valinnalla. Mielipiteessä pohditaan mm. kaavoitukseen ja meluntorjuntaan liittyviä riskejä, mm. meluohjearvot ylittävien alueiden kaavoituksen ja meluntorjunnan vastuiden osalta.

Veittosten suon ylittäminen on kustannuksiltaan kallis. Suon rakentaminen tuhoaa erityisiä luonnonarvoja. Iitin kunta tukee pohjoisia vaihtoehtoja, koska kunnan maa-omistuksia on pohjoisen vaihtoehdon kohdalla ja oletettavasti myös uudet Radansuun tievaihtoehdot ovat kunnan kannalta edullisia. Vaikuttavatko taloudelliset kysymykset kunnan objektiiviseen asioiden tarkasteluun?

Eteläisten linjausten lisäksi on vaihtoehtoinen linjaus. Idästä linjaus noudattaisi Tillolassa 2C linjausta, mutta suuntautuisi Vahterinvuoren ja Naukuvanvuoren kautta Multaharjun, Pisanvuoren ja Kellarivuoren lävitse Sikosuonmäen ja Jurkkolan kautta esitetylle metsäalueelle. Ratkaisussa tielinjaus kulkisi kallioleikkausten keskellä kallioiden muodostaessa luonnolliset meluesteet. Linjauksessa peltoalueita lävistetään hyvin vähän. Kausalan melu-alue pienenisi merkittävästi, tien rakentamiseen saataisiin hyvää mursketta riittävästi ja suurin osa VE 1 ja 2 luonnonhaitoista vältettäisiin.

Mielipide 5 (2 allekirjoittajaa)

Iitin pohjoispuolella ovat Kymijoen vesistöt, Urajärvi ja Suomen kauneimmaksi kyläksi valittu Iitin kirkonkylä. Kauniiden vesistöjen lähistölle ja kirkonkylän läheisyyteen rakennettava pohjoinen tielinjaus halkoisi kauniin Iitin kirkonkylään ja vesistöjen luo vievän maaseutumaiseman. Ihastu Iittiin mainoksella ei ole enää samaa merkitystä, mikäli rekkaliikenne tulee tälle alueelle. Pohjoiseen ohitustiehen liittyvät muut liikennejärjestelyt osaltaan lisäävät haitallisia vaikutuksia maisemaan. Pohjoisen ohitustien alta tuhottaisiin myös arvokasta luontoa ja kirkonkylään ulottuvaa pelto- ja metsämaisemaa.

Ihmiset haaveilevat puhtaasta ja hiljaisesta maaseudusta, jossa he voisivat rentoutua. Tieliikenteen haitat ajavat ihmiset asfaltin ja melun keskeltä rentoutumaan rauhallisille alueille, kuten Iittiin. Rakennetaanko tulevaa Iittiäkin liikemaailman ehdoilla? Ihmisten hyvinvointi tulisi olla etusijalla.

Iitissä on vielä jäljellä muualla jo tuhottua arvokasta suomalaista maalaismiljöötä, korvaamatonta suomalaista kulttuuriperintömaisemaa, joka tuo katsojalle mielenrauhaa ja tasapainoa. Suomen arvokkain pääoma ja luonnonvara, jolla voimme ylpeillä on suomalainen maaseutumaisema ja kulttuuriperintö. Kausalan Iitin historialliseen kirkonkylään ja vesistöjen äärelle ulottuva pohjoispuoli on ainutlaatuisen kaunistaa maaseutua vesistöineen. Kulttuurimaisema on parasta mielenterveyden vaalimista maassamme. Valtatiet tuovat mukanaan melun ja saasteen lisäksi myös niiden varsille rakennetut autojen pysäköintialueet, liikerakennukset ja monenlaiset betonirakennelmat siltoineen ja meluvalleineen.

Mielipide 6

Eteläinen vaihtoehto VE 2 A halkaisee lausunnon antajan hevosharrastukseen käytettämän tilan, niin että tilasta jää osa molemmiin puolin tietä. Tilan rakennukset sijoittuvat tielinjauksen välittömään läheisyyteen. Tielinjaus VE2A valinta vaikeuttaa tilan käyttöä ja tekee asumisesta käytännössä mahdotonta. Eteläinen tielinjaus VE 2A kulkee Salpausselällä myös monen muun omakotitalon pihapiirin läheisyydessä. Lausunnon antaja pohtii, miten melusuojaus toteutetaan pihapiirissä.

YVA -selostuksessa ei ole huomioitu alueen hevosharrastusta. Radan eteläpuolella on useita hevostalleja. Ajelutiet / valmennustiet lähtevät tästä lausunnon antajan tilalta itään. VE 2 A vaikeuttaisi aika lailla tätä toimintaa, vaihtoehto 2 C vähemmän. Tielinjaus VE 2 A radan alitusta suunnitellaan kohtaan, mihin ratahallintokeskus suunnittelee samanaikaisesti junien ohituspaikkaa, johon tulisi kaikkiaan neljä raidepari sekä huoltotiet molemmille puolille rataa. Suunniteltu valtatie joutuisi alittamaan ratapihan.

Mielipide 7

Lausunnon antaja katsoo, että pohjoinen tielinjaus 1C on lähimpänä Kausalan taajamaa, millä on merkitystä Iitin kehitykselle ja tärkeä peruste linjauksen valinnalle. Toista Uusikylä esimerkkiä ei tarvita. Vaihtoehdon valinnassa on huomioitava Kausalaan johtavien liittymien sujuvuus. Mikäli uusi tieliittymä Ra-

dansuuhun toteutuisi, niin silloin nykyinen Iitin tie palvelisi entistä paremmin kevyttä liikennettä. Iitin kirkolle ja Virransillalle. Vaihtoehto 1C on virkistysalueita parantava vaihtoehto.

Lausunnon antaja ei näe Iitin pohjoispuolen luontoarvoja erityisen tärkeänä. Liito-oravahavaintoja ei ole tehty Jänispajun läheisyydessä, vaikka Jänispajussa oli aiemmin sankka kuusimetsä. Jänispajun komea kuusikko on hakattu paljaaksi niin kartanon lähellä kuin Harjuntien varrella, minkä luulisi vaikuttaneen luontoarvoihin ja liito-oravan elinpiiriin. Lausunnon antaja toivoo uutta katselmusta Jänispajun alueen luontoarvoja vertailtaessa, mikäli ne ovat kriteerinä tielinjaus 1 C vaihtoehdon esteinä.

