

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Villähteen ja Nastolan eritasoliittymien välillä heikentäen Orrilanmäen ja Kankaan kulttuurimaiseman muodostamaa laajempaa maisemakokonaisuutta. Tien leventäminen ei vaikuta suunnittelualueen pieniin perinnumaisemakohteisiin eikä Erstan kartanon maisemalliseen arvoon tai sen rakennuskantaan.

Hankkeen toteuttamiskelpoisuus

Ympäristövaikutusten kannalta hankkeen toteuttamatta jättäminen **VE 0** aiheuttaisi liikenteestä aiheutuvien haittojen ja riskien lisääntymisen. Etenkin liikenteen meluhaitat ovat paikoin erittäin voimakkaat. Vaihtoehto merkitsisi myös maantien 312 varrella liikenteen haittojen lisääntymistä. Vaihtoehto aiheuttaisi myös pohjavesiin kohdistuvien haittojen ja riskien lisääntymisen. Liikenteen jatkuminen nykyisen kaltaisella valtatiellä ei ole kestävästi tavoitteiden mukaista.

Ihmisiin ja ympäristöön kohdistuvien vaikutusten kokonaisuuden kannalta vaihtoehto **VE1** on parempi. Vaihtoehdon aiheuttamista ympäristömuutoksista merkittävimmät koskevat Salpausselkään liittyvän kulttuurimaiseman heikentymistä. Muutoin paikallis ympäristön muutokset rajoittuvat jo nykyisenkin tien muuttaman ympäristöön, mutta eivät aiheuta suojeltujen kohteiden tai ympäristöarvojen kannalta merkittävää heikennystä. Vaihtoehto vähentää ihmisten kokemia haittoja ja vähentää terveyteen kohdistuvia riskejä. Vaihtoehto vähentää pohjavesiin kohdistuvia haittoja ja riskejä. Valtatien parantaminen nykyisellä tieuralla on useimpien tavoitteiden mukaista ja sen hyödyt haittoihin verrattuna suuremmat.

HANKKEESTA VASTAAVA

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri
Yliopistonkatu 38
PL 376
33101 TAMPERE

Yhteyshenkilö:

Jouni Sivenius
puh. 0204 22 4139
e-mail jouni.sivenius@tiehallinto.fi

YHTEYSVIRANOMAINEN

Hämeen ympäristökeskus
Vesijärvenkatu 11 A
PL 29
15141 LAHTI

Yhteyshenkilö:

