



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
PL 36
00521 Helsinki

Arviointiselostus 15.4.2020.

PERUSTELTU PÄÄTELMÄ UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN (L) HANKKEESTA MAANTIE 152 VÄLILLÄ HÄMEENLINNANVÄYLÄ - TUUSULANVÄYLÄ

1. HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Hankkeen nimi

Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä – Tuusulanväylä.
Aluevaraussuunnitelma.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue, jossa hankkeen yhteyshenkilö on Mari Ahonen. Arviointiohjelman on laatinut konsulttitoimenantona Sitowise Oy, jossa yhteyshenkilöinä ovat Taina Klinga ja Rauno Tuominen. YVA-lain mukaisena yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue, jossa yhteyshenkilönä on Annukka Engström.

Koska Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue) vastaa hankkeen suunnittelusta, Uudenmaan ELY-keskus (Y-vastuualue) pyys ympäristöministeriötä määräämään, mikä ELY-keskuksista toimii hankkeen yhteysviranomaisena (YVA-laki 252/2017, 10 §). Ympäristöministeriö määräsi Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueen toimimaan yhteysviranomaisena hankkeessa (VN/10363/2019).

Hankkeen ja sen vaihtoehtojen kuvaus

Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue), Vantaan kaupunki ja Tuusulan kunta laativat aluevaraussuunnitelmaa maantien 152 toteuttamisesta. Hankkeen tavoitteena on muodostaa uusi maantietasoinen tieyhteys Hämeenlinnanväylän (vt3) ja Tuusulanväylän (kt45) välille. Työ liittyy kiinteästi käynnissä olevaan kaavoitukseen Vantaalla ja Tuusulassa.

Maantien 152 yhteyden suunnittelussa on ollut useita vaiheita sekä eritasoisia suunnitelmia ja selvityksiä. Yhteyden kehittämisen vaihtoehtoja on tutkittu vuonna 1996 päättyneessä YVA-menettelyssä "Maantien (Kehä

18.8.2020

IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie. Vanhan YVA-menettelyn vaihtoehdot erosivat merkittävästi muissa myöhemmissä vaiheissa ja tässä YVA-menettelyssä tutkituista vaihtoehdoista.

YVA-menettelyssä tutkittavat hankevaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista on saatu reunaehtoja suunnitteluun. Hankkeella on kaksi toteutusvaihtoehtoa, joista toinen sisältää kaksi alavaihtoehtoa. Lisäksi tutkitaan nollavaihtoehto.

Vaihtoehto 1 (VE1) sisältää uuden maantietasoisen väylän Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä. Reunan alueella väylällä on vaihtoehtoiset linjaukset Reuna 1A ja Reuna 1B. Hämeenlinnanväylän ja Myllykyläntien välillä yhteys on kaksikaistainen yksiajoratainen sekaliikennetie ja Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä yhteys on nelikaistainen kaksiajoratainen sekaliikennetie. Päätien suunnittelunopeus on 80 km/h. Jalankulku- ja pyöräily tapahtuu omilla väylillään. Tiekäytävään muodostetaan jatkuva reitti.

Vaihtoehto 0+ (VE 0+) on pelkän Focus-alueen toteutus eli vaihtoehto sisältää uuden maantietasoisen väylän Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä. Yhteys palvelee Focusin asemakaava- aluetta kytkien sen Tuusulanväylään ja muuhun tie- ja katuverkkoon. Yhteys on Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä todennäköisesti kaksiajoratainen sekaliikennetie.

Vaihtoehto 0 (VE0) hanketta ei toteuteta.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Hankkeesta vastaava pyysi Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualueelta päätöstä siitä, edellyttääkö hanke ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Uudenmaan ELY-keskus Y-vastuualue päätti viranomaisia laajasti kuultuaan, että hanke edellyttää arviointimenettelyä (Päätös 28.8.2019, Dnro UUDELY/1793/2019)

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue on saattanut YVA-menettelyn vireille 11.11.2019 toimittamalla Uudenmaan ELY-keskukseen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle ympäristövaikutusten arviointiohjelman. Yhteysviranomainen on antanut ohjelmasta lausunnon 21.1.2020.

Hankkeesta vastaava on toimittanut ELY-keskukseen 15.4.2020 ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, joka on laadittu arviointiohjelman ja siitä annetun lausunnon pohjalta.

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja muiden menettelyjen yhteensovittaminen

Hanke sijoittuu alueelle, johon liittyy runsaasti maankäytön ja liikenneyhteyksien kehittämistä sekä tulevaisuuden mahdollisuuksia. Uuden pääväylän suunnittelu kytkeytyy väistämättä maankäyttöön eikä sitä voi käsitellä irrallisena maankäyttöhankkeista. Seuraavassa on lueteltu

18.8.2020

keskeiset hankkeet, jotka sijoittuvat suunnittelualueelle tai aiheuttavat liikennettä sinne.

Liikennehankkeet:

- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet
- Lentorata
- Mt 132 Klaukkalan ohikulkutie
- Tallinnan tunneli
- Finavian kehitysohjelma

Maa-aineksen otto, tuotanto- ja työpaikat:

- YIT Oy:n (nyk. Peab Industri Oy:n) Kiilan kiertotalouskeskus Tuusulan Västerskogin maanvastaanotto
- YIT Teollisuus Oy:n (nyk. Peab Asphalt Oy:n) Tuusulan asfalttitehtaan kehittäminen
- Focus-liikekeskus ja logistiikka-alueet
- Vekkox Oy:n Massaholmin kiviainesalue ja maankaatopaikka
- Seepsula Oy:n maa-ainesten ottoalueen laajennus
- Kiilan ylijäämämaiden sijoituspaikka
- Focus-alueen maa-ainestenotto

Hankkeen toteuttamisen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja päätökset

Hankkeen toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä ovat tässä hankkeessa alustavasti:

- tiesuunnitelman hyväksymispäätös
- kaavojen hyväksymispäätökset
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat omana lupana, ellei toimenpide vaadi ympäristölupaa
- maa-aineslain ja ympäristönsuojelulain mukaiset luvat kallion ottamiseen, louhintaan ja murskaukseen, (maa-aineslain 4a§ ja ympäristönsuojelulain 47a§ luvat käsitellään yhteiskäsittelyssä, jolloin lupa-asian ratkaisee kunnan ympäristönsuojeluviranomainen)
- aluehallintoviraston myöntämät luvat (vesilupa, ympäristölupa)
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset luvat meluntorjunnassa
- rakentamisen aikaiset luvat ja ilmoitukset
- luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvut

2. OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN

Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus on kuulutettu ajalla 20.4.-19.6.2020. Kuulutus on ollut nähtävillä Uudenmaan ELY-keskuksen, Vantaan kaupungin, Tuusulan kunnan ja Nurmijärven kunnan virallisilla sähköisillä ilmoitustauluilla. Lehti-ilmoitus kuulutuksesta on julkaistu

18.8.2020

seuraavissa lehdissä: Vantaan sanomat, Nurmijärven sanomat, Keski-Uusimaa ja Hufvudstadsbladet.

