



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
PL 36
00521 Helsinki

Arviointiohjelma saapunut 11.11.2019

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN (L) HANKKEESTA MAANTIE 152 VÄLILLÄ HÄMEENLINNANVÄYLÄ - TUUSULANVÄYLÄ

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) Liikenne ja Infrastruktuuri -vastuualue (L-vastuualue) on saattanut vireille Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä – Tuusulanväylä ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toimittamalla Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle (Y-vastuualue) hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma niistä selvityksistä, joita ympäristövaikutusten arvioimiseksi on tarpeen tehdä sekä siitä, miten arviointimenettely järjestetään.

Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella arviointiselostuksen.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue, jossa hankkeen yhteyshenkilö on Mari Ahonen. Arviointiohjelman on laatinut konsulttitoimenantona Sitowise Oy, jossa yhteyshenkilöinä ovat Taina Klinga ja Rauno Tuominen. YVA-lain mukaisena yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue, jossa yhteyshenkilönä on Annukka Engström.

Koska Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue) vastaa hankkeen suunnittelusta, Uudenmaan ELY-keskus (Y-vastuualue) pyysi ympäristöministeriötä määräämään, mikä ELY-keskuksista toimii hankkeen yhteysviranomaisena (YVA-laki 252/2017, 10 §). Ympäristöministeriö määräsi Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -

21.1.2020

vastuualueen toimimaan yhteysviranomaisena hankkeessa (VN/10363/2019).

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue), Vantaan kaupunki ja Tuusulan kunta laativat aluevaraussuunnitelmaa maantien 152 toteuttamisesta. Hankkeen tavoitteena on muodostaa uusi maantietasoinen tieyhteys Hämeenlinnanväylän (vt3) ja Tuusulanväylän (kt45) välille. Työ liittyy kiinteästi käynnissä olevaan kaavoitukseen Vantaalla ja Tuusulassa.

Maantien 152 yhteyden suunnittelussa on ollut useita vaiheita sekä eritasoisia suunnitelmia ja selvityksiä. Yhteyden kehittämisen vaihtoehtoja on tutkittu vuonna 1996 päättyneessä YVA-menettelyssä "Maantien (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie. Vanhan YVA-menettelyn vaihtoehdot erosivat merkittävästi muissa myöhemmissä vaiheissa ja tässä YVA-menettelyssä tutkituista vaihtoehdoista.

Hankkeen vaihtoehdot

YVA-menettelyssä tutkittavat hankevaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista on saatu reunaehdot suunnitteluun. Hankkeella on kaksi toteutusvaihtoehtoa, joista toinen sisältää kaksi alavaihtoehtoa. Lisäksi tutkitaan nollavaihtoehto.

Vaihtoehto 1 (VE1) sisältää uuden maantietasoisen väylän Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä. Reunan alueella väylällä on vaihtoehtoiset linjaukset Reuna 1A ja Reuna 1B. Hämeenlinnanväylän ja Myllykyläntien välillä yhteys on kaksikaistainen yksiajoratainen sekaliikennetie ja Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä yhteys on nelikaistainen kaksiajoratainen sekaliikennetie. Päätien suunnittelunopeus on 80 km/h. Jalankulku- ja pyöräily tapahtuu omilla väylillään. Tiekäytävään muodostetaan jatkuva reitti.

Vaihtoehto 0+ (VE 0+) on pelkän Focus-alueen toteutus eli vaihtoehto sisältää uuden maantietasoisen väylän Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä. Yhteys palvelee Focusin asemakaava- aluetta kytkien sen Tuusulanväylään ja muuhun tie- ja katuverkkoon. Yhteys on Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä todennäköisesti kaksiajoratainen sekaliikennetie.

Vaihtoehto 0 (VE0) hanketta ei toteuteta.

Hankkeen YVA-menettelyn tarve

Hankeesta vastaava on hakenut Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualueelta päätöstä siitä, edellyttävätkö hanke ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Uudenmaan ELY-keskus Y-vastuualue päätti viranomaisia laajasti kuultuaan, että hanke edellyttää arviointimenettelyä (Päätös 28.8.2019, Dnro UUDELY/1793/2019)

Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin, ohjelmiin ja menettelyihin

Hanke sijoittuu alueelle, johon liittyy runsaasti maankäytön ja liikenneyhteyksien kehittämistä sekä tulevaisuuden mahdollisuuksia. Uuden pääväylän suunnittelu kytkeytyy väistämättä maankäyttöön eikä sitä voi käsitellä irrallisena maankäyttöhankkeista. Seuraavassa on lueteltu keskeiset hankkeet, jotka sijoittuvat suunnittelualueelle tai aiheuttavat liikennettä sinne.

Liikennehankkeet:

- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet
- Lentorata
- Mt 132 Klaukkalan ohikulkutie
- Tallinnan tunneli
- Finavian kehitysohjelma

Teollisuus- ja työpaikkahankkeet:

- YIT Oy:n Kiilan kiertotalouskeskus
- Västerskog Tuusula, maanvastaanotto
- YIT Teollisuus Oy:n Tuusulan asfalttitehtaan kehittäminen
- Focus-liikekeskus ja logistiikka-alueet
- Vekkox Oy:n Massaholmin kiviainesalue ja maankaatopaikka
- Seepsula Oy:n maa-ainesten ottoalueen laajennus
- Kiilan ylijäämämaiden sijoituspaikka
- Focus-alueen maa-ainestenotto

Hankkeen toteuttamisen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja päätökset

Hankkeen toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä ovat tässä hankkeessa alustavasti:

- tiesuunnitelman hyväksymispäätös
- kaavojen hyväksymispäätökset
- maa-ainelain mukaiset ottamisluvat omana lupana, ellei toimenpide vaadi ympäristölupaa
- maa-ainelain ja ympäristönsuojelulain mukaiset luvat kallion ottamiseen, louhintaan ja murskaukseen, (maa-ainelain 4a§ ja ympäristönsuojelulain 47a§ luvat käsitellään yhteiskäsittelyssä, jolloin lupa-asian ratkaisee kunnan ympäristönsuojeluviranomainen)
- aluehallintoviraston myöntämät luvat (vesilupa, ympäristölupa)
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset luvat meluntorjunnassa
- rakentamisen aikaiset luvat ja ilmoitukset
- luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvat

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu seuraavissa lehdissä: Vantaan sanomat, Nurmijärven sanomat, Keski-Uusimaa ja Hufvudstadsbladet.