Riitta Turunen
puh. 040 8422 680
e-mail riitta.turunen@ymparisto.fi

SUUNNITTELUKONSULTTI

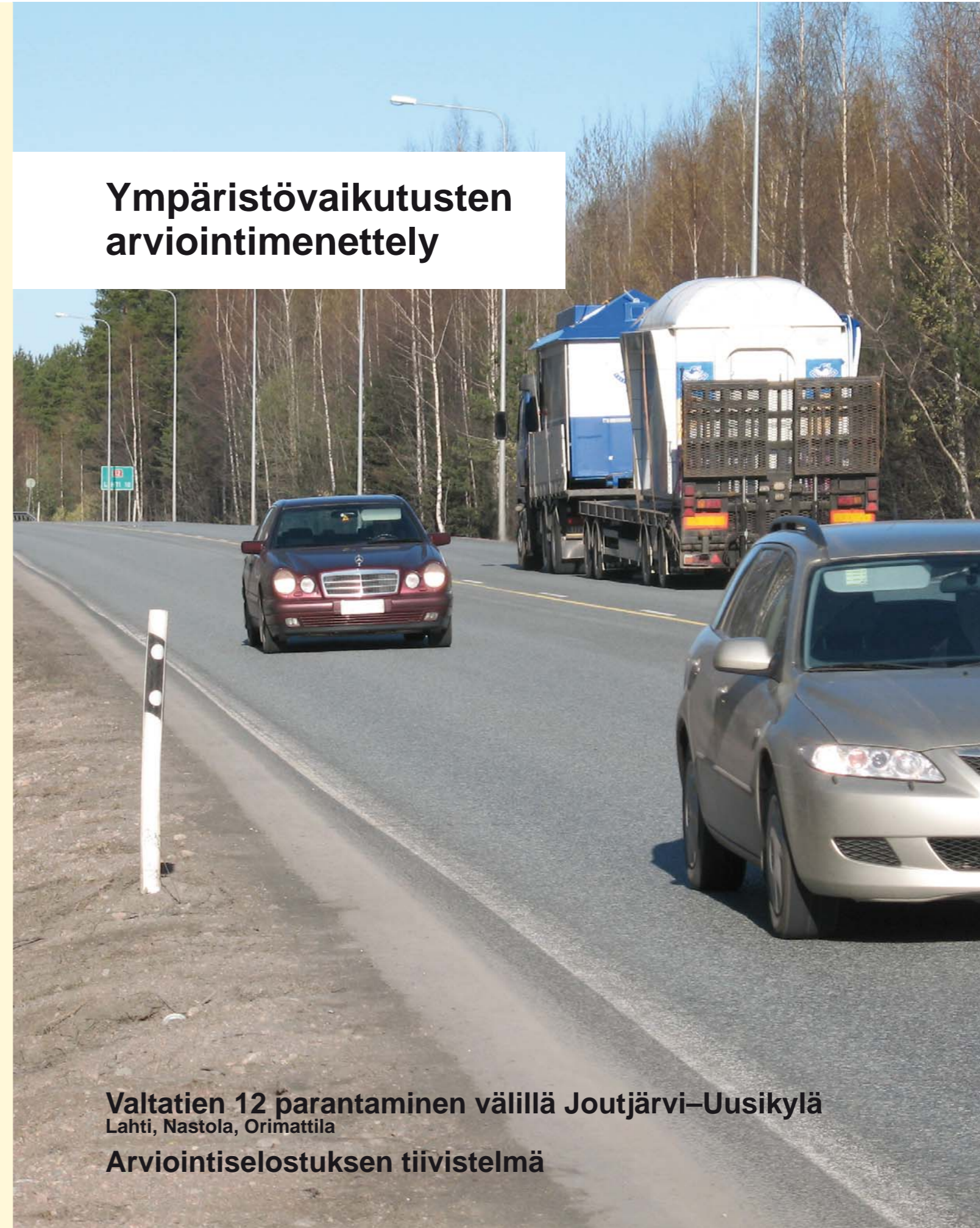
Destia Oy

Opastinsilta 12 B
PL 157
00521 HELSINKI

Yhteyshenkilö:

