



Valtatie 12 Lahden eteläinen kehätie, Hollola ja Lahti

Yleissuunnitelma

Tiesuunnitelma perustuu Liikenneviraston päätöksellä 86/0720/2011 24.5.2011 hyväksyttyyn yleissuunnitelmaan. Yleissuunnitelma on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 1387/1/13 3.10.2014 valituksen tultua hylätyksi.

Ympäristövaikutusten arviointi (YVA) -menettely

Hankkeeseen on sovellettu Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA). Hämeen ympäristökeskus on yhteysviranomaisena antanut Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta lausuntonsa Nro 0395R0013/53 25A/ypo 25.6.1996.

Yhteysviranomaisen YVA- lausunnossaan esittämät näkökohdat on otettu huomioon pääosin hankkeen yleissuunnitelmassa. Tiesuunnitelmaselostuksen kohdassa viisi on esitetty, miten tiesuunnitelmassa on otettu huomioon yksityiskohtaisemmin YVA -vaiheessa todettujen ympäristövaikutusten hallinta.

Tiesuunnitelmaselostuksessa on otettu tarkemmin kantaa yhteysviranomaisen lausunnon seuraaviin kohtiin:

- Tiedot hankkeesta ja sen perusteluista
- Hankkeen sijainti ja sen vaikutusten raja
- Hankkeen toteuttamisaikataulu
- Hankkeen vaikutusalueen nykytila
- Arvioidut vaikutukset
- Arvioinnissa käytetty keskeinen aineisto, menetelmät, oletukset ja epävarmuudet
- Pohjavedet
- Melu
- Elinolot ja viihtyvyys, sosiaaliset vaikutukset

3.6.2016

Liittyminen muihin tiesuunnitelmiin

Tämä tiesuunnitelma liittyy Launeella maantien 167 paalulla 1 000 tiesuunnitelmaan "Maantie 167 Lahden eteläinen sisääntulotie välillä Renkomäen eritasoliittymä - Apilakatu, Lahti", jonka Liikennevirasto on hyväksynyt päätöksellään 4260/0720/2014 15.12.2015.

Päätös

Liikennevirasto on hyväksynyt Uudenmaan ELY-keskuksen lähettämän 29.5.2015 päivätyn ja 23.10.2015 sekä 26.4.2016 muutetun tiesuunnitelman seuraavasti:

Maantiet:

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Liikennetekniset mitat	Päällyste	Huomautus
Valtatie 4				
E6 Kujalan eritasoliittymä		Rampit R5, R6, R7 ja R9 Kokonaisleveys 6,5 m Ajoinat 4,5 m Ajokaistoja 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -9
Valtatie 12				
5 180 - 12 967	7,787	Kokonaisleveys 10,5 m Ajoinat 7,5 m Ajokaistoja 1 + 1	Kestopäällyste	Piirustukset 3T -1A...5
12 967 - 13 700	0,733	Kokonaisleveys 2x 10,5 → 2x 9,5 Ajoinat 2x 7,5 m → 2x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 Keskialue 2,0 → 10,5 → 4,5 m	Kestopäällyste	Piirustus 3T -5
13 700 - 15 144 15 635 - 17 095	1,444 1,460 yht. 2,904	Kokonaisleveys 2x 9,5 m Ajoinat 2x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 Keskialue 4,5 m	Kestopäällyste	Piirustukset 3T -5...8
15 144 - 15 635	0,491	Kokonaisleveys 2x 11,5 m Ajoinat 2x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 Ajoinatojen väli 4,7 m Betonitunneli	Kestopäällyste	Patomäen tunneli, piirustus 3T -7

3.6.2016

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Liikennetekniset mitat	Päällyste	Huomautus
17 095 - 17 185 17 698 - 17 868 18 045 - 18 055	0,090 0,170 0,010 yht. 0,270	Kokonaisleveys 2x 11,5 m Ajoinat 2x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 Ajoinatojen väli 16,5 m Betonitunneli	Kestopäällyste	Liipolan tunneli, piirustus 3T -8
17 185 - 17 698 17 868 - 18 045	0,513 0,177 yht. 0,690	Kokonaisleveys 2x 11,5 m Ajoinat 2x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 Ajoinatojen väli 16,5 m Kalliotunneli	Kestopäällyste	Liipolan tunneli, piirustus 3T -8
18 055 - 18 485	0,430	Kokonaisleveys 2x 9,5 m Ajoinat 2x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 Keskialue 13,5 m	Kestopäällyste	Piirustus 3T -9
E1 Soramäen eritasoliittymä		Rampit R1, R2, R3 ja R4 Kokonaisleveys 6,5 m Ajoinata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -1A
E2 Nostavan eritasoliittymä		Rampit R1, R2, R3 ja R4 Kokonaisleveys 6,5 m Ajoinata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -3
E3 Okeroisten eritasoliittymä		Rampit R1, R2, R3 ja R4 Kokonaisleveys 6,5 m Ajoinata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -5
E5 Launeen eritasoliittymä		Rampit R1, R2, R3 ja R4 Kokonaisleveys 6,5 m Ajoinata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -7
E6 Kujalan eritasoliittymä		Ramppi R1, paaluväli 280 - 820 Ramppi R3, paaluväli 1 310 - 1 340 Kokonaisleveys 9,0 m Ajoinata 7,0 m Ajokaistoja 2	Kestopäällyste	Piirustus 3T -9

3.6.2016

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Liikennetekniset mitat	Päällyste	Huomautus
E6 Kujalan eritasoliittymä		Rampit R1 paaluväli 820 - 982 R3 paaluväli 418 - 1 310 R2, R4 ja R8 Kokonaisleveys 6,5 m Ajoina 4,5 m Ajokaistoja 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -9
Kantatie 54 (M10)				
90 - 400	0,310	Kokonaisleveys 10,5 m Ajoina 7,5 m Ajokaistoja 1 + 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -1A
400 - 440	0,040	Kokonaisleveys 10,5 m - 10,0 m Ajoina 7,5 m - 7,0 m	Kestopäällyste	Piirustus 3T -1A
440 - 620	0,160	Kokonaisleveys 10,0 m Ajoina 7,0 m Ajokaistoja 1 + 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -1A
620 - 1 200	0,280	Kokonaisleveys 2x 9,25 m Ajoinat 2x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 keskialue 4,5	Kestopäällyste	Piirustus 3T -1A
Kantatiehen 54 kuuluvana jalkakäytävä ja pyörätie				
J1 43 - 348 447 - 740	0,305 0,293 yht. 0,598	Kokonaisleveys 3,5 m Erillinen oikealla	Kestopäällyste	
Vaarala - Mäntsälä - Lahti - Heinola mt 140 (M2)				
220 - 520	0,300	Kokonaisleveys 9,0 m Ajoina 7,0 m Ajokaistoja 1 + 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -6
Maantiehen 140 kuuluvana jalkakäytävä ja pyörätie				
J3 220 - 240	0,020	Kokonaisleveys 3,5 m Erillinen oikealla	Kestopäällyste	
J3 240 - 510	0,270	Kokonaisleveys 3,5 m Korotettuna oikealla Välikaista 1,0 m	Kestopäällyste	
Pysäkkiyhteys	0,035	Kokonaisleveys 2,5 m Erillinen vasemmalla	Kestopäällyste	

3.6.2016

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Liikennetekniset mitat	Päällyste	Huomautus
Lahti - Koskenkylä mt 167 (M3)				
1 000 - 1 460	0,460	Kokonaisleveys 2x 8,5 m Ajoina 2x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 Keskialue 5,0 m	Kestopäällyste	Piirustus 3T -7
Maantiehen 167 kuuluvana jalkakäytävä ja pyörätie				
J4 1 000 - 1 210 1 308 - 1 394	0,210 0,086 yht. 0,296	Kokonaisleveys 3,5 m Erillinen oikealla	Kestopäällyste	
J4 1 210 - 1 308	0,098	Kokonaisleveys 3,5 m Korotettuna oikealla	Kestopäällyste	
Hollola - Renkomäki mt 296 (M1)				
120 - 1 100	0,980	Kokonaisleveys 10,0 m Ajoina 7,0 m Ajokaistoja 1 + 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T -5
Maantiehen 296 kuuluvana jalkakäytävä ja pyörätie				
J2 50 - 266 489 - 640	0,216 0,151 yht. 0,367	Kokonaisleveys 3,5 m Erillinen oikealla	Kestopäällyste	
J2 266 - 489	0,223	Kokonaisleveys 3,5 m Korotettuna oikealla	Kestopäällyste	

Valtateiden erkanemis-, liittymis- ja sekoittumiskaistat sekä ramppien lisäkaistat, muiden maanteiden liittymien kanavoinnit ja lisäkaistat suunnitelmakarttojen mukaisesti.

Valtateiden ja muiden maanteiden sekä jalkakäytävien ja pyöräteiden liikennetekniset poikkileikkaukset piirustusten 4T -1...7 mukaisesti. Patomäen ja Liipolan tunnelien liikennetekniset poikkileikkaukset piirustusten 4T - 3 ja 4T -4 mukaisesti.

Valtateiden ja muiden maanteiden sekä jalkakäytävien ja pyöräteiden korkeusasema pituusleikkausten mukaisesti.

Maantiellä sallittu liikenne ja liikenteen pysyvä rajoittaminen

Valtatie 4 ja valtatie 12 paaluvälillä 12 967 - 18 485 ovat moottoritietä. Valtatie 12 paaluvälillä 5 180 - 12 967 on moottoriliikennetietä. Moottori- ja moottoriliikenneteillä sallitaan vain tieliikenneasetuksen 4 § 1. mom. mukainen liikenne.

3.6.2016

Kujalan eritasoliittymän E6 rampilla R9 sallitaan vain erikoiskuljetukset.

Tiealue

Tiealueet suunnitelmakarttojen mukaisesti.

Maantien 296 syrjään jäävä ja purettava osuus noin paaluvälillä 250 - 640 jää edelleen tiealueeksi.

Tieoikeus

Patomäen tunnelin kohdalle perustetaan tieoikeus seuraavasti:

- Ulottuvuus sivusuunnassa on 15 m tunnelin ulkoseinästä.
- Ulottuvuus pystysuunnassa on alkuperäisen maanpinnan tasoon.
- Ulottuvuuden alueella ei saa tehdä kaivutöitä maanpinnan alapuolelle, eikä alueelle saa sijoittaa uusia pysyviä tai tilapäisiä rakennuksia tai rakennelmia.

Liipolan tunnelin kohdalle perustetaan tieoikeus seuraavasti:

- Asemakaavamerkintöjen ma-LT-k, ma-LT-1 ja ma-LT-2 alueilla ulottuvuus sivusuunnassa on alueen reunaan.
- Asemakaavamerkinnän ma-LT-k alueella ulottuvuus pystysuunnassa on alkuperäisen maanpinnan tasoon. Ulottuvuuden alueella ei saa tehdä kaivutöitä maanpinnan alapuolelle, eikä alueelle saa sijoittaa uusia pysyviä tai tilapäisiä rakennuksia tai rakennelmia.
- Asemakaavamerkinnän ma-LT-1 alueella ulottuvuus pystysuunnassa on korkeustasolle +100 m (N2000).
- Asemakaavamerkinnän ma-LT-2 alueella ulottuvuus pystysuunnassa on kallion pintaan.

Siltojen S7b, S9b, S14, S15, S16, S18 ja S22 pitämistä varten perustetaan tieoikeus.

Maantiealueen ulkopuoliset maankäyttörajoitukset

Suoja-alue ulotetaan kantatiellä 30 metrin ja muilla maanteillä 20 metrin etäisyydelle ajoradan keskilinjasta. Moottori- ja moottoriliikenneteillä suoja-alue ulotetaan 50 metrin etäisyydelle ajoradan, ja jos ajoratoja on kaksi, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Moottoritien rampeilla suoja-alue ulotetaan 20 metrin etäisyydelle ajoradan keskilinjasta.

Tieturvallisuusarviointi

Suunnitelmasta on tehty maantielain 3a luvun mukainen tieturvallisuusarviointi.

3.6.2016

Taso A. Aiheuttaa vakavan turvallisuusriskin, suunnitelmaa tulee muuttaa

A1. E3 Okeroisten eritasoliittymän pohjoinen ramppiliittymä R3

- Ramppiliittymän vapaan oikean kohdalla on vaarallinen valo-ohjaamaton suojatie/pyörätien jatke.
- Rampille R3 on väärään suuntaan ajamisen riski.
- Ramppiliittymästä pohjoiseen n. 200 m päässä on yksityistien liittymä.

Liikennevirasto toteaa seuraavaa:

- Suunnitteluohjeiden mukaan vapaan oikean ollessa liittymiskaistallinen pitäisi jalankulku ja pyöräily järjestää eritasoon. Kustannussyistä alikulkukäytävä on jouduttu jättämään pois. Rampin kaistajärjestelyjä ja vapaan oikean saareketta on muutettu ajonopeuksien alentamiseksi. Muut esitetyt suojatieyliityksen korostamistoimenpiteet otetaan huomioon rakennussuunnitteluvaiheessa.
- Päätien (mt 296) korokejärjestelyt ramppiliittymässä ovat suunnitteluohjeiden mukaiset.
- Liittymiskaista tulee toteuttaa liikennemäärien takia, mutta liittymiskaistan päättymiskohta tarkennetaan rakennussuunnitteluvaiheessa yksityistieliittymän näkemävaatimukset huomioon ottaen.

A2. E6 Kujalan eritasoliittymä

- Tunnelin suuaukon ja eritasoliittymän väli on viitoituksen kannalta lyhyt. Erkanemiskaistan alku on lähellä tunnelin suuaukkoa.
- Kokonaisratkaisu valtateiden eritasoliittymäksi on erikoinen.
- Rampin R8 geometria mahdollistaa väärään suuntaan lähtemisen.
- Rampin R2 kiristynvä vaakageometria altistaa suistumiselle.
- Rampin R8 erkaneminen sijaitsee sisäkaarteessa. Viitoitus on järjestettävä riittävän ajoissa.
- Ramppien R5 ja R6 suojatiejärjestelyt ovat riskialttiita, koska jalankulki- ja tai pyöräilijä voi jäädä katveeseen.
- Valtatiellä 4 eritasoliittymäalueen erkaneminen ja sen jälkeiset kaksi peräkkäistä liittymistä voivat nostaa onnettomuusriskiä.

Liikennevirasto toteaa seuraavaa:

- Teknistä ratkaisua ei ole muutettu tunnelin suuaukon ja rampin R2 erkanemiskaistan kohdalla. Yläpuoliseen opastukseen saadaan toisto ennen rampin erkanemista.
- Kujalan eritasoliittymän järjestelyt perustuvat lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan. Valtateiden 4 ja 12 välillä suunnan Helsinki - Tampere liikennemäärän ennustetaan olevan pieni Kujalan eritasoliittymässä, koska valtatie 4 Renkomäen eritasoliittymästä on suuremmat yhteydet tulevalle valtatielle 12 Uudenmaankadun (mt 167) ja Uusi Orimattilantie/Ala-Okeroistentie (mt 296) kautta. Tästä syystä on katsottu normaalia poiketen mahdolliseksi kytkeä Kujalan ja Lotilan alueiden kahtyhteydet Kujalan eritasoliittymään. Pääliikennesuunnan länsi - poh-

3.6.2016

joinen järjestelyt ovat valtateiden järjestelmäliittymän mukaisesti jatkuvan liikennevirran periaatteella toimivia. Kaikkien ramppien suuntaus, erkanemis- ja liittymiskaistat sekä liittymät katuverkkoon ovat suunnitteluohjeiden mukaiset.

- Rampin R8 liittymä on suunnitteluohjeiden mukainen.
- Rampin R2 vaakageometria on suunnitteluohjeiden mukainen.
- Rampin R8 erkaneminen on suunnitteluohjeiden mukainen.
- Suojatiet ramppien R5 ja R6 kiertoliittymän puoleisessa päässä ovat suunnitteluohjeiden mukaiset.
- Valtatiellä 4 ramppien erkanemiset ja liittymiset ovat toiminnallisesti normaaleja ratkaisuja. Rampin R1 liittymiskaista jatkuu sekoittumiskaistana Joutjärven eritasoliittymään asti.

Taso B. Aiheuttaa turvallisuusriskin, toimenpiteitä tulee harkita

B1. E5 Launeen eritasoliittymä

- Patomäen tunnelin suuaukko on lähellä ramppien erkanemis- ja liittymiskaistoja. Häiriö eritasoliittymässä voi aiheuttaa vaaratilanteita tunnelissa ja päinvastoin.
- Rampille R1 on väärään suuntaan ajamisen riski.
- Rampin R3 liittymän vapaan oikean kohdalla on vaarallinen valo-ohjaamaton suojatie/pyörätien jatke.

Liikennevirasto toteaa seuraavaa:

- Ramppien erkanemis- ja liittymiskaistoja ei ole muutettu. Ramppiiliittymien valo-ohjaus liitetään häiriötilanteiden liikenteenohjauksen järjestelmään ja sovitetaan yhteen.
- Rampin R1 liittymä on suunnitteluohjeiden mukainen. Liittymäalueen mitoitus tarkentuu rakennussuunnitelmassa.
- Rampin R3 vapaa oikea ratkaisu on suunnitteluohjeiden mukainen. Mitoitus tarkentuu rakennussuunnitelmassa.

B2. E1 Soramäen eritasoliittymä

- Ramppiiliittymä R3/R4 on valo-ohjaamaton. Rampilta R3 vasempaan käännätyssä on ylitettävä kolme kaistaa, mikä voi ruuhka-aikana olla vaikeaa.
- Rampeille R1 ja R3 on väärään suuntaan ajamisen riski.

Liikennevirasto toteaa seuraavaa:

- Liittymien toimivuus ilman valo-ohjausta on tarkistettu toimivuustarkasteluin. Liittymissä ei ole tarkastelun perusteella valo-ohjauksen tarvetta vuoden 2040 liikenne-ennusteella.
- Ramppien R1 ja R3 liittymät ovat suunnitteluohjeiden mukaisia. Liittymäalueiden mitoitus tarkentuu rakennussuunnitelmassa.

Kohde B3. koskee katujärjestelyä.

3.6.2016

Meluntorjuntatoimenpiteet

Toimenpiteiden tyyppi, esteiden sijainti ja korkeudet ovat suunnitelmakarttojen ja liikenneteknisten poikkileikkausten mukaisesti kohteittain:

Tie ja toimenpide	Esteen tunnus	Esteen sijainti Tien paaluväli, vasen / oikea	Korkeus tien pinnasta
Valtatie 4			
Melulaita	Me 17	96 655 - 96 700 oik.	3 m
Melukaide	Me 16	95 575 - 95 660 oik.	1,4 m
Valtatie 12			
Meluvalli	Me 2	5 635 - 5 830 oik.	2,5 m
	Me 6	13 480 - 13 995 vas.	2 m (maan pinnasta)
	Me 7	13 700 - 14 090 oik.	3 m
	Me 10	14 920 - 15 060 oik.	3 m
	Me 12	15 755 - 16 110 vas.	4 m
Melulaita	Me 5	E3/R3 225 - 475 oik.	4 m
	Me 13	E5/R4 20 - 285 oik.	3,5 m
	Me 14	16 330 - 16 645 oik.	2 m (maan pinnasta)
	Me 15	E6/R1 840 - 1 085 oik.	3 m
Melukaide	Me 1	5 185 - 5 470 oik.	1,4 m
	Me 3	11 180 - 11 615 oik.	1,4 m läpinäkyvä
	Me 4	13 170 - 13 560 oik.	2 m yläosa läpinäkyvä
	Me 9	13 985 - 14 185 vas.	1,4 m osa läpinäkyvä
	Me 8	14 075 - 14 305 oik.	1,4 m osa läpinäkyvä
	Me 11	15 685 - 15 765 vas.	1,4 m
Kt 54			
Melukaide	Me 21	320 - 510 vas.	1,4 m
	Me 22	965 - 1 290 vas.	1,4 m
Mt 167 (M3)			
Melukaide	Me 34	1 100 - 1 240 oik.	1,4 m
	Me 35	1 330 - 1 435 vas.	1,4 m
Mt 296 (M1)			
Melulaita	Me 31	515 - 670 oik.	3 m
Melukaide	Me 32	660 - 810 oik.	1,4 m
	Me 33	985 - 1 065 oik.	1,4 m

3.6.2016

Meluesteiden arkkitehtuuri piirustuksen 7.2T -2.1 mukaisesti.

