



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri - vastuualue

Valtatie 2 parantaminen välillä Nummela - Karkkila, Vihti, Karkkila

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Hankkeesta vastaavalle annettava yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017, jäljempänä YVA-laki) 18 §:ään.

Arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue.

1 Hanketiedot

Hankkeen perustiedot

Valtatie 2 parantaminen välillä Nummela-Karkkila, Vihti ja Karkkila

Hankkeesta vastaava on Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue ja heidän konsulttinaan toimii Ramboll Finland Oy.

Hankkeen ja sen vaihtoehtojen kuvaus

Hankkeessa suunnitellaan valtatie 2 parantamista Vihdin Nummolan taajaman ja Karkkilan kaupungin välillä. Hankkeen tavoitteina on muun muassa parantaa liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja matka-ajan ennustettavuutta. Hankealueen pituus on noin 31 km ja se ulottuu Nummolan Meritien eritasoliittymästä Tuorilan eritasoliittymään Karkkilassa. Valtatien linjaus säilyy ennallaan kaikissa hankevaihtoehtoissa. Vaihtoehtoissa 1 ja 2 tietä tullaan leventämään nykyisestä lisäkaistoilla.

Hankkeen vaihtoehdot YVA-menettelyssä ovat:

- Vertailuvaihtoehto VE0+: Nykyisen valtatie vähäisiä parantamistoimenpiteitä, kuten ohituskaistojen kohdalle lisättäviä keskikaiteita ja tasoliittymiin toteutettavia kääntymiskaistoja.

- Vaihtoehto VE1: Valtatien parantaminen ohituskaistatieksi (2+1), liittymien parantamisia ja kaksi uutta eritasoliittymää.
- Vaihtoehto VE2: Valtatien parantaminen osittain nelikaistaiseksi (2+2) ja osittain ohituskaistatieksi (2+1). Valtatien tasoliittymät katkaistaan ja valtatielle toteutetaan uusia eritasoliittymiä. Koko suunnitteluvälille toteutetaan rinnakkaistieyhteys.

Tarkempi kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista on esitetty arviointiohjelmassa.

2 Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn määräytyminen

Hankkeen arviointimenettelyn tarve määräytyy ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (jäljempänä YVA-laki) liitteen 1 kohdan 9 c) perusteella: tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

Koska Uudenmaan ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue (L-vastuualue) vastaa hankkeen suunnittelusta, Uudenmaan ELY-keskus pyysi ympäristöministeriötä määräämään, mikä ELY-keskuksista toimii hankkeen yhteysviranomaisena (YVA-laki 10.3 §). Ympäristöministeriö määräsi Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen (Y-vastuualue) toimimaan hankkeen yhteysviranomaisena.

Ennakkoneuvottelu

Yhteysviranomainen on järjestänyt ennakkoneuvottelun 13.5.2025, edistämään muun muassa hankkeen vaatimien arviointi-, suunnittelu- ja lupamenettelyjen kokonaisuuden hallintaa, sekä hankkeesta vastaavan ja viranomaisten välistä tiedonvaihtoa. Ennakkoneuvotteluun osallistuivat yhteysviranomaisen edustajien ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi edustajia Väylävirastosta, Vihdin kunnasta, Uudenmaan liitosta, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitokselta, Lohjan ympäristöterveyspalveluista, Etelä-Suomen aluehallintovirastosta ja Länsi Uudenmaan vastuumuseosta.

Hankkeessa laaditaan yleissuunnitelmaa osin yhtäaikaaisesti YVA-menettelyn kanssa. Perustellun päätelmän antamisen jälkeen jokin hankevaihtoehto valitaan tarkempaan suunnitteluun ja yleissuunnitelma viimeistellään sen mukaisesti.

Vireilletulo

Hankkeesta vastaava on laittanut Valtatien 2 parantaminen välillä Nummela – Karkkila hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma) vireille toimittamalla sen Uudenmaan ELY-keskukseen 7.7.2025.

Arviointiohjelmasta tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olostä sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 13.8.–11.9.2025. Kuulutus ja arviointiohjelma julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/vt2-Nummela-Karkkila-YVA. Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Vihdin ja Karkkilan kunnille julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu seuraavissa lehdissä 13.8.2025 julkaistuilla lehti-ilmoituksilla: Karkkilalainen, Vihdin Uutiset, ja Länsi-Uusimaa.

Arviointiohjelmasta on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa seuraavissa paikoissa:

- Vihdin kunnanvirasto, Asemantie 30, 03100 Nummela
- Vihdin kirkonkylän kirjasto, Nietoinkuja 1, 03400 Vihti
- Karkkilan kirjasto, Valtatie 26 E, 03600 Karkkila.

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuudet 20.8.2025 klo 17:30–19:30 Vihdin Kultsalla osoitteessa Kirkkoniementie 10 sekä 21.8.2025 klo 17:30–19:30 Nyhkälän koululla osoitteessa Huhdintie 13. Tilaisuuksia oli mahdollista seurata etäyhteydellä esittelyiden ajan.

3 Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomaisen pyysi lausunnot arviointiohjelmasta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle 6 lausuntoa ja 26 mielipidettä. Lausunnon antoivat seuraavat viranomaiset: Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Karkkilan kaupunki, Länsi-Uudenmaan museo, Uudenmaan liitto, Vihdin kunta ja Väylävirasto.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Lausuntopyyntö, lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/vt2-Nummela-Karkkila-YVA. Verkkosivuilla julkaistusta lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

Yhteenveto lausunnoista

Yleistä

Valtatien 2 kehittämistä pidettiin tärkeänä hankkeena, joka parantaa liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta ja elinvoimaisuutta. Arviointiohjelmassa esitettyä arvioinnin laajuutta pidettiin riittävänä ja vaihtoehtoja riittävinä ja vertailukelpoisina.