21.1.2020

Arviointiohjelma on kuulutettu ja ollut nähtävillä 22.11. – 23.12.2019 seuraavissa paikoissa:

- Nurmijärven kunta, Asiakaspalvelu, Keskustie 2 B, 01900 Nurmijärvi
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus, Hyrylänkatu 8 C 14, 04300 Tuusula
- Tuusulan kunta, kunnantalo, Hyrylänentie 16, 04300 Tuusula
- Vantaan kaupunki, Maankäytön asiakaspalvelu, Tikkurilan Vantaa-info, Dixi, Ratatie 11, 2. krs., 01300 Vantaa
- Vantaan kaupunki, Ympäristökeskus, Pakkalankuja 5, 3. krs., 01510 Vantaa
- Verkossa www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA sekä www.miljo.fi/LV152forbattringMKB

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuus tiistaina 4.12.2019 18.00-20.00 Aurinkokiven koululla, Aurinkokivenkuja 1, 01700 Vantaa.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiohjelmasta lausunnot Vantaan kaupungilta, Tuusulan ja Nurmijärven kunnilta sekä näiden ympäristönsuojeluviranomaisilta ja museoviranomaisilta, Uudenmaan liitolta, Museovirastolta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta, Väylävirastolta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä, Pääkaupunkiseudun vesi Oy:ltä, Fingrid Oy:ltä, Finavia Oy:ltä, Puolustusvoimilta ja Itä-Uudenmaan poliisilaitokselta.

Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä 17 lausuntoa ja 157 mielipidettä. Yksittäisten asukkaiden lisäksi mielipiteen jättivät seuraavat yhdistykset ja yritykset: Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry, Vekkox Oy, Seepsula Oy, Maakuljetuspooli, Seutulan kyläyhdistys ry, Reunan omakotiyhdistys ry, Syväojan omakotiyhdistys ry, Kesäkylä Koivikko Oy, As Oy Paulaharju, Lammin yksityistiekunta ja Nahkela - Seutula yhdystie tiekunta,

Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteista www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA ja www.miljo.fi/LV152forbattringMKB.

Seuraavissa kappaleissa on esitetty yhteenveto lausuntojen ja mielipiteiden pääsisällöstä.

Yhteenveto lausunnoista

Arviointiohjelma on laadittu huolella. Arviointiohjelmassa on seikkaperäisesti selostettu hanketta ja sen vaikutusten arviointia.

Valtion toteuttama itä-länsisuuntainen maantieyhteys on tarpeellinen. Tällä hetkellä Keski-Uudeltamaalta puuttuvat suorat ja laadukkaan logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä. Raskaan liikenteen

21.1.2020

poikittaisyhteyksien puute voi vaikuttaa yritysten sijaintipäätöksiin ja tuottaa siten lisää hiilidioksidipäästöjä. Yhteyksien puute lisää myös kustannuksia ja ohjaa liikennettä alemmalle tie- ja katuverkolle, missä haitat ovat suurempia.

Vaihtoehdot

Arviointiohjelmassa on esitetty riittävästi vaihtoehtoja ja ne ovat toistensa kanssa vertailukelpoisia. Ohjelmassa esitettyä arvioinnin laajuutta voidaan pitää lähtökohtaisesti riittävänä arviointiselostuksen laatimiselle. Kyseessä on merkittävän kokoluokan hanke, joten arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota sen seudullisiin vaikutuksiin. Valittu vaikutusalue on riittävä.

Ohjelmassa esitetyt vaihtoehdot ovat hyvät. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on kuvattu aluevaraussuunnittelun yhteydessä laaditut Kesäkylän vaihtoehtotarkastelut. Aluevaraussuunnittelun yhteydessä tutkittiin Kesäkylän kohdalla neljää eri linjausta, joista yksi oli vanha asemakaavan ja yleiskaavan mukainen VE 1 ja kolme muuta, jotka kulkivat Kesäkylän pohjois-/itäpuolelta. Kesäkylän vaihtoehdoista valittiin eteläinen vaihtoehto 1, joka osoittautui kokonaisvertailun perusteella parhaimmaksi linjaukseksi. Edellä mainittujen linjausten tarkempi vertailu ei ole enää tarpeen, sillä nykyisen linjauksen säilyttämiselle on olemassa vankat perusteet.

Kesäkylän itäpuolitse kulkevia tielinjauksia ei ole huomioitu Senkkerin alueen maankäyttöä ohjaavassa ja verrattain tuoreessa vuonna 2016 voimaantulleessa Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavassa.

Arvioinnin linjausvaihtoehdoissa tulisi olla mukana myös vaihtoehto, missä linjaus kulkee Myllykyläntieltä Tuusulan puolella aina Koivikon asuntoalueen luoteispuolelle asti. YVA:ssa tulisi kuvata kyseinen vaihtoehto yhteismitallisesti muiden vaihtoehtojen kanssa.

Vaihtoehto 0+, jossa tielinjaus on toteutunut vain Focus-alueen osalta, on tarpeellinen vaihtoehto ja se tuottaa arvokasta tietoa myös Focus-alueen asemakaavojen laatimiseen.

Kaavoitus ja maankäyttö

YVA-ohjelmassa on huomioitu asianmukaisesti maakuntakaavoituksen nykytilanne. Tästä huolimatta kuvauksessa on pieniä epätarkkuuksia, jotka tulisi korjata.

YVA-hankkeeseen liittyvät hankkeet on pääosin kuvattu hyvin ja sekä voimassa olevien maakuntakaavojen että Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksen mukaisesti.

Tien vaikutusten tarkastelussa on huomioitava alueen potentiaalinen maankäyttötarve huomioiden laajenevat lentoaseman ja logistiikan alan toiminnot.

21.1.2020

Viheryhteydet ja luontoarvot

Alueen viher- ja ekologisten yhteyksien verkostoon tulee kiinnittää erityistä huomiota (pohjois-eteläsuunta, itä-länsisuunta sekä muut kaavoissa osoitetut yhteystarpeet). Arvioinnissa tulee samalla selvittää tien estevaikutuksia vähentävien vihersiltojen, alikulkujen tai vastaavien sijaintia ja toteutusta.

Tien vaikutukset jokivarsien suojelullisesti tärkeiden lajien esiintymiseen ja elinoloihin on tärkeä selvittää hyvin. Tällaisia ovat mm. saukko, taimen, ja vuollejokisimpukka.

YVA-ohjelma on puutteellinen luontotietojen osalta erityisesti Josvaholmin eteläosassa sekä viitasammakkolampien sijainnissa tielinjaukseen nähden. Luontotiedot tulee kuvata YVA-arvioinnissa tarkemmin koskien viitasammakkolampien sijaintia tielinjauksen läheisyydessä, harsosammalen esiintymisalueita ja lähteiden sijaintia.

Luontoarvojen näkökulmasta linjausvaihtoehdoissa ilmenee ongelmia mm. Reunassa, Kesäkylässä ja Myllykylässä. Josvaholmin lähteikköisen eteläosan yli esitetään jo YVA-vaiheessa tarkasteltavaksi korkea maisemasilta, joka säilyttäisi tien alle jäävää luontoa ja tärkeää ekologista yhteyttä. Siltavaihtoehdolla on suuri merkitys mm. hankkeen toteutuskustannuksiin ja se tulee tutkia riittävällä tarkkuudella.

