



Tiehallinto / Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA, VALTATIEN 6 PARANTAMINEN VÄLILLÄ TYKKIMÄKI-KAIIPIAINEN, Kouvola, Valkeala, Anjalankoski

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri on toimittanut Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen koskien valtatie 6 parantamista välillä Tykkimäki-Kaipiainen.

Hankkeen nimi

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

Hankkeesta vastaava ja yhteystiedot

Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola

Hankkeesta vastaavan käyttämä konsultti

Ramboll Finland Oy, PL 3, 02241 ESPOO.

Yhteysviranomainen

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, PL 1023, 45101 KOUVOLA

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin, joilla voi olla merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Valtatie 6 parantamiseen välillä Tykkimäki - Kaipiainen sovelletaan yva-menettelyä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (286/1999) 6§:n hankeluettelon kohdan 9 b ja c perusteella (uuden tien rakenta-

minen, uudelleen linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä).

Arviointiselostus

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

Hanke ja sen perustelut

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

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

Valtakunnalliset tavoitteet

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

Seuraavat valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet:

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

Seudulliset tavoitteet

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

Paikalliset tavoitteet

- Tien parantamisesta aiheutuvat ympäristöhaitat torjutaan (esim. pohjavesi) ja kasvavan liikenteen aiheuttamat haitat hallitaan ja vähennetään
- Hankkeen toteuttaminen turvaa Utin helikoptereiden päätukikohtapäätöksen mukaisen varuskunnan toiminnan ja kehittymisen
- Hankkeen toteuttaminen tukee kuntien maankäytön suunnittelua ja toteutusta
- Hanke aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa kiinteistöjen omistajille
- Paikallisten järjestöjen ja kuntien edustajat pitivät tärkeimpinä tavoitteina seuraavia (työpaja 15.3.2006 Utin koululla):

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

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on tutkittu ja arvioitu seuraavat vaihtoehdot:

- Vaihtoehto 0, vertailuvaihtoehto, ei toimenpiteitä
- Vaihtoehto 0+, nykyisen tiestön pienet parannustoimenpiteet
- Vaihtoehto VE 1, nykyiseen tiekäytävään parannettava tie
- Vaihtoehto VE 2, radanvarsivaihtoehto
- Vaihtoehto VE 3, Utin taajaman läpi kulkeva vaihtoehto

Arviointiohjelman kuulemisvaiheessa saadun palautteen perusteella päätettiin tutkia Hyppälän peltoaukean säästävä alavaihtoehto VE 2A ja syksyn 2006 maastokäynnin yhteydessä asukkailta saadun palautteen perusteella alavaihtoehto VE2C/3B, jossa Metson kylä kierretään sen eteläpuolelta.

Vaikutusalueen raja

Useimmat vaikutukset ovat suoria, jolloin tarkastelualue on ulottunut tien lähietäisyydelle. Näitä ovat mm. useimmat luontoon ja maaperään kohdistuvat vaikutukset. Maankäyttöä on tarkasteltu noin 1000 metrin etäisyydellä tielinjasta ja maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvia vaikutuksia maisema- ja kulttuurialueiden muodostamina kokonaisuuksina sekä lähi- että kaukomaisemassa. Vaikutusalueen laajuus arvioinnissa on vaihdellut noin 100 metristä jopa 3 kilometriin (avoimet peltoaukeat ja pohjavesialueet) tien molemmin puolin.

Liittyminen muihin hankkeisiin

Maakuntakaavoitus on parhaillaan käynnissä Kymenlaaksossa. Ensimmäinen maakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 12.6.2006. Kaava koskee taajamia ja yhdyskuntia, eikä se kata koko suunnittelualueita. Kaavan ensisijaisena tavoitteena on nykyisten taajamien ympäristön laadun kohottaminen täydentävällä ja eheyttävällä rakentamisella. Maakuntakaava on hyväksytty Kymenlaakson maakuntavaltuustossa, joka on jättänyt sen ympäristöministeriöön vahvistettavaksi. Vaihe-maakuntakaavan rajausten ulkopuolella olevilla alueilla jää edelleen voimaan Kymenlaakson seutukaava.

Valkealassa on käynnistynyt Utin osayleiskaavoitus. Kaavoitus on tällä hetkellä keskeytetty. Utin osayleiskaavan tavoitteena on sovittaa yhteen alueen toimintojen edellyttämät aluetarpeet, pohjavesiesiintymän suojavaatimukset, alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö ja luonnonarvot sekä ratkaista alueen kytkeytyminen liikenneverkkoon. Liikenteellisesti merkittävimmät suunnitelmat liittyvät valtatie 6 parantamiseen ja sen uusiin sijoitusvaihtoehtoihin. Kaava-alue rajoittuu etelässä nykyiseen valtatiehen. Valkealan kunnanhallitus on päättänyt, että yleiskaava laaditaan ja sen rajauksia tullaan tarkastelemaan valtatie 6 ympäristövaikutusten arviointimenettelyn jälkeen.

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

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

Valkealan kunta on laatimassa Saarenmaan – Tykkimäen alueen kehittämissuunnitelmaa. Valkealan kunnan tavoitteena on, että valtatieltä 6 olisi yhteys Saarenmaa – Tykkimäki –alueelle ja sen kautta edelleen valtatielle 15.

Utin varuskuntaa on päätetty kehittää kuljetushelikopterien päätukikohtana.