Pohjaveden suojaus

Lahden pohjavesialue valtatie 12 paaluvälillä 16 405 - 16 505 suojataan vesitiiviillä pohjavesikaukalolla piirustuksen 16T -36 mukaisesti. Paaluvälillä 16 505 - 16 595 ja rampin E5/R3 paaluvälillä 240 - 360 suojaus bentoniittimaton ja suojamuovin yhdistelmärakenteella piirustuksen 16T -36 mukaisesti.

Maanteiden hallinnolliset muutokset

Maanteiden hallinnolliset muutokset yleiskarttojen 2.2T -1A ja 2.2T -2 mukaisesti.

Valtatie 12

Valtatien 12 syrjään jäävä osuus välillä E1 Soramäen eritasoliittymä - maantien 313 (Nastolantie) liittymä lakkaa maantienä ja muuttuu Hollolan kunnan ja Lahden kaupungin omistamaksi yksityistieksi sekä myöhemmin asemakaavoituksen myötä kaduksi. Soramäen eritasoliittymässä syrjään jäävä osuus puretaan piirustuksen 3T -1A mukaisesti.

Kantatie 54

Kantatien 54 syrjään jäävä osuus nykyisen valtatie 12 liittymässä lakkaa maantienä ja puretaan piirustuksen 3T -1A mukaisesti.

Maantie 140

Maantie 140 lakkaa maantienä parantamistoimenpiteiden jälkeen siihen kuuluvine jalkakäytävineen ja pyöriteineen välillä maantien 296 liittymä - Eteläisen rengastien (katu) liittymä ja muuttuu Lahden kaupungin omistamaksi yksityistieksi sekä myöhemmin asemakaavoituksen myötä kaduksi.

Maantie 167

Maantie 167 (Uudenmaankatu) lakkaa maantienä parantamistoimenpiteiden jälkeen siihen kuuluvine jalkakäytävineen ja pyöriteineen välillä pl. 1 000 - Apilakadun liittymä ja muuttuu Lahden kaupungin omistamaksi yksityistieksi sekä myöhemmin asemakaavoituksen myötä kaduksi.

Maantie 296

Maantien syrjään jäävä osuus siihen kuuluvine jalkakäytävineen ja pyöriteineen noin paaluvälillä 670 - 920 lakkaa maantienä ja puretaan.

Maantie 296 lakkaa maantienä parantamistoimenpiteiden jälkeen siihen kuuluvine jalkakäytävineen ja pyöriteineen välillä pl. 924 - valtatie 12 nykyinen liittymä ja muuttuu Lahden kaupungin omistamaksi yksityistieksi sekä myöhemmin asemakaavoituksen myötä kaduksi.

LIVI/672/04.01.01/2016

3.6.2016

Maanteiden syrjään jäävät alueet

Parannettavien teiden syrjään jäävät osat lakkaavat maanteinä silloin, kun parannetut tien osat luovutetaan vastaavalta osalta yleisen liikenteen käyttöön.

Maanteiden yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät:

Valtatiet 4 ja 12 ovat moottori- ja moottoriliikenneteitä. Moottori- tai moottoriliikennetiehen liittyvä ja sieltä poistuva liikenne johdetaan alkamis- tai päättymiskohtien taikka osoitettujen liittymien kautta. Moottori- ja moottoriliikennetien ja siihen rajoittuvan kiinteistön välillä ei saa olla muuta kulkuyhteyttä.

Päätöksellä kielletään liittämästä kantatiehen 54 paaluvälille 442 - 911 ja maantiehen 296 paaluvälille 543 - 924 muita kuin alla olevan luettelon mukaisia yksityisten teiden liittymiä ja maatalousliittymiä. Lupa uusien liittymien tekemiseen liittymäkiellon alaiselle maantielle voidaan myöntää vain, milloin muuttuneet olosuhteet tai muu erityinen syy antaa siihen aiheita. Sama koskee myös maatalousliittymän muuttamista yksityisen tien liittymäksi.

Liittymän sijainti tie	Liittymän ja yksityisen tien		Liittymän ja yksityisen tien tunnus	pituus [m]	leveys [m], huom. päällyste	huom.
	paalu	oik. / vas.				
Kt 54	200	vas.	Y13	349	5,5	Sora

Yksityiset tiet, joilla ei ole liittymää suoraan maantiehen:

Liittymän ja yksityisen tien		Pituus	Leveys	Päällyste	Huom./ Piirustus	
tunnus	sijainti o / v					
Y1		304	5,5	Sora	3T -2	
Y2		88	5,5	Sora	3T -2	
Y3	Takamaantie	210	5,5	Sora	3T -3	
Y4	Tikkakalliontie	320	5,5	Sora	3T -3	
Y5	Lintulantie	330	5,5	Sora	3T -5	
Y6	Y4 pl. - 155	vas.	887	5,5	Sora	3T -3
Y7		86	4,0	Sora	3T -1A	
Y8	Y3 pl. - 22	vas.	415	4,0	Sora	3T -3
Y9	Y3 pl. 212	oik.	285	4,0	Sora	3T -3
Y10	Y4 pl. 260	oik.	318	4,0	Sora	3T -3, 3T -4
Y11		378	4,0	Sora	3T -4	
Y12	Y5 pl. 322	oik.	78	4,0	Sora	3T -5
Y20		640	8/7	Kestopääll.	3T -3	
Y101	Mäkelänkatu	110	4,5	Sora	3T -7	
Y102	Huoltoyhteys	50	4,5	Kestopääll.	3T -7	
Y11J	plv. 8 - 300	292	3,5	Kestopääll.	3T -6	
	plv. 390 - 700	310	3,5	Kestopääll.	3T -6	

3.6.2016

Liittymän ja yksityisen tien			Pituus	Leveys	Päällyste	Huom./
tunnus	sijainti	o / v	[m]	[m]		Piirustus
	plv 926 - 1097		171	3,5	Kestopääll.	3T -7
	pl. 1097 - 1315		218	4,5	Kestopääll.	3T -7
Y31J	K6 pl. 855		40	3,0	Sora	3T -9

Maantieltä 54 katkaistava yksityisen tien liittymä ja korvaava yhteys:

Katkaistava liittymä	Korvaava yhteys
----------------------	-----------------

Kt 54 pl. 535 vas.	Y13
--------------------	-----

Yksityisten teiden liittymiä, maatalousliittymiä ja asemakaavan ajoneuvoliittymiä koskevat muut asiat:

Päätöksellä perustetaan tarvittavat oikeudet ennestään oleviin yksityisiin teihin.

Asemakaava-alueella maanteiden liikennealueilla ajoneuvoliittymät on osoitettu asemakaavassa.

Liitännäisalueet:

Teknisen huollon alueet	Kunta	Piirustuksen nro
Patomäen tunnelin teknisen tilan alue	Lahti	3T -7

Patomäen tunnelin teknisen tilan alueelle johtavien yksityisten teiden Y102 ja Y11J paaluvälillä 1 097 - 1 340 tekemiseen ja käyttöön perustetaan oikeus piirustuksen 3T -7 mukaisesti.

Laskuoja-alueet laskuojia tai laskujohtoja varten:

Laskuoja tai laskujohto	Piirustuksen nro
Laskuoja 1	3T -1A
Laskuoja 2	3T -2

Laskuoja-alueisiin perustetaan oikeus piirustusten mukaisesti.

Rakentamisen ajaksi perustettavat oikeudet:

Tietyössä syntyvien maa-ainesten sijoittaminen

Sijoitusalue	Täyttö [m ³]	Kunta	Piirustuksen nro
Sijoitusalue 1	15 200	Hollola	3T -3, 7.1T -101
Sijoitusalue 2	10 800	Hollola	3T -3, 7.1T -101
Sijoitusalue 3	3 000	Hollola	3T -3, 7.1T -101
Sijoitusalue 4	5 700	Hollola	3T -3, 7.1T -101
Sijoitusalue 5	280 000	Hollola	3T -4, 7.1T -101
Sijoitusalue 6	145 500	Lahti	3T -5, 3T -6 ja 7.1T -200
Sijoitusalue 7	32 500	Lahti	3T -6, 7.1T -201
Sijoitusalue 8	125 900	Lahti	3T -9, 7.1T -300
Sijoitusalue 9, LT-alueella		Lahti	3T -9, 7.1T -300

3.6.2016

Sijoitusalue 10	9 500 Lahti	3T -9, 7.1T -300
Sijoitusalue 11	51 200 Lahti	3T -9, 7.1T -300

Maa-ainekset jäävät sijoitusalueille pysyvästi.

Perustetaan oikeus alueen yksityisten teiden käyttöön ja rakentamiseen piirustusten 16T -100 mukaisesti.

Patomäen ja Liipolan tunnelien rakentamista varten varataan työn ajaksi alueet piirustusten 3T -7 ja 3T -8 mukaisesti.

Uoman siirtoja varten varataan työn ajaksi alueet piirustusten 3T -4 ja 3T -6 mukaisesti.

Sillat

Sillat suunnitelmakarttojen, pituusleikkausten ja alla olevan taulukon sekä ympäristöpiirustusten 7.3T -S1, -S5, -S7b, -S9b, -S14 -15 -16, -S18, - S22, -S24, -S28, -S35 ja -S38 mukaisesti.

Sillan tunnus ja nimi	Sijainti	Tyyppi	Hyöty- leveys [m]	Alikulku- korkeus [m]	Piirustus
S1 Soramäen risteyssilta	Kt 54	Laattasilta, 5-aukkoinen	25,75	5,2	3T -1A, 7.3T -S1
S2b Vanhatalon alikulkukäytävä	Vt 12	Laattakehäsilta, vinojalkainen 1-aukkoinen	11,0	4,6	3T -2
S3b Hirvikallion alikulkukäytävä	Vt 12	Ulokelaattasilta, 1-aukkoinen	11,0	4,8	3T -2
S4b Takamaantien alikulkukäytävä	Vt 12	Laattakehäsilta, vinojalkainen 1-aukkoinen	14,3 - 14,4	4,6	3T -3
S5 Nostavan risteyssilta	Y20	Laattasilta, 5-aukkoinen	12,5	7,2	3T -3, 7.3T -S5
S6 Tikkakalliontien risteyssilta	Y4	Ulokepalkkisilta, 2-aukkoinen	9,0	7,2	3T -3
S7b Vähäjoen ylikulkusilta	Vt 12	Teräspalkkisilta, betonikansi 6-aukkoinen	11,0	7,0	3T -4, 7.3T -S7b
S9b Luhdanjoen silta	Vt 12	Teräspalkkisilta, betonikansi 8-aukkoinen	11,0	4,8	3T -4, 7.3T -S9b
S10 Lintulantien risteyssilta	Y5	Laattasilta, 4-aukkoinen	9,0	7,2	3T -5

3.6.2016

S11 Sydänmaansuon alikulukäytävä	E1/R3	Laattakehäsilta, vinojalkainen 1-aukkoinen	9,5 - 10,8	3,2	3T -1A
S14 Porvoonjoen silta	Vt 12	Laattasilta 2 kpl, 3-aukkoinen	15,8 - 18,3 11,0	0,64	3T-5, 7.3T -S14 -15 -16
S15 Ala-Okeroisten silta	E3/R4	Palkkisilta, 3-aukkoinen	7,5		3T-5, 7.3T -S14 -15 -16
S16 Okeroisten risteysilta	Mt 296	Palkkisilta, 6-aukkoinen	19,25	5,2	3T-5, 7.3T -S14 -15 -16
S18 Kukonkosken silta	Vt 12	Ulokelaattasilta 2 kpl, 3-aukkoinen	10,0		3T -6, 7.3T -S8
S20 Nikulan risteysilta	Mt 140	Palkkisilta, 2-aukkoinen	13,5	5,2	3T -6
S22 Ali-Juhakkalan silta	Vt 12	Ulokelaattasilta 2 kpl 3-aukkoinen	10,0		3T -6, 7.3T -S22
S24 Launeen risteysilta	Mt 167	Palkkisilta, 4-aukkoinen	26,5	5,2	3T -7B, 7.3T -S24
S28 Kujalan risteysilta	E6/R1	Kotelopalkkisilta, 4-aukkoinen	9,5	5,2	3T -9B, 7.3T -S28
S31 Lepolan ylikulkusilta, nykyinen	Vt 4	Laattasilta, länti- sen levennys, 3-aukkoinen	17,5	5,6 4,8	3T -9B
S38 Paskurinojan silta	Vt 12	Ulokelaattasilta 2 kpl 1-aukkoinen	10,0	HW + 1 m	3T -7B, 7.3T -S38
S41 Soramäen alikulukäytävä	E1/R1 E1/R2	Laattasilta 2 kpl, 1-aukkoinen	9,5 - 12,2 8,0 - 8,6	3,2	3T -1A
S42 Koivusillanjoen silta	Vt 12	Teräsputkisilta			3T -3
S43 Patiokallion risteysilta	Y 11	Ulokepalkkisilta, 2-aukkoinen	4,5	7,2	3T -4
S45	Vt 12	Ulokelaattasilta 2 kpl, 1-aukkoinen	13,6 13,5	3,2	3 T-9B

Tiealueiden haltuunotto Tietarkoituksiin tarvittavat alueet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoi-
muksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa. Haltuunotto antaa
tienpitäjälle säädetyt oikeudet käyttää alueita tiesuunnitelmassa osoitettui-
hin tarkoituksiin.

3.6.2016

Kustannukset

Hankkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 222,8 milj. euroa (maku-ind. 110,6; 2010=100). Lahden kaupungin ja Hollolan kunnan osuudet kustannuksista on sovittu erikseen Liikenneviraston ja kuntien välisessä aiesopimuksessa. Johtojen ja laitteiden omistajien kustannuksiksi on arvioitu 0,28 milj. euroa.

Vastuut ja velvoitteet

Sen jälkeen, kun valtatie 12 on rakentamis- tai parantamistyön valmistuttua luovutettu yleiseen liikenteeseen, siirtyy Hollolan kunnalle ja Lahden kaupungille vastuu seuraavasti:

Hollolan kunta

- Hoito ja ylläpitovastuut on esitetty aiesopimuksessa.
- Maanteiden hallinnolliset muutokset tehdään aiesopimuksen mukaisesti.

Lahden kaupunki

- Hoito ja ylläpito on esitetty aiesopimuksessa.
- Kaupunki ottaa vastatakseen suunnitelmassa esitetyn sillan S24 uuden sadevesipumppaamon hoidon ja ylläpidon.
- Kaupunki sitoutuu vastaamaan asemakaava-alueella sijaitsevien maanteiden muuttamisesta kaduiksi. Kaupunki sitoutuu tekemään kadunpito päätöksen välittömästi hankkeen valmistuttua.
- Kaupunki sitoutuu asemakaavoittamaan maantiet M1 (Mt 296), M2 (Mt 140), M3 (Mt 167) ja nykyisen valtatie 12 kaduksi, kun kehätien rakentamispäätös on tehty.

Maanteiden hallinnolliset muutokset

Yksityisteiksi muuttuvien maanteiden osien kunnossapitovastuu siirtyy yksityisen tien pitäjälle maantien lakkaamista seuraavan kalenterivuoden loppuun 1. päivänä.

Johtojen ja laitteiden siirrot ja suojaukset

Suunnitellut liikennejärjestelyt edellyttävät olemassa olevien johtojen siirto- ja suojaustoimenpiteitä. Niistä on neuvoteltu suunnittelutyön kuluessa laitteiden omistajien kanssa. Tarvittavat siirto- ja suojaustoimenpiteet on esitetty suunnitelmaosassa 6.2T sekä johtosiirtojen kustannusten jakautuminen eri osapuolille suunnitelman osassa 1.5T -3 Johto- ja laitesiirojen kustannusjakoehdotus.

Kuulemismenettely

Suunnitelmaa laadittaessa on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu tilaisuus mielipiteen lausumiseen asiasta.

3.6.2016

Tiesuunnitelma on ollut yleisesti nähtävänä Hollolan kunnassa ja Lahden kaupungissa 10.8.2015 - 8.9.2015. Tiesuunnitelma asetettiin uudelleen yleisesti nähtäväksi Lahden kaupungissa 29.2.2016 - 29.3.2016, koska edellisellä kerralla asiakaspalvelun muuton takia tiesuunnitelmaan ei ollut mahdollista tutustua 30 päivän ajan maantielain 27 § mukaisesti.

Suunnitelmasta on pyydetty **Lahden kaupungin, Hollolan kunnan, Päijät-Hämeen liiton, Hämeen ELY-keskuksen, Museoviraston, Lahden kaupunginmuseon, Päijät-Hämeen pelastuslaitoksen, SKAL/Sisä-Suomen kuljetusyrittäjät ry:n, Lahti Aqua Oy:n, Gasum Oy:n, Lahti Energia/LE-Sähköverkko Oy:n, Lahti Energia Oy:n, FNE-Finland Oy:n, Linja-autoliitto ry:n, Suomen Luonnonsuojeluliitto ry:n, Empower Oy:n, Voimatel Oy:n, DNA Oy:n ja TeliaSonera Finland Oyj:n sekä Elisa Oyj/Eltel Networks Oyj:n** lausunnot. Lisäksi niille, joiden oikeutta tai etua suunnitelma koskee, on varattu tilaisuus muistutusten tekemiseen.

Muistutukset

Suunnitelmasta on tehty neljä muistutusta Hollolan kunnan alueelta ja kymmenen Lahden kaupungin alueelta.

1. Jarmo Häkkinen on esittänyt, että hänen kysymykseensä tielinjauksen läpiviemisestä perinnemaiseman, peltujen ja eläinrikkaiden metsien läpi ei ole vastattu. Valtatien linjaus kulkee Hollolan Okeroisissa Tikkakalliontien ja Kuusenalantie poikki sekä yli peltujen, jotka ovat viljelykäytössä. Nämä pellot ja maat olivat vielä vuonna 2005 rakennuskiellossa olevaa perinnemaisemaa. Maat omistaa nykyään Hollolan kunta, ja pellot ovat vuokratilajelykäytössä. Museovirasto ei puoltanut rakennuslupaa omakotitalolle vuonna 2005. Lupa kuitenkin myönnettiin edellytyksellä, että talo olisi pieni ja maisemaan sopiva eikä mittavia maantäyttöjä tai maisemamuutoksia tehtäisi. Nyt kaavaa on muutettu niin, että se onkin M1 -aluetta. Milloin kaava on muutettu, kuka on muuttanut ja onko muutoksesta kysytty Museovirastolta mitään ?

Hollolan kunta on todennut, että

- lähtöaineistoluettelossa on mainittu kaikki ne lähteet, joiden avulla on selvitetty alueen ympäristöarvot. Hanketta varten on tehty myös muutamia uusia selvityksiä, kuten liito-oravaselvitykset, saukkoraportti, taimenen esiintymisen selvitys, lepakkoselvitys, kasvillisuusselvitys ja linuston yleispiirteet.
- tielinjaus kulkee Hollolassa metsäisessä ympäristössä eikä tien välitörmässä läheisyydessä ole laajoja, avoimia kulttuurimaisema-alueita eikä historiallista asutusta.
- luontoarvoiltaan merkittäviä ovat ekologiset käytävät, joita tie katkaisee. Käytävissä keskeisinä ovat purolaaksot ja niiden rehevät rinne-

3.6.2016

alueet. Tielinjan läheisyyteen jää tärkeitä luontokohteita, kuten Nostavan liito-oravaesiintymät. Tie ylittää puroja ja pienvesistöjä, joissa on havaintoja saukoista, ja joista useat ovat mahdollisia purotaimenkohteita. Ekokäytävien olosuhteet ja niiden säilyminen on erityisesti pyritty ottamaan huomioon suunnittelussa mm. siltojen rakenteissa ja riista-aidoin. Tiesuunnitelmaselostuksessa on tarkemmin esitetty tiesuunnitelman vaikutuksia, ja miten haitallisia vaikutuksia vähennetään.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että

- valtatie 12 sijainti on päätetty alueen erivaiheissa maankäyttösuunnitelmissa. Hollolan kunta ja Päijät-Hämeen liitto ovat tiesuunnitelman maantielain mukaisen käsittelyn yhteydessä todenneet lausunnoissaan, että tiesuunnitelma vastaa hyväksyttyjä ja oikeusvaikutteisia maakunta-, yleis- ja asemakaavoja.
- tien vaikutusalueen ympäristöarvot on suunnitteluprosessiin liittyen inventoitu joko tehdyistä selvityksistä tai maastoinventoinneilla. Vaikutukset ympäristökohteisiin on tiesuunnitelmassa arvioitu, ja mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi on esitetty toimenpiteet. Alueen ympäristölliset toimijat ja Hämeen ELY-keskus ovat lausunnoissaan arvioineet tiesuunnitelmaratkaisujen olevan hyväksyttäviä.
- suunnitelma-aineistojen maankäyttösuunnitelmien muutosten laatimisesta vastaavat joko Hollolan kunta tai Päijät-Hämeen liitto riippuen kaavatasosta.