Lausunnoissa todettiin, että vaikutusten arvioinnin lähtökohdat ilmastovaikutusten arvioinnin osalta vaikuttavat kattavilta ja hyvin perustelluilta. Myös luontoarvot ja ekologiset yhteydet on huomioitu ohjelmassa tarpeellisella tasolla.

Vaihtoehdot ja tarkastelualue

Lausunnoissa nostettiin esiin, että Valtatien 2 kehittämisessä tulisi kaikissa vaihtoehdoissa rakentaa jalankulku- ja pyöräilyväylä Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välille, sillä väli on osa alueellista pyöräilyn pääväylää. Lisäksi tulee varmistaa kulkuyhteys Valtatieltä 2 Koivissillan yritysalueelle Nummelantien kautta.

Lausunnoissa esitettiin, että Karkkilan puolella tarkastelualueen tulisi ulottua Siikalantien risteykseen asti, koska alueella on tapahtunut useita onnettomuuksia ja liikennemäärien ennustetaan kasvavan. Katsottiin, että osayleiskaavassa asumiseen varattuun Tuorilan alueeseen kohdistuvat vaikutukset tulisi myös arvioida. Lisäksi katsottiin, että tulisi arvioida vaikutukset Tuorilan eritasoliittymän pohjoispuolella Valtatien 2 alittavaan Saavajokeen ja sen ympäristöön ja etenkin Pyhäjärven veden laatuun.

Lausunnoissa katsottiin, että vaihtoehdoissa VE1 ja VE2 ei ole esitetty riittäviä toimenpiteitä Ahmoontien ja ABC:n liittymien kehittämiseksi, vaikka alueella on tunnistettu liikenteellisiä haasteita. Huomautettiin, että yritysalueiden liikennejärjestelyitä tulisi tarkastella kokonaisuutena. Nostettiin esiin, että joillekin alueille suunnitellaan lisää yritystoimintaa, mikä lisää painetta parantaa liittymien kapasiteettia ja soveltuvuutta raskaalle liikenteelle.

Liikenne ja liikkuminen

Lausunnoissa katsottiin, että Valtatien 2 parantaminen edistäisi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Liikennevaikutusten arviointia pidettiin lähtökohtaisesti kattavana, mutta katsottiin, että myös rakentamisvaiheen liikennevaikutuksia tulee kuvata arviointiselostuksessa. Lisäksi tulee tarkastella hankkeen vaikutuksia lähialueen väyliin sekä rakentamisen että toimintavaiheen aikana.

10.10.2025

Lausunnoissa nostettiin esiin kevyen liikenteen turvallisuuden tarkastelu valtatie ylityskohdissa ja muistutettiin, että mikäli haja-asutusalueiden pieniä liittymiä poistetaan, on varmistettava kulkuyhteydet kiinteistöille, pelloille ja peltolohkoille. Myös teollisuusliittymien turvallisuuden parantaminen nostettiin esiin.

Lisäksi muistutettiin Hyvinkää-Karjaa rataa kohdistuvien vaikutusten huomioimisesta suunnittelun ja rakentamisen eri vaiheissa sekä rata-alueen läheisyydessä työskentelemisen ohjeistuksista.

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Lausunnoissa todettiin, että maakuntakaavatilanne on kuvattu arviointiohjelmassa asianmukaisesti ja muistutettiin maakuntakaavan yleisistä suunnittelumääräyksistä. Yleiskaavoituksen osalta tuotiin esiin, että Nummelan osayleiskaavan laatiminen on käynnistynyt keväällä 2025 ja se kattaa Nummelan asemakaavoitetut alueet sekä taajaman lieve- ja kasvualueita. Kaavaa varten tehdään erillisselvityksiä mm. alueen luontoarvoista ja kulttuuriympäristöistä.

Hankkeen katsottiin tukevan yhdyskuntarakennetta sekä Nummelan ja Karkkilan keskusta-alueiden välistä liikkuvuutta. Alue- ja yhdyskuntarakenteen osalta suunniteltua arviointia pidettiin asianmukaisena ja riittävänä, mutta muistutettiin, että vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida myös infrastruktuuriin kuten raakavesitunneliin, maakaasuputkeen ja voimajohtoihin kohdistuvat vaikutukset.

Lisäksi lausunnoissa esitettiin joitakin tarkennuksia arviointiohjelmassa käytettyyn nimitykseen ja aluekuvauksiin.

Melu

Lausunnoissa tuotiin esiin, että melutasot ylittävät ohjearvot jo nykytilanteessa useiden asuinrakennusten ja loma-asuntojen kohdalla, erityisesti Nummelan, Vihdin kirkonkylän ja Karkkilan keskustan alueilla. Tuotiin esiin, että asukkaat ovat jo nykytilanteessa esittäneet valituksia liikenteen aiheuttamasta melusta.

Lausunnonantajat korostivat, että tien suunnittelussa tulee ensisijaisesti pyrkiä saavuttamaan valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melutason ohjearvot. Arviointiselostuksessa on tärkeää tunnistaa ne kohteet, joissa suunnitellut meluntorjuntatoimenpiteet eivät riitä ohjearvojen saavuttamiseen, ja esittää millaisia lisätoimenpiteitä tarvittaisiin tavoitteiden täyttämiseksi. Lisäksi selostuksessa tulee vertailla eri vaihtoehtoja meluntorjunnan näkökulmasta ja arvioida, mikä vaihtoehto tuottaa parhaan lopputuloksen verrattuna nykytilanteeseen. Lausunnoissa muistutettiin, että päiväajan melutilanne on yöaikaa merkitsevämpi.

Meluntorjunnan suunnittelulta toivottiin ennakoivaa ja huolellista arviointia, jotta vaikutukset asutukseen ja ympäristöön pysyvät hallinnassa. Tämä nähtiin erityisen tärkeänä alueilla, joilla melutasot ylittävät ohjearvot jo nykyisellään. Lisäksi lausunnoissa huomautettiin, että nopeusrajoituksen nostaminen ja tielinjan levenyttäminen voivat laajentaa melualueita, mikä lisää meluntorjunnan tarvetta entisestään.