Arviointiselostus on kuulutettu ja ollut nähtävillä 20.4. – 19.6.2020 :

- Verkossa www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA sekä www.miljo.fi/LV152forbattringMKB

Arviointiselostuksesta ei järjestetty suunniteltua yleisötilaisuutta COVID-19-tartuntatautiepideemiasta johtuvien poikkeusolosuhteiden takia. Yleisötilaisuus korvattiin esittelymateriaalilla, joka oli nähtävillä hankkeen verkkosivuilla <https://vayla.fi/hameenlinnanvayla-tuusulanvayla> 5.5.2020 alkaen. Esittelymateriaali koostui viidestä videoesityksestä sekä niissä esitetyistä dioista: Hanke ja YVA-menettely, Tutustu YVA-selostukseen, Vaihtoehdot, Ympäristövaikutukset ja johtopäätökset ja Luontoarvot.

Vantaan yleiskaava 2020 yleiskaavaehdotus oli nähtävillä lähes samanaikaisesti arviointiselostuksen kanssa (18.4 – 18.6.2020). Yleiskaavan aineistoista oli linkki myös maantie 152 ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aineistoihin.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiselostuksesta lausunnot Vantaan kaupungilta, Tuusulan ja Nurmijärven kunnilta sekä näiden ympäristönsuojeluviranomaisilta ja museoviranomaisilta, Uudenmaan liitolta, Museovirastolta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta, Väylävirastolta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä, Helsingin Seudun liikenne -kuntayhtymältä Pääkaupunkiseudun vesi Oy:ltä, Fingrid Oyj:ltä, Finavia Oyj:ltä, Puolustusvoimilta ja Itä-Uudenmaan poliisilaitokselta.

Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä 16 lausuntoa ja 78 mielipidettä. Yksittäisten asukkaiden lisäksi mielipiteen jättivät seuraavat yhdistykset: Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry ja Seutulan kyläyhdistys ry. Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteista www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA ja www.miljo.fi/LV152forbattringMKB.

Seuraavissa kappaleissa on esitetty yhteenveto lausuntojen ja mielipiteiden pääsisällöstä.

Yhteenveto lausunnoista

Arviointiselostus on laadittu huolella ja sitä pidettiin kattavana. Arviointiselostuksessa on kuvattu aluevaraussuunnitelman hankevaihtoehtojen vaikutuksia useasta eri näkökulmasta sekä paikallisella että seudullisella tasolla.

Arvioinnin yhteenvetona voidaan todeta, että hankkeen todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat erityisesti ihmisten elinoloihin, maisemaan ja kulttuuriperintöön, luonnon monimuotoisuuteen ja maankäytön kehittymiseen ja liikenteeseen. Väylähankkeesta muodostuu

18.8.2020

lähtökohtaisesti yhteisvaikutuksia, koska se muuttaa liikenteen virtoja ja maankäytön kehittämistä. Tässä tapauksessa suunniteltu väylä sijoittuu vyöhykkeelle, jossa työpaikkoihin, teollisuuteen ja maa-aineksen ottoon liittyviä toimintoja kehitetään ja rakennetaan, joten yhteisvaikutukset ovat väistämättä suuria.

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Katsottiin, että YVA-selostuksessa on kuvattu asianmukaisesti maakuntakaavoituksen nykytilanne, hankealueella voimassa olevat maakuntakaavamerkinnot ja niitä koskevat suunnittelumääräykset sekä hankkeen suhde maakuntakaavoihin. Lisäksi on kuvattu hyvin hankkeen sijoittuminen valmisteilla olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksen alueelle ja hankealueelle sijoittuvat maakuntakaavamerkinnot. Todettiin, että hanke on voimassa olevien maakuntakaavojen mukainen ja edistää maakuntakaavojen tavoitteita poikittaisten (logistiikka)yhteyksien parantamisesta.

Lausunnoista kävi ilmi, että liikennesuoritteiden ja päästöjen kannalta olisi keskeistä, millaista maankäyttöä väylän vaikutusalueelle muodostuu. Maankäytön ratkaisuilla ei tule lisätä hajauttavaa yhdyskuntarakennetta, kuten uutta asumista ja henkilöautoliikennettä synnyttäviä palveluja. Pidettiin tärkeänä sitä, ettei väylän varteen toteuteta sellaista maankäyttöä, joka edellyttää suuria työntekijä- ja asiakasvirtoja. Joukkoliikenteen järjestäminen tehokkaasti alueelle on hankalaa sen sijaitessa erillään muusta yhdyskuntarakenteesta.

Ihmisten elinolot

Muutamien eritasoliittymien ympärille jäävien asuintalojen viihtyvyys heikentyy merkittävästi uuden väylän ja maankäytön myötä. Sen vuoksi pidettiin tärkeänä, että suunnitelman toteutuessaan edellyttämät asuinrakennusten purkukohteet selvitetään tarkemmin mahdollisimman pikaisesti, jotta vältetään pitkäaikaiselta epätietoisuudelta sen suhteen, tuleeko talo säilymään. Mainittiin myös, että elinympäristön laadun heikkeneminen, uuden väylän meluvaikutukset mukaan lukien, voi aiheuttaa todellisia tai vähintäänkin koettuja terveysvaikutuksia.

Melu ja tärinä

Meluvaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu melulle eri vaihtoehdoissa altistuvien asukkaiden määrää ja tunnistettu kohteet, joissa tarvitaan meluntorjuntaa sekä määritetty alustava teoreettinen meluntorjuntatarve.

Lausunnoista kävi ilmi, että meluntorjuntaa pidettiin yhtenä tärkeimmistä toimenpiteistä, koska katsottiin, että ohjearvo 45 dB ei toteudu koko kiinnostuksen kohteena olevalla alueella. Arviointiselostuksen mukaan molemmissa vaihtoehdoissa ulkomelun ohjearvot ylittyvät yksittäisten rakennusten kohdalla ja vaativat meluntorjuntaa. Tielinjauksen Focus-osuudelle ei ole tässä vaiheessa kuitenkaan esitetty meluntorjuntaa, koska alueen kaavoitus ja sen toteuttaminen muuttavat tarkastelutilannetta.