Hankkeesta on laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus vuonna 2003. Sitä varten on laadittu helikopterien lentomeluselvytys, jossa tarkasteluvuotena oli 2008.

Arviointiselostuksesta tiedottaminen, kuuleminen ja osallistumisen järjestäminen

Hankkeesta ja järjestetyistä tilaisuuksista tiedotettiin lehdistötiedotteiden, ilmoitusten ja internetsivujen välityksellä. Hankkeelle perustettiin internetsivut. YVA-menettelyn aikana järjestettiin kaksi yleisötilaisuutta, joista ensimmäinen arviointiohjelma nähtävillä olon aikana huhtikuussa 2006 ja viimeinen helmikuussa 2007. Maaliskuussa ja marraskuussa 2006 järjestettiin kaksi asukkailla ja sidosryhmille tarkoitettua työpajatilaisuutta. Selostusvaiheen aikana järjestettiin hankkeesta kiinnostuneille maastokävely, jonka aikana eri vaihtoehtoja esiteltiin paikan päällä. Maastokävelylle kutsuttiin lehti-ilmoituksella. Lisäksi kutsukirje lähetettiin työpajaan osallistuneille ja postituslistalle ilmoittautuneille. Yleisötilaisuudet olivat kaikille avoimia esittely- ja keskustelutilaisuuksia. Työpajoihin kutsuttiin kuntien viranhaltijoita, teknisen lautakunnan jäseniä, kuntayhtymän edustajia sekä suunnittelualueella toimivien järjestöjen ja yritysten edustajia.

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus kuulutti ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta Valkealan kunnassa, Kouvolan ja Anjalankosken kaupungeissa 9.3 – 30.3.2007. Kuulutus on julkaistiin Kouvolan Sanomissa. Arviointiselostus on ollut nähtävillä Valkealan kunnan virastossa, Kouvolan kaupungintalolla, Anjalankosken kaupungintalolla, Utin kirjastossa ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa. Lisäksi arviointiselostus on ollut saatavissa myös sähköisesti tiehallinnon internet sivuilta www.tiehallinto.fi/tykkimaki_kaipiainen. Lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa 4.5. mennessä Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle. Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta: Valkealan kunta, Kouvolan ja Anjalankosken kaupungit, Kouvolan Seudun Kansanterveystyön kuntayhtymä, Kymenlaakson liitto, Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluyksikkö, Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus, Utin Jääkäriyrykmentti, Ilmailulaitos, Ratahallintokeskus, Oy VR-Rata Ab, Museovirasto, Kymenlaakson maakuntamuseo, Pro Agria Kymenlaakson maaseutukeskus, Kaakkois-Suomen metsäkeskus, Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry., Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry.

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

2. ARVIOINTISELOSTUKSESTA ESITETYT LAUSUNNOT JA MIELIPIITEET

Arviointiohjelmasta esitetyt lausunnot ja mielipiteet

Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle toimitettiin 17 lausuntoa tai mielipidettä.

Valkealan kunnanhallitus

Kunnanhallitus esittää lausuntonaan asiassa teknisen lautakunnan valmisteleman lausunnon, jonka mukaan paras vaihtoehto on VE 1, joka toteutetaan kapeana keskikaiteellisena nelikaistaisena tienä. Lisäksi kunnan lausuntoon liitetään sosiaalijohtajan esittämät näkökohdat:

- Rakentamisen aikaiset haitat, mm. turvallisuusriskit tulee ennakoida ja minimoida.
- Maisema ja kulttuuriympäristön muuttuessa alueen asukkaiden ja kuntalaisten kuu-
leminen ja vaikutusmahdollisuuksien turvaaminen tulee edelleen ottaa huomioon ja täten vähentää muutoksen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia.
- Samoin tien läheisyydessä asuvien kuntalaisten haittoja ja niiden kielteisiä vaikutuksia voidaan ennalta ehkäistä ja vähentää asukkaiden mielipiteiden huomioon otamisella, hyvällä suunnittelulla ja toteuttamisella. Tällaisia asioita ovat mm. meluvallit ja -aidat sekä alueiden maisemointi

Valkealan kunnan tekninen lautakunta

Selvitykset ovat kattavat ja monipuoliset. Uusista vaihtoehtoista VE 1 tuo mukanaan vähiten haitallisia vaikutuksia. Kyseinen vaihtoehto kulkee nykyisen tien käytävässä. Vaikutukset kohdistuva suurimmaksi osaksi samoille alueille kuin nykyisin. Hanke on tarkoitus toteuttaa joko kapeana keskikaistallisena nelikaistatienä tai kapeana keskikaiteellisena nelikaistatienä. Näistä jälkimmäinen keskikaiteellinen vaihtoehto on parempi vähemmän tilaa vaativana, jos toteutetaan VE 1, joka on kaikki näkökohdat huomioiden paras vaihtoehto.

Anjalankosken kaupunginhallitus ja tekninen lautakunta

Ei huomauttamista ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Kouvolan kaupunginhallitus

Kaupunginhallitus päättää lausuntonaan Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle yhtyä teknisen lautakunnan ja Kouvolan seudun kansanterveystyön kuntayhtymän ympäristöpalvelujen kannanottoihin.