Pohjavedet ja Päijännetunneli

Arvioitava tielinjaus sijoittuu Myllykylän liittymän kohdalla Päijännetunnelin kohdalle. Kyseisellä alueella tunneli kulkee noin 40 metrin syvyydellä maanpinnasta noin tasolla + 0 mpy. Suunnitellulla risteysalueella on myös Päijännetunnelin ilmareikä.

Normaalioloissa tunnelissa virtaavan veden painetaso on +42. Hankealueen ympäristössä on kallioperässä todettu olevan paljon laajalle ulottuvia vaakarakoja, jotka saattavat olla yhteydessä Päijännetunneliin. Lähinnä suunniteltua risteysaluetta olevassa havaintoputkessa 120/01 pohjaveden pinta on noin tasolla +37. Myllykylän alueella Päijännetunnelin vesi on paineellista ja se saattaa purkautua haitallisesti, mikäli esimerkiksi louhintaa tehdään liian syväälle. Alueen tunnelin ja sitä ympäröivän pohjaveden välillä on erittäin hyvä hydraulinen yhteys.

Tien vaikutus pohjavesiin ja Päijännetunneliin on tärkeää selvittää hyvin. Samalla tulee selvittää näiden vaikutusten ehkäisyä, kuten pohjavesisuojaus. YVA:ssa tulee arvioida mahdolliset vaikutukset Päijänne-tunneliin sekä sen aiheuttamat tieluiskien ja sivuojen suojaustarpeet mm. mahdollisen liikenneonnettomuuden aiheuttaman kemikaalivuoden varalta.

On erityisen tärkeää, että suunnittelun yhteydessä selvitetään happamien sulfaattimaiden, pilaantuneiden maa-alueiden ja paineellisen pohjaveden esiintyminen alueella sekä varautuminen tienrakentamisen aikaisten hulevesien käsittelytarpeeseen.

21.1.2020

Kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö

Kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta ympäristövaikutusten arviointiohjelma on tehty asianmukaisesti.

Vantaalla suunnitellun tielinjauksen alueella ei sijaitse merkittäviä rakennusperintökohteita, eikä siellä ole todettu erityisiä maisemallisia arvoja.

Kulttuuriympäristön kannalta Tuusulan kunnan alueella keskeisin ja kriittisin kohta tiehankkeessa on selkeän avoimen maisematilan muodostava Tuusulanjoki ympäröivine viljelysalueineen. Tuusulanjoen maisema-arvot liittyvät etupäässä viljelymaisemaan, josta välittyy alueen asutushistorian kerroksellisuus aina uuden ajan alusta 1800-luvun lopulle. Myllykylä on säilynyt jokilaaksossa pienipiirteisenä kulttuuriympäristönä.

Tuusulan osalta muinaisjäännösinventoinnit ovat riittävän ajantasaiset, eikä uusia inventointeja ole tarpeen tehdä. Tuusulan alueella muinaisjäännöksiä sijaitsee Focuksen alueella. Lähimpänä esitettyä tielinjaa ovat ajoittamattomat kivirakenteet Johannisberg A (muinaisjäännösrekisteritunnus 85801001) ja Puusepäntie (mj.rek.tunnus 100007200). Mikäli tie tai rakentamisalue ulottuu näiden tai muiden muinaisjäännösten kohdalle, tulee asiassa menetellä muinaismuistolain 13 §:n mukaisesti. Kun kyseessä on yleinen tiehanke, järjestetään neuvottelu, jossa todetaan, että muinaisjäännös on mahdollista poistaa riittävien tutkimusten jälkeen.

Vantaalla lähellä suunniteltua linjausta sijaitsee muinaismuistolain (295/1963) suojaama kivikautinen asuinpaikka Strandkulla 2 (mj.rek.tunnus 1000032741). Kivikautinen asuinpaikka sijaitsee Strandkullan mäen itälaidalla, Vantaanjoen länsirannalla. Esitettyjen suunnitelmien mukaan tielinja tulee kulkemaan noin 100 metrin päässä muinaisjäännöksestä. Mikäli tielinjaa ei uloteta lähemmäksi muinaisjäännöstä, eivät tarkemmat arkeologiset selvitykset ole tarpeen. Muinaisjäännöksen lähellä tulee kuitenkin noudattaa erityistä varovaisuutta.

Melu ja pöly

Tiestä kantautuvan melun aiheuttama haitta asuin- ja työkohteissa, mukaan lukien kesäasutus, ja luonnonsuojelukohteissa tulee selvittää. Keinoja melun vaimentamiseksi/torjumiseksi tulee esittää. Onko meluntorjunnassa mahdollista käyttää tientelemistä syntyviä maamassoja?

Tieliikenteen melumallinnukset on laadittava sekä ilman melusteita että melusteiden kanssa. Ilmanlaadun arvioinnissa tulee huomioida tiepölyn aiheuttama ympäristövaikutus ja hyödyntää laskennan lisäksi täydentäviä asiantuntija-arvioita.

Liikenne

Liikenteen ja liikkumiseen kohdistuvia vaikutuksia selvitettyä tulee erityisesti kiinnittää huomiota alueella nykyisin poikittaiset yhteydet tarjoaviin väyliin ja niiden ympäristöihin.

YVA-menettelyssä tulee selvittää liikennemäärien mahdollinen lisääntyminen Klaukkalan ohikulkutiellä mt152 toteuttamisen myötä. Mahdollisen liikenteen lisääntymisen vaikutukset tulee arvioida liikenteen aiheuttaman melun osalta verrattuna Klaukkalan ohikulkutien suunnittelun yhteydessä laadittuun meluennusteeseen. Lisäksi tulee arvioida, miten mahdollinen melun lisääntyminen vaikuttaa Klaukkalan osayleiskaavan mukaisten uusien asuinalueiden toteuttamiseen.

Hankkeen toteuttamisen aiheuttamat mahdollisen liikenteen lisääntymisen vaikutukset Klaukkalan ohikulkutien liikennejärjestelyihin ja niiden toimivuuteen lisääntyvän liikenteen osalta tulee arvioida.

Hankkeen vaikutukset Lentorataan tulisi arvioida YVA-selostuksessa.

Maantien 152 sijainti välittömästi lentoaseman alueen pohjoispuolella parantaa alueen käytettävyyttä ja mahdollistaa lentoaseman toimintojen kehittämistä alueelle. Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärät ovat kasvaneet voimakkaasti ja terminaali-alueiden tiivistäminen lisää painetta toimintojen sijoittamiseen muualle kuin terminaalien välittömään läheisyyteen. Lentoaseman pohjoispuoli on potentiaalinen alue tähän tarkoitukseen. Muiden logistiikan toimijoiden sijoittuminen alueelle mahdollistaa synergiaetuja sekä lentoasemalle että logistiikan toimijoille. Hankkeen toteuttaminen vaihtoehdon 1 mukaisena on esitetyistä vaihtoehdoista ainoa, joka parantaa alueen saavutettavuutta alueellisena kokonaisuutena.