18.8.2020

Meluntilannetta on lausuntojen mukaan tarkoitus seurata ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksin. Tärkeänä nähtiin myös se, että jatkosuunnittelussa huomioitaisiin myös muut mahdolliset melutilanteen parantamiskeinot, kuten esimerkiksi tien korkeusasema ja melun leviämistä pehmentävät pinnanmuotoilut. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulisi selvittää meluntorjuntatarve Myllykyläntiellä tielinjasta etelään ja mahdollisen lisääntyvän liikenteen vaikutus tieosuudella ja siitä johtuva melun lisääntyminen. Mainittiin myös, että mahdolliset reunaehdot meluntorjunnan järjestämiseen asuinalueissa, erityisesti Myllykylän eritasoliittymän läheisyydessä, tulisi laatia ensi vaiheessa jatkosuunnittelua.

YVA-selostuksessa on todettu, että alueella ei sijaitse yleiskaavoihin merkittäviä ns. hiljaisia alueita. Kuitenkin hiljaiset alueet Vantaalla (2005) -selvityksen mukaan suunnittelualueella luoteis-Vantaalla on tunnistettu hiljaisia alueita, joista yhtenä laajana hiljaisena alueena Vantaan pohjoisosassa on esitetty Reunan maatalousalue sekä lisäksi Reunan ja Kesäkylä-Koivikon asuinalueet ja Riipilän ja Seutulan kylät. Lisäksi tuotiin esille, että asuinalueiden suunnittelussa pitäisi ottaa huomioon Klaukkalan ohikulkutien meluennusteet, jotka saattavat muuttua maantien 152 toteuttamisen myötä.

Arviointiselostuksen mukaan molemmissa vaihtoehdoissa uuden tien ja Myllykyläntien varressa alle 100 metrin etäisyydellä voi esiintyä tärinähaittoja neljälle asuinrakennukselle. Asuinrakennuksiin kohdistuva tärinähaittojen torjunta on myös tärkeää arviointiselostuksessa tunnistetuissa kohteissa ja tärinähaitan mahdollisuus on tarvittaessa syytä huomioida myös jatkosuunnittelussa, kun maaperätiedot ja tielinjaus tarkentuvat.

Maisema ja kulttuuriperintö

Todettiin, että tielinjauksen lähetyville osuvat muinaisjäännöskohteet on huomioitu hyvin ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Läheltä suunnitellun tien aluevarausta löytyy muinaismuistolain (295/1963) suojaama kivistinen asuinpaikka Strandkulla 2. Tuotiin esille, että mikäli tielinja tulee suunnitelmien mukaisesti kulkemaan muinaisjäännöksen välittömässä läheisyydessä, tulee paikalla tehdä arkeologiset tutkimukset ja selvittää muinaisjäännöksen tarkemmat rajaukset. Mikäli muinaisjäännöskohde ulottuu tielinjalle, tulee kohteen arkeologisista jatkotutkimustarpeista neuvotella museoviranomaisen kanssa ja tämä tulee huomioida hankkeen jatkosuunnitelmissa. Mainittiin myös, että muinaisjäännöskohteista on jatkossakin kuultava vastuullista museota, mikäli tielinja päätetään vetää muinaisjäännösten välittömään läheisyyteen tai niiden kohdalle. Alueella tulee miettiä myös työalueen sijoittamista siten, että se ei ulotu liian lähelle muinaisjäännöksiä. Lisäksi tulisi huomioida, että rakentamistyön aikana syntyviä maakasoja ei läjitetä muinaisjäännöksen päälle tai läheisyyteen, vaan etsitään läjitettäville maille vaihtoehtoinen sijaintipaikka. Muinaisjäännöksen yli ei myöskään tule ajaa raskailla ajoneuvoilla tai muilla tavoin vahingoittaa. Lisäksi tuotiin esille, että suunnittelualueella sijaitsee Tuusulan puolella kaksi

18.8.2020

muinaisjäännösrekisteristä poistettua kohdetta, joiden tilanne on syytä tarkistaa tarkkuusinventoinnilla.

Luonnon monimuotoisuus

Selostuksessa luontoarvot on hyvin selvitetty ja tärkeät arvot on tunnistettu. Erityisesti Tuusulan kunnan alueella sijaitsevaan Tuusulanjokilaaksoon on lausuntojen mukaan keskittynyt merkittäviä luontoarvoja. Pohdittiin kuitenkin sitä, että tielinjauksen vaikutusten merkittävyys Lillånin alueen luontoon tulisi olemaan suuri ja kielteinen. Toisaalta koettiin, että luonnonsuojelun kannalta voisi tuoda enemmän esille sitä, että Reunan ja Josvaholmin kohdalla oleva vaihtoehto VE Reuna 1B sekä maisemasilta lieventävät tielinjauksen metsäalueelle aiheuttamaa luontohaittaa, mutta linjaus menisi arvokkaaksi tunnistetun luontoalueen läpi.

Mikäli tiehankkeen vaihtoehto 1 tulee toteutumaan, olennaista olisi haitallisten vaikutusten lieventämis-toimenpiteet, joilla hankkeen vesitalousvaikutuksia ja eläinten liikkumiseen kohdistuvia haitallisia vaikutuksia saataisiin vähennettyä. Maisemasillan tärkeyttä korostettiin, sillä se mahdollistaisi eläinten liikkumisen sillan alitse. Tuotiin kuitenkin esille, että arviointiselostuksesta ei käy ilmi sillan leveyttä ja rakentamisen aikaisen puuston poiston laajuutta, mikä osaltaan vaikeuttaa luontovaikutusten laajuuden hahmottamista. Jatkosuunnittelussa tulisi lisäksi selvittää heikentyvien luontoarvojen mahdollisia kompensatioita (esim. siirtoistutukset, tienvarsiniityt).

Tuusulanjoen lajistoon on aikoinaan ainakin kuulunut lepakot ja liito-oravat ja kuuluu edelleen uhanalainen meritaimen, vuollejokisimpukka, saukko ja kirjojokikorento sekä monia uhanalaisia lehtoja. Lausunnoissa oltiin huolissaan eritoten hankkeen kalastovaikutuksista muun muassa uhanalaiseen meritaimeneen. Joen virta- ja koskipaikkoihin on kunnostettu vaelluskalojen lisääntymisalueita. Hankkeen tierakentamisen vedenlaatua heikentävä vaikutus, eritoten kiintoaines, vaikuttaa taimenen ja vuollejokisimpukan lisääntymisalueeseen. Tuotiin kuitenkin esille, että tätä voitaisiin ehkäistä esimerkiksi valumavesiä viivyttämällä, laskeuttamalla ja johtamalla vesiä erilaisten rakenteiden kautta ennen niiden laskua vesistöihin. Nämä toimenpiteet tulee ottaa huomioon, sekä toiminnan ajoittaminen nousu- ja kutuaikojen ulkopuolelle sekä siltojen ja penkereiden rakentaminen kuivatyönä. Tuusulanjokivarsi toimii alueella maakunnallisesti merkittävänä ekologisena runkoyhteytenä pohjoisen suuntaan. Vaihtoehdossa 1 tielinjaus halkaisisi suojelualueen sen keskiosalta kahteen osaan, jolloin muun muassa liito-oravan ja lepakoiden elinympäristöt pirstoutuisivat ja ekologiset yhteydet heikentyisivät.