Lausunnon antaja toivoo, että iittiläiset ottaisivat kantaa tiehankkeeseen. Lisäksi hän toivoo, että kaikki yrittäjät olisivat jatkossa samalla lähtöviivalla suunnitelmassa palveluja Iitin ja Kausalan parhaaksi.

Mielipide 8 (4 allekirjoittajaa)

- Eteläinen tielinjaus VE 2 pirstoisi Rieskan kohdalla sijaitsevan tilan metsäalueen kokonaan. Tielinjauksen läheisyydessä kulkee metsälain perusteella suojeltu, luonnontilainen puro, Saukonoja, johon tie vaikuttaisi haitallisesti. Maanomistajilla ei oikeutta korjata edes tuulenkaatoja puron reunoilta.
- Tie aiheuttaisi meluhaittaa ja rakentamisaikaiset räjäytykset voivat vaurioittaa tilan rakennuksia.
- Vaikutuksista pohjaveden korkeuteen ei esitetty ole kunnollista selvitystä.
- Läheisellä lammella on pesii kurkipari, alueella on tavattu myös kanahaukka ja mehiläishaukka, kanalintuja, hirviä, peuroja, eri tikkalajeja, sekä ilveksiä. Suunnitellun tien läheisyydessä sijaitsee Kulleroniitty ja viitasammakoita radanvarressa.
- Karttakuvaan 28 on virheellisesti merkitty asuttu rakennus vapaa-ajan asunnoksi sekä toinen purettu rakennus asutuksi.

Paikallisesti 1980 -luvun linjaus Metsäpirtti - Mäkelän kohdalla olisi parempi. Eteläinen linjaus tulisi linjata Saukonojan yli alajuoksulta, jolloin puro säästyisi suolalta ja päästöiltä, myös melu - ja ympäristöhaitat olisivat vähäisempiä, parantaisi elinolosuhteita, lähialueella, eikä haittaisi suunniteltua riistakäytävää, säästäisi kurkilammen ja kulleroniityn. Myös VE 1 aiheuttaisi meluhaittaa Rieskan kohdalla radanylityksestä johtuen.

Mielipide 9 (2 allekirjoittajaa)

1) YVAssa on korostettu pohjoisten tielinjausten vaikutuksia luontoon. Eteläisten tielinjausten asumiselle ja yhdyskuntarakenteelle aiheutuvat haitat ovat jääneet vähemmälle. YVAN mukaan VE 2A ja 2C asetuessa rautatien kanssa samaan käytävään haitta kohdistuisi vain vähäiseen määrään asutusta. Tosiasiassa VE 2 toteutuessa Kausalan rautatien eteläpuoleinen asutus jäisi rautatien ja valtatieväliin ja siihen kohdistuisi haittaa melusta ja liikenteen päästöistä. Esitettyä valtatielinjauksen sijoittamista asutuksen lähelle ei perustella. Pohjoiset vaihtoehdot kiertävät asutuksen kauempaa.

2) Pohjoisen tielinjauksen kielteisimmät vaikutukset kohdistuvat pohjavesiin sekä Kausalan pohjois- ja itäpuolelle sijoittuvien vapaa-ajan ja virkistysalueiden pirstoutumiseen. Pohjavesien suojelu on nykyisin teknisin keinoin kuitenkin suojeltavissa. Samoin virkistysalueiden käyttö on alikulku- ym. ratkaisuin järjestettävissä. Nykyisen tielinjauksen parantaminen on huomioitava. Tien parantamiseen on investoitu ja liikenteen sujuvuus on lisääntynyt. Liikennemäärät vt 12:lla eivät välttämättä kasva, vaan osa liikenteestä siirtynee Turku-Helsinki-Vaalimaa -moottoritieyhteyden valmistuessa tälle väylälle.

3) Eteläisestä linjausten toteuttamisesta syntyy yhdyskuntataloudellisia ongelmia, joita ei ole YVA -selostuksessa riittävästi tarkasteltu.

- VE 2A ja 2 C:n toteutuessa Kausalan taajamarakenne venyisi länsi-itä-suunnassa
- Kausalan pääliittymän sijoittuminen Kansanmäen eteläpuolelle merkitsisi mahdollisesti uuden kauppallisen keskuksen rakentumista, mikä merkitsisi taajamarakenteen pirstoutumista.
- VE 2A ja 2C:lta Kausalaan olisi vain kaksi liittymää, toinen Kausalan itäpuolella, toinen keskustajaman eteläpuolella, mikä lisäisi taajaman läpikulkuliikennettä, myös raskasta liikennettä.
- VE 2A ja 2C ovat seutukaavan ja valmistumassa olevan maakuntakaavan vastaisia.

4) Nykyisen tien linjausvaihtoehtoja ei ole tarkasteltu tasa-arvoisesti muiden kanssa. Valtatie kulkee taajaman läpi myös muualla mm. vt 4:llä Vaajakoskella ja valtatie 3:lla Tampereen pohjoispuolella mm. Hämeenkyrössä ja Ikaalisissa. Ennakkoasetelman vuoksi 0-vaihtoehdon arviointia ei ole tehty puolueettomasti.

Mielipide 10 (3 allekirjoittajaa)

Lausunnon antaja pitää nykyisen tielinjauksen perusparannusta VE 0+ parhaana, toissijaisesti pohjoisia vaihtoehtoja, soveltuvin VE 1C. Ohitustien lisäksi tulee rakentaa tie myös hidasta ja raskasta liikennettä varten Kausalasta itään ja länteen, pohjois-etelä suuntainen liikennöinti huomioiden. Teiden rakentamisessa tulee huomioida pohjavesien suojaus.

Nykyinen vt 12 hidastaa liikennettä erityisesti Kausalan taajaman kohdalla, joten perusparannus ja levennys ovat välttämättömiä. Liikenneympyrät eivät ratkaise tilannetta. Veittotensuon kohdalla on kevyenliikenteen väylä. Tillolassa Kuukson tienhaarasta itään liikenteen sujuvuus lisääntyy. Kausalan kohdalla nykyinen vt 12:n linjaus tukee taajaman kehitystä ja liikennöintiä, teollisuuden tarpeita sekä asukkaiden liikkumista. Linjauksista vaihtoehto 0+ on suurin ja todennäköisesti halvin. Poikittainen liikennöinti tulee ratkaista alikulkutunnelein. Pohjavesialueiden suojelemisesta on huolehdittava.