Voimalinjat

Vaihtoehdot sivuavat Fingridin voimajohtoja ja risteävät niiden kanssa monissa kohdissa. Maantien suunnittelussa on otettava huomioon Fingridin voimajohtot ja niiden korkeus- ja etäisyysvaatimukset erilaisiin rakenteisiin. Väylän sijoituksesta ja muista liikennejärjestelyistä tulee pyytää Fingridin erillinen risteämäläusunto riittävän varhaisessa suunnitteluvaiheessa.

Ilmastovaikutukset

Raportissa todetaan, että tyypillisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu materiaalien hiilijalanjälkeä eikä hiilinielua. Rakentamisen ja materiaalien hiilijalanjäljen laskenta sekä vaikutukset hiilinieluihin tulee sisällyttää vaikutusten arviointiin kaupungin haastavien tavoitteiden toteutumisen takia.

Yhteenveto mielipiteistä

Suurin osa mielipiteen jättäneistä suhtautuu kielteisesti hankkeeseen välillä Myllykyläntie – Hämeenlinnanväylä. Vaihtoehtoa 0+, jossa tie toteutetaan vain välillä Tuusulanväylä – Myllykyläntie kannatettiin. Koko tietä pidettiin tarpeettomana.

Useassa mielipiteessä tuotiin esille, että Seutulän alueella on jo toteutunut liikaa teollisia hankkeita ja ympäristöhaitan voimakkuus kasvaa täysin kohtuuttomasti jo olemassa olevaan haittaan nähden, jos maantie 152 toteutetaan.

Vaihtoehdot

Tuotiin esille, että YVA-ohjelmaan on valittu arvioitavaksi vaihtoehtoja, jotka toisiin, aiemmin tarjolla olleisiin tielinjauksiin verrattuna aiheuttavat suurta vahinkoa arvokkaille luontokohteille ja ekologisille yhteyksille.

Vaihtoehdon 0+ katsottiin täyttävän välttämättömät logistiikkaliikenteen tarpeet ja olevan arviointiohjelmassa esitetyistä vaihtoehdoista ainoa toteuttamiskelpoinen vaihtoehto.

Vaihtoehtoa 1 pidettiin turhana verrattuna tien tuomiin haittoihin, jotka kohdistuvat asukkaisiin ja ympäristöön. Reunan alueella toivottiin, että linjaus kulkisi kauempana asutuksesta. Reunan alueen vaihtoehtoja pidettiin suurten luontovaikutustensa vuoksi toteuttamiskelvottomina. Königstedinvuoren alueella katsottiin, että tulisi selvittää tunnelivaihtoehto kaikkien linjausvaihtoehtojen osalta. Esitettiin myös, että tielinjaus tulee siirtää muuhun paikkaan, jossa se ei vaaranna arvokkaiden ja suojeltujen luontokohteiden olemassaoloa, eikä katkaise ekologista runkoyhteyttä.

Useassa mielipiteessä tuotiin esille, että Kesäkylän kohdalla pitäisi selvittää Kesäkylän pohjois-/itäpuolisia vaihtoehtoja. Joissakin mielipiteissä ehdotettiin tielinjauksen siirtämistä Seepsulan kivenottoalueen koillispuolelle Kesäkylän kohdalla. Linjaus tulisi siirtää välillä Myllykyläntie ja Ahoniityntie/Seutulantie kulkemaan Kesäkylä Koivikon pohjois- ja itäpuolitse asumattoman alueen kautta.

Alueella toimivien yritysten mielipiteissä tuotiin esille, että Senkkerin kivenottoalueen läpi suunnitellut vaihtoehdot ovat melko mahdottomia toteuttaa vallitsevien ja kasvavien korkeuserojen takia. Kesäkylä Koivikkoa suojaava valli on rakennettu siten, että mikäli sen läpi pitäisi rakentaa tie niin se voi sortua, eli sitä pitäisi pääosin purkaa tietä toteutettaessa. Kiviainestehtaan voimassa olevassa ympäristöluvassa vaaditaan, että Koivikon suuntaan pitää olla meluvalli. Senkkerin alueen kunnallistekniikka on liitetty Kesäkylä Koivikon vesiosuuskuntaan, paineelliset vesi- ja viemärijohdot kulkevat suoalueen alla.

Ehdotettiin, että YVA:ssa arvioitaviin vaihtoehtoihin sisällytettäisiin vuonna 2015 selvitettyjen linjausten joukosta pois pudotettu Riipilän eteläisempi linjaus. Katsottiin, että kyseinen linjaus on jätetty vaihtoehdoista pois riittämättömin perustein ja sivuutettu pohjoisempien linjausten merkittävät kielteiset luontovaikutukset.

Useassa mielipiteessä esitettiin tielinjaukselle muita vaihtoehtoja. Esitettyjä vaihtoehtoja olivat esimerkiksi:

- Seututien 139 parantaminen ja yhdistäminen VT3:een eritasoliittymällä. Lisäksi voitaisiin selvittää Myllykyläntieltä mahdollinen tielinjaus St 139:lle Ruotsinkylän ja Lahelan länsipuolelta
- Tielinjaus Metsäkylän tietä suoraan Palojoelle ja siitä vanhaa tienpohjaa hyväksikäyttäen Tuusulan uuteen liikenneympyrään
- Hämeenlinnanväylä - VE REUNA 1A tai VE REUNA 1B ohjataan kulkemaan pohjoisempaa Lammintien suuntaisesti. Läntinen liittymä tulee siirtää lähemmäs Riipiläntietä pois kallioalueelta jolla lampi ja suoalue sijaitsevat.

21.1.2020

Lisäksi katsottiin, että joissakin tiesuunnitelmissa esiintyneet mt 152:n ja Hämeenlinnanväylän risteuksen tuntumaan kaavaillut huoltoasema ja rekkaparkki tulee ottaa osaksi tätä YVA-arviointia.

Viheryhteydet ja luontoarvot

Mielipiteissä tuotiin esille alueen luontoarvoja, virkistyskäyttöarvoa sekä alueen merkitystä viherkäytävänä. Monessa mielipiteessä tuotiin esille, että Vaihtoehdon 1 linjaukset tuhoavat useita arvokkaita luontokohteita.

Katsottiin myös, että hanke on ristiriidassa Vantaan luonnonsuojeluohjelman kanssa, ja että linjaus saattaa vahingoittaa vakavasti mm. liito-oravien ja lahokaviosammaleen ydinalueita. Reunan alueen vaihtoehtojen katsottiin olevan huonosti suunniteltuja, koska ne poimivat kaikki mahdolliset suojellut luontokohteet ja katkaisevat kaikki elintärkeät ekologiset käytävät.

Tuotiin esille, että tieyhteydessä tulee huomioida katkeamaton pääkaupungin ekologinen viheryhteys Nuuksiosta Sipooseen. Luonnonsuojelualueiden kannalta on erittäin tärkeää, että ne ovat ekologisen yhteyden varrella, jolloin niiden uhanalaisten ja rauhoitettujen lajien elinvoimaisuus säilyy.