Lisäksi tuotiin esille, että hanketekstistä ja kartoista ei käy selkeästi ilmi, onko Tuusulan ja Vantaan rajan tuntumassa oleva noro sekä Huhtarinmäen noro, otettu huomioon. Tiehankkeella koettiin olevan kuitenkin vaikutus niiden hydrologiaan. Norojen luontoarvot ja hankkeen vaikutukset niihin tulee selvittää hankkeen jatkosuunnittelussa.

Pohdittiin, että arviointiselostuksessa esitetyt kartat ovat paikoin epäselviä eli niihin ei ole merkitty selvästi alueen arvokasta lajistoa kokonaisuudessaan, mikä vaikeuttaa kokonaistilanteen hahmottamista.

18.8.2020

Tekstissä myös viitataan tehtyihin luontoselvityksiin, mutta siinä ei käy ilmi kenen tekemiä ne ovat. Tiehanketta varten tehdyistä luontoselvityksistä ei löytynyt erillisiä raportteja. Epäselväksi jäi myös, onko hankkeen vaikutusalueella sijaitsevat lähteet ja norot tunnistettu maastonselvityksissä, sillä kaikki norot (eritoten kausikuivat) eivät näy välttämättä kartalla tai maastokuvissa.

Mainittiin myös, että maantien 152 siltojen rakentamiseen Tuusulanjoen ylitse (Tuusulan Myllykylässä) ja Vantaanjoen pääuoman sekä Lamminsuonoja- puron ylitse (Vantaan Riipilässä) tulee hakea vesilain mukaista lupaa.

Pohjavedet

Tien rakentamisen on arvioitu aiheuttavan pohjaveden tilapäistä sameutumista tiealueen läheisyydessä, mutta vaikutusten ei arvioida ulottuvan Kuninkaanlähteen vedenottamolle saakka. Tien käytöllä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia pohjavesialueeseen, jos kyseiselle tieosuudelle rakennetaan pohjaveden suojausrakenne. Suojausrakenteen tarve koettiin tärkeäksi selvittää tarkemmin seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Normaalioloissa Päijännetunnelissa virtaavan veden painetaso on +42. Hankealueen ympäristössä on kallioperässä todettu olevan paljon laajalle ulottuvia vaakarakoja, jotka saattavat olla yhteydessä Päijännetunneliin. Myllykylän alueella Päijännetunnelin vesi on paineellista ja se saattaa purkautua haitallisesti mikäli esimerkiksi louhintaa tehdään liian syväälle.

Näiden tekijöiden vuoksi, seuraavassa suunnitteluvaiheessa Päijännetunneli ja sen rakenteet pitäisi ottaa erittäin huolella huomioon, ettei koko pääkaupunkiseudun vesihuolto vaarannu.

Tuotiin myös esille, että arviointiohjelman kartoista ei selviä aivan tarkasti ajateltu linjaus. Päijännetunnelissa on ilmareikä Myllykyläntien länsipuolella, Myllypadontien- ja Siltaniityntien risteyksien puolella välissä nimettömän länteen lähtevän pihatien kohdalla. Ilmareikä on suora putkiyhteys maanpinnalta Päijännetunneliin, sen siirtäminen ei käytännössä ole mahdollista ja tämä pitäisi lausuntojen mukaan huomioida suunnitelmissa.

Liikenne

YVA-selostuksessa tuotiin esille mt152 rakentamisen vaikutukset liikennejärjestelyihin, mutta lausuntojen mukaan siinä ei ole otettu kantaa valmiin tielinjauksen liikenteen lisääntymisen vaikutuksista Klaukkalan ohikulkutien liikennejärjestelyihin ja niiden toimivuuteen lisääntyvän liikenteen osalta. Tähän arveltiin vaikuttavan se, että arvioidut liikennemäärät eivät ole ennusteen mukaan merkittäviä. Lisäksi tuotiin esille, että liikenteen osalta ei ole erikseen arvioitu vaikutuksia joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiin, vaikka edellä mainitut sisältyvät hankkeen seudullisiin liikenteen tavoitteisiin.

18.8.2020

Lausunnoissa tuotiin ilmi, että vaihtoehto 1 tukee ja mahdollistaa paremmin kaavojen mukaisen yhdyskuntarakenteen sekä maankäytön kehittymistä siitä huolimatta, että vaihtoehdolla 1 onkin enemmän ympäristövaikutuksia kuin vaihtoehto 0+:lla. Tuotiin myös esille, että raskaan liikenteen määrää ei haluta lisätä Kulomäentiellä. Rahoittamistoimenpiteiden suunnittelu Kulomäentielle kuuluu tarkempaan suunnitelmaan.

Ilmastovaikutukset

Lausunnoissa tuotiin esille, että YVA-selostuksessa tulisi ottaa kantaa ilmanlaatuun ja tiepölyvaikutuksiin, tai muiden alueella sijaitsevien ympäristölupalaitosten toimintojen aiheuttamiin ilmanlaadun yhteisvaikutuksiin. YVA-selostuksessa oli arvioitu ilmanlaatua nyt vain hyvin yleisellä tasolla, johtuen siitä, että ennustetut liikennemäärät ja nykyinen asutus sekä herkäät kohteet sijaitsevat sen verran kaukana tiestä, että ohjearvot eivät ylitä.

Lausunnoissa tuotiin esille, että rakentamisen ja hiilijalanjäljen laskenta sekä vaikutukset hiilinieluihin tulee sisällyttää vaikutusten arviointiin. Ilmastovaikutusten arvioinnissa on tällä hetkellä parhaimmillaan huomioitu seuraavat asiat: vaikutusten tunnistaminen, merkittävyyden määrittely, päästöjen mallintaminen, epävarmuustekijöiden esilletuonti ja toimenpiteet.

