



25.9.2007

KAS-2007-R-15-531

Tiehallinto / Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta, Valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti-Lappeenranta, Luumäki, Lappeenranta;

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri on toimittanut Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994 muutettu 267/1999) mukaisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman koskien valtatie 6 parantamista välillä Taavetti-Lappeenranta.

Hankkeen nimi:

Valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti-Lappeenranta, Luumäki, Lappeenranta

Hankkeesta vastaava ja yhteystiedot:

Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola

Hankkeesta vastaavan käyttämä konsultti:

Destia, Konsultointi, Opastinsilta 12 B, PL 157, 00521 HELSINKI.

Yhteysvirano mainen:

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, PL 1023, 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.

Arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin, joilla voi olla merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Valtatie 6 parantamiseen välillä Taavetti-Lappeenranta sovelletaan yva-menettelyä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (713/2006) 6§:n hankeluettelon kohdan 9 b ja c perusteella (uuden tien rakentaminen, uudelleen linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä).

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä sekä arviointimenettelyn järjestämisestä. Arviointiohjelman ja tämän lausunnon perusteella hankkeesta vastaava laatii hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, jossa esitetään mm. hankkeen eri toteutamisvaihtoehdot ja niiden keskeiset ympäristövaikutukset sekä haitallisten vaikutusten mahdolliset lieventämiskeinot. Arviointiselostuksen valmistuessa vuoden 2008 alussa se tulee vastaavaan julkiseen käsittelyyn kuin nyt käsiteltävänä oleva arviointiohjelma.

Hanke ja sen perustelut

Suunnittelualue sijaitsee Lappeenrannan ja Luumäen kuntien alueella. Tarkasteltava valtatie 6 osuus noin 30 km kulkee Luumäen Taavetista Lappeenrannan Kärjenkylään.

Nykyisin valtatieosuus ei täytä runkotieverkkoon kuuluvalla tielle asetettuja vaatimuksia. Puutteita esiintyy mm. tien leveydessä, liittymäratkaisussa ja nopeustasossa. Nämä yhdessä poikkeuksellisen suuren raskaan liikenteen osuuden kanssa ovat johtaneet myös liikenteen sujuvuusongelmiin ja liikenneturvallisuuden laskuun. Valtatie sijottuminen Jurvalan taajamarakenteeseen aiheuttaa haittaa (melu, tärinä, päästöt, liikkumisen turvattomuus) alueen asutukselle. Taajama-alueella korostuu myös tiestä aiheutuva estevaikutus.

Valtatien 6 parantamiselle on määritelty seuraavat tavoitteet valtakunnallisella, seudullisella ja paikallisella tasolla.

Valtakunnalliset yleistavoitteet:

- kehitetään tieosuudesta tasoltaan runkoverkon laatutason täyttävä valtatieyhteys
- vähennetään liikennekuolemia ja henkilövahinko-onnettomuuksia merkittävästi pääteille asetettujen tavoitteiden mukaisesti
- parannetaan tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta sekä matkajen ennustettavuutta
- otetaan huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- pyritään yhteiskuntataloudellisesti optimaaliseen kokonaisratkaisuun.

Seudulliset ja paikalliset tavoitteet:

- turvataan lähialueen kuntien välisten työ- ja asiointimatkojen sujuvuus
- tuetaan väyläratkaisulla seuturakenteen kehittymistä maakuntakaavan mukaisesti
- vähennetään merkittävästi liikenteestä aiheutuvaa pohjaveden pilaantumisriskiä Salpausselän alueella
- kehitetään tieverkkoa ja valtatie liittymäratkaisuja siten, että ne parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, palvelujen saavutettavuutta ja tukevat Luumäen ja Lappeenrannan maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteen suunnitelmallista kehittymistä.
- parannetaan paikallisen auto- ja kevyen liikenteen turvallisuutta
- turvataan elinympäristön viihtyisyys, terveellisyys, turvallisuus ja toimivuus minimoimalla valtatie aiheuttamat ympäristöhaitat (melu, tärinä, päästöt ja estevaikutus) sekä haitat maankäytölle ja ottamalla huomioon alueen luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön sekä suojelukohteiden arvo ja erityispiirteet.
- varmistetaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja turvalliset yhteydet pysäkeille.

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Vaihtoehto 0

Valtatie jätetään nykyiselleen. Suunniteltava valtatieosuus rajoittuu lännessä le-
veäkaistatiehen ja itäpäässä kaksikaistaiseen vanhaan valtatiehen.

Vaihtoehto 0+

Nykyistä valtatieta parannetaan pienin toimenpitein. Näitä ovat mm. valtatiehen liit-
tyvän tiestön liittymäjärjestelyt. Jurvalan taajaman ulkopuolella vaihtoehtoon 0+ si-
sältyy keskikaiteellisia ohituskaita- ja osuuksia, jotka varustetaan hirviaidon. Jurvalan
taajaman kohdalla tierunko säilytetään nykyisellään, mutta siihen liittyen toteutetaan
liikenteestä aiheutuvien haittojen ja riskien lieventämistä melu ja pohjavesisuojaus-
sin.

Vaihtoehto 1

Valtatie linjataan Jurvalan taajaman kohdalla uuteen maastokäytävään rautatien var-
teen. Vaihtoehto sisältää neljä läntistä ja kaksi itäistä alavaihtoehtoa. Kaikissa ala-
vaihtoehtoisissa valtatie sijoittuu nykyiseen maastokäytävään välillä Taavet-
ti-Rantsilanmäki ja välillä Hurtanmaa-Kärki. Valtatien leikkauksen lähtökohtana on
keskikaiteellinen nelikaistatie joko keskikaistalla tai ilman. Jurvalan ohituksen vaa-
timan uuden linjauksen erkanemiskohdista nykyisestä tiestä on olemassa neljä läntis-
tä (VE1/L1, VE1/L2, VE1/L3 ja VE1/L4) ja kaksi itäistä (VE1/I ja VE1/I2) alavaiht-
oehtoa.

Vaikutusten tunnistaminen ja tarkasteltavan vaikutusalueen rajaus

Vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon sekä suorat että välilliset vaikutukset.
Arvioinnissa selvitetään vaikutukset tiehankkeen elinkaaren ajalta. Suunnittelun ja
pääöksentekoaajan vaikutuksia voivat aiheuttaa muun muassa erilaiset tien sijaintiin
ja toteuttamisajankohtaan liittyvät epävarmuustekijät. Rakentamisesta aiheutuvia
vaikutuksia aiheuttavat mm. tien tilatarpeen, tierakenteiden ja rakennustoimien vai-
kutukset. Tien liikenne aiheuttaa melua ja päästöjä ilmaan. Tie muodostaa kulku-
väylän, mutta toisaalta myös estevaikutuksen. Tienpidon vaikutuksia aiheutuu muun
muassa liukkauden torjunnassa käytettävästä suolasta. Vaarallisten aineiden kulje-
tukset muodostavat ympäristöön ja terveyteen kohdistuvan onnettomuusriskin.
Vaikutuksia kuvataan niiden muutosten kautta, joita vaihtoehtoon toteuttaminen aihe-
uttaa suhteessa nykytilaan. Lisäksi tarkastellaan vaikutusten kohdentumista esimer-
kiksi eri tienkäyttäjryhmiin, eri alueille tai toimialueille.

Arvioinnin alueellinen laajuus vaihtelee tarkasteltavan vaikutuksen mukaan ja on eri-
lainen esimerkiksi liikennemelua, pohjavesiä, luontoa, rakennettua ympäristöä ja
maisemaa tarkasteltaessa. Lähtökohtana vaikutustarkastelujen kohdentamiselle ovat
nykyinen tie- ja siihen liittyvä välitön liikenneverkko, vaihtoehtolinjaukset sisältävä
suunnittelualue sekä suunnittelualueen maankäytön ja yhdyskuntarakenteen alueyk-
siköt ja kokonaisuudet sekä ympäristökohdekokonaisuudet. Arviointiohjelmassa on
esitetty kartalla hankkeen lähivaikutusalue ja tätä laajempi maankäytön ja alueraken-
teen vaikutusalue. Lähivaikutusalue muodostuu nykyisen valtatiehen sekä arvioitavien
vaihtoehtojen lähialueesta. Maankäytön ja aluerakenteen vaikutusalueeseen kohdis-
tuu liikenneolosuhteiden ja -yhteyksien muutokset, jotka vaikuttavat myös laajemmin
maankäyttöön sekä yhdyskunta- ja aluerakenteeseen etenkin valtatiehen nähden poi-
kittaisten teiden suunnassa sekä keskusalueiden suhteessa.

Vaikutusselvitysten ja vaikutusten arviointialueen laajuus muodostuu tarkemmin
arviointityön aikana. Arviointiohjelmassa vaikutusten arviointialueet on esitetty tar-
kemmin vaikutusselvitysten kuvausten yhteydessä.

Tiedot hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista ja luvista

Hankkeen suunnittelun eteneminen, tarvittavat luvat ja päätökset sekä aikataulu riippuvat toteutettavasta vaihtoehdosta. Yva-vaiheessa ei tehdä hanketta koskevia maantielain mukaisia päätöksiä. Yva:n jälkeisen yleissuunnitelmavaiheen lopuksi Tiehallinto tai liikenne- ja viestintäministeriö tekee maantielain mukaan käsiteltävästä yleissuunnitelmasta hyväksymispäätöksen. Hyväksymispäätöksessä on käytävä ilmi, millä tavalla ympäristövaikutusten arviointi ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto on otettu huomioon. Hyväksymispäätöksen jälkeen hanke voidaan sisällyttää 4-vuotiseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Maantielain mukaisen yleissuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta ja alueellinen ympäristökeskus sitä puoltavat. Yleissuunnitelmavaiheen jälkeen, ennen tien rakentamista, on laadittava tiesuunnitelma, josta tehdään myös maantielainmukainen hyväksymispäätös. Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa tiesuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Rakentamistoimien käynnistäminen edellyttää hankkeesta riippuen erilaisten lupien hakemisen ja ilmoitusten tekemisen. Näitä ovat muun muassa maa-aineslain, ympäristönsuojelulain ja -asetuksen sekä vesilain mukaiset luvat ja ilmoitukset.

