



6.3.2014

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue
PL 1041
45101 Kouvola

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, VALTATIE 13 LAPPEENRANTA-NUIJAMAA

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue on toimit-
tanut 5.12.2013 Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -
vastuualueelle Valtatien 13 Lappeenranta-Nuijamaa parantamista koskevan YVA-lain
mukaisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Hankkeen nimi:

Valtatie 13 Lappeenranta-Nuijamaa.

Hankkeesta vastaava ja yhteystiedot:

Kaakkois-Suomen ELY-keskus, liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue, PL 1041
Kouvola.

Hankkeesta vastaavan käyttämä konsultti:

Sito Oy, Tuulikuja 2, 02100 Espoo

Yhteysviranomaisen:

Kaakkois-Suomen ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue, PL 1041
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. Valtatien 13 parantamiseen välillä Lappeenranta-Nuijamaa so-
velletaan YVA-menettelyä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun ase-
tuksen (713/2006) 6§:n hankeluettelon kohdan 9 b ja c perusteella (uuden tien raken-
taminen, uudelleen linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoi-
sen 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 toteuttamisvaihtoehdot ja niiden keskeiset ympäristövaikutukset sekä haitallisten vaikutusten mahdolliset lieventämiskeinot. Arviointiselostuksen valmistuttua kesällä 2014 se tulee vastaavaan julkiseen käsittelyyn kuin arviointiohjelma.

Hanke ja sen perustelut

Suunnitteluosuus kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-tieverkkoon. Se on osa poikittaista valtatie 13 yhteyttä aina länsirannikolta Kokkolasta Nuijamaalle ja edelleen raja-asemien kautta Venäjälle. Suunnittelualue rajautuu maantien 3821 osalta Lappeenrannan kaupungin katuverkkoon Lauritsalassa Karjalantien ja Kalevankadun kiertoliittymässä ja valtatiellä 13 Nuijamaan puoleisessa päässä maanteiden 3902 ja 3921 liittymäalueelle (raja-aseman länsilaita). Suunnittelualue sijaitsee kokonaan Lappeenrannan kaupungin alueella.

Valtatien 13 Lappeenranta – Nuijamaa tieosan parantamisen lähtökohtana ja tavoitteena on parantaa kansainvälisen raja- sekä paikallisen liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta luomalla laatutasoltaan yhtenäinen, mahdollisimman häiriötön ja valtatie toimivuusvaatimukset täyttävä tieosuus. Tavoitteena on myös, että tien ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitalliset vaikutukset ovat jatkossa mahdollisimman vähäiset ja hyvin hallitut. Tien vaihteittainen kehittäminen tulee olla taloudellisesti kannattavaa. Jo olemassa olevat alemman tieverkon tiekäytävät pyritään hyödyntämään jatkossa mahdollisimman täysimääräisesti. Nykyiseen valtatie rakenteeseen jo tehdyt mittavat investoinnit hyödynnetään osavaiheistuksessa ja jatkototeutuksessa mahdollisimman tehokkaasti. Suunnittelun lähtökohtana on, että valtatiellä ei ole jatkossa rekkajonoja ja paikallisen sekä yhä kasvavan rajaliikenteen liikennetarpeet ovat sovitettu yhteen tienvarren maankäyttöödotusten ja tarpeiden kanssa.

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkitaan kolme vaihtoehtoa.

Vaihtoehto 0, ns. parannettu nykytila, jossa valtatie 13 nykyiseen tilanteeseen sisältyy syksyllä 2013 valmistunut rekkakaistan jatko-osa, Nuijamaan raja-asemalla tehdyn lähtevän liikenteen kaistajärjestelyt, syksyllä 2014 valmistuvat Nuijamaan raja-aseman saapuvan liikenteen kaistajärjestelyt sekä vuonna 2015 valmistuva Mustolan eritasoliittymän II rakentamisvaihe siihen liittyvine maankäyttöineen.

Vaihtoehto 1, Valtatie 13 parannetaan korkeatasoiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi nelikaistaiseksi päätieksi. Liittymät ovat kaikki eritasoliittymiä. Nopeusrajoitus on Mälkiän ja Mustolan välillä 60 km/h, Mustolan ja Soskuan välillä 60-80 km/h, Soskuan ja Vortsan välillä 100 km/h ja Vortsasta itään 60-80 km/h.

Vaihtoehto 2, Nykyiselle Valtatielle 13 tehdään järeäköjä toimenpiteitä, mutta tieosuudesta ei muodostu yhtenäistä korkeatasoista nelikaistaista valtatieta. Osuus Mälkiästä Mustolan kehitetään nelikaistaisena eritasoliittymän varustettuna tienä, jonka nopeusrajoitus on 60 km/h. Mustolan ja Soskuan välillä tutkitaan vaihtoehtoisina ratkaisuuksina 2- ja 4-kaistaista valtatieta, jonka nopeusrajoitus on 60-80 km/h. Liittymät ovat parannettuja tasoliittymiä. Soskuan ja Vortsan välillä valtatie on varustettu keski-kaiteellisilla ohituskaistoilla (1+2 kaistaa). Ohituskaistaosuuksien välillä keskikaiteen tarve ratkaistaan suunnittelun aikana. Liittymät ovat parannettuja korkeatasoisia pääteiden tasoliittymiä ja nopeusrajoitus on 80-100 km/h. Vortsan kohdalla tutkitaan

vaihtoehtoisina ratkaisuin eritasoliittymää ja tasoliittymää nykyisen liittymän länsipuolelle. Vortsasta itään nopeusrajoitus on 60-80 km/h.

Vaikutusten tunnistaminen ja tarkasteltavan vaikutusalueen raja

YVA-ohjelmassa on esitetty alustava maankäytön, ympäristön ja liikenteen nykytilanne. Nykytilanteen analyysin perusteella arvioinnin painopistealueita ja ongelmia ovat seuraavat: maankäyttö- ja yhdyskuntarakenteelliset vaikutukset, elinkeinoelämään kohdistuvat vaikutukset, asutukseen, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset, luonnonoloihin kohdistuvat vaikutukset sekä maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvat vaikutukset.

Ympäristövaikutusten tarkastelualueeseen kuuluu tiealueen välittömässä läheisyydessä olevien alueiden lisäksi ulkopuolella olevia alueita. Tiehankkeen toteuttaminen saattaa muuttaa luonnonoloja, maisemaa, ihmisten elinoloja, elinkeinoja ja viihtyvyyttä myös etäällä itse tiestä. Tämän vuoksi vaikutusalueen laajuus vaihtelee muutamista metreistä (erityisesti luonto) useisiin kilometreihin (erityisesti maisema, maankäyttö). Suorat vaikutukset on tunnistettavissa nimenomaan valtatie välittömässä läheisyydessä. Valtatie aiheuttaman melun yli 55 dB alue ulottuu avoimessa maastossa mm. liikennemäärästä, liikenteen koostumuksesta, ajonopeuksista ja tien mäkisydestä riippuen enimmillään 100-200 metrin päähän. Tätäkin laajemmalle kohdistuvat esimerkiksi vaikutukset liikenteeseen, liikkumiseen, sekä maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen sekä laajimmin aluerakenteeseen. Aluerakenteelliset heijastusvaikutukset ovat luonteeltaan epäsuoria ja vastaavasti vaikutusten arviointi on yleispiirteisellä tasolla. Vaikutusalueen määrittely on YVA-ohjelmassa alustava ja sen tarkentaminen kuuluu vaikutusten arviointiin. Tarkasteltava vaikutusalue ja sen vyöhykkeet on kuvattu kartalla arviointiohjelman kuvassa 35.

Tiedot hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista ja luvista

Arviointiselostuksesta saadun yhteysviranomaisen lausunnon jälkeen hankkeesta vastaava, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Sen pohjalta laaditaan maantielain mukainen yleissuunnitelma. Yleissuunnitelman tavoitteellinen valmistuminen ajoittuu talvelle 2015.

Hankkeen toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä ovat seuraavat:

- yleissuunnitelman hyväksymispäätös,
- tiesuunnitelman hyväksymispäätös,
- mahdolliset kaavamuutokset ja kaavojen hyväksymispäätökset
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat,
- aluehallintoviraston myöntämät luvat (vesilupa, ympäristölupa),
- murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat,
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset luvat meluntorjunnassa,
- rakentamisen aikaiset luvat ja ilmoitukset.

Liittyminen muihin hankkeisiin

Nuijamaan rajanylityspaikan kautta kulki vuonna 2012 vajaat 1,3 miljoonaa ajoneuvoa ja 3,4 miljoonaa matkustajaa. Rajaliikenteen nopean kasvun jatkuessa nykyistä rajanylityspaikkaa on jouduttu täydentämään lähes vuosittain mm. sisäisiä kaistajärjestelyjä lisäämällä ja kehittämällä valvontamenetelmiä. Raja- asemalla tehdään parhaillaan vuosien 2013 -14 aikana EU:n ENPI-rahoituksen myötä parannusinvestointeja joiden yhteenlaskettu arvo on 4,3 miljoonaa euroa. Nuijamaan rajanylityspaikalla tulevaisuudessa tarvittavien liikennejärjestelytarpeiden ja niiden vaatiman liikennealuevarauksen määrittämiseksi on parhaillaan käynnissä aluevaraussuunnitelman laatiminen. Suunnitelman tuli valmistua vuoden 2013 loppuun mennessä. Vuonna 2014 käynnistyy raja- asemalla jatkuvien parannustöiden lisäksi hankeosuuden länsipäässä valtatie 13 Mus- tolan eritasoliittymäalueen II rakennusvaihe, jolla turvataan osaltaan liikennöintitar-

peet myös alueelle tulevan kauppakeskuskeskittymän tarpeita varten. Samanaikaisesti Mustolan alueella jatkuu voimakas alueen maankäyttöön liittyvä liikerakentaminen ensisijaisesti Ahtaajankadun ja Soskuan välisellä alueella. Hanke kytkeytyy kiinteästi myös alueen kaavoitukseen.