Huolta herätti myös se, että meluntorjuntaa aiotaan suunnitella vain niille tieosuuksille, joihin kohdistuu varsinaisia toimenpiteitä. Koska liikennemäärän kasvu voi tulevaisuudessa lisätä meluhaittoja, ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee selvittää melun vaikutukset asutukselle ja muille häiriintyvälle kohteille sekä esittää ratkaisuja melutason alentamiseksi sekä nykyisissä että tulevaisissa melualueen asuntokohteissa.

Pohjavedet

Lausunnoissa todettiin, että tielinjaus halkoo tai sivuaa useampaa pohjavesialuetta. Arviointiohjelmassa esitettyä pohjavesivaikutusten arviointia pidettiin kattavana, mutta muistutettiin, että pohjaveden suojarakenteiden suunnitteluun ja toteutukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota erityisesti vedenottamoiden suoja-alueilla.

Kulttuuriympäristö ja maisema

Lausunnoissa katsottiin, että valtakunnalliset ja maakunnalliset maisema- ja kulttuuriympäristöarvot on tuotu lähtötiedoissa hyvin esiin, mutta paikallisten arvojen osalta tarvitaan täydennyksiä ja mahdollisesti lisäselvityksiä. Todettiin, että arviointiohjelmassa on mainittu paikallisesti arvokkaita rakennuksia ja maisema-alueita, mutta niitä ei ole esitelty tarkemmin, eikä lähteitä ole kerrottu. Lausunnoissa katsottiin, että tietojen päivittäminen voi edellyttää uusia selvityksiä erityisesti haja-asutusalueilla. Lisäksi huomautettiin, että koska osa paikallisista arvoista ei näy kaavoissa, pelkkä kaava-aineisto ei riitä lähtötiedoksi. Erityisen tärkeinä lisäselvityksiä pidettiin vaihtoehtoisissa VE1 ja VE2, joissa muutokset voivat merkittävästi vaikuttaa lähimaisemiin ja -kohteisiin.

Lausunnoissa muistutettiin, että arvioinnissa tulee vertailla eri vaihtoehtojen vaikutuksia, tarkastella yhteisvaikutuksia ja esittää keinot kielteisten vaikutusten lieventämiseksi. Muistutettiin, että maisemavaikutusten arvioinnissa on huomioitava myös liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyt sekä meluntorjuntaan liittyvät toimenpiteet.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta Karkkilan alueen aiemmat inventoinnit katsottiin riittäviksi, mutta Vihdin osuudelle todettiin tarvittavan lisäselvityksiä. Arviointiohjelmassa esitettyjä suunnitelmia lisäselvityksistä pidettiin riittävinä.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Lausunnoissa pidettiin rakentamisen aikaisten vaikutusten selvittämistä tärkeänä. Katsottiin, että erityistä huomiota tulee kiinnittää paitsi työnaikaisten hulevesien hallintaan myös rakentamisessa syntyvien ylijäämämaiden käsittelyyn. Esitettiin, että jo suunnitteluvaiheessa olisi hyödyllistä laatia kokonaisvaltainen suunnitelma kaivettavien maiden sijoittamisesta ja mahdollisesta hyödyntämisestä.

Myös rakentamisen aikaisia pöly- ja tärinähaittoja tulee arvioida ja näiden lieventämiskeinoja ja seuranta esittää arviointiselostuksessa.

Yhteenveto mielipiteistä

Liikenne

Mielipiteissä korostettiin liikenneturvallisuuden parantamisen tarvetta Valtatien 2 suunnittelualueella. Useissa mielipiteissä tuotiin esiin puutteita nykyisissä liittymäjärjestelyissä. Lisäksi esitettiin huolia ohituskaistojen riittävydestä ja keskikaiteiden puutteesta.

Alikulkujen mitoituksen osalta tuotiin esiin, että maatalouskoneiden ja erikoiskuljetusten esteetön liikkuminen tulee varmistaa. Erityisesti maanviljelijät painottivat, että kulkuyhteydet pelloille tulee säilyttää, ja että vaihtoehtoiset reitit voivat aiheuttaa kohtuuttomia kiertomatkoja ja lisäkustannuksia.

Kevyen liikenteen turvallisuus nousi esiin useissa palautteissa. Toivottiin, että tien suunnittelussa huomioidaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ylityspaikat sekä mahdollistetaan turvallinen liikkuminen koko tieosuudella.

Nopeusrajoitusten osalta ehdotettiin 80 km/h rajoitusta koko tieosuudelle liikenneturvallisuuden ja ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Myös näkyvyyden parantaminen mäkien kohdalla ja mainoskyltteihin liittyvät häiriötekijät nostettiin esiin.

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Mielipiteissä nousi toistuvasti esiin huoli siitä, että suunnitellut tiejärjestelyt, kuten eritasoliittymät ja tiealueen leveneminen, voivat heikentää olemassa olevien kiinteistöjen käyttömahdollisuuksia. Useissa tapauksissa esitettiin, että tiehankkeen toteutus saattaa johtaa yksityisten kiinteistöjen halkomiseen, rakennusoikeuden menetykseen tai asumisen mahdottomuuteen. Erityisesti korostettiin, että vaikutukset voivat olla kohtuuttomia, mikäli kiinteistön arvo romahtaa tai käyttö estyy kokonaan.

Mielipiteissä tuotiin esiin myös maatalousalueiden käyttöön liittyviä haasteita. Tiehankkeen arvioitiin vaikeuttavan kulkuyhteyksiä pelloille, mikä voi aiheuttaa merkittäviä logistisia ongelmia ja lisäkustannuksia.

Lisäksi todettiin, että suunnittelussa tulee huomioida olemassa olevat vesijohtojen ja kaasuputkien sijainnit, jotta infrastruktuurille ei aiheudu vaurioita.