Kouvolan kaupungin tekninen lautakunta

Suunnittelualue koskee Kouvolan kaupungin aluetta vain Tykkimäen kohdalla. Alueella on voimassa oikeusvaikutteiset Tykkimäki-Tehola osayleiskaava ja Käyrälampi-Utunmäki osayleiskaava, joista viimeksi mainittuun on sisältynyt yleisen tien linjauksen selvitysalueena valtatie 6 linjauksen pohjoisin vaihtoehto. Tämä vaihtoehto on jätetty pois lopullisesta YVA-menettelystä ja kaikissa vaihtoehtoissa tie Kouvolan alueella noudattaa nykyistä tien linjausta. Osayleiskaavoihin sisältyy lisäksi valtatie 6 pohjoispuolella meluntorjuntatarve-merkintä, joka on tarpeen Käyrälammen ranta-alueiden virkistysalueen suojaamiseksi liikennemelulta. YVA-selostuksen mukaan kaikissa vaihtoehtoissa pystytään Käyrälammen alueen melutaso pitämään alle 55 dBA ja pääosin vielä alle 45 dBA viisi metriä korkealla melusteella. Seudullisesti tärkeän virkistysalueen suojaaminen melulta arviointiselostuksella esitetyllä tavalla on otettava jatkosuunnittelussa lähtökohdaksi. Arviointiselostukseen ei ole huomautettavaa.

Kouvolan seudun kansanterveystyön kuntayhtymä

Melulle altistuvien asukkaiden määrä tulee pyrkiä minimoimaan valtatie linjausta valitessa. Arviointiselostuksessa melulle altistuvien määrän keskinäinen vertailu ei ole täysin kattavaa, sillä kaikkia alavaihtoehtoja ei ole huomioitu verrattaessa melu-
vyöhykkeillä asuvien määrää.

Arviointiselostuksen vaikutuksia luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön kuvaavaan suurempimittakaavaiseen yleiskarttaan on merkitty paikalliset pohjavesialueet ja arvokkaat luontokohteet. Liitteenä oleviin tarkempiin karttoihin ei arvokkaita tai suojeltavia kasvilajeja eikä perhosalueita ole merkitty. Yleiskartasta ko. alueiden tarkkaa sijaintia on vaikea hahmottaa ja tielinjauksen läheisyyttä sekä vaikutusta kohteeseen hankala arvioida.

Kunnalliseen vesijohtoverkoston liittymättömien talouksien talousvesikaivojen vedenlaatu tulee turvata. Arviointiselostuksessa on mainittu alueen talousvesikaivojen lukumäärä, mutta niiden sijainteja ei ole merkitty karttoihin. Verrattaessa eri vaihtoehtoja tulee kaivoveden pilaantumisriski, mahdollinen kaivojen vedenpinnan lasku tai niiden kuivuminen ottaa huomioon.

Arviointiselostuksen eri linjausvaihtoehtojen rakennustöiden vaatimien maamassamäärien vertailu on puutteellista. Massamäärien vertailussa on huomioitu vain tärkeimmät väylävaihtoehdot. Voidaan olettaa, että suoalueita läpäisevät vaihtoehdot 2 ja 3 tarvitsisivat merkittäviä massanvaihtoja tien rakentamista varten.

Uutta tievaihtoehtoa valitessa tulisi hyödyntää mahdollisimman paljon vanhaa, jo olemassa olevaa tiekäytävää. Tien kulkiessa nykyisessä maastokäytävässä sitä varten ei tarvitsisi tehdä uusia, metsiä ja tiluksia pirstovia linjauksia. Maastokäytävä kulkee arvokkaalla harjualueella ja halkoo tärkeitä pohjavesialueita, mutta pohjaveden pilaantumisriski pienenee rakennettaessa pohjavesisuojuukset valtatielle ja eritasoliittymiin. Pohjavesisuojuukset tulee toteuttaa kattavasti koko pohjavesialueella. Valitun tievaihtoehdon toteuttamisvaiheessa tulee huomioida liikennemelun aiheuttamat häiriöt ja riittävät melunvaimennustoimenpiteet. Linjausvaihtoehdoista osittain suoalueella kulkeva VE 2C/3B aiheuttaisi pisimmän uuden maastokäytävän ja mm. maise-
mallisten vaikutusten lisäksi myös suurimmat maamassojen vaihdot linjauksen lävis-
täessä soisen maaston.

Muilta osin ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta ei ole huomautettavaa.

Utin jääkäriyrykmentti

Utin jääkäriyrykmentti on saanut mahdollisuuden vaikuttaa selostuksen valmisteluun ja sen näkemykset ja mielipiteet on huomioitu hyvin. Varsinaiseen selostukseen rykmentillä ei ole lausuttavaa. Vaihtoehtojen vertailutaulukoissa ja johtopäätöksissä on hyvin tuotu esille varuskunnan toiminnan, kehittymisen ja harjoitusalueiden turvaamisen kannalta merkittävät asiat. Hankkeen päätöksenteko- ja jatkosuunnitteluvaiheessa toivotaan näiden asioiden huomioiminen ja Utin Jääkäriyrykmentin kuuleminen. Hankkeen jatkosuunnittelussa on huomioitava, että rakentaminen suunnitellaan niin, että siitä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa varuskunnan toiminnoille.

Kymenlaakson liitto

Liitolla ei ole arviointiselostuksesta huomauttamista. Valkealan Utin maankäytössä erityisesti huomioitavia asioita ovat maakunnallinen vesihuolto (pohjaveden hankinnan turvaaminen) sekä valtakunnallisesti merkittävä Utin helikopteritukikohta. Vuonna 2008 valmistuvassa maakuntakaavaluonnoksessa voidaan esittää useampia vaihtoehtoja tielinjaukselle. Tavoitteena on kuitenkin tehdä valtatie 6 linjaukselle yksi aluevaraus maakuntakaavaehdotukseen.