Etelä-Karjalan liitossa on tekeillä Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaava I, jonka teemoina on elinkeinot, matkailu ja liikenne. Lisäksi vaihekaavassa huomioidaan voimassa olevan maakuntakaavan korjaus- ja täydennystarpeita. Vaihekaavan tavoitevuosi on 2025. Se tulee korvaamaan vahvistuessaan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (21.12.2011) vaihekaavassa esitettyjen aluevarausten osalta. Vaihemaakuntakaavan ehdotus oli nähtävillä 14.10.–13.11.2013. Suunnittelualueelle kaavaehdotuksessa on esitetty eritasoliittymät ja kaupan alueita sekä rajatoimintojen aluetta.

Koko suunnittelualueelle laaditaan yleiskaavoja samanaikaisesti valtatie YVA-menettelyn ja yleissuunnittelun kanssa. Valtatie 13 suunnittelualuetta koskevat osayleiskaavat ovat seuraavat: Lappeenrannan keskustajaman osayleiskaavan 2030 itäinen osa-alue, Eteläisten alueiden osayleiskaavan 1. vaihe ja Nuijamaantien osayleiskaava.

Nuijamaantien osayleiskaavan laadinta aloitettiin kesällä 2013. Nuijamaantien osayleiskaavatyön tarkoituksena on päivittää Nuijamaan alueella voimassa oleva, oikeusvaikutukseton osayleiskaava, sekä ulottaa osayleiskaavoitus koskemaan koko Nuijamaantien vartta. Työssä pyritään tarkastelemaan Nuijamaantien varren maankäyttöä ja tulevaisuuden tilantarpeita kokonaisuutena ja huomioimaan myös Keskustaajaman osayleiskaavan 2030 sekä Eteläisten alueiden osayleiskaavan alueilla tehtävät ratkaisut. Nuijamaantien osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville samaan aikaan Valtatie 13 Lappeenranta-Nuijamaa YVA-ohjelman kanssa.

Arviointiohjelmasta tiedottaminen, kuuleminen ja osallistumisen järjestäminen
Kaakkois-Suomen ELY-keskus on kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta Lappeenrannan kaupungin ilmoitustaululla 12.12.2013 - 7.2.2014. Kuulutus on julkaistu Etelä-Saimaa sanomalehdessä. Arviointiohjelma on ollut nähtävillä Lappeenrannan kaupungintalolla, maakuntakirjastossa ja Kaakkois-Suomen ELY:ssä. Lisäksi ohjelma on ollut saatavissa sähköisesti Kaakkois-Suomen ELY:n Internet-sivuilta. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 16.12.2013. Lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa 7.2.2014 mennessä Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle. Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta: Lappeenrannan kaupunginhalitus, Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Suomen AVI, Liikennevirasto, Rajavartiolaitos, Tulli, Etelä-Karjalan pelastuslaitos, Museovirasto, Etelä-Karjalan maakuntamuseo, Lappeenrannan seudun ympäristötoimi, Suomen metsäkeskus Julkiset palvelut, Riistakeskus Kaakkois-Suomi, Etelä-Karjalan luonnonsuojelupiiri ry.

YVA-menettelyn laatimista ohjaa pääosin viranomaisista koottu hankeryhmä, siinä ovat edustettuina Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Liikennevirasto, TL- infra Oy, Lappeenrannan kaupunki, Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Karjalan museo, Rajavartiolaitos, Tulli ja Sito Oy.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA ESITETYT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET
Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle toimitettiin arviointiohjelmasta yhteensä 17 lausuntoa ja mielipidettä. Pääsääntöisesti arviointiohjelmassa ei nähty merkittävää huomautettavaa, joitakin painotuksia ja lisäyksiä kuitenkin esitettiin. Melu vaikutusten arvioinnissa tulee käyttää putkimallia tarkempaa laskentamallia. Päästöjen ja ilmanlaadun tarkastelussa tulisi huomioida hankkeen yhteisvaikutukset muiden päästölähteiden

kanssa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset rautatieliikenteeseen ja radanpitoon tulee selvittää ja muinaisjäännösten kartoituksia täydentää. Hankkeessa tulee huomioida ekologisten yhteyksien säilyttäminen ja kehittäminen. Vaikutukset luontoon tulee selvittää huolella. Arviointiohjelmassa ei ole kuvattu riittävästi arviointimenetelmiä. Vaikutukset Soskuanjokeen ja uhanalaisiin vaelluskalakantoihin tulee selvittää samoin tienvarren paahdeympäristön kasvillisuuteen. Turvallisten työ-, koulu- ja vapaa-ajanmatkojen takaaminen on ensisijaisen tärkeää. Valtatien estevaikutus tulee tutkia ja asukkaiden sekä elinkeinojen harjoittajien liikkuminen tulee järjestää sujuvaksi. Terveysteen kohdistuvat vaikutukset tulisi tiivistää samaan yhteenvetoon. Tilojen pirstoutumista tulee selvittää samoin joukko- ja kevyenliikenteen toimivuutta. Huomiota tulisi kiinnittää myös talousveden saatavuuteen ja laatuun.

Lappeenrannan kaupunginhallitus

Kaupunginhallitus antoi lausuntonaan Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle Teknisen lautakunnan ja Lappeenrannan seudun ympäristölautakunnan lausunnot tiedoksi ja huomioon otettavaksi ympäristövaikutusten arviointiohjelman käsittelyssä.

Lappeenrannan tekninen lautakunta

YVA-ohjelma on selkeä, monipuolinen ja riittävä eikä YVA-ohjelmassa ole huomautettavaa.

Lappeenrannan seudun ympäristölautakunta

Lappeenrannan seudun ympäristölautakunta toteaa lausuntonaan, että vaikutusten arviointiin liittyvät tiedot on pääosin kartoitettu. Vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida myös mahdolliset vaikutukset yksityistalouksien talousveden saatavuuteen ja laatuun. Vaikutusten arvioinnissa tulee myös käyttää tarkempaa melutarkastelua kuin putkimallia.

Etelä-Karjalan liitto

Tiehanke on vahvistetun maakuntakaavan ja valmisteilla olevan 1.vaihekaavan tavoitteiden mukainen. Maakunnassa tehdään parhaillaan arvokkaiden maisema-alueiden sekä perinnebiotooppien päivitys ja täydennysinventointeja, joiden tuloksena tehdyt mahdolliset uudet rajaukset otetaan seuraavassa vaihemaakuntakaavassa huomioon. Muutoksia tulee todennäköisesti tiehanketta sivuvaan Lasola – Rasala-alueeseen, mutta mahdolliset muutokset eivät vaikuta tien parantamishankkeeseen. Nyt puheena oleva hanke on siinä mielessä poikkeuksellinen, että erilaisia taustaselvityksiä on erittäin paljon. Niitä on tehty maakuntakaavan, eri yleiskaavojen ja erilaisten yksittäisten hankkeiden laadinnan yhteydessä. Melko kattava luonnonympäristöön kohdistunut selvityskin on tehty jo ennen varsinaista ympäristövaikutusarviointia. Arviointiohjelma on tarkkuudeltaan ja laajuudeltaan riittävä eikä Etelä-Karjalan liitolle ei ole sen suhteen huomautettavaa.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Hankkeen YVA-ohjelma on selkeästi laadittu, riittävän yleiskielinen ja siinä käytetty ansiokkaasti havainnollistavia kuvia. Kirjoitetut kuvaukset hankealueesta ja sen nykytilasta ovat laadukkaita. Hankkeen tavoitteet on myös kuvattu hyvin. Vaihtoehdon 2 muodostamisen kuvauksen ja sen perusteluiden tulee olla riittävän yksityiskohtaisia. Vaihtoehto on sinällään esitetty hankkeen tässä vaiheessa sopivan joustavasti. Vaikutusten kuvaukset ovat pääsääntöisesti riittävät. Kuitenkin ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen kohdistuvia vaikutuksia on kuvattu hieman epäloogisesti, sillä varsinainen niitä kuvaava kappale 6.1.2 on suppea ja keskittyy etenkin sosiaalisten tiedonhankinta- ja osallistumiskeinojen kuvaamiseen. Kuitenkin esimerkiksi tärinän sekä päästöjen ja ilmanlaadun vaikutuksia kuvaavissa kappaleissa kerrotaan niiden terveystaikutuksista. Ihmisvaikutusten kuvausten toivotaan tarkentu-

van hankkeen edetessä siten, että kaikki terveyteen kohdistuvat vaikutukset tiivistetään samaan yhteenvetoon. Edellä mainittujen vaikutusten tarkastelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota Lauritsalan pientaloasutuksen kohdalla. Päästöjen ja ilmanlaadun tarkastelussa tulisi huomioida hankkeen yhteisvaikutukset pien- ja puunpolton kanssa, mikä on tavanomaista pientaloalueella. Puunpoltolla tiedetään olevan haitallisia terveysvaikutuksia. Tarkastelussa on syytä selostaa, missä määrin rekkojen tyhjäkäynti nykyisin aiheuttaa päästöjä ja mitä keinoja näiden vaikutusten vähentämiseen tai estämiseen on hankkeen puitteissa. Aluehallintovirasto pitää tärkeänä rekkojen tyhjäkäynnin vähentämistä. Hankkeen vaikutukset ilmastonmuutokseen arvioidaan kasvihuonekaasupäästöjen perusteella. Aluehallintovirasto katsoo, että näiden lisäksi tulisi arvioida syntyviä nokipäästöjä, joiden tiedetään vaikuttavan ilmastonmuutosta kiihdyttävästi. Vaihtoehtojen vertailussa on vaikutuksia ja niiden merkittävyyttä arvioitava selkeästi.

