



19.6.2006

KAS-2006-R-6-53

Tiehallinto / Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, VALTATIEN 6 PARANTAMINEN VÄLILLÄ TYKKIMÄKI-KAIPAIINEN, Kouvola, Valkeala, Anjalankoski;

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 Tykkimäki-Kaipiainen.

Hankkeen nimi:

Valtatie 6 parantaminen välillä Tykkimäki-Kaipiainen, Kouvola, Valkeala, Anjalankoski.

Hankkeesta vastaava ja yhteystiedot:

Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola

Hankkeesta vastaavan käyttämä konsultti:

Ramboll Finland Oy, PL 3, 02241 ESPOO.

Yhteysviranomainen:

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 Tykkimäki - Kaipiainen sovelletaan yva-menettelyä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (286/1999) 6§:n hankeluettelon kohdan 9 b ja c perusteella (uuden tien rakentaminen, uudelleen linjaus tai leventtäminen 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 valmistuttua vuoden 2006 lopussa se tulee vastaavaan julkiseen käsittelyyn kuin nyt käsiteltävänä oleva arviointiohjelma.

Hanke ja sen perustelut

Suunnittelualue sijaitsee Kymenlaaksossa Kouvolan, Anjalankosken ja Valkealan kuntien alueella. Tarkasteltava valtatie 6 osuus noin 20 km kulkee Kouvolan ja Kaipiaisten taajaman välillä. Kouvolan ja suunnittelualueen keskiosassa sijaitsevan Utin taajaman välinen osuus valtatiestä on Kouvolan seudun vilkkaimmin liikennöity kaupunkialueiden ulkopuolinen tie. Valtatie 6 suunnitteluosuus sisältyy liikenne- ja viestintäministeriön esityksen mukaiseen runkotieverkkoon. Nykyinen tie ei täytä runkotielle asetettuja vaatimuksia. Huono liikenneturvallisuus on suunnitteluvälillä valtatie suurin ongelma. Lisäksi tiellä on leveys- ja nopeustasopuutteita sekä niistä johtuvia sujuvuusongelmia.

Valtatie 6 parantamiselle on määritelty seuraavat tavoitteet valtakunnallisella, seudullisella ja paikallisella tasolla:

Valtakunnalliset tavoitteet

- ? Valtatie 6 tieosa Tykkimäki – Kaipiainen täyttää runkotieverkolle asetetut laatutavoitteet siten, että kasvavat turvallisuus ja sujuvuusongelmat merkittävästi vähenevät
- ? Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyödyt suhteessa kustannuksiin on optimoitava liikenteen ja tienpidon kannalta mahdollisimman tehokkaasti
- ? Valtakunnallisesti merkittävä pohjavesialue suojataan ja pohjaveden pilaantumisen riski pienenee

Seuraavat valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet:

- o Toimiva aluerakenne
- o Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
- o Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
- o Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto

Seudulliset tavoitteet

- ? Valtatie 6 luo turvallisen ja sujuvan seudullisen ajoneuvoliikenteen yhteyden
- ? Seutu- ja maakuntakaavoituksen mukaiset tavoitteet toteutuvat
- ? Tieratkaisu on toteuttamiskustannuksiltaan mahdollisimman edullinen, tavoitetilanteessa keski-kaiteellinen neli-/kolmikaistainen tie. Tavoitetilanteeseen on voitava edetä tarvittaessa vaiheittain.

Paikalliset tavoitteet

- ? Tien parantamisesta aiheutuvat ympäristöhaitat torjutaan (esim. pohjavesi) ja kasvavan liikenteen aiheuttamat haitat hallitaan ja vähennetään
- ? Hankkeen toteuttaminen turvaa Utin helikoptereiden päätukikohtapäätöksen mukaisen varuskunnan toiminnan ja kehittymisen
- ? Hankkeen toteuttaminen tukee kuntien maankäytön suunnittelua ja toteutusta
- ? Hanke aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa kiinteistöjen omistajille

? Paikallisten järjestöjen ja kuntien edustajat pitivät tärkeimpinä tavoitteina seuraavia (työpaja 15.3.2006 Utin koululla):

- o Liikenteen aiheuttamat haitat hallitaan ja vähennetään (melu, asumisviihtyvyyden väheneminen)
- o Liikenneturvallisuutta parannetaan
- o Tiestä aiheutuvat ympäristöhaitat torjutaan (mm. pohjavesi)
- o Hankkeen toteuttaminen tukee kuntien maankäytön suunnittelua ja toteutusta
- o Hanke aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa maanomistajille, asukkaille ja elinkeinojen harjoittamiselle

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa selvitettävät vaihtoehdot ovat seuraavat:

Vaihtoehto 0, ei toimenpiteitä

Vaihtoehto 0+, nykyisen tiestön pienet parannustoimenpiteet

Vaihtoehto VE1, nykyisen tien parantaminen

Vaihtoehto VE 2, radanvarsivaihtoehto

Vaihtoehto VE 3, lentokenttävaihtoehto

Vaihtoehto 0, ei toimenpiteitä

Vertailuvaihtoehto, jossa valtatie säilyy nykyisellään

Vaihtoehto 0+, nykyisen tiestön pienet parannustoimenpiteet

Vaihtoehdossa 0+ tutkitaan sellaisia kustannuksiltaan edullisia toimenpiteitä, joiden avulla nykyisen valtatie liikenteen sujuvuutta, toimivuutta ja liikenneturvallisuutta voidaan parantaa. Näitä ovat esimerkiksi liikenteen olosuhteista riippuvat telematiikan toimenpiteet (muuttuvat nopeusrajoitukset, sääninformaatio) ja tievalaistuksen lisääminen. Vaihtoehdossa VE 0+ nykyistä valtatieta voidaan esittää parannettavaksi pääosin nykyisellä paikallaan. Vaihtoehdossa tutkitaan myös sellaisia toimenpiteitä, joiden avulla liittymät saadaan turvallisemmiksi mm. kanavointien ja kääntymiskais-tojen avulla. Valtatie vaakageometriaa parannetaan paikoin, tietä levennetään ja rakennetaan pohjavesisuojuuksia. Tavoitteena on saada valtatielle 100 km/h nopeusrajoitus, joka voi liittymien kohdalla olla rajoitettu pistemäisesti 80 km/h. Valtatieliikenteen asutukselle aiheuttamia meluhaittoja torjutaan. Yksityistie- ja tonttiliittymien määrää vähennetään oleellisesti ja niitä korvaamaan esitetään paikoin uusia yksityistiejärjestelyjä. Kevyen liikenteen raitteja täydennetään ja valtatielle tutkitaan uusia kevyen liikenteen alikulkukäytäviä tarpeellisiin kohteisiin.

Vaihtoehto VE1, nykyisen tien parantaminen

Vaihtoehto VE 1 on periaatteiltaan vuonna 2002 laaditun valtatie 6 välin Kouvola – Imatra kehittämisselvityksessä esitetyn ratkaisun mukainen. Tien parannustoimenpiteet suunnitellaan pääosin nykyisessä tiekäytävässä nykyisen tien rakenteita hyödyntäen. Tietä parannetaan tarpeen mukaisella osuudella moottoritieksi tai nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi, jolloin kyseeseen tulevat useat erilaiset tietyyppit, keskikaistalliset, keskikaiteelliset ja keskikaiteella erotetut ohituskaistatiet. Valtatie nopeusrajoitus on 100 km/h. Valtatie 6 ja tarkasteltavalla tieosuudella olevien muiden yleisten teiden liittymät järjestellään niin, että tavoitetilanteessa valtatielle liittymien tapahtuu liittymäjärjestelyjen jälkeen 2-3 eritasoliittymän kautta. Koko parannettavalla tieosuudella nykyisiä poikittais yhteyksiä korvataan uusilla yleisten teiden ja yksityisten teiden järjestelyillä. Kevyen liikenteen väyläverkostoa täydennetään ja kaikki jalankulun ja pyöräilyn risteämiset valtatie kanssa hoidetaan alikulkukäytäväjärjestelyillä. Parannettavalle tielle tutkitaan tarvittavat pohjavesisuojaustoimenpiteet ja tienvarren asutukselle liikenteen melusta aiheutuvat meluhaitat torjutaan melusteiden avulla.