Etelä-Suomen lääninhallitus

Lääninhallitus ilmoitti lausunnossaan, että ei tässä vaiheessa käytä sille varattua mahdollisuutta antaa lausuntoa.

Museovirasto

Museovirastolla ei ole arkeologisen kulttuuriperinnön osalta huomautettavaa.

Kymenlaakson maakuntamuseo

Kymenlaakson maakuntamuseo toi lausunnossaan 13.6. 2006 esille muutamia kulttuuriympäristöjä, joista osa mainitaan luvussa 3.3.2 Historiallisesti ja rakennuskulttuurisesti merkittävät kohteet. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta tiedot perustuvat Museoviraston tietoihin.

Luvussa 3.3.2 esitetyt kohteet ovat:

- Utin linnake, pattereineen ja katveteineen
- Utin taistelun muistomerkki
- useita toisen maailmansodan aikaisia juoksuhautoja
- vanhat tielinjat
- esihistorialliset muinaisjäännökset
- linnavuoret
- rautakauden löydöt
- muistomerkkikohteita
- Utin varuskunnan asuntoalue (mm. vesitorni, upseerikerho, asuintalot ja komentajan asunto)
- Utin rautatieasema ympäristöineen

Selostuksessa ei liene käytetty lähteinä keskeisiä rakennushistoriallisia inventointeja, kuten Rakennettu kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt (Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16) ja Kymenlaakson rakennuskulttuuri (Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26). Nämä puuttuvat lähdeluettelosta.

Selostuksessa mainitaan, että kulttuurihistoriallisesti ja arkeologisesti arvokkaat kohteet on esitetty kuvassa 42. Karttaesityksen merkitsemistapa ja näkökulma eivät kuitenkaan ole kulttuurihistoriallisia arvoja selkeästi korostavia. Kartassa esitetään ainoastaan Kaipiaisten rautatieasema Valtion rautateiden suojelukohteena.

Kaipiaisten asemaseutu ympäröivine kyläasutuksineen on monella tavalla kulttuurihistoriallisesti merkittävää. Sama koskee Utin aseman seutua ja Varuskunta-alueen rakennuksia, joita tosin huomattavasta arvostaan huolimatta ei mainita em. inventoinneissa. Karttaesityksessä ei ole esitetty mainittuja linnavuoria, muistomerkkejä, taistelualueita, juoksuhautoja ja vanhoja tielinjoja. Näihin kohdistuu kuitenkin vaikutuksia, joita selostuksessa tulisi yksityiskohtaisemmin tarkastella.

Maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu selostuksen mukaan olemassa olevien tietojen pohjalta. Lähdeaineiston perusteella ilmenee, ettei mm. em. inventointeja ole ilmeisesti myöskään maisemaselvityksessä käytetty. Maisemainventoinnin kartasta puuttuu Kaipiaisten alueen korostukset (vrt. kuva 42).

Maisema-analyysiin tai kulttuuriympäristöjä käsittelevään selostuksen osaan olisi sisällytettävä selkeä karttaesitys, johon kulttuurihistoriallisesti merkittävät ympäristöt ja muut kohteet on merkitty.

VE1 ei aiheuta suuria maisemallisia muutoksia. Tämän vaihtoehdon toteuttaminen aiheuttaisi uhan osalle Utin linnaketta, jonka säilyttäminen ja ”esittäminen” tiemaisemassa tai muu sellainen vaihtoehto olisi yksityiskohtaisesti suunniteltava yhdessä Museoviraston kanssa. Muille kulttuuriympäristöille vaihtoehto ei aiheuttaisi huomattavia vaikutuksia.

VE2A vaikutukset olisivat maisemalle huomattavat. Tässä vaihtoehdossa Utin asemaseutu jäisi radan ja tien väliin. Vaihtoehto ei aiheuttaisi yksittäisille rakennuksille

tai ympäristölle ilmeisesti suoranaista uhkaa, mutta kylläkin asumisympäristölle välillisiä negatiivisia vaikutuksia.

VE3 aiheuttaisi huomattavia negatiivisia vaikutuksia yhdyskunnan rakenteelle Utin taajama-alueella.

Maakuntamuseon mielestä esitetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta puuttuu kattava ja havainnollinen kulttuuriympäristöjen, yksittäisten rakennusten ja muiden kohteiden esille tuominen kartoin ja tekstein. Puutteena on pidettävä myös sitä, ettei mahdollisten tieympäristöjen kaikkia rakennuksia ole inventoitu (asiayhteyteen sopivalla tasolla) eikä näin ollen vaikutuksia ole selvitetty rakennushistoriallisesti, historiallisesti ja maisema-analyttisesti.

Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto

Arviointiselostus on riittävän kattava ja perusteellinen. Vaihtoehto 1 on selvästi muita parempi. Se on ympäristön ja luonnon säilymisen kannalta paras ja estää myös metsäalueiden pirstoutumisen.