Pohjoiset vaihtoehtojen ympäristövaikutukset eivät ole merkittäviä. VE 1 on Kymenlaakson seutukaavan ja maakuntakaavanehdotuksen mukainen. VE 1C vaihtoehdossa tielinjaus Kuukson tienhaarasta itään kulkee lähes entisen valtatiealueella, joka vähentää maansiirtotarvetta. Linjaus VE 1C kulkee Arolahden vedenottamosta kauempana kuin linjaus VE 1A. VE 1C tieliittymineen palvelee paremmin Tillolan teollisuusalueen liikennöintitarpeita. Ohitustien rakentaminen vaatii hitaalle ja raskaalle liikenteelle omaa tietä, johon soveltuisi Niinimäentie.

Eteläisiä vaihtoehtoja ei pidetä perusteltuna. YVA -selostus ei tuo esiin luontoarvoja, jotka puoltaisivat eteläisten vaihtoehtoja. Eteläiset tielinjaukset kulkevat Jokuen kohdalla VR:n junaradan vieressä ja idempänä junaradan eteläpuolella Tillolaan ja Kuukson tiehen asti. Valtatien ja rautatien väliin jäisi kapea maa-alue, jolla on rakennettua omakotiasutusta, myös Tillolan koulu jää valtatie 2A ja junaradan väliin. Melu- ja värinähaitat junaradan ja valtatie välissä sekä niiden läheisyydessä olisivat aiheuttamaan haittaa.

Mielipide 11 (2 allekirjoittajaa)

Hiisiön eritasoliittymän länsipuolella tielinjausvaihtoehdot VE 1 ja VE 2 halkovat liito-oravien pesimä- ja levähdysalueen. YVA -selostuksessa asia ilmaistaan virheellisesti: vaihtoehto sivuaa liito-oravan mahdollista pesimä- ja levähdysaluetta. Luontoselvityksessä alue on selvästi EY:n luontodirektiivin IV(a)-liitteen nisäkäslajin, liito-oravan, lisääntymis- ja levähdysalue, jonka hävittäminen ja heikentäminen ovat kiellettyjä."

Pesäpaikan kolohaavasta pohjoiseen vanhassa metsässä jättiläishaapojen juurilla on havaittu liito-oravan ulostepapanoita. Haavat ovat mahdollisia pesäpuita. Liito-oravien kulkuyhteyden etelään katkaisee rinnakkain olevat korkeajännitesähkölina, vanha ja uusi Kurrantie sekä hakkuuaukea. Vaihtoehtoja tielinjaukselle löytyy esimerkiksi tiehallinnon omasta suunnittelumateriaalista. Alue on liito-oravan lisääntymis- ja levähdysalue, jonka hävittäminen ja heikentäminen on kielletty.

Mielipide 12

Lausunnon antaja toteaa, että eteläisen tielinjauksen alueelle suunnitellun välitien alle voi jäädä hänen omistamansa tonttima, mikä pyydetään huomiomaan suunnittelussa. Lisäksi pyydetään tarkistamaan välitien linjausta, jotta tilalle aiheutuva haitta jäisi mahdollisimman vähäiseksi. Välitien suunnittelu säästäisi kapean metsäkaistaleen, joka muodostaisi näkösuojan ja metsän eläinten kulkureitin.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Tiehallinnon Hämeen tiepiirin esittämän hankesuunnitelman tarkoituksena on Valtatien 12 perusparantaminen välillä Jokue - Suvioja (Iitti, Kuusankoski). Hankkeen eteläisen vaihtoehdon osalta tielinjauksen osalta suunnittelualue on välillä Hiisiö – Suvioja. Hankkeen tavoitteena on parantaa valtatie 12 Jokue – Suvioja tielinjausta siten, että tavoitetilassa vuonna 2030 Jokue – Kausala välillä on keskikaiteellinen ohituskäistatie (2 + 1), Kausala – Tillola välillä keskikaidetie (2 + 2) ja Tillola – Suvioja välillä keskikaidetie (2 + 2).

Hanketta koskeva ympäristövaikutuksien arviointimenettely (YVA) on laitettu vireille Kaakkois-Suomen ympäristökeskukseen 26.9.2006 toimitetulla YVA –ohjelmalla. Hankkeen YVA -selostus on tullut vireille ympäristökeskukseen 15.11.2007 ja se on kuulutettu 20.11.2007 – 18.1.2008. Ympäristökeskus on tarkistanut YVA -selostuksen ja esittää seuraavana käsityksensä sen riittävydestä. YVA -selostuksesta on jätetty kuulutusaikana ympäristökeskukselle yhteensä 17 lausuntoa ja 12 mielipidettä. Lausunnot ja mielipiteet sisältävät useita tärkeitä kannanottoja hankkeesta ja sen vaikutuksista ja ne on tarpeen ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa. Ympäristökeskus on omaa lausuntoaan laatiessaan ottanut huomioon mielipiteet ja lausunnot ja toimittanut niistä jäljennökset myös hankkeesta vastaavalle.

Hankekuvaus, hankekokonaisuus, hankkeen tarve ja tavoitteet

Hankekuvaus, hankkeen tarve ja tavoitteet sekä hankkeen suunnittelutilanne ja liittyminen muihin suunnitelmiin on esitetty YVA -selostuksessa selkeästi. Hankkeen tavoitteita ja vaikutusten arviointia on YVA -selostuksessa myös täsmennetty YVA -lain mukaisiin vaikutuksiin, kuten yhteysviranomaisen YVA -ohjelmasta antamassaan lausunnossa edellytti.

Hankkeen nykytilan kuvaus

Hankkeen kattava nykytilakuvaus ovat välttämätön hankkeen toteutusvaihtoehtojen vaikutusten arviointia ja vertailua varten. Nykytilakuvaus auttaa lukijaa ymmärtämään hankkeen tarpeen ja perustelut sekä auttaa suhteuttamaan hankkeen toteutusvaihtoehtojen vaikutusten merkittävyyttä. Valtatie 12 Jokue – Suvioja hankkeen nykytilakuvaus on Kausalan erityispiirteiden ja hankkeen kuvauksen ja keskeisten vaikutusten osalta on riittävä.

