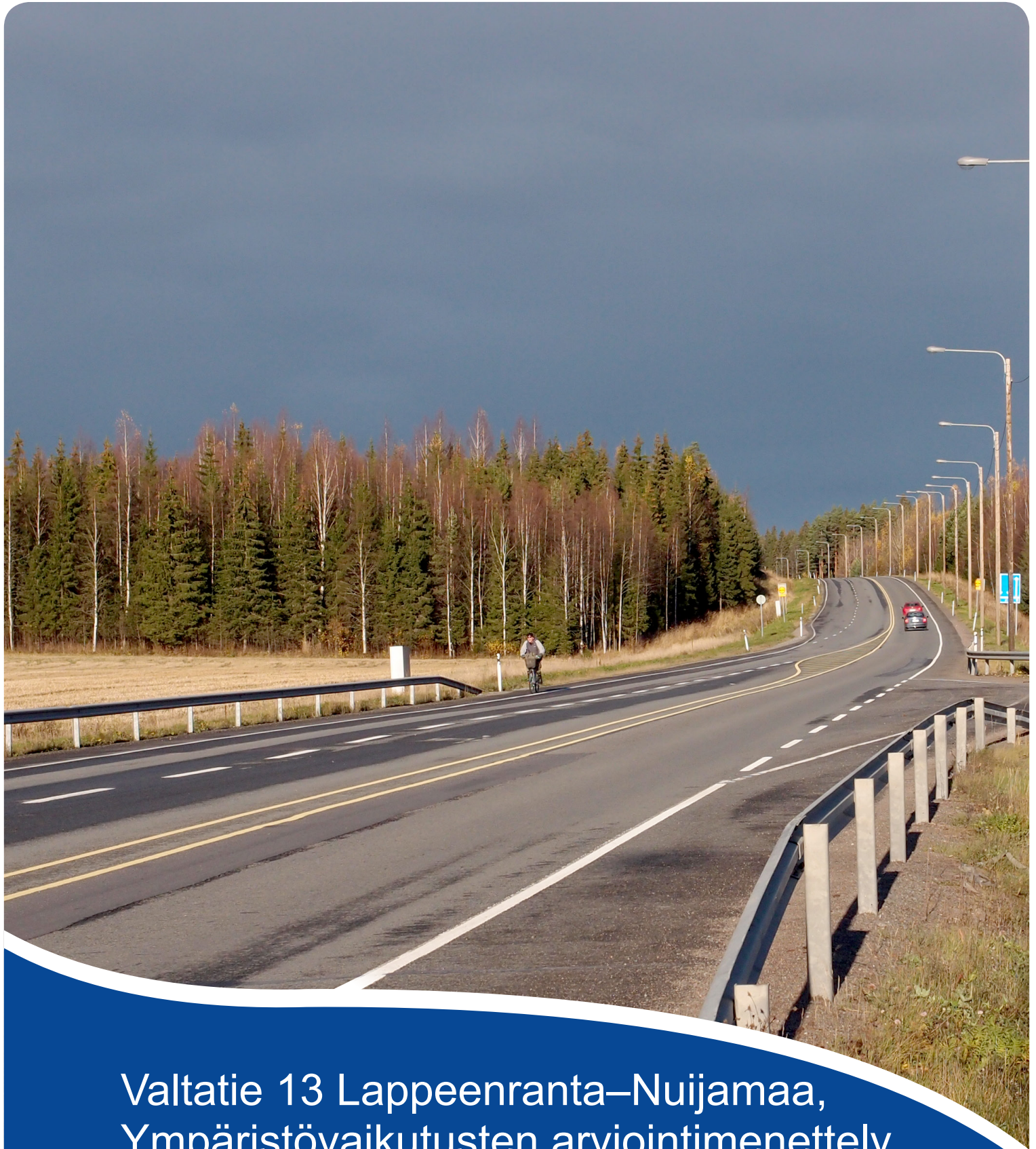




Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Valtatie 13 Lappeenranta–Nuijamaa, Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointiselostus | Esite

Hanke

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue laatii yhteistyössä Lappeenrannan kaupungin sekä muiden sidosryhmien kanssa suunnitelmaa Valtatien 13 (Nuijamaantie) parantamisesta välillä Lappeenranta - Nuijamaa. Suunnittelun tarkoituksena on selvittää tieosuuden parantamistarpeet rajaliikenteen lisääntyessä ja maankäyttotarpeiden kasvaessa. Valtatien parantamisen vaihtoehtoja on tutkittu ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä (YVA), jonka tulokset on koottu kesällä 2014 valmistuneeseen ympäristövaikutusten arviointiselostukseen.