Kymen Vesi Oy

Hankkeen toteutuksessa tulee erityisesti huomioida pohjaveden suojaaminen. Lisäksi tulee huomioida, että Kymen Vesi Oy:n siirtoviemäri Kaipiaisista Uttiin sijaitsee hankkeen vaikutusalueella lausunnon liitekartan mukaisesti. VT 6:n, Utin paikallistien 14661 ja Metso-Tuohikotti maantien 3772 risteyksen eteläpuolella on viemäriin liittynyt kiinteistö ja toinen nykyisen VT 6:n pohjoispuolella. VT 6:n ja Tirvan paikallistien 14666 risteysalueella VT 6:n poikki kulkee pohjois-eteläsuunnassa Kymen Vesi Oy:n vesijohto ja ohjauskaapeli.

Yksityinen mielipiteen esittäjä 1

Yleisötilaisuuden perusteella linjausvaihtoehto VE 1 näyttäisi kaikkeinärkevimmältä ratkaisulta toteuttaa. Ainut ikävä seikka siinä meidän kannalta on kuvista katsoamme Vt. 6:n allittava Sippolasta tuleva tie. Alustavissa linjauksissa se näyttäisi tulevan suoraan meidän pihaan. Olisikohan sitä mahdollista kaartaa hieman itään? Silloin ei kaikki Kuivalan ja Ranta-Utin liikenne kulkisi aivan pihamme kautta. Luulisi tuohon hiekkamontulle silti mahtuvan tarvittavat kiertoliittymät. Jos vielä on mahdollista päästä asiaa koskevalle postituslistalle, niin meidät saa liittää sinne.

Yksityinen mielipiteen esittäjä 2

Mielestäni edellä mainitun arviointiselostuksen tiivistelmän viimeisellä sivulla olevassa vertailutaulukon kohdassa "Melu" ei ole arvioitu myönteisiä eikä kielteisiä vaikutuksia oikein. Meluvaikutukset pitäisi arvioida ihan samalla tavalla kuin muutkin kohdealueet, kuten esim. "Luonto" -kohta on arvioitu. Onhan ihan selvää, että jos tielinja tuodaan uuteen maastokäytävään, niin meluhaitat lisääntyvät sen varrella huomattavasti nykyisistä. Omaa asuinpaikkaamme ajatellen tie tulisi uusien vaihtoehtojen maastokäytävien linjauksissa noin muutaman sadan metrin etäisyydelle talosta. On ihan varmaa, että tieliikenteen aiheuttamat meluhaitat lisääntyvät olennaisesti rakennettakoon talon ja tien väliin melusuojaus tahi ei. Jos näitä tulevia meluvaikutuksia verrataan, tällä hetkellä noin kahden kilometrin etäisyydellä kulkevalta tieltä kuuluviin ohiajaviin autojen aiheuttamiin kaukaisiin ääniin, tulee meluvaikutuksen muutos olemaan hyvinkin kielteinen. Jos taas tie säilyy nykyisellä paikallaan ja sen varressa jo nykyisinkin oleva asutus saa suojakseen melusuojaus, niin heidän osaltaan mielestäni melun aiheuttama haitta pienenee nykyisestä ja vaikutus siltä osin on mieluummin myönteinen kuin kielteinen. Toisin sanoen taulukossa pitäisi olla arvioituna vaihtoehdot VE 0+ ja VE 1 vaikutukset myönteisiksi eli vihreiksi. Kun taas vaihtoehdot VE 2 / 2C, VE 3 / 3A sekä niiden alavaihtoehtojen vaikutukset pitäisi arvioida kielteisiksi eli punaisiksi. Tien pitämällä ja parantamisella nykyisellä paikallaan, olisi meidän täällä harjun alapuolellakin asuvien kannalta

myös positiivinen vaikutus. Tulisihan nämä nykyiset paikallistiet varmaankin ainakin osittain muutettavaksi ns. rinnakkaisteiksi ja näin ollen niittenkin kuntoa kohennettaisiin. Haluaisin myös korostaa em. vertailutaulukon "Luonto" - kohdassa vaihtoehtojen VE 2B ja VE 3A linjauksen pirstovan metsien lisäksi myös Hunkerinsuon. Suoalue on nykyisin ehyt luontoalue lentokentän ja rautatien välissä ja sitä käyttävät hyväkseen niin Utin varuskunnan varusmiehet maastoharjoituksissaan, ulkoilijat kävely- ja hiihtomaastonaan ja hirvenmetsästäjät jahtialueenaan sekä suoalue on myös monien pieneläinten esim. monien riistalintujen asuinympäristöä. Lisäksi suolla on kohtalaisen kokoinen lähde. Näin ollen uusi tielinjaus Hunkerinsuon läpi vaikeuttaisi, estäisi tai pahimmillaan hävittäisi em. asiat ko. alueelta. Vielä viimeiseksi, vaan ei vähäisimmäksi haluaisin julkituoda huoleni Utin kylänseudun kohtalosta. Tien siirtäminen pois nykyiseltä linjaltaan Utin ABC:n kohdalla näivettäisi myös pitemmän päälle Utin seudun asukkaitten palvelut (kauppa, huoltoasema ja kahvila-ravintola) pois kokonaan. On hyvinkin selvää etteivät ohikulkijat enää käyttäisi näitä palveluja, jos ne jäävät vähänkin kauemmas ja näkymättömiin uudelta tieltä. Tämän seurauksena taas pahimmillaan on sitten asutun kylän alasajo.