Liikennevirasto toteaa, että Nostavan osayleiskaava on hyväksytty kunnanvaltuustossa 13.11.2006 ja Nostavan osayleiskaavan muutos kunnanvaltuustossa 24.9.2012. Molemmissa osayleiskaavoissa on merkintä ma/6 "Kulttuurimaiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue", jonka läpi valtatie linjaus kulkee. Tikkakallion tien ja Kuusenalantien läheiset peltoalueet kuuluvat tämän kaavamerkinnän sisäpuolelle. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesta yleiskaavaprosessista vastaa Hollolan kunta.

2. Erja Pråhl (RN:ot 16:41 ja 16:51, vt 12 plv. 10 200 - 10 300 vas. 250 m) on vastustanut valtatie 12 rakentamista liian lähelle Koivunalantien asutusalueita ja hänen omistamaansa kiinteistöä valtatiestä aiheutuvan melun ja saasteiden takia.

Hollolan kunta on todennut, että suunniteltu tie ei aiheuta merkittävää meluhaittaa Koivunalantien asutukselle. Asutus on tielinjasta ilmansaasteiden kannalta niin kaukana, ettei päästöistä ole asutukselle haittaa.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että suunnitelmaratkaisuilla Koivunalantien alueelle ei tule meluhaittaa. Alue jää 1. rakennusvaiheessa selkeästi valtioneuvoston ohjearvot alittavalle melualueelle vuonna 2025.

3.6.2016

Myös tavoitetilanteessa, kun valtatie tieosa Soramäki - Okeroinen rakennetaan kaksiajorataiseksi tieksi, jää melutaso alle ohjearvojen. Asuinalue sijaitsee lähimmillään noin 100 - 150 metrin etäisyydelle valtatiestä. Liikenteen aiheuttamat päästöt avoimessa, hyvin tuulettuvassa ympäristössä eivät ole asuinalueelle merkittäviä.

3. Helinä Rehn ja Juhani Virtola (RN:o 10:127, Vt 12 plv. 10 100 - 10 500 oik. 150 - 300 m) ovat todenneet, että

- heidän omistamansa kiinteistö RN:o 10:127 on luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu. Alue on rehevä puronvarsilehto ja siihen liittyvä lehtomainen ja pinnanmuodostukseltaan vaihteleva metsäalue. Ympäristökeskuksen arvion mukaan rauhoituksella on luonnonsuojelun kannalta huomattava merkitys.
- valtioneuvoston periaatepäätöksen (993/1992) mukaiset luonnonsuojelualueiden ohjearvot ylittyvät. Koska kehätie nousisi korkealle sillalle rautatien yli kulkiessaan, on uskottavaa, että melu ulottuisi koko luonnonsuojelualueelle. Mitään melusteita tai rakenteita ei ole ehdotettu luonnonsuojelualueen kohdalle.
- Hollolan kunta on toteuttanut luonnonsuojelualueen pitkää rajaa myötäilevän avohakkuun, jossa poistettiin suunnitellun tiealueen ja luonnonsuojelualueen välistä tiheää 100-vuotias kuusimetsä. Luonnonsuojelualueen ja tielinjauksen välissä kasvaa vain heinää ja mahdollisesti vaaksan mittaisia puun taimia. Näin ollen luonnonsuojelualue on täysin suojaan tien aiheuttamalle melulle.
- aivan luonnonsuojelualueen rajan tuntumaan on suunniteltu suuri maa-aineksen sijoitusalue 5. Maa-aineksen sijoitusalueelta lähtee puro, joka laskee Vähäjokeen. Kysymys on Porvoonjoen alkulähdealueesta. Kokemus osoittaa, että sijoitusalueelta leviää ympäristöön haittakasveja kuten esimerkiksi lupiinia. Ylimääräiset maamassat aiheuttavat luonnonsuojelualueelle huomattavan maisemallisen haitan suunnitellun sijoitusalueen itäosassa, joka on alavaa puronotkoa. Liikennevirastoa pyydetään selvittämään, miksi valtava sijoitusalue perustetaan aivan suunnittelualueen ainoan luonnonsuojelualueen viereen? Miten estetään haittakasvien leviäminen luonnonsuojelualueelle? Onko sijoitusalueen suunnittelussa otettu huomioon, että se saattaa pilata vesiolosuhteita Porvoonjoen valuma-alueella?
- kiinteistön poikki kulkee metsäkauriiden reitti. Valtatie katkaisisi eläinten kulkureitin ja aiheuttaisi törmäyksiä liikenteen kanssa tai eläinten siirtymisen muualle. Eläinten määrän väheneminen vähentäisi myös luonnonsuojelualueen monimuotoisuutta.
- kiinteistön keskellä sijaitseva puronotko on kiinteistön arvokkain luonnonympäristö. Valtatie on suunniteltu kulkemaan alueella, josta kyseinen puro saa vetensä. Puronvarsi on tärkeä elinympäristö paitsi kas-

3.6.2016

veille myös linnuille. Kiinteistöllä esiintyy useita tihkupintaisia alueita, jotka ovat tärkeitä lehtomaisen kasvillisuuden säilyttämiseksi. Tien rakentaminen erittäin todennäköisesti kuivattaisi puron ja vahingoittaisi luontaisia virtaamia.

- valtatie linjaus on luonnonsuojelulain ja valtioneuvoston melutason ohjearvoista antaman päätöksen vastainen. Linjaus tulee suunnitella kulkemaan selkeästi kauempana luonnonsuojelualueesta, jotta alueen suojeluarvot säilyisivät.
- suunnitelma on tullut nähtäville parhaaseen kesäaikaan. Lisäksi Lahden tekninen virasto ei ole ollut auki parina arkipäivän nähtävillä oloaikana.

Hollolan kunta on todennut, että

- maa-aineksen sijoitusalue maisemoidaan istutuksin (metsitetään) ympäristöön sopivaksi, ja sitä voidaan muotoilla hieman korkeammaksi.
- luonnolliset vesiolosuhteet on otettu huomioon suunnittelussa, ja niille aiheutuvia haittoja vähennetään tierakenteilla.
- ekokäytävien olosuhteet ja niiden säilyminen on erityisesti pyritty ottamaan huomioon mm. siltojen rakenteissa ja riista-aidoin. Tiesuunnitelmaselostuksessa on tarkemmin esitetty suunnitelman vaikutuksia ja keinoja haitallisten vaikutusten vähentämiseksi. Mahdollista vieraslajien torjuntaa tehdään tarvittaessa.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että

- valtioneuvoston periaatepäätöksessä melutason ohjearvoista (993/92) todetaan, että luonnonsuojelualueella tulisi noudattaa ohjearvoa 45 dB päivällä ja 40 dB yöllä (yöohjearvoa sovelletaan vain silloin, kun aluetta käytetään luonnon havainnointiin ja oleskeluun yöaikaan). ELY-keskuksen ohjeessa Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa todetaan, että ohjearvon toteutumisissa voidaan käyttää harkintaa alueen käyttötarkoituksen mukaan. Esimerkiksi kasvien suojeluun tarkoitettulla alueella voidaan ohjearvosta joustaa enemmän.
- meluselvityksessä vuoden 2040 tilanteessa ohjearvo toteutuu osalla suojelualueesta (n. 1/3 alueesta), lähinnä Vähäjokeen laskevan puron varressa, ja suurimmillaan melutaso on tietä lähimpänä olevalla reunalla, kuitenkin alle 55 dB. Keskeisin osa luonnonsuojelualueesta jää ohjearvojen sallimalle melualueelle, eikä ELY keskuksen näkemyksen mukaan melun torjunnan tehostamiseen ole tarvetta.
- valtatie 12 rakentamisesta tiesuunnitelman mukaan syntyy noin 1,2 miljoona kuutiometriä maa-aineksia, joiden käyttö tierakentamisessa ei ole mahdollista maiden rakenteellisista ominaisuuksista johtuen. Tälle materiaalille on löydettävä sijoitusalueet mahdollisimman läheltä tielin-

3.6.2016

jaa, jotta kuljetuksista aiheutuvat haitat olisivat mahdollisimman vähäiset ja maiden kuljetuskustannukset olisivat optimaaliset. Suunnittelu-prosessin vuoropuhelun kautta on yksi maa-ainesten sijoittamisalue päätetty esittää po. kohteeseen.

- uusi maan sijoitusalue muuttaa huomattavasti nykyistä maisemakuvaa. Sijoittamisen haitallisia maisemavaikutuksia vähennetään alueen maastonmuotoilulla ja maisemoimalla alue puustutuksin. Samalla sijoitusalue uusine puustoineen tulee jossain määrin entistä paremmin vähentämään tien aiheuttamaa meluhaittaa sekä tien näkymistä luonnonsuojelualueelle.
- alueelle sijoitetaan lähialueelta poistettavaa maa-ainesta eikä ole todennäköistä, että se sisältäisi luonnonsuojelualueelle haitallisia vierasperäisiä kasvilajeja.
- sijoitusalueelta nykyisiin vesistöihin valuviin pintavesiin suhtaudutaan hyvin huolellisesti. Kuivatusvedet kerätään viipymälammikkoon ja suodatetaan kiviainespäädolla ennen vesien ohjaamista purkuvesistöön. Pintavesien valumisen hidasteista ja pintavesien hallitusta ohjaamisesta nykyisiin vesistöihin laaditaan yksityiskohtaiset suunnitelmat seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Vastaavanlaisista järjestelyistä on lähi-ajalta erittäin hyviä kokemuksia muista tiehankkeista. Periaatepiirustus 8TT -4 on tiesuunnitelman teknisessä aineistossa, joka ei ole ollut yleisesti nähtävillä. Järjestelyllä estetään maa-ainesten sijoittamisalueen haitalliset vaikutukset Porvoonjoen vesistöön.
- valtatie on linjattu luonnonsuojelualueen pohjoispuolelta niin, että väliin jää suojavyöhykkeeksi maa-ainesten sijoitusalue. Tielinjaus on kokonaisuus, joka aina vaikuttaa lähialueen kohteisiin.
- valtatie on Hollolan kunnan osuudella suojattu kokonaan riista-aidalla, joka estää eläinten joutumisen liikenteen sekaan aiheuttamaan vaaratilanteita. Riistan kulkeminen tiealueen poikki on mahdollista lähinnä riista-alikulkujen ja vähäliikenteisten tie/katualikulkujen kautta maantasossa. Pitkät, koko jokilaakson ylittävät vesistösillat (Vähäjoki ja Luhdanjoki) mahdollistavat laadukkaat ekologiset yhteydet tien alta.

Liikennevirasto toteaa, että

- Hämeen ELY-keskuksen ympäristöyksikkö ei ole lausunnossaan 30.10.2015 kiinnittänyt huomiota muistuttajien kiinteistöön. Lausunnossa todetaan melusta, että: "Kehätie vähentää nyt käytössä olevan tien aiheuttamia meluhaittoja, mutta uusi linjaus tuo meluhaittojen piiriin uusia alueita (nyt hiljaisina alueina olevia). Melutilanteen muutos on uuden tien lähialueilla usein merkittävä, vaikka ohjearvot eivät ylityisikään. Yleisesti ottaen hankkeen yhteisvaikutukset huomioon ottaen meluhaitat eivät ole ratkaisevassa asemassa, kun otetaan huomi-

3.6.2016

oon pohjavesialueet, vaarallisten aineiden kuljetuksien ohjautuminen pois keskustasta ja liikenneturvallisuuden parantuminen".

- muistuttajien kiinteistö sijaitsee Hollolan kunnan alueella. Tiesuunnitelma on ollut Hollolan kunnanvirastossa nähtävänä yhtäjaksoisesti 10.8.- 8.9.2015 välisen ajan.

4. Mika Kääriäinen (RN:ot 1:97 ja 1:107, kt 54 plv. 380 - 440 ja 490 - 530 vas.) on esittänyt, että suunniteltu uusi yksityistienlinjaus vie kiinteistön 1:97 kulmasta liian ison alueen. Yksityistietä tulee siirtää lähemmäksi kantatietä. Uuden tien alle jäävästä omaisuudesta sekä syntyvistä haitoista ja menetyksistä tulee maksaa täysi korvaus.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että yksityistien tilantarve ja kaarresäde maanomistajan kiinteistön kohdalla on mitoitettu Tervapellontien varrella sijaitsevan kuljetusliikkeen ajoneuvovaatimusten mukaan. Rakennussuunnitelmassa suunnitelmaratkaisua voidaan vielä tarkentaa. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan yksityistien vaatima osuus kiinteistöstä ei ole kohtuuton. Maanomistus ei yksityistien tiealueen kohdalla muutu vaan maa-alue jää edelleen maanomistajan omaisuudeksi. Haitta- ja muut korvausasiat käsitellään ennen rakentamisen aloittamista pidettävässä maantietoimituksessa.

5. Etelä-Lahden asukasyhdistykset Jokimaan omakotiyhdistys ry / Kari Härkönen pj. ja Jorma Töllinen rh., Nikkilän asutusalueen Omakotiyhdistys / Anneli Peltokukka pj., Metsä-Hennalan omakotiyhdistys ry / Susanna Pyhälä pj., Liipolan lähiöseura / Jouni Ikonen pj., Patoseudun omakotiyhdistys ry / Tapio Irri pj., Ali-Juhakkalan omakotiyhdistys ry / Lasse Latvatalo pj. ja Launeen omakotiyhdistys ry / Erika Himilä pj. sekä Lahden omakotiliitto ry / Jani Oravala siht. ovat yhdessä ja erikseen esittäneet seuraavaa:

Asukasyhdistykset yhdessä

- Yleissuunnitelman tien hinnaksi oli arvioitu 155,8 miljoonaa euroa (2008), joten nyt tiesuunnitelmassa oleva arvio 275 miljoonaa euroa on lähes kaksinkertaistanut tien rakentamisesta aiheutuneet kustannukset. Tiesuunnitelma ei enää vastaa yleissuunnitelmaa koska suunnitelmaa on kustannussyistä muutettu.
- Yleissuunnitelman mukaisesti kehätien varteen ei jää asuinalueita yli 55 dB:n liikennemelualueelle. Nyt tiesuunnitelmassa tämä määräys ei toteudu. Vaadimme määräyksen toteuttamista sekä melusteiden rakentamista yhtä korkeiksi tien molemmille puolille heijastusmelun välttämiseksi.
- Etelä-Lahdessa asuvat noin 23 000 henkilöä altistetaan terveydelle vaarallisille pienhiukkasille, joita ei tiesuunnitelmassa ole tutkittu muu-

3.6.2016

toin kuin tunneleiden suulla. Vaadimme, että tiesuunnitelmaan lisätään selvitys päästöistä ja pienhiukkasista koko tien alueelta.

- Tie kulkee tärkeällä pohjavesialueella noin kilometrin. Pohjavesien muodostumisalueen kohdalla tien pinta on yli kaksi metriä pohjavesi pinnan alapuolella lyhyessä betonikaukalossa. Suunnitellun betonikaukalon mitoitus ja materiaali ovat riittämättömät suojaamaan pohjavettä.
- Tiesuunnitelmassa ei ole otettu tarpeeksi huomioon koko tielinjauksen alla olevia virallisia ja epävirallisia luonnonmonimuotoisuus (LUMO) - alueita. Lahden yleiskaavan suunnitteluohjeissa sanotaan, että muutokset tulee suunnitella vaalien luonnon monimuotoisuutta. Patiokallion avoleikkaus tuottaa maisemallisen haitan ja tekee ikikallioon ja ekologiseen verkostoon korjaamattoman vahingon, jota tunneliratkaisu ei tee. Avoleikkaus lisää meluvaikutusta. Melu tulee lisääntymään myös Porvoonjoen varsialueiden luontoalueilla ja ulkoiluteillä.

Jokimaan omakotiyhdistys ry

- Okeroisten liittymän melunsuojausta tulee parantaa siten, että kaikkien kiinteistöjen kohdalla 55 dB:n meluraja alittuu.
- Okeroisten liittymän vieressä kulkeva kävelytie tulee siirtää vanhan kävelytien paikalle, ja vanha Kosen silta tulee säilyttää. Kävelytie Okeroistentien varressa on suosittu kävelijöiden, pyöräilijöiden, rullaluistelijoiden ja -suksijoiden käytössä. Nyt suunnitelmassa kävelytie ylittää kehätien rampilta tulevat kaistat ja aiheuttavat vaarapaikan. Jos kävelytie tehdään vanhalle paikalle omalla sillalla, on ulkoilureitti turvallisempi ja viihtyisämpi.
- Koska jätevesiviemäriä Okeroisten liittymän kohdalla siirretään, voidaan samalla viemäri upottaa alemmaksi ja koko tielinja sijoittaa Okeroisista Patomäen tunneliin saakka korkeusasemaltaan alemmaksi.
- Nikulan pellolla tien pinnan taso tulee sijoittaa nykyisen peltopinnan tasoon, eikä tielinjausta tule korottaa nykyisestä maastosta.
- Kukonkosken kohdalla läpinäkyvä melukaide tulee muuttaa umpinaiseksi meluseinäksi ja vähintään kolme metriä korkeaksi. Läpinäkyvä kaide ei palvele ketään, sillä autoilijoiden tulee katsoa eteenpäin.
- Nikulan ramppivaraus on varatun tiealueen ulkopuolella. Nikulan ramppivaraus tulee sijoittaa alkavaksi Porvoonjoen Helsingintien puolelta, ei ennen jokea.
- Kävelytievaraukset Kukonkoskensillalta ja Ali-Juhakkalan sillalta tulee poistaa. Kävelytievaraukset korottavat tien kustannuksia, eivätkä mahdolliset kävelytiet palvele ketään. Kukonkosken sillan Okeroisten puoleinen kävelytievaraus ei johda minnekään, ja Helsingintien puoleista kävelytievarausta asukkaat ovat vastustaneet vuodesta 2003 asti.

3.6.2016

- Ali-Juhakkalan sillan alta kulkeva kävelytievaraus korottaa samoin kustannuksia. Kuka haluaa ulkoilla moottoritien ja jäteveden puhdistamon välissä ?
- Kukonkosken ja lähiympäristön 76 asukkaan allekirjoittama vaatimus on luovutettu ELY-keskukselle jo ennen tiesuunnitelmien valmistumista.
- Ali-Juhakkalan sillan kohdalla olevan Porvoonjoen uoman siirto ollaan tiesuunnitelman mukaan laskemassa korkoon +65,5 m, kuitenkin koko Porvoonjoen pohjakoroksi on ilmoitettu n. +68 m. Yleisötilaisuudessa tätä korkoa perusteltiin piirustusvirheellä, mutta virhe on vielä suunnitelmissa. Jos Porvoonjoen uoman siirrossa merkitty pohjakorko pitää paikkansa, niin mitä tutkimuksia on suoritettu ja miten vaikutuksia on arvioitu ? Jos Porvoonjoen pohjakorko on uoman siirron kohdalla alempi kuin koko muualla Porvoonjoessa, niin sillä on vaikutusta koko Porvoonjoen ekosysteemiin.