Melu

Mielipiteissä liikenteen melu nousi esiin keskeisenä ja toistuvana huolenaiheena. Liikenteen melu koettiin häiritseväksi, ja muistutettiin melun kielteisistä terveysvaikutuksista. Esimerkiksi raskaan liikenteen aiheuttamat melupiikit ja sillan kolahdukset koettiin erityisen häiritsevinä. Meluesteiden rakentamista toivottiin erityisesti alueille, joilla tie kulkee korkeammalla kuin asutus. Mielipiteissä todettiin, että meluesteet tulisi toteuttaa molemmille puolille tietä ja niiden tulisi olla riittävän korkeita ja maisemaan sopivia.

Pinta- ja pohjavedet

Mielipiteissä muistutettiin, että rakentamisen yhteydessä tulee huomioida valuma-alueiden vesien hallinta, erityisesti tulvaherkillä alueilla. Paikalliset valumavesiongelmien nostettiin esiin ajoturvallisuutta vaarantavana tekijänä. Muutamissa mielipiteissä muistutettiin myös yksittäisten kiinteistöjen talousvesikaivojen ja vesijohtojen sijainnista.

Luonto ja luonnonsuojelu

Useissa mielipiteissä tuotiin esiin huoli hankkeen vaikutuksista alueen luonnon monimuotoisuuteen ja suojeltuihin elinympäristöihin. Erityisesti Sortojan, Olkkalanjoen ja Maijanojan virtavesien merkitys taimenen kutualueina korostui. Rakentamisen arvioidaan voivan heikentää näiden vesistöjen ekologista tilaa muun muassa hienojakoisten maa-ainesten kulkeutumisen, vaellusesteiden syntymisen ja elinympäristöjen häviämisen kautta.

Lisäksi todettiin, että hankealueella esiintyy saukkoja, lepakoita ja liito-oravia, joiden elinympäristöt tulee selvittää ja huomioida riittävän laajasti. Mielipiteissä muistutettiin myös Honnonviidan luonnonsuojelualueen läheisyydestä ja sen luontoarvoista.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Mielipiteissä korostui huoli, että tiehankkeen toteutus voi heikentää alueen maisemallista ja kulttuurihistoriallista arvoa. Erityisesti Enärannan ja Nummelan alueilla puuston poistamisen, penkereiden ja siltojen rakenteiden sekä liikenteen lisääntymisen koettiin muuttaneen ympäristön luonnetta merkittävästi. Alueita kuvattiin paikoin tehdasalueen kaltaisiksi, ja toivottiin, että maisemointiin ja viherrakentamiseen panostetaan erityisesti niillä alueilla, joilla ympäristö on jo muuttunut.

Vihdin metsä- ja peltomaisemien kulttuurihistoriallinen merkitys nostettiin esiin useissa mielipiteissä. Katsottiin, että laajamittaiset tiejärjestelyt, kuten nelikaistaisuus ja eritasoliittymät, eivät ole maiseman kannalta hyväksyttäviä, ja että suunnittelussa tulee pyrkiä säilyttämään alueen alkuperäinen ilme ja luontoarvot.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Mielipiteissä esitettiin huolia rakentamisen aikaisista vaikutuksista erityisesti melun, maiseman, vesistöjen ja liikennejärjestelyjen osalta. Rakennustöiden arvioitiin lisäävän häiriötä asuinympäristössä, erityisesti alueilla, joilla melu- ja maisemavaikutukset ovat jo nykytilanteessa merkittäviä. Todettiin, että rakentamisen aikainen melu ja pöly voivat heikentää asumisviihtyvyyttä entisestään.

Useissa mielipiteissä korostettiin tarvetta huolehtia rakentamisen ympäristövaikutuksista, kuten haittakasvien leviämisestä maan siirtojen yhteydessä. Lisäksi toivottiin, että maanottoaikojen ja läjitysalueiden ympäristölliset näkökohdat sekä niihin liittyvä dokumentointi otetaan huomioon koko hankkeen ajan.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset vesistöihin, kuten Sortojaan, nostettiin esiin erityisesti tulvaherkillä alueilla. Esitettiin, että valuma-alueiden vesien hallinta ja tierakenteiden vaikutus virtaamiin tulee arvioida huolellisesti ennen toteutusta.

Ilmastovaikutukset

Muutamissa lausunnoissa ehdotettiin nopeusrajoitusten alentamista ja kevyen liikenteen edistämistä ilmastosyistä. Mielipiteissä esitettiin, että YVA:ssa tulisi arvioida eri vaihtoehtojen vaikutuksia energiankulutukseen ja kasvihuonekaasupäästöihin.

4 Yhteysviranomaisen kannanotto arviointiohjelman laajuudesta ja tarkkuudesta sekä ohjeet arviointiselostuksen laadintaan

Arvioinnin laajuus ja tarkkuus

Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiohjelma on kohtuullisen kattava. Suunnittelualueen kuvauksen pohjalta saa suunnittelutarkkuuteen nähden hyvän kuvan alueen nykytilanteesta. Kaikista vaikutuslajeista on kuvattu arviointimenetelmät sekä erikseen tyypillisiä vaikutuksia ja merkittävyyden arviointiin liittyviä tekijöitä.

Arviointiohjelmassa on kuvattu yleisellä tasolla, millä tavoin ja minkälaisin kriteerein vaikutusten merkittävyyttä on tarkoitus arvioida.

Yhteysviranomaisen toteaa, että vaikutuslajikohtaiset merkittävyyden arvioinnin tekijät ja periaatteet olisi voinut esittää jo arviointiohjelmassa taulukoituina. Tällöin tarkempiin merkittävyyden arvioinnin periaatteisiin olisi voinut ottaa kantaa jo tässä vaiheessa.

Arviointiohjelmassa on esitetty kattavasti tiehankkeissa tyypillisesti tarvittavat luvat.

