



23.6.2008

KAS-2007-R-15-531

Tiehallinto / Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA, VALTATIE 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 mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen 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.

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 Taavetti-Lappeenranta sovelletaan yva-menettelyä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (286/1999) 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).

Arviointiselostus

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

Hanke ja sen perustelut

Suunnitteluala 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, liittymäratkaisuissa ja nopeustasossa. Nämä yhdessä poikkeuksellisen suuren raskaan liikenteen osuuden kanssa ovat johtaneet myös liikenteen sujuvuusongelmiin ja liikenneturvallisuuden laskuun. Valtatien sijoittuminen 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 matka-aikojen 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 pilaantumiskärsiä 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 leveäkaistatiehen ja itäpäässä kaksikaistaiseen vanhaan valtatiehen.

Vaihtoehto 0+

Nykyistä valtatieta parannetaan pienin toimenpitein. Näitä ovat mm. valtatiehen liittyvän tiestön liittymäjärjestelyt. Jurvalan taajaman ulkopuolella vaihtoehtoon 0+ si-

sältyy keskikaiteellisia ohituskaistaosuuksia, jotka varustetaan hirviaidoin. Jurvalan taajaman kohdalla tierunko säilytetään nykyisellään, mutta siihen liittyen toteutetaan liikenteestä aiheutuvien haittojen ja riskien lieventämistä melu ja pohjavesisuojaus-

Vaihtoehto 1

Valtatie linjataan Jurvalan taajaman kohdalla uuteen maastokäytävään rautatien varteen. Vaihtoehto sisältää neljä läntistä ja kaksi itäistä alavaihtoehtoa. Kaikissa alavaihtoehtoisissa valtatie sijoittuu nykyiseen maastokäytävään välillä Taavetti-Rantsilanmäki ja välillä Hurtanmaa-Kärki. Valtatien leikkauksen lähtökohtana on keskikaiteellinen nelikaistatie joko keskikaistalla tai ilman. Jurvalan ohituksen vaatiman uuden linjauksen erkanemiskohdista nykyisestä tiestä on olemassa neljä läntistä (VE1/L1, VE1/L2, VE1/L3 ja VE1/L4) ja kaksi itäistä (VE1/I ja VE1/I2) alavaihtoehtoa.

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. 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. Vuonna 2007 Ratahallintokeskus käynnisti 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).

Arviointiselostuksesta tiedottaminen, kuuleminen ja osallistumisen järjestäminen

Arviointityön aikana järjestettiin kaksi yhdistyksille ja muille yhteisötilaisuuksille suunnattua työpajatilaisuutta, kaikille avoin lähialueen asukkaille ja maanomistajille suunnattu maastokäynti. Hankkeen internetsivuilla on esitelty hanketta koskevaa ajankohtaista aineistoa. Hankkeesta on lähetetty tiedotteita paikallisille viestimille, jotka ovat julkaisseet myös toimituksellista asiaa koskevaa aineistoa. Sidosryhmätoja edustava hankeryhmä on kokoontunut arvioinnin aikana 6 kertaa.

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus kuulutti ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta Lappeenrannan kaupungissa 10.4. – 25.4.2008 ja Luumäen kunnassa 5.5.-19.5.2008. Kuuluttaminen eri aikaan Lappeenrannassa ja Luumäellä, johtui Luumäen kuntaan lähetetyn postilähetyksen palautumisesta avaamattomana takaisin ympäristökeskukseen. Kuulutus on julkaistu Luumäki ja Etelä-Saimaa sanomalehdissä. Arviointiselostus on ollut 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 arviointiselostusta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 15.4.2008 Taavetissa Luumäellä. Johtuen Luumäen ensimmäisen kuulutusyrityksen epäonnistumisesta, lausuntojen ja mielipiteiden toimittamisaikaa jatkettiin alkuperäisestä määräajasta toukokuun lopusta 6.6.2008 saakka. Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta: Luu-

mäen kunta, Lappeenrannan kaupunki, Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolaan 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. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ohjasi hankeryhmä, johon kuului Kaakkois-Suomen tiepiiri, Kaakkois-Suomen ympäristökeskus Etelä-Karjalan Liitto, Luumäen kunta, Lappeenrannan kaupunki ja Ratahallintokeskus.

2. ARVIOINTISELOSTUKSESTA ESITETYT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Arviointiohjelmasta esitetyt lausunnot ja mielipiteet

Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle toimitettiin 14 lausuntoa tai mielipidettä.

Luumäen kunnanhallitus

Luumäen kunnanhallitus antaa lausunnon, joka on yhteneväinen alla olevan ympäristönsuojelusihterin lausunnon kanssa.

Luumäen kunnan ympäristönsuojelusihteri

Luumäen kunnan ympäristösuojeluviranomaisen mielestä vt 6:sen ja tulevan kaksoisraiteen melu- ja värinävaikutusta on käsiteltävä yhtenä kokonaisuutena. Pohjaveden suojaus on järjestettävä ainakin Taavetin ja Uron vedenottamoiden kohdalla. Lisäksi on huolehdittava yksittäisten talousvesikaivojen suojauksesta. Salpalinjan linnoitusaluekokonaisuus on säilytettävä. Hankkeen tulisi edistää myös luonnon monimuotoisuutta esim. luodaan pientareille ja liittymiin niittyjä ja ketoja. Yhteyden eteläpuolen kylästä Kivijärven rantaa on säilytettävä. Käsitellyistä vaihtoehdoista ympäristön kannalta paras vaihtoehto on VE 1.