Raino Kukkonen
puh. 0400 207 724
e-mail raino.kukkonen@destia.fi

Ympäristövaikutusten arviointimenettely



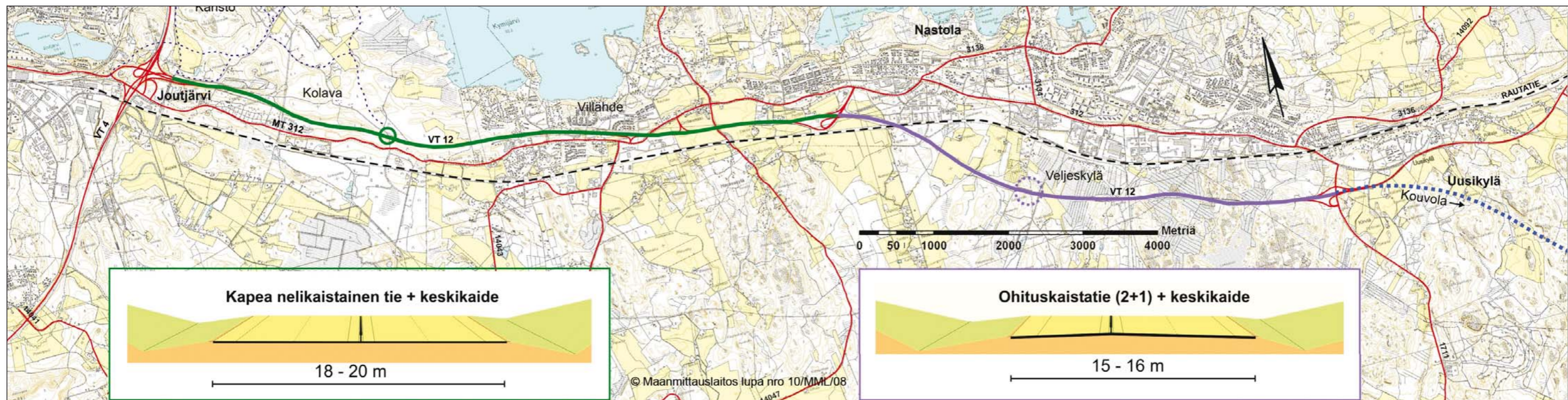
Valtatien 12 parantaminen välillä Joutjärvi–Uusikylä
Lahti, Nastola, Orimattila

Arviointiselostuksen tiivistelmä

Ympäristövaikutusten arvioinnin tuloksia esitellään yleisötilaisuudessa Erstan koululla tiistaina 13.1.2009 klo 18 alkaen.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta voi esittää mielipiteitä Hämeen ympäristökeskukselle 19.2.2009 mennessä osoitteella Hämeen ympäristökeskus, PL 29, 15141 LAHTI tai sähköisesti kirjaamo.ham@ymparisto.fi.

YVA-selostus on nähtävillä myös internetissä osoitteissa www.ymparisto.fi/ham/yva > Vireillä olevat YVA-hankkeet ja www.tiehallinto.fi/vt12lahti-kouvola



Hämeen tiepiiri käynnisti syksyllä 2006 ympäristövaikutusten arvioinnin valtatie 12 parantamisesta Joutjärven (Lahti) ja Uusikylän (Nastola) liittymien välisellä 17 kilometrin pituisella osuudella. Kyseisen tieosuuden parantaminen on osa valtatie 12 yhteysvälin Lahti–Kouvola parantamista. Arviointialue käsittää valtatieosuuden sekä sen rinnalla kulkevan rinnakkaistien vaikutusalueen.

Nykytila

Valtatie 12 on yksi tärkeimpiä itä-länssuuntaisia pääyhteyksiä Suomessa toimien merkittävänä raskaan liikenteen kuljetusreitillä Länsi- ja Kaakkois-Suomen välillä sekä yhteytenä satamiin ja rajanylityspaikoille.

Valtatie 12 liikennemäärä (KVL 2007) on 6 800–12 800 ajoneuvoa/vuorokausi. Valtatie liikennemäärien on arvioitu kasvavan 50 % vuoteen 2040 mennessä. Valtatie koetusta turvattomuudesta johtuen osa Nastolan ja Lahden välisestä liikenteestä on siirtynyt käyttämään maantietä 312, jonka nykyinen liikennemäärä on 2 900–10 000 ajoneuvoa/vrk.

Nykyinen kaksikaistainen moottoriliikenne on poikkileikkaukseltaan ns. leveäkaistatie. Valtatie nopeusrajoitus tieosuudella on 100 km/h ja talvi- ja pimeän ajan rajoituksena on 80 km/h. Suunnittelujakson liikenneturvallisuus on huono. Etenkin ohitustilanteissa tapahtuvia kohtaamisonnettomuuksia on runsaasti. Valtatieosuudella on tapahtunut vuosittain noin 15–20 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista kolmannes on johtanut henkilövahinkoihin. Valtatiestä aiheutuu nykyisellään myös ympäristöhaittoja.