Liikennevirasto

YVA-ohjelmassa ei ole käsitelty hankealueen läpi kulkevaa Mustolan rataa. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on syytä tuoda esille valtatie rakentamisen aikaiset vaikutukset rautatieliikenteeseen ja radanpitoon. Hankkeen suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon, ettei radalle tai sen liikenteelle saa aiheutua haittaa (esimerkiksi tärinästä johtuen). Saimaan kanava sijaitsee riittävällä etäisyydellä hankealueesta, eikä Liikennevirastolla ole sen osalta lausuttavaa.

Museovirasto

Arviointiohjelman mukaan suunnittelualueella sijaitsee yksi tunnettu muinaisjäänös. Kohde ei kuitenkaan ole muinaisjäänösrekisterin tietojen perusteella kiinteä muinaisjäänös vaan nk. kulttuuriperintökohde, toisen maailmansodan aikainen panssarieste (Tirilä, muinaisjäänösrekisterin tunnus 1000017729). Kuten arviointiohjelmassa tuodaan esille, tieto suunnittelualueen muinaisjäänöksistä ja kulttuuriperintökohteista on puutteellista, koska alueella ei ole tehty kattavaa inventointia. Suunnittelualueelta on esim. tehty havaintoja Salpalinjan kohteista, joita ei ole valtakunnallisessa muinaisjäänösrekisterissä. Koska perustiedot alueen muinaisjäänöksistä ovat puutteelliset, hankealueella tulee tehdä arkeologinen inventointi, jossa selvitetään, sijaitseeko sillä ennestään tuntemattomia kiinteitä muinaisjäänöksiä tai muuta arkeologista kulttuuriperintöä esim. toisen maailmansodan kohteita. Arviointiohjelman mukaan arkeologinen inventointi tehdään keväällä 2014 Lappeenrannan kaupungin kaavoitustyön yhteydessä. Ajankohta on hyvä, koska se mahdollistaa eri toteutusvaihtoehtojen tarkastelun muinaisjäänösten suojelun näkökulmasta YVA-prosessin aikana. Luotettava vertailu ei ole mahdollista, mikäli inventointi tehdään vasta suunnittelun valmistelun aikana. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on tuotu esille hankkeen osapuolet. Huomautettakoon, että myös Museovirasto on edustettuna hankkeen suunnittelua ohjaavassa hankeryhmässä.

Etelä-Karjalan museo

Museolla ei ole huomautettavaa YVA-ohjelmaan rakennetun kulttuuriympäristön ja kulttuurimaiseman osalta.

Suomen riistakeskus

Arviointiohjelma on kokonaisuudessa kattava ja riittävä. Riista- ja pieneläinten liikumisen selvittämiseksi tehtävä sähköpostikysely tulee osoittaa myös Etelä-Saimaan riistanhoitoyhdistykselle, jonka toimialueella hanke sijaitsee.

Etelä-Karjalan luonnonsuojelupiiri

YVA-ohjelmassa on ilahduttavan hyvin kuvattu vaikutusalueen luontoarvot. Luonnonsuojelupiiri muistuttaa, että valtatie 13 ympäristössä vielä säästyneet metsä- ja vesiluonnon monimuotoisuus- ja suojeluarvot muodostavat tärkeän ekologisen käytävän rajan takaisiin suojelukohteisiin ja toistaiseksi luonnontilaisena tai luonnontilaisen kaltaisina säilyneisiin luontotyyppihin ja uhanalaisten lajien populaatioihin siellä. Lappeenrannan alueen yhä intensiivisemmäksi muuttunut rakentaminen ja muu maankäyttö pirstoo kiihtyvällä vauhdilla arvokkaiden luontotyyppien ja uhanalaisten lajien esiintymiä, jolloin uhka luontoarvojen häviämislle on yhä suurempi. Tämä pirstoutumiskehitys uhkaa viedä pohjan kestävän kehityksen mukaiselta aluekehitystyöltä. Luonnonsuojelupiiri korostaa, että käsillä olevassa tiehankkeessa tulee huomioida maankäyttö- ja rakennuslain velvoitteet edistää kestävästä kehitystä, luonnon monimuotoisuutta ja luonnonarvoja sekä ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä. Luonnonsuojelupiiri korostaa, että em. ekologisten yhteyksien säilyttäminen ja kehittäminen on tärkeä osa Fennoskandian Vihreää Vyöhykettä, joka on Suomen ja Venäjän luonnonsuojeluyhteistyön keskeisin kohde. Vyöhyke on Suomenlahdelta Barentsinmerelle ulottuva perustettujen ja suunnitteilla olevien suojelualueiden verkosto, joka sijoittuu Suomen ja Venäjän sekä pohjoisessa myös Norjan raja-alueelle. Barentsin ympäristöministerikokouksessa Norjassa allekirjoitettiin 19.2.2010 yhteisymmärryspöytäkirja Fennoskandian vihreän vyöhykkeen kehittämiseksi ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurillisesti Suomen, Venäjän ja Norjan yhteistyönä. Ympäristöministeriö on käynnistänyt vuoden 2013 lopulla hankkeen Fennoskandian vihreän vyöhykkeen edistämiseksi. Hankkeen tavoitteena on luoda laajapohjainen kansallinen yhteistyöverkosto Fennoskandian vihreän vyöhykkeen tunnettavuuden lisäämiseksi sekä kehittää toiminta- ja viestintämalleja luonnon monimuotoisuuden ja alueen kestävän käytön parantamiseksi sekä alueellisen kestävän kehityksen edistämiseksi rajan molemmin puolin. Tämän vuoksi nyt tarkasteltavissa ympäristövaikutuksissa tulisi huomioida eri tievaihtoehtojen vaikutus ekologisten yhteyksien pirstoutumiseen ja mahdollisuuksiin kehittää Vihreää Vyöhykettä kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Kestävästä kehitystä ei voi olla uhanalaisten luontotyyppien ja lajien jatkuva ja paheneva pirstominen massiivisilla maankäyttötoimilla, johon tässä YVA-ohjelmassa kuuluu etenkin suunnitelma valtatie 13 muuttamiseksi nelikaistaiseksi moottoritieksi (vaihtoehto 1).

Päästöt ja ilmanlaatu (luku 6.1.5)

Luvusta 6.1.5 ei selviä, onko päästöjen kulkeutumista ja jakautumista eri alueilla tarkoitettu arvioida. Ilmeisesti aikeena on arvioida eri vaihtoehtojen kokonaispäästöjä. Luonto- ja vesistövaikutusten kannalta on keskeistä arvioida ja vertailla paitsi liikenteen kokonaispäästöjä, myös niiden jakautumista vaikutusalueen eri osissa. Erityisesti päästöjen aiheuttama typen ja rikin oksidien laskeuman alueellisen jakautumisen arviointi on tärkeää. Erityishuomio tulisi kohdentaa eri vaihtoehtojen päästölaskelmiin Soskuanjoen valuma-alueella. Typen ja rikin oksidit muodostavat potentiaalisen riskin vesistöjen haitallisille happamuus- ja rehevyysmuutoksille. Soskuanjoen vaelluskalakantojen esiintymispaikoilla riskiä lisää joen pieni valuma-alue, jolle kohdistuva laskeumalisä eri vaihtoehtoissa tulisi arvioida.