Lappeenrannan kaupunginhallitus

Kaupunginhallitus antoi alla olevat lautakuntien lausunnot Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle tiedoksi ja huomioonotettavaksi vt 6:n parantamiseen välillä Taavetti-Lappeenranta liittyvässä ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa ja ilmoitti, ettei kaupunginhallituksella ole asiaan muuta lausuttavaa.

Lappeenrannan tekninen lautakunta

Suunnitelma-alueella ei Lappeenrannan puolella ole muita kaavoja kuin seutukaava. Valtatien 6 parantamisella entisellä paikallaan ei ole vaikutusta Lappeenrannan maankäytön suunnitelmiin. Kaavoituksella ja palvelutuotannolla ei ole esittää Lappeenrannan kaupungin alueelle muita tien toteuttamisvaihtoehtoja tai -linjauksia. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on huomioitu keskeiset vaikutukset. Lappeenrannan puolella valtatie 6 varren maa-ainesten ottoalueiden maisemallinen vaikutus tienkäyttäjille tulee arvioida ja miettiä tien leventämisen aiheuttamat maisemakuvan muutokset. Jos Luumäen Toikkalan ja Lappeenrannan Selkäharjun välillä ei tule valtatielle 6 eritasoliittymiä, se tarkoittaa Lappeenrannan Pohjosen yksityistien yhteyden katkeamista valtatielle 6. Tätä estevaikutusta ei ole arviointiselostuksessa huomioitu. Pohjosen yksityistien yhteydet tulee jatkosuunnittelussa huomioida ensisijaisesti eritasoliittymäjärjestelyin tai riittävän tasokkailla rinnakkaistieyhteyksillä Selkäharjun ja Toikkalan eritasoliittymien kautta.

Lappeenrannan sosiaali- ja terveyslautakunta

Ympäristövaikutusten arviointi on tehty kattavasti ja perusteellisesti. Vaikutusten perusteella VE 1 tulee pitää suunnittelun lähtökohtana.

Lappeenrannan ympäristö- ja rakennuslautakunta

Lautakunta esittää lausuntonaan, että tiesuunnitelmassa tulee tarkemmin huomioida Lappeenrannan alueella oleva asutus, että sen pihapiirissä melutaso jää alle valtioneuvoston päätöksen mukaisten ohjearvojen. Myös nykyisten maa-ainesten ottopaikkojen ja tiesuunnittelun tasausten, maisemoinnin ja linjauksen osalta tulee parantaa yhteistyötä sekä etsiä maiseman kannalta parempia ratkaisuja. Pohjavesisuojaus tulee toteuttaa Lappeenrannan puolella olevalla II-luokan pohjavesialueella. Liitoravaselvitys tulee toistaa Lappeenrannan alueella.

Etelä-Karjalan liitto

Selvityksessä on otettu hyvin ja monipuolisesti huomioon alueelle kohdistuvat vaikutukset. Erityisen ilahduttavaa on aluerakenteellisten vaikutusten arviointi. Liitto esittää, että vt-6 Lappeenranta-Imatra tieosuuden maisemointiprojekti otetaan huomioon. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon, että erityisesti risteys- ja läjitysalueiden, istutusalueiden, erityisvalaistusten, siltojen, kaiteiden sekä melusuojausrakenteiden ja –aitojen suunnittelussa ja toteuttamisessa tehdään yhteistyötä mahdollisimman hyvän lopputuloksen saavuttamiseksi. Vuonna 2003 laaditun Etelä-Karjalan liikenne-strategian 2020 yhtenä tärkeänä tavoitteena on toteuttaa seudullinen kevyen liikenteen pääverkko, joka on hyvin opastettu, standardiltaan sujuva, ensisijaisesti kokonaan ajoradasta erotettu ja maakunnan ydinalueella yhtenäinen. Etelä-Karjalan liitto esittää, että jatkosuunnittelussa kevyen liikenteen verkkoa tarkastellaan erityisen huolellisesti. Myös virkistys- ja ulkoilureittien; Salpareitistön ja kansainvälisen E-10 reitin jatkuvuus tulee ottaa huomioon mm. alikulkumahdollisuuksina. Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että valtatie 6:n suunnitelmat ovat valmiina ja tien parantaminen on mahdollista heti sen jälkeen kun Lappeenranta-Imatra väli valmistuu.