Metsä-Hennalan asukasyhdistys ry

- Ohikulkutien Launeen kautta kulkevaa linjausta on perusteltu mm. kaupungin sisäisen liikenteen parantamisella. Tiesuunnitelma ei kuitenkaan tue tätä väittämää. Varsinkaan Metsä-Hennalan ja muiden lähialueen asukkaiden kannalta tie tuo ainoastaan haittoja, sillä ilman liittymää alueen asukkaat eivät tietä ja lähipalveluita tavoita. Kaupungin sisäisen liikenteen kannalta olisi bulevardityyppinen poikittaistieratkaisu mielekkäämpi. Ohikulkutie näillä suunnitelmilla ei palvele edes poikittaisen joukkoliikenteen kehittämistä, jollaiselle Lahdessa olisi selkeä tarve.
- Kustannusten suhteessa tiesuunnitelman laatuun koko hanke tulisi arvioida uudelleen, sillä päätöksen perustelut tien toteuttamiseksi ovat oleellisesti ainakin näiltä osin muuttuneet. Pohjavesien suojelun kannalta tie huonontaa kaupungin pohjavesiolosuhteita kokonaisuudessa.
- Suunnitelmassa on useita riskikohtia, joiden teknisestä toimivuudesta ja ylläpidon laadusta ei ole takuita. Tällaiset ratkaisut eivät tue kestävä kehityksen periaatteita, vaan vaikuttavat väistämättä luonnon ekologiaan ja ovat jatkuva taloudellinen taakka.
- Asukasyhdistys on yhtynyt muilta osin Jokimaan omakotiyhdistyksen esittämään muistutukseen.

3.6.2016

Lahden kaupunki on todennut seuraavaa:

Melutasot

Valtioneuvoston melun ohjearvo 55 dB toteutuu kehätien varrella lukuun ottamatta kahta kohdetta, joissa kustannussyistä on päädytty toteuttamaan melusuojaus niin, että päiväajan melutaso jää 60 dB:n (yöajan 55 dB:n) alapuolelle. Nämä kohteet ovat Kyläkunnantien pohjoispäässä (kolme omakotitaloa) ja Mäkelänkadulla (Sokeritopan kolme omakotitaloa). Tontit sijaitsevat topografisesti hankalasti nousevassa rinteessä.

Kyläkunnantien kohdalla kehätielle on tiesuunnitelmassa esitetty 2 m korkea melukaide ja Ala-Okeroistentielle 1,4 m korkea melukaide sekä 3 m korkea meluseinä. Laajimman mahdollisen melusuojauksen kustannukset olisivat 3,5 miljoonaa euroa / 3 omakotitonttia. Tilannetta on selvitetty asukkaille maastokäynnillä 16.3.2015, jolloin paikalla olivat ELY-keskuksen, kaupungin ja konsultin edustajat. Asukkaille on myös ilmoitettu, että vaihtoehtoisesti on olemassa mahdollisuus kiinteistön lunastukseen.

Päästöt

Pienhiukkasten ja päästöjen merkitys tunnelien suuaukkojen kohdalla on tehty asiantuntija-arviona. Asiantuntija-arvio perustuu pääkaupunkiseudun tunnelihankkeisiin (Kehä I / Keilaniemen tunnelointi ja Mestarin-tunneli), joista Ilmatieteen laitos on laatinut laskelmat pienhiukkasista ja päästöistä. Laskelmien perusteella raja-arvot eivät ole tunneleiden suuaukoilla ylittyneet, eikä ympäristöviranomaisilta ole tullut vaatimuksia toimenpiteisiin. Näissä vertailuhankkeissa on asutusta selvästi lähempänä tunneleita kuin Lahden eteläisellä kehätiellä, minkä lisäksi liikennemäärät ovat merkittävästi suuremmat. Näiden referenssihankkeiden perusteella on arvioitu, ettei tarkempia selvityksiä pienhiukkasten määrästä tai päästöistä Lahdessa ole tarpeen laatia.

Pohjavedensuojelu

Pohjavesien suojelu on yksi Lahden alueen tärkeimpiä tavoitteita ja vaatimuksia. Tiesuunnitelmassa tästä ei ole tingitty. Eteläisen kehätien rakentamiseen liittyvä pohjavesien hallintaa ja suojelua on käsitelty alueen ympäristö- ja vedenhankinasta vastaavien viranomaisten kanssa (Lahden seudun ympäristöpalvelut, Hämeen ELY-keskus ja Lahti Aqua).

Suunnitteluryhmän asiantuntijat ovat selvittäneet pohjaveden sijainnin ja sen vaihtelut sekä maaperäolosuhdetiedot. Näiden tietojen pohjalta on määritetty suunnitelmaratkaisut pohjaveden pinnan hallinnalle ja pohjavesien suojelulle. Suunnitteluryhmässä on lisäksi arvioitu mahdolliset rakentamisen ja lopputilanteen riskit, joihin suunnitelmaratkaisut perustuvat.

Suunnitteluperiaatteet ja suunnitelmaluonnokset on käyty läpi viranomais-tahojen kanssa. Pohjavesikaukalosta, pohjaveden suojauksesta ja pohja-

3.6.2016

veden pumppauksesta haetaan vesilain mukainen ympäristölupa Aluehallintovirastolta. Tarvittaessa suunnitelmia täsmennetään kuulemis- ja lupaprosessissa.

Lumo -kohteet

Tiesuunnitelman yhteydessä on ollut käytettävissä kaikki viranomaisten laatimat ympäristöselvitykset sekä kaavoitusta varten laaditut selvitykset. Näiden lisäksi tiesuunnittelun kuluessa on tarkistettu aiemmissa suunnitteluvaiheissa laadittuja, tiehankkeeseen kohdistuvia ympäristöselvityksiä sekä tehty uusia selvityksiä, kuten

- Kasvillisuusselvitys ja linnuston yleispiirteet
- Lepakkoselvitys
- Liito-oravaselvitys ja Nostavan alueen liito-oravien maastokäyntimäistio
- Selvitys saukon esiintymisestä
- Taimenen esiintymisen kirjallisuuspohjainen selvitys

Hankkeen ympäristövaikutuksista ja vaikutusten vähentämiskeinoista on neuvoteltu sekä kaupungin, Hollolan kunnan että Hämeen ELY-keskuksen kanssa. Luonto- ja ympäristöselvitysten johtopäätökset ovat merkittävästi vaikuttaneet suunnitelmaratkaisuihin. Joidenkin yksittäisten kohteiden kiertäminen ei kuitenkaan ole ollut mahdollista.

Melusteet

Melusteet rajaavat maisemallisesti tiekäytävän näkymiä monotonisiksi. Rajaavaa vaikutusta lievennetään melusteiden läpinäkyvyydellä. Suunnitteluprosessi on tuottanut Kukonkosken yhdeksi kohteeksi, jota halutaan näyttää myös tienkäyttäjille.

Kukonkosken sillalla S18 on melukaide korkeudeltaan 1,4 metriä ja lännempänä tien eteläreunalla melukaide korkeudeltaan 2,0 metriä. Meluselvityksen mukaan melusteet ovat riittävän korkeat suojaamaan asuinalueet edellä mainittujen melutasojen ohjearvojen mukaisille tasoille.

Nikulan eritasoliittymä

Nikulan eritasoliittymän rampit eivät sisälly tiesuunnitelmaan. Tässä vaiheessa ne on esitetty aluevarauksina. Kun Nikulan eritasoliittymän rampien tiesuunnitelmaa myöhemmin laaditaan, on rampigeometrioihin mahdollista tehdä täsmennyksiä. Helsingintietä ei ole mahdollista siirtää idemmäksi.

Ekoyhteydet

Kukonkosken ja Ali-Juhakkalan siltojen alle tarvitaan ekoyhteydet eli kulkuyhteydet eläimiä varten, ja samalla voidaan varautua ihmisille sopivaan kulkuyhteyteen.

3.6.2016

Kehätien tyyppi

Lahden eteläinen kehätie ja sen valtatieasoinen laatu ovat pitkäaikaisen maankäyttösuunnittelun lopputulos. Uuden tielinjauksen keskeisin tavoite on siirtää liikennettä nykyiseltä valtatieltä uudelle kehätielle. Valtatien 12 kehittämisselvityksen (2015) mukaan nykyinen tie muutetaan bulevardityyppiseksi kaduksi kehätien rakentamisen jälkeen.

Riskit pohjavedelle

Nykyinen valtatie 12 sijoittuu lähes kauttaaltaan tärkeille Lahden kaupunkiseudun pohjavesialueille. Uusi kehätie poistaa vanhalta tieltä erityisesti raskasta liikennettä, jonka mahdollinen onnettomuus on suurin riski pohjavesialueille. Kehätiellä pohjaveden suojaus on esitetty toteutettavaksi uusimpien suojausvaatimusten mukaan.

Okeroisten eritason kävely- ja pyörätiejärjestelyt

Okeroisten eritasoliittymässä vaadittavat väylien korkeustasot ja muiden tiejärjestelyjen vaatima tila eivät mahdollista nykyisen Kosen sillan säilyttämistä, vaan jalkakäytävä ja pyörätie on suunniteltu uuteen paikkaan. Suunnitellun jalkakäytävän ja pyörätien suojatien turvallisuutta on ramppliittymässä lisätty suojasaarekkeella. Paikassa, jossa jalankulku ja pyöräily risteävät tasossa rampilta tulevan ajoneuvoliikenteen, on pyörien nopeudet pyritty minimoimaan, eri liikennemutojen havaittavuus maksimoimaan (katsekontakti) sekä suunniteltu jalankulku ja pyöräily saarekkeen kautta kaksivaiheisena ja mutkittelevana. Rampilta oikealle kääntyvän kaistan muotoilulla saadaan suojatietä lähestyvän ja oikealle kääntyvän ajoneuvon nopeutta alennettua. Suojatiejärjestelyjen yhteydessä voi suojatien olemassaolosta tehostetusti muistuttaa autoilijoita. Toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Tien korkeusasema Nikulan pellolla

Kehätie on Nikulan peltoalueella keskimäärin noin 1,5 - 2,0 metrin penkereellä, mikä tieteknisesti on lähes optimaalinen. Tien korkeusasemaan vaikuttaa Ali-Juhakkalan sillan S22 kannen sijainti suhteessa vaadittaviin tulvakorkeuksiin sekä valtatieasoinen teiden pintakuivatuksen edellyttämät pituuskaltevuuden ohjearvot (minimi pituuskaltevuus 0,5 %). Mikäli tien korkeusasemaa lasketaan, se alentaa myös Patomäen tunnelia. Jo esitetyllä ratkaisulla tunnelin rakentaminen vaatii kustannuksiltaan korkeita työnaikaisia tuentoja sekä lopputilanteessa pohjaveden pinnan alenemista estäviä rakenteita.

Porvoonjoen uoman siirto

Ali-Juhakkalan sillan kohdalla Porvoonjoen suunnitellun uoman pohja on tasossa noin +65,4 m. Pituusleikkaukseen on nykyisen uoman pohjaksi harhaanjohtavasti kuvautunut maastomittauksen aikainen rantaviivan taso. Luotauksilla on päästy tasoon +66,4 m. Luotauspisteitä on ollut harvassa ja asiantuntija-arvion mukaan pohjan taso on vielä tätä alempana eli lä-

3.6.2016

hempänä suunniteltua pohjan tasoa. Joen uoman siirrosta haetaan vesilain mukainen ympäristölupa Aluehallintovirastolta.

Uudenmaan ELY- keskus on yhtynyt kaupungin vastineeseen.

6. Salpausselän luonnonystävät ry / Petri Honkanen (puh.joht.) on esittänyt seuraavaa:

- Launeen kehätien tiesuunnitelma on vastoin kaikkia ympäristönsuojelutavoitteita, koska se lisää autoliikennettä ja vaarallisia pienhiukkaspäästöjä sekä melua alueella, jolla ennestään on Lahden huonoin ilmanlaatu ja ajoittain huonoimpia koko Suomessa. Lisääntyvät rankkasateet tuovat Launeelle myös hulevesiongelmia, mikä tekee ohikulkutien Launeen pohjavesialueella entistäkin ongelmallisemmaksi, koska tielinjaus menee putkessa jopa pohjavesipinnan alapuolelle. Betonikaukalot nykyisessä ilmastossa eivät ole kestäviä.
- Ilmastomuutokseen varautuminen edellyttää fossiilisten polttoaineiden voimakasta vähentämistä. Tiesuunnitelmassa esitetyt vaikutusten arviot ovat enimmäkseen vanhentuneita. Ne olisi pitänyt päivittää paremmin puolueettomilla asiantuntijoilla.
- Vaikka tiesuunnitelma nojautuu hyväksytyyn yleissuunnitelmaan, niin miksi siinä edelleen väärin linjauksien perusteluja ja vaikutuksia. Esim. nykyisellä valtatiellä 12 on kielletty myrkkukuljetukset pohjaveden muodostusalueella välillä Peksämäki - Salpakangas, mutta edelleen perusteluissa mainitaan, että "Hanke mahdollistaa vaarallisten kuljetusten siirtämisen pois merkittävältä pohjaveden muodostusalueelta" tai että "Pohjavesiriskit pienenevät oleellisesti läpikulkuliikenteen siirtyessä pois runsailta ja hyvälaatuisilta pohjavesialueilta". Tämähän ei pidä paikkaansa, koska Launeen linjaus tekee uuden riskialueen samaiselle pohjavesialueelle ja vielä Launeen lähteen läheisyydessä.
- Renkomäen linjaus ei tee uutta uhkaa pohjavesille, joten se on paljon parempi vaihtoehto ja puolta halvempi. Launeen linjaus tuhlaa kohtuuttomasti yhteiskunnan ja veronmaksajien varoja, koska se on huomattavasti kalliimpi kuin Renkomäen vaihtoehto.
- Jos liikenteen saaminen pois Salpausselän pohjavesialueelta on tärkeää, niin vähintään yhtä tärkeää on saada sama liikenne pois Hollolan puolella Salpausselkään kuuluvalla Suomen suurimmalla Kukonkoivu - Hatsinan pohjavesialueelta. Lahden eteläinen ohikulkutie olisikin perustellumpaa linjata jo Lahdessa kauempaa, jolloin sen saisi Hollolassa sujuvasti ohittamaan myös Kukonkoivu - Hatsinan pohjavesialueen.
- Tiesuunnitelman vaikutuksina on kerrottu myös, että "Hanke mahdollistaa Lahden ja Hollolan keskusta-alueiden maankäytön kehittämisen sekä asemaseudun kehittämisen", mutta niinhän tekee Renkomäen

3.6.2016

vaihtoehtokin. Sitä paitsi, jos halutaan liikenne pois pohjavesialueelta, niin on ristiriitaista, että tärkeälle pohjavedenmuodostusalueelle yhä lisätään tiivistä rakentamista ja sen myötä autoliikenne pysyy vähintään samana kuin ennenkin.

- Vaikutusten arvioinnissa väitetään, että haitat asutukselle ja liikennemelulle altistuvien määrä vähenevät. Tästä voidaan myös olla eri mieltä, koska Launeella on tieväylän lähellä myös paljon asutusta. Haitalliset pienhiukkaset kulkeutuvat aina 5 km päähän, joten koko Lahden keskusta-alueella pienhiukkasmäärät lisääntyvät. Nämä haitat olisivat Renkomäen linjalla paljon pienemmät.
- Launeen ohikulkutie vie Etelä-Lahdessa paljon viheraluetta, joka juuri olisi tarpeellista säilyttää ilmastomuutoksen takia ja asukkaiden lähimetsinä sekä sitomaan olemassa olevia ilmansaasteita ja vaimentamaan melua. Launeen ratkaisu pienentää Kerinkallion ulkoilu- ja virkistysaluetta ja lisää melualuetta sekä hävittää ja hankaloittaa olemassa olevia ulkoilutieyhteyksiä.
- Yleissuunnitelmaan verrattuna tiesuunnitelma on luonnonympäristöä tuhoavampi esitys, koska siinä esitetään Patiokallioon louhittava tielinjaus avolouhoksena aiemman tunnelin sijaan. Vastustamme avolouhosta, koska se tekee ikaikaiseen kallioon ja Okeroisten arvokkaaseen maisemaan korvaamattoman vaurion ja vaikeuttaa eläinten ja ihmisten liikkumista kallioalueella, joka on tietääksemme jopa valtakunnallisesti arvokas kallio.
- Edellisten haittojen lisäksi Launeen linjaus rikkoo Porvoonjoen maisemallisen ja ekologisesti arvokkaan jokiuoman useassa kohdassa. Alueella on eläinten vaellusreittejä, jolloin eläinonnettomuusriski kasvaa. Näitä haittoja ei ole tuotu esille tarpeeksi vaikutusten arvioinnissa, eikä linjauksesta tehdyssä videossa, jossa Kukonkosken arvokas jokiympäristön muutos on kokonaan jätetty esittämättä.
- Hiihtolatujen ja ulkoiluteiden käyttö vaikeutuu merkittävästi Launeen kehätien alueella, kun sen sijaan Renkomäen linjauksessa ei juuri olla lenkaan. Katkeavien korvaavien ulkoilureittiyhteyden esittäminen kuuluu tiesuunnitelman piiriin ja toteutuskustannuksiin, ja ne tulisivat esittää tässä yhteydessä ja lisättävä tiekustannuksiin.
- Lahtea on pidetty ennestään hyvin autoliikenteen saavutettavana, joten Lahden eteläinen ohikulkutiesuunnitelma on ylimitoitettu, ja erilaisia ratkaisuja tulee voida tarkastella uudelleen. Maantielaki edellyttää kohotuullisuutta parannusratkaisuissa. Launeen asutusalueen vihervyöhykettä, johon ohikulkutietä on suunniteltu, tarvitaan ekologisena käytävänä ja ilmaa puhdistavana väylänä, sade- ja hulevesien tasaajana, luonnon monimuotoisuuden säilyttäjänä (ekosysteemipalveluna) sekä kaupunkirakennetta jakavana vyöhykkeenä, joka samalla palvelee asukkaiden lähivirkistysalueena.

3.6.2016

- Etelä-Lahden kaupallinen keskus on nykyisin siirtynyt Renkomäkeen, joten on aivan takaperoista kuljettaa liikenne Hollolasta Launeen kautta Renkomäkeen. Orimattilan puolelle on syntynyt teollisuuskeskittymä, muun muassa Postin (Itellan) suuri logistiikkakeskus. Myös Orimattilasta länteen kulkeva liikenne kiertäisi Launeen kautta eikä, suorinta mahdollista yhteyttä käyttäen Renkomäen kautta.
- Renkomäen linjaus mahdollistaa paremmat uudet toimitila- ja asuin- alueratkaisut kuin nyt esitetty Launeen kehätiesuunnitelma. Siinäkin asiassa on annettu väärää tietoa perusteluissa ja vaikutusarvioinnissa, koska Launeen linjaus Lahdessa kulkee nykyisen taajaman keskelä.
- Onnettomuuskustannusten säästöt nykyisellä valtatiellä perustuvat oletuksiin liikenneympäristön paranemisesta, mikä vaatii kuitenkin huomattavia muutoksia ja kustannuksia, jotka on luettava valtatieen kokonais-kustannuksiin.
- Lahden ohikulkutietarvetta tulee tarkastella uudelleen ja etsiä sille uusia edullisia ratkaisuja, jotka paremmin vastaavat nykytilannetta, ilmastomuutoksen hillintää, elintärkeää pohjaveden suojelua sekä asukkaiden ja ympäristön hyvinvointia.

Lahden kaupunki on todennut, että

- tiesuunnitelman laatiminen on tien yksityiskohtaista suunnittelua ja mitoittamista. Linjausvaihtoehdot on tutkittu ennen tiesuunnitelman laatimista. Tiesuunnitelma on laadittu hyväksytyn yleissuunnitelman mukaisesti maakuntakaavassa (11.3.2006) ja yleiskaavassa (KV 4.5.2012, Lv 6.10.2014) osoitetulle paikalle.
- tiesuunnitelman yhteydessä on ollut käytettävissä kaikki viranomaisten laatimat ympäristöselvitykset sekä kaavoitusta varten laaditut selvitykset. Näiden lisäksi tiesuunnittelun kuluessa on tarkistettu aiemmissa suunnitteluvaiheissa laadittuja, tiehankkeeseen kohdistuvia ympäristöselvityksiä sekä tehty uusia selvityksiä, kuten:
 - Kasvillisuusselvitys ja linnuston yleispiirteet
 - Lepakkoselvitys
 - Liito-oravaselvitys ja Nostavan alueen liito-oravien maastokäyntimuistio
 - Selvitys saukon esiintymisestä
 - Taimenen esiintymisen kirjallisuus pohjainen selvitys
- hankkeen ympäristövaikutuksista ja vaikutusten vähentämiskeinoista on neuvoteltu sekä kaupungin, Hollolan kunnan että Hämeen ELY-keskuksen kanssa. Luonto- ja ympäristöselvitysten johtopäätökset ovat merkittävästi vaikuttaneet suunnitelmaratkaisuihin. Joidenkin yksittäisten kohteiden kiertäminen ei kuitenkaan ole ollut mahdollista.