Todettiin, että rakentamaton luontoympäristö omaa tulevaisuudessa merkittävän virkistyskäyttöpotentiaalin ja siten parantaa läheisten rakennettavien ja nykyisten asuinalueiden viihtyisyyttä. Tuotiin esille, että Riipilän metsät ovat tärkeä viherkeidas niin eläimille, kuin ulkoilijoille.

Vantaanjokilaakso on Natura-aluetta ja yhtenäistä peltoaluetta. Pohjois-Vantaan jokivarsi on maa- ja metsätalousaluetta, joka pitäisi säilyttää koskemattomana.

Lisäksi tuotiin esille metsien merkitys ilmastonmuutoksen hillinnässä. Nyt suunnitelma kuitenkin tuhoaa ja pirstoo suuria metsäalueita eikä ilmastovaikutuksia ole edes arvioitu. Näillä ilmastovaikutuksilla tulee olemaan myös taloudellisia vaikutuksia, koska esillä on ollut maksujen asettaminen mm. metsäkatoa ja siten ilmastovaikutuksia aiheuttavalla yhdyskuntarakentamiselle.

Todettiin, että luontotietopohjaa on mahdotonta kommentoida, kun keskeisen tärkeä merkittävien luontotyyppien ja uhanalaisille lajeille merkittävien elinympäristöjen selvitys on jätetty toteutustavaltaan epämääräisen kuvauksen varaan. Näin siihen voidaan ottaa kantaa vasta YVA-selostuksessa.

Tuotiin esille, että merkittävä osa Vantaan puolelle listatuista luontoselvityksistä on sellaisia, että osalliset eivät pääse näkemään niitä.

Pohjavedet

Mielipiteissä esitettiin huoli siitä, että hanke saattaa saastuttaa alueellista pohjavettä. Alueen asukkaat ovat huolissaan tien aiheuttamista muutoksista ja sen vaikutuksista talousvesikaivoihin. Tien rakentaminen voi katkaista vesisuonia ja siten tyhjentää asukkaiden kaivoja. Suurimmalla osalla Vantaan puoleista aluetta ei ole kunnallistekniikkaa käytössä.

21.1.2020

Kulttuuriympäristöt

Tuotiin esille, että tie pilaa maisemaa alueella, joka on luokiteltu maisemallisesti arvokkaaksi. Vantaanjoen ylityksessä ehdotettu ylityskohta sijoittuu maisemaan, jota vastaavia löytyy maamme kuvataiteessa 1800-luvun lopun kansallisromantiikan aikakaudelta. Maisema, joita ei voi todeta kartoista avaan ainoastaan käymällä paikan päällä, avautuu Strandkullan (Rantamäki mäeltä. Kun mäeltä katsoo alas kohti Vantaanjokea, näkyy satoja metrejä tasaisen loivasti laskeutuva peltoaukeama, jonka taustalla mäelle näkyy joki. Harvinainen maisema Vantaanjoen laaksossa, koska yleensä jokirantaa ympäröivät tasaiset pellot.

Melu ja pöly

Hanke tuo tullessaan jatkuvaa melua, tärinää, joka aiheuttaa taloihin kohdistuvaa tärinävaurioita, pölyä, ilmansaasteita. Esitettiin huoli Kesäkylän jäämisestä mottiin joka ilmansuunnasta kantautuvan melun keskelle, jos maantie 152 toteutuu esitetyllä linjauksella.

Tuotiin esille, että alueella on jo nyt häiritsevää melua niin liikenteestä kuin muistakin toiminnoista. Laajoille peltoaukeille sijoitetun tien melua ei voi liikaa korostaa, avonaisessa maastossa vaikutusalue ulottuu todella pitkälle.

Melun lisäksi raskas liikenne tuottaa myös tärinää. Kesäkylän kohdalla soinen ja savinen maasto välittää sitä ikävästi. Melutarkasteluissa pitää ottaa huomioon efektiivinen häiritsevyys eikä vain nyky menetelmin määritettävä keskimelu. Esimerkkinä: häiriöääni sekunnin välein ja sama häiriöääni kymmenen sekunnin välein. Keskiarvoistamalla saadaan kymmenen desibelin ero, mutta häiritsevyys on jotakuinkin sama.

Todettiin, että erityisesti Reunan alueella tulee huomioida, että tiestä tulevan melun on oltava loma-asumiseen säädettyjen arvojen mukaista. Tielle tulee tehdä meluvallit, jotta melu pysyy säädettyissä arvoissa.

Tielinjauksesta aiheutuvat pakokaasupäästöt viherväylälle sekä asuinalueella huolestuttavat erityisesti arvioidun suuren rekkaliikenteen määrän takia. Dieselpolttoaineesta aiheutuu paljon pienhiukkaspäästöjä, joka ovat vahingollisia lähiympäristön luonnolle sekä asukkaille.

Liikenne

Useassa mielipiteessä kyseenalaistettiin maantien 152 tarpeellisuus todellisiin liikennemääriin nähden. Tuotiin esille, että Kehä III:lla kulkee monikymmenkertaisesti enemmän liikennettä.

Mielipiteen antajia huoletti myös liikenteen lisääntyminen muulla tieverkolla ja puuttuvien kevyenliikenteen väylien ja ylinopeutta ajavien raskaiden ajoneuvojen aiheuttama vaarallisuus erityisesti pienille koululaisille.

Huomautettiin, että Vantaalla on tarkoitus edistää julkista liikennettä ja maantie 152 vain lisäksi yksityisautoilua.

Tuotiin myös esille, että alueen isojen logistiikkayritysten mielestä on äärimmäisen tärkeää, että mt 152 -jatke eli yhdistävä tie vt3:n ja vt:4 välillä siirtyy suunnitteluun ja toteutukseen. Kehä III:lla ei ole varaväylää, joten mt 152 voi toimia varaväylänä myös. Samalla teemme ilmastoteon, kun raskas

liikenne voi siirtyä suuremmin vt3:lle ja vt4:lle käymättä kehä III:n kautta. Alueella liikkuu n. 10 000 raskasta ajoneuvoa päivässä.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma kattaa YVA-asetuksen 3§:ssä mainitut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla.

Arviointiohjelma on erittäin selkeä ja hyvin laadittu. Arviointiohjelmassa on suunnittelualueen nykytilan ja arvioitavien vaikutusten ja menetelmien lisäksi kuvattu kattavasti ja havainnollistavasti YVA-menettelyä suhteessa hankkeen etenemiseen.

Arviointiohjelmassa ei ole suoraan esitetty hankkeen kannalta merkittävimpiä vaikutuksia. Merkittävimpien vaikutusten rajaaminen on haastavaa pitkittäisessä tiehankkeessa. Vaikutusten merkittävyyden arviointia on kuvattu arviointiohjelmassa selkeästi yleisesti ja vaikutuslajikohtaisesti.

Arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi seuraaviin seikkoihin on syytä kiinnittää huomiota arviointimenettelyssä, selvitysten tekemisessä ja arviointiselostuksen laadinnassa.