Luonnonolot ja suojelualueet (6.1.6)

Arviointimenetelmistä ei selostuksessa ole kerrottu juuri mitään. Menetelmiä tulisi selostuksessa kuvata yksityiskohtaisemmin. Luonnonsuojelupiirin kanta on, että luonto-vaikutusten kunnolliseksi vertailemiseksi tulisi liito-oravan ja muiden luontokohteiden osalta tuottaa kvantitatiivista tietoa ainakin pirstoutumisen määrästä ja kohteiden kytkeytyneisyydestä. GIS-menetelmillä tulee osoittaa kuinka paljon uhanalaisesiintymien ja luontotyyppien pinta-alaa menetetään eri vaihtoehtoissa. Samoin tulee esittää miten paljon mm. liito-oravaesiintymien keskinäinen etäisyys kasvaa tietä levennettäessä eri vaihtoehtoissa. Luontoselvitys on sinänsä hyvin laadittu. Uhanalaisista luontotyypeistä siitä kuitenkin puuttuvat pienvedet, joista tärkeimpänä vaikutusarvioinnin kannalta

on Soskuanjoki. Sen kaltaiset virtavedet ovat valtakunnallisesti uhanalaisia ja luonnonsuojelulain mukaan niiden tilaa ei saisi heikentää vaan parantaa aktiivisilla kunnostus- ja hoitotoimenpiteillä. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää uhanalaisiin vaelluskalakantoihin (merilohi ja –taimen), joita on saatu menestyksellisesti palautettua Juus-tilanjoen latvavesistöihin Mustajokeen ja Soskuanjokeen. Tällöin tulisi arvioida missä määrin eri vaihtoehdot lisäävät Soskuanjoen valuma-alueen kautta jokeen päätyvää laskeumaperäistä sekä rakentamisen ja tienkäytön (ml. tiesuolaus, hulevedet) aikaista kuormitusta (mm. typpi ja sen oksidit, fosfori, rikki ja sen oksidit, kloridi, kiintoaines) ja missä määrin tämä heijastuu haitallisina vedenlaatumuutoksina (kytkentä lukuun 6.1.7). Arvioinnissa tulee tarkastella laajemmin linnustolle aiheutuvia häiriöitä, sillä kyseinen hanke sijoittuu kansainvälisesti tärkeälle lintujen muuttoreitille sekä FINIBA- alueen (Karhusjärvi) välittömään läheisyyteen. Lisäksi tarkastelussa tulee arvioida häiriöiden vaikutus FINIBA- alueen pesimälinnustoon sekä lintujen muutonaikaiseen lepäilyyn, ruokailuun ja yöpymiseen. On myös huomioitava peltoaukeilla ruokailuvien lintujen siirtymälennot eri alueiden välillä sekä lennot yöpymisalueiden ja kansainvälisesti arvokkaan Konnunsuon IBA- alueen välillä. Alueen uhanalaisten ja silmälläpidettävien lajien pesimä- ja ruokailualueet tulee turvata eikä niiden laatua saa heikentää. Tarkastelussa tulee käyttää pitkänaikavälin lajitietoa, ei pelkästään yksittäisen selvityksen mukaista lajitietoa. Arvioinneissa tulee erityisesti kiinnittää huomiota kaikkien lajiryhmien elinalueiden- ja liikkumiskäytävien säilymiseen ja tarvittaessa niiden parantamiseen. Tienvarsien on havaittu olevan harvinaisten ja uhanalaisten kasvilajien, erityisesti niitty- ja ketolajien, sekä monien hyönteislajien merkittäviä elinympäristöjä. Tienvarsilla vallitsevat usein paahteiset olosuhteet. Pientareiden merkitys on vuosikymmenten kuluessa korostunut toisaalta perinteisten keto- ja laidunmaiden vähennyttyä, toisaalta tienpiennarpinta-alan lisääntytyä. Nykyisen VT13 tien pientareilla on paahdeympäristöjä (Lyytikälä-Kähärilä), joissa esiintyy luontoselvityksen mukaan silmälläpidettäviä kasvilajeja ja harvinaisia hyönteislajeja ja jotka saattavat olla uhanalaisten hyönteislajien elinympäristöjä. Tien parannuksen yhteydessä nämä korvaavat elinympäristöt tuhoutuvat. Luonnonsuojelupiiri esittää, että yksityiskohtaisessa tiesuunnittelussa varaudutaan rakentamaan hiekkapohjaiset tieluiskat, joihin ei istuteta kasveja eikä tuoda multavaa maata ja joihin ajan kuluessa on mahdollista kehittyä pinta-alaltaan merkittävä paahdeympäristö. Tienkäyttäjälle läpi kesän kukkiva niitty on myös esteettinen kokemus. Tien rakennusvaiheessa on huolehdittava, että lupiin saastuttama tienvarren maa-aines viedään alueelta pois.

Pinta- ja pohjavesivaikutukset (6.1.7)

Selostuksessa todetaan: ”Sekä pinta- että pohjavesien vaikutusarvio tehdään asiantuntija-arviona. Vaikutusten arvioinnin tekee geologi.” Vedenlaatuvaikutusten arvioinnissa tarvitaan ehdottomasti limnologista ja vesiekologista asiantuntemusta. Asiantuntija-arvaaminen ei myöskään ole riittävä menetelmä vaikutusten arvioinnissa. Luonnonsuojelupiiri edellyttää, että vaihtoehtoja verratessa kvantifioidaan eri vaihtoehtojen vaikutus kuormitukseen käyttäen esim. liikennealueiden ominaiskuormituslaskelmia. Samoin valuntaolojen muutokset tulee kvantifioida esim. keskimääräisen sademäärän ja aluekohtaisten valuntakertoimien avulla (pintavalunnan osuus sadannasta). Luonnollisesti valuntakertoimien määrittäminen edellyttää taustatiedokseen GIS-tietoa valuma-alueen maankäytöstä (keskeisimpänä päällystettyjen liikennepintojen muutos), topografiasta ja maaperästä (esim. Kuusisto 2002, http://www.helsinki.fi/maantiede/labrat/Julkaisuja_B48.pdf).

Nuijamaa-seura ry.

Osayleiskaava ja VT 13 parantaminen/suunnittelu sisältävät paljon toisiinsa liittyviä asioita joten palautteemme on suunnattu molempiin hankkeisiin.

- Kaavoitusten suunnittelun lähtökohtana pitää mielestämme olla nykyisten asukkaiden palveluiden, asumisedellytysten ja liikkumisen turvaaminen/kehittäminen.

Turvaamalla ja parantamalla nämä asiat voidaan jatkossa suunnitella alueen kehittämistä ja vetovoimaisuuden lisäämistä.

- Yksi tärkeä asia suunniteltaessa alueen liiketilaneliöiden tai asutusalueiden lisäämistä on toimivan vesi- ja jätevesiverkoston luominen. Nykyinen jätevedenpuhdistamo käy jatkuvasti ylikapasiteetilla ja sitä joudutaan lähes päivittäin tyhjentämään imuautoilla. Autoliikenteen aiheuttama haitta on pieni verrattuna itse jätevedenpuhdistamon aiheuttamiin haittoihin. Näitä ovat mm. melu- ja hajuhaitat. Lähimmät talot sijaitsevat noin parinkymmenen metrin päässä puhdistamosta. Lisäksi katsomme, että puhdistamon luonnolle aiheuttamat haitat (poistoputki Nuijamaanjärveen) olisi syytä tutkia tarkemmin. Mikäli alueen palveluita ym. halutaan kehittää, olisi syytä laskea kustannukset jätevesiputkiston jatkamiselle Mustolasta Nuijamaalle.
- Rajaliikenne lieveilmiöineen näyttlee suurta roolia jokaisen nuijamaalaisen tai täällä työskentelevän ihmisen jokapäiväisessä elämässä. Jo tehdyistä tien parannuksista huolimatta vilkas liikenne aiheuttaa päivittäin useita vaaratilanteita. Turvallisten työ-, koulu- ja vapaa-ajanmatkojen takaaminen on ensisijaisen tärkeää. Omat ongelmansa liikenne aiheuttaa alueen viljelijöille jotka harjoittavat elinkeinoaan VT 13 läheisyydessä.
- VT 13 kaavaluonnoksessa on useita kohtia, joita tulisi pohtia tarkemmin. Näkisimme erittäin tärkeänä suunnittelutahojen lähestymisen tienvarren asukkaisiin, maanomistajiin ja vaikutusalueella asuviin. Nämä ihmiset ovat alueensa parhaat asiantuntijat eikä heidän asiantuntemustaan ja näkemyksiään voida jättää huomiotta.
- VT 13 leventäminen on paikoin mahdotonta talojen, maiden, kaivojen yms. rakenteiden vuoksi. Lisäksi luonto liito-oravineen asettaa omat haasteensa.
- Rinnakkaistien laajentaminen ja parantaminenkaan ei ole monilta osin kovin yksinkertaista. Nykyisten teiden rakenne ei tule kestäämään kasvavaa liikennettä. Entäpä niiden varrelle jäävät talot, asukkaat ja tilat.
- Koko Nuijamaan osayleiskaavan ja VT 13 parantamisen suunnittelussa tulisi heti alussa ottaa huomioon nykyisen raja-aseman laajenemissuunnitelmat. Mikäli raja-alueen tulevat laajennukset eivät ole tarpeeksi mittavat (huomioita mahdollinen viisumivapaus) eikä raja vedä jonoja pois tieltä, ei VT 13 kaavassa tehtyt muutokset välttämättä poista liikenteen ongelmakohtia.
- VT 13 -tielle jo tehtyt parannukset ovat nostaneet ajonopeuksia huomasti. Tämä on myös otettava huomioon ja valvonnan lisäämisen mahdollisuuksia tutkittava.
- Nuijamaan taajaman elinvoimaisuuden takaamiseksi koulun ja päiväkodin jatkuminen ovat ehdottoman tärkeitä. Päivittäistavaramyymälän saaminen alueelle lisäisi osaltaan vetovoimaisuutta. Nykyiset kaupan toimijat ovat keskittyneet liiketoiminnassaan lähes poikkeuksetta venäläisten asiakkaiden palvelemiseen.
- Kulttuurisegmentiltä kirkon, kirjaston, museon ja kulttuurihistoriallisten kohteiden (viljamakasiini, sormuskivi, kanava ym.) ylläpito ja huolto olisi saatava jatkumaan.
- Julkisten teiden ja kevyenliikenteen väylien huolehtiminen on ollut viime vuosina puutteellista. Liekö syynä liian pitkälle viety kilpailutus? Näillä liikennemäärillä väylien kunnossapitoa olisi parannettava. Kunnollisten linja-autopysäkkien katosten saaminen olisi suotavaa. Ennen kaikkea lapsilla ja nuorilla olisi oltava turvallinen paikka odottaa linja-autoa tai taksia liikenteen seassa. Lisäksi väylien suunnittelussa olisi huomioitava pysäkkien sijainti ja niille pääsemisen turvallisuus.
- Saimaan kanava ja Nuijamaanjärvi reunustavine luontoineen on poikkeuksellisen kaunis ja vetovoimainen turistinkin näkökulmasta. Niistä pitäisi huolehtia ja selvitetävä vanhan raja-aseman ympäristön siistimisen mahdollisuus. Nuijamaanjärven ranta-alue on erittäin suosittu ulkoilualue ja sen saattaminen kuntoon lisäisi alueen viihtyisyyttä/vetovoimaisuutta. Toivomme kaikilta asianosaisilta avointa vuorovaikutusta nyt kun asioihin on mahdollista vaikuttaa.