3.6.2016

- nykyisen valtatie 12 parantamisen suunnittelun ei voida katsoa sisältyvän tiesuunnitelmaan. Nykyisestä valtatiestä on v. 2015 laadittu kehittämisselvitys, jossa on tutkittu lähiajan ja pitkän aikavälin toimenpiteitä.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että muistutuksessa on esitetty lukuisia perusteluja Renkomäen linjauksen liikenteellisistä ja ympäristöllistä eduista verrattuna Launeen linjaukseen. Tiesuunnitelma perustuu maantielain mukaan laadittuun, hyväksyttyyn ja lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan. Yleissuunnitelma on laadittu Launeen linjauksen mukaan. Alueen kunnat ja maakunnan liitto ovat päätyneet Launeen linjaukseen laadituissa maakunnallisissa ja kuntakohtaisissa maankäyttösuunnitelmissa. Prosessi on tuottanut niin ikään useita liikenteellisiä ja ympäristöselvityksiä, joihin tehdyt päätökset ovat tukeutuneet. Maantielaisissa edellytetään, että tiesuunnitelma vastaa oikeusvaikutteisia maankäyttösuunnitelmia. Vaikutukset ympäristöön on tiesuunnitelmassa arvioitu ja mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi on esitetty toimenpiteet. Hämeen ELY-keskus on lausunnossaan arvioinut tiesuunnitelmaratkaisujen olevan hyväksyttäviä.

7. Petri Honkanen (yksityishenkilönä) on esittänyt, että tiesuunnitelma on järjetön. Tien rakentaminen tuhoaa luonnon ja lisää yksityisautoilua. Tien kustannukset ovat kestämättömät. Tietä ei tulisi rakentaa lainkaan.

Lahden kaupunki ks. muistutuksen nro 6 vastine.

Uudenmaan ELY-keskus on viitannut muistutuksiin nrot 1 ja 6 annettuihin vastineisiin.

8. Erkki Rope on esittänyt, että

- hiihtolatu Liipolasta vt 4 itäpuolelle ja edelleen Renkomäkeen katkeaa nykyiseen Pipon alikulkutunnelin jäädessä pois käytöstä. Korvaava yhteys Metsäpekkalan alikulkukäytävän kautta ei ole toimiva koska alikulkuyhteys palvelee kiinteistölle pääsyä ja pidetään talvella ajoneuvoliikenteelle aurattuna. Myös suunniteltu korvaava yhteys Liipolan tunnelin yläpuolitse on korkeussuhteiltaan hiihtäjille vaativa. Vanhaa Loviisan radan pohjaa kulkeva ulkoilureitti on edelleen historiallisena yhteytenä tarpeen. Se alittaa uuden valtatie 12, ja alituksen toteuttaminen on osoitettu Lahden kaupungin vastuulle. Alikulkukäytävän poikkileikkaustakaan ei ole esitetty suunnitelmassa. Katkeavien ulkoilureittien korvaavien yhteyksien esittäminen kuuluu tiesuunnitelmaan, ja ne on siksi esitettävä kustannuksineen. Katkoviivalla esitetty yhteys maininnalla, että se kuuluu Lahden kaupungin toteutettavaksi, ei täytä tiesuunnitelmalle asetettuja vaatimuksia.

3.6.2016

- ulkoilureittiyhteydet Renkomäen maastoon ja Linnaistensuolle voisi osoittaa maisemasillan kautta, ja jonka voisi helposti toteuttaa valtatie 4 varteen suunniteltujen läjitysalueiden varaan ajoneuvoliikenteelle varatun Metsäpekkalan alikulun koillispuolelle. Tämä toteuttaisi myös maakuntakaavassa esitetyn viheryhteyksien yhteystarvemerkinän tavoitteet.
- onnettomuuskustannusten säästöt nykyisellä valtatiellä perustuvat oletuksiin liikenneympäristön paranemisesta, joka vaatii kuitenkin huomattavia muutoksia ja kustannuksia. Kustannukset on luettava valtatie kokonaiskustannuksiin, koska toimenpiteet toteutetaan valtion kustannuksella ennen kuin tieosa luovutetaan kaupungin kaduksi.

Lahden kaupunki on todennut, että

- Metsäpekkalan alikulku muutetaan latukäyttöön ja siitä etelään Metsä-Pekkalantie muutetaan virkistysreitiksi, kun tien päässä oleville kiinteistöille on tehty korvaava yhteys Lakkilantien suuntaan. Näin saadaan muodostettua yhtenäinen latu- ja virkistysreitti Saksala - Liipola - Renkomäki. Maisemasilta-ajatuksen kehittäminen voisi olla mahdollista tulevaisuudessa, mutta kustannussyistä ei tämän hankkeen yhteydessä.
- tiesuunnitelman laatiminen on tien yksityiskohtaista suunnittelua ja mitoittamista. Nykyisen valtatie 12 parantamisen suunnittelun ei voida katsoa sisältyvän tiesuunnitelmaan. Nykyisestä valtatiestä on v. 2015 laadittu kehittämisselvitys, jossa on tutkittu lähiajan ja pitkän aikavälin toimenpiteitä.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että

- tiesuunnitelmaan esitetystä ulkoilureitistä on sovittu suunnitteluprosessin aikana kaupungin kanssa, ja sen suunnitelmaratkaisut täyttävät kaupungin maankäyttösuunnitelmien tavoitteet. Virkistysreitti on keskeinen osa ulkoiluverkostoa, ja sen toteuttamisen on tapahduttava yhtä aikaa tiesuunnitelman toteutumisen kanssa. Maisemasilta ei ole suunnittelussa ollut esillä, koska yhteys on järjestettävissä Metsäpekkalan alikulun kautta.
- tiesuunnitelman kustannusvastuista on sovittu kesällä 2015 aiesopimuksella Hollolan kunnan, Lahden kaupungin ja Liikenneviraston kesken.
- nykyinen valtatie 12 ei ole sisältynyt tiesuunnitelmaan muulta osin kuin hallinnollisena muutoksena. Lahden kaupunki, Hollolan kunta ja Uudenmaan ELY-keskus ovat laatineet yhteistyössä kehittämisselvityksen nykyisen valtatie parantamisesta. Siinä on käsitelty toimenpiteitä, joita nykyiselle tielle voi toteuttaa ennen kehätien parantamista ja tilanteessa, jossa kehätie on rakennettu. Ennen kehätien toteuttamista voidaan tehdä pieniä, lähinnä liittyviin kohdistuvia toimenpiteitä, joilla

3.6.2016

parannetaan liikenneturvallisuutta ja mahdollistetaan maankäytön kehittämistä. Kehätien toteutumisen jälkeen nykyistä tietä voidaan kehittää enemmän maankäytön ehdoilla. Lähtökohtana nykyisissä toimintalinjoissa on, että maankäyttöä tukevien toimenpiteiden kustannuksista vastaavat pääosin alueen kunnat yhdessä maankäytön kehittäjien kanssa. Joka tapauksessa kehätien rakentaminen vähentää onnettomuuksia Lahden seudulla, koska uusi tie on huomattavasti turvallisempi kuin nykyinen tie. Kehätien onnettomuuskustannusten säästöissä ei ole otettu huomioon nykyisen tien parantamistoimenpiteitä. Tämän vuoksi laskelmissa ei ole otettu huomioon ylimääräisiä, kehätien kustannusarvioon kuulumattomia toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia.

9. Risto Malin on esittänyt seuraavaa:

- Suunnittelussa on selvä virhearviointi. Kustannustehokkaampi ja edullisempi ratkaisu olisi ollut jatkaa tieosuutta juohevasti suoraan valtatielle 4 Renkomäkeen.
- Launeen linjaus on edelleen pohjavesialueella ja vielä lähempänä tunnettua Launeen lähdetä kuin nykyinen väylä. "Kuka päättäjä uskaltaa ottaa tästä vastuun, jos pohjavedet pilaantuvat?"
- Liikenteen päästöt siirtyvät etelämmäksi pahasti kasautumalla esim. markettien ympäristöön, joten ongelmat vain lisääntyisivät tai jatkuisivat samankaltaisina kuin ne ovat nykyisinkin. Saastemäärät ovat jo nyt erittäin korkeat Launeenkadun ja Uudenmaankadun solmukohdassa. Liikenteen CO₂ -päästöt tulevat entisestään lisääntymään, jos tie rakennetaan Launeelle.
- Liikennemelu kasvaa Launeenkadun ja Uudenmaankadun solmukohdassa. Liikennemelu tulee nousemaan arviolta 2,5 - 5 dB, ja näin syntyy Launeen alueelle uusi melun lähde. Selvityksissä luotetaankin Liipolan tunneliin, joka on kaukana kuvatussa kohteesta. Lopputuloksena on, että vt 12 ongelmat siirtyvät vain etelämmäksi launeelaisten ongelmaksi.
- Maankäytön kannalta Renkomäki olisi selkeämpi ja toteutuskelpoisempi ratkaisu myös ympäristökuntia arvioitaessa kuin Launeen vaihtoehto. Rakenteellisia vertailulukuja arvioitaessa ympäristövaikutuksineen (päästöt, vesi, melu jne.) ja hyötykustannuksia (hintaa, liikennetiheys ja työllistävät tekijä jne.) Renkomäki peittoaa Launeen selvästi. Renkomäen suhdeluvuksi tulisi 1,8 ja Launeen 1,3. Vaikutusarvoja ja hyötykustannuksia arvioivat henkilöt ovat tarkastelleet eri tekijöitä kapealaisesti.

Lahden kaupunki on todennut, että tiesuunnitelman laatiminen on tien yksityiskohtaista suunnittelua ja mitoittamista. Linjausvaihtoehdot on tutkittu ennen tiesuunnitelman laatimista. Tiesuunnitelma on laadittu hyväksytyn

3.6.2016

yleissuunnitelman mukaisesti maakuntakaavassa (11.3.2006) ja yleiskaavassa (KV 4.5.2012, Lv 6.10.2014) osoitetulle paikalle.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa että

- muistutuksen nro 6 vastineessa on esitetty perustelut kehätien linjauksen valinnan taustoista ja päätöksistä.
- meluntorjunta on koko tiesuunnitelmaosuudella suunniteltu valtioneuvoston ohjearvojen mukaisiksi, ja näin ollen ympäristötavoitteet täytäväksi ratkaisuksi. Ainoat meluntorjunnalliset poikkeukset ovat Launeen Sokeritopanomäen sekä Okeroisten Kyläkunnantien melukohteet, joissa nykyisiä väyliä (maanteitä ja katuja) parannetaan ja valtatie 12 sijaitsee rakennetussa ympäristössä.
- uuden tien vaikutuksia Lahden pohjavesialueeseen Launeella on ehkäisty pohjavesikaukalolla ja pohjavedensuojausesteellä. Rakenteet estävät tien pinnalle joutuneiden haitallisten aineiden ohjautumisen pohjaveteen.
- ohikulkutielle ennakoitua liikennemäärät ja niistä aiheutuvat päästöt avoimessa, hyvin tuulettuvassa maisematilassa ovat kokemukseräisesti mittaustulosten perusteella vähäisiä ja merkittävästi alle ohjearvojen. Tästä syystä tiesuunnitelmassa ei erikseen ole tehty päästölaskentoja.
- liikennetaloudelliset tarkastelut on tehty Liikenneviraston ohjeistuksen mukaisesti, ja tiesuunnitelman ratkaisun hyötykustannussuhteeksi on arvioitu 2,0 eli hanke on taloudellisesti kannattava. Tiesuunnitelmaa edeltäneessä liikennekäytäväselvityksessä (Valtatie 12 Lahden eteläinen kehätie, Liikennekäytäväselvitys 14.6.2013) on viimeiseksi tarkasteltu ja verrattu Launeen vaihtoehtoa Renkomäen vaihtoehtoihin. Siinä on todettu, että kokonaisuuden kannalta Launeen vaihtoehto on parempi, ja hyötykustannussuhteessa ei ole vaihtoehtojen välillä merkittäviä eroja. Selvityksessä on todettu, että Launeen vaihtoehto on päästöjen, melun ja pohjavesien suojelun kannalta parempi kuin Renkomäen vaihtoehto. Launeen vaihtoehdon vaikuttavuus kaikkiin vertailuihin osatekijöihin on myös todettu paremmaksi.

10. Asiantuntijayritys Tieokas / Markku Sakari Meriluoto on vaatinut tiesuunnitelman hylkäämistä. Tiesuunnitelman sijaan tulisi suunnitella ja päivittää parempi vaihtoehto valtatie 12 nykyistä linjausta kehittäen.

Lahden kaupunki, ks. muistutuksen nro 9 vastine.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että Launeen linjaus perustuu hyväksytyyn ja lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan sekä pitkäaikaiseen maankäytön suunnitteluprosessiin, jonka kautta alueen kunnat ja maakunnan liitto ovat päätyneet ja sitoutuneet Launeen pääsuuntavaihtoehtoon.

3.6.2016

toon laadituissa maakunnallisissa ja kuntakohtaisissa maankäyttösuunnitelmissa.

Tiesuunnitelman uudelleen nähtävänäolon aikana Lahden kaupungissa jätetyt muistutukset:

11. Antti ja Nelli Jääskeläinen sekä 15 muuta henkilöä ovat esittäneet yhden yhtenäisen meluvallin rakentamista Metsä-Hennalan asuinalueen suojaamiseksi. Muistutuksessa on todettu seuraavaa:

- Tie tulee Launeen linjauksessa kulkemaan erittäin läheltä asuinalueitamme alueella ja heikentää merkittävästi asuinmukavuutta ja turvallisuutta, jossa asuu paljon ihmisiä. Asia tulee ottaa päätöksenteossa vakavasti huomioon, ja meluvallisiin tulee panostaa alueen säilyttämiseksi mahdollisimman ennallaan.
- Ilman meluvallia asuinalueelta pääsee kävelemään esteettä tielle, jolla ajonopeudet ovat suhteellisen kovia, ja jolla on suuri liikennemäärä.
- Myös ilman laadun heikkeneminen aiheuttaa haittaa tien lähellä asuville ihmisille ja luonnolle.
- Jos tien koko linjausta ei muuteta, alueen asukkaiden asuinmukavuudesta tulisi huolehtia rakentamalla kohdalle yhtenäinen meluvalli sekä lisäksi huolehtimalla meluhaitan torjumisesta siihen soveltuvan puuston ja kasvillisuuden kasvattamisella asuinalueen ja tien väliin.

Lahden kaupunki on todennut, että

- kaupunki pitää tärkeänä asuinalueiden melusuojauksen toteuttamista. Valtioneuvoston päivämelun ohjearvo 55 dB (yö 50 dB) toteutuu kehätien varrella lukuun ottamatta kahta paikkaa, joissa kustannussyistä on päädytty toteuttamaan melusuojaus niin, että päiväajan melutaso jää 60 dB:n ja yöajan 55 dB:n alapuolelle. Nämä kohteet ovat Kyläkunnan tien pohjoispäässä (3 omakotitaloa) ja Mäkeläkadulla (Sokeritopan 3 omakotitaloa). Metsä-Hennalan asuinalueen melusuojausta ei ole vähennetty.
- Metsä-Hennala suojataan meluaidoilla ja -valleilla, joiden korkeus tienpinnasta on 3 - 6 metriä. Meluvallia sopeutetaan maisemaan sijoittamalla sen taakse tien rakentamisesta ylijäävää maata, joka maisemoidaan kuten vallikin. Ala-Okeroistentielle johtavalle rampille tulee meluseinä, jonka korkeus tien pinnasta on 4 metriä. Porvoonjoen kohdalle tulee melukaide, jonka korkeus on 1,4 m tien pinnasta.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että kohteeseen suunnitellun maainesten sijoittamisalueen valtatie puoleinen luiska ja vallin korkeus on suunniteltu nimenomaan meluvallina. ELY-keskus ei näe maavallin muo-

3.6.2016

dostavan merkittävämpää turvallisuusriskiä kuin muuallakaan tien varrella. Maavallin valtatie puoleinen luiska on kaltevuudessa 1:2, joka on sama kuin maaleikkauksissa. Kohteen turvallisuutta voidaan parantaa rakennussuunnitelmavaiheessa esimerkiksi istutuksilla. Kohteeseen sijoitettu maa-ainesten sijoittamisalue maisemoidaan mm. puuistutuksilla ja metsityksellä.

12. Salpausselän luonnonystävät ry / Petri Honkanen (puh.joht.) on esittänyt, että

- tien yleissuunnitelma on vanhentunut.
- Launeen rakentuminen tiiviiksi asutusalueeksi ei enää puolla moottoritien linjausta kaupungin läpi.
- hanke on kallis investointi yhteen tiehen.

Perusteluina on esitetty seuraavaa:

- Vt12 kehätien vaihtoehtojen ilmanlaatuarviot perustuvat vanhentuneisiin käsityksiin ajoneuvotekniikan päästöjen vähentymisestä erityisesti pienhiukkasten osalta, joiden terveysvaikutukset ovat jo huolestuttavia. Vuonna 2005 tehdyn selvityksen mukaan silloin ei ole osattu arvioida kuin suorat pakokaasuista aiheutuvat hiukkaspäästöt. Hiekoituksesta ja tien kulumisesta aiheutuva kevätpöly ja rengaspöly aiheuttavat suuren osan PM10 pitoisuuksista kaupunkialueilla.
- Tiesuunnitelma perustuu Lahden osalta vuonna 2001 käynnistyneeseen Launeen vaihtoehdon yleissuunnitelmaan, joka ei edennyt lausuntovaihetta pidemmälle. Se liitettiin 2008 valmistuneeseen Soramäki - Kujala välin yleissuunnitelmaan, joka hyväksyttiin v. 2011. Yleissuunnitelman vanhentuneisuuden voi päätellä sen perusteiden vanhentumisella. Maakunta- ja yleiskaavoissa tielinjausta ei ole voitu kyseenalaistaa koska vaihtoehtoisesta linjauksesta ei ole yleissuunnitelmatasoista selvitystä, joka on edellytyksenä kaavamerkinnälle.
- Launeen linjaus perustuu 1991 laadittuun yleissuunnitelman tarkistukseen. Renkomäen vaihtoehtoa arvioitiin 1996 vertaamalla eri vaihtoehtoja keskenään. Maankäytön muutokset 25 vuodessa ovat eteläisessä Lahdessa olleet merkittäviä vuoden 1991 vaihtoehtojen tarkastelun jälkeen. Myös Orimattilan kehitys on ollut voimakasta Renkomäen liittymään tukeutuen.
- Launeen asutusalueen vihervyöhykettä, johon ohitietä on suunniteltu, tarvitaan paremminkin ekologisena käytävänä ja ilmaa puhdistavana väylänä, sade- ja hulevesien tasaajana, luonnon monimuotoisuuden säilyttäjänä sekä kaupunkirakennetta jakavana väylänä, joka samalla palvelee asukkaiden lähivirkistysaluetarvetta.