Lappeenrannan kaupungin alueella sijaitseva noin 18 km pitkä suunnittelualue alkaa valtatie 6 länsipuolelta Karjalantieltä (mt 3821) Kalevankadun liittymästä ja loppuu Nuijamaalle Rajatien (mt 3921) itäpuolelle ennen raja-asemaan kuuluvia liikennejärjestelyjä.

Valtatien parantamisen tarve

Suunniteltava valtatieosuus on osa Euroopan kattavaa TEN-tieverkkoa. Valtatie 13 on osa maan poikki kulkevaa yhteyttä länsirannikolta Lappeenrantaan ja Nuijamaan rajanylityspaikalle, josta tie jatkuu Venäjän puolella Viipuriin. Valtatie osana Suomen tärkeintä päätieverkkoa sisältyy Euroopan Unionin päätökseen Suomen kattavaksi verkoksi (TEN-T), mikä tarkoittaa tärkeää liikenneverkkoa jäsenmaissa, alueellisella ja kansainvälisellä tasolla.

Valtatie 13 ei suunnittelualueella täytä Suomen tärkeimmille pääteille asetettuja vaatimuksia. Ongelmia on erityisesti liikenneturvallisuudessa, liikenteen sujuvuudessa ja tien rakenteellisessa kunnossa sekä paikallisen että rajaliikenteen liikumistarpeiden päivittäisessä yhteensovittamisessa. Erityinen ongelma nykytilanteessa on Nuijamaan rajanylityspaikasta aiheutuvat pahimmillaan valtatielle 6 ulottuneet raskaan liikenteen jonot sekä Nuijamaan kirkonkylän / Rapattilan tasoliittymien liikenteellinen toimivuus.

Venäjän ja Suomen välisen liikkumisen kasvu näkyy erityisen voimakkaana Kaakkois-Suomessa. Kasvu on ollut voimakainta henkilöliikenteessä ja se kohdistunut ostos- ja matkailuliikenteeseen. Nuijamaan raja-asema on vuonna 2013 noussut henkilöliikenteen määrältä Vaalimaan ohi valtakunnan viikkaimmaksi tieliikenteen rajanylityspaikaksi. Viisumivapauden mahdollisesti toteutuessa pelkästään kansainvälisten matkailuvirtojen voidaan arvioida vielä kaksin- tai kolminkertaistuvan. Pietarin väestöpohjan tarjoamat mahdollisuudet elinkeinotoiminnalle ovat erittäin merkittäviä Kaakkois-Suomen lisäksi myös valtakunnan tasolla. Suomen ja Venäjän tieviranomaisilla on tavoitteena edistää yhteistyössä myös Saimaan kanavan nykyisen huoltotieyhteyden jatkossa korvaavan uuden Viipuri - Brusnitshnoje tieyhteyden toteutusta.

Hanke liittyy kiinteästi maankäytön suunnitteluun. Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavassa I esitetyt runsaat uudet kaupan aluevaraukset Mustolan ja Nuijamaan alueilla lisäävät valtatie liikennettä. Lappeenrannan kaupunki laatii koko valtatie alueelle osayleiskaavoja rinnan valtatie suunnittelun kanssa.



Suunnittelun tavoitteet

Keskeisenä tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta luomalla laatuolosuhteita yhtenäisen, mahdollisimman häiriötön ja valtatie vaatimukset täyttävä tieosuus, joka palvelee kasvavaa rajaliikennettä, Nuijamaan rajanylityspaikan toimivuutta, alueen yhdyskuntarakennetta ja sen kehittymistä mahdollisimman hyvin. Tavoitetilassa vuonna 2030 tieosuuden laatuolosuhteiden tulisi vastata tällöin tarvittavia valtatiejakson toimivuusvaatimuksia. Tieosuudella ei ole tuolloin rekajonoja ja paikallisen sekä rajaliikenteen tarpeet on sovitettu yhteen maankäyttotarpeiden ja Venäjän toteuttamien omien tieyhteyksiensä kanssa. Tavoitteena on myös minimoida valtatie rakentamisen ja liikenteen alueen asukkaille ja ympäristölle aiheuttamat haitalliset vaikutukset. Tien vaihteittaisen kehittämisen tulee olla taloudellisesti kannattavaa ja nykyistä tierakennetta hyödyntävää.