Liittyminen muihin hankkeisiin

Valtatien 6 välillä Taavetti-Lappeenranta sisältyy Liikenne- ja viestintäministeriön pääteiden runkoverkkoesitykseen. Käsiteltävän valtatieosuuden itäpuolelta on laadittu, Lappeenrannan kaupungin alueelle sijoittuvat, valtatie 6 tieosuuksia Kärki-Mattila ja Mattila-Muukko koskevat tiesuunnitelmat. Näitä tieosuuksia koskeva urakkatarjouskilpailu on parhaillaan käynnissä. Etelän suunnasta valtatiehen 6 liittyvää valtatieta 26 koskien on keväällä 2007 laadittu esiselvitys tieosuudelta Husula-Taavetti. Ratahallintokeskus on laatinut vuonna 2006 Lahti-Luumäki rataosuutta koskevan yleissuunnitelman tarkistamisen. Vuoden 2007 aikana Ratahallintokeskus käynnistää Luumäki-Imatrankoski kaksoisraiteen yleissuunnittelun ja ympäristövaikutusten arvioinnin. Luumäki-Imatrankoski yleissuunnittelussa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa huomioidaan Luumäki-Vainikkalaradan liittyminen Luumäki-Lappeenranta-rataan eritasoratkaisuna ja siten, että Luumäki-Vainikkala-rataosuus on rakennettu vuoden 1997 yleissuunnitelman mukaiselle linjaukselle kaksiraiteisena. Rata ja sitä koskevat suunnitelmat otetaan huomioon valtatie 6 parantamishankkeen suunnittelussa. Valtatie- ja ratahankkeilla on myös yhteisiä ympäristövaikutuksia (mm. melu, värinä, pohjavesiriskit).

Arviointiohjelmasta tiedottaminen, kuuleminen ja osallistumisen järjestäminen

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta Luumäen kunnassa ja Lappeenrannan kaupungissa 27.6.-13.7.2007. Kuulutus on julkaistu Luumäki ja Etelä-Saimaa sanomalehdissä. Arviointiohjelma on nähtävillä Luumäen kunnantalolla ja Jurvalan monitoimitalolla, Lappeenrannan kaupungintalolla ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa Lappeenrannassa ja Kouvolassa. Lisäksi ohjelma on saatavissa sähköisesti Tiehallinnon ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen internetsivuilla. Hanketta ja ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 13.6.2007 Taavetissa Luumäellä. Lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa 27.8.2007 mennessä Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle. Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta: Luumäen kunta, Lappeenrannan kaupunki, Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluyksikkö, Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus, Museovirasto, Etelä-Karjalan maakuntamuseo, Kaakkois-Suomen metsäkeskus, Etelä-Karjalan maaseutukeskus,

Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry., Etelä-Karjalan luonnonsuojelupiiri, Ratahallintokeskus ja Oy VR-Rata Ab Itä-Suomen ratakeskus.

Tiepiiri on lähettänyt alueen viestimille hankkeen suunnittelua ja ympäristövaikutusten arviointia koskevan tiedotteen. Hankkeesta on uutisoitu Etelä-Saimaa lehdessä ja Luumäen lehdessä sekä Etelä-Karjalan Radiossa. Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatimisvaiheessa järjestettiin Luumäen Jurvalassa 8.3.2007 yhdistyksille ja muille yhteisötahoille työpaja. Tilaisuudessa olivat mukana 37 kutsuttua eri tahon edustajaa. Työpajan tavoitteena oli esitellä tiehankkeen lähtökohtia ja suunnittelua sekä koota osallistujien näkemyksiä hankkeesta ja siitä, millaisia vaihtoehtoja ja ympäristövaikutuksia YVA:ssa tulee arvioida. Yva-menettelyn edetessä tullaan järjestämään yleisölle suunnattu suunnittelukävely ja toinen työpaja tilaisuus syksyllä 2007. Suunnittelukävelyn tavoitteena on saada tietoa vaihtoehtojen suunnitteluun ja arviointiin vaikuttavista paikallisista tekijöistä. Arviointiselostuksen kuulemiseen liittyvä yleisötilaisuus pidetään alkuvuonna 2008. Tiehallinnon www-palvelimelle on perustettu hanketta koskeva sivusto, jossa tiedotetaan hankkeen etenemisestä, vaikuttamismahdollisuuksista ja ajankohtaisista tapahtumista. Esittelymateriaalia, suunnitelmavaihtoehtoja ja vaikutusten arviointeihin liittyviä dokumentteja toimitetaan sivustolle suunnittelun edetessä. Sivuilla esitetään myös yhdyshenkilöt yhteystietoineen ja mahdollistetaan suoran palautteen antaminen.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ohjaa hankeryhmä, johon kuuluvat Kaakkois-Suomen tiepiiri, Kaakkois-Suomen ympäristökeskus Etelä-Karjalan Liitto, Luumäen kunta, Lappeenrannan kaupunki ja Ratahallintokeskus.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA ESITETTY LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle toimitettiin 29 lausuntoa tai mielipidettä. Lausunnoissa ja mielipiteissä otettiin kantaa eri vaihtoehtojen paremmuuteen. Myös aiemmin karsitun vaihtoehdon tutkimista hankkeen itäosassa esitettiin. Lausunnoissa ja muistutuksissa katsottiin, että liikenteestä aiheutuva melu, pakokaasujen haitat ja pohjaveteen sekä vesihuoltoon kohdistuvat vaikutukset on arvioitava. Uuden tielinjan arvioitiin vaikuttavan merkittävästi maan käyttöön ja paikoitellen yritysten toimintaedellytyksiin myös estevaikutusta pidettiin merkittävänä. Monissa lausunnoissa todettiin, että erityisesti raskaat ajoneuvot on saatava pois taajamasta eli nykyiseltä valtatie 6:lta mm. meluhaittojen ja onnettomuusriskin vuoksi. Merkittävimmät lisäykset arviointiohjelmaan liittyivät muinaismuistojen inventointiin ja Salpalainnoituksen huomioimiseen.

Luumäen kunnanhallitus

Ei huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta koskien valtatie 6 parantamista välillä Taavetti-Lappeenranta

Lappeenrannan kaupunginhallitus

Kaupunginhallitus saattaa teknisen lautakunnan, ympäristö- ja rakennuslautakunnan sekä sosiaali- ja terveystieteiden lautakunnan lausunnot tiedoksi ja huomioon otettavaksi Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle ja toteaa, ettei kaupunginhallituksella ole arviointiohjelmaan muuta lausuttavaa.

Lappeenrannan tekninen lautakunta

Melulaskennan tarve on olemassa myös Lappeenrannan alueella, vaikka tielinjaus ei muutu tällä osuudella. Myös Lappeenrannan puolella tulee tarkastella melusuojausten tarvetta. Lappeenrannan alueella suurin osa suunnittelualueesta sijaitsee II luokan pohjavesialueella. Poski-projektin uusi pohjavesiluokitus tulee tarkistaa ja suunnitella sen mukaan valtatielle tarvittava pohjavesisuojaus. Luontokohteista Nyrhilän alueella sijaitsee noin 200 m valtatiestä 6 pohjoiseen liito-oravan reviiri. Suunnitelma-alueella ei Lappeenrannan puolella ole muita kaavoja kuin seutukaava. Valtatie 6

parantamisella entisellä paikallaan ei ole vaikutusta Lappeenrannan maankäytön suunnitelmiin. Lappeenrannan kaupungin alueelle ei ole esittää muita toteuttamisvaihtoehtoja tai -linjauksia. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on huomioitu keskeiset vaikutukset. Lappeenrannan puolella valtatie 6 varren maa-ainesten otto-alueiden maisemallinen vaikutus tienkäyttäjille tulee arvioida ja miettiä tien leven-tämisen aiheuttamat maisemakuvan muutokset.

Lappeenrannan ympäristö- ja rakennuslautakunta

Yleistä

Vuorovaikutussuunnitelmasta voidaan todeta, että se mahdollistaa asianosaisten osallistumisen suunnitteluun sekä vaikuttamisen. Lappeenrannan kaupungin osalta suunnitelmassa on kuvattu suunnittelualueen ympäristön nykytila riittävän kattavasti suunnittelun pohjaksi. Selvitykset täydentyvät edelleen ajantasaisella tiedolla mm. kevään 2007 liito-oravaselvityksellä ja kesän 2007 maastoselvityksillä. Laadittavien selvitysten luotettavuus tulee varmistaa.

Pohjaveden suojele

Lappeenrannan osalta tulee erityisesti huomiota kiinnittää tavoitteen asettelussa suunnittelualueen II-luokan pohjavesialueeseen Kärki (05 405 05). Tiealuetta tulee parantaa niin, että mahdollisissa poikkeustilanteissa tai onnettomuuksissa pohjavesisuojaus on luotettava ja riittävä. Pohjavesisuojaus edellyttää jatkossa pohjaveden suunnitelmallista tarkkailua. Pohjaveden suojelun osalta tavoitetta tulee asettaa vaativammaksi kuin arviointiohjelmassa on esitetty.

Jätevesien käsittely ja haja-asutuksen vesihuollon tulevaisuus

Tavoitteisiin pyydetään ottamaan huomioon alueen jätevesien käsittely osana asumista ja yritystoimintaa. Lappeenrannassa haja-asutusalueen jätevesien kiinteistökohtaisessa käsittelyssä imeyttäminen on pohjavesialueella kielletty (Lappeenrannan kaupungin ympäristönsuojelumääräykset). Vaihtoehtojen tarkasteluun tulee siis ottaa huomioon alueen vesihuollon tulevaisuuden kehittämistarpeet: alueelle saattaa muodostua kyläpuhdistamoja tai tulevaisuudessa jopa vahvistettu vesihuoltolaitoksen toiminta-alue.