Yksityinen mielipiteen esittäjä3

Eteläisin vaihtoehto on ehdottomasti huonoin Metson kylässä rautatien lähistön asukkaille:

- Kiinteistöjen arvot romahtavat, miten hoidetaan liittymät paikallistiehen, kuka kunnostaa, hoitaa talviaurauksen?
 - Liikenteen päästöt lisääntyvät, jatkuva melu ja tärinä ympäri vuorokauden.
 - Kiinteistöjen käytettävyyys laskee, luonnonrauha sekä maisemat menetetään.
 - Voidaanko liikenteen päästöjen takia enää turvallisesti käyttää puutarhoista saatavia kasveja, marjoja ja hedelmiä.
 - Mikä vaikutus on jatkuvalla melulla ihmisten terveydelle.
- Paras vaihtoehto on tien pysyttäminen nykyisellä paikallaan.

Yksityinen mielipiteen esittäjä 4

Mielipiteessä otetaan voimakkaasti kantaa nykyisen tien siirtämiseksi pois herkältä harjualueelta. Vaihtoehdossa 2 meluhaitat vähenevät nykyiseltä tieltä, turvallisuus paranee, asukkaiden ja kesäasukkaiden elinympäristön laatu paranee, herkkä Salpausselän luonto säilyy ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat Utin vallit säilyvät. Vaihtoehto 3 on toiseksi paras vaihtoehto, tosin se ei poista melu ja liikenneongelmia välillä Tykkimäki Tyrrin tienhaara. Tien parantaminen nykylinjauksessa (VE 0+ ja VE 1) on huonoin vaihtoehto. Nämä vaihtoehdot esitetään hylättäväksi perusteluina mm. Kuivalaan ja Ranta-Uttiin kantautuva melu ja siitä seuraava viihtyvyyden lasku, Utin vallien suojeleminen, Salpausselän herkkä luonto, Utin kohdalla ABC-myyrmälästä ja helikopteritukikohdasta aiheutuvan liikenteen nykyiset haitat lisääntyisivät edelleen. Nykyisin melumittauksissa ei ole otettu riittävästi huomioon maaston muotoja (harjuja, järviä), esimerkiksi sitä, miten hiekkainen harju edistää melun kuuluvuutta. Yva-prosessin tiedonvälityksessä on ollut ongelmana, että tieto työpajoista tai asukkaiden kuulemisista ei ole tavoittanut kesäasukkaita. Haukkajärven kesäasuntoja liitetään parhaillaan perustetun osuuskunnan vesi- ja viemäriverkostoon. Monilla on suunnitelmassa ympärivuotisen talon rakentaminen, sillä alueen rantakaava on hyväksytty.

3. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Yhteysviranomaisen lausunnossa on otettu huomioon arviointiselostuksesta saadut lausunnot ja mielipiteet.

Hankekuvaus

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

Vaihtoehtojen käsittely

Tutkitut vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia ja niiden valinta on perusteltu arviointiselostuksessa. Vaihtoehtoja on tarkasteltu tasapuolisesti ja yhtäläisellä tarkkuudella. Tarkastelussa on ollut myös hankkeen toteuttamatta jättäminen eli 0-vaihtoehto. Yhteysviranomaisen katsoo, että vaihtoehtojen muodostaminen on tehty vuorovaikuttaisesti ja vaikutusalueen ihmisillä on ollut hyvä mahdollisuus vaikuttaa tarkasteltavien vaihtoehtojen muodostamiseen. Arviointiselostuksessa on kuvattu kartalla myös arviointimenettelyn aikana karsitut vaihtoehdot. Tarkemmat perustelut karsimisille esitettiin jo arviointiohjelmassa. Arviointiohjelman kuulemisen ja asukkaille järjestetyn maastokäynnin perusteella hankeryhmässä päätettiin tutkia Hyppälän peltoaukean säästävä alavaihtoehto VE2A ja Metson kylän eteläpuolelle sijoittuva alavaihtoehto VE 2C/3B.

Vaihtoehtojen vertailu ja ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointi

Vaihtoehtoja on vertailtu niiden toteuttamismahdollisuuksien, keskinäisten ominaisuuksien ja merkittävien vaikutusten suhteen. Vertailussa on esitetty eri vaihtoehtoihin liittyvät hyvät ja huonot puolet, mahdolliset riskit ja epävarmuudet sekä merkittävät vaikutukset.

Vaikutukset luokiteltiin:

- erittäin merkittäviin vaikutuksiin (suorat vaikutukset, joiden vuoksi menetetään pysyvästi valtakunnallisesti merkittäviä arvoja. Tässä hankkeessa ei erittäin merkittäviä vaikutuksia voitu tunnistaa)
- merkittäviin vaikutuksiin (suorat ja pysyvät vaikutukset ihmisiin tai seudullisesti ja paikallisesti arvokkaisiin kohteisiin sekä välilliset, mutta pysyvät vaikutukset valtakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaisiin kohteisiin)
- muut vaikutukset (lievimmillään ovat välillisiä ja ohimeneviä vaikutuksia).

Vaihtoehtojen vertailu on tehty kolmivaiheiseksi siten, että ensin vaikutuksia on arvioitu erittelevästi teemoittain, sen jälkeen keskeiset vaikutukset on koottu vertailutaulukkoon ja lopuksi vaihtoehtoja on vertailtu yhdentävästi yhteenvetotaulukossa ja lisäksi hankkeelle asetettujen tavoitteiden saavuttamisen suhteen. Vertailussa on pyritty etenemään erittelevästä menetelmästä yhdentävään siten, että kutakin vaihtoehtoa on pyritty kuvaamaan sen oleellisilla ominaisuuksilla.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarkoituksena on päätöksenteon parantaminen. Vaihtoehtojen vertailussa tiivistetään, jäsennetään ja tulkitaan päätöksentekoa varten kaikki yva-menettelyssä tuotettu informaatio. Vaihtoehtojen vertailu on arviointimenettelyn vaikuttavuuden kannalta yva-menettelyn keskeinen ydin. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa on vaihtoehtojen vertailun avulla on-

nistuttu kohtalaisen hyvin tuomaan esille tarkasteltujen vaihtoehtojen erot ympäristövaikutusten näkökulmasta.