Yhteenveto mielipiteistä

Lähes kaikki mielipiteen jättäneistä suhtautuivat kielteisesti hankkeeseen välillä Myllykyläntie – Hämeenlinnanväylä. Vaihtoehtoa 0+, jossa tie toteutetaan vain välillä Tuusulanväylä – Myllykyläntie, kannatettiin lähes kaikissa mielipiteissä. Muutamassa mielipiteessä puollettiin myös vaihtoehtoa 1. Lisäksi joissakin mielipiteissä toivottiin, että hanketta ei toteutettaisi lainkaan. Koko tietä pidettiin tarpeettomana ja useassa mielipiteessä tuotiin esille, että Seutulan alueella on jo toteutunut liikaa teollisia hankkeita ja ympäristöhaitan voimakkuus kasvaisi täysin kohtuuttomasti jo olemassa olevaan haittaan nähden, jos maantie 152 toteutettaisiin.

Vaihtoehdot

Vaihtoehdon 0+ katsottiin täyttävän välttämättömät logistiikkaliikenteen tarpeet ja olevan arviointiohjelmassa esitetyistä vaihtoehdoista ainoa toteuttamiskelpoinen vaihtoehto. Useassa mielipiteessä katsottiin, että tielinjaukselle ei ole perusteltua tarvetta, koska yhteys seututien mt 132 suuntaan ei ole valtakunnallisesti tärkeä raskaanliikenteen suunta.

Vaihtoehtoa 1 pidettiin turhana verrattuna tien tuomiin haittoihin, jotka kohdistuvat asukkaisiin ja ympäristöön. Reunan alueella toivottiin, että linjaus kulkisi kauempana asutuksesta. Reunan alueen vaihtoehtoja pidettiin suurten luontovaikutustensa vuoksi toteuttamiskelvottomina. Esitettiin myös, että tielinjaus tulee siirtää muuhun paikkaan, jossa se ei vaaranna arvokkaiden ja suojeltujen luontokohteiden olemassaoloa, eikä katkaise ekologista runkoyhteyttä.

18.8.2020

Kesäkylän itäpuolisia vaihtoehtoja kaivattiin edelleen ja vaihtoehtojen valintaperusteluja pidettiin riittämättöminä. Epäiltiin, että tiehankkeella on tarkoitus mahdollistaa Riipilän kiviainestenottohanke ja että vaihtoehtoisten linjausten valmistelu perustuisi ko. hankkeeseen.

Ihmisten elinolot

Useassa mielipiteessä tuotiin esille, että elinympäristön laadun heikkeneminen ja uuden väylän meluvaikutukset voivat aiheuttaa todellisia tai vähintään koettuja terveysvaikutuksia. Katsottiin, että uuden tien tuoma melu-, pakokaasu-, pöly- ja värinähäiriöt heikentävät merkittävästi alueen asumisolosuhteita.

Melu ja värinä

Monissa mielipiteissä tuotiin esille, että tiehanke yksin ja yhdessä muiden alueella jo toimivien hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuttaisi alueella sellaisia melu-, pakokaasu-, pöly-, värinä- ja muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentäisivät asumisolosuhteita ja alueen luontoarvoja. Tielinjauksen viereisellä alueella Reunassa on loma-asutusta, jossa melun määrä on oltava pieni. Melueristävyydelle koettiin olevan tarpeensa. Joissain mielipiteissä tuotiin esille myös, että sellaista meluntorjuntatapaa ei ole olemassa, joka poistaisi tiemelun etenkin talvipakkasilla. Valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjeavrot ylittyisivät hankkeen vaikutusalueen asuinkiinteistöillä. Myös maisemasiltojen meluntorjuntamahdollisuuksia epäiltiin.

Tiepölyn leviäminen viljelys- ja asuinalueille koettiin mahdottomaksi estää.

Maisema ja kulttuuriperintö

Tuotiin esille, että tie pilaa 1500-luvulla rakennettua kulttuurimiljöötä. Jääkautisia luontokohteita ja arvoluontoa ei saisi pilata.

Luonnon monimuotoisuus

Useissa mielipiteissä nähtiin ainoana sopivana vaihtoehtona 0+, koska koettiin tärkeäksi säilyttää Riipilän ja Reunan luontoarvoiltaan merkittävät ja suojellut kalliot, metsät ja suot. Koettiin, että hankkeen luontoselvitykset olivat puutteelliset ja että hanke on voimakkaasti ristiriidassa Vantaan luonnonsuojeluohjelman kanssa. Luontotiedoissa oli Vantaan osalta isoja maastossa tutkimattomia katvealueita niin tehtyjen lajiselvitysten kuin luontotyypipohjaisten selvitystenkin osalta. Ongelmaksi nähtiin myös uuden maastokauden puuttuminen luontoselvityksistä. Lisäksi huolenaiheena oli katkeamattoman ekologisen käytävän ja viheryhteyden turmeltuminen ja kallioiden ylätasolla sijaitsevan lähdepohjaisen vesialueen katoaminen. Perustelu pohjattiin erilaisiin tutkimuksiin, joissa oli huomattu, että erilleen muista suojelualueista ilman kelvollisia ekologisia yhteyksiä jäävien alueiden lajisto taantuu vähitellen köyhemmäksi verrattuna toisiinsa verkostoituneiden suojelualueiden lajistoon.

18.8.2020

Mainittiin, että molemmat vaihtoehto 1:n linjaukset Reuna 1A ja Reuna 1B katkaisevat pääkaupunkiseudun elintärkeän ekologisen väylän Nuuksiosta Sipooseen jyräten lähes kaikkien mahdollisten alueella sijaitsevien luonnonsuojelualueiden yli. Koettiin, että ekologinen selvitys vaatisi seikkaperäisempää selvitystä. Tie on suunniteltu pääasiallisesti raskaan logistiikkaliikenteen käyttöön runsaine päästöineen ja meluineen, joten sen vaikutukset luonnolle tuolla herkällä alueella olisivat tuhoisat. Lisäksi mainittiin, että Reunan alueen läheisyydessä oleva viheryhteystarve, pääkaupunkiseudun tärkeä ekologinen runkoyhteys ja lähes kaikki luonnonsuojelualueet (Josvaholmin jalopuulehdot, Lamminsuon luonnonsuojelualue, liito-orava-alueet, viitasammakkokohteet, lahokaviosammaleen alue, linnustollisesti arvokkaat alueet, maakunnallisesti arvokkaat lintualueet, lepakkoalueet, Natura 2000 -väylä, maakuntakaavan, Vantaan yleiskaavan 2007 ja 2020 mukaiset luonnonsuojelualueet) jäisivät tiehankkeen alle.

Eläimistä lepakoiden, kallionsinisiiven, liito-oravien, ilveksien, peurojen, hirvien ja kettujen katoaminen nostettiin huolen aiheeksi mikäli Riipilän metsä tuhoetaan. Mainittiin myös, että osa lajeista on suojeltu EU-direktiivillä eli niiden elinolosuhteita ei saisi heikentää. Koettiin, että asukkaat ovat tehneet asuinpaikkavalintansa juuri näiden luontoarvojen ja maaseutumaiseman vuoksi ja sitä pitäisi kunnioittaa.