Etelä-Suomen lääninhallitus

Arviointiselostuksen mukaan rakentamiseen liittyvien kaivu-, louhinta- ja räjäytystöiden aiheuttama melu, tärinä ja pölyäminen voivat aiheuttaa haitallisia vaikutuksia. Rakentamisen aikaisista haittavaikutuksista ei ole mainittu enempää. Lääninhallitus katsoo, että rakentamisen aikaiset vaikutuksia ihmisten terveyteen on tarkasteltu puutteellisesti. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tulee arvioida ennen rakennusvaihetta melua, päästöjä ilmaan, vaikutuksia talousveteen sekä tärinää. Melun osalta tulee arvioida ylittääkö rakentamisen aikainen melu ulkomelulle annetut ohjearvot asuinkiinteistöjen ja muiden terveydensuojelulain mukaisten häiriintyvien kohteiden alueella. Mikäli ulkomelulle annetut ohjearvot ylittyvät tulee arvioida asuinrakennusten ja muiden terveydensuojelulain mukaisten häiriintyvien kohteiden sisämelutaso. Jos sisämelutasot ylittävät niille asumisterveysohjeessa (stm:n oppaita 1:2003) annetut ohjearvot, tulee ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, jotta sisämelutasot saadaan ohjearvojen mukaiseksi. Pölyn osalta lääninhallitus edellyttää, että pölyhaittaa rajoitetaan mahdollisuuksien mukaan. Tien rakentaminen tulee järjestää siten, etteivät valtioneuvoston antamat (asetus 711/2001) ilmanlaadun raja-arvot ylity alueilla, joilla asuu tai oleskelee ihmisiä ja joilla ihmiset saattavat altistua ilman epäpuhtauksille. Lääninhallitus pitää tärkeänä, että rakentamista aiheutuvat vaikutukset eivät huononna talousvetenä käytettävää vettä sosiaali- ja terveysministeriön asetuksien (461/2000 ja 401/2001) laatuvaatimusten vastaiseksi. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen mukaan Suurimmalla osalla suunnittelualueen haja-asutuksista on kiinteistökohmainen vesihuolto. Liikenteen lisääntyessä vaihtoehdot VE0 ja VE0+ lisäävät pohjaveden suolaantumista ja onnettomuuksista johtuvaa pohjaveden pilaantumisriskiä. Vaihtoehto VE1 sisältää pohjaveden suojaustoimenpiteitä, mutta muilla kuin suoja- tuilla osuuksilla tiealueen laajentuminen voi lisätä suolan joutumista pohjaveteen. Tällä voi olla merkitystä kiinteistöjen kaivoille. Lääninhallitus pitää tärkeänä, että rakentamista ja valmiista tiestä aiheutuva vaikutukset eivät huononna talousvetenä

käytettävää vettä sosiaali- ja terveysministeriön asetuksien (461/2000 ja 401/2001) laatuvaatimusten vastaiseksi. Sosiaali- ja terveysministeriö on antanut asuntojen ja muiden sisätilojen melutasolle ohjearvot (Sosiaali- ja terveysministeriö, Asumisterveysohje, Oppaita 2003:1). Ohjearvot tarkoittavat sitä melutasoa, jolle sisätiloissa oleskeleva henkilö saisi enintään altistua. Ohjearvojen lähtökohtana on ollut, että rakennuksiin kohdistuva ulkomelu ei ylitä valtioneuvoston päätöksen (193/92) päivä- ja yöajan melun ohjearvoja eli $L_{Aeq, 07 - 22 \text{ h}} \leq 55 \text{ dB(A)}$ ja $L_{Aeq, 22 - 07 \text{ h}} \leq 50 \text{ dB(A)}$. Arvioselostuksessa mukana olleen meluselvityksen mukaan jokaisessa vaihtoehdossa joidenkin asuntojen kohdalla ulkomelun ohjearvot ylittyvät. Melun kannalta huonoin vaihtoehto on VE0, joka lisää meluhaittoja liikenteen lisääntymisen myötä. Selvityksen mukaan jokaisessa vaihtoehdossa yli 65 dB melulle altistuu muutama asuinkiinteistö. Lääninhallitus katsoo, että melun terveydellisten haittavaikutusten kannalta tulee selvittää sisämelutaso niiden asuintalojen ja muiden terveydensuojelulain mukaisten kohteiden osalta, joiden kohdalla ulkomelu ylittää päiväajan ohjearvon. Mikäli sisämelutasot ylittävät niille annetut ohjearvot, tulee ryhtyä tarvittaaviin toimenpiteisiin, jotta sisämelutasot saadaan ohjearvojen mukaiseksi. Selostuksessa ei ole mainittu, onko hankkeen vaikutusalueella yleisiä uimarantoja. Mikäli hankkeen vaikutusalueella on yleisiä uimarantoja, tulee selvittää hankkeen mahdolliset vaikutukset uimaveden laatuun. Yleisten uimarantojen uimavesien laatuvaatimuksista on säädetty sosiaali- ja terveysministeriön asetuksissa (177/2008) ja (354/2008). Lääninhallitus katsoo, että nykyisellään liikennemäärät ovat niin valtavia etenkin raskaan liikenteen osalta, että ne haittaavat suunnattomasti alueen asukkaiden jokapäiväistä elämää ja liikkumista sekä etenkin liikenneturvallisuutta. Myös viranomaisten hälytysajot nykyisellään liikenneuhkien johdosta ovat vaikeutuneet. Täten lääninhallitus pitää valtatie 6:n parannushanketta äärimmäisen tärkeänä, kun aiemmissa kappaleissa mainitut seikat otetaan huomioon.