Melu

Valtatie 6:n liikenteen meluvaikutus on merkittävä Lappeenrannan alueella. Melu on ympäristön pilaantumisen määritelmään kuuluva tekijä. Tavoitteeksi tulee arviointiohjelmassa esittää, että asutukseen ja muihin herkkiin kohteisiin kulkeutuva meluhaitta ei saa ylittää valtioneuvoston melutason ohjearvoja (VNp 993 /1992). Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että melulle altistuvat alueet tulee työn aikana selvittää ja esittää riittävät meluntorjuntatoimenpiteet ohjearvoihin pääsemiseksi. Meluntorjunnan vaikutusta tulee varmentaa suunnitelmallisilla mittauksilla toimenpiteiden toteutuksen jälkeen. Hankkeessa tulisi olla näkyvissä selvitys siitä, kuka on vastuussa tulevaisuudessa melualueelle sijoittuvien uusien toimintojen melusuojauksesta.

Tärinä

Ohjelmassa todetaan, että tieliikenteen aiheuttama tärinä jää suppealle alueelle tien läheisyyteen. Tavoitteisiin tulee lisätä, että tärinävaikutus tulee ottaa huomioon vaihtoehtoja vertailtaessa ja tärinälle altistuvat kohteet tulee kartoittaa.

Luonnonsuojelu

Tavoitteissa on esitetty, ettei tiehankkeella tuhota suojeltavien eliölajien esiintymispaikkoja tai heikennetä niiden elinympäristöjä. Tämä koskee erityisesti luontodirektiivin IV-liitteen lajeja ja näiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja tulisi tarkkailla jatkossa valtatie 6:n vaikutusalueella. Esiintymispaikat tulee esittää arviointiselostuksessa. Kangasvuokkojen esiintymisalueet tulee myös kartoittaa ja esittää ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.

Myönnettyt maa-ainesluvut

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa tulee kartoittaa myös jo myönnettyjen maa-aineslupien maisemavaikutukset uuden tien käytön aikana. Arviointiselostuk-

seen tulee kartoittaa mahdolliset ongelma-alueet maisemansuojelun kannalta maan aineenottoon liittyen. Hyväksytyt ottosuunnitelmat on saatavissa ympäristötoimesta.

Lappeenrannan sosiaali- ja terveyslautakunta

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on huomioitu sekä terveydelliset että sosiaaliset ympäristövaikutukset laaja-alaisesti ja kattavasti. Merkittäviä puutteita ohjelmassa ei ole.

Etelä-Karjalan liitto

Liitto esittää arviointiohjelmaan huomioon otetavaksi: Tien toteuttaminen vaiheittain, raideliikenteen kehittäminen ja kaksoisraiteen rakentamisen vaikutukset välillä Luumäki-Imatra, vt-6 Lappeenranta-Imatra tieosuuden maisemointiprojekti erityisesti risteys- ja läjitysalueiden, istutusalueiden, erityisvalaistusten, siltojen, kaiteiden sekä melusuojausrakenteiden ja –aitojen suunnittelussa. Vuonna 2003 laaditun Etelä-Karjalan liikennestrategian 2020 yhtenä tärkeänä tavoitteena on toteuttaa seudullinen kevyen liikenteen pääverkko, joka on hyvin opastettu, standardiltaan sujuva, ensisijaisesti kokonaan ajoradasta erotettu ja maakunnan ydinalueilla yhtenäinen. Liitto esittää, että kevyen liikenteen verkko ja sen vaikutukset otetaan huomioon. Myös virkistys- ja ulkoilureitit esim. Salpareitistö ja E-10 reitti sekä latureitistön jatkuvuus tulee ottaa huomioon mm. alikulkumahdollisuuksina. Liitto pitää tärkeänä, että vt 6 suunnitelmat ovat valmiina ja tien parantaminen on mahdollista heti sen jälkeen kun Lappeenranta-Imatra väli valmistuu.

Etelä-Suomen lääninhallitus

Karttoihin olisi aiheellista merkitä myös ne rajat, joiden sisällä ihmisiin kohdistuvat terveysvaikutukset esimerkiksi melu ja vaikutus ilman laatuun, arvioidaan. Ihmisiin kohdistuvien terveyshaittojen arvioimiseksi asunnoissa ja muissa oleskelutiloissa sosiaali- ja terveysministeriö on antanut Asumisterveys ohjeen (Oppaita 2003:1) myös sosiaali- ja terveysministeriön ohjetta "Ympäristömeluhaittojen arvioinnin perusteita" (Selvityksiä 2005:14) voisi käyttää meluhaitan arvioimisessa. Hankkeen kaikkia terveysvaikutuksia arvioitaessa selvitykset ja myös seurannat on tehtävä niin, että ihmisen ja väestön terveyden suojele toteutuu. Seurantaohjelma tulee laatia yhdessä kuntien terveydensuojeluviranomaisten kanssa.

Ratahallintokeskus

Ratahallintokeskuksella ei ole huomauttamista yva-ohjelmasta.

Museovirasto

Suunnittelualueella tehtyjä arkeologisia inventointeja ei voi pitää tiehankkeen kannalta riittävinä. Eri vaihtoehtojen keskinäinen arviointi edellyttää suunnittelualueella tehtävää arkeologista inventointia. Liitekartoilla 3 on kaksi karttamerkintää, joiden selitykset ovat Muinaisjäännökset ja Muinaismuistot. Selkeyden vuoksi kartoilla tulee käyttää vain yhtä karttamerkintää ja selitystä Muinaisjäännökset. Salpalinjan kohteet ovat siirtymässä vuoden 2007 aikana VM:n hallinnasta Senaatti-kiinteistöille, josta tulee myös kuulla tiesuunnittelun yhteydessä. Hankkeen vaikutusten arvioinnissa ja suunnittelussa tulee kiinnittää erityisesti huomiota linnoitteiden suojeeluun. Yksityiskohtaiset sijaintitiedot tulee pyytää Kymen sotilasläänin Esikunnasta. Suunnittelun ja suojelutavoitteiden lähdeaineistona voi lisäksi käyttää Salpalinjan perinneyhdistys ry:n julkaisua Matka Salpalinjalle (Armi Oinonen & Arvo Tolmunen, Helsinki 2005) erityisesti sivut 50-54 ja 62-83. Mikäli suunniteltu tielinjaus sijoittuu linnoitteiden alueelle tai välittömään läheisyyteen, asian ratkaisemiseksi tulee ottaa yhteys Museovirastoon ja KymSLE:ään. Tiesuunnittelussa on syytä ottaa huomioon Lappeenrannan kaupungin laatima Ruoholammen asemakaava ja sen yhteydessä määri-

teltty Salpalinjan alueen linnioitteiden suojele- ja hoito sekä suunnitellun tielinjauksen koillispuolella oleva Rutolan linnoitusalue ja muut mahdolliset alueella olevat Salpalinjan linnoitteet, joiden inventointi ja hoitosuunnittelu on käynnissä kaupungin toimeksiannosta.

Tiealue sijoittuu 1860-luvulla rakennetun Pietarin radan läheisyyteen. Rataa rakennettiin mm. hätäaputyönä ja sinne hakeutui erityisesti nälkävuosien 1866-68 aikana väkeä lähes koko Suomesta. Kuolleisuus oli suuri ja vaikka kuolleet pyrittiin kuljettamaan kotiseurakuntiinsa, jäi paljon vainajia haudattaviksi radankin varteen. Perimätiedon mukaan radan varressa olevat kivi- ja maakummut ovat radan rakentajien joukkohautoja, mutta hautoja jätettiin myös merkitsemättä. Radan viereen on rakennettu myös valleja ja suoja-aitoja, jottei karja olisi joutunut junan ruhjomaksi. Sekä edellä mainitut haudat että suoja-aidat ja muut rakenteet ovat muinaismuistolain rauhoittamia historiallisen ajan kiinteitä muinaisjäänköksiä. Niitä ei kuitenkaan ole inventoitu, ja vaikutusten arviointiin osana muuta arkeologista inventointia onkin syytä liittää näiden kohteiden kartoittaminen.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on selvitettävä miten sotahistorialliset kohteet ovat tien käyttäjien ja matkailijoiden saavutettavissa. Lisäksi tulee selvittää Luumäen asemalla olevan Oikeustaistelun muistomerkin (presidentti P.E. Svinhufvudin muistomerkki) saavutettavuus yhteistyössä Ratahallintokeskuksen kanssa.

Etelä-Karjalan museo

Ei huomautettavaa arviointiohjelmasta

Nyrhilän Kylästä 31 henkilöä, Kären kyläosasto puolesta Markku Karvanen, Jämgyn Erämiehet ry:n puolesta pj Jouko Turkkila ja Nyrhilän yksityistien puolesta pj Toni Kankaanranta

Olemme nähneet alustavan kartan Vt 6 parantamissuunnitelmista ja haluamme ottaa kantaa ja antaa oman näkemyksemme siitä, missä kokoamatien pitäisi kulkea Nyrhilä kylän kohdalla.

Harjualue ja pohjavesiä suojeltava

Kartassa kokoamatie on piirretty kulkemaan Salpausselän harjulla joka on mielestämme huonoin mahdollinen vaihtoehto. Nyrhilän harju on erittäin arvokas rikkoutumaton harjualue, eikä siihen saisi tehdä tietä missään tapauksessa. Salpausselän harjua on turmeltu jo liikaa eikä tätä myös vesipatterina toimivaa hiekka-alueita saa rikkoa. Nyrhilän kyläläiset saavat juomavetensä tältä harjulta ja pohjaveden laatu kärsii harjun rikkouduttua.