Hankevaihtoehdot

YVA -menettelyssä tulee arvioida hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia. Eri vaihtoehtojen tarkasteleminen antaa mahdollisuuden objektiivisesti arvioida hankkeen ympäristövaikutuksia ja haitallisten vaikutusten vähentämismahdollisuuksia. Riittävä vaihtoehtotarkastelun tarkoituksena on lisätä päätöksentekijöiden tietoutta hankkeen kokonaisvaikutuksista ja tuottaa valitulle toteuttamisvaihtoehdolle ympäristövaikutusten kannalta riittävät perusteet. Erilaisten vaihtoehtojen arviointi parantaa erilaisten näkemysten huomioon ottamisen ja lisää siten kansalaisten osallistumisen vaikuttavuutta.

Hanketta ei toteuteta VE 0 ja nykyisen tieyhteyden parantaminen VE 0+

YVA –selostuksen tulosten perusteella käy selväksi, ettei hankkeen nollavaihtoehdon VE 0 tai VE 0+ osalta Valtatie 12 Lahti-Kouvola yhteysvälin kehittämiseksi asetettuja liikenteellisiä ja liikenneturvallisuudelle asetettuja tavoitteita voida toteuttaa. Samoin selviää, että mikäli nykyiselle Kausalan ohittavalle valtatie 12:lle ohjataan ennustetilanteen mukaiset liikennemäärät, niin siitä on odotettavissa moninaisia Kausalan taajaman yhdyskuntarakenteeseen ja taajamassa asuvien ihmisten hyvinvointiin kohdistuvia vaikeasti torjuttavia haitallisia vaikutuksia (taajaman kehittämistä ja ihmisten liikkumista vaikeuttavat estevaikutukset, meluhaitta ja liikenteen aiheuttama turvattomuus ja pohjavesiriskit). Toisaalta esi-

kuvaa siitä mistä tielinjausvaihtoehtojen rakentamiseen tarvittavat murske ja sora hankittaisiin ja minkälaisia määriä näitä luonnonvaroja rakentamiseen tarvittaisiin, esimerkiksi Pyöräkankaan harjualueen ohittavan eteläisen vaihtoehdon VE 2C :n osalta. Luonnonvarojen hankinnan ja käytön osalta vaikutustenarviointi jää siten vajaaksi.

Vaikutukset pohjavesiin

YVA –selostuksesta ilmenee selkeästi Kausalan koillispuolelle sijoittuva vedenhankinnan kannalta tärkeä I luokan pohjavesialue ja sen alueella toimivien vedenottamoiden merkitys alueen vedenhankinnalle. Myös valtatie 12 linjauksen pohjavesiin kohdistuva vaikutus onnettomuusriskeineen ilmenee YVA -selostuksesta. YVA –selostuksessa on tunnistettu pohjavesien laatuun vaikuttavina tekijöinä seuraavat tielinjausvaihtoehdot: VE 0, 0+, 1A ja 1C sekä 2A, mutta myös pohjavesialueelle, eritasoliittymien läheisyyteen tulevat muut toiminnot, kuten huoltoasemat, marketit ym. ja niiden vaikutus pohjavesiin. Näiden tiehankkeeseen liittyvien välillisten toimintojen vaikutuksia pohjavesien laatuun olisi ollut tarvetta analysoida YVA -selostuksessa esitettyä enemmän.

Pohjavesien suojelua koskevat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteet (VAT) tulee ottaa esitettyä paremmin huomioon sekä tielinjausvalintaa tehdessä että tiehankkeen jatkosuunnittelussa. VAT:n mukaan alueidenkäytössä on huomioitava pohjavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. VAT:n mukaan pohjaveden pilaantumis- ja muuttumisriskejä aiheuttavat toiminnot ja laitokset on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä tai soveltuvat vedenhankintaan. Vaikka pohjavesialueiden suojaukseen on nykyisin olemassa hyviä tekniikoita, niin siitä huolimatta Valtatie 12 Jokue - Suvioja tielinjauksen toteutusvaihtoehdoista pohjoiset vaihtoehdot VE 1A ja VE 1C aiheuttavat pohjavesille ja vedenottamoille selkeästi suuremman riskin kuin eteläiset vaihtoehdot VE 2A ja 2C.

Tielinjausta valittaessa on myös hyvä tiedostaa, että pelkän tien suojaukseen verrattuna eritasoliittymien pohjavesisuojausten toteuttaminen on erittäin vaikeaa ja kallista, jonka vuoksi eritasoliittymät tulisi sijoittaa pohjavesialueiden ulkopuolelle. Lisäksi on tarpeen pohtia sitä, että eritasoliittymien läheisyyteen on yleensä painetta toteuttaa erilaisia toimintoja kuten huoltoasemia, liikekeskuksia, joilla voi myös olla haitallisia vaikutuksia pohjavesiin.

Vaikutukset eliöstöön ja ekologiaan

Hankkeen vaikutusalueen luontoselvitykset on YVA –selostuksessa tehty asiantuntevasti ja riittävällä tarkkuudella. Arvioinnissa on erityisesti kiinnitetty huomiota luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeimpiin alueisiin. Pohjoiset vaihtoehdot VE 1A ja 1C on arvioinnissa todettu luontoarvojen kannalta haitallisimmiksi. Vakavimmat haitat aiheutuvat vaikutuksista alueen liito-oravien elinympäristöihin sekä Kausalan pohjoispuolen luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaaseen aluekokonaisuuteen. Eteläiset vaihtoehdot sivuavat liito-oravan elinympäristöjä ja vaikutukset kohdistuvat niiden kulkureitteihin ja yksittäisiin luonnonarvoiltaan arvokkaisiin alueisiin.