Hankekuvaus ja hankkeen vaihtoehdot

Hankkeen vaihtoehdot ja niiden kuvaus on esitetty riittävän selkeästi. Vaihtoehtojen kuvauksesta jää kuitenkin vielä epäselväksi, mitkä tasoliittymistä on tarkoitus katkaista missäkin vaihtoehdossa. Tämä tulee selventää arviointiselostukseen. Vaihtoehtoja kuvaavissa teksteissä ei myöskään ole kuvattu suunniteltua rinnakkaistieverkostoa ja sen mahdollista nykytilannetta. Yhteysviranomaisen katsoo, että hankekuvausta tulee täydentää rinnakkaistieverkon osalta. Kuvauksesta tulee muun muassa käydä ilmi, mikä on rinnakkaistieverkoston nykytilanne ja kuvata, mitä uusien rinnakkaistieyhteyksien toteuttaminen tarkoittaa. Myös rinnakkaistieyhteyksien mahdollisen rakentamisen ja toiminnan aikaisia vaikutuksia tulee soveltuvien osin arvioida, mutta vaikutusarviointi voi olla kuvattuna yleisemmällä, hankkeen suunnitteluvaiheen mahdollistamalla tasolla.

Lausunnoissa ja mielipiteissä nostettiin esiin arvioinnin ja suunnittelun ulottaminen Karkkilassa Siikalantien risteykseen asti. Yhteysviranomaisen toteaa, että vaikka Siikalantien risteys ei enää kuulu varsinaiseen hankkeeseen, se sijoittuu kuitenkin hankkeen välittömälle vaikutusalueelle (2000 metrin puskurivyöhyke). Yhteysviranomaisen katsoo, että esimerkiksi Tuorilan eritasoliittymän alueelle suunniteltavien toimien osalta on arvioitava myös vaikutuksia Saavajokeen ja sen ympäristöön. Osana yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön kohdistuvaa arviointia tulee arvioida hankkeen vaikutukset lainvoimaisten kaavojen mukaiseen maankäyttöön, vaikka kaavoissa esitetty maankäyttö ei vielä olisikaan toteutunut.

Ympäristön nykytila, arvioitavat ympäristövaikutukset ja menetelmät

Arviointiohjelmassa on kuvattu melko kattavasti vaikutusalueen ympäristön nykytilaa ja sen kehitystä. Vaikutusalue on rajattu osapuilleen olemassa olevan tielinjauksen mukaisesti puskurivyöhykkeittäin. Yhteysviranomaisen katsoo, että vaikutusalue on pääosin riittävä, mutta vaikutusaluetta tulee tarkistaa niin, että se kattaa myös rinnakkaistieyhteydet.

Arviointiohjelmassa keskeisiksi arvioitaviksi vaikutuksiksi tässä hankkeessa tunnistettiin:

- liikenteelliset vaikutukset ja liikenneturvallisuus
- vaikutukset maankäyttöön
- vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön
- vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen
- vaikutukset elinkeinoelämään
- sulfaattimaiden vaikutukset ja tulvariskialueet
- luontovaikutukset rakentamattomille metsäisille alueille, vesistöjen varsille ja metsäsaarekkeisiin, joihin tievaihtoehtojen maastokäytävät kohdistuvat
- vaikutukset direktiivilajeihin

Lisäksi yleisellä tasolla merkittäviksi vaikutuksiksi mainittiin ilmastovaikutukset ja resurssitehokkuus.

Liikenteelliset vaikutukset eivät varsinaisesti kuulu ympäristövaikutusten arvioinnissa käsiteltäviin vaikutuksiin, mutta yhteysviranomaisen katsoo, että tiehankkeessa on perusteltua kuvata liikenteellisiä vaikutuksia, koska ne kytkeytyvät monin tavoin keskeisiin ympäristövaikutuksiin, kuten meluun ja ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuviin vaikutuksiin. Tämä on tunnistettu myös arviointiohjelmassa. Myöskään elinkeinoelämään kohdistuvien vaikutusten arviointi ei kuulu ympäristövaikutusten arviointimenettelyn piiriin. Yhteysviranomaisen kehottaa käsittelemään asiaa vain yleisellä tasolla osana ihmisten elinoloihin kohdistuvia vaikutuksia.

Vaikka arviointiohjelmassa on esitetty vaikutukset, joihin arvioinnissa on tarkoitus keskittyä, ei rajausta ole vaikutusarvioinnin kuvauksessa viety toteamista pidemmälle. Kaikkia vaikutustyyppejä tai teemoja, joihin arviointiohjelman mukaan on tarkoitus keskittyä, ei myöskään ole suoraan kuvattu tarkemmassa vaikutusarvioinnin kuvauksessa. Yhteysviranomaisen muistuttaa, että arviointiselostuksessa tulee keskittyä hankkeen merkittäviin haitallisiin ympäristövaikutuksiin. Tämä tarkoittaa myös sitä, että merkitykseltään vähäisempiä vaikutuksia voidaan käsitellä suppeammin ja lyhyemmin.

Yhteysviranomaisen pitää kuitenkin hyvänä, että arviointia ei tässä vaiheessa ole rajattu esitettyä enempää. Vaikka kyse on pääosin paikalleen parannettavasta tieyhteydestä, voi uusilla rakenteilla ja niiden toteutusratkaisuilla olla merkittäviä ympäristövaikutuksia, ja toisaalta tiehankkeissa merkittävät vaikutukset voivat tyypillisesti vaihdella teiosuuksittain. Rinnakkaistiestön vajavainen kuvaus jättää myös osaltaan epävarmuuksia vaikutusten merkittävyyden tunnistamiseen tässä YVA-menettelyn vaiheessa.