LIVI/672/04.01.01/2016

3.6.2016

- Nykyinen tiesuunnitelma ei enää täytä vallitsevia vaatimuksia, koska sen vaikutusarviot ovat vanhentuneita ja puutteellisia. Olisi maantielain vastaista perustaa tiesuunnitelman hyväksymispäätös vuosikymmeniä sitten vallinneisiin käsityksiin tielinjauksesta.
- Lahden kasvualueet ovat enenevässä määrin kaupungin eteläosissa. Launeen linjaus on jäämässä yhdyskuntarakennetta voimakkaasti ja haitallisesti jakavaksi esteeksi keskelle asutusta.
- Lahden eteläinen ohitie on ylimitoitettu. Launeen linjauksen kustannukset ovat karanneet ja tekevät hankkeen aina vain huonommin sopivaksi valtakunnalliseen liikennepolitiikkaan. Parempia aikoja ei tule moottoritiehankkeille.
- Kokonaishinta 275 milj.euroa ei enää vastaa maantielain vaatimaa kustannusten kohtuullisuutta, kun otetaan huomioon, että samat edut ja tavoitteet voidaan saavuttaa uudelleen arvioinnilla ja hyvällä suunnittelulla. Johtamalla valtatie Renkomäen kautta käyttämällä Lahdessa hyväksi olemassa olevaa Ala-Okeroisientietä ja Uutta Orimattilantietä hinta olisi vain noin 1/3 osa 275 milj. eurosta eli 90 - 100 milj. euroa. Tielinjan kaavoitus on hoidettavissa nopeasti ja joustavasti parissa vuodessa, jos vain halutaan.
- Kaikki nämä Eteläisen kehätien vaikutukset, joita Lahden kaupunginhallitus on 26.10.2015 lausunnossaan esittänyt, ovat yhtä hyvin, jos ei paremminkin, mahdollisia Renkomäen - Oksasen vaihtoehdossa.
- Renkomäen vaihtoehto olisi yhtä nopea yhteys kuin Launekin, koska siinä on vähemmän risteyksiä ja tunneleita, sekä 100 km/h nopeus pidemmällä matkalla.

Lahden kaupunki on todennut, että tiesuunnitelman laatiminen on tien yksityiskohtaista suunnittelua ja mitoittamista. Linjausvaihtoehdot on tutkittu ennen tiesuunnitelman laatimista. Tiesuunnitelma on laadittu hyväksytyn yleissuunnitelman mukaisesti maakuntakaavassa (11.3.2006) ja yleiskaavassa (KV 4.5.2012, Lv 6.10.2014) osoitetulle paikalle.

Uudenmaan ELY-keskus on viitannut muistutukseen nro 6. antamaansa vastineeseen.

13. Erkki Rope on esittänyt, että

- tiesuunnitelmassa ohitetaan yleiskaavan ohjausvaikutus perustelemta.
- tiesuunnitelma on korjattava ja täydennettävä puutteiden takia.
- tien yleissuunnitelma on vanhentunut.

Perusteluina on esitetty seuraavaa:

3.6.2016

- Tien yleissuunnitelmassa vuodelta 2008 todetaan, että: "Vanhan Loviisanradan pohja säilyy pienin linjausmuutoksin edelleen kevyen liikenteen käytössä". Nyt nähtävillä olevassa vt12:n tiesuunnitelmassa reitti katkeaa tielinjauksen kohdalla. Suunnitelmakartalle on piirretty katkeavan kohdan ohittava reitti, jonka toteuttajaksi on merkitty Lahden kaupunki. Tiesuunnitelmaan ei kuitenkaan ole merkitty moottoritiele alikulkuyhteyttä ulkoilureitille, joka myös jäänee kaupungin toteutettavaksi. Alikulkuyhteys ei selviä asiakirjoista.
- Liipolasta vt 4:n yli jatkuu itään laaja luonnontilainen viheralue ja tärkeä ekologinen käytävä, joka on esitetty yleiskaavassa. Vt 4:n yli kulkee viheryhteystarve nuolimerkintä, jolla osoitetaan ekologiseen verkostoon liittyviä yhteystarpeita. Yhteydet valtatie 4:n yli kuuluvat tiesuunnitelmaan koska ne korvaavat katkeavia yhteyksiä. Yleiskaavamerkintöjen perusteella on selvittettävä ekologisen yhteyden toteuttamista vihersillana yhteystarvemerkinän kohdalle. Vihersillan toteuttamisen selvittäminen kuuluu juuri tämän tien suunnittelun piiriin, koska se kuuluu suunnittelualueeseen ja voitaisiin rakentaa läjitysalueita hyödyntämällä.
- Yleissuunnitelman vanhentumisesta on esitetty samat perustelut kuin muistutuksessa nro 12.

Lahden kaupunki on todennut, että

- tiesuunnitelman laatiminen on tien yksityiskohtaista suunnittelua ja mitoittamista. Linjausvaihtoehdot on tutkittu ennen tiesuunnitelman laatimista. Tiesuunnitelma on laadittu vuonna 2011 hyväksytyn yleissuunnitelman mukaisesti maakuntakaavassa (11.3.2006) ja yleiskaavassa (KV 4.5.2012, Lv 6.10.2014) osoitetulle paikalle.
- Kuten aiemmassa vastauksessa todettiin (ks. muistutuksen nro 8 vastine), Metsä-Pekkalan alikulkukäytävä muutetaan latu- ja virkistyskäytöön, ja siitä etelään Metsä-Pekkalantie muutetaan virkistysreitiksi. Näin muodostetaan yhtenäinen latu- ja virkistysreitti Saksala - Liipola - Renkomäki, ja yleiskaavan mukainen viheryhteys toteutuu. Kaupunki huolehtii, että alikulkuun mahtuvat talvella sekä jalankulkijat että hiihtäjät. Vanharadankadun kävely- ja pyöräväylä ylittää kehätien ja moottoritien pitkin Lotilan risteyssilltaa (S29), jonka etelä- ja pohjoispuolella on mahdollista siirtyä ulkoilureitille.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että

- Kujalan liittymäalueelle on esitetty virkistysreitti jatkuvana. Tiesuunnitelmaa on muutettu siten, että suunnitelmaan on lisätty ulkoilureitti K24J sekä siltapaikka S45.
- Liipolan tunneliin liittyvän ulkoilureitin suunnittelee ja toteuttaa Lahden kaupunki.

3.6.2016

- ELY-keskus viittaa Lahden kaupungin lausuntoon, jossa on todettu tiesuunnitelman perustuminen hyväksytyihin maankäyttösuunnitelmiin ja hyväksytyyn ja lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan.
- vaikutukset ympäristöön on tiesuunnitelmassa arvioitu ja mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi on esitetty toimenpiteet. Hämeen ELY-keskus on lausunnossaan arvioinut tiesuunnitelmaratkaisujen olevan vaikutuksiltaan hyväksyttäviä.
- ELY-keskus on täydentänyt tien vaikutusarviota ilmanlaatuun seuraavasti:
 - Arvio ilmanlaadusta perustuu julkaisuun "Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa" Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki 2015.
 - Kaikki asuinrakennukset ovat selvästi minimi- ja suositusetaisyyksien ulkopuolella.
 - Rakennusten ja oleskelualueiden suositusetaisyys on suurimmillaan noin 37 metriä valtatie 12 tien reunasta. Kaikki rakennukset ja oleskelualueet ovat suositusetaisyyden ulkopuolella. Typpidioksidin arvo on selvästi alle $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (alle 50 % vuosiraja-arvon) ja pienhiukkaset alle $8,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Yksiköt tarkoittavat mikrogrammaa kuutiometrillä.

Taulukko 1. Raja-arvot terveyden suojelemiseksi. Valtioneuvoston asetus n:o 38/2011 ilmanlaadusta.

	Aika	Raja-arvo, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Sallitut ylitykset
Hengitettävät hiukkaset PM_{10}	vuosi vrk	40 50	– 35 vrk/vuosi
Pienhiukkaset $\text{PM}_{2,5}$	vuosi	25	–
Typpidioksidi NO_2	vuosi tunti	40 200	– 18 h/vuosi

14. Pentti ja Helka Miettinen sekä 28 muuta Kuovinkujan asukasta ovat esittäneet seuraavaa:

- Kehätien meluhaittoja ei näillä meluaita -suunnitelmilla saada millään lain edellyttämiin arvoihin. Jos tiesuunnitelma toteutetaan, nousevat saastearvot moninkertaisiksi.
- Tielinjaus kulkee myös hyvin läheltä Launeen koulua, jota Kuovinkujan asukkaiden lapset käyvät. Valtatie ja koulun väliin jää noin 100 metriä. Koulun oppilaat ja henkilökunta altistetaan melulle ja saasteille puhumattakaan vaaroista, joita tie tuo tullessaan.

3.6.2016

- Launeen pohjavesiottamo on otettu uudelleen käyttöön 15 vuoden tauon jälkeen. Nykyisin pumpataan pohjaveden pintaa alemmaksi, jotta pellot ja alikulkukäytävät eivät tulvisi. Jos valtatie Launeen linjaus toteutuu, niin miten asia hoituu tien osalta pumppujen pettäessä, kun tien pinta on kaksi metriä alle pohjaveden tason? Betonikaukalo ja 1,5 mm paksu PE-muovikalvo ovat riskialtis rakenne esim. muovikalvon läpivientien takia. Kun pohjaveden pumppausta lisätään, saattaa maa vajota, jolloin betonikaukalo murtuu ja suojaus pettää. Saastuneet pinta- ja pohjavedet sekoittuvat, jolloin katastrofi on valmis.
- Launeen kehätie halkaisee Etelä-Lahden asuinalueen, jossa asuu jo tällä hetkellä noin 25 000 asukasta. Voimakkaasti kasvava asunto-, liike- ja teollisuusrakentaminen on jo nyt levittäytynyt Renkomäen linjaukseen saakka. On edesvastuutonta tuoda asutuksen keskelle vielä tänä päivänäkin tällainen tiesuunnitelma. Ainoa oikea linjaus on Renkomäen kautta.
- Launeen linjauksen toteuttamiseen ei ole riittävästi rahoitusta. Koko hankkeen hinta 272 milj. euroa on ylihinnoiteltu ja järjettömän kallis. Tielinjauksen perustelu työllistävällä vaikutuksella ei pidä paikkaansa. Työllistävä vaikutus toteutuu vasta, kun Launeen tielinjauksesta luovutaan ja linjauksen alle jääneet maa-alueet otetaan rakennuskäyttöön.
- Lahdessa 17.3.2016 tapahtunutta rikkihappoa kuljettaneen täysperävaunuyhdistelmän kaatumista on käytetty paniikin lietsontaan ja lobbaukseen. Liikenteen siirtyminen nykyiseltä väylältä Launeen linjaukselle ei poista riskiä pohjaveden pilaantumisesta. Uuden linjauksen tarkoituksenahan olisi viedä raskas liikenne pois asuntoalueelta, mutta Launeen linjaus toisi liikenteen keskelle sitä.
- Paras kehätien vaihtoehto olisi Soramäki - Okeroinen - Tuomenoja - Renkomäki. Toiseksi paras olisi Soramäki - Nostava- Okeroinen, ja siitä tie jatkuisi Okeroinen - Renkomäki -vaihtoehdon mukaan.
- Perustuslain 20 §:n mukaan *Julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöä koskevaan päätöksentekoon.* Edellä mainittua perustuslain kohtaa on jokaisen noudatettava.

Muistutukseen on liitetty myös Risto Malinin muistutus nro 9.

Lahden kaupunki on todennut, että

- tiesuunnitelman laatiminen on tien yksityiskohtaista suunnittelua ja mitoittamista. Linjausvaihtoehdot on tutkittu ennen tiesuunnitelman laatimista. Tiesuunnitelma on laadittu vuonna 2011 hyväksytyn yleissuunnitelman mukaisesti maakuntakaavassa (11.3.2006) ja yleiskaavassa (KV 4.5.2012, Lv 6.10.2014) osoitetulle paikalle.

3.6.2016

- Kuovinkujan asuinalueen kohdalle koko matkalle on suunniteltu meluvalli ja -aita, joiden korkeus on 3 - 4 metriä tienpinnasta.
- Pohjavesien suojelu on yksi Lahden alueen tärkeimpiä vaatimuksia. Tiesuunnitelmassa tästä ei ole tingitty. Suunnitteluryhmän asiantuntijat ovat selvittäneet pohjaveden sijainnin ja sen vaihtelut sekä maaperäolosuhdetiedot. Näiden tietojen pohjalta on määritelty suunnitelmaratkaisut pohjaveden pinnan hallinnalle ja pohjavesien suojelulle. Suunnitteluryhmässä on lisäksi arvioitu mahdolliset rakentamisen ja lopputilanteen riskit, joihin suunnitelmaratkaisut perustuvat. Pohjaveden suojauksen periaatteet on käyty läpi Lahden seudun ympäristöpalvelujen, Hämeen ELY- keskuksen ja Lahti Aquan kanssa. Pohjavesikaukalosta, pohjaveden suojauksesta ja pohjaveden pumppauksesta haetaan vesilain mukainen ympäristölupa aluehallintovirastolta.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että

- tiesuunnitelman mukaisilla meluntorjuntaratkaisulla Kuovinkujan alueen päivämelutaso jää alle valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisen ohjearvon 55 dB. Suunniteltavan tien liikennejakaumasta johtuen päiväajan yli 55 dB meluvyöhyke on laajempi kuin yöajan yli 50 dB vyöhyke. Näin ollen aina ohjearvojen toteutuessa päiväsaikaan ne myös automaattisesti toteutuvat yöaikaan, ja meluntorjunnan mitoitus voidaan tehdä päiväajan tilanteen perusteella.
- ELY-keskus on muuttanut tiesuunnitelmaa niin, että valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaiset ohjearvon melutasot täyttyvät jokaisella Kuovinkujan tontilla. Meluestettä Me 13 on korotettu 3,5 metriin ja maantien 167 varteen on sijoitettu 1,4 m korkea melukaide.
- tiesuunnitelma on asemakaavoituksen mukainen, kuten ovat todenneet maankäyttösuunnitelmien osalta Lahden kaupunki ja ympäristövaikutusten osalta myös Hämeen ELY-keskus.
- valtatievaikutuksista ilmanlaatuun viitataan muistutukseen nro 13 annettuun vastineeseen.
- melusteiden tekninen toteutettavuus on varmistettu tiesuunnitelmassa, ja rakentamisen kustannukset on arvioitu. Tarkastelujen mukaan melusteet eivät edellytä normaalista poikkeavaa pohjarakentamista.
- pohjaveden suojelusta ELY-keskus viittaa Lahden kaupungin vastineeseen. Launeella suunnitelmaratkaisuna on korkean vedenpaineen osuudella paaluille perustettu vesitiivis betonikaukalo ja matalan vedenpaineen osuudella muovikalvo-bentoniittikalvojen yhdistelmästä tehty eristys. Pohjaveden pinta laskee Launeen pohjavesiottamon vedenoton kautta. Jos pumppaus ei toimi, kohteen salaojituksella saadaan kuivatustaso suunnitelmien edellyttämään korkeuteen. Normaalilla pohjavesipumppaamon pumppausmäärillä virtausta salaojajärjestelmään ei tapahdu. Kuivatusjärjestelmä purkaa vedet Paskurinojaan,

3.6.2016

jossa mahdollinen lisävirtaama on otettu huomioon. Kaukalarakenteen kuivatusjärjestelmästä mahdollisesti johtuva vesimäärä alittaa selvästi Launeen pumppaamalla tehtyjen suoja- ja puhdistuspumppausten vesimäärän. Nämä suojapumppausten vedet on myös johdettu Paskurinojaan. Pohjaveden suojauksen rakennustekninen periaate tarkentuu vielä rakennussuunnitelmavaiheessa, jossa on mahdollista ottaa huomioon tiesuunnitelmavaihetta tarkemmin suojaustyyppiin sisältyvät riskit.

- ELY-keskus viittaa Launeen linjauksen ja muiden linjausvaihtoehtojen päätöksenteosta jo aiemmin lausuttuun.

Lausunnot

Lahden kaupunki on ilmoittanut 26.10.2015 seuraavaa:

Kaupunki pitää tärkeänä ja kiireellisenä valtatie 12 Lahden eteläisen kehätien rakentamista. Valtatie 12 on Etelä-Suomen merkittävin poikittaisen liikenteen väylä pääkaupunkiseudun pohjoispuolella, ja sillä on suuri merkitys elinkeinoelämälle ja teollisuuden kuljetuksille. Kehätie vähentää nykyisen valtatie 12 liikenteen ympäristölle ja asukkaille aiheuttamaa haittaa kaupungin keskustassa ja parantaa liikenneturvallisuutta. Kehätie nopeuttaa ohikulkuliikennettä ja parantaa liikenteen ja kuljetusten sujuvuutta. Kehätien rakentamisella tuetaan maankäytön ja yhdyskuntarakenteen suunnitelmallista kehittymistä.

Tiesuunnitelman mukaiset toimenpiteet

- Kaupunki hyväksyy esitetyt tiesuunnitelman mukaiset toimenpiteet siten, että kaduksi muutetaan maantie 167 välillä mt 296 - Apilakatu, jolloin maanteiden 167 ja 296 muodostama tieverkko Renkomäessä säilyy liikenteellisesti ja kunnossapidon kannalta yhtenäisenä.
- Kaupunki aloittaa asemakaavatyön katujen osalta heti kehätien rakentamispäätöksen jälkeen. Yksityisteistä tehdään tarvittaessa kadunpito päätös.

Lahden kaupungin vastuut ja sitoutuminen

- Kustannusjaosta ja väylien hoidosta ja kunnossapidosta sovitaan erikseen.
- Kaupunki ottaa vastatakseen suunnitelmassa esitetyn sillan S24 uuden sadevesipumppaamon hoidon ja ylläpidon.
- Kaupunki on valmis luovuttamaan korvauksetta tietarkoituksiin ne tien tekemiseen tarvittavat maa-alueet, jotka ovat olleet kaupungin omistuksessa ennen aiesopimuksen allekirjoittamista. Kaupunki hankkii ja luovuttaa kaupunkimaa-alueet tiehankkeeseen sisältyvien asemakaavan mukaisten katujen tekemistä varten.

3.6.2016

- Kaupunki hyväksyy asemakaava-alueella sijaitsevien maanteiden muuttamisen kaduiksi. Kaupunki sitoutuu tekemään kadunpitopäätöksen välittömästi hankkeen valmistuttua sekä vastaamaan sen jälkeen kaduiksi muuttuvien väylien kunnossapidosta. Tien hallinnolliset muutokset toteutetaan vasta, kun hanke kokonaisuudessaan on valmistunut aiesopimuksessa sovitulla aikataululla.
- Kaupunki hyväksyy, että nykyisten maanteiden asemakaava-alueen ulkopuolella sijaitsevat osat lakkaavat maanteinä muuttuen yksityistieksi ja siirtyen kaupungin kunnossapidettäväksi aiesopimuksessa sovitun aikataulun mukaisesti.
- Kaupunki ottaa vastatakseen suunnitelmassa esitettyjen tieverkon hallinnollisten muutoskohteiden (katujen, yksityisteiden, tievalaistuksen, laitteiden ja varusteiden) kunnossapidon.
- Kaupunki sitoutuu asemakaavoittamaan maantiet M1(Mt 296), M2 (Mt 140), M3 (Mt 167) ja nykyisen valtatie 12 kaduiksi, kun kehätien rakentamispäätös on tehty.

Hankkeeseen liittyvät kaavat, luvat, rakenteet ym.

- Suunnittelualueella on voimassa vahvistettu maakuntakaava, kaupunginvaltuuston hyväksymä yleiskaava ja asemakaava.
- Kaupunginhallitus on 3.8.2015 tehnyt Kujalan eritasoliittymän ympäristöä koskevan asemakaavamuutoksen hyväksymisestä esityksen kaupunginvaltuustolle. Kaupunki toteuttaa myöhemmin kaksi vähäistä asemakaavanmuutosta (Mäkelänkatu ja Ajokatu/Gigantti), jotka eivät vähäisyytensä vuoksi ole esteenä tiesuunnitelman hyväksymiselle.
- Kaupunki hyväksyy tien tekemiseen kuuluvien siltojen, meluesteiden, tukimuurien ja muiden rakenteiden rakentamisen suunnitelmassa esitetyille paikoille Lahden kaupungin alueella.
- Kaupunki hyväksyy suunnitelmassa purettaviksi esitettyjen siltojen purkamisen.
- Kaupungilla ei ole huomautettavaa ja täydennettävää suunnitelma-asiakirjoissa esitettyihin kaupungin omistamien laitteiden ja johtojen siirtoihin.