Iitin seudun liito-oravakanta on vahva, tiheimmän esiintymisen alue on keskittynyt Kausalan ympäristössä valtatie 12:n pohjoispuolelle. Alueellisten populaatioiden säilyminen edellyttää lajin vaatimien yhteyksien säilymistä sopivien elinympäristöjen välillä. Väylän rakentamisella voi olla suoraan elinympäristöihin kohdistuvien vaikutusten lisäksi vaikutusta alueen liito-oravakantaan sen katkaistessa kulkuyhteyksiä elinympäristöjen välillä. Esiintymisaluetta pirstovat vaikutukset voivat korostua väylän yhteydessä tapahtuvilla muilla elinympäristömuutoksilla varsinkin lajin tiheillä esiintymisalueilla. Jatkosuunnittelussa tulee selvittää mahdollisuudet, joilla väylä voidaan toteuttaa vaarantamatta liito-oravien suojelutavoitteita. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon, että luon-

nonsuojelulain nojalla liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteiden uudistamistyöryhmä on esittänyt tavoitteita uudistettavaksi siten, että elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokkaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilymistä edistetään ja ekologisten yhteyksien säilymistä suojelualueiden ja muiden arvokkaiden luontoalueiden välillä edistetään.

Maisema, taajamakuva ja kulttuuriperintö

Hankkeen YVA -selostuksessa on esitetty varsin kattava maiseman ja rakennetun ympäristön nykytilaselvitys. Esitys ei kuitenkaan sisällä maisemamuodostuksen historiaa tai rakennusten tai rakennusryhmien arvoja ja historiallista taustaa. .

Myös hankkeen vaihtoehtojen vaikutuksia taajamakuvaan on arvioitu sanallisesti monipuolisesti. Taajamakuvaan ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnin havainnollisuus ei ole YVA –selostuksessa kuitenkaan paras mahdollinen. Havainnollisuutta olisi lisännyt esimerkiksi ilmakuviin sovitettut tielinjaukset eritasoliittymistä. Eritasoliittymien tilantarvetta ja vaikutuksia taajamakuvaan ja maisemaan on tuotu esille myös muutamissa mielipiteissä ja lausunnoissa.

Hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutukset Iitin rakennettuun kulttuuriperintöön, arkeologiseen kulttuuriperintöön sekä Iitin alueelliseen identiteettiin on jäänyt myös varsin vähälle huomiolle, mihin mm. Kymenlaakson maakuntamuseo ja Museovirasto sekä muutamat mielipiteen jättäjät ovat kiinnittäneet huomiota. Maakuntamuseon ja Museoviraston lausuntojen mukaan eteläisen vaihtoehdon (VE 2) toteuttaminen aiheuttaisi olemassa olevan tiedon perusteella vähemmän haitallisia vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriperintöön kuin pohjoisen vaihtoehdon (VE 1) toteuttaminen. Valtatie 12 Jokue-Suvioja tielinjausta valittaessa on tarpeen kuulla Museoviraston ja Kymenlaakson maakuntamuseon asiantuntijoita ja maastoinventointi on tarpeen tehdä valitun tielinjan osalta.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja kaavoitukseen

Valtatie 12 Jokue - Suvioja tiehankkeen kaikilla toteutusvaihtoehdoilla on merkittävä vaikutus Iitin kunnan yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön, jonka vuoksi YVA -selostuksessa on perusteltua painottaa näiden vaikutusten arviointia.

YVA -selostuksen mukaan molemmilla hankkeen toteutusvaihtoehdoilla (VE1 ja VE2) on Kausalan yhdyskuntarakenteeseen pääosin samansuuntaisia liikenteellisiä ja yhdyskuntarakenteen eheytymiseen kohdistuvia vaikutuksia. Pääosa hankkeen myönteisistä vaikutuksista yhdyskuntarakenteeseen syntyy nykyisen valtatie 12 liikenteen siirtyessä pois Kausalan taajama-alueelta ohitustielle.

Pohjoiset vaihtoehtojen VE 1A ja 1C linjaukset noudattavat Kymenlaakson voimassaolevan seutukaavan linjausta sekä ympäristöministeriössä vahvistettavana olevan Kymenlaakson maakuntakaavan linjausta. Pohjoinen linjaus on myös Iitin oikeusvaikutuksettoman yleiskaavan mukainen. Eteläiset tielinjausvaihtoehdot VE 2A ja 2C eivät ole maankäyttösuunnitelmien mukaisia, mutta ne pohjautuvat vuonna 1988 tehdyn neljännen seutukaavan rakennemallitarkastelussa esitettyyn vaihtoehtoiseen linjaukseen.

Iitin kunnan lausunnosta ilmenee, että kunta on maankäytöllisissä suunnitelmissaan varautunut pohjoisen tielinjausvaihtoehdon toteuttamiseen ja näkee tärkeänä hankkeen yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien vaikutusten arvottamisen toteutusvaihtoehtoa valittaessa. Iitin kunta katsoo, että pohjoinen linjaus tukee parhaiten tavoitetta Kausalan kehittämisestä

kaupunkitasoisena taajamana sekä Radansuu – Kirkonkylä alueen kehittämistä viihtyisänä vapaa-aika ja asuinalueena.

Pohjois-Iitin saavutettavuus paranee pohjoisen valtatie 12 tielinjausvaihtoehdon (VE 1) myötä, mutta toisaalta pohjoinen tielinjausvaihtoehto voi myös meluhaitan ja estevaikutuksen osalta haitata Radansuun - Kirkonkylän alueen kehittämistä viihtyisänä vapaa-aika- ja asuinalueena.

Eteläisten tielinjausvaihtoehtojen valinta edellyttäisi tielinjauksen uudelleen tarkastelua maakuntakaavatasolla. Käytännössä Kymenlaakson ensimmäistä vaihemaakuntakaavaa käsitellessään ympäristöministeriö ottaa kantaa valtatie 12 tielinjaukseen. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on vaihemaakuntakaavasta ympäristöministeriölle antamassaan pyydettyssä lausunnossa esittänyt, että ympäristöministeriö ottamaan Valtatie 12 Jokue – Suvioja YVA –menettelyn tulokset huomioon vahvistaessaan kaavan.

YVA -menettelyssä on tuotettu vertailevaa maankäytönsuunnittelua palvelevaa uutta aineistoa, joita ei ole maankäytöllisissä suunnitteluprosessissa ollut aiemmin käytettävissä. Tulosten perusteella olemassa olevia maankäytöllisiä ratkaisuja on mahdollista tarkastella uudelta pohjalta.