Museovirasto

Museovirasto tekee 2.-13.6.2008 Kaakkois-Suomen tiepiirin tilauksesta arkeologisen inventoinnin valtatie 6 parantamiseen liittyvillä vaihtoehtoisilla linjauksilla 0+ ja 1 ennestään tuntemattomien esihistoriallisten ja historiallisen ajan kiinteiden muinaisjäännösten löytämiseksi. Samalla selvitetään hankkeen vaikutus tunnettuihin muinaisjäännöksiin. Inventoinnissa huomioidaan myös Salpalinjan linnoitteet, jotka rinnastetaan muinaismuistolain rauhoittamiin kiinteisiin muinaisjäännöksiin. Museovirasto voi arvioida hankkeen vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön vasta inventoinnin tulosten ollessa saatavilla. Rakennetun kulttuuriympäristön osalta lausunnon antaa maakuntamuseo.

Etelä-Karjalan museo

Etelä-Karjalan museon näkemyksen mukaan arviointiselostus on kulttuurimaisema- ja rakennussuojelukohteiden osaltaan pääpiirteissään asiallisesti toteutettu. Huomautuksena voidaan todeta, että liitteessä (2) esitettyihin maisemaa ja kulttuuriympäristöä esitteleviin karttaosuuksiin olisi ollut syytä merkitä myös uudet tielinjausvaihtoehdot liittymineen. Nyt tarkan kuvan muodostaminen uusien tielinjojen ja arvokaiden kulttuuriympäristökohteiden kohtaamisesta on vaikeaa. Kulttuuriympäristöä koskien on huomioitava vielä, että Museovirasto suorittaa kesäkuussa 2008 VT6:n alueella esihistoriallisen ja historiallisen ajan arkeologisten kohteiden inventoinnin, jonka tuloksista ja tulosten merkityksestä suhteessa alueen tiehankkeeseen tulee kuulla Museovirastoa.

Vaihtoehtojen VE0 ja VE0+ rakennettuun ympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointiin ei Etelä-Karjalan museolla ole huomautettavaa. Rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset ovat vähäisiä. VE1 vaihtoehdon läntisistä alavaihtoehtoista L1, L2, L3 ja L4 esitettyyn vaikutusten arviointiin ei Etelä-Karjalan museolla ole huomautettavaa. Arvioinnin mukaan L1 ja L3 vaihtoehdot ovat maiseman

kannalta ongelmallisimpia, kun taas L2 ja L4 ovat suotuisempia. Rakennussuojelun kannalta mikään läntisistä vaihtoehtoista ei uhkaa erityisen merkittäviä rakennuskohteita. Jurvalan ohitustieosuudella vaikutusten arviointiselostus vahvistaa rakennussuojelun kannalta jatkosuunnittelussa erityishuomiota vaativat kohteet. Näistä merkittävin on Luumäen asema siihen liittyvine rakennuksineen ja Suomen oikeustaistelun muistomerkkeineen. Aseman pohjoispuolella sijaitsee myös presidentti Svinhufvudin henkilöhistoriaan liittyvä Nurmelan käräjätupa, jonka tuvassa 1910-luvun alussa Svinhufvud piti käräjiä, ja josta hänet haettiin vuonna 1914 karkotukseen Siperiaan. Suunniteltu tielinjaus kiertää arvokkaat asemarakennukset pohjoispuolelta erottaen käräjätuvan ja asemaympäristön toisistaan. Samalla aseman rakennukset jäävät radan ja valtatieväliin. Arviointiselostuksessa mainitaan, että pääsy asemalle voidaan uuden tieyhteyden avulla turvata jatkossakin kaikille ajoneuvoille. Koska suunniteltua tieyhteyttä asemalle ei ole arviointiselostuksessa tarkemmin esitelty, tulee jatkosuunnittelussa tähän asiaan kiinnittää vielä erityishuomiota. Samoin Suoanttilan tien sillan toteutuksen suunnittelussa tulee pyrkiä ratkaisuun, jossa Suoanttilan tien taseaus tavoittaa nykyisen tienpinnan mahdollisimman etäällä käräjätuvan pihapiiristä. Jurvalan tieosuudella aseman länsipuolella Kiurulan paikallisesti arvokkaan miljöön reunalla sijaitsevan Peltolan tilan säilyttämiseen tulee kiinnittää huomiota. VT6 uusien linjausvaihtoehtojen osalta selvästi ongelmallisinta kohta liittyy itäiseen vaihtoehtoon I1. Kuten ympäristövaikutusten arviointiselvitys osoittaa olisi I1- linjausvaihtoehto tuhoisa Askolan kylässä sijaitsevan valtakunnallisesti merkittävän Salpalinjan alueen kannalta. Radan varresta koilliseen erkaneva tieura läpäisisi radan pohjoispuolella olevia rakenteita ja jakaisi yhtenäisen puolustuslinjan kahtia. Salpalinjan länsipuolelle suunniteltu kiertoliittymä jäisi sekin hyvin lähelle linnoitteita, mikä toisi mahdollisesti välillisiä vaikutuksia alueen maankäytölle sekä vähentäisi Salpalinjan arvoa kulttuuriperintö- ja matkailukohteena. Kiertoliittymältä länteen vanhalle VT6 uralle johtava ulostulo leikkaisi salpalinjan linnoitteita nykyisen osittain matkailukäytössäkin olevan osan kohdalla. Etelä-Karjalan museo katsoo, että linjaus VE1/I1 ei ole toteuttamiskelpoinen sen Salpalinjan linnoitteisiin aiheuttamien merkittävien välittömien ja välillisten vaurioiden vuoksi. Linjausta ei näin ollen tulisi ottaa enää huomioon jatkosuunnittelussa. Etelä-Karjalan museon näkemyksen mukaan Salpalinjan linnoitteiden kannalta itäisistä vaihtoehtoista parempi linjausvaihtoehto olisi VE1/I2.