Hankekokonaisuus

Mielipiteissä tuotiin esille, että raskaan liikenteen taukopaikat ns. rekkaparkit, tulisi selvittää osana hankekokonaisuutta. Yhteysviranomainen toteaa, että raskaan liikenteen taukopaikkojen suunnittelu ja toteutuminen ovat nyt käsiteltävästä hankkeesta riippumattomia, eikä niiden voi katsoa kuuluvan hankekokonaisuuteen YVA-lainsäädännön tarkoittamalla tavalla. Taukopaikat eivät ole edellytyksiä tai esteitä tämän hankkeen toteuttamiselle. Taukopaikkojen mahdolliset sijainnit tulee esittää arviointiselostuksessa ja huomioida arvioinnissa suunnittelutilanteen mahdollistamalla tavalla.

Hankkeen vaihtoehdot

Arviointiohjelmassa on kuvattu hankkeen suunnitteluvaiheita vuoden 1996 YVA-menettelystä alkaen. Hankkeen pitkä historia ja useat eri tasoiset ja eri tahojen vetämät suunnitelmavaiheet tekevät hankkeen vaihtoehtoisten linjausten keskinäisestä vertailusta haastavaa.

Yleisötilaisuudessa, useassa mielipiteessä ja yhdessä lausunnossa tuotiin esille nk. Kesäkylän pohjoispuolisen linjausvaihtoehdon tutkiminen YVA-menettelyssä. Toisaalta mielipiteissä ja lausunnoissa on tuotu myös esille, miksi kyseistä vaihtoehtoa ei tulisi tutkia.

Mielipiteissä tuotiin myös esille muita vaihtoehtoisia linjauksia, joita esitettiin arvioitavaksi arviointimenettelyssä.

YVA-asetuksen (277/2017) mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä tarpeellisessa määrin hankkeen kohtuulliset vaihtoehdot, jotka ovat

hankkeen ja sen erityisominaisuuksien kannalta varteenotettavia. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot täyttävät YVA-asetuksessa esitetyn vaatimuksen vaihtoehdoista ja arvioitavien vaihtoehtojen muodostaminen ja rajaaminen on esitetty perustellusti. YVA-lainsäädännössä on jo pitkään ollut yleisenä käytäntönä, että tarkastelu rajataan teknis-taloudellisesti mahdollisiin, aitoihin vaihtoehtoihin. Hankkeen päätavoitteista irrallisia, teknisesti ja/tai taloudellisesti epärealistisia tai luonteeltaan spekulatiivisia hankevaihtoehtoja ei tule sisällyttää YVA-menettelyyn.

Arviointiselostuksessa on kuitenkin syytä avata lisää hankkeen linjausvaihtoehtojen muodostumisen historiaa ja perusteita tehdyille valinnoille siinä määrin kuin mahdollista. Eri selvitykset on hyvä esittää taulukossa, johon tuodaan mukaan mm. tieto selvityksen teettäjistä ja tekotarkoituksesta. Mahdollisuuksien mukaan tulee esittää missä yhteydessä linjausvaihtoehtoja on päätetty - esimerkiksi maakuntakaava - ja miten päätökseen on voitu vaikuttaa.

Aluevaraussuunnitelmaa laadittaessa tutkittujen Kesäkylän pohjois-/itäpuolisten linjausvaihtoehtojen osalta tulee esittää vastaavasti kuvaus vaihtoehtojen muodostamisesta ja niihin liittyvistä perusteluista sekä siitä, miksi linjausvaihtoehtoja ei ole valittu jatkosuunnitteluun. Nämäkin on hyvä taulukoida.

Kokonaisuudessaan vaihtoehtojen karsiminen ja lopullisten tarkasteltavien vaihtoehtojen valinta tulee esittää johdonmukaisesti.

Ympäristön nykytila ja tunnistetut ja arvioitavat ympäristövaikutukset

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja aluekehitykseen

Arviointiohjelmassa on kuvattu erittäin seikkaperäisesti alueen sekä voimassa että vireillä oleva kaavatilanne. Maakuntakaavoituksen osalta tekstissä oli pieniä epätarkkuuksia, jotka on syytä korjata Uudenmaan liiton lausunnon mukaisesti.

Kaavatilanne tulee päivittää arviointiselostukseen, mikäli tilanteessa tapahtuu muutoksia selostuksen laatimisen aikana.

Melu, värinä ja ilmanlaatu

Uusi väylä tulee muuttamaan sen linjauksen ympärillä olevaa ääniympäristöä merkittävästi. Tästä syystä arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota hankkeen aiheuttamaan ääniympäristön muutoksen kuvaamiseen. Väylän ja sen vaihtoehtojen aiheuttaman melun lisäksi tarkastelussa tulee esittää hankealueen nykyiset hankkeen/alueen melutasojen kannalta merkittävimmät melulähteet (väylät, lentomelu ja teollisuus sekä maa-ainesten otto tms.) ja niiden melualueet nykytilanteessa ja ennustetilanteessa sekä mahdollisuuksien mukaan tiedossa olevien hankkeiden melualueet yhdessä ja erikseen väylähankkeen kanssa. Lisäksi arviointiselostuksessa tulee esittää mahdolliset väylän läheisyydessä olevat hiljaiset tai muut melulle herkät alueet. Väylän ja siitä aiheutuvan melun

21.1.2020

vaikutusta alueen maankäyttöön sekä virkistyskäyttöön tulee myös arvioida arviointiselostuksessa.

Meluun liittyvistä lieventämistoimista, meluntorjunnasta, tulee esittää sellaiset vaihtoehdot, joilla melulle altistuvat kohteet voidaan suojata ohjeavot ylittävältä melulta. Melutarkastelussa tulee esittää eri vaihtoehtojen melulle altistuvien määrät ilman meluntorjuntaa ja meluntorjunnan kanssa. Asutuksen lisäksi meluntorjuntaa tulee esittää tarvittaessa myös muiden melulle herkkien kohteiden suojelemiseksi.

Uusi väylä voidaan toteuttaa niin, että siitä ei aiheudu haitallista tärinää väylän ympäristöön. Arviointiselostuksessa tulee kuitenkin tunnistaa ja esittää sellaiset riskialueet, joissa tärinästä voi olla haittaa tai sen poistamiseksi tarvitaan rakenteellisia lieventämistoimia. Mahdolliset lieventämistoimet tulee esittää osana arviointiselostusta.

Vaikutukset pintavesiin

Arviointiohjelman mukaan pintavesivaikutusten arvioinnin lähtötietoina käytetään mm. ympäristöhallinnon ja alueellisen vesiensuojeluyhdistyksen seuranta-aineistoja, kartta- ja paikkatietoaineistoja sekä maanteiden hulevesien laadusta tehtyjä tutkimuksia. Vaikutusten arvioinnissa eritellään rakentamisen ja tienpidon aikaiset vaikutukset.