Hankkeen vaikutukset ja niiden selvittäminen

Vaikutusten tarkastelussa on keskitytty aluerakenteeseen ja maankäyttöön kohdistuviin vaikutuksiin, liikenteellisiin vaikutuksiin, meluvaikutuksiin, perinne- ja kulttuurimaisemaan sekä pinta- ja pohjavesiin kohdistuviin vaikutuksiin, luontovaikutuksiin, taloudellisiin sekä sosiaalisiin vaikutuksiin. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan arviointimenettelyssä on tutkittu hankkeen kannalta keskeiset ympäristövaikutukset. Vaikutusten selvittämisen perusteeksi on hankittu runsaasti tietoa tarkasteltavasta vaikutusalueesta. Eräitä kasvillisuuteen, eläimistöön, luonnon monimuotoisuuteen ja kulttuuriperintöön liittyviä selvityksiä joudutaan mahdollisesti tarkentamaan yva-menettelyn jälkeen, kun valittuun maastokäytävään sijoitetaan tuleva tielinja. Ympäristövaikutusten arviointi on tehty pääasiassa asiantuntija-arviona käyttäen hyväksi aiemmin tehtyjä tutkimuksia. Arviointimenetelmät on esitetty selkeästi.

Vaikutukset kulttuuriperintöön

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta puuttuu kattava ja havainnollinen kulttuuriympäristöjen, yksittäisten rakennusten ja muiden kohteiden esille tuominen, kartoin ja tekstein. Puutteena on pidettävä myös sitä, ettei mahdollisten tieympäristöjen kaikkia rakennuksia ole inventoitu (asiayhteyteen sopivalla tasolla) eikä näin ollen vaikutuksia ole selvitetty rakennushistoriallisesti, historiallisesti ja maisemaanalyttisesti. Hankkeen jatkosuunnittelussa on oltava yhteydessä Kymenlaakson maakuntamuseoon, jotta kulttuurihistorialliset kohteet tulee asianmukaisesti huomioitua.

Vaikutukset Natura-2000 alueisiin

Suunnittelualueella ei ole Natura 2000 -suojelualueita. Lähimmät Natura 2000 -alueet (Alajalansuo–Hangassuo–Haukkasuo–Pilkkakorvenmäki, FI0401006 ja Enäsuo, FI0401005) sijaitsevat suunnittelualueen eteläpuolella vähintään kahden kilometrin päässä lähimmistä vaihtoehtoisista tielinjoista. Arviointiselostuksen mukaan vaihtoehdot eivät merkittävästi heikennä Natura-alueiden niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alueet on sisällytetty Natura 2000 –verkostoon. Näin ollen erillinen luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen Natura-arvion laatiminen ole tarpeen. Yhteysviranomaisen mielestä vaikutukset Natura-alueisiin on selvitetty riittävällä tarkkuudella.

Melu

Melulaskenta on suoritettu mallin avulla sekä nykytilanteen että liikenne-ennusteen mukaisesti. Melunvaikutuksen merkittävyyttä on tarkasteltu melualueille sijoittuvien asukasmäärien suhteen. Melusuojauksia suunniteltaessa on arviointiselostuksessa esitettyjen taajama- ja kyläasukuksen lisäksi huomioitava myös Koivukujan kylä/taajamatyyppinen asutus, jota ei ole erikseen merkitty sivun 35. kuvaan 42. Arviointiselostuksen liitteessä 2 kuvatut meluvyöhykkeet VE2:ssa Hyppälän pellon kohdalla ovat herättäneet ihmetystä. Teknisen tarkastelun mukaan tien pinta on peltoalueella selvästi maan pinnan yläpuolella, siitä huolimatta melu ei näyttäisi leviävän kovinkaan kauas, vaikka kyseinen kohta on avointa peltoaukeaa. Melulaskennasta saatuja melukäyrien oikeellisuus tulisi varmistaa tältä osin.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Vaikutuksia pinta- ja pohjaveden ja niiden suojaustarvetta on tarkasteltu eri linjausvaihtoehtojen teknisten suunnitelmien, Tiehallinnon pohjaveden suojausta koskevan suunnitteluohjeen ja lähtötietoina olevien hydrogeologisten selvitysten perusteella. Tarkastelu on ollut kattavaa normaaliolosuhteiden osalta. Mahdolliset poikkeustilan- teet tai onnettomuuksista aiheutuvat vaikutukset pohja- ja pintavesiin ovat jääneet

vähemmälle tarkastelulle. Arviointiselostuksessa olisi pitänyt tarkemmin arvioida myös onnettomuuksien todennäköisyyttä, niiden seurauksia ja vaikutusten palautuvuutta erityisesti suhteessa Kuivalan vedenottoon. Pohjavesisuojausten toimivuus jää epäselväksi mm. tieltäsuistumisonnettomuuksissa.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Haittoja ehkäisevinä toimenpiteitä on esitetty mm. melusuojaustoimia, pohjavesien suojausta, tieympäristön maisemanhoitotoimenpiteitä, estevaikutusten vähentämistä yli- ja alikuluilla sekä rakentamisen aikaisten toimenpiteiden suunnittelulla. Suunnitteluratkaisuja haettaessa on pyritty ottamaan huomioon ratkaisujen taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys.