Pohjavedet

Muutamissa mielipiteissä tuotiin esille, että raskasliikenne tarvitsee talvisuolausta, mikä aiheuttaisi pohjavesien pilaantumisriskin. Nurmijärven puoleisella alueella kaikki taloudet ovat pohjaveden varassa, eikä Vantaan puolellakaan ole kunnallista vesihuoltoa. Kallioalueen syvään louhiminen vaikuttaisi mielipiteiden mukaan talouksien veden laatuun, kun alueella tiedetään olevan paineellista kalliopohjavettä.

Mainittiin myös, että kesäkyläntiellä on pohjavesialue, jossa on hehtaarin kokoinen lampi, jossa on 11 lähdettä. Siellä elävät simpukat, kalat ja ravut ovat vaarassa, mikäli hanke toteutuu.

Liikenne

Useissa mielipiteissä tuotiin esille, että MT152:n yhteydelle Hämeenlinnanväylälle saakka ei ole perusteita. Yksi esitetyistä perusteista oli se, että liikennemäärät olisivat vain 4000-5000 ajoneuvoa/vrk ja logistiset kulkuyhteydet tulisivat hoidetuksi VT3:n suuntaan muun muassa kt45 pohjoispään parantamisella. Lisäksi yhteys seututien MT132 VT3:sta länteen ei ole valtakunnallisesti tärkeä raskasliikenteen suunta vaan raskasliikenne kulkee valtatie 25 kautta, jonne tuotannollinen rakentaminenkin on keskittynyt. Raskaan liikenteen näkökulmasta maantie 152 palvelisi lähinnä Focus-aluetta sekä Tuusulanväylän vartta lentokentän tasolla. Myös henkilöautoliikenteen näkökulmasta maantien 152 rooli jäisi paikallisemmaksi ja se palvelisi lähinnä Koillis-Vantaata yhteytenä Klaukkalan ja Hämeenlinnantien suuntaan.

18.8.2020

Riipiläntien kohdalle VE1-tielinjaukseen merkitty uusi liittymä koettiin turhaksi, koska raskas liikenne hoituisi jo VE0+-tielinjauksen avulla pois Riipiläntieltä. Koettiin, että Riipiläntieltä on jo nykyisellään henkilöautoliikenteelle loistavat liikenneyhteydet Hämeenlinnanväylälle ja tulevalle Klaukkalan ohitustielle ilman mitään liittymiä maantie 152:lle. Ehdotettiin myös, että maantien 152 linjaus suoraan Klaukkalan liittymään olisi loogisempi ja toimivampi vaihtoehto.

Vaihtoehto 0+ eli pelkän Focus-alueen toteutus koettiin liikennetarpeiden osalta riittäväksi. Tämä yhteys palvelisi Focuksen asemakaava-alueetta kytkien sen Tuusulanväylään ja muuhun tie- ja katuverkkoon. Suurin osa länteen päin suuntautuvasta raskaasta liikenteestä joka tapauksessa suuntaisi pohjoiseen Hämeenlinnanväylälle (vt 3) eikä Klaukkalan ohikulkutielle, jolloin VE 1 ei olisi todellista tarvetta.

4. ARVIOINTISELOSTUKSEN RIITTÄVYYS JA LAATU

Uudenmaan ELY-keskus on YVA-menettelyn yhteysviranomaisena tarkastanut arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun, ja toteaa tältä osin seuraavaa:

Maantie 152 aluevaraussuunnitelmaa koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-lain (252/2017) 19 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n sisältövaatimukset ja se on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. Arviointiselostus on laadittu ottaen huomioon hankkeen arviointiohjelma ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto.

Arviointiselostus on selkeä ja hyvin laadittu. Vaikutusten arvioinnin lisäksi selostuksessa on kuvattu kattavasti ja havainnollistavasti hankkeen suhdetta eri lainsäädäntöjen mukaiseen suunnitteluun ja menettelyihin. Myös eri aihepiirien taustoja on syvennetty esimerkillisesti. Arviointiselostuksessa on esitetty laajasti lieventämistoimia, joita on vielä jatkosuunnittelussa edelleen tarkoitus tarkentaa.

Hankkeesta vastaavalla on ollut käytettävissään riittävä asiantuntemus ympäristövaikutusten arvioinnin ja erillisselvitysten toteuttamiseen.

Arviointiselostuksen perusteella on mahdollista muodostaa kokonaiskuva hankkeesta ja sen keskeisistä ympäristövaikutuksista. Hankkeen toteuttamiselle on esitetty vaihtoehtoja ja selostuksessa on arvioitu riittävästi näiden vaihtoehtojen ympäristövaikutusta. Vaihtoehtojen suunnitteluhistoria ja muodostaminen on kuvattu seikkaperäisesti ja valintakriteerit on perusteltu selkeästi. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa esitetyn perusteella kaikki vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia.

Näin todetusta arviointiselostuksen riittävydestä huolimatta arvioinnissa on saatujen lausuntojen ja mielipiteiden sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun perusteella todettu olevan joitakin huomioitavia puutteita, joita käsitellään seuraavassa:

18.8.2020

Arviointiselostuksessa havaitut puutteet

Melu

Hankkeen meluvaikutuksia on selvitetty laskennallisesti eri vaihtoehdoilla, vuoden 2040 ennusteliikenteellä. Vaihtoehtolinjausten lisäksi laskennassa on huomioitu myös liikennevaikutukset muihin väyliin, joihin hankkeella on oleellista vaikutusta. Melulle altistumisen lisäksi selostuksessa on tarkasteltu myös uuden väylän vaikutuksia yleisesti alueen äänimaisemaan ja alueiden käyttöön. Tarvittavia meluntorjuntatoimia on tarkasteltu suurpiirteisesti kahdella vakiokorkuisella meluestetyypillä, eikä mitoitusta ei ole tehty kohdekohtaisesti optimoiden. Tältä osin arviointiselostus jää melutarkastelun osalta hieman puutteelliseksi, etenkin kun kaikissa kohteissa ei esitetyllä meluntorjunnalla saavuteta ohjearvoja. Hankkeen myöhemmissä vaiheissa meluntorjunnan toteutusta tulee tarkentaa ja lisätä.