Vaihtoehto VE 2, radanvarsivaihtoehto

Valtatie parannetaan uuteen maastokäytävään. Tykkimäen nykyisen eritasoliittymän itäpuolella tiekäytävä suuntautuu nykyisen Kouvola – Tykkimäki maantien liittymän kohdalta etelään Hyppälän peltoaukeaman kautta Kouvola – Lappeenranta radan pohjoispuolelle. Utin taajaman kohdalla tien tutkittava maastokäytävä sijoittuu asemarakennusten ja asutuksen väliin. Utin ohituksen jälkeen maastokäytävä sijoittuu edelleen radan pohjoispuolella oleville suoalueille Metsoon asti. Metson kohdalta itään päin tietä parannetaan nykyisen tien maastokäytävässä. Tie voidaan toteuttaa joko moottoritienä tai sekaliikennetienä, jolloin poikkileikkausvaihtoehtoina ovat kaapealla keskikaistalla tai keskikaiteella erotetut ajoradat sekä keskikaiteellinen yksipuolinen ohituskaistatie. Valtatien nopeusrajoitus on 100 km/h. Valtatien 6 ja tarkasteltavalla tieosuudella olevien muiden yleisten teiden liittymät järjestellään niin, että tavoitetilanteessa valtatielle liittyminen tapahtuu liittymäjärjestelyjen jälkeen 2-3 eritasoliittymän kautta. Nykyinen valtatie jää tässä vaihtoehdossa Tykkimäen ja Utin välillä uuden tien rinnakkaisyyhteydeksi, jota täydennetään tarpeen mukaan Utin ja Metso – Tuohikotti maantien välisellä osuudella uudella rinnakkaistieyhteydellä. Koko parannettavalla tieosuudella nykyisiä poikittaisyyhteyksiä korvataan uusilla yleisten teiden ja yksityisten teiden järjestelyillä. Kevyen liikenteen väyläverkostoa täydennetään ja kaikki jalankulun ja pyöräilyn risteämiset valtatieen kanssa pyritään hoitamaan

alikulukäytäväjärjestelyillä. Parannettavalle tielle tutkitaan tarvittavat pohjavesisuojaustoimenpiteet ja tienvarren asutukselle liikenteen melusta aiheutuvat meluhaitat torjutaan melusteiden avulla.

Vaihtoehto VE 3, lentokenttävaihtoehto

Valtatie parannetaan osittain uuteen ja osittain nykyiseen maastokäytävään. Tykkimäen nykyisen eritasoliittymän itäpuolella tiekäytävä suuntautuu nykyisen tien pohjoispuolelle ohittaen Häkämäen taimitarhat niiden eteläpuolelta ja liittyen nykyisen tien tiekäytävään Jyrään paikallistien liittymän kohdalla. Jyrään ja Tyrrin paikallisteiden välillä tie parannetaan nykyiselle paikalle. Tyrrin paikallistien itäpuolella uuden tien maastokäytävä suuntautuu Utin urheilukentän ja asutuksen välistä lentokentän eteläpuolelle ja sieltä Hammassyrjänmäen kautta Metson liittymään. Metson kohdalta itään päin tietä parannetaan nykyisen tien maastokäytävässä. Tie voidaan toteuttaa joko moottoritienä tai sekaliikennetienä, jolloin poikkileikkausvaihtoehtoina tulevat kyseeseen samat tietyypit kuin vaihtoehdossa VE 2. Valtatien nopeusrajoitus on 100 km/h. Valtatien 6 ja tarkasteltavalla tieosuudella olevien muiden yleisten teiden liittymät järjestellään niin, että tavoitetilanteessa valtatielle liittyminen tapahtuu liittymäjärjestelyjen jälkeen 2-3 eritasoliittymän kautta. Nykyinen valtatie jää tässä vaihtoehdossa Tykkimäen ja Utin välillä uuden tien rinnakkaisyyhteydeksi, jota täydennetään tarpeen mukaan Utin ja Metso – Tuohikotti maantien välisellä osuudella uudella rinnakkaistieyhteydellä. Koko parannettavalla tieosuudella nykyisiä poikittaisyyhteyksiä korvataan uusilla yleisten teiden ja yksityisten teiden järjestelyillä. Kevyen liikenteen väyläverkostoa täydennetään ja kaikki jalankulun ja pyöräilyn risteämiset valtatieen kanssa pyritään hoitamaan alikulukäytäväjärjestelyillä. Parannettavalle tielle tutkitaan tarvittavat pohjavesisuojaustoimenpiteet ja tienvarren asutukselle liikenteen melusta aiheutuva meluhaitat torjutaan melusteiden avulla.

Vaikutusalueen raja- ja merkittävimmät ympäristövaikutukset

Vaikutusalueen laajuus riippuu arvioitavasta vaikutuksesta; erityyppiset vaikutukset kohdistuvat alueellisesti eri tavoin. Välittömät, kuten lähimaisemaan kohdistuvat vaikutukset rajoittuvat tielinjan läheisyyteen. Hankkeen välilliset vaikutukset, mm. vaikutukset liikenteeseen ja maankäyttöön kohdistuvat laajemmalle alueelle.

Hankkeen keskeiset ympäristövaikutukset ovat todennäköisesti seuraavat: Vaikutukset pohjaveden laatuun ja määrään, vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuo-

toisuuteen, vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön, vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (melu ja päästöt), vaikutukset yhteisöihin ja sosiaalisiin suhteisiin, vaikutukset liikenteeseen, vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön, vaikutukset yhdyskuntatalouteen ja elinkeinoihin.

Tiedot hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista ja luvista

Hankkeen suunnittelun eteneminen, tarvittavat luvat ja päätökset sekä aikataulu riippuvat toteutettavasta vaihtoehdosta. Tiehallinto tekee päätökset jatkosuunnittelusta YVA-menettelyn jälkeen. Hankkeen tekninen jatkosuunnittelu edellyttää maantielain mukaista käsittelyä ja hyväksymispäätöksiä sekä yleissuunnitelmasta että tiesuunnitelmasta. Hyväksymispäätökset tekee joko Tiehallinto tai liikenne- ja viestintäministeriö. Hanketta koskevissa päätöksissä on esitettävä, miten nyt käynnissä oleva ympäristövaikutusten arviointi ja arviointiselostuksesta saadut lausunnot on otettu huomioon. Muut mahdolliset lupatarpeet selvitetään arviointiselostusvaiheessa ja/tai tiesuunnitteluprosessin edetessä.

Liittyminen muihin hankkeisiin

Maakuntakaavoitus on parhaillaan käynnissä Kymenlaaksossa. Ensimmäinen vaihe maakuntakaava on ehdotusvaiheessa. Kaava koskee taajamia ja niiden ympäristöjä, eikä se näin ollen ulotu koko suunnittelualueelle. Maakuntakaavaehdotus on ollut toistamiseen nähtävillä 20.2.- 23.3.2006. Vaihemaakuntakaavan rajausten ulkopuolella olevilla alueilla jää edelleen voimaan Kymenlaakson kokonaisuutukaava.

Valkealassa on käynnistynyt Utin osayleiskaavoitus. Kaavoitus on tällä hetkellä keskeytetty. Utin osayleiskaavan tavoitteena on sovittaa yhteen alueen toimintojen edellyttämät aluetarpeet, pohjavesiesiintymän suojavaatimukset, alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö ja luonnonarvot sekä ratkaista alueen kytkeytyminen liikenneverkkoon. Kaava-alue rajoittuu etelässä nykyiseen valtatiehen. Kaava-aluetta todennäköisesti laajennetaan siten, että se rajoittuu lännessä Kouvolan yleiskaavaan.

Kouvolan logistiikkakeskus sijaitsee Kouvola – Lappeenranta radan ja valtatie 15 tuntumassa Kouvolan ratapihan itäosassa. Logistiikkakeskuksen toimintojen odotetaan lisääntyvän jatkossa ja siksi sen vaatima alue on laajentumassa itään. Logistiikkakeskuksen toiminnan ja kehityksen kannalta on olennaisen tärkeää turvata sujuvat yhteydet päätieverkkoon, kuten valtatielle 6.

Kouvolan ratapihaa on suunniteltu laajennettavaksi kohti itää, koska yhä kasvavat tavarajunien pituudet edellyttävät laajempaa järjestelyratapihaa. Hanke ei suoranaisesti liity valtatie 6 parantamiseen, mutta ratapihasuunnitelma pitää ottaa huomioon vaihtoehtojen kehittämisessä.