Kaakkois-Suomen metsäkeskus

Yleistavoitteet

Metsäkeskus kannattaa yleistavoitteita valtatie 6:n parantamisesta välillä Taavetti-Lappeenranta. Metsäteollisuuden raaka-aineiden sekä kotimaisen että tuontipuun turvallisen kuljetuksen kannalta tien parannus on kasvaneiden liikennemäärien takia välttämätöntä.

Vaikutukset luontokohteisiin

Arviointiselostuksessa on selvitetty paikalliset arvokkaat ja muuten tärkeät kohteet, pohjaveden pilaantumisriskit ja luonnonolojen nykytila riittävällä tarkkuudella. Tiedossa olevat suojelualueet ja muut arvokkaat kohteet on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon. Metsäkeskus on lausuntoa valmistellessaan vertaillut eri linjausvaihtoehtojen vaikutusta metsäkeskuksen paikkatietojärjestelmässä oleviin metsälain erityisen tärkeisiin elinympäristöihin.

Vaihtoehto 1 kulkee läheltä liito-oravien esiintymisaluetta, mistä voi aiheutua lajille pientä haittaa. Toisaalta VE 1 sijoittuu rautatien viereen eikä aiheuta merkittävää uuden maastokäytävän tekemistä.

Vaikutukset elinkeinoon

Luontokohteiden säilymisen lisäksi metsäkeskuksen intresseissä on huolehtia maa- ja metsätalous-elinkeinojen jatkumisesta valtatieväliin parannuksesta huolimatta. Riittävien

korvaavien yhteyksien luominen tukee yleistavoitetta ja mm. maa- ja metsätalous-elinkeinojen haitan minimoimista.

Tielinjauksen suuntaaminen Jurvalan taajaman ulkopuolelle rautatien kanssa samaan käytävään minimoi elinkeinolle aiheutuvan pirstoutumishaitan. Vanha valtatie 6 jää maa- ja metsätalouden ja muun paikallisliikenteen tarpeisiin.

Vaikutuksen eläinten kulkuyhteyksiin

Eläinten kulkuyhteyksiä tulee yrittää järjestää ylitys/alituspaikoilla mahdollisimman tehokkaasti. Hirvien luontainen liikkumissuunta kulkee tien linjausten poikki. On varottava muodostamasta uusia talvilaidunalueita ja sitä kautta syntyvää taimikkotuhoa.

Yksityinen mielipide 1.

Uuden tielinjan VE 1 paikka on mielestäni radan varressa, kun ajatellaan asiaa pitkälle tulevaisuuteen. Vanha tie jäisi joustavaan paikalliseen käyttöön ja Jurvalan taajama rauhoittuisi raskaalta liikenteeltä. Mikä vähiten kokonaishaitallisista läntisistä liittymä alavaihtoehtoista, L1, L2, L3 vai L4? Sen asiantuntijat osaavat varmasti ratkaista kerättyjen tietojen ja tutkimusten perusteella. Jos uusi tielinja erkanee Salpausharjulta radan varteen vasta Kankaan hautausmaan jälkeen eli L4:n mukaisesti, niin mahtuuko uusi nelikaistatie nykyiseen maastokäytävään välillä Rantsilanmäki-Haimila, kun huomioidaan vielä tarvittavat melusuojaukset ja hirviaidat.

Yksityinen mielipide 2.

Tielinjaus L4 menisi vanhalla pohjalla ei rikkoisi Hamilan-Uron seutua, eikä kulkisi I luokan pohjavesialueella, lähteet säilyisivät myös. L1 linjauksessa kulkee Ansarin maakaasuputki pellon halki ja pelolla on vedenottamo sekä kunnallistekniikka kulkee myös. L4 kulkisi sujuvasti asutuksen ohi ei jäisi taloja tien alle. Meluvalleja aitoja ja alikulku Ansarin kohdalle rantaan. Tielinjaukset L1/L2 haittaavat toimeentuloni, koska L1 kulkisi toimeentuloni kannalta tärkeän pellon halki ja muut pellot ovat radan takana. Pellolle meno ja koneurakointi huonontuisi L1/L2 linjauksilla, sillä olen sitoutunut viljelemään maata usean kymmenen vuotta ja koneurakointini on myös samalla suunnalla. Ottakaa mielipiteen huomioon suunnittelussa toimeentuloni takia.

Yksityinen mielipide 3.

Maastollisesti, maisemallisesti ja maatalouden talouskeskuksia vähiten vahingoittava tievaihtoehto VE 1/L4 on paras vaihtoehto, yleiskaavan mukainen ohjeellinen linjaus. Ansarin eteläpuolelle melu- ja äänivallisuus ja rinnakkaistien asfaltti pinnoitus. Myös uuden tien alitus Ansarin kohdalle hitaan- ja kevyenliikenteen tunneli turvaamaan liikenneturvallisuus Ansariin ja järvelle kulkijoille. Mielipiteen esittäjän mainitseman tilan toiminnan suhteen vähiten haitallisina olisi vaihtoehto, jossa tielinja säilyisi entisen linjauksen tuntumassa.