Meluntorjunnan suunnittelussa on osin puutteita, jotka tulee korjata hankkeen jatko-suunnittelun aikana. Selkein puute liittyy tie- ja ratahallinnon erilaisiin käytäntöihin ja yhteistyön puutteeseen meluntorjunnassa. Molemmat hallinnon kuuluvat saman ministeriön alaisuuteen, joten kansalaisten kannalta olisi kohtuullista, että samalla hankealueella suojausperiaatteet olisivat yhtenevät. Utin alueella synny tilanteita, joissa kiinteistö suojataan tieliikenteen melulta, mutta radan aiheuttama melu jää torjumatta, tai pahimmassa tapauksessa tieliikenteen edellyttämät meluesteet jätetään toteuttamatta radan läheisyyden vuoksi.

Ihmisiin ja alueen maankäyttöön kohdistuvien haitallisten vaikutusten lieventämiseksi on tärkeää, että lopullinen päätös valitusta vaihtoehdosta tehdään mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja siitä tiedotetaan alueen asukkaille. Riippumatta hankkeen toteutusajankohdasta tulisi maankäytön suunnitelmiin sisällyttää vain yksi valittu linjausvaihtoehto.

Seuranta

Arviointiselostuksessa esitetään seurattavaksi hankkeen vaikutuksia pohjaveteen. Seurannan laajuus riippuu valittavasta vaihtoehdosta. Kaakkois-Suomen tiepiiri neuvottelee Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen kanssa pohjaveden laadun seurannan yksityiskohdista, kun yleissuunnittelu valitusta vaihtoehdosta käynnistyy. Tarkoituksena on kehittää seurantaohjelma, jonka mukaan kaivojen, lähteiden, pohjavesiputkien, vedenottamoiden ja purkupaikkojen veden laatua seurataan.

Yleissuunnitelmavaiheeseen valitun tielinjauksen maastokäytävästä tehdään tarkistusinventoinnit liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen muutosten seuraamiseksi ennen rakentamisen aloittamista ja sen aikana. Lepakoiden ja kirjoverkkoperhosen elinympäristöjä saattaa myös esiintyä suunnittelualueella. Valitun maastokäytävä vaihtoehdon osalta tulee erikseen tarkastella, vaarantaako tien linjaus lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi sopivia kohteita ja tarvittaessa tehdä kohteista erillinen lepakkoselvitys. Mikäli VE 1 valitaan toteutettavaksi vaihtoehdoksi, on perhosten kannalta arvokkailla alueella hyvä tehdä tarkemmat lajistonselvitykset.

Meluntorjunnassa suunnittelun periaatteena on ollut suojata kaikki yli 55 dB melu-
vyöhykkeellä sijaitsevat asuinkiinteistöt. Hankkeen toteutuksen jälkeen on syytä mitauksilla varmistaa, että tavoitteeseen on päästy.

Tiedottaminen ja kansalaisten osallistuminen

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

Raportointi

Arviointiselostuksen rakenne on selkeä. Selostusta ei ole turhaan paisutettu, sen pituus on sopiva ja siihen on kirjattu keskeiset ympäristövaikutukset. Arviointiselostus sisältää vaihtoehtojen vertailun, jossa on pyritty tiivistetysti esittämään arviointimenettelyn tulokset. Raportissa on runsaasti havainnollisia kuvia, taulukoita ja liitteitä.

Arviointiselostuksen riittävyys

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

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

4. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä yhdessä arviointiselostuksen kanssa yhden kuukauden ajan 25.6.2007 alkaen Valkealan kunnanvirastossa (Kustaa III tie 10), Kouvolan kaupungintalolla (Torikatu 10), Anjalankosken kaupungintalolla (Keltakankaantie 5) ja Utin kirjastossa (Opintie 1 Utti) sekä Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa (Kauppamiehenkatu 4, Kouvola). Lausunto on nähtävillä myös internet-osoitteessa <http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=7766&lan=fi>

Johtaja

Leena Gunnar

Ylitarkastaja

Antti Puhalainen

LIITTEET Arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet (hankkeesta vastaavalle)

JAKELUT JA MAKSUT

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola

Maksu 8580 euroa

Peruste: ympäristöministeriön asetus alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (1387/06)

TIEDOKSI Kouvolan kaupunki
Anjalankosken kaupunki
Valkealan kunta
Kouvolan Seudun Kansanterveystyön ky/Ympäristöpalvelut Hallituskatu 7 A
45100 KOUVOLA
Kymenlaakson liitto
Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluyksikkö
Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus
Utin Jääkäriyrykmentti
Ilmailulaitos
Ratahallintokeskus PL 185, 00101 HELSINKI
Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus
Museovirasto
Kymenlaakson maakuntamuseo
ProAgridia Kymenlaakson maaseutukeskus Paimenpolku 16 45100
Kaakkois-Suomen metsäkeskus
Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry., Teollisuuskatu 2, 53600 Lpr
Kymenlaakson luonnonsuojelupiiri ry.
Yksityiset mielipiteen esittäjät 4+1kpl
Ramboll Finland Oy, PL 3 02241 Espoo
Suomen ympäristökeskus
Ympäristöministeriö