Ympäristö

Suunnittelualueen länsiosaa sijaitsee Salpausselällä, keskiosaa tiiviin taajaman ja maatalousalueen rajavyöhykkeellä sekä itäosa metsä- ja suoalueella. Salpausselän alueella on pohjavesialueita, joille tie aiheuttaa haittoja. Nykyisen valtatie läheisyydessä ei ole suojelualueita. Suojelun kannalta tärkein eliölaji on liito-orava. Liikenteen melu haittaa nykyisin etenkin Villähteen alueen asukkaita. Jakson keskiosaa on kahden kulttuuriympäristön välistä aluetta.

Arvioinnin vaiheet

Vuoden 2007 alkupuolella laadittiin arviointiohjelma, jossa esitettiin arvioitavat vaihtoehdot ja tehtävät selvitykset.

Vaikutusselvitykset tehtiin arviointiohjelman ja Hämeen ympäristökeskuksen siitä antaman lausunnon pohjalta. Vaiheen aikana tarkennettiin ympäristöä koskevia tietoja sekä arvioitiin ja verrattiin vaihtoehtoja. Arvioinnin tulokset on koottu ympäristövaikutusten arviointiselostukseen.

Vaihtoehdot

Toimenpiteiden suunnittelulla halutaan parantaa tien liikenneturvallisuutta ja turvata liikenteen sujuvuus sekä vähentää tiestä ja liikenteestä aiheutuvia häiriöitä ja riskejä ympäristölle.

Arvioinnin aikana päätettiin luopua vaihtoehdosta 0+, koska sitä varten muodostetut toimenpiteet olisivat olleet kehittämissä vaihtoehdon 1 vaiheittain toteuttamisen välivaiheita.

Vaihtoehto 0 (hanketta ei toteuteta): Suunnittelualueen tiestä säilyy nykyisellään. Vaihtoehto 0 toimii vertailuvaihtoehtona ja vaikutusten kuvausten lähtökohdaksi vertailussa liikennetilanteen kehittämiseen sekä kehittämissä vaihtoehtoon.

Vaihtoehto 1 (kehittämissä vaihtoehto): Nykyinen valtatie parannetaan nykyiselle paikalleen ja tie varustetaan keskikaiteella. Tieosuus Joutjärvi–Nastola muutetaan nelikaistaiseksi ja tieosuus Nastola–Uusikylä muutetaan ohituskaistatieksi.

Lähtökohdaksi olevia ratkaisuja tarkennetaan yleissuunnitteluvaiheessa.

Merkittävimmät vaikutukset

Liikenteelliset vaikutukset:

Liikenteen ja erityisesti raskaan liikenteen voimakas kasvu vaihtoehdossa **VE 0** heikentää jatkossa sujuvuutta ja turvallisuutta. Vaihtoehdossa **VE 1** liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat merkittävästi nykytilaan verrattuna. Vuoden 2040 tilanteessa lähes koko liikennesuorite (97 %) palvelutaso on erittäin hyvä – tyydyttävä.

Ympäristövaikutukset:

Ihmisten elinolot, viihtyvyys ja terveys
Vaihtoehto **VE 0** lisää valtatie ja maantien 312 varren asutukselle liikenteestä aiheutuvia haittoja. Vaihtoehdossa **VE 1** meluntorjuntatoimet lieventävät haittoja alueilla, joissa melu on voimakkainta parantaen erityisesti Villähteen tiiviin asutuksen oloja. Melusteiden ja muiden tien liittyvien rakenteiden toteuttaminen ei aiheuta merkittäviä haittoja tien lähikiinteistöille. Maantien 312 varren asutusta haittaavan liikenteen kasvu on vähäisempää kuin vaihtoehdossa 0. Arvioinnin aikana saadussa palautteessa asukkaat kokivat valtatie parantamisen tarpeelliseksi. Tien parantaminen ei aiheuta merkittäviä rakentamisaikaisia haittoja. Liikenteen päästöt eivät aiheuta merkittävää terveyshaittaa kummasakaan vaihtoehdossa. Vaihtoehdossa **VE 0** valtatiellä 12 ja maantiella 312 siirtyvän yhä lisääntyvän liikenteen määrä aiheuttavat eniten lisääntyviä haittoja ihmisten liikkumismahdollisuuksiin ja -oloihin. Vaihtoehto **VE 1** parantaa ihmis-

ten liikkumismahdollisuuksia ja edistää kaikkien liikkumismuotojen olosuhteita ja edellytyksiä.