Yksityinen mielipide 4

Jos tie tulee radanvarteen niin haluaisin, että taloni ja uuden tien väliin tulisi meluaita tai valli jos mahdollista.

Yksityinen mielipide 5

Suunnitelmassa huomioitavia asioita koskien vaihtoehto 1 ja itäistä eritasoliittymää: Vaihtoehto 1:n toteutuessa tielinja jakaa tilamme kahtia ja vaikeuttaa siellä liikkumista sekä tilan hyödyntämistä. Tila on hankittu 2003 lisämaaksi, elinkeinon turvaamiseksi. Vielä itäisen eritasoliittymän toteutuessa tila pirstoutuu useammaksi osaksi ja vaikeuttaa elinkeinon harjoittamista. Jos vaihtoehto 1 toteutetaan sekä itäisen eritasoliittymä olisi kohtuullista siirtää eritasoliittymää mahdollisimman paljon itään päin pirstomasta tilaa lisää.

3. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Yhteysviranomaisen lausunnossa on otettu huomioon arviointiselostuksesta saadut lausunnot ja mielipiteet.

Hankekuvaus

Arviointiselostuksessa esitetään selkeästi hankkeen kuvaus, tarkoitus ja sijainti sekä hankkeesta vastaava. Hanketta koskevat tiedot on esitetty riittävän yksityiskohtaisesti, jotta vaikutusten tunnistaminen ja selvittäminen on ollut mahdollista. Hankkeen tarve on perusteltu selkeästi ja sille asetetut valtakunnalliset, seudulliset ja paikalliset tavoitteet on tuotu hyvin esille.

Vaihtoehtojen käsittely

Tutkitut vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia ja niiden valintaa on perusteltu arviointiselostuksessa. Alavaihtoehtojen karsinta perusteluineen on esitetty tarkemmin aiemmin valmistuneessa arviointiohjelmassa. Vaihtoehtoja on tarkasteltu tasapuolisesti ja yhtäläisellä tarkkuudella. Tarkastelussa on ollut myös hankkeen toteuttamatta jättäminen eli 0-vaihtoehto. Yhteysviranomaisen katsoo, että vaihtoehtojen muodostaminen on tehty vuorovaikutteisesti ja vaikutusalueen ihmisillä on ollut hyvä mahdollisuus vaikuttaa tarkasteltavien vaihtoehtojen muodostamiseen.

Vaihtoehtojen vertailu ja ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointi

Vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia on tarkasteltu vaikutustyypeittäin. Tulokset on esitetty selkeästi. Vaihtoehtoja on samassa yhteydessä vertailtu kunkin ympäristövaikutus tyyppin suhteen. Arvioinnin epävarmuustekijöitä ja haittojen lieventämiskeinoja on tarkasteltu saman jaottelun mukaisesti. Arviointiselostus sisältää taulukkomuotoisena esitetyn vaihtoehtojen erittelevän vertailun. Erittelevän vertailun lisäksi vaihtoehtoja on tarkasteltu kokonaisuuksina ja arviointimenettelyn tulos on esitetty perustellen yhteenvetokappaleessa.

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. Tässä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on vaihtoehtojen vertailu toteutettu huolellisesti, jotta vaikutusten merkittävyys huomioiden on voitu esittää perusteltu näkemys vaihtoehtojen paremmuudesta ympäristövaikutusten suhteen. Vaikutusten merkittävyyden arviointi ja vaihtoehtojen vertailu on tehty tasapuolisesti, samalla tarkkuudella ja perustellen eri toteutusvaihtoehtojen osalta. Yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto erityisesti koskien vaihtoehtojen vertailua on otettu hyvin huomioon.

Hankkeen vaikutukset ja niiden selvittäminen

Vaikutusten tarkastelussa merkittävimmiksi vaikutuksiksi on havaittu vaikutukset, jotka kohdistuvat liikenteeseen, maaperään ja pohjaveteen, eliöstöön ja ekologiaan, maisemaan kulttuuriperintöön ja taajamakuvaan, yhdyskuntarakenteeseen ja ihmisiin. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan arviointimenettelyssä on tutkittu hankkeen kannalta keskeiset ympäristövaikutukset. Vaikutusten selvittämisen perusteeksi on hankittu runsaasti tietoa tarkasteltavasta vaikutusalueesta. Arviointimenetelmät on esitetty selkeästi.

Melu

Melulaskenta on suoritettu mallin avulla sekä nykytilanteen että liikenne-ennusteen mukaisesti. Melunvaikutuksen merkittävyyttä on tarkasteltu melualueille sijoittuvien asukasmäärien suhteen. Melulaskennoissa on otettu huomioon maantie- ja raideli-

kenteen yhteisvaikutus. Arviointiselostuksen mukaan meluntorjuntatoimenpiteet tarkentuvat tien jatkosuunnittelussa. Meluntorjuntatoimenpiteitä suunniteltaessa on oltava yhteistyössä Ratahallintokeskuksen kanssa, jotta kokonaismelusta aiheutuva haitta saadaan mahdollisimman hyvin torjuttua.