Haittaa tien läheisyydestä

Mikäli kokoamatie kulkisi harjulla, jää 6 tien pohjoispuolella sijaitseva asunto Vt 6:den ja kokoamatien ahtaaseen väliin. Tällöin liikennettä olisi asunnon molemmin puolin ja piha-alueesta tulee turvaton. Kokoamatiestä aiheutuisi haittaa myös asuustolle jonka alapuolelta kokoamatie tällöin kulkisi. Harjun puolella kulkevasta tiestä olisi esteellistä haittaa ja meluhäiriötä molemmille asumustoille. Suurena haittana on myös se, että heidän pihaympäristöjensä turvallisuus kärsii harjulla kulkevas- ta kokoamatiestä, jolla ajavien kulkuneuvojen nopeudet saattavat nousta suuriksikin.

Nyrhilän kuntorata

Vt 6:den pohjoispuolella olevalla harjulla sijaitsee Lappeenrannan kaupungin vuokraama ja Lappeen Riennon / Kären kyläosaston kunnossapitämä valaistu kuntorata. Tämä kuntorata jäisi kokoamatien alle jos tie kulkee harjun puolella. Kären kyläosasto on ylläpitänyt tätä kuntorataa ja talvisin siinä on hiihtoladut joilta pääsee hiihtämään aina Iitiään saakka. Näille laduille tulee hiihtäjiä eri puolilta Lappeenrantaa ja Luumäkeä, samoin kuin niitä käyttävät kyläläiset. Kuntorataa käytetään myös kesäläkin. Kuntoradan päälle rakennettu tie veisi mahdollisuuden hyvällä ladulla hiihtämiseen lähempänä kotiaan monilta ihmisiltä ja olisi kohtuutonta riistää tämä liikuntamuoto.

Haittaa kyläläisille ja muille tahoille

Harjulla kulkeva tie paitsi, että turmelee Salpausselän harjua, myös aiheuttaa mene-
tyksiä harjumaan omistajille jotka menettävät arvokasta harjumaata.

Nyrhilän kylä on pieni kasvava kylä Vt 6:den ja Jänky –järven välissä. Kylämme ei halua pusertua enempää kokoon kuin mitä nyt olemme jo joutuneet kokemaan; Vt 6:den liikennemäärän lisääntyessä räjähdysmäisesti aiheuttaen täten meluhaittaa kylälle. Harjun puolella kulkeva tie halkaisisi lisäksi Lohja Ruduksen kanssa sovitun soranottoalueen. Tien alle jäävä sora tulisi tällöin korvata soranottajille ja tie aiheuttaisi taloudellisia haittoja kaikille osapuolille. Haittaa harjun puolella kulkevasta tiestä aiheutuisi myös Jängyn Erämiehille, joiden metsästysmaat pirstoutuisivat teiden vuoksi metsästyskelvottomiksi. Erämiehille olisi parempi jos kaikki tiet ja junarata olisivat rinnakkain.

Ehdotuksia tien laadintaan

Mielestämme ainoa oikea ratkaisu on rakentaa moottoritie Valtatie 6:n eteläpuolelle junaradan viereen. Tällöin sitä saisi rakentaa rauhassa eikä VT 6:den vilkas liikenne häiriintyisi rakennusaikana. Vanha Valtatie 6 jäisi näin ollen toimimaan kokoamatienä aina Sarvilahdelle asti. Tällöin kartassa VT 6:n pohjoispuolelle suunniteltu kokoamatie ei tarve Salpausselän harjua eikä häiritse Nyrhilän kylää. Salpausselän harjua emme voi tuhota mahdollisesti lisääntyvien rakennuskulujen kustannuksella, vaikkakin uskomme, että lopullisesti tämä ehdottamamme vaihtoehto tuleekin edullisemmaksi.

Jängyn kylätöimikunta

Kylien asukkaat ovat yrittäneet saada tietoa vt 6:n suunnittelusta karttoja on ollut huonosti saatavilla. Kylätöimikunnan kokouksessa 15.8. oli nähtävillä kartta Käreltä Sarvilahteen, johon oli merkitty kokoomatie kulkemaan Salpausselän harjua pitkin pohjavesialueella. Tie kulkisi monien maanomistajien maiden läpi, kaikkiin maanomistajiin ei ole oltu yhteydessä tien suunnittelijoiden taholta. Valtatien 6 ja kokoomatien väliin jäisi Nyrhilän, Hurtanmaan ja Kären kylien kohdalla omakotitaloja kahden tien puristukseen. Tulevat meluhaitat lisääntyisivät ja maiseman pirstoutuminen kauniilla harjuaalueella vaikuttaisi elinoloihin ja viihtyvyyteen. Esimerkiksi koululaisten vanhemmat miettivät koulukuljetusten järjestymistä. Ollaan huolissaan kuntoradan kohtalosta. Tarvitsemme enemmän tietoa tiehankkeesta, jotta voisimme ymmärtää miten muutokset vaikuttavat elämäämme.

Luumäen Yritystila Oy ja Asunto Oy Uronrinne

Luumäen Yritystila Oy:n liiketoiminta käsittää yhtiön omistaman kiinteistöllä olevan meijeriteollisuuskiinteistön vuokraamista yrityksille liiketoimintakäyttöön. Vuokratavaa tilaa rakennuksessa on yli 4000 neliömetriä ja sen lisäksi piha-alueella ulkova-rastoalueita. Asunto Oy Uronrinne omistaa kiinteistöllään kaksi rivitaloa, joissa yhteensä 20 asuinhuoneistoa, joita yhtiö vuokraa asuinkäyttöön. Yhtiöillä ei ole muuta liiketoimintaa. Toiminnan jatkuvuuden ja tuloksellisuuden kannalta nykyinen tievaihtoehto VE0 on selvästi paras. Kaikki muut vaihtoehdot, joissa tie tulisi lähemmäksi kiinteistöjä kuin nykyinen, tulisivat toteutuessaan raunioittamaan yhtiöiden liiketoiminnan ja romahduttamaan kiinteistöjen arvon. Liikenneväylien oheisrakenteet kuten laajat liittymäalueet ja tekniset alueet tulisivat supistamaan yhtiöiden maa-alueita siinä määrin, että toiminta kävisi mahdottomaksi. Myös melu- ja pakokaasuhaitta estäisi toiminnan jatkumisen.

Yksityinen mielipide 1

Valtatie 6:n keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä välillä Taavetti-Kärki on 8300-11700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Jurvalan taajaman kohdalla liikennemäärä on noin 10400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan kaluston osuus on 19-22 %. Valtatie 6 ei vastaa liikenteellisesti eikä ympäristöllisesti nykyisellään em. tieosuudella

hyvälle tiestölle asetettavia tavoitteita. Nykyisellä 6-tien linjauksella aiheutuu em. liikenteestä ympäristölle melu – ja muuta haittaa, joka on voimakkainta Jurvalan taa-jaman kohdalla. Valtatie 6 kulkee välillä Rantsilanmäki-Hurtanmaa lähellä Ylä-Kivijärven vesialuetta. Liikenne kyseisellä tieosuudella aiheuttaa melua Ylä-Kivijärven vesialueelle. Rantsilanmäki-Hurtanmaa tieosuudelta tuleva liikenteen melu kuuluu nykyisin varsin voimakkaana mainitulla vesialueella useiden kilometrien päähän 6-tieltä. Mainittujen ympäristöhaittojen poistamiseksi tulee 6-tien parantaminen suunnitellulla tieosuudella toteuttaa vaihtoehto 1:n läntisen alavaihtoehto L1:n sekä itäisen alavaihtoehto I 2:n mukaan. Tällä tavalla saavutetaan liikenteelliset ja ympäristölliset tavoitteet koko suunnittelualueella sekä myös Jurvalan asuntoalueen että Ylä-Kivijärven osalta. Vaihtoehto 0+ ei ole riittävä em. tavoitteiden saavuttamiseksi.

Yksityinen mielipide 2

Ajellessani päivittäin Lpr:ssa Kuutostietä edestakaisin olen yrittänyt luoda mielikuvaa tulevasta liikkumisestani ko. tiellä. Eri vaihtoehtoista on noussut parhaimmaksi kylillämme syntynyt idea, että nykyinen Kuutostie toimisi kylien välisenä kokoojatieksi ja uusi komea väylä kulkisi nykyisen tien alapuolella. Siellä ei ole asutusta lainkaan. Jos nykyinen Kuutostie muokataan leveämmäksi ja Salpausselänharjulle tehdään kokoojatie, niin useita taloja - ihmisten koteja - joutuu tämän tieuudistuksen uhriksi.

Yksityinen mielipide 3

Mikäli tielinjausvaihtoehto 1 toteutetaan, on uuden tien rakentamisella Luumäen asemanseudulla Husulan kylässä sijaitsevalle tilallemme useita asumista vaikeuttavia ja asumisviihtyvyyttä heikentäviä seurauksia:

- vakava meluhaitta: Näin lähellä kiinteistöä sijaitseva, vilkkaastiliikennöity nelikaistatie aiheuttaa asukkaille äänenvoimakkuudeltaan korkean ja jatkuvan meluhaitan, jonka vaimentaminen esim. meluvallein tien sijainnista ja alla mainitusta tulvavesiongelmasta johtuen ei ole rakennusteknisesti mahdollista. Melutasoa nostaa osaltaan myös korkeat ajonopeudet, joita nelikaistatiellä on kyseisessä kohdassa tarkoitus käyttää. Meluhaittaa pahentaa lisäksi se, että VR on leventämässä tilan eteläpuolella kulkevaa junanrataa lisäämällä yhden kiskoparin juuri ko. tilan puolelle (ts. radan pohjoispuolelle). Samassa yhteydessä rautatiemelunvaimentajina tähän asti toimineet asemarakennukset on tarkoitus purkaa, jolloin tila tielinjaus VE1:n toteutuksessa jäisi kahden korkeanopeuksisen ja vakavaa meluhaittaa aiheuttavan liikenneväylän saartamalle kannakselle. Koska maaperä on puhdasta savimaata, on tietä käytännössä mahdotonta perustaa niin, etteikö se aiheuttaisi vakavaa värinähaittaa näin lähellä sijaitsevalle kiinteistölle. Asemannotko on maaperältään puhdasta savimaata. Tontilla on sen sijainnista johtuen ollut keväisin tulvimisongelmaa, joka pahentui, kun Suoanttilantielle rakennettiin rautatietä varten ylikulkusilta. Jos tielinjaus VE1 toteutuu, johtaa tämä väistämättä tulvimisongelman pahenemiseen, koska uusi tie muodostaa pohjoisen suuntaan patomaisen seinämän, joka ohjaa sulamisvesistä yhä suuremman osan tontille.