Valkealan kunta on laatimassa Saarenmaan – Tykkimäen alueen kehittämissuunnitelmaa, joka valmistunee kevään 2006 kuluessa. Valkealan kunnan tavoitteena on, että valtatieltä 6 olisi yhteys uuden kehittyvän maankäytön kautta valtatielle 15.

Utin varuskuntaa on päätetty kehitettävän kuljetushelikopterien päätukikohtana. Hankkeesta on laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus vuonna 2003. Sitä varten on laadittu helikopterien lentomeluselvitys, jossa tarkasteluvuotena oli 2008.

Arviointiohjelmasta tiedottaminen, kuuleminen ja osallistumisen järjestäminen

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta Valkealan kunnassa, Kouvolan ja Anjalankosken kaupungeissa 13.4 – 5.5.2006. Kuulutus on julkaistu Kouvolan ja Anjalankosken Sanomissa. Arviointiohjelma on ollut nähtävillä Valkealan kunnan virastossa, Kouvolan kaupungintalolla,

Anjalankosken kaupungintalolla, Utin kirjastossa ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa. Lisäksi arviointiohjelma on saatavissa myös sähköisesti tiehallinnon internet sivuilta www.tiehallinto.fi/tykkimaki_kaiapiainen. Lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa 5.6.2006 mennessä Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle. Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta: Valkealan kunta, Kouvolan ja Anjalankosken kaupungit, Kouvolan Seudun Kansanterveystyön kuntayhtymä, Kymenlaakson liitto, Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluyksikkö, Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus, Utin Jääkärirykmentti, Ilmailulaitos, Ratahallintokeskus, Oy VR-Rata Ab, Museovirasto, Kymenlaakson maakuntamuseo, ProAgria Kymenlaakson maaseutukeskus, Kaakkois-Suomen metsäkeskus, Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry., Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry.

Yleisötilaisuuksia järjestetään kaksi kappaletta, jotka pidetään suunnitelmanäyttelyinä arviointiohjelman ja -selostuksen nähtävilläolon aikana. Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuus 26.4.2006. Arviointiselostusvaiheeseen yleisötilaisuus pidetään alustavan aikataulun mukaan tammikuussa 2007. Yleisötilaisuuksien lisäksi järjestetään kaksi ns. työpajatilaisuutta. Ensimmäinen asukkaille ja viranomaistahoille suunnattu työpaja järjestettiin YVA-ohjelman laatimisvaiheessa 15.3.2006. Tilaisuuteen osallistui 31 henkilöä. Toinen tilaisuus on suunniteltu pidettäväksi arviointiselostusvaiheessa. Arviointiohjelmavaiheen jälkeen, ennen toista työpajaa, järjestetään suunnittelualueella ns. maastokävely. Maastokävelyn tavoitteena on saada tietoa vaihtoehtojen suunnitteluun ja arviointiin vaikuttavista paikallisista tekijöistä.

Hankkeelle on avattu omat internet-sivut (<http://www.tiehallinto.fi>), joita ylläpidetään Tiehallinnon palvelimella. YVA-menettelyn edistymisestä laaditaan lehdistötiedotteita. Suunnittelun aloittamisesta on tiedotettu 27.2.2006 paikallisissa lehdissä ja mediassa, jossa kerrottiin hankkeesta, järjestettävistä yleisötilaisuuksista ja niiden alustavista ajankohdista sekä hankkeen yhteyshenkilöistä. Lehdistötiedotteita tullaan laatimaan työn aikana useita.

Hankkeen suunnittelua ohjaa hankeryhmä, jossa ovat edustettuina Kaakkois-Suomen tiepiiri, Kouvolan kaupunki, Valkealan kunta, Anjalankosken kaupunki, Kymenlaakson liitto, Ilmailulaitos, Puolustusvoimat, Ratahallintokeskus, Kouvolan seudun kuntayhtymä ja konsultti. Hankeryhmän puheenjohtajana toimii Kaakkois-Suomen tiepiiri ja sihteerinä konsultti. Yhteysviranomainen, Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, toimii hankeryhmässä asiantuntijajäsenenä.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA ESITETYT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteenveto yleisötilaisuudessa toimitetuista mielipiteistä

Arviointiohjelmaa koskevassa yleisötilaisuudessa 26.4.2006 palautettiin 17 mielipide-/palautelomaketta, joista kymmenessä kannatettiin nykyistä tielinjausta noudattavia vaihtoehtoja. Neljä palautteen antajaa halusi mukaan seuraavaan työpajatilaisuuteen. Lomakkeissa tuotiin esille myös yksityiskohtaisia maastotietoja eri vaihtoehtojen osalta. Palautelomakkeet ovat olleet sekä hankkeesta vastaavan että yhteysviranomaisen luettavissa.

Arviointiohjelmasta esitetyt lausunnot ja mielipiteet

Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle toimitettiin 17 lausuntoa tai mielipidettä. Monissa lausunnoissa ja mielipiteissä otettiin jo nyt kantaa eri vaihtoehtojen paremmuuteen ja eräissä esitettiin jonkun vaihtoehtojen jättämistä yva-menettelyn ulkopuolelle. Lausunnoissa ja muistutuksissa katsottiin, että pohjaveteen ja vedenottoon kohdistuvat riskit on arvioitava samoin liikenteestä aiheutuva melu. Eritasoliittymien tarvetta ja sijaintia esitettiin selvitettäväksi samoin vaikutusta nykyiseen maankäyt-

töön. Kaikki mielipiteen toimittajat käsittelivät lähinnä Utin alueella mahdollisesti syntyviä vaikutuksia.

Yhteysviranomaiselle toimitettujen lausuntojen ja mielipiteiden tiivistelmät

Valkealan kunnanhallitus ja tekninen lautakunta

Ei huomauttamista ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Anjalankosken kaupunginhallitus ja tekninen lautakunta

Ei huomauttamista ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

Anjalankosken perusturvalautakunta

Arviointiohjelman sisältämät toimenpiteet ovat ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien vaikutusten selvittämiseksi asianmukaiset ja riittävät.

Kouvolaan kaupunginhallitus ja Kouvolaan seudun kansanterveystyön kuntayhtymä

Valtatien maastokäytävää valittaessa tulee liikennemelulle altistuvien määrä minimoida. YVA-ohjelman vaihtoehtojen 1-3 esittelyjen kohdalla on todettu, että tienvarren asutukselle liikenteen melusta aiheutuvat meluhaitat torjutaan. Melusteilla pysytään kuitenkin vain vähentämään asutusalueelle kulkeutuvaa melua, ei poistamaan sitä. Selostuksessa tulee olla laskettuna liikennemelulle altistuvien asukkaiden määrä kussakin vaihtoehdossa. Lisäksi on huomioitava valtatie aiheuttama viihtyvyyshaitta – nykyiset tienvarren asukkaat ovat hyvin pitkälti sopeutuneet asumaan tien vieressä, kun taas tien siirto uuteen paikkaan aiheuttaa suurempaa viihtyvyyshaittaa niille, jotka ovat tottuneet elämään kauempana tiestä.

Valtatien liukkaudentorjunta sekä erityisesti raskaan liikenteen onnettomuudet aiheuttavat riskin pohjavedelle. Paras keino pohjaveden suojelemiselle on siirtää mahdollisimman suuri osuus valtatiestä pohjavesialueen ulkopuolelle. Vasta toissijaisina pohjaveden pilaantumisriskiä vähentävinä toimenpiteinä ovat pohjavesisuojaukset ja esimerkiksi kaliumformaatin käyttö liukkaudentorjunnassa. YVA-ohjelman mukaan vaihtoehtoisissa 1-3 parannettavalle tielle tutkitaan tarvittavat pohjavesisuojaustoimenpiteet. Vaihtoehtojen vertailua varten tulee selkeästi esittää, kuinka pitkä osuus pohjavesialueelle jäävästä tiestä suojataan kussakin vaihtoehdossa pohjavesisuojaustoimenpiteillä. Samoin tulee esittää, montako metriä tiestä jää pohjavesialueen sisälle ilman pohjavesisuojauksia. Selostuksessa on esitettävä pohjavesisuojausten rakenne, toimivuus sekä se, käytetäänkö liukkaudentorjunnassa natriumkloridille olevia vaihtoehtoisia liukkaudentorjuntakemikaaleja. Pohjaveden pilaantumiselle tulee tehdä riskinarviointi eri vaihtoehdoilla.