Hankkeen pintavesivaikutusten arviointi on arviointiohjelman mukaisesti toteutettuna pääosin riittävä. Vantaan- ja Tuusulanjokiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin tulee perustua riittäviin selvityksiin, ja mikäli olemassa oleva veden laatutieto ei ole arvioinnin luotettavan toteuttamisen kannalta riittävää, on varauduttava lisäselvitysten tekemiseen. Hankkeen vaikutukset alueen pienviesien vedenlaatuun ja vesitasapainoon on arvioitava. Liikennöintialueiden hulevesien käsittely ja arvio hulevesien ympäristövaikutuksista tienpidon aikana on kuvattava arviointiselostuksessa.

Riittävät lieventämiskeinot tien rakentamisen ja käytön tyypillisten pintavesivaikutusten kuten samentumisen ja haitta-ainepitoisuuksien nousun vähentämiseksi on esitettävä. Arvioinnin toteuttamisessa on huomioitava happamien sulfaattimaiden mahdollinen esiintyminen erityisesti jokien ylityskohdissa ja muiden vesistöjen läheisyydessä, ja tästä aiheutuva riski pintavesien pH-tason laskuun rakennustöiden yhteydessä. Alustava suunnitelma sulfaattimaiden rakentamisen aikaisesta läjityksestä ja käsittelystä on tarvittaessa esitettävä arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksessa tulee tarkentaa hankealueen vesistöjen kalataloudellista tilaa, sekä arvioida hankkeen vaikutuksia kalastoon (etenkin meritaimen) aluevaraus suunnitelmaa vastaavalla tasolla. Kalastolle syntyvien haittojen vähentämiseksi arviointiselostuksessa tulee esittää mahdolliset menetelmät haittojen ehkäisemiseksi sillä tarkkuudella kuin suunnittelutason huomioiden on mahdollista.

Vaikutukset pohjavesiin ja Päijännetunneliin

Arviointiselostuksessa tulee arvioida mahdolliset vaikutukset Päijännetunneliin. Päijännetunnelin sijainti (suoja-alue 200 m + 200 m) on

21.1.2020

hyvä esittää pinta- ja pohjavesikuvissa. Myös vaikutusten lieventämistoimet ja mahdolliset suojaustarpeet tulee esittää arviointiselostuksessa.

Vaikutukset luonnonoloihin ja suojelualueisiin

Arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota viheryhteyksiin ja ekologiin yhteyksiin. Ekologisen kytkettyvyyden kannalta elinympäristöjen yhtenäisyys on tärkeää erityisesti maata pitkin liikkuville eläimille. Toiset lajit, kuten linnut ja hyönteiset, pystyvät liikkumaan ja leviämään elinympäristöstä toiseen silloinkin, kun yhtenäinen kytkös puuttuu. Yhteysviranomaisen korostaa, että arvioinnin yhteydessä tulee selvittää alustavasti tien estevaikutuksia vähentävien rakenteiden, kuten vihersiltojen ja alikulkujen, sijaintia ja toteutusta. Viheryhteyksiä tulee arvioida myös virkistysnäkökulmasta.

Tien vaikutuksia suojeltaviin eliölajeihin arvioitaessa tulee huomioida riittävällä tarkkuudella myös jokien lajisto (kuten saukko, taimen ja vuollejokisimpukka) ja niiden elinolosuhteet niin rakentamisen aikana kuin tienpidon aikana.

Luontotiedot tulee esittää kartoilla tarkasti ja täydentää lausunnoissa esitetyt puutteet. Luontotietojen osalta tulee myös kuvata, miten luontoselvityksiä tarkennetaan hankkeen edetessä ja miten selvitykset vaikuttavat suunnitelmaan yleisellä tasolla. Hankkeen pitkän aikajänteen aiheuttamat epävarmuudet tulee kuvata arvioinnissa.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Arviointiohjelmassa on tunnistettu arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisemat. On hyvä, että arvioinnissa tullaan keskittymään erityisesti siltojen ja ramppien maisemavaikutuksiin. On kuitenkin tärkeää tarkastella myös hankkeen kokonaisvaikutuksia kulttuuriympäristön ja maiseman ominaispiirteisiin etenkin niiden sietokyvyn näkökulmasta; mitä muutoksia ne kestävät, säilyttäen ominaispiirteensä ja millä tavoin negatiivisia vaikutuksia voidaan minimoida. Onkin hyvä, että arviointiohjelmassa todetaan näin tehtävän arviointiselostuksessa.

Erytyisesti Vantaanjoen ylitykseen ja tien linjauksiin Vantaanjokilaaksossa sekä peltomaisemassa ja Ruotsinkylän ja Myllykylän ympäristöissä tulee kiinnittää huomiota maisemallisten vaikutusten lisäksi haitallisten vaikutusten minimointiin yksityiskohtaisella suunnittelulla, esimerkiksi mahdollisen meluntorjunnan, valaistuksen ja liikenneopasteiden osalta.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Melun aiheuttaman häiriön kannalta myös rakentaminen on merkittävä melulähde. Arviointiselostuksessa tulee arvioida myös rakentamisen aikaista melua ja siitä aiheutuvaa haittaa sekä esittää tarpeelliset lieventämiskeinot. Rakentamisen aikaisessa melutarkastelussa tulee huomioida työkoneiden ym. lisäksi kuljetusten tms. aiheuttama melun lisääntyminen alueella.

Rakentamisesta saattaa aiheutua väylän ympäristöön merkittävää ääntä, joka häiritsee asukkaita ja voi olla riski rakenteille. Arviointiselostuksessa

21.1.2020

tulee arvioida myös rakentamisen aikaista tärinää, sen riskikohteita ja siitä aiheutuvaa haittaa sekä esittää tarpeelliset lieventämiskeinot.

Väylän rakentaminen aiheuttaa pölyämistä ja heikentää ilman laatua rakennustyömaan läheisyydessä. Arviointiselostuksessa tulee arvioida myös rakentamisen aikaista pölyämistä ja rakennustöiden vaikutusta ilmanlaatuun erityisesti lähellä häiriintyviä kohteita. Lisäksi arviointiselostuksessa tulee esittää tarpeelliset rakentamisaikaiset lieventämiskeinot.

Ilmastovaikutukset

YVA-direktiivi edellyttää aiempaa vahvemmin, että hankkeiden YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeiden vaikutuksia ilmastoon ja niiden alttiutta ilmastonmuutokselle. Ilmastovaikutusten arvioiminen on haastavaa ja siitä ei ole toistaiseksi olemassa vakiintuneita ohjeistuksia ja vertailuarvoja. Yleisesti on tunnistettu, että tällä hetkellä parhaimmillaan arvioinnissa on huomioitu seuraavat asiat: vaikutusten tunnistaminen, merkittävyyden määrittely, päästöjen mallintaminen, epävarmuustekijöiden esilletuonti ja toimenpiteet kielteisten vaikutusten vähentämiseksi tai myönteisten lisäämiseksi.