Katusuunnitelmien hyväksymismenettely

- Kaupunki vastaa asemakaavan mukaisten katujen (K) ja kevyen liikenteen väylien (KJ) sekä puistoväylien ja tonttiliittymien (T) hyväksymisestä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.
- Maantien muuttuessa yksityistieksi tai kaduksi ELY-keskuksen tienpito-vastuu ja samalla tieoikeus lakkaavat vasta, kun kaupunki on tehnyt

LIVI/672/04.01.01/2016

3.6.2016

kadunpitopäätöksen. Kaupunki tekee kadunpitopäätökset aiesopimuksen mukaisesti.

- Kaupunki käynnistää katusuunnitelmien laatimisen seuraavista kaduista sekä kävely- ja pyöräteistä: K1 Rälssinkatu, K2 Porvoonjoentie, K3 Luhdantaustankatu, K4 Orvokkitie, K5 Ajokatu, K6 Vanharadankatu, K7 Mäkelänkatu, K8 Apilakatu, K11J kävely- ja pyörätie välillä Helsingintie - Luhdantaustankatu, K18J ja K19J kävely- ja pyörätieyhteydet Sokeritopanolulle, K26J ja K28J kävely- ja pyörätieyhteydet Porvoonjoentie - K11J.

Lahden kaupunki on täydentänyt lausuntoaan sähköpostilla 23.11.2015 siten, että kaupunki hyväksyy maantien 167 hallinnolliset muutokset liitekartan ja aiesopimuksen mukaisesti.

Uudenmaan ELY- keskus on todennut, että lisäksi kaduista K9, K10, K11 ja K30J sekä kaava-alueilla olevat T -merkinnällä varustetuista väylistä tulee laatia suunnitelmat ja hyväksyttää maankäyttö- ja rakennuslain mukaan. Tiesuunnitelman hallinnollisen käsittelyn aikana kaupunki on ilmoittanut, että Kujalan eritasoliittymän ympäristöä koskeva kaavamuuotos A-2635 "Kerinkallio / Ämmälä, Vt 12 eteläisen kehätien Pippon liittymä" on hyväksytty ja lainvoimainen.

Liikennevirasto toteaa, että kustannusjaosta eri osapuolten välillä on sovittu aiesopimuksella. Kaupunginvaltuusto on 15.6.2015 hyväksynyt Liikenneviraston, Lahden kaupungin ja Hollolan kunnan kesken laaditun aiesopimuksen, joka on allekirjoitettu 12.8.2015.

Lahden kaupunki on 13.4.2016 lausunnossaan toistanut aikaisemman lausuntonsa johdantokappaleen.

Hollolan kunta on ilmoittanut seuraavaa:

- Valtatie 12 Lahden eteläinen kehätie on tärkeä hanke sekä Hollolan kunnan kehityksen että alueen ympäristönäkökohtien kannalta. Sen lisäksi, että tie toteutuessaan parantaa valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta, kehätien toteuttamisella pienennetään nykyisin läpikulkevasta liikenteestä Salpakankaan asutukselle aiheutuvia haittoja sekä mahdollistetaan maankäytön kehittäminen nykyisen valtatieympäristössä. Uusi tie vähentää ympäristöhaittoja mm. melun ja pohjaveden pilaantumisriskin vähentyessä. Tie luo uusia maankäytön mahdollisuuksia Salpakankaan eteläpuolisille alueille ja luo myös edellytykset suunnitteilla olevan Nostavan logistiikkakeskuksen toteuttamiselle.

3.6.2016

- Edellä kerrotuin perustein kunta pitää hanketta erittäin tarpeellisena ja seudun tärkeimpänä tiehankkeena. Kunta toivoo kehätien rakentamisen aloittamista mahdollisimman pian.
- Kunta hyväksyy tiesuunnitelmassa asemakaava-alueella sijaitsevien maanteiden muuttamisen kaduiksi sekä asemakaava-alueen ulkopuolella sijaitsevien osuuksien muutokset yksityisteiksi ja siirtymisen kunnan kunnossapidettäväksi. Kunta sitoutuu tekemään kadunpitopäätökset välittömästi hankkeen valmistuttua ja vastaamaan tämän jälkeen em. väylien kunnossapidosta. Kunta ottaa vastatakseen suunnitelmassa ja lähetekirjeessä esitettyjen tieverkon hallinnollisten muutoskohteiden kunnossapidon. Tien hallinnolliset muutokset toteutetaan vasta, kun hanke on kokonaisuudessaan valmistunut.
- Kunta on valmis luovuttamaan tien tekemiseen tarvittavan omistamansa maa-alueen korvauksetta tietarkoituksiin. Kunta hyväksyy suunnitelman mukaiset suoja-alueiden leveydet sekä antaa oikeuden maa-ainesten sijoittamiseen suunnitelmassa esitetyille Hollolan kunnan alueella sijaitseville ylijäämämaiden sijoitusalueille sekä niille johtavien yksityisten teiden rakentamiseen ja käyttöön suunnitelma-asiakirjojen mukaisesti.
- Kunta sitoutuu asemakaavoittamaan jatkossa maantien M10 (Soramäen etl:ssä), nykyisen maantien 296 ja nykyisen valtatie 12 kaduiksi.
- Suunnittelualue kuuluu Päijät-Hämeen liiton valmistelemaan maakuntakaavaan, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 11.3.2008. Suunnitelman vaikutusalueella on voimassa Kuntakeskuksen ja Nostavan osayleiskaavat sekä Patiokallion aluetta koskeva osayleiskaavan muutos. Laadittu tiesuunnitelma on maakuntakaavan ja osayleiskaavojen mukainen. Tiesuunnitelma rajautuu asemakaavoihin Soramäen eritasoliittymän pohjoispuolella. Asemakaavat ovat tiesuunnitelman mukaisia.
- Kunta hyväksyy tien tekemiseen kuuluvien siltojen, meluesteiden, tukimuurien ja muiden rakenteiden rakentamisen suunnitelmassa esitetyille paikoille kunnan alueella. Tiesuunnitelman mukaisten rakenteiden rakentaminen ei vaadi toimenpidelupaa.
- Kunnalla ei ole huomautettavaa kunnan omistamien laitteiden ja johtojen siirtoihin eikä asemakaava-alueella oleviin laskuoja-alueisiin ja laskujohtoihin.

Uudenmaan ELY- keskus on todennut, että hankkeen kustannusjaosta on sovittu aiesopimuksessa 12.8.2015. Aiesopimuksessa on lisäksi todettu vastuun jakautumisesta seuraavaa: "Kunta vastaa hankealueen katujen, yksityisteiden ja puistojen kunnossapidosta kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossapidosta annetun lain (669/1978) mukaan".

3.6.2016

Päijät-Hämeen liitto on ilmoittanut, että

- Lahden eteläinen kehätie toteuttaa kansallisia tavoitteita parantamalla valtakunnan tieverkon toimivuutta ja Suomen teollisuuden kilpailukykyä. Tien toteuttaminen on myös erittäin tärkeää Lahden seudun kehityksen ja elinkeinoelämän kannalta.
- liitto on ollut aktiivisesti mukana kehätien tiesuunnitelman laatimisessa sekä hankeryhmässä että ohjausryhmässä. Tiesuunnitelma on hyvin laadittu, sen ratkaisut ovat perusteltuja, ja vaikutukset on kattavasti arvioitu. Liitto puoltaa tiesuunnitelman hyväksymistä.
- tiesuunnitelmassa on haettu yleissuunnitelmaan nähden kevennettyä, ensimmäisen vaiheen suunnitelmaratkaisua. Kevennyskohteita ovat mm. tieosan Soramäki - Okeroinen toteuttaminen yksiajorataisena, Nikulan eritasoliittymän toteuttamatta jättäminen ja Pationkallion tunnelin toteuttaminen avoleikkauksena. Keventämisratkaisuilla on saatu aikaan kymmenien miljoonien eurojen säästöt. Nämä säästöt edesauttavat kehätien rakentamispäätöksen syntymistä nykyisessä taloudellisessa tilanteessa, ja rakentamisen vaiheistus on perusteltua.
- tulevassa maakuntakaavassa Lahden eteläinen kehätie on tarkoitus esittää kaksiajorataisena päätienä uusilla eritasoliittymillä. Maakuntakaavan ratkaisu on yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman mukainen, ja se mahdollistaa ensimmäisen vaiheen ja myöhemmän tavoitevaiheen toteuttamisen.
- on tärkeää edistää Lahden eteläisen kehätien toteuttamista maakuntaliiton, kuntien ja valtion tieviranomaisten sekä elinkeinoelämän toimesta. Tien rakentamispäätös tulee saada eduskunnan käsittelyyn mahdollisimman pian tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen jälkeen.

Hämeen ELY-keskuksen ympäristöyksikkö on ilmoittanut, että Lahden eteläisen kehätien rakentaminen ja Lahden läpikulkuliikenteen ohjautuminen pois kaupungin keskustasta on erittäin tärkeää erityisesti pohjaveden suojelun ja liikenteen sujumisen kannalta.

Kaavatilanne

Päijät-Hämeen maakuntakaava 2006 on vahvistunut vuonna 2014. Tiesuunnitelma on maakuntakaavan mukainen. Lahden kaupungin alueella on oikeusvaikutteinen Lahden yleiskaava 2015, jossa tielinjaus on otettu huomioon. Osalla tiesuunnitelma-alueella ei ole voimassa asemakaavaa, mutta asemakaavoitetulla alueella tiesuunnitelma on asemakaavan mukainen.

Hollolassa tiesuunnitelman alueella on voimassa useita osayleiskaavoja. ELY-keskus katsoo, että tiesuunnitelma on osayleiskaavojen mukainen.

3.6.2016

Myöskään alueella olevat asemakaavat eivät ole ristiriidassa tiesuunnitelman kanssa.

Pohjavesi

Tie sijoittuu noin 150 metrin matkalla Lahti -nimiselle vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle ja noin kilometrin etäisyydelle Launeen pohjavedenottamosta. Tien rakentaminen ja rakenteet ulottuvat noin 180 metrin matkalta pohjaveden muodostumisalueelle ja pohjavedenpinnan alapuolelle. Tie on tarkoitus eristää pohjavedestä betonikaukalolla sekä muovikalvon ja bentoniittimaton yhdistelmä rakenteella. Pohjavedenpinta rajoitetaan pysyvästi tasolle +76 m, jonka alapuolelle vedenpinta laskee myös Launeen vedenottamon ollessa käytössä. Rakentamisen aikana pohjavedenpinta joudutaan rajoittamaan tasolle +71 m...+72 m. Luontaisesti pohjaveden pinta on alueella noin tasolla +78 m. Tien rakentaminen vähentää liikennettä vedenhankintaa varten tärkeillä Lahden ja Salpakankaan pohjavesialueilla ja useiden vedenottamoiden valuma-alueilla, mikä vähentää niihin kohdistuvia pohjavesiriskejä.

Tiesuunnitelman mukainen tien rakentaminen ja käyttö eivät pilaa Launeen pohjaveden ottamolta otettavaa pohjavettä eivätkä oleellisesti pienennä veden määrää, koska pääasiallinen pohjaveden muodostumisalue on vedenottamon pohjoispuolella. Pohjavesiolosuhteiden muutosten vuoksi rakentamiseen on tarpeen hakea vesilain mukainen lupa Etelä-Suomen aluehallintovirastolta. Jos tien rakentamisesta havaitaan aiheutuvan haittaa yksityisille talousvesikaivoille, voi hankkeelle olla tarpeen hakea vesilain mukainen lupa myös tältä osin.

Tiesuunnitelmassa Launeen vedenottamon luvan mukaiseksi enimmäisotantomääräksi on mainittu 4500 m³/d. Etelä-Suomen aluehallintovirasto on 26.2.2015 annetulla päätöksellä muuttanut Launeen pohjavedenottamon vesilupaa siten, että ottamosta saa nykyisin ottaa vettä enintään 6000 m³/d. Kullankukkulan ja Urheilukeskuksen kanssa vedenottomäärä saa olla yhteensä 9000 m³/d.

Melusuojaus

Kehätien pituus on noin 13 km, josta melusteita on suunniteltu 5,4 kilometrin matkalle. Kehätie vähentää nyt käytössä olevan tien aiheuttamia meluhaittoja, mutta uusi linjaus tuo meluhaittojen piiriin uusia alueita (ns. nyt hiljaisina alueina olevia). Melutilanteen muutos on uuden tien lähialueilla usein merkittävä, vaikka ohjearvot eivät ylittyisikään.

Meluselvitys ja meluntorjunta on tehty ottaen huomioon vuoden 2040 tavoitetilanne. Melusteiden tyyppi on määritetty kuhunkin kohtaan tapauskohtaisesti. Tavoitteena VNp 993/92 ohjearvot 55 dB päivällä, johon ei kaikissa kohdin päästä paikallisista mastonmuodoista ja asutuksen läheisyydestä johtuen (meluntorjunta hankalaa ja kustannustehotonta). Näissä koh-

3.6.2016

teissa on asetettu tavoitteeksi alle 60 dB päivällä, johon meluselvityksen mukaan on päästy kaikkialla.

Hankearviointiosassa on todettu seurannasta ja jälkiarvioinnista kaksi vuotta hankkeen valmistumisen jälkeen. Melutilanteen todentaminen melumittauksin, varsinkin nyt arvioitujen yli 55 dB:n kohteissa on tärkeää.

Yleisesti ottaen hankkeen yhteisvaikutukset huomioon ottaen meluhaitat eivät ole ratkaisevassa asemassa. Ratkaisevia asioita ovat pohjavesialueet, vaarallisten aineiden kuljetuksen ohjautuminen pois keskustasta ja liikenneturvallisuuden parantuminen.

Luonto

Kehätien linjaus on uusi eikä myötäile vanhoja tielinjauksia. Tien rakentamisella on välittömiä vaikutuksia rakentamisalueen luontoympäristöön. Haitalliset vaikutukset voivat aiheutua luontokohteen jäämisestä tielinjauksen alle tai tien rakentamisen aiheuttaman elinympäristön muuttumisen kautta. Tämän tyyppisissä hankkeissa muutokset luontoon ovat väistämättömiä ja pysyviä. Vaikutusten arvioimiseksi ja vähentämiseksi tien vaikutusalueelle on tehty useita luontoselvityksiä. Kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksessä ja linnuston yleispiirteiden tarkastelussa sekä erillisselvityksissä on annettu suosituksia, joiden noudattamista ELY-keskus pitää kannatettavana.

Merkittävänä vaikutuksena kehätien rakentamisessa voidaan pitää tielinjauksen osumista kahdelle asutulle liito-oravan elinalueelle Lahden Pilon ja Kukonkosken alueilla. Kohteilla on luonnonsuojelulain tarkoittamat liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat, joita tielinjaus heikentää. Hämeen ympäristökeskus on päätöksellään 4.4.2003 myöntänyt luvan poiketa luonnonsuojelulain 49 § kiellosta ja antanut luvan heikentää liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja edellä mainituilla kohteilla. Päätös on saanut lainvoiman. Hämeen ELY-keskuksen näkemyksen mukaan tiehankkeelle kohdennetusti haettu ja myönnetty poikkeamislupa on edelleen voimassa.

Näiden lisäksi Nostavan eritasoliittymän läheisyydessä sijaitsevalla metsäalueella on liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikka. Tielinjaus ei osu liito-oravan elinympäristölle, mutta vaikeuttaa liito-oravan liikkumista etelän suuntaan. Eritasoliittymässä puuston peitteisyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota rakentamisen yhteydessä.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa otetaan huomioon seuraavia asioita:

- Jos tien rakentamisesta havaitaan aiheutuvan haittaa yksityisille talousvesikaivoille, voi hankkeelle olla tarpeen hakea vesilain mukainen

3.6.2016

lupa myös tältä osin. Alueen talousvesikaivot kartoitetaan ennen rakentamisen aloittamista.

- Melutilanne todennetaan kattavasti melumittauksin.
- Kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksessä ja linnuston yleispiirteiden tarkastelussa sekä erilliselvityksissä on annettu suosituksia, joita Uudenmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto noudattavat jatkosuunnittelussa.
- Liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentämistä koskeva poikkeamislupa on edelleen voimassa Pipon ja Kukonkosken alueilla.
- Nostavan alueella kiinnitetään huomiota liito-oravan liikkumisen mahdollistamiseen puuston peitteisyyden säilyttämisellä.

Museovirasto on ilmoittanut, että virasto ei anna lausuntoa. Yhteistyösopimuksen perusteella Päijät-Hämeen maakuntamuseo / Lahden kaupunginmuseo antaa tiesuunnitelmasta lausunnon.

Lahden kaupunginmuseo on 7.9.2015 ja 25.9.2015 ilmoittanut, että

- teksteissä ja kartoissa on syytä tuoda esille kaikki kehätien vaikutuspiirissä olevat maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaat rakennetun ympäristön kohteet ja maisema-alueet sekä kehätien vaikutukset niihin.
- Hollolan arvokohteita ovat kehätien halkoma maakunnallisesti arvokas Porvoonjoen kulttuurimaisema sekä Hollolan kunnan osayleiskaavossa paikallisiksi arvoalueiksi määritelty Tikkakallion - Kuusenalan kulttuurimaisema ja Vanhatalon viljelysmaisema. Lahdessa kehätien vaikutuspiirissä ovat maakunnallisesti arvokkaat Launeen pientaloalue ja Liipolan asuinalue sekä paikallisesti arvokkaat Patomäen pientaloalue, Metsä-Huovilan tilakeskus, Helsingintie 283:n pihapiiri rakennuksineen sekä Kolmenkorttelinkatu 2:n pihapiiri rakennuksineen.
- suunnitellun ohikulkutien linjalla on tehtävä arkeologinen inventointi ja siitä mahdollisesti seuraavat arkeologiset koekaivaukset hyvissä ajoin ennen maankäytön alkamista. Selvityksen tulee pitää sisällään sekä esihistoriallisen että historiallisen ajan kohteet. Mikäli tielinjalta löytyy Muinaismuistolain (295 /1963) perusteella suojeltavia kohteita, tulee ne tutkia ennen rakennustöiden alkamista.

Uudenmaan ELY-keskus on täydentänyt vaikutusarvioita seuraavasti:

Porvoonjoen kulttuurimaisema, Luhdanjoki

- Porvoonjoen alkupää Luhdanjoki sijaitsee rotkomaisessa kallioperän murroslaaksossa. Luhdanjoki muuttuu Okeroisissa nimeltään Porvoon-

3.6.2016

joeksi ja jatkaa juoksuaan kumpuilevan viljelymaiseman keskellä. Tie-
linjan Luhdanjoen ylityskohdan vieressä on pienehkö peltoaukea, joka
lännessä rajautuu Patiokallion rinteeseen. Alue on osa Patiokallion
osayleiskaavan muutosta 2015, jossa alue on merkitty kulttuurimaise-
man vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi.

- Kehätie halkaisee osayleiskaavassa merkityn kulttuurimaiseman, ja tie
on linjattu tukeutumaan kulttuurimaisema-alueen eteläiseen metsän-
reunaan. Tie ylittää Luhdanjoen korkealla, moniaukkoisella sillalla,
joka penkereet ulottuvat kulttuurimaisema-alueelle. Pitkällä sillalla on
merkittävästi parannettu Luhdanjoen suuntaista virkistysliikkumista ja
erityisesti suojattu ja turvattu jokea seurottelevan ekologisen reitin/-
käytävän arvoja.
- Tien linjauksen ja tasauksen suunnittelulla on saatu kehätien vaikutuk-
set Luhdanjokeen, sen varren ekologiseen käytävään ja peltomaise-
maan vähäisiksi.

Porvoonjoen kulttuurimaisema, Okeroisten kulttuurimaisema

- Okeroisten kulttuurialue Lahdessa sijoittuu kehätien linjauksen pohjois-
puolelle. Tie sivuaa Okeroisten kulttuurimaisemaa aivan sen eteläi-
sessä metsänreunassa ja ylittää Porvoonjoen vanhan siltapaikan ja
vanhan tien (vrt. arkeologinen selvitys). Ennen Okeroista kehätie on
linjattu metsäsaarekkeiden taakse ja Okeroisten kohdalla tasattu mata-
lalle huomioon ottaen avoimet sillat ja vapaan virkistysliikkumisen joki-
vartta seuraten. Kulttuurimaisemaa on kunnioitettu mm. maisemoimal-
la tie liittymäalueella avoimeksi niityksi, jossa on muutamia saarekeai-
heita kivineen ja runkopuineen.
- Liittymäalueella on vaikutusta kulttuurimaisemaan, mutta tasauksen ja
linjauksen avulla tien sovittaminen maisemaan on tehty hillitysti.