Vaihtoehtojen vertailua varten tulee kartoittaa kunkin vaihtoehdon varrella olevien talousvesikaivojen lukumäärä ja huomioida niiden pilaantumisriski. Samoin on tehtävä riittävä selvitys vaikutuksista luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen. Valtatie ja sen liittymät on rakennettava siten, että raskaiden ajoneuvojen kaatumisriski minimoidaan. Maa- ja metsätalouden työkonien liikkumismahdollisuudet alueella on turvattava ja niiden aiheuttama onnettomuusriski tulee pyrkiä rajoittamaan mahdollisimman vähäiseksi.

Selostuksessa tulee tuoda esille, mistä tienrakennukseen käytettävät sora- ja hiekka-varat hankitaan ja paljonko niitä tarvitaan eri vaihtoehdoissa. Vaihtoehtojen ekotehokkuus, jossa huomioidaan sekä rakentamiseen tarvittava materiaali että energia, tulee esittää yva-selostuksessa.

Utin jääkäriyrykmentti

Rykmentti kuvaa lausunnossaan sen toimintaan ja ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia eri vaihtoehtojen osalta. Lausunnossa esitetään VE3 poistettavaksi arviointiohjelmasta ja uudelleen harkittavaksi radan eteläpuolisen vaihtoehdon mukaan ottamista.

Kymenlaakson liitto

Kymenlaakson liitto esittää, että Utin kohdalle sijoitetaan eritasoliittymä myös radanvarsivaihtoehtoon 2 ja tutkitaan sen vaikutukset. Maankäytön suunnittelu tulee kytkeä mahdollisimman tiiviisti tien suunnitteluprosessiin.

Kaakkois-Suomen TE-keskus

TE-keskus pitää arviointiohjelmaa asianmukaisena. Radanvarsi vaihtoehdon VE2 osalta TE-keskus pitää tärkeänä, että Hyppälän peltoaukean kohdalla selvitetään riittävissä määrin tielinjauksen haittavaikutukset peltolohkoille ja voitaisiinko haittaa esimerkiksi tilusjärjestelyllä vähentää.

Museovirasto

Museovirastolla ei ole arkeologisen kulttuuriperinnön osalta muinaismuistolain mukaista huomautettavaa.

Kymenlaakson maakuntamuseo

Suunnittelualue kuuluu ensimmäisen Salpausselän alueelle. Riihimäen Pietarin radan aseman ympäristöt Kausalassa ja Kaipiaisissa sekä Kouvolan syntyhistoria yhdessä Ylisen Viipurintien linjauksen kanssa ilmentävät harjun asemaa historiallisesti merkittävänä liikenneväylänä.

Kymenlaaksolle on leimallista idän ja lännen välinen rajankäynti, joka liittyy koko valtakunnan historiaan. Salpausselkä on ollut myös monien sotahistoriallisten tapahtumien näyttämönä. Niistä ajoista kertovat monet taistelupaikat ja mm. Kaakkois-Suomen linnoitusketjuun kuuluva Utin linnoitus. Vanhat tielinjat ja esim. toisen maailmansodan aikaiset juoksuhaudat kuuluvat muinaisjäänneksiin. Museovirasto vastaa muinaisjäänneiden antikvaarisesta valvonnasta ja suojelusta. Kaipiaisten rautatieasema ympäristöineen on valtakunnallisesti merkittävä alue. Kaipiaisten Riihimäen-Pietarin radan varressa oleva Pietarista ja Helsingistä tulevien junien kohta-uspaikka. Asema rakennettiin ns. saariasemaksi raiteiden väliin, sen molemmilla puolilla oli puinen asemalaituri. Asemalla oli myös aikanaan kuuluisa ravintola. Kaipiaisten asema toimi myös lähiseudun puutavaran lastauspaikkana aina 1960-luvun alkuun saakka. Asemarakennus valmistui II-luokan asemaksi v.1868. Vuonna 1921 asemarakennus sahattiin kahtia ja toinen osa siirrettiin korvaamaan Utin palanutta asemaa. Kaipiaisten asema-alueella on säilynyt tiilinen vesitorni, varastorakennuksia ja puisto. Rautatieaseman valmistumisen seurauksena alueelle syntyi verraten tiiviisti rakennettu yhdyskunta. Kaipiaisten asemaympäristö eri-ikäisine rakennuksineen on erityisen merkittävä kokonaisuus. Kyseessä on hyvin säilynyt, omaleimainen ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä asemamiljöö. Vuonna 1990 paikalle pystytettiin Riihimäen - Pietarin radan 120-vuotismuistomerkki. Linnanmäellä sijaitsee Kaipiaisten taistelun muistomerkki kivi, jonka laatassa on teksti: ”Kaipiaisten taistelu käytiin 15.7.1789”.

Utin linnoitus on maarakenteinen kivisillä tukimuureilla varustettu tähtimäinen linnoitus, jossa on puolibastionit. Etelä- ja pohjoispuolella on patterit ja niiden välissä noin kilometrin pituiset katvetiet. Linnoitus katkaisi kahden suistoalueen välisen harjanteen, jolla Lappeenrantaan johtava maantie kulki. Linnoitus on rakennettu venäläisten toimesta vuosina 1791 - 92 rajalinnoitukseksi kenraali A. Suvorovin johtaman Vanhan Suomen linnoittamistoimikunnan suunnitelmien mukaan. Utin linnoitus on

suunnilleen samalla paikalla, jossa Kustaa III johti taisteluja venäläisiä vastaan vuonna 1789.

Haimilassa oleva Auvonkosken silta on entinen Haapasalmen silta, joka rakennettiin vuonna 1907 Savonlinnan junaliikennettä varten. Silta on poistettu radasta v. 1966 ja siirretty Auvonkosken sillaksi vuonna 1972. Silta on teräksinen ristikkosilta, jossa on puukansi.

Haimilassa sijaitsevat Paavolan ja Virranniemen tilat. Virranniemen päärakennus on 1800-luvulta ja sen on muutettu nykyasuunsa 1950-luvun hautausmaiden suunnittelijana tunnetun taiteilija Ilmari Wirkkalan hankittua tilan omistukseensa. Taloa ympäröi viehättävä puutarha sementtisine eläinveistoksineen. Paavolan tilan päärakennus on Pohjois-Kymenlaakson ainoita empiretyylisiä rakennuksia. Pihapiirissä on useita talousrakennuksia. Paavola on ollut Lappeen tuomiokunnasta talonpoikaissäädyn edustajaksi vuoden 1872 valitun Elias Mankin kotitila. Molemmat rakennusryhmät sijaitsevat maisemallisesti hienolla paikalla Mankinvirran rajaamassa niemessä.

Haimilassa sijaitsevan Kolkkalan tilan uusrenessanssityylinen peltojen ympäröimä päärakennus on 1890-luvun loppu-puolelta. Pihapiirissä on kaksi aittaa ja uudempi navettarakennus.

Utin taistelun muistomerkki Kuivalassa; Pienistä luonnonkivistä muuratun muistomerkkin sivulla on kuulien ympäröimä laatta, jossa on kirjoitus ”V. 1789 mainehikkaan Utin taistelun sankarien muistolle k3. divisioonan leirijoukot v.1931”.

Utin nykyinen asemarakennus Kuivalassa on vuodelta 1921 ja se on rakennettu Kai-piaisten puoliksi sahatun aseman hirsistä korvaamaan samana vuonna palanutta asemaa. Aseman ympärillä olevat asuinrakennukset ulkorakennuksineen ja kellareineen ovat 1880-luvulta, vuosilta 1905 ja 1908 sekä 1920. Aseman ympäristössä on istutettuja lehmuksia, kuusia ja koivuja. Myös Osuuskauppa Ympäristön funktionalistinen kauppa liittyy asemanseudun miljööseen.

Kuivalan ensimmäinen, 1800 ja 1900-luvun vaihteessa rakennettu nuorisoseurantalo tuhoutui tulipalossa v. 1956. Samalle paikalle rakennettiin talkoovoimin uusi rakennus v.1957 ja sitä on laajennettu v. 1963. Rakennus on mielenkiintoinen esimerkki uudesta seurantatyylistä.