Yksityinen mielipide 4

Uusi tielinjaus tulisi tehdä radan varten. Saataisiinko rakennusaikaista säästöä, jos tuleva kakkosraide ja uusi tielinjaus kytkettäisiin jollakin tavoin yhteen. Jurvalan taa-jama ja Kankaan hautausmaa rauhoittuisivat raskaalta ohikulkuliikenteeltä, isot peltoaukeamat säilyisivät osin lohkomattomina. Voimalinja on jo radan ja 6-tien välillä. Radan varressa olevien kotien kohtalo pohdittavaksi.

Yksityinen mielipide 5

Onko mitään järkeä tehdä leveä moottoritie? Esimerkiksi rekkaliikenne vähenee huomattavasti, kun transitoliikenne loppuu Suomesta noin kymmenessä vuodessa. Tieosuus on suora eikä pahemmin mäkistä. Tälle välille riittää hyvin leveäkaistatie. Jos on tarvetta, voidaan tehdä ohituskaistoja Jurvala-Kärki välille. Miten paljon taloja jäisi moottoritien alle Kärjenkylässä, lähes koko kylä katoaisi. Myös Jurvalan alueella taloja ja tiloja jää tien alle aina enemmän mitä leveämpi tie on.

Yksityinen mielipide 6

Ainoat mahdolliset vaihtoehdot ovat VE1/L1, VE1/L2 ja VE1/L3. Nämä vaihtoehdot siirtävät tien pois Kankaan hautausmaan kohdalta, jossa on nyt äärimmäisen vaarallinen kohta. Paikka 100 km nopeusrajoituksineen odottaa suurta liikenneonnettomuutta. Nollavaihtoehto (VE0+) ei tule kysymykseen, Jurvalan kohdalla ei voi enää sijaita valtatieä keskellä 1300 asukkaan yhteisöä.

Yksityinen mielipide 7

VE 0+ ei ole hyvä, koska melu ja onnettomuusriskit jäisivät taajamaan samoin nopeusrajoitus, joka ei kuulu tämän tasoiselle valtatielle. VE1/L2 tai L3 olisivat hyviä hautausmaan takia. VE1/I1 parempi koska peltoja ei pirstoudu niin paljon ja Kotkaniemi ei kärsisi. Raskaat ajoneuvot on saatava pois taajamasta, koska onnettomuusriski on suuri ja melu sietämätöntä. Ihmiset joutuvat myymään talojaan huonoon hintaan tien varresta. Kapea nelikaistatie keskikaiteella on riittävä. Ennen uuden tien rakentamista tulisi Jurvalan taajaman melusuojausta ylläpitää ja kehittää, lisätä kameravalvontaa 60 km nopeusrajoitusalueella ja hiljainen asfaltti olisi uusittava, sillä sen teho alkaa laskea.

Yksityinen mielipide 8

Vaihtoehdot 1 ja 2 pitäisi unohtaa sillä niistä on eniten vahinkoa ympäristölle ja asukkaille. Ne kulkevat pohjavesialueen läpi, tuhoavat täydellisesti 2 maanviljelijän elinkeinon ja jättävät yli 10 asuntoa eristyksiin. (Meijerin vieressä olevat rivitalot jäävät tien alle, täysin erityyksiin jäävät meijerin vieressä oleva paritalo, tien toisella puolella oleva omakotitalo sekä hyötyjäteaseman vieressä oleva omakotitalo) Mielestäni vanhaa tiepohjaa pitäisi käyttää hyväksi niin pitkälle kuin mahdollista, nämä kaksi vaihtoehtoa erkanet liian aikaisin vanhasta tiestä ja hyvin loivana ahmaisevat suuremman alan maanviljelyksessä olevasta pellostä kuin vaihtoehdot 3 ja 4. Myös asukkaiden kaivot ovat vaarassa jos 1 tai 2 vaihtoehto toteutetaan.

Huomioitava 1 ja 2 vaihtoehdon vaikutus pohjavesialueeseen, elinkeinon menettämiseen sekä asukkaiden viihtyvyyteen

Miksi uutta tietä ei voisi rakentaa vasta risteyksestä mistä käännetään Osviitaan hautausmaalle ja Haimilan rantaan) ja Kuoppalanraitille, siitä suoraan alas junaradalle on leveä metsävyöhyke näin kukaan ei menettäisi peltoaan tai asuintalooaan. Tie olisi huomattavasti lyhyempi kuin muut vaihtoehdot näin säästyisi verorahoja Jos tätä ei voida toteuttaa niin sitten 3 tai 4 vaihtoehto ovat parempia. Toivottavasti järjestään vielä asukastilaisuus ennen kuin lopullinen valinta nuijitaan pöytään.

Yksityinen mielipide 9

Tietooni on tullut, että suunnitteilla on Nyrhilän yksityistie jatkuu Laakkolan tielle, josta aiheutuu kiinteistölleni meluhaittaa, kaivo jää tien läheisyyteen, pölyhaitta lisääntyy. Välitöntä liittymää kiinteistölle ei saa poistaa, koska se estäisi kiinteistön liiketoiminnallisen käytön. Raskaan liikenteen kulku on elintärkeä. Kiinteistöllä pitää järjestää katselmus ennen kuin asiasta tehdään päätöksiä. asia koskee monia muitakin kiinteistöjä.

Yksityinen mielipide 10 ja 11

Mielipide sisältää kartan, jossa esitetään selvitettäväksi linjausta, jossa uusi vt 6 kulki arviointiohjelmassa olevia itäisiä vaihtoehtoja huomattavasti pidemmälle itään. Esitetty linjaus lähtisi Jurvalan kylän kohdalla Luumäen asemalta radan varilta pitkin peltoalueiden yli Multamäkeen, jossa linjaus siirtyy sähkölinjan suuntaiseksi. Väärämäenkorven ja Pitkäsuon kohdalla linjaus erkanisi sähkölinjasta kohti nykyistä vt 6 tielinjaa, johon uusi linjaus yhtyisi Törölä ja Nyrhilän kylien kohdalla.

Arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot katkaisevat Salpausselän harjualueen jatkoon. Paikallistiet tulisivat kulkemaan pohjavesien muodostusalueella. Kylien ja mökkiasutuksen meluhaitta kasvaa huomattavasti. Suunniteltu paikallistie tulee estämään viljelyn ja muun toiminnan. Erämiesten metsästystoiminta vaikeutuu huomattavasti. Mielipiteen liitekartalla esitetyn uuden linjauksen rakentamisen aikana ei tarvita liikennejärjestelyitä, kun nykyinen vt 6 jäisi paikallistieksi. Ruduksen asfalttimurskausasemalle ei tarvitse tehdä tienalitusta. Mielipiteen esittäjän tekemän maastokatselmuksen mukaan esitetty tielinjan paikka sopii hyvin tien rakentamiseen. Alue on pääosin hiekkamaata ja alueella ei ole asutusta.

Yksityinen mielipide 12

Uusi tie Jurvalan kohdalla on ehdottomasti vietävä lähelle rautatietä. Nykyisin tie kulkee harjulla, jolloin raskaan liikenteen melu ei häiritse ainoastaan lähitienoota vaan melu kaikkia pitkin Kivijärveä pitkälle saariin, joilla on loma-asutusta. Mielestäni tien tulee kulkea lähellä rautatietä ja yhdyttävä vanhaan tiehen suunnitelman VE1/I2 mukaisesti. Jurvalan taajaman asukkaat lähtevät pääsääntöisesti Lappeenrantaan. Kunta on hankkinut ja hankkii edelleen maita Lappeenrannan rajalta, jolloin suunnitelman VE1/I2 mukainen liittymäpaikka olisi hyvä. Alueelle aikoinaan suunniteltiin suursikalaa mutta hanke lienee tyrehtynyt. Pitäisi selvittää miten kauan lupa on voimassa, jolloin aluetta voitaisiin käyttää paremmin. Hanketta pitäisi kiirehtiä sillä Jurvalan taajaman ohi ajaa yli 3000 rekkaa. Tiellä on 60 nopeusrajoitus ja päällyste heikko. Voitte vain kuvitella miltä tuntuu asua Jurvalan taajamassa.

Yksityinen mielipide 13

Toteutuessaan tekemämme tielinjaus välillä Lappeenranta-Taavetti jättää alleen huomattavan osan omistamastamme metsäpalstasta ja se tulee samalla estämään sen maakäytön, jota perikuntamme on alueelle suunnitellut. Koska ko. metsäpalsta sijaitsee Lappeenrantaan nähden hyvien kulkuyhteyksien päässä, on suunnitelmisamme rakentaa sinne asuinrakennus.