Valtatie 12 Jokue-Suvioja YVA –selostusta on kritisoitu elinkeinoihin ja talouselämään liittyvien tietojen ja arvioinnin puutteista. YVA- yhteysviranomainen on ottanut tähän asiaan kantaa jo YVA -ohjelmasta antamassaan lausunnossa. YVA –lain mukainen YVA -menettely on tarkoitettu hankkeiden ympäristövaikutusten selvittämiseen. ja arviointiin ja sen tulokset tulee ottaa huomioon hankkeesta päätettäessä.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön on YVA –selostuksessa pyritty arvioimaan eri vaihtoehtojen osalta samoilla kriteereillä ja tasapuolisesti. Epävarmuutta eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnille on kuitenkin aiheuttanut se, että Valtatie 12 nollavaihtoehtoista sekä Kausalan pohjoispuolisista tielinjausvaihtoehtoista olemassa oleva yhdyskuntarakennetta koskeva tieto on ollut täsmällisempää kuin eteläisestä tielinjausvaihtoehtoista.

Melu

Melu on nykyisessä tilanteessa keskeinen valtatie 12 tieliikenteestä Kausalan taajamaan aiheutuva haitta, joten liikennemäärien väheneminen nykyisellä valtatie 12 tielinjauksella vähentää merkittävästi Kausalan taajaman melutilannetta. Valtioneuvoston päätöksen ja valtioneuvoston meluntorjunnasta antaman periaatepäätöksen perusteella uusien teiden suunnittelussa tulee meluntorjunnan tavoitteena olla meluohjeavrot alittava, vähämeluinen elinympäristö. Meluntorjunnan tavoitteena on säilyttää myös hiljaisia alueita. Käytännössä hiljaisten alueiden säilyttämistavoitteita pyritään toteuttamaan keskittämällä melua aiheuttavia toimintoja samoille alueille, mihin YVA -selostuksessa viitataan eteläisen vaihtoehdon yhteisellä melukäytävällä radan kanssa.

YVA – selostuksessa esitetyt meluselvitykset on Kontjärven tilannetta lukuun ottamatta esitetty suuren mittakaavaltaan karttapohjalle. Tämän vuoksi tielinjausvaihtoehtojen liikenteestä aiheutuva melutilanne ja meluntorjunnan tarpeen arviointi eivät ole erityisen tarkkoja yksityiskohtien osalta. Meluselvitys on kuitenkin tehty samalla periaatteella kaikkien vaihtoehtojen osalta ja tulokset ovat vertailukelpoisia eri vaihtoehtojen osalta. Yleissuunnitelmassa esitetään valitun tielinjausvaihtoehdon osalta tarkempi meluselvitys ja meluntorjuntasuunnitelma.

Valtatie 12 Jokue – Suvioja tiehankkeen eteläiseen ja pohjoiseen tielinjausvaihtoehtoon liittyvät meluntorjunnan haasteensa suhteessa meluntorjunnalle asetettujen tavoitteiden

saavuttamiseen. Tavoitteen "vähämeluinen ja viihtyisä asuinympäristö" ja tavoitteen "hiljaisten virkistysalueiden suojelun" välille näyttäisi muodostuvan hankkeen eri vaihtoehtojen välillä arvotus ristiriita:

Eteläisen tielinjausvaihtoehdon (VE 2A ja 2C) melualueelle sijoittuu runsaammin asutusta ja siten tielinjaus lisää Kausalan eteläpuolisen asuinalueiden meluhaittaa, joka puolestaan voi alentaa asuinalueen viihtyvyyttä, vaikka melutasot meluntorjunnan myötä jäisivätkin alle ohjearvojen.

Pohjoisen tielinjausvaihtoehdon (VE 1A ja 1C) melualue ulottuu Kausalan merkittävälle lähivirkistysalueelle ja VE 1A:n melualue voi ulottua Urajärven ja, Kirkkojärven loma-asutusalueelle. Pohjoisen tielinjausvaihtoehdon (VE 1A ja 1C) myötä Kausalan taajaman molemmiin puolin muodostuisi melulähde, jolloin kuntalaisten mahdollisuus virkistäytyä ja nauttia luonnon äänistä lähivirkistysalueilla heikkenee. Liikennemelu voi myös vaikeuttaa jatkossa taajaman pohjoispuolen asuinalueiden ja virkistysalueiden suunnittelua.

Näiden lisäksi Tillola-Suvioja tielinjauksen varrella sijaitsevan Kontjärven loma-asutusalueelle kohdistuu tieliikenteestä meluntorjuntaa edellyttävä meluhaitta.

YVA –selostuksessa esitetyn meluselvityksen perusteella voidaan vertailla hankkeen eri vaihtoehtojen meluvaikutuksia. Huolimatta valittavasta tielinjauksesta hankkeen jatko-suunnittelussa tarvitaan tielinjauksen yksityiskohtainen meluselvitys ja meluntorjunta-suunnitelma. Erityisesti eteläisen vaihtoehdon VE 2 osalta korostuu tarve meluntorjunnan suunnittelun yhteistoimintaan ratahallintokeskuksen kanssa.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Kaikilla Valtatie 12 Jokue-Suvioja YVA –menettelyssä arvioituilla toteutusvaihtoehdoilla vaikutuksia Iitin kunnan asukkaiden elinoloihin, viihtyvyyteen ja liikkumiseen. Hankkeen vaikutusten arvioinnin keskeisimpiä ja haasteellisimpia tehtäviä onkin ollut ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten suurimpana haasteena on yksilön kokeman vaikutuksen arvottaminen.

YVA –arvioinnissa on varsin hyvin onnistuttu tunnistamaan keskeiset hankkeesta ihmiseen kohdistuvat vaikutukset. Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia on käsitelty hankevaihtoehtojen osalta monipuolisesti ja tasapuolisesti. Vaikutusten kannalta erityisen herkeitä kohteita koulut, päiväkodit, hoitolaitokset on YVA -selostuksessa huomioitu. YVA –selostuksesta jätettyissä mielipiteissä on kuitenkin tuotu esiin eri vaihtoehtoihin liittyviä yksityiskohtia, jotka on tarpeen ottaa huomioon tielinjausvaihtoehtoa valittaessa ja myöhemmin hankkeen jatkosuunnittelussa.

Merkillepantavaa on se, ettei YVA -menettelyn aikana saadun palautteen perusteella kumpikaan hankkeen toteutusvaihtoehdoista (VE 1 tai VE 2) näytä nousevan ihmisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta selkeästi toista vaihtoehtoa paremmaksi, vaan alueen asukkaiden näkemykset ja kokemukset tielinjausvaihtoehtojen paremmuudesta ja haitallisista vaikutuksista riippuvat mm. asukkaiden asuinpaikasta ja suunniteltujen tielinjausalueiden käyttötarpeista.