Tien suunnittelussa tulee huomioida valtakunnalliset, maakunnalliset ja paikalliset alueidenkäyttötavoitteet. Kulttuuriympäristön ja luonnon vaalimiseen tulee kiinnittää huomiota. Lisäksi tulee huolehtia siitä, että liikenteen päästöt eivät vahingoita kulttuuriarvoja. Luonto ja kulttuuri muodostavat kokonaisuuden, joka antaa myös puitteet ja edellytykset alueen jatkokehitykselle ja ympäristön suunnittelulle.

Tien tulee olla sopusoinnussa ympäristönsä kanssa. Mikäli melusteita ja -valleja rakennetaan, maisemalle ja näkymille ei saa aiheuttaa haittaa. Kulkuyhteys tärkeisiin kulttuuriympäristöihin tulee taata. Tärkeänä osana tiesuunnittelussa tulee olla korkeatasoinen maisemasuunnitelma. Uusi väylä tulee sovittaa ympäristöönsä liikennepoliittisten tavoitteiden ohella myös seudullisia ja paikallisia kulttuuriarvoja kunnioittaen.

Maarikkavuoren yksityistien hoitokunta

Tykkimäki - Utti välillä oleva Maarikkavuoren yksityistien liittymä pitää säilyttää, joko alikulkumahdollisuutena 6-tien alitse Hyppälä - Härkäojan tielle, jolloin vältetään uuden tien rakentaminen, tai kevyen liikenteen raitin levantaminen autoliikenteelle sopivaksi joko Vennan tai vaihtoehtoisesti Aitomäen liittymään. Maarikkavuoren tien käyttäjinä ovat 17 loma-asunnon haltijaa, sekä myös puutavara-autot sekä sora-autot.

Yksityinen mielipiteen esittäjä 1

Kannatamme vaihtoehtoa VE2. Perusteluna ovat meluhaitan vähentäminen nykyiseltä tieltä, turvallisuuden parantaminen, asukkaiden ja kesäasukkaiden elinympäristön laadun parantaminen, herkän Salpausselän luonnon säilyttäminen ja kulttuurihistori-

allisesti arvokkaiden Utin vallien säilyttäminen. VE3 on toiseksi paras vaihtoehto, joskaan sekään ei sulje pois suurinta haittaa: melua sekä liikenneongelmia välillä Tykkimäki Tyrrin tienhaara. Tien parantaminen nykylinjauksessa VE0+ ja VE1 ovat huonoimpia vaihtoehtoja ja ne pitäisi hylätä. Vaihtoehdot toisivat lisää melua. Jo nyt ympärivuorokautinen melu kantautuu 1-2 kilometrin päähän Ranta-Utin, Kuivalan ja koko Haukkajärven alueelle linjalta Utin leirialue – Hammassyjärnmäki. VE1 tuhoaisi kulttuurihistoriallisesti arvokkaat Utin vallit, historiallisen leirialueen ja vielä jäljellä olevan herkän Salpausselän luonnon. Ongelmia Utin kohdalla on jo riittämiin, helikopterikeskus ja ABC-huoltamon rakentaminen, jotka aiheuttavat kohtuuttoman paljon häiriötä, asuinviihtyvyyden laskua ja haittoja linnustolle ja eläimille. Melusta ja sen vaikutuksista ihmisiin ja eläimiin on jo riittävästi tutkimuksia, joiden tuloksia tulisi hyödyntää. Mm. Yhdysvalloissa moottori- tai vilkkaasti liikennöidyt tiet kulkevat kanjoneissa, ei herkillä harjualueilla. Nykyisin melumittauksissa ei ole otettu riittävästi huomioon maaston muotoja esimerkiksi sitä, miten hiekkainen harju edistää melun kuuluvuutta. Peruskriteerinä on ollut etäisyys tiestä. Vaikutuksia pitäisi tutkia paljon laajemmin. Liikennesaaste on jo nyt tuhonnut kangasvuokot ja hietaneilikat.

Tiedonvälityksen ongelma on, että tieto työpajoista tai asukkaiden kuulemisista ei tavoita kesäasukkaita. Haukkajärven kesäasuntoja liitetään parhaillaan perustetun osuuskunnan vesi- ja viemäriverkostoon. Mielipiteen esittäjällä, kuten monilla muillakin on suunnitelmissa ympärivuotisen talon rakentaminen, sillä alueen rantakaava on hyväksytty.

Yksityinen mielipiteen esittäjä 2

Ympäristössämme on jo ennestään melua aiheuttavia tekijöitä, ampumarata, lentokenttä, yhä laajentuva turvetuotantoalue ja kilometrin päässä oleva junarata. Kolmensadan metrin levyinen metsävyöhyke tonttimme takana on ainoa suoja näitä melu- ja näkyvyyshaittoja vastaan. Jos nyt yhteystie Sippolaan siirretään kulkeväksi tähän metsään aivan tonttimme taakse, lisääntyvät meluhaitat ja asumisen viihtyvyyteen vaikuttavat negatiiviset tekijät voimakkaasti. Samalla tuhotaan metsikköön sisältyvät luontoarvot. Toivomme, että valtatie 6 parannus suoritetaan nykyisen tien pienin parannustoimin.

Yksityinen mielipiteen esittäjä3

VE3 on esitetyistä vaihtoehdoista epärealistisin. Esitetty käytävä on ahdas, ja se pirstoo pahasti Utin kylää. Valkealan kunta on yhteistyössä Puolustusvoimien kanssa saanut vasta valmiiksi uuden liikuntahallin, jonka kohdalla VE3 on esitetty kulkeväksi. Myös VE2 toisi Utin kylään kaikki valtatie haitat mutta ei lainkaan hyötyjä. Tässäkin tapauksessa useita kymmeniä kiinteistöjä, käytännössä suurin osa Utin kylän kiinteistöistä, jää valtatie melualueelle. Samalla VE2 on esitetty johdettavaksi voimassaolevan asemakaava-alueen välittömään läheisyyteen, asutuksen ja radan kaapeasta väliköstä ilman liittymämahdollisuutta uudelle tielle. VE2 myös sijoittuu maaperältään pääosin heikosti kantavalle alueelle, jolloin tien perustamiskustannukset ovat korkeat. Tällä hetkellä alueella aiheuttavat ympäristöhäiriöitä jo erittäin vilkkaasti liikennöity Kouvola-Lappeenranta rata, Tyrrin ampumarata ja Utin lentokentän erittäin vilkas lentotoiminta etenkin Puolustusvoimien helikopterit. Näiden kaikkien aiheuttama melu on luonteeltaan pääosin lyhytaikaista ja ohimenevää, kun taas valtatie aiheuttaa jatkuvaa melukuormitusta. Utin ja Tyrrin kylien asukkaille aiheutuu vaihtoehdoista 2 ja 3 melutason kasvun, maisemahaitan ja niistä johtuvan kiinteistöjen arvon alenemisen johdosta huomattavaa haittaa. Sekä VE2 että VE3 aiheuttaisivat Utin, Tyrrin ja Kuivalan kylien palvelutason huomattavan laskun. Nykyinen ABC-asema, josta Utti lentokentän ohella tunnetaan, tuskin voi toimia kannattavasti rinnakkaistien varressa. Tämän vuoksi Utti-Kuivala-Tyrrin -alueen noin 530 asukasta joutuisivat jatkossa hakemaan kaikki kaupalliset palvelunsa Kouvolaan. Esitetyt

vaihtoehdot toki mahdollistavat vastaavien palveluiden sijoittumisen myös Tykkimäen alueelle, mutta nykyinen ”lähikauppa” yhtä kaikki katoaisi ja palveluita olisi jatkossa haettava autolla. Nykyinen tielinjaus on turvallisuustasoltaan heikko. 0 ja 0+ -vaihtoehdot eivät tarjoa nykytilanteeseen riittävää parannusta. Esitetyistä vaihtoehdoista mielestäni varteenotettavin on VE1, jossa tietä parannetaan nykyiseen linjaukseen tukeutuen. Pohjavesisuojaukset ja uuden rinnakkaistien rakentaminen nostavat tämän vaihtoehdon kustannuksia, mutta valtatie meluhaitat eivät tällöin laajene uusille alueille, ja maapohjan rakennettavuus on erittäin hyvä. VE1 mahdollistaa mielestäni parhaiten Utin alueen kehittämisen jatkossa paitsi valtatiehen myös nykyisiin palveluihin tukeutuen. Jos tie halutaan tuoda pois pohjavesialueelta, tulisi palata jo arviointiohjelman kohdassa 4.5 kertaalleen hylättyyn ajatukseen tien viemisestä radan eteläpuolelle. Samalla tulisi tarkastella mahdollisuutta kiertää myös Kaipiaisten eteläpuolitse, jolloin tie voisi liittyä nykyiseen linjaukseen 1-2 km Kaipiaisten itäpuolella. Tällöin tarkastelualueen itäpäässä rautatie voitaisiin ylittää kovan maan alueella, ja sillan rakentamiskustannukset jäisivät oleellisesti alun perin mietittyä vaihtoehtoa vähäisemmiksi. Näin valtatie saataisiin pois pohjavesialueelta huomattavasti pidemmällä matkalla ja alueella samalla riittäisi tilaa uuden tielinjauksen ja Utti-Hirvelä maantien 3751 liittymäjärjestelyille.