Tärinä

Tärinähaittoja on arvioitu maaperätietojen sekä tärinälähteiden ominaisuuksien perusteella asiantuntija-arvioina. Arviointiselostuksen mukaan Vaihtoehdot 0 ja 0+ lisäävät valtatieliikenteen tärinähaittoja Jurvalan seudulla. Vaihtoehto 1 poistaa tärinähaitat Jurvalassa lähes kokonaan. Uuden valtatielinjan lähialueen tärinävaikutukset aiheutuvat lähes kokonaan rautatiestä, mihin valtatiellä ei aiheuteta muutoksia.

Vaikutukset kulttuuriperintöön

Luumäen asema siihen liittyvine rakennuksineen ja Suomen oikeustaistelun muistomerkkeineen on rakennussuojelun kannalta merkittävä jatkosuunnittelussa erityishuomiota vaativat kohde. Aseman pohjoispuolella sijaitsee presidentti Svinhufvudin henkilöhistoriaan liittyvä Nurmelan käräjätupa. Suunniteltu tielinjaus kiertää arvokkaat asemarakennukset pohjoispuolelta erottaen käräjätuvan ja asemaympäristön toisistaan. Samalla aseman rakennukset jäävät radan ja valtatieväliin. Vaihtoehdon 1 alavaihtoehto I1 vaikuttaa merkittävästi Salpalinja-alueen säilymiseen yhtenäisenä ja siten vähentää Salpalinjan arvoa kulttuuriperintö- ja matkailukohteena.

Museovirasto tekee 2.-13.6.2008 Kaakkois-Suomen tiepiirin tilauksesta arkeologisen inventoinnin valtatie 6 parantamiseen liittyvillä vaihtoehtoisilla linjauksilla 0+ ja 1 ennestään tuntemattomien esihistoriallisten ja historiallisen ajan kiinteiden muinaisjäännösten löytämiseksi. Samalla selvitetään hankkeen vaikutus tunnettuihin muinaisjäännöksiin. Inventoinnissa huomioidaan myös Salpalinjan linnoitteet, jotka rinnastetaan muinaismuistolain rauhoittamiin kiinteisiin muinaisjäännöksiin. Museovirasto voi arvioida hankkeen vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön vasta inventoinnin tulosten ollessa saatavilla.

Vaikutukset Natura-2000 alueisiin

Hankkeella ei ole vaikutuksia Natura-2000 alueisiin, koska suunnittelualueella ei sijaitse Natura 2000 –suojelualueverkoston kohteita, luonnonsuojelualueita tai valtakunnallisten suojelualueiden kohteita.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Vaihtoehdot VE 0 ja 0+ lisäävät pohjaveden suolaantumista sekä pohjavesiin onnettomuustapauksista aiheutuvaa pilaantumisriskiä. Vaihtoehto VE 1 siirtyy osittain kulkemaan pohjavesialueen ulkopuolella, minkä lisäksi tärkeillä pohjavesialueilla tehtävät pohjaveden suojaustoimenpiteet estävät suolan ja muiden haitallisten aineiden pääsyn pohjaveteen. Muilla kuin suojattavilla osuuksilla tiealueen laajentuminen voi lisätä suolan joutumista pohjaveteen, millä voi olla merkitystä kiinteistöjen kaivoille. Mikään vaihtoehto ei käytännössä muuta suoraan pohjaveden muodostumista, vaan merkittävämpiä ovat maankäytön muutokset. Vaihtoehdossa VE I/2 pohjavesialue voi rajoittaa eritasoliittymän ympäristöön muutoin kehittymään pyrkivää maankäyttöä. Millään vaihtoehdolla ei käytännössä ole merkittäviä vaikutuksia pintavesiin.

Vaikutukset ihmisiin

Vaihtoehto 1 vähentää nykyisestä tiestä aiheutuvia haittoja. Radan vierellä kulkeva uusi valtatielinjaus ei käytännössä lisää radan jo muodostamaa estevaikutusta. Tie ja rata muodostavat rinnakkaisen melulähteen, mitä haittaa voidaan vähentää osin yhteisin meluntorjuntaratkaisuin. Uuden tielinjauksen lähellä on vähemmän asutusta kuin nykyisen tien varrella, minkä lisäksi meluntorjuntamahdollisuudet uuden tien

kohdalla ovat paremmat. Tien ja radan väliselle alueelle tai selvästi tielinjalle jää useita asuinrakennuksia, minkä lisäksi muutamien asuinrakennusten säilyminen tai käyttökelpoisuus asumiseen selviää tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet

Arviointiselostuksessa on esitetty keskeisimmät hanketta koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Arviointiohjelmasta annetussa lausunnossa yhteysviranomaisen esitti, että näiden tavoitteiden toteutumista ja edistämistä on tarkasteltava sekä hankkeen toteuttamisen että eri vaihtoehtojen kannalta. Arviointiselostuksessa ei ole erikseen tehty tällaista vertailu. Arviointiselostuksessa esitetyt keskeisimmät hanketta koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sisältyvät kuitenkin tarkasteltuihin ympäristövaikutuksiin.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Haittoja ehkäisevinä toimenpiteitä on esitetty vaikutustarkastelun yhteydessä mm. melusuojaustoimia, pohjavesien suojausta, estevaikutusten vähentämistä yli- ja alikuiluilla sekä rakentamisen aikaisten toimenpiteiden suunnittelulla. Arviointiselostuksessa mainitut toimenpiteet on esitetty varsin yleispiirteisesti ja sitoutuminen niiden toteuttamiseen on vielä avoinna. Tiesuunnittelun edetessä etenkin melun torjuntaan ja estevaikutuksen lieventämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Näiden toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää hyvää yhteistyötä Luumäki-Imatra ratahankkeen suunnittelusta vastaavan Ratahallintokeskuksen kanssa.