Liikenteellisten vaikutusten arviointi

Arviointiohjelmassa on tunnistettu hankealueen keskeiset liikenteen sujuvuuden haasteet ja kehitystarpeet sekä liikenneturvallisuuden puutteet. Esitetty arviointi on pääosin riittävä. Arviointiohjelman perusteella on kuitenkin epäselvää, millä tavoin hankevaihtoehtojen VE1 ja VE2 osalta esitetyt rinnakkaistieyhteydet aiotaan toteuttaa. Yhteysviranomaisen painottaa, että myös rinnakkaistieverkon täydentäminen ja sen vaikutukset ympäristöön on kuvattava arviointiselostuksessa suunnitteluvaiheen mahdollistamalla tasolla. Tarkastelualue ja suunniteltu rinnakkaistieverkko tulee havainnollisuuden vuoksi esittää arviointiselostuksessa kartalla. YVA-lainsäädännön mukaan YVA-menettelyssä tulee arvioida myös hankkeen välillisiä ja epäsuoria vaikutuksia, ja siten myös varsinaiseen päähankkeeseen liittyvän rinnakkaistieverkon rakentamisen vaikutuksia.

Yhteysviranomaisen muistuttaa, että myös liikenteellisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä on huomioitava muuttuvien liikennejärjestelyiden aiheuttama mahdollinen estevaikutus ja reittien piteneminen asukkaiden ja hankealueella elinkeinoja harjoittavien osalta. Arvioinnissa ja suunnittelussa on huomioitava mm. alueella maanviljelystä harjoittavien mahdollisuudet liikkua suurilla maatalouskoneilla.

Yhdyskuntarakenne ja kaavoitus

Hankealueen kaavatilanne sekä yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten arviointimenetelmät on kuvattu arviointiohjelmassa asianmukaisesti. Arviointiselostuksen kaavatilannetta kuvaavassa kappaleessa tulee esittää voimassa olevien asemakaavojen lisäksi vireillä olevat asemakaavat.

Yhteysviranomaisen toteaa olevan hyvä, että arvioinnissa tunnistetaan kaavamuutostarpeet yleissuunnitelman kannalta riittävän aikaisessa vaiheessa. Muutostarpeet, kuten eritasoliittymiä mahdollistavat kaavamerkinnot, tulee tunnistaa sekä yleiskaava- että asemakaavatasolla. Lisäksi tulee huomata, ettei yleissuunnitelmaa voida hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa.

Arviointiselostukseen on syytä täsmentää, että Vihti on yksi 14 kunnasta, joita Helsingin seudun MAL-suunnitelma koskee. Hankkeen vaikutukset MAL-suunnitelman tavoitteiden toteutumiseen on tarkasteltava vaikutusarvioinnissa.

Melu ja ilmanlaatu

Melu nousi mielipiteissä yhdeksi hankkeen keskeisimmistä huolenaiheista. Myös lausunnoissa nostettiin esiin meluhaitat ja meluntorjunnan

tarpeellisuus useassa ympäristön kohteessa. Arviointiohjelmassa esitetty meluarviointi vaikuttaa pääosin riittävältä. Arvioinnin tulosten esittämisessä on syytä kiinnittää huomioita esitystavan selkeyteen ja tulosten vertailtavuuteen. Yhteysviranomaisen katsoo, että tien suunnittelussa ja meluntorjunnassa lähtökohtana tulee olla melutason ohjearvojen saavuttaminen.

Yhteysviranomaisen katsoo, että arvioinnin yhteydessä tulee tunnistaa kaikki hankealueella sijaitsevat kohteet, joissa meluntorjuntaa tarvittaisiin riippumatta siitä, onko kyseisellä kohdalla tarkoitus toteuttaa valtatieparannustoimenpiteitä vai ei. Tämä mahdollistaa sen, että kunnat voivat myöhemmin kehittyvän alueidenkäytön suunnittelun yhteydessä selvittää tarvittavan melusuojauksen toteuttamismahdollisuuksia.

Arviointiohjelmassa ei ole selkeästi esitetty, millä tavoin rakentamisen aikaisia meluvaikutuksia on tarkoitus arvioida. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa on syytä esittää kohteet, joihin arvioidaan aiheutuvan melu-, värinä- tai ilmanlaatuvaikutuksia rakentamisvaiheessa, ja esittää näihin mahdollisia lieventämistoimia. Rakentamisen aikainen melu- ja pölyvaikutus ympäristöön on esitettävä ainakin laadullisena arviona.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin sekä vesienhoitoon

Hankkeen pinta- ja pohjavesivaikutusten arviointi tehdään asiantuntija-arviona olemassa oleviin seuranta- ja muihin lähtötietoihin perustuen. Yhteysviranomaisen pitää esitettyä arviointitapaa riittävänä. Käytettävä aineisto ja selvitykset olisi ollut syytä listata arviointiohjelmaan.

Pintavesivaikutusten arviointi perustuu ohjelman mukaan olemassa oleviin tietoihin alueen vesistöjen nykytilasta ja arvioon toimenpiteiden mahdollisesta kuormituksesta. Hankkeen rakentamis- ja toimintavaiheiden työmaa- ja hulevesien määrään ja laatuun liittyvät merkittävimmät vaikutusmekanismit on tunnistettu arviointiohjelmassa. Yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeesta voi aiheutua vaikutusalueen puro- ja jokiluokan vesistöihin sekä pienvesiin haittavaikutuksia erityisesti rakentamisen aikaisten työmaavesien johtamisesta. Työmaavesien käsittelyyn on arviointiselostuksessa esitettävä riittävät keinot vesistöhaittojen estämiseksi myös rankkasadetilanteissa. Erityisesti uusien eritasoliittymien rakentaminen edellyttää laajoja ja pitkäkestoisia maanrakennustöitä, joista on mahdollista aiheutua huomattavaa kiintoaines- ja ravinnekuormitusta pintavesiin. Mikäli hankkeen rakentaminen edellyttää louhintaa, on arvioinnissa huomioitava myös räjähdysaineiden typpikuormitus vesiin.