Pohjoista vaihtoehtoa vastustavat korostavat tielinjauksen VE 1 heikentävän Pohjois-Iitin kulttuuri-identiteettiä, ja virkistysarvoja (ulkoilumahdollisuuksia, luonnonarvoja, mahdollisuutta nauttia meluttomasta luonnosta liikkumalla ja metsästä mällä) ja kokevat tien uhaksi pohjavesialueelle.

Eteläisen vaihtoehdon vastustajat korostavat eteläisen tielinjauksen VE 2 heikentävän asutusalueensa (Sampolan, Kansanmäen, Pentinmäen ja Pentinrinteen) viihtyisyyttä meluhai-

tan ja päästöjen myötä. Asukkaat kokevat asuinalueensa taloudellisen arvon laskevan sekä kokevat tulevansa petetyksi mikäli eteläinen tielinjaus valittaisiin kaavoissa esitetyistä tielinjauksista huolimatta. Lisäksi tien koettiin vaarantavan muutamien elinkeinon (maatalous) ja harrastustoiminnan (hevostalous). Erityisesti eteläisen tielinjauksen osalta on noussut esille huoli tielinjauksen 2A vaikutuksesta Tillolan kouluun. Myös nykyisen tien perusparantaminen oli joidenkin asukkaiden mielestä paras ja osittain koettiin, ettei nollavaihtoehtoa ole otettu vaikutustenarvioinnissa riittävästi huomioon.

Palautteen perusteella on havaittavissa, että hankkeen aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia olisi ollut tarpeen analysoida esitettyä tarkemmin ja laajemmin YVA -selostuksessa.

Osallistumisen järjestäminen

Valtatie 12 Jokue - Suvioja hankkeesta ja YVA –menettelyn etenemisestä on tiedotettu riittävästi ja asukkaille on järjestetty mahdollisuus osallistua yleisötilaisuuksissa, työpaikoissa sekä mielipiteiden jättämisen muodossa. Hanke on herättänyt runsaasti kiinnostusta ja YVA -yleisötilaisuuksissa on ollut runsaasti osanottajia. YVA-selostuksen yleisötilaisuudessa oli läsnä yhteensä 106 henkilöä. Yleisötilaisuuden jälkeen hankkeesta vastaavalle, konsultille ja yhteysviranomaiselle on jätetty varsin paljon palautetta ja mielipiteitä.

Vaikutusten arvioinnin puutteet

Ympäristövaikutusten arvioinnin puutteena on hankkeen koko elinkaaren vaikutusten tarkastelun ja erityisesti rakentamisaikaisten vaikutusten arvioinnin puuttuminen YVA selostuksesta.

YVA –menettelyssä tulee arvioida hankkeen vaikutuksia hankkeen koko elinkaaren aikana, koska hankkeilla on erilaisia vaikutuksia elinkaaren eri vaiheissa. Tiehankkeessa oleellisia elinkaaren vaihteita ovat hankkeen suunnittelu, tien rakentaminen ja tien käyttö ja kunnostus sekä mahdollinen poistaminen käytöstä.

Tiehankkeiden pitkäaikaisimmat vaikutukset kohdistuvat tien käyttöön, joten tämä ajanjakso korostuu YVA -selostuksessa. Valtatie 12 Jokue - Suvioja tiehanke on kuitenkin myös mittava rakentamishanke. Rakentamisaikaisten vaikutusten arviointi puuttuu, vaikka se on luvattu tehdä hankkeen YVA –ohjelmassa. Rakentamiseen liittyy mm. ajallinen tarkastelu, maansiirtotyöt, luonnonvarojen käyttö ja siirto, räjäytykset, joista voi olla merkittäviä vaikutuksia ympäristöön. Myös YVA -yhteysviranomainen on YVA -ohjelmasta antamassaan lausunnossa korostanut rakentamisen aikaisien vaikutusten arviointia erityisesti rakentamisessa käytettävien luonnonvarojen osalta. Myös hankkeen vaiheittain toteutukseen liittyvien vaikutusten erityispiirteiden esille tuominen olisi ollut tarpeen.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen ja riskinarviointi sekä seurantaohjelma

YVA -lain keskeisenä tavoitteena on tunnistaa ja arvioida hankkeen merkittävät vaikutukset ja ehkäistä haitallisten ympäristövaikutusten syntymistä. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa tuleekin selkeästi tuoda esille, mitkä hankkeen haitalliset vaikutukset ovat niin merkittäviä, että ne edellyttävät erityisiä ehkäisytöitä.

YVA -selostuksen ehdotus toimiksi, joilla haitallisia ympäristövaikutuksia ehkäistään ja rajoitetaan jää yleispiirteiseksi. Asiasta on vaikea saada kokonaiskuvaa, koska asiaa on tarkasteltu kunkin vaikutuksen kohdalla tekstissä. Ehdotusten kokoaminen esimerkiksi taulukkoon olisi helpottanut luettavuutta.

YVA –selostuksessa on esitetty ehdotus seurantaohjelmaksi ja siinä on mainittu mm-. lisäselvitystarpeet ja seurantakohteet. Seurantaohjelma täydentyy hankkeen jatko-suunnittelun aikana.

Vaihtoehtojen vertailu ja vaikutusten arvottaminen

YVA -selostus eroaa yksittäisen hankkeen ympäristöselvityksestä erityisesti siten, että siinä vertaillaan hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutuksia toisiinsa. Vaihtoehtojen vertailussa tiivistetään ja tulkitaan YVA -menettelyn aikana saatua tietoa. Hyvin tehty vaihtoehtojen vertailun tavoitteena osoittaa ympäristövaikutuksiltaan paras vaihtoehto.

Valtatie 12 Jokue-Suvioja YVA –selostuksessa on onnistuttu hyvin vertailemaan sanallisesti eri vaihtoehtojen vaikutuksia toisiinsa. Vertailussa on käytetty myös YVA –lain mukaisia vaikutuskriteerejä. Sanallinen vaihtoehtojen vertailu antaa hyvän mahdollisuuden muodostaa kuvan eri vaihtoehtojen hyvistä ja haitallisista ympäristövaikutuksista.