Yksityinen mielipide 14

Vaikutuksia on monenlaisia esim. melu, joka nykyisinkin on melkoinen saati sitten kun tulee 4-kaistaiseksi. Alueella on vakinaisten asukkaiden lisäksi kesämökkejä noin 150 välillä Jängynsuu-Uiri. Toinen asian pohjavedet, voiko niiden saastumista estää esim. talvisuolaus. Kaivot ovat suuressa vaarassa. Salpausselkä kuuluu pohjavesialueeseen ja on muutekin kuuluisa. Suunnitelmanne kokoojatie kulkisi juuri korkeimmalla kohtaa Salpausselän harjua, josta melu varmasti leviäisi kummallekin puolelle. Siis pyydän ja vaadin suunnitella kokoojatie 6-tien eteläpuolelle, siellä on vähemmän asutusta tässä on sentään Hurtaama, Nyrhilä ym. Suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon asukkaiden mahdollisuus päästä 6-tielle, ettei tarvitsisi kiertää monia kilometrejä taaksepäin päästäkseen keskustaan. Jurvalan kohta, mitä siitä esitettiin, tuntuu oikeudenmukaiselta. Luultavasti siinä on moni jo kuulonsa menettänyt. Kysyttiin kokouksessa, mihin tulee kokoojatie Hurtaama-Nyrhilä kohdalla, vastaus oli ei ole vielä suunniteltu kuitenkin kartta tuli. Tuntuu omituiselta voisihan meille sanoa suoraan miten asia on. Kukaan tiedä mitään ei edes isokenkäiset.

Yksityinen mielipide 15

Tiehallinto suunnittelee VT-6 parantamista ja siirtämistä radan läheisyyteen. Vaihtoehto VE1/LI kuljisi meijerin ja hyötyjäteaseman välistä, jossa sijaitsee asuinkiinteistö. Matka olisi tiehen 30-50 m ja siinä välissä on lähdekaivo. Vesi tulisi loppumaan, kun tehdään ojituksia ja mitä jäämiä sinne kulkeutuisi. Asumisviihtyvyys karsii, melu (vähintään meluesteet), tiehallinnon korjattava kunnanvesiliittymä veloituksetta ja vesimaksut. Tähän saakka vesi on riittänyt kuivanakin kesänä. Suositeltiin vaihtoehto VEI/L4 VEI/L3. Lähinaapurit ovat myös suositelleet muuta vaihtoehtoa.

Yksityinen mielipide 16

VE1/L1 sijaitsee ykkösluokan pohjavesialueella Ansarin maakaasuputki kulkee pellon halki ja pellolla on vedenotto. VE1/L2 kulkee elinkeinon kannalta tärkeältä kohdalta, koska linjan sisälle jäisi viljankuivaamo käyttökelvottomaksi. VE1/L3 olisi hautausmaan kannalta hyvä. VE1/L4 kuljisi sujuvasti asutuksen ohi eikä olisi muita mutkia. VEO+ olisi paras ja yksinkertaisin kun tie on aina kulkenut siinä. VEI/L1 kuljisi myös kunnan jätevesipumppaamon ja kunnan hyötyjäteaseman päältä. Tielinjauksissa VE1/L1, VE1/L2 kulkevat elinkeinon kannalta huonossa linjassa. Talouskeskukset ovat lähellä ja yritystoiminta menisi. Riittävästi pitää tehdä meluvalleja ja mihin ja alikulkutunneleita jalankulkijoille, pyöräilijöille ja traktoreille. VEO+:ssa tulee rakentaa meluvalli hautausmaan kohdalle jos melu haitaksi hautausmaalle.

3. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä ja arviointimenettelyn järjestämisestä. Kaakkois-Suomen Ympäristökeskus on tarkistanut yva-ohjelman ja on tätä lausuntoa laatiessaan ottanut huomioon arviointiohjelmasta yhteysviranomaiselle toimitetut lausunnot ja mielipiteet.

Ympäristökeskus katsoo, että arviointiohjelma on tarkoitustaan vastaava siinä on otettu huomioon yva-laissa ja asetuksessa määrätyt asiat. Yva-lain 9 §:n nojalla Kaakkois-Suomen ympäristökeskus esittää arviointiohjelmaan joitakin tarkennuksia ja lisäyksiä.

Hankekuvaus

Arviointiohjelmassa on esitetty hankkeen nimi, sijainti ja hankkeesta vastaava. Hankkeen tarve on perusteltu ja sille asetetut valtakunnalliset, seudulliset ja paikalliset tavoitteet on tuotu hyvin esille. Hankkeen ympäristötavoitteet ja niiden perusteet on esitetty myös selkeästi. Hankekokonaisuus on oikein määritelty. Tarkasteltavat vaihtoehdot on kuvattu sekä kartalla, että sanallisesti.

Hankkeen esittelyn yhteydessä on kerrottu sen liittyminen muihin suunnitelmiin ja hankkeisiin. Yhteensovittamisen tarve on ilmeinen meneillään olevien tie- ja ratahankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnissa ja hankkeiden suunnittelussa.

Arvioinnin tarpeellisuus perustuu yva-asetuksen 6§:n hankeluettelon kohtaan 9 b ja c. Arviointiohjelmassa on painovirhe tähän liittyen sivulla 18. Yva-menettelyn ja tie-suunnitteluprosessin liittyminen toisiinsa ja näihin liittyvät päätökset on kuvattu havainnollisesti kuvassa 4. Yva-menettelyn alustava aikataulu on yhteysviranomaisen käsityksen mukaan realistinen ja siinä on varattu riittävästi aikaa osallistumisen toteuttamiseen. Yva-menettelyn arvioidaan päättyvän talvella 2008.

Vaihtoehtojen muodostaminen ja 0-vaihtoehto

0-vaihtoehto

Arviointimenettelyssä on yhtenä vaihtoehtona tarkasteltava hankkeen toteuttamatta jättämistä ns. 0-vaihtoehto, ellei tällainen vaihtoehto erityisistä syistä ole tarpeeton. Hanketta koskevan päätöksenteon ja rahoituksen mahdollinen viivästyminen aiheuttaa tilanteen, jossa nykytilanne jatkuu jonkin aikaa. Nykytilannetta eli 0-vaihtoehtoa on arviointiohjelmassa tarkoitus käyttää myös vertailuvaihtoehtona. 0-vaihtoehdon tutkimatta jättäminen ei ole perusteltua em. syiden perusteella.

Vaihtoehtojen muodostaminen

Arviointimenettelyyn on valittu keskeiset ja vaikutuksiltaan oleellisesti toisistaan eroavat vaihtoehdot. Vaihtoehtojen muodostaminen on tehty avoimesti ja arviointiohjelmassa esitetään myös valmistelun aikana karsitut vaihtoehdot. Kaikki mukana olleet myös karsitut vaihtoehdot ovat sijoittuneet nykyisen tielinjan ja sen eteläpuolella kulkevan radan väliselle alueelle. Radan eteläpuolelle ei ole ollut järkevää muodostaa lisää vaihtoehtoisia linjauksia, tämä päätös on selkeästi perusteltu arviointiohjelmassa. Vaihtoehdot ja alavaihtoehdot ovat nimetty ja esitetty myös kartalla.

VE1:tä tarkastellaan siten, että mikä tahansa läntinen vaihtoehto voidaan yhdistää mihin tahansa itäiseen vaihtoehtoon. Muutamassa ympäristökeskukselle toimitetussa mielipiteissä esitettiin tarkasteltavaksi vaihtoehtoa, joka suurin piirtein vastaisi aiemmin karsittua kauimmaksi itään ulottuvaa vaihtoehtoa. Tämän vaihtoehdon poisjättämisestä on perusteltu arviointiohjelmassa. Itäisin vaihtoehto karsittiin, koska sille ei löydetty liikenteellisiä perusteita ja sen rakentaminen johtaisi myös yhden lisäeritasoliittymän rakentamiseen. Ympäristön kannalta sillä ei nähty olevan etuja muihin vaihtoehtoihin nähden. Samat ympäristövaikutukset olisivat siirtyneet toiseen paikkaan kokonaisvaikutusten muuttumatta. Muita vaihtoehtoja korkeampien rakennuskustannusten vuoksi tämä vaihtoehto olisi todennäköisesti ollut myös epärealistinen nyt tarkasteltuihin vaihtoehtoihin verrattuna. Muita lisävaihtoehtoja ei ole esitetty tarkasteltavaksi. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetyt karsintojen perustelut ovat uskottavia ja riittäviä. Päätös tutkimatta jätettävien vaihtoehtojen poisjättämisestä on tehty avoimesti ja perusteltu selkeästi arviointiohjelmassa.

Tarkasteltavan vaikutusalueen rajaus

Ympäristövaikutusten arvioinnin kohdentamisen kannalta arviointiohjelmassa on tärkeää esittää arvio siitä, miten laajalle alueelle hankkeen vaikutukset saattavat ulottua. Tämän ns. tarkasteltavan vaikutusalueen määrittämisen avulla herätellään alueen ihmisiä ja yhteisöjä osallistumaan arviointimenettelyyn samalla saatetaan suunniteltu arviointityön alueellinen laajuus yleisön arvioitavaksi ja kommentoitavaksi. Arviointiohjelmassa on onnistuneesti esitetty tarkasteltavan vaikutusalueen rajaus. Se on jaettu lähivaikutusalueeksi ja maankäytön ja aluerakenteen vaikutusalueeksi ja ne on esitetty kartalla. Tarkemmat vaikutuskohtaiset arviointialueet on esitetty sanallisesti vaikutusselvitysten esittelyn yhteydessä.