Yksityinen mielipiteen esittäjä 4

VT6 hanketta Kaipiainen - Tykkimäki välillä suunnitellessanne pyydän ottamaan huomioon asuintalomme, joka ei näy suunnitelmakartoissa. Tien pitäisi mennä riittävän etäältä taloamme, koska asuinolomme muuttuvat merkittävästi jos tielinjaus tulee nykyistä lähemmäs. Toivomme saavamme tietoa tarkemmista tielinjauksista ja mahdollisuuden vaikuttaa asiaan.

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.

Ympäristökeskus katsoo, että arviointiohjelma on tarkoitustaan vastaava ja pääosiltaan riittävä ja siinä on otettu huomioon arviointiohjelmalta yva-lain ja asetuksen 11 §:n mukaan vaadittavat keskeiset asiat. Yva-lain 9 §:n nojalla Kaakkois-Suomen ympäristökeskus edellyttää arviointiohjelmaan tehtävän joitakin tarkennuksia ja lisäyksiä.

Hankekuvaus

Arviointiohjelmassa on esitetty selkeästi hankkeen nimi, sijainti ja hankkeesta vastaava. Hankkeen tarve on perusteltu selkeästi ja sille asetetut valtakunnalliset, seudulliset ja paikalliset tavoitteet on tuotu hyvin esille. Hankekokonaisuus on oikein määritelty. Arviointiohjelmassa ei esitetä vielä kovin yksityiskohtaisesti keskeisiä teknisiä ratkaisuja ja maankäyttötarvetta (mm. tielinjan pituus). Tarkasteltavat vaihtoehdot on kuvattu sekä kartalla, että sanallisesti. Vaihtoehdon VE2 kuvauksessa on virhe. Utin ohituksen jälkeen maastokäytävä sijoittuu radan pohjois- eikä eteläpuolella oleville suoalueille. Vaihtoehtojen maankäyttötarpeesta olisi voinut esittää, kuinka monta kilometriä uutta tielinjaa kukin vaihtoehto sisältää, ja ehkä hieman tarkemmin, minkä tyyppistä maa-alueita eri vaihtoehdoissa tien alle jää. Olemassa olevan tielinjan leventämiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja ja vaihtoehtoja olisi myös voinut esitellä tarkemmin samoin pohjaveden suojaukseen liittyviä ratkaisuja. Myös nykyisellä tiellä on tehty pohjaveden suojaustoimia, miten ne mahdollisesti eroavat suunnitel-

luista. Hankkeeseen liittyvien osin yksityiskohtaistenkin seikkojen kuvaaminen auttaa vaikutusten selvittämisen suunnittelua.

Hankkeen esittelyn yhteydessä on kerrottu sen liittyminen muihin suunnitelmiin. Näistä suunnitelmista keskeisin on Utin osayleiskaavan laatiminen. Yva-menettelyn jälkeen voidaan tehdä päätös valtatie 6 tulevasta linjauksesta ja jatkaa yleiskaavan laatimista. Valtatie 6 parantamiselle asetetut tavoitteet ovat keskeisiltä osin yhtenevät Utin osayleiskaavalle asetettujen tavoitteiden kanssa.

Yva-menettelyn ja tiesuunnitteluprosessin liittyminen toisiinsa ja näihin liittyvät päätökset on kuvattu havainnollisesti kuvassa 3. Yva-menettelyn alustava aikataulu on yhteysviranomaisen käsityksen mukaan realistinen ja siinä on varattu riittävästi aikaa osallistumisen toteuttamiseen. Yva-menettelyn arvioidaan päättyvän alkukevällä 2007.

Vaihtoehtojen muodostaminen ja 0-vaihtoehto

0-vaihtoehto

Arviointimenettelyyn on valittu keskeiset ja vaikutuksiltaan oleellisesti toisistaan eroavat vaihtoehdot. Arviointimenettelyssä on yhtenä vaihtoehtona tarkasteltava hankkeen toteuttamatta jättämisestä ns. 0-vaihtoehto, ellei tällainen vaihtoehto erityisistä syistä ole tarpeeton. Koska näitä erityisiä syitä ei ole, arviointiohjelma sisältää 0-vaihtoehdon tutkimisen.

Vaihtoehtojen muodostaminen

Vaihtoehtoja muodostettaessa on keskusteltu runsaasti vedenottoon ja pohjavesiin kohdistuvista riskeistä sekä ihmisiin kohdistuvista sosiaalisista vaikutuksista. Arviointiohjelman luonnosvaiheissa mukana oli useampia vaihtoehtoja myös radan eteläpuolelle sijoittuva vaihtoehto, jolla arveltiin ratkaistavan sekä pohjaveteen liittyvät että ihmisiin kohdistuvat haitalliset vaikutukset. Asukkaille suunnatussa työpajassa selvisi, että paikallisesti katsoen tätä vaihtoehtoa pidettiin tarpeettomana ja jopa niin haitallisena muihin verrattuna alueen asutukselle ja vakiintuneelle maankäytölle, että sen voisi jättää kokonaan pois yva-menettelystä. Samoin nykyisen tielinjan pohjoispuolelle sijoitettu vaihtoehto esitettiin poistettavaksi lähinnä vedenottamoihin kohdistuvien lisääntyvien riskien ja arvioitujen melu vaikutusten vuoksi. Työpajan jälkeisessä hankeryhmässä käytiin vaihtoehtoja koskeva keskustelu, jonka perusteella radan eteläpuolisesta ja pohjoisesta vaihtoehdosta luovuttiin. Radan eteläpuolisen vaihtoehdon arvioitiin olevan myös teknistaloudellisesti muita selvästi hankalampi ja siten sen toteuttaminen olisi hyvin epätodennäköistä. Lisäksi katsottiin, että mukaan otettu vaihtoehto VE2 vastaa pohjavesiin kohdistuvien riskien osalta poisjätettyä vaihtoehtoa. Hankeryhmässä päätettiin, että vaihtoehtojen karsinta perustellaan arviointiohjelmassa ja esitetään vaihtoehdot kartalla, jotta lausuntojen ja muistutusten antajat voivat vielä halutessaan esittää niitä mukaan otettavaksi. Arviointiohjelmasta annetuissa lausunnoissa kahdessa esitettiin radan eteläpuolisen vaihtoehdon mukaan ottamista. Samoissa lausunnoissa arvioitiin kuitenkin, että myös mukaan otetuista vaihtoehdoista vähintään yksi on lausujan kannalta kelvollinen toteutettavaksi. Yhteysviranomaisen katsoo, että vaihtoehtojen muodostaminen on tehty esimerkillisen avoimesti ja vaikutusalueen ihmisillä on ollut hyvä mahdollisuus vaikuttaa tarkasteltavien vaihtoehtojen muodostamiseen. Päätös tutkimatta jätettävien vaihtoehtojen poisjättämisestä on tehty avoimesti ja perusteltu selkeästi arviointiohjelmassa.