Sen sijaan yhteenvetokappaleen loppuun lisätty myös vaihtoehtojen vertailutaulukot eivät tue esitystavaltaan "vaikutusten vertailu suhteessa nykytilan vaikutuksiin" sanallista vaikutusten arviointia ja vertailua, joten vertailutaulukon tulokset jäävät tulkinnanvaraisiksi. Eri vaihtoehtojen vertailussa toteutustilassa olisi todennäköisesti vastannut parhaiten vertailun tavoitteeseen.

Hyvä tiivistetty vertailutaulukko YVA –selostuksessa vaatii vaikutusten arvottamista suhteessa toisiinsa, mikä on vaikea tehtävä. Kuitenkin tielinjauksen valinnasta päättävien tahojen on kohdattava tämä kysymys ennen tielinjauksesta tehtävää päätöstä.

YHTEENVETO JA YVA-SELOSTUKSEN RIITTÄVYYS

Valtatie 12 Jokue – Suvioja YVA –menettely on ollut aito ympäristövaikutusten arviointi, joka vaihtoehtotarkastelultaan, menettelyltään ja raportoinniltaan täyttää hyvin YVA –lain tavoitteen. YVA –selostuksessa on perusteltu riittävästi tiehankkeen tarve ja tavoitteet. Vaikutusten arvioinnissa YVA -selostus keskittyy YVA –lain mukaisten ja hankkeen kannalta keskeisten ympäristövaikutusten arviointiin ja vaikutukset on arvioitu tasapuolisesti samoilla kriteereillä kaikkien tielinjaus vaihtoehtojen osalta. YVA –selostuksen puutteena on kuitenkin pitää hankkeen elinkaaren ja erityisesti tiehankkeen rakentamisaikaisten vaikutusten arvioinnin puuttumista.

YVA- menettely on herättänyt paljon mielenkiintoa ja Iitin asukkaat ovat osallistuneet järjestettyihin tilaisuuksiin aktiivisesti. Erityisesti eteläisten tielinjausvaihtoehtojen ottaminen mukaan hankkeen YVA –menettelyyn on lisännyt keskustelua ja osallistumista hankesuunnitteluun, mitä sellaisenaan voidaan pitää yhtenä YVA -menettelyn onnistumisen merkinä.

Ympäristövaikutusten kannalta sekä pohjoinen että eteläinen tielinjaus ovat haitattomampia kuin nykyinen valtatie 12 linjaus Kausalan kohdalla. Eteläisten vaihtoehtojen toteuttamiseen liittyy kuitenkin selvästi vähemmän haitallisia vaikutuksia ja riskejä ympäristöön ja luonnonoloihin kuin pohjoisten vaihtoehtojen toteuttamiseen. YVA -menettelyssä on tuotettu paljon uutta vertailevaa aineistoa hankkeen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Vastaavaa aineistoa ei ole maankäytöllisissä suunnitteluprosessissa ollut aiemmin käytettävissä. Tulosten perusteella olemassa olevia maankäytöllisiä ratkaisuja on mahdollista tarkastella uudelta pohjalta.

YVA –selostus antaa riittävän pohjan ympäristövaikutusten osalta valtatie 12 Jokue – Suvioja tiehankkeen linjausta koskevaan päätöksentekoon. Nyt tuotettua tietoa voidaan hyödyntää ympäristöministeriön Kymenlaakson maakuntakaavaa koskevan vahvistamisen yhteydessä sekä valtatie 12 Jokue – Suvioja yleissuunnitteluun valittavan tielinjauksen valintaprosessissa. Yhteysviranomaisen mielestä tielinjauksen valinnan tulisi tukea ympäristön kestävästä kehityksestä.

5

LAUSUNNOSTA TIEDOTTAMINEN

Yhteysviranomaisen lausunto Tiehallinnon, Hämeen tiepiirin VT 12 parantaminen välillä Jokue – Suvioja YVA – selostuksesta on nähtävillä yhdessä arviointiselostuksen kanssa **17.3.2008 - 18.4.2008** saakka Iitin kunnanvirastossa os. Rautatiekatu 20, Kausala, Iitin pääkirjastossa os. Kausansaarentie 3, Kausala, Kuusankosken kaupungintalolla os. Valtakatu 33, Kuusankoski sekä Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa Kauppamiehenkatu 4, Kouvola. Lausunto on nähtävillä myös ympäristökeskuksen internet-osoitteessa www.ymparisto.fi/kas > ympäristövaikutustenarviointi YVA ja SOVA > päättyneet YVA hankkeet.

Johtaja

Leena Gunnar

Ylitarkastaja

Asta Asikainen

MAKSU 7 500 euroa

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri

Maksu määräytyy kahden kunnan vaikutusalueen mukaan.

Peruste: ympäristöministeriön asetus alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (1387/06)

JAKELU

Iitin kunta

Iitin kunnanhallitus

Iitin tekninen lautakunta

Iitin kaavoitustoimikunta

Iitin rakennuslautakunta

Iitin koulutuslautakunta

Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymän

Kuusankosken kaupunginhallitus

Kuusankosken tekninen virasto

Kouvolan Seudun kansanterveystyön ky, ympäristöpalvelut

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Kouvolan Seudun kuntayhtymä

Kymenlaakson liitto

Päijät-Hämeen liitto

Hämeen ympäristökeskus

Nastolan kunta

Etelä-Suomen lääninhallitus, Kouvolan palveluyksikkö

Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus

Museovirasto

Kymenlaakson maakuntamuseo

Ratahallintokeskus

Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus

Kaakkois-Suomen työvoima- ja elinkeinokeskus

Kaakkois-Suomen metsäkeskus,

Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry

Iitin Pyrintö

Kausalan yritys ry

Iitin Latu ry

Radansuun Erämiehet ry

Kausalan Vesihuolto Oy

Iitin Kirkonkylän - Radansuun kyläyhdistys

Iitin kotiseutuyhdistys

Ramboll Oy, E. Kauste

Alueelliset ympäristökeskukset

Ympäristöministeriö, alueidenkäyttö

Suomen ympäristökeskus

YVA -selostuksesta mielipiteen jättäneet

Destia

Konsulttipalvelut, Kuopio

Infrasuunnittelu, Liikenne- ja ympäristö, Helsinki