Arviointiohjelmassa on esitetty, että hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutus ilmastoon arvioidaan ajoneuvojen laskettujen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Lisäksi on todettu, että tunnistetaan hankkeelle aiheutuvat ilmatoriskit. Arviointiohjelmassa on myös todettu, että tyypillisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu materiaalien hiilijalanjälkeä eikä hiilinieluja.

Materiaalien hiilijalanjäljen tarkastelu tämän hankkeen tarkkuustasolla ei ole tarkoituksenmukaista. Hiilinielujen osalta yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeessa on syytä arvioida hankkeen vaikutuksia hiilinieluihin ja hiilivarastoihin suunnitelmaa vastaavalla tarkkuudella.

Liikenteelliset vaikutukset

Hankkeen vaikutukset Lentorataan tulee arvioida. Lisäksi tulee arvioida hankkeen toteuttamisen vaikutukset Klaukkalan ohikulkutien liikennemäärään ja aiheutuvaan meluun sekä verrata niitä Klaukkalan ohikulkutien suunnittelun yhteydessä laadittuun meluennusteeseen.

Yleisötilaisuudessa ja mielipiteissä nousi esille Riipilän alueelle suunnitteilla ollut kiviainestenottohanke ja kyseisen hankkeen sijainnin kohdalle suunniteltu liittymä. Alueelle osoitetulle liittymälle tulee esittää selkeät perustelut arviointiselostuksessa. Lisäksi kyseisen kiviainestohankkeen historia ja sen nykytila tulee huomioida arviointiselostuksessa lähtöaineistona. Kiviainesthanke ei saanut toimintaan tarvittavia lupia Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta ja Vaasan hallinto-oikeus on hylännyt hakijan aiheesta tekemän valituksen. Asia on valituslupa-asiana parhaillaan käsiteltävänä korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Osallistuminen

Arviointiohjelman nähtävillä olon aikana 3.12.2019 järjestettiin esittelytilaisuus Aurinkokiven koululla Vantaalla. Paikalla oli hankkeesta vastaavan, konsultin, Vantaan kaupungin ja Tuusulan kunnan edustajien lisäksi yleisöä noin 100 henkilöä. Tilaisuudessa esiteltiin hanketta ja sen YVA-menettelyä. Esittelyjen ja yleisen keskustelun jälkeen tilaisuuteen osallistuneilla oli mahdollista keskustella hankevastaavan ja konsulttien kanssa kartta-aineiston äärellä.

Tilaisuudessa keskusteltiin vilkkaasti ja esitettiin paljon kysymyksiä ja kritiikkiä. Hanketoimija laati yleisötilaisuudesta muistion, joka on nähtävillä hanketoimijan hanketta koskevalla verkkosivulla.

Keskustelussa nostettiin esille Riipilän kiviainestenottohanke. Lisäksi nostettiin esille toive Kesäkylän pohjoispuolisen linjauksen tuomisesta mukaan arvioitavana vaihtoehtona. Myös liikennemäärät ja luontoarvot puhuttivat.

Tilaisuudessa tuotiin myös esille, että Aurinkokiven koulu on hankkeen vaikutusalueen asukkaiden kannalta ongelmallinen paikka yleisötilaisuudelle, sillä alueella ei ole riittävästi parkkipaikkoja.

Arviointiohjelmassa on esitetty osallistumisjärjestelyt asianmukaisesti. Arviointiohjelman kuulutusaikana järjestetyn esittelytilaisuuden lisäksi arviointiselostus esitellään kuulutusaikana järjestettävässä tilaisuudessa. Hankkeella on ympäristöhallinnon YVA-menettelyyn liittyvien verkkosivujen lisäksi omat verkkosivut, jonne on koottu tietopaketti hankkeesta.

YVA-menettelyn osallistumisen lisäksi hanketta on käsitelty ja käsitellään myös Vantaan ja Tuusulan kaavamenettelyiden asukastilaisuuksissa.

Arviointiohjelman laatijoiden pätevyys

Arviointiohjelman on laatinut Sitowise Oy, joka on toteuttanut lukuisia vastaavia YVA-hankkeita. Jokaiselle vaikutusten arvioinnin pääalueelle on nimetty vastuuhenkilöt. Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiohjelmassa on esitetty riittävät tiedot laatijoiden pätevydestä.

Muuta

Yleisötilaisuudessa ja mielipiteissä yhteysviranomaisen ratkaisua kuuluttaa hanke maantien 152 parantamisena, kun kyseessä on uusi tieyhteys, pidettiin harhaanjohtavana. Termi ei tosiaan sovi kyseessä olevaan hankkeeseen kovin hyvin, mutta ei ole virheellinen. Parantamista käytetään tyypillisesti tiehankkeissa, joissa parannetaan jotain yhteysväliä - myös silloin kuin kyseessä on uusi linjaus.

Arviointiselostuksen liitteenä tulee esittää kaikki arviointia varten laaditut selvitykset. Hankkeessa hyödynnetään kuitenkin huomattavasti selvityksiä, jotka on laadittu esimerkiksi kaavoitusta varten. Kaikkia käytössä olevia selvityksiä ei ole laajalti saatavilla tutustuttaviksi. Yhteysviranomainen suosittelee, että näitä muita selvityksiä koottaisiin mahdollisuuksien mukaan hankkeen omille verkkosivuille, jotta niihin olisi mahdollista tutustua.

Arviointiohjelmassa esitetyt hankkeen tarvitsemat luvat ja päätökset tulee tarkentaa tässä lausunnossa aiemmin esitetyn mukaiseksi.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Uudenmaan ELY-keskus lähettää yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille. Lausunto on nähtävillä myös ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA.

Uudenmaan ELY-keskus lähettää hankkeesta vastaavalle kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Saadut lausunnot ja mielipiteet löytyvät myös osoitteista www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA ja www.miljo.fi/LV152forbattringMKB.

6. SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MUUTOKSENHAKU SEKÄ YVA-MENETTELYSSÄ SOVELLETUT OIKEUSOHJEET

Suoritemaksu 12 000 euroa.

Maksun määräytyminen

Arviointiohjelmasta annettavasta ELY-keskuksen lausunnosta perittävä maksu on vaativassa hankkeessa (18 – 24 henkilötyöpäivää) 12 000 euroa.

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että arviointiohjelmalausunnosta perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.

Sovelletut oikeusohjeet

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista (YVA-laki, 252/2017)

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-asetus 277/2017)

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8§

Valtioneuvoston asetus (1372/2018) elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullista suoritteista vuosina 2019 ja 2020.

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on esitellyt ylitarkastaja Annukka Engström ja ratkaissut ympäristövaikutukset ja alueidenkäyttö - yksikön päällikkö Timo Kinnunen.

TIEDOKSI

Lausunnon antajat
Mielipiteen esittäjät

Tämä asiakirja UUELY/12908/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/12908/2019 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Engström Annukka 21.01.2020 11:53

Ratkaisija Kinnunen Timo 21.01.2020 12:46