Osapuolet

Suunnittelua ohjaa hankeryhmä, jossa ovat edustettuina hankkeesta vastaava Kaakkois-Suomen ELY-keskus (Liikenne ja Infrastruktuuri), Liikennevirasto, Lappeenrannan kaupunki ja Etelä-Karjalan liitto, Tulli ja Rajavartiolaitos sekä maakuntamuseo. YVA-menettelyn yhteysviranomaisena Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue toimii hankeryhmässä asiantuntijana.



Tutkitut vaihtoehdot

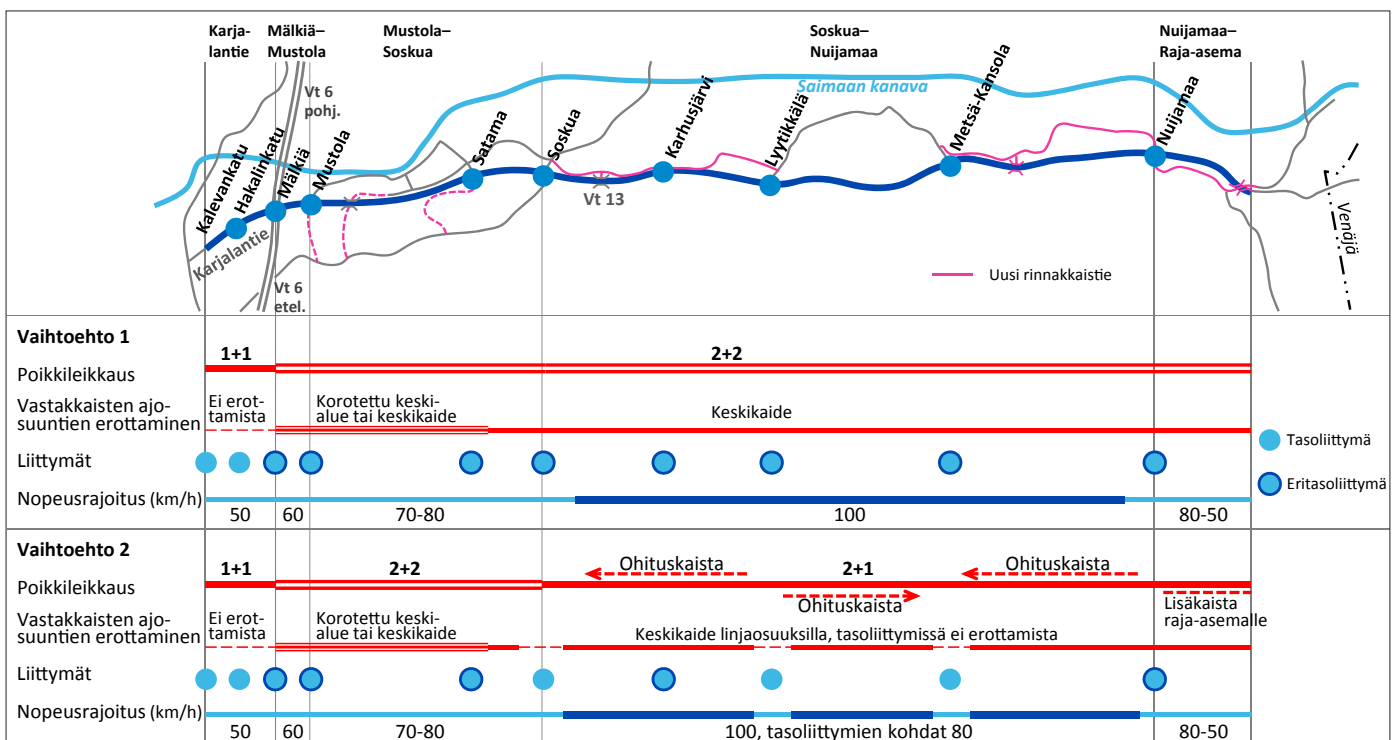
Vaihtoehdot on muodostettu hankkeen tavoitteiden, nykytila-analyysin sekä aikaisempien suunnitelmien ja selvitysten perustella. Merkittävin lähtökohta valtatieen toimivuuden ohella on myös tieosuuden liittyminen Nuijamaan kansainväliseen rajanylityspaikkaan ja sen toimivuustarpeiden turvaaminen. Lisäksi nykyiselle paikalleen maankäytön ja rajaliikenteen myötä jo osittain rakentunut valtatielinjaus mahdollistaa nykyisen tierakenteen kustannustehokkaan hyödyntämisen sekä tien parantamisen tarvittaessa osavaiheittain.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tutkittu maakuntakaavan mukaisessa nykyisessä tiekäytävässä kaksi hankevaihtoehtoa:

- Hankevaihtoehto 1, jossa valtatie 13 parannetaan asetettua tavoitetilaa vastaavaksi korkeatasoiseksi ja laatu- ja tasoltaan yhtenäiseksi nelikaistaiseksi eritasoliittymien varustetuksi päätieksi.
- Hankevaihtoehto 2 (0++), jossa tien taso parane nykyisestä selkeästi, mutta laatutasosta ei muodostu yhtenäistä. Osuus Mälkiästä Soskualle parannetaan nelikaistaisena valtatieen ja siitä raja-asemalle 2+1-kaistaisena ohituskaistatienä. Liittymät ovat eritasoliittymiä tai korkeatasoisia tasoliittymiä.

Valtatien 6 länsipuoleinen valtatie 13 jatke Karjalantie säilyy 2-kaistaisena. Mälkiän ja Mustolan eritasoliittymien rampit yhdistetään toisiinsa erillisillä kaistoilla ja rampin välillä valtatie on 3+3 kaistainen. Mälkiän ja Sataman eritasoliittymien välillä valtatieen vastakkaiset ajosuunnat erotetaan toisistaan joko korotetulla keskialueella tai keskikaiteella. Siitä raja-asemalle erottaminen tehdään keskikaiteella lukuun ottamatta vaihtoehdon 2 muutamaa tasoliittymän kohtaa. Hankevaihtoehtoja on verrattu parannettuun nykytilanteeseen eli vaihtoehtoon 0, jossa valtatie 13 säilyy lähes nykyisellään.

Tutkitut vaihtoehdot



Vaikutusten arviointi

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tunnistettu vaihtoehdojen vaikutukset ympäristöön. Monipuolisiin lähtötietoihin ja selvityksiin perustuvassa arvioinnissa on painotettu merkittäviä vaikutuksia. Vaikutuksen merkittävyyden arviointi perustuu kohteen tai alueen tärkeyteen ja vaikutuksen muutoksen suuruuteen. Asiantuntija-arvioinnin pohjaksi on tehty mm. erilliset luonto- ja ilmanlaatuselvitykset. Aineistossa on hyödynnetty myös alueen osayleiskaavojen laadinnan yhteydessä tehtyjä maisema- ja kulttuuriympäristöselvityksiä. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointiin on saatu tärkeää tietoa vuorovaikutuksen kautta.

Vaihtoehdon 1 etuja ovat merkittävä liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden parantuminen. Liikenteelliset vaikutukset heijastuvat suoraan ympäristövaikutuksiin. Vaihtoehto 1 tukee maakuntakaavassa osoitettujen kaupan ja työpaikkojen alueiden toteutumista. Haitalliset ympäristövaikutukset ovat kokonaisuutena hyvin pieniä. Luonnon monimuotoisuuden kannalta muutos on pieni ja arvokkaisiin luontokohteisiin ei kohdistu merkittäviä haittoja. Maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuu pieni muutos, jossa on myös myönteisiä puolia tieympäristön kohentumisen vuoksi. Asumisen viihtyvyyden ja liikkumisyhteyksiin kohdistuu paikoin haitallisia vaikutuksia, vaikka kokonaisuutena vaikutukset ihmisten elinoloihin ovat myönteisiä. Melutilanne huononee meluntorjunnan ansiosta vain hieman. Vesistövaikutukset ovat myönteisiä johtuen liikenneturvallisuuden parantumisesta.