Vaihtoehtojen päästömäärät eivät olennaisesti eroa toisistaan. Ajoneuvotekniikan kehittymisen johdosta päästöt vähenevät nykyisestä.

Maaperä sekä pohja- ja pintavedet

Vaihtoehto **VE 0** ei aiheuta merkittävää kiviainesten käyttötarvetta. **VE 1:n** merkittävimmät vaikutukset aiheutuvat välillisesti tarvittavien maa- ja kiviainesten hankinnasta. Tien parantamisessa käytetään luonnonvaroja vähemmän kuin kokonaan uuteen paikkaan rakennettaessa.

VE 0:ssa tienpidon ja kuljetuksen riskit ja haitat pohjavesille lisääntyvät jonkin verran nykyisestä. Vaihtoehdossa 1 tien leventäminen lisää suolan käyttöä. Toteutettava pohjaveden suojaus vähentää pohjaveden suolaantumista sekä kuljetusonnettomuusriskien aiheuttamaa pohjaveden pilaantumista. Pohjavedensuojauksen aiheuttamalla pohjaveden muodostumisen vähenemällä ei käytännössä ole merkitystä pohjaveden ottoon. Hanke ei vaikuta tien lähialueen lähteisiin eikä vesistöihin.

Eliöstö ja ekologia

Vaihtoehdossa **VE 0** liikenteen lisääntyminen lisää eläinonnettomuusriskejä ja -kuolleisuutta, mikä kohdistuu muun muassa liito-oraviin. Vaihtoehdossa **VE 1** valtatie leventäminen ja uudet

eritasoliittymät laajentavat tiealuetta, mutta niistä ei aiheudu haitallisia vaikutuksia arvokkaisiin luonnonympäristöihin tai laajien esiintymispaikkoihin. Melusteet, tien keskikaide ja hirvainta muodostavat esteen, joka ehkäisee eläinten pääsyä tielle. Liito-oravien tien ylittävän kulkuyhteyden säilyttäminen Villähteellä sekä meluntorjuntatarpeet voivat olla ristiriidassa keskenään.

Alue- ja yhdyskuntarakenne, maankäyttö

Vaihtoehto **VE 0** ei tue Lahden kaupunkiseudun kehittämistä. **VE 1:ssä** sujuvien yhteyksien turvaaminen edistää suunniteltujen työpaikka- ja asuinalueiden toteuttamista. Kolavan liittymän toteuttaminen lisää Kolavan teollisuusalueen houkuttelevuutta ja tulee pitkällä tähtäimellä palvelemaan Kariston asuinalueen itäosan liikennettä. Nastolassa tien parantaminen tukee nykyisen taajaman kasvuedellytyksiä. Veljeskylän liittymän rakentaminen luo uudet mahdollisuudet taajaman vieressä sijaitsevan radan ja valtatie varsien kehittämiseksi.

Maisema, kulttuuriperintö ja taajamakuva

VE 0 ei aiheuta muutoksia maisemassa ja taajamakuussa. **VE 1** aiheuttamat muutokset maisemassa ja taajamakuussa ovat pääosin paikallisia. Uudet eritasoliittymät ja meluntorjuntarakenteet muuttavat asutuksen lähimaisemaa sekä taajamakuva kaupunkimaisemmaksi. Tien leventäminen ja melusteet lisäävät tien maisematilaa leikkaavaa vaikutusta