Hankkeen vaikutusalueen purojen ja pienvesien selvittäminen perustuu olemassa oleviin ja YVA-menettelyn yhteydessä tehtäviin täydentäviin luontoselvityksiin. Tarkastelussa on otettava huomioon ohjelmasta

annetuissa mielipiteissä esille tuodut pienvesikohteet. Hankkeen vaikutusalueella olevat norot, lähteet ja lammet on esitettävä selostuksessa kartalla arviointitulosten tarkastelun helpottamiseksi.

Yhteysviranomainen katsoo, että pintavesien tilaan ja vesienhoidon tavoitteisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kuvattu arviointiohjelmassa riittävällä tavalla. Arviointiselostuksessa tulee pohjatietona käyttää 2025 loppuun mennessä valmistuvan uusimman vesien ekologisen ja kemiallisen tilan luokittelun tietoja.

Pohjavesivaikutusten arviointi tulee kohdistaa hankkeen vaikutusalueella oleviin pohjavesialueisiin. Pohjavesialueiden nykytilan kuvauksessa luvussa 3.6.2 mainittu Polari-Toivikkeen pohjavesialue on nimetty virheellisesti Pollari-Toivikkeeksi.

Vaikutukset luonnonoloihin ja suojelualueisiin

Luonnonarvoihin ja suojelualueisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan asiantuntija-arviona mm. maastoselvitysten ja muiden kohdetietojen pohjalta. Tarvittavista selvityksistä on neuvoteltu yhteysviranomaisen kanssa. Yhteysviranomainen muistuttaa, että hankkeen luontovaikutusten arvioinnissa on hyvä noudattaa julkaisua Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi – Opas tekijöille, tilaajalle ja viranomaiselle (2021). Alueet, joille luontoselvitykset on kohdistettu, on arviointiselostuksessa esitettävä kartalla. Luontoselvitysten uhanalaisten ja niin sanottujen direktiivilajien havaintotieto on tallennettava lajitietokeskuksen laji.fi -tietojärjestelmään.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Yhteysviranomainen pitää hyvänä, että suunnittelussa tarkastellaan alustavasti ylijäämämassojen sijoitusmahdollisuuksia sekä penkereisiin tarvittavien maa- ja louhemassojen saatavuutta ja määriä. Myös maa-ainesten kierrätys mm. meluntorjuntarakenteisiin on kannatettavaa.

Yhteysviranomainen huomauttaa, että maaperän tilan tietojärjestelmä (MATTI) ei ole yksistään riittävä tietolähde mahdollisten pilaantuneiden maiden selvittämiseen/tunnistamiseen. Järjestelmä ei ole täydellinen eikä kaikilta osin ajan tasainen eikä sen kautta saatava tieto ole välttämättä riittävää oleellisten kohteiden tunnistamiseen. Mahdollisten pilaantuneiden maiden selvittämiseen/tunnistamiseen sekä mahdollisen pilaantuneisuuden arviointiin käytettävän tiedon keräämiseen tulee käyttää myös muita tietolähteitä. Mahdollisten pilaantuneiden maiden tarkastelussa tulee huomioida myös mahdolliset pohjavesivaikutukset.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetty aineisto ja menetelmät hankkeen maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointiin ovat riittävät.

Arviointiohjelmassa todetaan, että selostusvaiheessa esitetään lieventämistoimia maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuville haittavaikutuksille. Erityistä huomiota on syytä kiinnittää kaistojen, liittymien ja meluntorjunnan aiheuttamien haittavaikutusten vähentämiseen. Tiedon tarpeellisista lieventämistoimista on tärkeää välittyä edelleen hankkeen jatkosuunnitteluun.

Ilmastovaikutukset

Arviointiohjelmassa esitetty suunnitelma antaa hyvät lähtökohdat hankkeen ilmastovaikutusten arvioinnille. Suunnitelma kattaa merkittävimmät tiehankkeen ilmastovaikutuksien syntytavat; rakentamisen aikaiset kasvihuonekaasupäästöt (khk-päästöt), hankkeen vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin, liikenteen aikaiset päästöt sekä ilmastomuutoksen sopeutumisen ja varautumisen laadullisen tarkastelun.

Rakentamisen aiheuttamat ilmastovaikutukset voidaan arvioida esitetyllä tavalla, huomioiden koko hankkeen elinkaaren aikaiset khk-päästöt. Tarvittavien materiaalien valmistuksen ja kuljetuksen lisäksi on arvioitava rakentamiseen liittyvät työkoneiden, työmaatoimintojen, liikenteen sekä mahdollisten räjähteiden sekä maa- ja kiviainesmassojen käsittelyn ilmastovaikutukset. Kuljetusten khk-päästöjen laskentaa varten määritellyt keskimääräiset kuljetusmatkakoetukset on perusteltava huolella. Lisäksi rakenteiden mahdollisen korjausten, purkamisen ja jättemateriaalien käsittelyn vaikutukset on otettava huomioon suunnitteluvaiheen mahdollistamalla tarkkuudella, ainakin laadullisesti.

Hankkeen aiheuttamaan maankäytön muutokseen liittyen on hyvä, että ilmastovaikutusten osana arvioidaan myös aiheutuva metsäkadon määrä ja hiilivaraston menetys. Lisäksi on otettava huomioon tulevaisuudessa menetettävä hiilinielu, kun maa on muussa käytössä kuin metsänä tai peltona.

Liikennöinnin aikaisten khk-päästöjen arviointi voidaan toteuttaa esitetyllä tavalla. Arvioinnissa on hyvä huomioida eri kulkumuotojen liikennesuoritteiden muutokset sekä niiden ominaispäästöissä ja -kulutuksessa tapahtuvat muutokset.

Arviointiselostuksessa on tuotava esiin eri tarkasteluvaiheiden vaikutusten erilaiset aikaskaalat ja käsiteltävä ilmastovaikutusten ajoittumista sekä lyhyellä että pidemmällä aikavälillä. Selostuksessa olisi hyvä pystyä

esittämään päästöjen ajallinen sijoittuminen esim. pylväsdiagrammilla, kuvaajalla tai muulla havainnollistavalla keinolla.