Vaihtoehto 2 on ympäristövaikutuksiltaan hyvin samankaltainen kuin vaihtoehto 1. Vaihtoehdossa 1 liikkuminen on sujuvampaa ja onnettomuusriski on pienempi, joten se on parempi ihmisten liikkumisen ja vesistövaikutusten kannalta. Vaihtoehdon 2 liikenteen sujuvuusongelmat voivat vaikeuttaa maankäytön laajenemista, vaikka myös vaihtoehto 2 tukee maankäytön kehittämistä hyvin. Maiseman ja luonnonympäristön kannalta vaihtoehto 2 aiheuttaa vähemmän rakentamista.

Johtopäätökset

Vaihtoehto 0 eli hankkeen toteuttamatta jättäminen aiheuttaa merkittävää haittaa ihmisten elinympäristölle. Ruuhkat merkitsevät häiriöitä ja heikentävät viihtyvyyttä valtatie läheisyydessä. Kasvavat liikenneongelmat tekevät jokapäiväisestä liikkumisesta vaikeaa ja lähiympäristön melutilanne pahenee. Maankäytön kehittäminen maakuntakaavan mukaisesti estyy liikenteellisten ongelmien vuoksi. Liikenneturvallisuuden heikkeneminen ja onnettomuusriskin kasvaminen ovat vesistöjen kannalta kielteinen muutos.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tunnistettu useita mahdollisuuksia ehkäistä, rajoittaa tai poistaa valtatie parantamisen haitallisia vaikutuksia. Meluntorjunnan rakentaminen on keskeinen ihmisiin kohdistuvien haittojen lieventämiskeino.

Vaihtoehtojen 1 ja 2 välillä ei todettu ympäristövaikutusten kannalta merkittäviä eroa. Voimakkaasti kehittyvä maankäyttö muuttaa ympäristöä laajalla alueella ja huomattavasti enemmän kuin valtatie parantaminen. Maankäytön kehityksen ja elinkeinoelämän kannalta vaihtoehto 1 on paras, mutta myös vaihtoehto 2 tukee maankäytön kehitystä. Hankkeen toteuttamatta jättäminen (ve 0) on huonoin vaihtoehto. Se aiheuttaisi selvästi haitallisia vaikutuksia ihmisten elinympäristölle ja liikkumiselle ja suunniteltu maankäyttö jäisi toteutumatta.

Jatkosuunnittelu ja toteutus

Kaakkois-Suomen ELY-keskus (Liikenne ja infrastruktuuri) tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta YVA-menettelyn päätyttyä syksyllä 2014. Sen pohjalta laadittava maantielain mukainen yleissuunnitelma valmistuu alustavasti kevättalvella 2015. Lainvoimainen yleissuunnitelman hyväksymispäätös mahdollistaa jatkossa hankkeen tai sen osien yksityiskohtaisten tiesuunnitelmien laadinnan.

Hanke on ehdolla Liikenneviraston tuleviin kehittämis- ja EU:n CBC-ohjelmiin. Hankkeesta on mahdollista irrottaa jo seuraavalla EU -rahoituskaudella toteutettavaksi kiireellisimpiä liikennetilanteen tarpeeseen vastaavia toiminnallisia osakokonaisuuksia. Niitä ovat alustavasti Nuijamaan rajanylityspaikka ja sen lähialueet sekä Mustolan alue. Toteutustarpeiden ajoitukseen vaikuttaa oleellisesti jatkossa Nuijamaan rajanylityspaikan toimivuus sekä Viipuri – Brusnitshnoje -tieyhteyden toteutus. Rahoitusmahdollisuuksien rajallisuudesta johtuen tieosuuden parantaminen tulee tapahtumaan osavaiheittain.

Hankkeesta vastaava

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

Yhteyshenkilö

Hannu Moilanen
puh. 0295 029 191
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

Yhteysviranomainen

Kaakkois-Suomen elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus,
Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue
PL 1041
45101 Kouvola

Yhteyshenkilö

Antti Puhalainen
puh. 040 7789905
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

YVA-konsultti

Sito Oy
Tuulikuja 2
02100 Espoo

Yhteyshenkilöt:

Matti Romppanen, puh. 020 747 6740
Rauno Tuominen, puh. 020 747 6139
Veli-Markku Uski, puh. 020 747 6641
etunimi.sukunimi@sito.fi

www.ely-keskus.fi