Nuijamaan Rajaparkki ky.

Nuijamaan Rajaparkki ky. esittää, että Nuijamaan raja-aseman välittömään läheisyyteen, nykyisessä osayleiskaavassa KTT -alueeksi merkitylle alueelle, perustetaan raja-asemaan integroitu lähiodotus- ja palvelualue, jolle tehdään liittymä raja-asema-alueelle suunnitellusta kiertoliittymästä. Nuijamaan Rajaparkki ky. näkee lähiodotus- ja palvelualueen tuovan mukanaan seuraavat edut:

RAJALIIKENTEELLE se toimii ruuhkahuipuissa henkilöliikenteen paisuntasäiliönä ja/tai lähiodotusalueena vuoronumerojärjestelmää käytettäessä. Ehdotus teknisistä ratkaisuista on jäljempänä.

RAJANYLITTÄJILLE se mahdollistaa maasta poistuttaessa viihtyisään ajanviettoon ruokaillen ja viime hetken ostoksia tehden rajanylitysvuoroa odottaessa näköyhteyden päässä raja-asemasta. Alue mahdollistaisi myös korkeatasoiset WC-palvelut rajanylityspaikan yhteydessä. Asia, joka henkilöliikenteen odotusjärjestelyissä on puuttunut tähän saakka kokonaan.

LIIKE-ELÄMÄLLE JA KAUPALLE palvelualueen sijainti tarjoaa mahdollisuuden investointien käynnistämiseen ja palvelujen pikaiseen aloittamiseen, sillä alue on jo kunnallistekniikan piirissä. Lisäksi alue täyttää mitä parhaiten 30.9.2013 julkaistussa 1.vaihekaavan arvioinnin kohdassa 1.8.13 Matkailua palvelevan kaupan sijoittaminen ja saavutettavuus rajakaupan sijoittamiselle asetetut tavoitteet.

LAPPEENRANNAN KAUPUNGILLE ostosmatkailijoiden matkustusviihtyvyyttä lisäävä, rajanylityspaikkaan integroitu, korkeatasoinen lähiodotus- ja palvelualue, on hyvä mahdollisuus kasvattaa Lappeenrannan vetovoimaa itärajan suosituimpana rajanylityspaikkana.

RAJA-ASEMAN HENKILÖKUNNALLE palvelualue merkitsee lounasruokailumahdollisuuksien merkittävää monipuolistumista.

Nuijamaan Rajaparkki ky:n tiedossa on, että alueen nykyisten liikenteen hallintaongelmien vuoksi raja- ja tulliviranomaiskanta on esitetulle liittymäehdotukselle kielteinen, mutta toivoo että yllälueteltuja laajempia positiivisia vaikutuksia uudelleen arviointuaan, viranomaiset voisivat sallia esitetyn odotus- ja palvelualueen perustamisen. Liikenteen hallinta- ja valvontaongelmat ovat varmasti ratkaistavissa nykypäivän telemekaniikalla ja ajoneuvojen tunnistusjärjestelmillä. Lähiodotusalue voisi olla kokonaan erotettu muulta rinnakkaistiestöltä tulevalta liikenteeltä, jolla eliminoidaan nykyinen liittyvältä tieltä jonoon kiilaaminen. Toinen, joustavampi vaihtoehto voisi olla parkkihalleissa käytetty periaate, että odotusalueelta pääsee raja-alueelle ainoastaan vuoronumerolla avautuvan puomin läpi. Vuoronumeron voisi saada alueelle sisään ajettaessa joko VT13:n tai rinnakkaistiestön suunnasta. Nuijamaan Rajaparkki ky. ei tässä vaiheessa liitä karttapiirustusta ehdotuksestaan, vaan pyytää saada käydä ehdotusta läpi yhdessä raja- tulli, ja tiesuunnitteluviranomaisten kanssa, sekä täydentää muistutusta tarpeen mukaan suunnitteluprosessin edetessä

Yksityinen mielipide 1

Tilamme pellot ja metsät sijaitsevat Lappeenrannan Lempiälän kylässä tien numero 13 sekä etelä- että pohjoispuolella. Tilan päärakennukset ovat tien eteläpuolella ja asuinrakennus on 23-24 metrin päässä tien laidasta. Tien laidassa on oja ja ojan sekä päärakennuksen välissä on maarakenteinen meluvalli. Lisäksi kuivaamo, rehuvarasto, puihurikuuri ja käytössä olevia latoja sijaitsee tien pohjoispuolella. Tilallamme harjoitetaan viljan viljelyä, pieneläinten kasvatusta ja hevosjalostusta. Molemmilla esillä olleissa suunnitelmissa on alustavasti suunniteltu myös rinnakkaistie kulkemaan talon ja suunnitellun tien välillä. Liitteessä esitetään tien keskiviivan, laidan sekä meluvallin etäisyydet päärakennuksen seinästä. Suunnitelmien toteutuessa rinnakkaistien rakentamisen jälkeen traktorilla vintille peruuttaminen muuttuu lähes mahdottomaksi heinä ja rehukuormien osalta pienentyneen kääntötilan vuoksi. Esitettyjen vaihtoehtojen mukainen muutos aiheuttaa tilallemme kestävämmän tilanteen. Lampaidemme ja hevostemme metsä- ja peltolaitumia sijaitsee tien 13 pohjoispuolella ja hevosten siirtä-

minen laitumille tulisi käytännössä mahdottomaksi ja se tulisi haittaamaan tilamme elinkeinokeinotoimintaa. Kesäisin juomaveden saanti varmistetaan tien pohjoispuolella olevasta kaivannosta, joka varmistaa mm. lampaidemme välttämättömän juomaveden saannin kuivina kausina. Hevosille ja lampaille ei riitä laitumia tien eteläpuolelta. Matalan karjatunnelin käyttäminen kookkaiden hevosten siirtämiseen päivittäin laitumille ja takaisin ei taas tule kysymykseen pitkän matkan ja kesäisen viljan viljelyn vuoksi. Liikkuminen traktorilla rehuvarastolle, kuivurillemme ja pohjoispuolisille alueille vaikeutuu huomattavasti matkojen kasvaessa suhteettomasti. Esitämme, että uuden tien suunnittelussa tullaan tilamme elinkelpoisuus ja toiminnalliset mahdollisuudet huomioimaan ja että päärakennuksen elinkelpoisuus sekä käytettävyys ja viihtyisyys asuinkäytössä taataan. Tien kuormitus kasvaa uudistuksen myötä YVA-materiaalin tutkimusten mukaan tavalla, joka tulee mm. edellyttämään parannettua meluntorjuntaa ko. kohdassa. Tien linjauksessa on huomioitava se tosiasia, että tien nykyinen talon puoleinen laita ei voi tulla juuri lähemmäksi talon seinää. Rinnakkais-tie kuitenkin vaatii tilansa. Esitämme, että tulette kanssamme palaveriin ja tutustumaan tilanteeseemme, jotta voimme avoimesti keskustella tilamme tulevaisuuteen erittäin merkittävästi vaikuttavasta meistä riippumattomasta yhteiskunnan suunnitelmasta muutoksesta.

Yksityinen mielipide 2

Meluntorjuntaan on kiinnitettävä erityistä huomiota varsinkin Karhusjärven kohdalla käyttäen esim. meluntorjunta-aitoja. Koivumäen noro-alue on säilytettävä ennallaan. Tietä tai tien levennystä ei tule tehdä Karhusjärven puolelle, jolloin vältetään noron tuhoutuminen ja suojapuuston kaataminen.

Kolme yksityistä mielipidettä

Kolmessa mielipiteessä tuotiin esille ali- tai ylikulun tarve sekä siitä saatavat hyödyt Metsä-Kansolan kohdalla. Rakentamalla ali- tai ylikulku Metsä-Kansolaan lyhenee rinnakkaistien rakentamisen tarve huomattavasti ja voidaan hyödyntää jo olemassa olevaa tiestöä. Samalla kylä pysyy yhtenäisenä. Talojen piha-alueet eivät pirstoudu ja kulkuyhteys tilakeskuksista pelloille ja metsiin säilyy. Vaihtoehtona on säilyttää myös Metsä-Kansolassa Jysinmäntien risteys tasoliittymänä.

3. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä ja arviointimenettelyn järjestämisestä. Kaakkois-Suomen ELY-keskus on perehtynyt arviointiohjelmaan ja sen johdosta annettuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin. YVA-lain 9 §:n perusteella arviointiohjelmaan on tarkistettava tämän lausunnon mukaisesti.

Hankekuvaus

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on asianmukaisella tavalla esitetty tiedot hankkeesta ja sen tarkoituksesta, suunnitteluvaiheesta, sijainnista ja maankäyttötärpeestä sekä hankkeesta vastaavasta. Ympäristövaikutusten arvioinnille asetetut tavoitteet on myös hyvin esitetty, niihin voisi vielä lisätä YVA-menettelyn keskeisen tavoitteen lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Hankkeen esittelyn yhteydessä on kerrottu sen liittyminen muihin suunnitelmiin ja hankkeisiin. Yhteensovittamisen tarve on ilmeinen meneillään oleviin yleiskaavaprosesseihin ja rajatoimintojen kehittämishankkeisiin.

Arviointiohjelmassa esitetty YVA-menettelyn alustava aikataulu on realistinen. Arviointiselostus valmistuu kesällä ja YVA-menettely päättyy marraskuussa 2014.

Vaihtoehtojen muodostaminen ja 0-vaihtoehto

Arviointimenettelyssä ei tarkastella vaihtoehtoisia maastokäytäviä. Tie on siihen vuosien varrella tehtyjen mittavien investointien myötä osalta matkaa jo lähestulkoon pääväylätasoinen. Linjaus on myös maakuntakaavan mukainen. Valtatien kehittämistä tutkitaan nykyisellä paikallaan. Tämä mahdollistaa myös hankkeen vaiheittaisen toteuttamisen, mikä on yksi suunnittelulle asetettu tavoite.

Vaihtoehtojen sisäisiä yksityiskohtia tarkennetaan ympäristövaikutusten arvioinnin selostusvaiheessa. Alemman tieverkon osalta vaihtoehtojen tarkastelumahdollisuus on laajempi, vaikka pääsääntöisesti pyritään hyödyntämään nykyisiä tiekäytäviä.

Arviointiohjelmassa kerrotaan, että ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkitaan kaksi vaihtoehtoa, joita verrataan parannettuun nykytilanteeseen eli vaihtoehtoon 0. Arvioitavat vaihtoehdot ovat vaihtoehto 1, jossa valtatie 13 parannetaan korkeatasoiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi valtatieksi ja vaihtoehto 2, jossa nykyiselle valtatielle tehdään järeäköjä toimenpiteitä, mutta tieosuudesta ei muodostu yhtenäistä korkeatasoista valtatiestä.

YVA-lain mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä hankkeen vaihtoehdot, joista yhtenä on hankkeen toteuttamatta jättäminen. Vaihtoehtojen muodostaminen ei ole ollut erityisen vuorovaikutteista tai avointa. Alueen asukkaiden ja yleisön osallistumista vaihtoehtojen muodostamiseen ei ole järjestetty. Vain viranomaiset ovat voineet vaikuttaa vaihtoehtojen valintaan. Arviointiohjelmassa koskevassa yleisötilaisuudessa tuli esille, että alueen asukkaat ovat esittäneet myös nykyisen tielinjan eteläpuoleiselle metsäalueelle sijoitettavaa linjausta, jota ei ole otettu tarkasteluun aiemmissa tielinjaan liittyvissä parannushankkeissa. Vuorovaikutteisessa vaihtoehtojen muodostamisessa olisi voinut käsitellä myös kansalaisten aiemmin esittämät vaihtoehdot. Uuden linjauksen lisäämistä ei ole esitetty ohjelmasta annetuissa lausunnoissa tai mielipiteissä. Yhteysviranomaisen toteama, että huomioiden jo valmistuneet rekkakaistat ja Nuijamaan raja-asemalla tehdyt lähtevän liikenteen kaistajärjestelyt sekä meneillään olevat tienparannushankkeet, YVA- menettelyyn ei ole perusteltua lisätä uusia vaihtoehtoja. 0-vaihtoehdon eli hankkeen toteuttamatta jättämisen tarkastelu ja vertailu tulee tehdä tasapuolisesti ja samalla tarkkuudella kuin hankevaihtoehtojen tarkastelu.

Tarkasteltavan vaikutusalueen raja

Ympäristövaikutusten tarkastelualueeseen kuuluu tiealueen välittömässä läheisyydessä olevien alueiden lisäksi ulkopuolella olevia alueita. Hankkeen toteuttaminen saattaa muuttaa luonnonoloja, maisemaa, ihmisten elinoloja, elinkeinoja ja viihtyvyyttä myös etäällä itse tiestä. Tämän vuoksi vaikutusalueen laajuus vaihtelee muutamista metreistä useisiin kilometreihin. Suorat vaikutukset on tunnistettavissa nimenomaan valtatie välittömässä läheisyydessä. Valtatie aiheuttaman melun yli 55 dB alue ulottuu avoimessa maastossa liikennemäärästä, liikenteen koostumuksesta, ajonopeuksista ja tien mäkisydestä riippuen enimmillään 100-200 metrin päähän. Tätäkin laajemmalle kohdistuvat esimerkiksi vaikutukset liikenteeseen, liikkumiseen, sekä maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen sekä laajemmin aluerakenteeseen. Aluerakenteelliset heijastusvaikutukset ovat luonteeltaan epäsuoria ja niiden arviointi on yleispiirteisellä tasolla. Vaikutusalueen määrittely on YVA-ohjelmassa alustava ja sen tarkentaminen kuuluu vaikutusten arviointiin.

Yhteysviranomaisen toteama, että arviointiohjelmassa tulee esittää ehdotus tarkasteltavan vaikutusalueen rajauksesta, tällä tarkoitetaan aluetta jonka sisälle jäävät hankkeen kaikki merkittävät ympäristövaikutukset. Ohjelman kuulemisvaiheessa ja yhteysviranomaisen lausunnossa otetaan kantaa rajausestityksen riittävytyteen. Vaikutusten arvioinnin kohdentamisen kannalta rajauksen esittäminen on tärkeä. Siinä hankkeesta vastaava kertoo käsityksensä, minkä alueen sisälle vaikutukset ennakoarvioin mu-

kaan jäävät. Rajauksen sisällä sijaitsevien kohteiden ja alueen ominaisuuksien mukaan voidaan suunnitella arviointimenettelyn järjestämistä. Tarkasteltavan vaikutusalueen esittämisen avulla herätellään myös alueen ihmisiä ja yhteisöjä osallistumaan arviointimenettelyyn ja samalla saatetaan suunniteltu arviointityön alueellinen laajuus yleisön tietoon ja kommentoitavaksi. Arviointiohjelmassa esitetty sanallinen kuvailu on epämääräinen. Siinä kerrotaan muutaman metrin etäisyydeltä useisiin kilometreihin ulottuvista vaikutuksista. Melun arvellaan ulottuvan 100-200 metrin etäisyydelle. Tarkasteltava vaikutusalue on kuvattu myös kartalla kuvassa 35. Siinä esitetään alueen vyöhykejako 300m, 1 km ja 3 km tarkemmin perustelematta, miten vyöhykkeet otetaan huomioon ympäristövaikutusten arvioinnin järjestämisessä. Yhteysviranomaisen täsmentää tarkasteltavan vaikutusalueen rajausta siten, että alue ulottuu kolmen kilometrin etäisyydelle tien keskilinjasta. Hankkeen aiheuttamat merkittävät ympäristövaikutukset jäävät tämän alueen sisälle. Vaikutusten arvioinnissa tulee keskittyä näihin merkittäviin ympäristövaikutuksiin.

Vaihtoehtojen vertailumenetelmät ja ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointi

Arviointiohjelman mukaan vertailussa ja vaikutusten arvioinnissa painotetaan merkittävimpiä vaikutuksia. Merkittävyyden kriteereitä on lueteltu arviointiohjelmassa. Vertailussa tuodaan esiin myös eri osapuolten tavoitteisiin liittyvät painotukset ja ristiriidat. Vertailu tehdään erittelevänä vertailuna, jossa vaikutuksia tarkastellaan vaikutusryhmittäin. Vaikutusten yhteismitattomuuden vuoksi vertailun johtopäätöksissä kuvataan täsmällisesti ne tekijät, joita on painotettu vaikutusten merkittävyyden perusteella. Vaihtoehtojen vertailu sisältää myös vaihtoehtojen vahvuuksien ja heikkouksien kuvaamisen eri näkökulmista. Vertailussa pyritään tunnistamaan tutkittavista vaihtoehtoista ratkaisu, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristöarvoille sekä asutukselle ja ihmisten hyvinvoinnille. Vaihtoehtojen vertailua varten kootaan tiivistävät yhteenvetotaulukot sekä teemakartat. Vaikutuksia voidaan kuvata myös havainnollisella +/- -tyyppisellä luokittelulla. Lisäksi yhtenä vertailukriteerinä on ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutuminen eri vaihtoehtoissa.