Tarkasteltavan vaikutusalueen rajaus

Arviointiohjelmassa on sekoitettu käsite tarkasteltavan vaikutusalueen rajaus hankkeen vaikutusalueeseen ja vaikutuksiin. Arviointiohjelmassa olisi pitänyt esittää arviointimenettelyssä käytettävä tarkasteltava vaikutusalue. Usein voi olla perusteltua, että eri vaikutuksille määritetään toisistaan poikkeavat tarkasteltavat vaikutusalueet. Tarkasteltavien vaikutusalueiden avulla tuodaan esille hankkeesta vastaavan näkemys siitä alueesta, johon vaikutukset saattavat ulottua ja samalla herätellään tarkasteltavan vaikutusalueen ihmisiä ja yhteisöjä osallistumaan arviointimenettelyyn. Arviointiohjelmasta annettavissa lausunnoissa voidaan edellyttää muutettavaksi esitetyjä tarkasteltavia vaikutusalueita, jos ne katsotaan esimerkiksi liian suppeiksi. Arviointimenettelyn kuluessa mm. tutkimusten, selvitysten ja mallislaskelmien perusteella vaikutusten leviäminen tarkentuu ja lopulliset tulokset kootaan arviointiselostukseen. Esimerkiksi meluvaikutusten osalta tässä arviointiohjelmassa ei ole ilmoitettu tarkasteltavaa vaikutusaluetta. Arviointiohjelmassa on kuvattu menetelmä, miten meluvaikutus ja sen merkittävyys arvioidaan eli laskentamallilla määritetään meluvyöhykkeet ja merkittävyysarviointina tarkastellaan asutuksen ja herkkien kohteiden sijoittumista niille.

Hankkeen vaikutuksia ja niiden merkittävyyttä tulee tarkastella pääsääntöisesti 1,5 kilometrin etäisyydellä linjausvaihtoehtojen molemmiin puolin laajennettuna siten, että meluvaikutuksen merkittävyyttä arvioidaan myös Haukkajärven, Karhulanjärven ja Käyrälammen rannalla sijaitsevan loma-asutuksen suhteen. Tässä esitettyä tarkasteltavan vaikutusalueen rajausta määritettäessä on arvioitu tieliikenteestä aiheutuvan päiväaikaisen keskimelutason vyöhykkeen 45 dB jäävän rajauksen sisäpuolelle. Koska avoimella järvellä 45 dB:n meluvyöhyke voi olla laajempi, on tarkasteltavaa vaikutusaluetta laajennettu edellä mainitulla tavalla lähimpiin häiriintyviin kohteisiin eli merkittävään loma-asutukseen saakka.

Vaihtoehtojen vertailumenetelmä ja ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointi

Vaihtoehtoja on tarkoitus vertailla niiden vaihteittain toteuttamismahdollisuuksien, keskinäisten ominaisuuksien ja merkittävien muiden vaikutusten suhteen. Vertailussa esitetään eri vaihtoehtoihin liittyvät positiiviset ja negatiiviset tekijät, mahdolliset riskit, epävarmuudet sekä merkittävät vaikutukset. Arviointiselostuksessa vaihtoehtojen vertailu esitetään havainnollisena yhteenvetotaulukkona. Vaikutusten merkittävyyden pohjalta arvioidaan vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta. Vaikutusten merkittävyyden arviointia varten otetaan huomioon seuraavat tekijät: vaihteittain toteuttaminen, arviointimenetelmät, vaikutusten alueellinen laajuus, vaikutuksen kohde ja kohteen herkkyys muutoksille, vaikutusten palautuvuus tai pysyvyys, vaikutusten kesto ja aiheutuvan muutoksen suuruus, pelot, asenteet ja epävarmuudet, vaikutuksen merkittävyys eri näkökulmista (asukkaat, elinkeinoelämä, ympäristönsuojelu), vaikutusten todennäköisyys, epävarmuustekijät.

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetty vaihtoehtojen vertailu ja vaikutusten merkittävyyden tarkastelu on hyvin suunniteltu ja suunnitelman mukaisesti toteutettuna tuo esille eri vaihtoehtojen erot toisiinsa nähden. Erittelevän vertailumenetelmän käyttö ja sen esittäminen taulukkomuodossa on havainnollinen tapa arviointimenettelyn tuloksen esittämisessä. Vaihtoehtojen vertailu tulee tehdä tasapuolisesti ja samalla tarkkuudella eri toteutusvaihtoehtojen osalta. Vertailun tulee antaa oikea kokonaiskuva hankkeen vaihtoehtojen vaikutuksista ja niiden eroista. Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa voidaan tukeutua faktatietoihin, mutta pohjimmiltaan se on aina subjektiivista ja arvosidonnaista, siksi vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa on tuotava avoimesti esille siihen liittyvät epävarmuustekijät ja kaikkien arviointimenettelyyn osallistuvien tahojen näkemykset tulisi ottaa huomioon.

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 tarkasteltava vaikutusalue eli noin 1,5 kilometrin etäisyys tielinjoista. Tarkasteltavalla vaikutusalueella sijaitsevat herkätkohhteet (mm. päiväkodit, koulut, maa- ja vesialueiden virkistyskäyttöön kuuluvat alueet ja kohteet, suojelualueet, asutus ja loma-asutus) tulisi kuvata mahdollisuuksien mukaan kartoilla.

Arviointimenetelmät

Esitetyt arviointimenetelmät ovat selvästi 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.

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

Tarkasteltavat ympäristövaikutukset

Vaikutusten tarkastelussa keskitytään liikenteellisiin vaikutuksiin, meluvaikutuksiin, perinne- ja kulttuurimaisemaan sekä pinta- ja pohjavesiin kohdistuviin vaikutuksiin, luontovaikutuksiin, taloudellisiin sekä sosiaalisiin vaikutuksiin. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan merkittäviksi luetellut vaikutukset ovat pääosin oikein tunnistettu. Ympäristövaikutuksia tulee tarkastella hankkeen koko elinkaaren osalta pääpainona hankkeen toteuttaminen, ylläpito ja käyttö.

Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön

Arviointi perustuu pääosin asiantuntija-arvioihin. Aluerakenteeseen ja maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten arviointi tulee ulottaa tässä lausunnossa esitettyä tarkasteltavaa vaikutusaluetta laajemmalle vaikutuksen luonteesta johtuen. Painopisteenä tulee kuitenkin olla vaikutukset maankäyttöön hankkeen tarkasteltavalla vaikutusalueella.

Melu

Melu laskenta suoritetaan mallin avulla sekä nykytilanteen että liikenne-ennusteen mukaisesti. 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 päiväajan keskimelutasovyöhyke ja arvioitava sen vaikutusta tarkasteltavan vaikutusalueen sisällä olevaan loma-asutukseen. Liikenteen melu- ja äärihäiritä arvioitaessa tulee ottaa huomioon alueella jo olemassa olevat toiminnot ja niiden vaikutukset.

Tieliikenteen muut päästöt

Tieliikenteen muita päästöjä on tarkoitus tarkastella myös kasvihuonekaasujen päästön osalta ja niiden vaikutusta ilmastoon muutokseen. Päähuomio tieliikenteen päästö-

jen tarkastelussa tulee kuitenkin kiinnittää tien välittömään läheisyyteen (1,5 km) kohdistuviin vaikutuksiin. Vaihtoehtojen vertailun kannalta oleellista on selvittää poikkeavatko vaihtoehtojen ympäristövaikutukset toisistaan. Ovatko esimerkiksi 0-vaihtoehdossa liikenteen päästöt erilaiset verrattuna muihin vaihtoehtoihin. Myös liikenteen aiheuttaman tärinän vaikutuksia ja merkittävyyttä on arvioitava samoin vaikutuksia liikennemääriin sekä pätiellä että hankkeen toteuttamisen seurauksena rakennettavalla tai olemassa olevalla rinnakkaistiestöllä. Liittymäjärjestelyistä riippuen Uttiin ja Kaipiaisiin suuntautuvasta työmatkaliikenteestä voi osa siirtyä rinnakkai-
 tiestölle, jonka liikennemäärät voivat nykytilanteeseen verrattuna muuttua merkittävästi.

Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Tietojärjestelmissä olevan tiedon lisäksi on tarkoitus suorittaa maastoinventointeja. Liito-oravan lisäksi on selvitettävä myös muiden luontodirektiivin liitteen IV(a) laji-
 en (pois lukien suurpedot) osalta ainakin näille lajeille soveltuvat elinympäristöt suunnittelualueella ja arvioida sen perusteella tarkempien selvitysten tarvetta. Arviointiselostuksesta on käytävä ilmi aiheutuuko hankkeesta vaikutuksia, jotka todennäköisesti merkittävästi heikentävät tarkasteltavalla vaikutusalueella sijaitsevien Natura-2000 kohteiden niitä luonnonarvoja, joiden perusteella kohde on otettu Natura-2000 suojelualueverkostoon. Hankkeen vaikutusalueella sijaitsevien Natura 2000 kohteiden osalta on kuvattava hankkeen suorat ja välilliset vaikutukset niihin ja arvioitava, miten ne vaikuttavat kohteen eliölajeihin ja luontotyyppeihin. Mahdollisista hirviaidoista aiheutuvat vaikutukset eläinten liikkumiseen on arvioitava. Utin lentokenttäalue on jo nyt aidattu. Jos tiehankkeeseen liittyy hirviaitojen rakentamista, on näiden esteiden yhteisvaikutus selvitettävä ja toteutus suunniteltava kokonaisuus huomioiden. On mahdollista, että rinnakkaiset aitaukset ohjaavat hirviä liikenne tai muun turvallisuuden kannalta väärään suuntaan.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Liikenteestä ja rakentamisesta aiheutuvien vaikutusten lisäksi on tarkasteltava tienpidosta aiheutuvia vaikutuksia sekä mahdollisista poikkeustilanteista tai onnettomuuksista aiheutuvia vaikutuksia pohja- ja pintavesiin, vedenottamoihin ja talousvesikaivoihin. Liukkauden torjunta voi aiheuttaa merkittäviä vaikutuksia sekä pohjave-
 teen että tiealueelta johdettavien vesien seurauksena myös tarkasteltavan vaikutusalueen pintavesiin. Myös nämä vaikutukset ja niiden merkittävyys on arvioitava.

Vaikutukset luonnonvaroihin

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

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien vaikutusten arviointi

Suunniteltu ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelunäkökulma on varsin kattava. Yva-menettelyssä selvitetään vaihtoehtojen vaikutuksia sekä asiantuntijoiden arvioina 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.

Vaikutuksia ihmisten liikkumisolosuhteisiin arvioitaessa on selvitettävä vaikutukset myös joukkoliikenteeseen, kevyeen liikenteeseen ja työmatkaliikenteeseen.

Vaikutukset liikennemääriin ja liikenneturvallisuuteen

Liikennevaikutusten selvittämiseksi arviointiselostuksessa on kuvattava myös rinnakkaistiestön muutos ja parannustarpeet sekä rakennustöiden aikaiset liikenteen ja liikennejärjestelyiden muutokset. Liikenteen osalta on tarkasteltava liikennemäärien, turvallisuuden ja melun lisäksi myös äänivaikutuksia. Arviointimenettelyssä on selvitettävä, miten ylisuuret erikoiskuljetukset tullaan ohjaamaan mahdollisten ylikulkusiltojen tai muiden esteiden ohi ja miten kiertoreitit on järjestetty poikkeusoloissa ja onnettomuustilanteissa.

Vaikutukset alueiden käyttöön, maisemaan ja kulttuuriperintöön

Arviointimenettelyssä tullaan esittämään hankkeen vaihtoehtojen suhdetta voimassa oleviin kaavoihin, niiden määräyksiin sekä kaavojen muutostarpeita.

Muinaismuistolain (295/63) mukaan ennen yleisiä rakennustöitä on otettava hyvissä ajoin selvää siitä, tuleeko työ koskemaan muinaisjäännöksiä. Museovirasto on lausunnossaan todennut, että sillä ei ole arkeologisen kulttuuriperinnön osalta muinaismuistolain mukaista huomautettavaa.

Kymenlaakson maakunta museon lausunnossa tuodaan esille arvokkaita rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, jotka sijaitsevat hankealueen läheisyydessä. Hankkeen mahdolliset vaikutukset näihin kohteisiin on arvioitava ja tarpeen mukaan käytettävä museon asiantuntemusta.

Ympäristönsuojelua koskevat suunnitelmat ja ohjelmat

Arviointiselostuksessa tulee esittää arvio eri vaihtoehtojen suhteesta hankkeen kannalta olennaisiin luonnonvarojen käyttöä ja ympäristönsuojelua koskeviin suunnitelmiin ja ohjelmiin. Ympäristöministeriön on asettanut meluntorjunnan kehittämistä koskevan työryhmän, joka on toimeksiannon mukaisesti valmistanut mietinnön 22.4.2004 (Meluntorjunnan valtakunnalliset linjaukset ja toimintaohjelma). Mietinnön perusteella ympäristöministeriö valmistelee ehdotusta valtioneuvoston periaatepäätökseksi meluntorjunnasta. Ehdotus sisältää myös liikennemeluun liittyviä tavoitteita, joiden toteutumisesta eri vaihtoehtojen osalta tulee tarkastella arviointiselostuksessa.

Vastaavasti tulee tarkastella vesipuitteiden suhteissa 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 ja vedenhankinnan 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 vaihtoehtojen varaudutaan liukkauden torjuntaan ja onnettomuuksien aiheut-

tamaan pohjaveden pilaantumisriskiin. Minkälaisia pohjaveden suojausratkaisuja on käytössä ja minne niitä arviointimenettelyn perusteella tulisi sijoittaa. Vastaavasti on esitettävä, miten meluntorjunta tulisi eri vaihtoehtoisissa toteuttaa. Meluntorjunnan suunnittelussa on otettava huomioon alueella jo olevat melun lähteet mm. lentoliikenne, rautatie ja turvetuotanto.

Estevaikutusten ehkäisemiseksi on selvittettävä rinnakkaistiestön tarpeen lisäksi liittymien sijainnit ja määrät sekä yli- tai alikulkureittien tarve sekä ihmisille että eläimille.

Tiedottaminen ja kansalaisten osallistuminen

Yhteysviranomaisen 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 todellinen 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

Sisällöltään raportti on ymmärrettävä ja helposti luettavissa. Sisällysluettelo on selkeä. Tarkasteltavan vaikutusalueen rajaukseen liittyvät epätarkkuudet heikentävät hieman kokonaisuuden hahmottamista ja aiheuttavat tulkinnanvaraa arviointimenettelyn rajaukseen. Ohjelmasta ei selviä esimerkiksi sisältyikö suunnitelmaan meluvaikutusten tarkastelu hankkeen pohjoispuolella sijaitsevien järvien loma-asutukseen.

Johtopäätökset

Yva-lain tavoitteena on kansalaisten tiedon saannin sekä osallistumisen turvaaminen ja ympäristöasioiden huomioon ottaminen päätöksenteossa. Hankkeen eri toteuttamisvaihtoehtojen avoin tarkastelu ja vertailu ovat yva-lain mukaisen prosessin kulkemakiviä. Valtatien 6 parantaminen välillä Tykkimäki - Kaipainen ympäristövaikutusten arviointiohjelma antaa hyvät lähtökohdat hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnille.

4. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä yhdessä arviointiohjelman kanssa arviointimenettelyn ajan 26.6.2006 alkaen Valkealan kunnanvirastossa (Kustaa III tie 10), Kouvolan kaupungintalolla (Torikatu 10), Anjalankosken kaupungintalolla (Keltakankaantie 5) ja Utin kirjastossa (Opintie 1 Utti) sekä Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa (Kauppamiehenkatu 4, Kouvola). Lausunto on nähtävillä myös internet-osoitteessa <http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=7766&lan=fi>

Arviointiohjelmasta esitetyt lausunnot ja mielipiteet 17 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 5850 euroa

Peruste: ympäristöministeriön asetus alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (1237/03)

TIEDOKSI Kouvolan kaupunki
 Anjalankosken kaupunki
 Valkealan kunta
 Kouvolan Seudun Kansanterveystyön ky/Ympäristöpalvelut Hallituskatu 7 A
 45100 KOUVOLA
 Kymenlaakson liitto
 Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluyksikkö
 Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus
 Utin Jääkäriyrykmentti
 Ilmailulaitos
 Ratahallintokeskus PL 185, 00101 HELSINKI
 Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus
 Museovirasto
 Kymenlaakson maakuntamuseo
 ProAgria Kymenlaakson maaseutukeskus Paimenpolku 16 45100
 Kaakkois-Suomen metsäkeskus
 Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry., Teollisuuskatu 2, 53600 Lpr
 Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry.
 Maarikkavuoren yksityistien hoitokunta, Volttikatu 26 D, 45120 Kouvola
 Yksityiset mielipiteen esittäjät 4 henkilöä
 Ramboll Finland Oy, PL 3 02241 Espoo
 Suomen ympäristökeskus
 Ympäristöministeriö