Arviointiohjelman perusteella jää osin epäselväksi, miten ilmasto-vaikutuksien merkittävyyttä aiotaan arvioida, koska asia on esitetty eri tavoin ohjelman eri kohdissa. Yhteysviranomainen kehottaa kiinnittämään huomiota merkittävyyden arvioinnin ja esittämisen selkeyteen selostusta laatiessa. Valitulla mittakaavalla on vaikutusta ilmastovaikutusten merkittävyyden tarkastelussa. Hankkeesta aiheutuvia khk-päästöjä tulisi verrata ensisijaisesti alueellisiin eli hankealueen kuntien, Vihdin ja Karkkilan, kasvihuonekaasujen kokonaispäästöihin. Hankkeen päästöjä ei voi verrata valtakunnallisiin päästöihin, koska niiden välinen mittaluokka on hyvin erilainen. Hankkeen ilmastovaikutusten merkittävyyden arvioinnissa tulisi huomioida myös Uudenmaan ja hankealueen kuntien asettamat ilmastotavoitteet ja hankkeen vaikutus niiden toteutumiseen.

Hankkeen ilmastovaikutusten vertaaminen kuntien tieliikenteen kokonaispäästöihin on myös harhaanjohtavaa. Hankkeen vaikutuksia hiilinieluihin tulee suhteuttaa vastaavien hankkeiden aiheuttamaan tai kunnan vuosittaiseen metsäkatoon, mutta ei maakunnan metsäpinta-alaan, jotta mittaluokka on oikea. Oleellista on myös verrata eri hankevaihtoehtoja ja niiden päästöjä toisiinsa.

Lisäksi arviointiselostuksessa on käsiteltävä esitetyn mukaisesti hankkeen haitallisten ilmastovaikutusten lieventämistoimenpiteitä. Toimenpiteiden kohdalla oleellista on arvioida ja tuoda esille tehokkuuden lisäksi niiden toteutettavuus ja onko toimenpiteiden tavoitteluun sitouduttu.

Ilmastovaikutusten kompensatiokeinojakin voi arvioinnissa käsitellä, mutta on huomattava, että hankkeen haitallisia ilmastovaikutuksia ei voida kumota näillä.

YVA-menettelyn ja siihen liittyvän osallistumisen järjestäminen

Hankkeessa järjestetään arviointiohjelman ja arviointiselostuksen esittelytilaisuuksien lisäksi arviointiselostusta valmisteltaessa työpaja asukkaille ja muille sidosryhmille. Lisäksi arviointiselostuksen laatimisen aikana hankkeelle perustetaan sähköinen karttapalautejärjestelmä. Hankkeesta vastaava tiedottaa hankkeesta asukkaille ja muille sidosryhmille hankkeen internetsivujen, postituslistan, mediatiedotteiden ja Facebookin avulla. Hankesivujen kautta on mahdollista liittyä sähköiselle postituslistalle, jonka kautta tiedotetaan hankkeen etenemisestä ja osallistumismahdollisuuksista. Lisäksi hankkeesta tiedottamisessa hyödynnetään Vihdin kunnan ja Karkkilan kaupungin verkkosivuja. Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetyt osallistumisjärjestelyt ovat riittäviä. Hankkeen useat erilaiset tiedotustavat ja tilaisuudet tavoittavat todennäköisesti laajasti hankkeesta kiinnostuneita

ja antavat hankkeesta kiinnostuneille mahdollisuuden kertoa näkemyksiään hankkeesta ja sen suunnitelmista.

Arviointiohjelman laatijoiden pätevyys

Arviointiohjelman on laatinut Ramboll Finland Oy. Arviointiohjelmassa on esitetty ohjelman laadintaan osallistuneiden koulutus, rooli ja kokemus. Yhteysviranomainen katsoo, että hankkeesta vastaavalla on ollut käytössään riittävä asiantuntemus arviointiohjelman laatimiseen.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat

Arviointiohjelmassa on todettu, että YVA-menettelyn yhteydessä tunnistetaan alustavasti, mitä suunnitelmia, lupia ja päätöksiä hankkeen yhteydessä tulee tehdä ennen jatkosuunnittelua tai tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä tai ennen rakentamisen aloittamista. Lisäksi kuvataan maantien suunnitteluprosessia. Yhteysviranomainen toteaa, että arviointiselostuksessa tulee esittää tarkempi arvio mahdollisista lupatarpeista.

5 Arviointiohjelmalausunnon toimittaminen ja siitä tiedottaminen

Yhteysviranomainen toimittaa lausuntonsa ja kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Lausunto toimitetaan samalla tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja mielipiteen esittäneille tahoille.

Arviointiohjelmalausunto julkaistaan viranomaisen verkkosivuilla osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa/ ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/vt2-Nummela-Karkkila-YVA.

6 Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus

Suoritemaksu on 8600 euroa.

Arviointiohjelmasta annettavasta yhteysviranomaisen lausunnosta perittävä maksu on määritelty hankkeen vaatiman työmäärän mukaisesti (11–17 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.

7 Sovelletut säännökset

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 8, 10, 16 ja 18 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 3 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (794/2024) elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-keskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallinto-keskuksen maksullista suoritteista vuonna 2025 2 §.

Tämä asiakirja on hyväksytty/allekirjoitettu viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Annukka Engström ja ratkaissut ylitarkastaja Erika Heikkinen.

Liitteet	Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus
Jakelu	Hankkeesta vastaava
Tiedoksi	Lausunnon antajat Mielipiteen esittäjät

Tämä asiakirja UUELY/17119/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/17119/2024 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Engström Annukka 10.10.2025 10:34

Ratkaisija Heikkinen Erika 10.10.2025 10:35