Vesilain nojalla suojellut norot

Hanketekstistä ja kartoista ei käy selvästi ilmi, onko kaikkia hankealueella sijaitsevia vesilain nojalla suojeltuja noroja huomioitu. Tuusulan puoleisella hankeosuudella sijaitsee ainakin kaksi tiedossa olevaa vesilain nojalla suojeltua noroa; toinen Tuusulanjokilaaksossa välittömästi tielinjauksen eteläpuolella Tuusulan ja Vantaan rajan tuntumassa ja toinen on Huhtarinmäen länsipuolelle sijaitseva Huhtarinmäen noro. Tiehankkeella on todennäköisesti vaikutusta norojen tilaan.

Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida kaikki hankealueella sijaitsevat norot. Norojen luontoarvot ja hankkeen vaikutukset niihin tulee selvittää hankkeen jatkosuunnittelussa.

Nämä vaikutusarvioinnin puutteet ovat kuitenkin luonteeltaan sellaisia, että ne eivät edellytä arviointiselostuksen täydentämistä, vaan arviointia voidaan täydentää ja tarkentaa hankkeen jatkosuunnittelussa ja tulevissa lupamenettelyissä.

5. YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (252/2017) 19 §:ssä sekä valtioneuvoston asetuksen ympäristövaikutusten arvioinnista (277/2017) 4 §:ssä annettuihin arviointiselostuksen sisältövaatimukseen, arviointiselostuksessa esitettyihin

18.8.2020

hankkeen kuvaukseen ja selvityksiin, niiden tuloksiin ja tulosten arviointiin sekä selostuksesta annettujen lausuntojen sisältöön.

Tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä sisällytetään hanketta koskevaan lupapäätökseen YVA-lain 26 §:n mukaisesti. Lupapäätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon.

Merkittävät vaikutukset ja niiden perustelut

Arviointiselostuksen mukaan tässä hankkeessa todennäköisesti merkittäviksi vaikutuksiksi nousevat liikenteelliset ja maankäytölliset vaikutukset, vaikutukset ihmisten elinoloihin, maisemaan ja kulttuuriperintöön sekä luonnon monimuotoisuuteen. Lisäksi todetaan, että uuden väylän yhteisvaikutukset maankäytön kanssa ovat merkittäviä. Näkökulmasta riippuen uudesta väylästä on sekä haittaa että hyötyä. Mainittujen vaikutuslajien lisäksi yhteysviranomaisen katsoo merkittäväksi vaikutukseksi myös melu- ja tärinävaikutukset.

Liikenteelliset vaikutukset

Uudella tieyhteydellä on väistämättä merkittävä vaikutus koko alueen tieverkkoon. Olemassa olevan tieverkon kuormitus vähenee ja liikenneturvallisuus paranee raskaan liikenteen siirtyessä käyttämään uutta yhteyttä. Liikenteen näkökulmasta vaikutukset vaihtoehdossa 1 katsotaan erittäin myönteisiksi ja vaihtoehdossa 0+ kohtalaisen myönteisiksi.

Vaikutukset on arvioitu vuoden 2040 ennustetilanteessa MAL 2019 suunnitelman ennusteiden avulla. Lausunnoissa tuotiin esille riski liikennemäärien kasvusta uuden tieyhteyden myötä. Pitää paikkansa, että liikennemuodon olosuhteita parannettaessa kyseisellä liikennemuodolla tapahtuva liikenne usein lisääntyy. Tätä pyritään myös mallintamaan ennusteissa. Maantie 152 parantaa toteutuessaan logistisia yhteyksiä ja tarjoaa lentokentälle varayhteyden sekä vähentää alemman tieverkon kuormitusta.

Hankkeen liikenteelliset vaikutukset on arvioitu asianmukaisella tavalla. Ohjelmalausunnossa arviointia pyydettiin täydentämään Klaukkalan ohikulkutien liikennemäärään sekä Lentorataan kohdistuvien vaikutusten arvioinnilla. Lentorataa koskeva arviointi on tehty riittävällä tasolla ja kuvattu vaikutukset YVA-selostuksessa. Vaikutuksia Klaukkalan ohikulkutien liikennemäärään on arvioitu, mutta sen mahdollisia vaikutuksia Klaukkalan ohikulkutien liikennejärjestelyihin ei ole erityisemmin nostettu esille. Toisaalta Klaukkalan ohikulkutien suunnittelussa on hyödynnetty aineistoa, jossa liikenne-ennusteet vuodelle 2040 olivat hyvin korkeita uudempiin ennusteisiin verrattuna. Yhteysviranomaisen katsoo, että tämänhetkisillä tiedoilla maantie 152 -hankkeen mahdollisesti aiheuttamat liikennemäärät Klaukkalan ohikulkutiellä eivät todennäköisesti ylitä niitä liikennemääriä, joiden pohjalta ohikulkutietä on suunniteltu.

18.8.2020

Yhteysviranomaisen katsoo, että jalankulun ja pyöräilyn osalta arviointi on tehty suunnitelman tasoon verrattuna riittävällä tavalla. Joukkoliikennettä selostuksessa on käsitelty kevyesti, mutta yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan riittävästi suunnitteluvaiheen yleispiirteisyyden huomioiden. Uusi väylä tarjoaa mahdollisuuden joukkoliikenteen ohjaamiselle sen kautta. Mahdollisiin joukkoliikenteen tarpeisiin tulee tarvittaessa varautua tiesuunnitelmavaiheessa.

Maankäytölliset vaikutukset

Hankkeen yhteisvaikutukset muuttuvan maankäytön kanssa ovat merkittäviä. Uusi tieyhteys mahdollistaa uutta ja laajenevaa maankäyttöä. Vantaan puolella alueelle suunnitellun maankäytön luonne ei sinällään muutu merkittävästi, mutta aluevaraukset laajenevat. Tuusulan puolella Focus-alueen suunnittelu on jo pitkällä. YVA-menettelyn vaihtoehtojen suunnittelussa sekä yhteyden kehittämisessä on otettu huomioon uusimmat näkemykset maankäytön tarpeista. Vaihtoehdot 1 ja 0+ ovat linjassa kuntien yleiskaavojen kanssa. Myös osassa alueella voimassa olevista asemakaavoista on jo varauduttu uuteen väylään.

Vaikka alueen kaavoissa on jo pitkään varauduttu niin uuteen väylään kuin ylijäämämaiden sijoitukseen, kiviainesten ottoon ja teollisten toimintojen laajentumiseen, eivät suunnitelmat ole ennen tätä merkittävässä määrin toteutuneet. Jo aiemmassa kaavoituksessa ylijäämämaiden sijoitukseen varattu alue on käytännössä ollut lähivirkistyksessä käytettävää laaja metsäaluetta. Vaikutusten arvioinnissa on haastavaa erottaa uuden väylän vaikutus maankäytön muutoksen vaikutuksesta.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Ihmisten elinoloihin kohdistuvat vaikutukset muodostuvat pääosin liikenteen ja tierakenteiden aiheuttamista vaikutuksista. Merkittävin tiehankkeen ihmisiin kohdistuva haitta on yleensä liikennemelu. Väylä muuttaa myös kulkureittejä ja liikkumista alueella.