Vanhatalon kulttuurimaisema

- Vanhatalon kulttuurimaisema sijaitsee Soramäen eritasoliittymän itä-
puolella, tien pohjoispuolella. Maisema rytmittyy Melkkaanojan kahden
puolen. Kehätie kulkee pääosin avoimen maiseman eteläpuolisen
metsän suojassa, reunassa metsäsaarekkeiden takana. Tie sivuaa
peltomaisemaa runsaan 100 metrin matkalta, jossa sen alittaa pellon
kautta kulkeva yksityistie. Tien etäisyys Vanhatalon vanhasta asuin-
paikasta ja nykyisistä etelärinteelle sijoittuneista rakennuksista on run-
saat 400 metriä. Vanhakylässä on pientaloalue ja peltoalueen reunas-
sa asemakaava-alue uudelle pientalorakentamiselle.
- Kehätien linjaus on otettu huomioon kuntakeskuksen osayleiskaavassa
2012 ja asemakaavoissa. Tiellä ei ole oleellista, haitallista maisemal-
lista merkitystä peltomaiseman luonteeseen.

3.6.2016

Tikkakallion - Kuusenalan kulttuurimaisema

- Nostavan osayleiskaavassa kuvattu Tikkakallion - Kuusenalan kulttuurimaisema sijoittuu kehätien linjauksen eteläpuolelle. Pieni osuus on osaltaan rajattu Nostavan osayleiskaavan muutoksessa 2012. Alueen kautta kulkee Koivusillanjoen sivupuro, joka on havaittu saukon säännöllisesti käyttämäksi kulkureitiksi. Muuten maisema- ja kulttuuriarvojen vaalimiseksi rajattu alue on rehevää purolaaksoa.
- Kehätien linjaus kulkee suoraan esitetyn kulttuurimaisemarajauksen ja puron yli. Saukon kulkua varten on liittymän läpi kulkeva puro esitetty aidattavaksi niin, ettei saukko pääse vahingossa kiipeämään tielle. Läheiseen varsinaiseen Koivusillanjokeen, joka myös on saukon aktiivisesti käyttämä, on rakennettu erillinen tien alittava suurputki. Heti Nostavan pohjoispuolella on liito-oravan elinpiirejä.
- Kehätie ei vaikuta Tikkakallion - Kuusenalan kulttuurimaiseman arvoihin. Luontoarvot on tiesuunnitelmassa huolellisesti otettu huomioon sekä liito-oravan että saukon kannalta.

Kolmenkorttelinkatu pihapiireineen

- Kolmenkorttelinkatu rehevine pihapiireineen sijaitsee Okeroisten eritasoliittymän pohjoispuolella runsaan 100 metrin etäisyydellä lähimmästä rampista. Tien ja muutaman iäkkään talon väliin jää etelään, eritasoliittymän suuntaan viettävä peltorinne. Kaikki kulkuyhteydet Kolmenkorttelinkadun alueelle jäävät ennalleen.
- Liittymäalueen läheisyys luonnollisesti muuttaa alueen lähimaisemaa. Kasvustoltaan rehevät korttelialueet eivät kuitenkaan ole avautuneet maisemaan, joten muutos asuinpihoille ei ole merkittävä. Alue suojataan melulta meluseinällä.

Helsingintie 283

- Helsingintie 283 on ilmeisesti asuinkiinteistö, jolla sijaitsevat rakennukset ovat runsaan 200 metriä tierakenteiden reunasta pohjoiseen, lehtevän Porvoonjokialueen takana. Tiiviillä kaupunkialueella sijaitsevaan kiinteistöön ei ole katsottu aiheutuvan tiesuunnitelmassa sellaisia vaikutuksia, että kiinteistön kulttuurihistoriallinen tai maisemallinen arvo mitenkään vaarantuisi.

Liipolan alue

- Liipolan kerrostalovaltainen alue rakennettiin 1960 -70 lukujen taitteessa, ajalleen tyypillisenä tyylikkaiden, vaaleiden lamellikerrostalojen alueena. Alue sijaitsee jyrkkäpiirteisellä kalliomaella. Liikennejärjestelmä toteuttaa aikansa "silmuikkamallia", ja alueen keskelle jää laaja viheralue. Liipola on kulttuuri- ja rakennushistorian kannalta maakunnallisesti merkittävä alue.

3.6.2016

- Kehätie alittaa Liipolan alueen pitkässä, lähes 1 km pituisessa tunnelissa. Tunneli on linjattu aivan Liipolan alueen eteläosan ali ja pääosa alueesta sijaitsee tielinjan pohjoispuolella. Tielinjan voi nähdä muutamien talojen yläkerrosten ikkunoista. Kehätiellä ei ole merkitystä Liipolan alueen kulttuuri- tai rakennushistoriallisiin arvoihin.

Launeen pientaloalue

- Launeen pientaloalueen alkuperäisen kaavan on laatinut professori Carolus Lindberg 1936, ja osa alueesta on toteutunut 1940 -luvulla tämän kaavan ja arkkitehtuurin periaatteiden mukaan. Alueelle rakennettiin 1950 -luvulla useita, ehjiä rintamamiestalojen katukokonaisuuksia ja sittemmin myös täydennysrakentamista vanhan rakenteen sisään. Launeen pientaloalue on asutushistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti merkittävä maakunnallisesti arvokas alue.
- Kehätie kulkee Launeen alueen eteläpuolelta. Väliin jää sekä virkistysalue että Porvoonjoki. Kehätiellä ei ole merkitystä eikä se heikennä Launeen alueen asutushistoriallisia tai rakennustaiteellisia arvoja.

Patomäen alue

- Patomäen alue on asemakaavoitettu 1960 -luvun lopussa aikansa ruutukaavaideologian mukaisesti. Tavoitteena oli arkkitehtuuriltaan ehjä ja kaupunkimainen alue, jonne 1970 -luvulla rakennettiin tiivistä, yksikerroksista, tasakattoista rakennustyyppiä. Asuintaloja alueella on runsaat 300.
- Kehätie on linjattu Patomäen alueen pohjoispuolelta ja kulkee koko Patomäen kohdalla noin 490 metrin matkalla betonitunnelissa. Tunnelin päälle parannetaan sen kohdalla nyt olevat urheilukentät. Kehätiellä ei ole heikentävää vaikutusta Patomäen alueeseen ja sen rakennuskulttuuriin. Sen sijaan päälle rakennettavat urheilualueet liittävät tyylikästä modernin tunnelirakentamisen 1960 -luvulla Patomäen alueen keskelle toteutettuun virkistys- ja urheilupalveluiden akseliin.

Metsä-Huovilan tilakeskus

- Metsä-Huovilan tilakeskus sijaitsee suunnitellun Liipolan tunnelin läntisen suuaukon vieressä. Tilakeskukseen kuuluu puurakenteinen päärakennus, kylmä puurakenteinen piharakennus, suuri tiilinen navetta sekä suuri puurakenteinen varasto. Rakennuksista ei ole tarkempaa historiatietoa, mutta ne vaikuttavat edustavan 1940 -50 lukua. Tilakeskuksen länsipuolella ja heti Apilakadun eteläpuolella on laajoja varastokenttiä ja suuria varasto- ja kaupallisia rakennuksia. Varsinainen pihapiiri säilyy tielinjauksen länsipuolella nykyisellään. Suuri varastorakennus noin 50 m pihasta itään puretaan tunnelin suuaukon maaleikkauksien vuoksi. Kehätie muuttaa tilakeskuksen lähiympäristöä, mutta

3.6.2016

oleellisempi muutos kulttuurimaisemaan on tapahtunut maankäytön muutoksen myötä.

Lahden kaupunginmuseo on täydentänyt lausuntoaan 21.1.2016 ELY-keskuksen teettämien arkeologisten tutkimusten jälkeen seuraavasti:

- Inventointiraportin kohteet 1 - 3 sijaitsevat kaikki vt 12 vaikutusalueen ulkopuolella. Kohde numero 4, eli historiallinen Okeroinen - Renkomäki -maantie, jää tietyltä osaltaan Kosensillan eritasoliittymän alle. Varhaisin maininta tiestä on vuodelta 1595, ja se näkyy mm. Kuninkaan-kartassa ja on näin ollen lailla suojeltu kiinteä muinaisjäänös. Tielinja on nykyisin asfaltoitu kevyen liikenteen väylä, mutta Porvoonjoen haaran ylittävä osuus on säilynyt koskemattomana. Tämän vuoksi museo esittää, että vanha tielinjaus tutkitaan arkeologisena pelastuskaivauksena siltä osin kuin uusi vt 12:n linjaus leikkaa sitä sekä käytössä olevan kevyen liikenteen väylän että käytöstä poistuneen tielinjan kohdilta. Tutkittavat alueet erottuvat parhaiten inventointiraportin sivulla 17 olevassa kartassa.
- Inventointiraportin kohteella 5 ei ole vaikutusta uuden tien suunnitelmiin ja kohde 6 jää niukasti tulevan maankäytön ulkopuolelle, mutta läheisyytensä vuoksi se on otettava rakennusaikana huomioon. Arkeologisilla havainnoilla ei ole tien rakentamiseen muuta vaikutusta.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että arkeologinen pelastuskaivaus tehdään ennen kehätien rakentamisen käynnistämistä yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa, ja tielinjauksen läheisyydessä olevat kohteet otetaan rakennusaikana huomioon.

Päijät-Hämeen pelastuslaitos on ilmoittanut, että vähintään seuraavat turvallisuusasiat on otettava huomioon maantietunneleissa:

- Virve-radion sisätilapeitto on rakennettava molempiin tunneleihin.
- Hätävalaistus on tehtävä molempiin tunneleihin.
- Sammutusvedenottopaikat on tehtävä 250 metrin välein.
- Hätäuloskäynnit on tehtävä 250 metrin välein.
- Jos tunnelin pituus kasvaa yli 1 000 metrin, on tehtävä hätäpysäyttämisaikat.
- Tunneleihin on järjestettävä savunpoisto.

3.6.2016

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että tiesuunnitelmassa on esitetty Patomäen ja Liipolan tunneleissa varauduttavaksi mainittuihin järjestelmiin seuraavasti:

- Virve-radion verkko on kattavana molemmissa tunneleissa.
- Hätävalaistus on molemmissa tunneleissa.
- Sammutusvedenottopaikat tehdään pelastuslaitoksen tarpeiden mukaan. Nyt on varauduttu Liipolassa max. 250 metrin välein ja Patomäessä noin 100 metrin välein.
- Poistumistieyhteydet ovat Liipolassa max. 250 metrin välein ja Patomäessä noin 100 metrin välein.
- Molemmissa tunneleissa on ylläolevat ulkopientareet (leveys 3,00 m), jotka toimivat myös hätäpysähtymispaikkoina. Hätäasemia on sijoitettu ulkopientareen puolelle niin, että hätäasemien varusteiden käyttö on mahdollista.
- Liipolan tunnelissa on koneellinen savunpoisto, ja Patomäen tunnelissa savunpoisto on painovoimainen.

SKAL Sisä-Suomen Kuljetusyritykset ry on ilmoittanut, että

- valtatie 12 yhteysväli Tampere - Kouvola on tärkeä osa itä - länsisuuntaista valtatieverkkoa ja erittäin merkittävä valtakunnallinen poikittaisyhteys sekä henkilöliikenteelle että elinkeinoelämän kuljetuksille. Merkittävyytensä vuoksi tiellä kulkee runsaasti raskasta liikennettä ja vaarallisten aineiden kuljetuksia, jotka luovat omat haasteensa ja ympäristöriskinsä. Nykyisellään tie ruuhkautuu usein, ja liikenneturvallisuus on huono. Nykyinen tie sijoittuu keskelle Hollolan kunnan ja Lahden kaupungin tiiviisti rakennettua kaupunkimaista aluetta.
- Soramäen ja Okeroisten eritasoliittymien väli tulisi toteuttaa myös neli-kaistaisena valtatieksi. Tällöin raskaan kaluston aiheuttamat päästöt pienenevät matkanopeuden pysyessä tasaisena, ja liikenneturvallisuus paranee.
- tiesuunnitelmaan tulisi sisällyttää levähdysalue esimerkiksi Hirvikallion kohdalle.
- Nostavan eritasoliittymää E2 on erittäin tärkeä, koska se toimii yhteytenä suunnitellulle Nostavan logistiikkakeskusalueelle.
- Nostavantieltä (mt14037) Hollolassa tulisi saada liittymä valtatielle 12.

LIVI/672/04.01.01/2016

3.6.2016

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että

- tieosa Soramäki - Okeroinen on päätetty 1. rakennusvaiheessa toteuttaa yksiajorataisena tienä. Päätös perustuu tiesuunnitelman laajuuden määrittelyvaiheessa tehtyyn tarkasteluun, jonka tavoitteena oli rajata toimenpiteitä niin, että saadaan kustannussäästöjä verrattuna yleissuunnitelman ratkaisuihin. Tieosan kustannussäästöksi arvioitiin noin 24 milj. euroa. Toisen ajoradan vaiheistuksen ei myöskään katsottu olevan liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta kriittinen. Toinen ajorata tulisi toteuttaa heti, kun liikenteen sujuvuus- ja turvallisuusolosuhteet sitä edellyttävät.
- levähdysaluetta ei ole noin 13 kilometrin tieosuudelle sijoitettu, vaan liikenteen palvelualueet sijoittuvat katuverkolle ja niiden yhteydessä oleville tai suunnitteluille liikenteen palveluasemille esimerkiksi Soramäessä. Tämä on ollut periaatteena jo yleissuunnitelmavaiheessa. Liittymävälit ja maaston korkeussuhteet eivät mahdollista levähdysalueiden sijoittamista taloudellisesti kannattavasti Soramäen ja Okeroisten välille. Lahden seudulla on lisäksi useita nykyisiä ja tulevia logistiikka-alueita, joissa raskaan liikenteen levähtäminen on mahdollista.
- Nostavantien varressa ei ole kunnan maankäyttösuunnitelmissa sellaista maankäyttöä, joka edellyttäisi eritasoliittymää. Myöskään tien liittymävälit ja toimenpiteiden kustannustehokkuus eivät tue eritasoliittymän toteuttamista. Uudelle Nostavan logistiikka-alueelle on esitetty eritasoliittymä.

Lahti Aqua Oy on ilmoittanut, että yhtiöllä ei ole huomauttamista tiesuunnitelmaan.

Gasum Oy on ilmoittanut lausunnossaan tarkempia ohjeita ja määräyksiä noudatettavaksi työskenneltäessä Kujalan eritasoliittymän alueella sijaitsevan siirtoputken läheisyydessä.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että lausunnossa mainitut ohjeet ja määräykset otetaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa.

Lahti Energia/LE-Sähköverkko Oy on ilmoittanut, että

- suunnitelmassa on verkkoristeämät otettu huomioon sovitulla tavalla.
- kustannusarviot eivät tässä suunnitteluvaiheessa ole täysin pitäviä. Rakentamisvaiheessa kustannukset tulee korvata täysimääräisinä, ellei muuta sovita.

3.6.2016

- tiesuunnitelma-alueella on vuosittaisia työkohteita, joiden yhteydessä voitaisiin toteuttaa jo ennakoon valtatie rakentamisen vaatimia töitä.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että

- hankkeen rakennuttajana tulee olemaan Liikennevirasto, joka myös käy jatkossa neuvottelut kustannusvastuista ja lopullisten rakentamiskustannusten määräytymisestä.
- työkohteiden toteuttaminen etukäteen ennen hankkeen rakentamista ei ole mahdollista valtion kustannuksella. On odotettava valtion budjettipäätöstä ja rakentamispäätöstä sekä Liikenneviraston määrittelyä hankkeen toteutusmallista.

FNE-Finland Oy on ilmoittanut, että yhtiöllä on Soramäen eritasoliittymän alueella maanvarainen valokaapeli, joka on otettava huomioon rakennustöiden yhteydessä. Mahdollisissa kaapeleiden siirtoasioissa tulee olla yhteydessä FNE-Finland Oy:öön.

Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että valokaapeli otetaan huomioon rakentamisessa.

Sovelletut säännökset Maantielaki 5, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 37, 39, 40, 43a, 43b, 44, 45, 46, 88, 105, 106, 107 §
Maantieasetus 1, 3, 8 §

Tiedoksi antaminen Päätös annetaan tiedoksi kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille maantielain 103 §:n mukaisesti sekä tämän lisäksi ilmoitetaan maantielain 104 §:n mukaisesti muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa. Samanaikaisesti lähetetään tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus myös maantielain 104 §:n edellyttämille viranomaisille.

Valitusoikeuden rajoitus Hyväksymispäätökseen ei saa hakea valittamalla muutosta siltä osin kuin tien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisessa asemakaavassa, lainvoimaisessa oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tai lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

3.6.2016

Päätöksen täytäntöönpano

Hyväksymispäätös on täytäntöön pantavissa valituksista huolimatta, ellei valitusta käsittelevä viranomainen toisin määrää.

Suunnittelupäällikkö



Elisa Sanasvuori

Tieinsinööri



Matti Ryynänen

Liite

Valitusosoitus

Toimenpiteitä varten

Uudenmaan ELY-keskus

Tiedoksi

Lahden kaupunki
Hollolan kunta
Päijät-Hämeen liitto
Hämeen ELY-keskus
Museovirasto
Lahden kaupunginmuseo
Päijät-Hämeen pelastuslaitos
SKAL/Sisä-Suomen kuljetusyrittäjät ry
Linja-autoliitto ry
Suomen Luonnonsuojeluliitto ry
Lahti Aqua Oy
Gasum Oy
Lahti Energia/LE-Sähköverkko Oy
Lahti Energia Oy
FNE-Finland Oy
Empower Oy
Voimatel Oy
DNA Oy
TeliaSonera Oyj
Elisa Oyj/Eltel Networks Oyj

Ryynänen Matti

VALITUSOSOITUS

Tästä päätöksestä saa valittaa Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen kirjallisella valituksella.

Valitusaika

Määräaika valituksen tekemiseen on kolmekymmentä (30) päivää siitä päivästä, jona päätöksen nähtävänä oloa koskeva kuulutus on pantu kunnan ilmoitustaululle, mainittua päivää lukuun ottamatta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Valituksen sisältö

Valituskirjelmässä, joka osoitetaan Hämeenlinnan hallinto-oikeudelle, on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- ne kohdat, joihin muutosta vaaditaan
- muutokset, joita vaaditaan
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Allekirjoitus

Muutoksen hakijan tai kirjelmän laatijan (laillinen edustaja tai asiamies) on allekirjoitettava valituskirjelämä. Siihen on myös merkittävä muutoksenhakijan ja kirjelmän laatijan nimi ja kotikunta sekä postiosoite ja puhelinnumero.

Liitteet

Valituskirjelmään on liitettävä

- valituksenalainen päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä tiedoksisaanti on tapahtunut (kuulutustodistus)
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi
- valtakirja, mikäli on käytetty asiamiestä. Jos asiamies on asianajaja tai julkinen oikeusavustaja, valtakirjaa ei tarvita.

Valituksen toimittaminen perille

Valituskirjelämä on toimitettava hallinto-oikeudelle valitusajan kuluessa ennen virka-ajan päättymistä. Kun määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituskirjelmän toimittaa hallinto-oikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä ennen virka-ajan päättymistä. Myöhästynyttä valitusta ei tutkita. Valituskirjelmän ja muiden asiakirjojen lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla.

Hämeenlinnan hallinto-oikeuden osoite:

Käyntiosoite: Arvi Kariston katu 5, Hämeenlinna
Postiosoite: Raatihuoneenkatu 1, 13100 Hämeenlinna
Puhelin: 029 56 42200 (vaihde)
Faksi: 029 56 42269
Sähköposti: hameenlinna.hao@oikeus.fi

Kustannukset

Hallinto-oikeuden päätös on maksullinen.