Esitetty vaihtoehtojen vertailu ei kaikilta osin vastaa YVA-lain mukaista menettelyä. Siinä esitetään runsaasti tielain mukaiseen yleissuunnitteluun sisältyviä tarkastelunäkökulmia, jotka eivät kuulu YVA-menettelyyn. Arviointiohjelmassa esitetty ajatus vertailla vaihtoehtoja vaikutusryhmittäin (ympäristövaikutukset, liikenteelliset vaikutukset ja yhteiskuntataloudelliset vaikutukset) ei ole YVA-lain tarkoittama vaihtoehtojen vertailu. Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset eivät kuulu YVA-tarkasteluun ja liikenteelliset vaikutukset sisältyvät arviointiin ja vertailuun vain niiden aiheuttamien ympäristövaikutusten osalta. Liikenteellisen palvelutason huomioiminen ei suoraan liity YVA-menettelyyn eikä päävaihtoehtoja voi vertailla Liikenneviraston hankearviointiohjeen 2011 perusteella. YVA-menettelyssä ei tehdä vaihtoehdon valintaa, tarkoituksena on selvittää vaihtoehtojen paremmuus ja toteutuskelpoisuus ympäristövaikutusten suhteen.

Vertailun toteuttaminen voi olla haasteellinen, koska tarkasteltavana vain yksi maastokäytävä ja vaihtoehdot eroavat toisistaan suhteellisen vähän. Hanke toteutetaan todennäköisesti vaiheittain, jolloin kaikki vaihtoehdot voivat ainakin osittain toteutua ja lopullinen ratkaisu jää vuosien päähän. Koska toteutusvaihtoehdot ovat lähellä toisiaan ja niiden vertailu voi osoittautua hankalaksi, arviointiselostuksessa tulee painottaa ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointia ja merkittävien ympäristövaikutusten lieventämiskeinojen selvittämistä. Haitallisten vaikutusten lieventämiskeinojen selvittämisen yhteydessä tulee tarkastella niiden kytkemistä hankkeen mahdolliseen vaiheittaiseen toteuttamiseen. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä kaikkia vaihtoehtoja tulee vertailla tasapuolisesti ja vain ympäristövaikutusten suhteen. Taloudelliset,

hankkeen toteutustapaan liittyvät tai puhtaasti liikenteelliset tavoitteet eivät saa vaikuttaa vertailun tulokseen. Vertailu tulee tehdä pääosin tarkasteltavalle vaikutusalueelle kohdistuvien ympäristövaikutusten suhteen.

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 ollut riittävä arviointimenettelyn suunnittelua varten. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on tarkennettava tarkasteltavan vaikutusalueen nykytilan kuvausta arviointimenettelyn aikana tehtyjen selvitysten perusteella.

Arvioitavat vaikutukset ja arviointimenetelmät

Nykytilanteen analyysin perusteella arvioinnin painopistealueita ovat maankäyttö- ja yhdyskuntarakenteelliset vaikutukset, elinkeinoelämään kohdistuvat vaikutukset, asutukseen, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset, luonnonoloihin kohdistuvat vaikutukset, maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvat vaikutukset. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan arvioinnin painopistealueet on tunnistettu pääosin oikein. Ympäristövaikutusten arvioinnin näkökulmasta elinkeinoelämään kohdistuvat vaikutukset sisältyvät maankäyttö- ja yhdyskuntarakenteellisiin vaikutuksiin. Suorat vaikutukset yritysten elinkelpoisuuteen ja kasvuun eivät kuulu YVA-arvioinnin piiriin.

Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan ihmisiin kohdistuvista vaikutuksista keskeisiä ovat melu ja tien aiheuttama estevaikutus. Luonnonoloihin kohdistuvista vaikutuksista keskeistä on vaikutus eliölajeihin ja elinympäristöihin sekä ekologisiin yhteyksiin. Yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvista vaikutuksista merkittävimpiä ovat vaikutus asutuksen ja palveluiden sijoittumiseen sekä saavutettavuuteen mukaan luki- en kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet. Arvioinnissa tulee erityisen huolellisesti arvioida näitä vaikutuksia ja selvittää haittojen lieventämismahdollisuuksia.

Arviointimenettelyn yhtenä tavoitteena on lisätä kansalaisten tiedonsaantia, joten arviointimenettelyn aikana saadussa palautteessa esitettyihin kysymyksiin tulisi vastata arviointiselostuksessa. Yhteysviranomaiselle osoitetuissa mielipiteissä on myös toivottu suunnittelijoiden suoria yhteydenottoja hankkeen vaikutuspiirin asukkaisiin. Näitä kiinnostuksensa osoittaneita henkilöitä tulee hyödyntää paikallisten asukkaiden kokemustietoa ja näkemyksiä kerätessä.

Arviointiohjelmassa on esitetty selkeästi arviointimenetelmät. Ne on kuvattu kunkin tarkasteltavan vaikutuksen kohdalla. Menetelmäkuvausten lisäksi olisi voinut pohtia myös sisältykö joidenkin vaikutusten selvittämiseen vaikeuksia, tiedollisia puutteita ja epävarmuustekijöitä. Yhteysviranomaisen esittää jäljempänä eräitä havaintoja ja lisäyksiä vaikutusten arviointiin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Arvioinnissa tarkastellaan, kuinka hanke vaihtoehtoineen tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Maakunnallisten ja seudullisten vaikutusten arvioinnissa näkökulmana on, miten ratkaisut tukevat suunniteltua yhdyskuntarakennetta. Paikallisella tasolla tarkastellaan työpaikka-alueita ja yrityksiä, asutusta, loma-asutusta ja muita paikallisia toimintoja. Maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten merkittävyyttä arvioidaan sen suhteen, kuinka paljon vaihtoehdot muuttavat nykyistä maankäyttöä, vaikut-

tavat tulevaan maankäyttöön tai kuinka paljon hanke aiheuttaa haittaa tai hyötyä toiminnoille.

Arviointi on hyvin suunniteltu. Vuorovaikutus osayleiskaavojen laadintaprosesseihin on myös käynnistynyt.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi (IVA) pitää sisällään sekä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin (SVA) että terveysvaikutusten arvioinnin (TVA). Hankkeen ihmisiin kohdistuvina vaikutuksina tarkastellaan vaikutuksia asumisoloihin, asuin- ja elinympäristön viihtyvyyteen, terveyteen (mm. ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet, melu ja hiljaiset alueet), liikkumismahdollisuuksiin, saavutettavuuteen, turvallisuuteen, yhteisöllisyyteen ja paikalliseen identiteettiin sekä palvelu- ja elinkeinotoiminnan toimintaedellytyksiin. Arviointiohjelmista saaduissa lausunnoissa esitettiin toivomuksia suorista yhteydenotoista alueen asukkaisiin. Yhteysviranomaisen on toimittaa yhteydenottopyynnöt hankkeesta vastaavalle, jotta niitä hyödynnetään vaikutusten arvioinnissa. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten selvittäminen on hyvin suunniteltu.

Melu

Liikenteen meluvaikutuksien selvittäminen on suunniteltu tehtävän putkimallilla, jossa ei huomioida maasto muotoja ja akustisesti kovia alueita. Mallia soveltuu vain yleispiirteiseen melutilanteen määrittämiseen.

Melun leviäminen tulee selvittää maaston ominaisuuksiin perustuvan mallilaskelman avulla. YVA-menettelyssä tarkastellaan käytännössä yhtä tielinjausta, jolloin putkimallilla suoritettava vaihtoehtojen esikarsinta ei ole tarpeen. Arviointiselostuksessa tulee esittää suunnitelma meluntorjunnasta. Mallilaskelmat tulee tehdä lähtötilanteesta ja vuoden 2030 ennustetilanteesta meluntorjunnalla ja ilman torjuntaa. Torjunnan mitoituksessa tulee käyttää melun ohjearvoja. Mahdollisimman todenperäinen kuva melutilanteesta saadaan selville vain maaston ominaisuudet huomioivalla mallilla. Meluvaikutuksen merkittävyyttä tulee tarkastella meluvyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden määrien suhteen. Melun torjunnan kustannustehokkuuden selvittäminen ei kuulu YVA-menettelyyn.

Tärinä

Tielinjan lähirakennusten tärinäherkkyyden arviointi toteutetaan asiantuntija-arviona. Arviointi perustuu VTT:n vuonna 2008 tiedotteita -sarjassa julkaistuun 'Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi' -julkaisuun (VTT 2008.), liikennetietoihin sekä suunnittelualueen maaperätietoihin.

Jos asiantuntija-arviossa päädytään tärinähaitan mahdollisuuteen, on esitettävä, miten ja missä vaiheessa hankesuunnittelua haitan esiintyminen voidaan tutkia tarkemmin joko mittaamalla tai mallin avulla. Samalla on myös esitettävä, mitä mahdollisuuksia tärinän torjumiseen on kyseisessä kohteessa ja onko tärinähaitalla vaikutusta rakennuksen käyttöön. Asiantuntija-arvioin lisäksi on selvitettävä kokevatko nykyisin tien läheisyydessä asuvat henkilöt liikenteestä aiheutuvan tärinähaittaa.

Päästöt ja ilmanlaatu

Päästöjen määrät ja vaikutus ilman laatuun mallinnetaan ennustetilanteessa. Ilmatieteen laitos tekee ilmanlaadun selvityksen vaikutusten arvioinnin tueksi. Vaikutukset ilmastoon arvioidaan laskettujen kasvihuonepäästöjen perusteella. Nuijamaan rajanylityspaikkaa kehittämällä ja VT-13 parannushankkeilla on pyritty poistamaan raskaan liikenteen ruuhkautumisesta aiheutuvia ongelmia. Jos ruuhkautuminen on vielä todennäköistä ennustetuilla liikennemäärillä, arviointiselostuksessa tulee selvittää, miten rekkajonoista aiheutuvat päästöt vaikuttavat tieympäristön ilman laatuun. Selostuksessa tulee tarkastella ilmapäästöjä myös erilaisissa poikkeus- ja onnettomuustilanteissa. Arviointimenetelmät on esitetty selkeästi.