Seuranta

Ympäristövaikutuksien arviointiin sisältyy suunnitelman ja ympäristötiedon tarkkuudesta sekä käytettävissä olevista menetelmistä johtuvaa epävarmuutta. Ympäristön kannalta kriittisissä suunnittelukohteissa voidaan ympäristötietoja täydentää vielä tiesuunnitelman laatimista varten. Jatkosuunnittelun aikana tarkennetaan melulaskennassa käytettävää maastomallia, minkä jälkeen meluntorjunnan suunnittelun luotettavuus paranee. Hankkeen jatkosuunnittelun, toteuttamisen tai liikennöitävänä olon aikaa koskevan seurannan periaatteet suunnitellaan ja esitetään yleissuunnitelman yhteydessä. Mahdollisia jatkosuunnittelua koskevia lisäselvitystarpeita ja seuranta kohteita ovat uuden valtatielinjan läheisten vedenhankinnan kannalta tärkeät pohjavesiolosuhteet (veden korkeus, purkautuminen, laatu sekä rakentamistoimenpiteiden että käytön aikana), talousvesikaivot (veden määrä, laatu, korvaavien vesihuoltojärjestelyjen tarve), lajistollisesti tai elinympäristöinä arvokkaat ympäristöt (lajiston esiintyminen, ekologiset yhteydet ja niiden säilyminen). Meluntorjunnassa suunnittelun periaatteena on ollut suojata kaikki yli 55 dB meluvyöhykkeellä sijaitsevat asuinkiinteistöt. Hankkeen toteutuksen jälkeen on syytä mitauksilla varmistaa, että tavoitteeseen on päästy.

Tiedottaminen ja kansalaisten osallistuminen

Ympäristövaikutusten arviointi on ollut vuorovaikutteista ja avointa. Selostuksen sisältöä, vaihtoehtoja ja niiden vertailua on käsitelty ohjausryhmän kokouksissa ja asukkaille suunnatussa työpajassa ennen lopullisen selostuksen valmistumista. Osallistuminen yleisötilaisuuksiin on ollut runsasta ja keskustelu niissä avointa.

Raportointi

Arviointiselostuksen rakenne ympäristövaikutus osion kohdalta ei ole erityisen helpolukuinen. Selostusta ei ole kuitenkaan turhaan paisutettu, sen pituus on sopiva ja siihen on kirjattu keskeiset ympäristövaikutukset. Arviointiselostuksessa esitetty vaihtoehtojen vertailu on tehty huolellisesti ja sen esitystapa on selkeä. Raportissa on runsaasti havainnollisia kuvia, taulukoita ja liitteitä.

Arviointiselostuksen riittävyys

Yva-lain tavoitteena on kansalaisten tiedon saannin sekä osallistumisen turvaaminen ja ympäristöasioiden huomioon ottamisen edistäminen päätöksenteossa. Valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti-Lappeenranta ympäristövaikutustenarviointiselostus on hyvin laadittu ja sen perusteella saa selkeän käsityksen hankkeen toteuttamisvaihtoehtojen eroista ympäristövaikutusten suhteen. Kansalaisten tiedonsaanti ja osallistuminen ovat yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan olleet keskeisessä roolissa arviointimenettelyn aikana.

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus katsoo, että arviointiselostus on riittävä. Arviointiselostus on tehty arviointiohjelman sekä yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antaman lausunnon mukaisesti ja se vastaa yva-lain ja asetuksen vaatimuksia.

4. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä yhdessä arviointiselostuksen kanssa yhden kuukauden ajan 3.7.2008 alkaen Luumäen kunnassa (kunnantalolla ja Jurvalassa Kangasvarren kirjastossa Suoanttilantie 2), Lappeenrannan kaupungissa (kaupungintalolla, Villimiehenkatu 1 ja Maakuntakirjaston opintosalissa Valtakatu 47) ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa (Kauppamiehenkatu 4, Kouvola ja Laserkatu 6 Lappeenranta). Lausunto on nähtävillä myös internet-osoitteessa www.tiehallinto.fi/vt6taavetti-lappeenranta ja www.ymparisto.fi/kas/yva > Vireillä olevat YVA-hankkeet.

Johtajan sijainen,
luonnonsuojelupäällikkö

Pentti Välipakka

Ylitarkastaja

Antti Puhalainen

LIITTEET Arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet (hankkeesta vastaavalle)

JAKELUT JA MAKSUT

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola

Maksu 7500 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 5 kpl

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

Suomen ympäristökeskus

Ympäristöministeriö