Vaihtoehtojen vertailumenetelmät ja ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointi

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarkoituksena on päätöksenteon parantaminen. Vaihtoehtojen vertailussa tiivistetään, jäsennetään ja tulkitaan päätöksentekoa varten yva-menettelyssä tuotettu informaatio. Vaihtoehtojen vertailu on arviointimenettelyn vaikuttavuuden kannalta yva-menettelyn keskeinen ydin. Arviointiohjelmassa mainitaan, että vaihtoehtojen erot esitetään erittelevän vertailun avulla. Vaihtoehtoja kuvataan niiden muutosten kautta, joita vaihtoehdon toteuttaminen aiheuttaa suhteessa nykytilaan. Arviointiohjelman mukaan vaihtoehtojen vertailu tiivistetään selkeään oleelliseen keskittyvään kuvaukseen vaihtoehtojen ominaisuuksista. Tämä vaihtoehtojen vertailun tiivistäminen on tehtävä siten, että tarkastellaan kappaleessa

6 esitettyjen ympäristötavoitteiden saavuttamista. Tavoitteena on selvittää perustellen onko joku vaihtoehtoista toista parempi ympäristövaikutusten näkökulmasta, vai ovatko ne vain erilaisia. Vaihtoehtoja vertailtaessa joudutaan arvioimaan eri vaikutusten merkittävyyttä. Vaikutusten merkittävyyden pohjalta tulee arvioidaan myös vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta. Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa voidaan tukeutua faktatietoihin, mutta pohjimmiltaan se on aina subjektiivista ja arvosidonnaista. Vaikutusten merkittävyyden arviointi ja vaihtoehtojen vertailu tulee tehdä tasapuolisesti, samalla tarkkuudella ja perustellen eri toteutusvaihtoehtojen osalta.

Hankkeen vaikutukset ja niiden selvittäminen

Ympäristön nykytilan kuvaus

Ympäristön nykytilan kuvaus on perusta sille, että vaikutusten tunnistaminen ja vaikutusselvitykset tulevat kohdennetuiksi asianmukaisella tavalla ja oikeisiin asioihin. Arviointiohjelmassa on alueen nykytila kuvattu olemassa olevan tiedon perusteella. Nykytilan kuvauksen tarkkuus on riittävä arviointimenettelyn suunnittelua varten. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on tarkennettava tarkasteltavan vaikutusalueen nykytilan kuvausta arviointimenettelyn aikana saaduilla tiedoilla. Painopisteenä nykytilan kuvauksessa tulee olla lähivaikutusalueella. Maankäytön ja aluerakenteen vaikutusalueella nykytilan kuvaus tulee tehdä sellaisella tarkkuudella, että hankkeen vaikutuksia voidaan vertailla nykyiseen maankäyttöön ja aluerakenteeseen. Lähivaikutusalueella sijaitsevat herkätkä kohteet (mm. päiväkodit, koulut, maa- ja vesialueiden virkistyskäyttöön kuuluvat alueet ja kohteet, suojelualueet, asutus ja lomiasutus) tulisi kuvata mahdollisuuksien mukaan kartoilla.

Arviointimenetelmät

Esitetyt arviointimenetelmät ovat hyvin esitetty kunkin tarkasteltavan vaikutuksen kohdalla. Menetelmien esittämisen lisäksi olisi voinut pohtia sisältyykö joidenkin vaikutusten selvittämiseen vaikeuksia, tiedollisia puutteita ja epävarmuustekijöitä, joiden vuoksi esimerkiksi joudutaan tekemään merkittäviä oletuksia tai yleistyksiä. Myös arviointiselostuksessa tulee tuoda yksityiskohtaisesti esille ympäristövaikutusten arvioinnissa käytetyt arviointimenetelmät ja niissä havaitut epävarmuustekijät samoin kuin se, miltä osin tarkastelu perustui laskennallisiin seikkoihin, mallilaskelmiin, kirjallisuuteen, muuhun vastaavaan materiaaliin, tehtyihin tutkimuksiin, maastoinventointeihin tai haastatteluihin yms.

Tarkasteltavat ympäristövaikutukset

Kappaleeseen 6 on selkeästi koottu ne ympäristötavoitteet, joihin hankkeella pyritään. Arviointimenettelyssä selvitetään, miten nämä tavoitteet toteutuvat hankkeen eri vaihtoehtojen kohdalla. Tavoitteiden saavuttamisen selvittämiseksi tutkitaan kappaleessa 8 kerrotut ympäristövaikutukset. Arviointiohjelmassa on kerrottu kunkin vaikutuksen kohdalla, miten se tullaan arvioimaan. Arviointimenetelmät on kuvattu yleisesti ottaen riittävän yksityiskohtaisesti. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan hankkeen keskeiset ympäristövaikutukset on oikein tunnistettu.

Liikenteelliset vaikutukset

Liikennevaikutusten selvittämiseksi arviointiselostuksessa on kuvattava myös rinnakkaistiestön muutos ja parannustarpeet sekä rakennustöiden aikaiset liikenteen ja liikennejärjestelyiden muutokset. Arviointimenettelyssä on selvittettävä, miten ylisuuret erikoiskuljetukset tullaan ohjaamaan mahdollisten ylikulkusiltojen tai muiden esteiden ohi ja miten kiertoreitit on järjestetty poikkeusoloissa ja onnettomuustilanteissa.

Melu ja ääri

Melu laskenta suoritetaan mallin avulla sekä nykytilanteen että liikenne-ennusteen mukaisesti. Melulaskennassa otetaan huomioon raideliikennemelu niillä alueilla, joissa yhteisvaikutus voi olla merkittävä. Ihmisiin kohdistuvien terveyshaittojen arvioimista varten olisi tutustuttava sosiaali- ja terveysministeriön Asumisterveysohjeeseen (Oppaita 2003:1) ja sosiaali- ja terveysministeriön ohjeeseen "Ympäristömeluhaittojen arvioinnin perusteita" (Selvityksiä 2005:14). Melunvaikutuksen merkittävyyttä on tarkoitus tarkastella melualueille sijoittuvien asukasmäärien suhteen. Arviointiohjelman mukaan asukasmäärät melualueille jaotellaan 55 - 60 dB, 60 - 65 dB ja yli 65 dB vyöhykkeisiin. Meluvaikutusten tarkastelussa on laskettava myös loma-asutusalueita koskeva 45 dB:n päivääjän keskimelutasovyöhyke ja arvioitava sen vaikutusta loma-asutukseen. Liikenteen melu- ja äärihaittaa arvioitaessa tulee ottaa huomioon raideliikenteen lisäksi alueella mahdollisesti muut olemassa olevat toiminnat ja niiden vaikutukset. Melun osalta haitallisten vaikutusten lieventämistoimet on esitettävä siten, että mallilaskelmien mukaan asutukseen ja muihin herkkiin kohteisiin kulkeutuva meluhaitta ei ylitä valtioneuvoston melutason ohjearvoja (VNp 993 /1992). Melun torjuntatoimia suunniteltaessa on tarvittaessa oltava yhteistyössä ratahallintoviranomaisten kanssa.

Arviointiohjelman mukaan liikenteen aiheuttaman äärinän vaikutusalue on tyypillisesti vain muuttamia kymmeniä metrejä tielinjasta. Näin ollen uuden tielinjauksen äärihaitat voivat esiintyä vain hyvin lähellä uutta tielinjausta. Ääriherkkien kohteiden tunnistaminen ja vaikutusarviointi tehdään maaperätietojen perusteella asiantuntija-arviointina. Arviointiselostuksessa on tarkemmin esitettävä, mihin tutkimuksiin tai selvityksiin perustuen äärivaikutus ulottuu vain tien välittömään läheisyyteen. Hankevaihtoehto sijoittuu osittain Salpausselän eteläpuoliselle savikkoalueelle, jolloin voisi olettaa äärivaikutusten ulottuvan arviointiohjelmassa esitettyä pidemmälle.

Päästöt ilmaan ja vaikutukset ilmastoon

Arviointiohjelman mukaan liikenteen päästöt (hiilimonoksidi CO, hiilidioksidi CO₂, typpioksidit NO_x, hiilivedyt ja hiukkaset) arvioidaan IVAR-ohjelmalla. Pitoisuuksia ja niiden terveydellistä haittaa arvioidaan muualta saatuihin mittaustuloksiin perustuvien tietojen perusteella. Yva-lain mukaan on arvioitava myös hankkeen vaikutukset ilmastoon. Tämä tarkastelu tulee tehdä ilmaston lämpenemistä aiheuttavien päästöjen suhteen ja miten niiden määrään voidaan vaikuttaa esimerkiksi nopeusrajoitusten avulla. Arviointiselostuksessa tulee esittää liikenne-ennusteen mukaiset tieosuudella syntyvät päästöt eri nopeuksilla ajettaessa. Vaihtoehtojen vertailun kannalta on oleellista myös selvittää poikkeavatko vaihtoehtojen ympäristövaikutukset toisistaan.

Kuljetusonnettomuusriskit

Kuljetusonnettomuusriskejä selvittäessä on arvioitava myös onnettomuuksien todennäköisyyttä, niiden seurauksia ja vaikutusten palautuvuutta erityisesti suhteessa pohjaveteen. Pohjavesisuojausten toimivuus suistumisonnettomuuksissa on selvitetty olemassa olevan tiedon perusteella.

Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

Suunniteltu ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelunäkökulma on varsin kattava. Yva-menettelyssä selvitetään vaihtoehtojen vaikutuksia sekä asiantuntijoiden arviona että ihmisten kokemana. Sosiaalisten vaikutusten tunnistamisessa ja arvioinnissa selvitysten tavoitteena on tunnistaa ne ryhmät, joihin vaikutukset erityisesti kohdistuvat. Paikallisten sosiaali- ja terveysviranomaisten asiantuntemusta tulee hyödyntää asiantuntija-arvioita laadittaessa, koska heillä on tämän sektorin asiantuntemuksen lisäksi hyvä paikallistuntemus. Useissa arviointiohjelmasta annetuissa mielipiteissä ja lausunnoissa ihmisiin kohdistuvien vaikutusten selvittämistä pidettiin

tärkeänä. Lausunnoissa ja mielipiteissä tuotiin esille runsaasti yksityiskohtaista tietoa mm. ihmisten liikkumistarpeista ja käytännöistä alueella. Olemassa olevat kuntopolut ja latureitit mainittiin samoin kevyen ja joukkoliikenteen tarpeet. Nimeltä mainittuja reittejä, jotka on myös huomioitava arviointimenettelyssä olivat mm. Salpareitistö, Lappeenrannan kaupungin vuokraama ja Lappeen Riennon / Kären kyläosaston kunnossapitämä valaistu kuntorata, E-10 reitti sekä ilmeisen kattava latuverkosto, jolla on laaja käyttäjäkunta. Etelä-Karjalan liiton lausunnossa mainitaan, että vuonna 2003 on laadittu Etelä-Karjalan liikennestrategia 2020 ja että sen yhtenä tavoitteena on toteuttaa seudullinen kevyen liikenteen pääverkko, joka on hyvin opastettu, standardiltaan sujuva, ensisijaisesti kokonaan ajoradasta erotettu ja maakunnan ydinalueilla yhtenäinen. Liikkumisolosuhteisiin kohdistuvien vaikutusten arviointeja tehtäessä on selvitettävä, miten hanke suhtautuu em. liikennestrategiaan.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvarojen käyttöön

Tietojärjestelmissä olevan tiedon lisäksi on tarkoitus suorittaa maastoinventointeja. Liito-oravan lisäksi on selvitettävä myös muiden luontodirektiivin liitteen IV(a) lajiin (pois lukien suurpedot) osalta ainakin näille lajeille soveltuvat elinympäristöt suunnittelualueella ja arvioida sen perusteella tarkempien selvitysten tarvetta. Hankealueen vaikutusalueella ei sijaitse Natura-2000 suojelualueita.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä maankäyttöön

Lappeenrannan kaupungin ympäristönsuojelumääräysten mukaan haja-asutusalueen jätevesien kiinteistökohtaisessa käsittelyssä imeyttäminen on pohjavesialueella kielletty. Vaihtoehtojen tarkastelussa tulee arvioida vaikuttaako hanke vesihuollon tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksiin. Alueelle saattaa muodostua kyläpuhdistamoja tai tulevaisuudessa jopa vahvistettu vesihuoltolaitoksen toiminta-alue.

Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriperintöön

Hankkeen vaikutusten arvioinnissa ja suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota Salpalinnoitteiden suojeluun. Tähän liittyvissä kysymyksissä tulee olla yhteydessä Museovirastoon ja KymSLE:aan. Tiealue sijoittuu 1860-luvulla rakennetun Pietarin radan läheisyyteen. Rataa rakennettiin mm. hätäaputyönä ja sinne hakeutui erityisesti nälkävuosien 1866-68 aikana väkeä lähes koko Suomesta. Kuolleisuus oli suuri ja vaikka kuolleet pyrittiin kuljettamaan kotiseurakuntiinsa, jäi paljon vainajia haudattaviksi radankin varteen. Perimätiedon mukaan radan varressa olevat kivi- ja maakummut ovat radan rakentajien joukkohautoja, mutta hautoja jätettiin myös merkitsemättä. Radan viereen on rakennettu myös valleja ja suoja-aitoja, jottei karja olisi joutunut junan ruhjomaksi. Sekä edellä mainitut haudat että suoja-aidat ja muut rakenteet ovat muinaismuistolain rauhoittamia historiallisen ajan kiinteitä muinaisjäännöksiä. Niitä ei kuitenkaan ole inventoitu, ja vaikutusten arviointiin osana muuta arkeologista inventointia onkin syytä liittää näiden kohteiden kartoittaminen.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on selvitettävä, miten sotahistorialliset kohteet ovat tien käyttäjien ja matkailijoiden saavutettavissa. Lisäksi tulee selvittää Luumäen asemalla olevan Oikeustaistelun muistomerkin (presidentti P.E. Svinhufvudin muistomerkki) saavutettavuus yhteistyössä Ratahallintokeskuksen kanssa. Kulttuuriperintöön liittyvien vaikutusten arviointiin liittyvissä kysymyksissä tulee olla yhteydessä museovirastoon. Asiasta on tarkemmin lausuttu museoviraston antamassa lausunnossa. Lappeenrannan puolella valtatie 6 varren on maa-ainesten ottoalueita. Tien leventäminen saattaa aiheuttaa näillä kohdoin merkittäviä maisemakuvan muutoksia, jotka on otettava huomioon arviointimenettelyssä.

Ympäristönsuojelua koskevat suunnitelmat ja ohjelmat

Arviointiselostuksessa tulee esittää arvio eri vaihtoehtojen suhteesta hankkeen kanalta olennaisiin luonnonvarojen käyttöä ja ympäristönsuojelua koskeviin suunnitel-

miin ja ohjelmiin. Valtioneuvoston periaatepäätös meluntorjunnasta (31.5.2006) sisältää myös liikennemeluun liittyviä tavoitteita, joiden toteutumista eri vaihtoehtojen osalta tulee tarkastella arviointiselostuksessa. Vastaavasti tulee tarkastella vesipuitedirektiivissä pohjaveden tilalle ja riittävyydelle asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Arviointiohjelmassa on esitetty, että hankesuunnittelussa ja vaihtoehtotarkastelussa otetaan huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Tavoitteiden toteutumisesta ja edistämistä on tarkasteltava sekä hankkeen toteuttamisen että eri vaihtoehtojen kannalta.

Epävarmuustekijät ja riskinarviointi

Arviointiselostuksessa on tarkasteltava hankkeen ympäristövaikutusten arviointiin liittyviä epävarmuustekijöitä. Kuinka luotettavina tuloksia voidaan pitää ja mitä epävarmuustekijöitä liittyy esimerkiksi liikennemäärä ennusteisiin. Hankkeen toteuttamisen ja käytön aikaisten riskien tarkastelussa tulee arvioida onnettomuuksien todennäköisyyttä ja seurauksia erityisesti pohjaveden pilaantumisriskin suhteen. Myös pohjaveden suojaukseen liittyviä epävarmuuksia tulee tarkastella.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Arviointiselostuksessa tulee esittää toimenpiteitä luonnonympäristöön, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten vähentämiseksi. On esitettävä, miten eri vaihtoehtoissa varaudutaan liukkauden torjunnan ja onnettomuuksien aiheuttamaan pohjaveden pilaantumisriskiin. Minkälaisia pohjaveden suojausratkaisuja on käytössä ja minne niitä arviointimenettelyn perusteella tulisi sijoittaa. Vastaavasti on esitettävä, miten meluntorjunta tulisi eri vaihtoehtoissa toteuttaa. Meluntorjunnan suunnittelussa on otettava huomioon alueella jo olevat melun lähteet kuten rautatie ja alueen sisäinen liikenne, joka siirtyy hankkeen toteutuessa rinnakkaistiestölle. Estevaikutusten ehkäisemiseksi on selvitettävä rinnakkaistiestön tarpeen lisäksi liittymien sijainnit ja määrät sekä yli- tai alikulkureittien tarve sekä ihmisille että eläimille.

Tiedottaminen ja kansalaisten osallistuminen

Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiohjelman laatiminen on ollut vuorovaikutteista ja avointa. Ohjelman sisältöä ja vaihtoehtoja on käsitelty ohjausryhmän kokouksissa ja asukkaille suunnatussa työpajassa ennen lopullisen ohjelman valmistumista. Yleisöllä ja ohjausryhmän jäsenillä on ollut hyvä mahdollisuus vaikuttaa ohjelman sisältöön. Arviointiohjelmassa esitetty suunnitelma osallistumisen järjestämiseksi noudattaa samaa osallistavaa linjaa. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan tiedottamisen ja kansalaisten osallistumisen suhteen arviointimenettely on erinomaisesti suunniteltu.

Seuranta

Arviointiselostuksessa tulee tehdä ehdotus hankkeen ympäristövaikutusten seurantaohjelmaksi (yva-asetus 12§).

Raportointi

Raportti on onnistunut. Sen rakenne on selkeä, sisältö ymmärrettävä ja helposti luettavissa. Sen painoasu on myös hyvä.

Johtopäätökset

Yva-lain tavoitteena on kansalaisten tiedon saannin sekä osallistumisen turvaaminen ja ympäristöasioiden huomioon ottaminen päätöksenteossa. Hankkeen eri toteutta-

misvaihtoehtojen avoin tarkastelu ja vertailu ovat yva-lain mukaisen prosessin kulmakiviä. Valtatien 6 parantaminen Taavetti-Lappeenranta ympäristövaikutustenarviointiohjelma antaa hyvät lähtökohdat hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnille.

4. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä yhdessä arviointiohjelman kanssa arviointimenettelyn ajan 1.10.2007 alkaen Luumäen kunnassa (kunnantalolla ja Jurvalan monitoimitalolla), Lappeenrannan kaupungissa (kaupungintalolla, Villimiehenkatu 1) ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa (Kauppamiehenkatu 4, Kouvola ja Laserkatu 6 Lappeenranta). Lausunto on nähtävillä myös internet-osoitteessa <http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=7766&lan=fi>

Arviointiohjelmasta esitetyt lausunnot ja mielipiteet 29 kpl, joiden tiivistelmät ovat tämän lausunnon kohdassa 2, on toimitettu hankkeesta vastaavalle.

Johtaja

Leena Gunnar

Ylitarkastaja

Antti Puhalainen

JAKELUT JA MAKSUT

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola

Maksu 5450 euroa

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

TIEDOKSI Luumäen kunta

Lappeenrannan kaupunki

Etelä-Karjalan liitto

Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluyksikkö

Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus

Museovirasto

Etelä-Karjalan maakuntamuseo

Kaakkois-Suomen metsäkeskus

Etelä-Karjalan maaseutukeskus

Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry., Teollisuuskatu 2, 53600 Lpr

Etelä-Karjalan luonnonsuojelupiiri

Ratahallintokeskus PL 185 00101 HELSINKI

Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus

Yksityiset mielipiteen esittäjät 16 kpl

Destia, Konsultointi, Opastinsilta 12 B, PL 157, 00521 HELSINKI.

Suomen ympäristökeskus

Ympäristöministeriö