Vaikutukset luonnonoloihin ja suojelualueisiin

Suunnittelualueelta on koottu lähtötietoina keskeiset tiedot Natura 2000 -alueista, valtakunnallisten luonnonsuojeluohjelmien kohteista, luonnonsuojelualueista, suojelluista luontotyypeistä, luonnonmuistomerkeistä ja mahdollisesti muista arvokkaista luontokohteista sekä tiedot luontodirektiivin liitteiden II ja IV lajien, erityisesti suojeltavien ja uhanalaisten lajien sekä muiden merkittävien eliölajien esiintymistä.

Arviointiselostuksen liitteenä olevaa luontoselvitystä tulee täydentää luontodirektiivin liitteen IV a lajien potentiaalisten lisääntymis- ja levähdyspaikkojen kartoituksella ainakin lepakkojen, viitasammakon ja sudenkorentojen osalta. Varsinaiset lajistaselvitykset voidaan tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä, jos potentiaalisilla esiintymispaikoilla ei ole ratkaisevaa merkitystä vaihtoehdon valinnassa. Luonnonoloihin kohdistuvien vaikutusten selvittämisessä on tarkasteltava myös alueen ekologisia yhteyksiä. Vaikutukset riista- ja pieneläinten liikkumiseen arvioidaan asiantuntija-arviona. Tie-topohjan tarkentamiseksi tehdään sähköpostikysely paikallisille metsästyseuroille riistan liikkumisreiteistä ja talvilaidunalueista. Sähköpostikysely tulee osoittaa myös Etelä-Saimaan riistanhoitoyhdistykselle, jonka toimialueella hanke sijaitsee.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Hankkeen vaikutuksista pinta- ja pohjavesiin tehdään asiantuntija-arvio. Samalla arvioidaan vaikutuksia yksityisiin kaivoihin. Eri vaihtoehtoja vertaillaan pinta- ja pohjavesiin kohdistuvien vaikutusten kannalta. Arvioinnissa ja vertailussa tulee huomioida rakentamisen vaikutus ja tien ylläpidosta aiheutuva kuormitus mm. tiesuolaus ja hulevedet. Juustilanjoen latvavesistöihin Mustajokeen ja Soskuanjokeen on saatu osittain palautumaan uhanalaisia vaelluskalakantoja (merilohi ja – taimen). Vesistövaikutusten arvioinnissa on selvitettävä voiko rakentamisesta, onnettomuuksista tai tien ylläpidosta aiheutua haitallisia muutoksia veden laatuun ja kalakantoihin.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Selvitykseen sisältyy myös pilaantuneiden maiden kartoitus, jota varten kootaan olemassa oleva tieto rekistereistä, ELY-keskuksesta ja kunnasta. Vaikutusarvioinnin tekee pilaantuneisiin maihin perehtynyt asiantuntija. Hankkeen vaikutus luonnonvarojen käyttöön tulee tarkastella eri vaihtoehtoissa tarvittavien maa-ainesmäärien suhteen.

Vaikutukset maisemaan, kulttuuriympäristöön ja kulttuurihistoriaan

Arviointiohjelman mukaan suunnittelualueella sijaitsee yksi tunnettu muinaisjäännös. Kohde ei kuitenkaan ole muinaisjäännösrekisterin tietojen perusteella kiinteä muinaisjäännös vaan nk. kulttuuriperintökohde, toisen maailmansodan aikainen panssarieste. Tieto suunnittelualueen muinaisjäännöksistä ja kulttuuriperintökohteista on puutteellista, koska alueella ei ole tehty kattavaa inventointia. Suunnittelualueella on esim. Salpalinjan kohteita, joita ei ole valtakunnallisessa muinaisjäännösrekisterissä. Koska perustiedot alueen muinaisjäännöksistä ovat puutteelliset, hankealueella tehdään arkeologinen inventointi. Alueella voi sijaita ennestään tuntemattomia kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muuta arkeologista kulttuuriperintöä esim. toisen maailmansodan kohteita. Arviointiohjelman mukaan arkeologinen inventointi tehdään keväällä 2014 Lappeenrannan kaupungin kaavoitustyön yhteydessä. Ajankohta on hyvä, koska se mahdollistaa eri toteutusvaihtoehtojen tarkastelun muinaisjäännösten suojelun näkökulmasta jo YVA-prosessin aikana. Luotettava vertailu ei ole mahdollista, mikäli inventointi tehdään vasta suunnittelun valmistelun aikana.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Vaikutukset kootaan arviointiselostukseen osaksi vaihtoehtojen vertailua. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tarkastellaan pääasiassa liikenteelle, asutukselle ja asukkaille sekä elinkeinoille aiheutuvia haittoja. Arvioinnissa huomioidaan mm. asukkai-

den liikkumisedellytykset ja niiden muutokset myös vaikutukset pinta- ja pohjavesiin arvioidaan. Pintavesiin kohdistuvien rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta on kiinnitettävä huomiota rinnakkaisteiden edellyttämiin mahdollisiin Soskuanjoen ja siihen johtavien purojen ylitysrakenteisiin. Arviointiselostuksessa tulee esittää rakentamisen aikaiset vaikutukset rautatieliikenteeseen ja radanpitoon.

Onnettomuus- ja häiriötilanteiden vaikutusten arviointi

Onnettomuusriskien tyyppi, niiden todennäköisyys ja ympäristövaikutukset tulee arvioidaan asiantuntijatyönä. Arviointia varten tulee selvittää tiellä kuljetettavien vaarallisten aineiden määrät ja niihin liittyvät onnettomuusriskit. Onnettomuuksia tulee tarkastella ainakin pohjavesiin, talousveteen ja vesistöihin sekä asukkaisiin kohdistuvien riskien osalta.

Haitallisten vaikutusten lieventäminen ja seuranta

Arviointimenettelyn aikana selvitetään mahdollisuudet ehkäistä ja rajoittaa hankkeen haittavaikutuksia suunnittelun ja toteutuksen keinoin. Esitykset lieventämistoimenpiteistä tulee kuvata arviointiselostuksessa. Lieventämistoimien osalta on todettava kuinka sitoutunut hankkeesta vastaava on toimien toteutukseen ja missä suunnittelu- vaiheessa päätökset niistä tehdään. Selostuksessa tulee myös esittää käsitys siitä kenen tehtäväksi lieventämistoimen toteuttaminen ja kustannukset kuuluvat.

Tiedottaminen ja kansalaisten osallistuminen

Yhteysviranomaisen katsoo, että suunniteltu tiedottaminen ja osallistumisjärjestelyt vastaavat YVA-lain vaatimuksia.

Raportointi

Raportin painoasu on hyvä, sisältö ymmärrettävä ja helposti luettavissa. Hankkeen yleissuunnittelu on käynnistynyt ennen YVA-menettelyä. YVA-menettely käynnistyi vasta, kun hankevaihtoehdoksi päätettiin ottaa YVA-asetuksen hankeluettelon mukainen nelikaistainen vaihtoehto. Arviointiohjelma on ilmeisesti laadittu yleissuunnittelmaluonnosta editoimalla, jolloin siihen on jäänyt joitakin YVA-menettelyyn kuulumattomia tarkastelunäkökulmia, joista mainittakoon meluntorjunnan kustannustehokkuuden ja yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden tarkastelu. Vaihtoehtojen YVA-lain mukaista vertailua ei saa vääristää näillä kustannustarkasteluilla.

Johtopäätökset

Yva-lain tavoitteena on kansalaisten tiedon saannin sekä osallistumisen turvaaminen ja ympäristöasioiden huomioon ottaminen päätöksenteossa. Arviointiohjelma yhdessä yhteysviranomaisen siihen edellyttämien lisäyksineen antaa hyvät lähtökohdat hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnille.

4. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä yhdessä arviointiohjelman kanssa arviointimenettelyn ajan 11.3.2014 alkaen sähköisesti osoitteessa www.ymparisto.fi/vt13lappeenrantanuijamaaYVA.

Ylijohtaja

Leena Gunnar

Ylitarkastaja

Antti Puhalainen

LIITTEET Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet hankkeesta vastaavalle

JAKELUT JA MAKSUT

Kaakkois-Suomen ELY-keskus liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualue

Maksu 3660 euroa

Peruste: Valtioneuvoston asetus 907/2012 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen maksullisista suoritteista vuonna 2013

TIEDOKSI Lappeenrannan kaupunginhallitus

Etelä-Karjalan liitto

Etelä-Suomen AVI

Liikennevirasto

Rajavartiolaitos

Tulli

Etelä-Karjalan pelastuslaitos

Museovirasto

Etelä-Karjalan museo

Lappeenrannan seudun ympäristötoimi

Suomen metsäkeskus Julkiset palvelut Kaakkois-Suomi

Riistakeskus Kaakkois-Suomi Pikkuympyräkatu 3 A 49400 Hamina

Etelä-Karjalan luonnonsuojelupiiri ry