Hanketta vastustetaan erityisesti Vantaan puolella voimakkaasti. Erityisesti Kiilan alueelle on keskittynyt huomattava määrä ympäristöhäiriötä aiheuttavaa toimintaa ja uusi väylä mahdollistaa osaltaan tämän tyyppisen toiminnan lisääntymistä. Aasukkaat ovat ymmärrettävästi huolissaan asuinalueensa tulevaisuudesta.

Yhteysviranomaisen katsoo, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota kielteisten vaikutusten lieventämiseen alueen ominaispiirteet huomioiden. Esimerkiksi meluesteitä suunniteltaessa on huomioitava alueen rakennuskanta ja seinien ääneneristävyys meluesteitä mitoittaessa.

Yhteysviranomaisen suosittelee, että jatkosuunnittelua tehdään mahdollisimman paljon yhteistyössä asukkaiden ja maanomistajien kanssa, jotta esimerkiksi asukkaille tärkeät kulkuyhteydet voidaan huomioida suunnittelussa ja erilaiset lieventämistoimet osataan kohdistaa paremmin.

18.8.2020

Melu- ja värinävaikutukset

Melukysymykset ovat olleet alueella ongelmallisia jo pidemmän aikaa. Erityisesti Kiilan alueella on jo nykyisellään useita melua tuottavia toimintoja ja vaikka melutasot eivät meluselvityksissä ja -mallinuksissa pääosin ylitä ohjearvoja, melu koetaan hyvin häiritsevänä. Reunan alue taas kuuluu Vantaan hiljaisimpiin alueisiin, joskin lentomelu ja Kiilan alueen toimijoiden aiheuttama melu kuuluu ajoittain myös Reunassa.

Erityisesti Kiilan alueen ongelmallisen melutilanteen takia yhteysviranomaisen katsoo, että tässäkin hankkeessa meluvaikutukset ovat merkittäviä huolimatta siitä, että haitallisia vaikutuksia on mahdollista tehokkaasti lieventää erinäisillä torjuntatoimilla. Melun lieventämistoimiin on syytä kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa ja huomioida tarkasti myös alueen muut melunlähteet. Erityisesti Vantaan puolella on paljon vanhaa rakennuskantaa, joissa seinien ääneneristävyyden on huono. Tämä tulee huomioida meluntorjuntaa suunniteltaessa.

Koska kyseessä on uusi linjaus, tulee kaikissa melulle altistuvissa kohteissa alittaa VNp 993/1992 mukaiset ohjearvot. Samoin luonnonsuojelualueilla tulisi saavuttaa niille annetut ohjearvot, huomioiden alueen luonnonsuojelluksen tarkoitus. Meluntorjunnan osin vaikutusten arviointiselostus ei siis anna kuvaa siitä, onko ohjearvot mahdollista saavuttaa kaikissa tapauksissa ja mitkä olisivat riittävän suojauksen aiheuttamat kustannukset.

Vaihtoehtojen välillä ei kuitenkaan ole merkittäviä eroja melulle altistumisen ja melun leviämisen suhteen, joten melulla ei ole suurta ohjaavaa vaikutusta toteutukseen valittavaan vaihtoehtoon. Arviointiselostuksen mukaan melun vaikutus eri alueille vaihtelee neutraalista, Focus alue, kohtalaiseen mm. Reunan ja Kesäkylän alueet. Yleisellä tasolla arviota melun vaikutuksista voidaan pitää oikeasuuntaisina. Yksittäisille asukkaille ja alueen käyttäjille muutos voi kuitenkin tuntua merkittävältä.

Hankeen mahdollisia värinä ja runkomelu vaikutuksia on tarkasteltu asiantuntija-arviona, mitä voidaan pitää riittävänä alueella, jossa ei ole olemassa vastaavaa toimintaa. Mahdolliset värinän riskikohteet on tunnistettu jatkosuunnittelua varten VTT–Ohjeita liikennetärinän arviointiin - julkaisussa (VTT Tiedotteita 2569) esitettyjen arviointikriteerien mukaisesti. Tärinä vaikutusten suhteen esitetyillä vaihtoehdoilla ei ole merkittäviä eroja eikä värinävaikutukset ja niiden vähentäminen näin ollen ohjaa vaihtoehtojen valintaa. Tärinä vaikutukset jäävät hankkeessa pieniksi ja mahdolliset haitat ovat hallittavissa tien rakentamisen yhteydessä. Erityisesti Kiilan alueella on jo nykyisellään valitettu raskaan liikenteen aiheuttamasta värinästä ja toisaalta myös alueen maa-aineksenottohankkeiden aiheuttamasta värinästä. Tässäkin yhteysviranomaisen nostaa värinän merkittäväksi vaikutukseksi alueen asukkaiden huolen vuoksi.

Rakentamisen aikaisia melun, värinän ja pölyämisen vaikutuksia on selvitetty hyvin yleisellä tasolla. Rakentamisen aikaisia haittoja ja haittojen lieventämiskeinoja tulee tarkentaa ennen rakentamisen aloittamista.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

18.8.2020

Maisema muuttuu väistämättä tienrakentamisen seurauksena ja tien sijoittuessa uuteen maastokäytävään sekä suurelta osin avoimeen jokilaaksoon vaikutukset ovat hyvin merkittäviä.

Kokonaisuutena kulttuuriympäristön arvot on tunnistettu selostuksessa hyvin ja vaikutukset on arvioitu asiantuntevasti sekä avoimesti. Ongelmakohtat on tuotu selkeästi esille.

Yhteysviranomaisen katsoo, että on hyvin tärkeää, että haitallisia vaikutuksia pyritään lieventämään, vaikka haitallisten vaikutusten poistaminen kokonaisuudessaan ei olekaan mahdollista. Yhteysviranomaisen esittämät ehdotukset maisemoinnin ja yksityiskohtaisemman suunnittelun sisällyttämisestä arviointiohjelmaan on huomioitu arviointiselostuksessa lausunnossa ehdotetulla tavalla. On tärkeää, että myös toteutuksen aikainen tilanne huomioidaan, jotta vaikutukset maisemaan jäävät mahdollisimman pieniksi erityisesti siltojen ja liittymien osalta, mutta myös kokonaisuuden osalta. Tähän tavoitteeseen pääsemisessä tehtävät mallinnukset ja suunnitelmat ovat tärkeitä. On myös hyvä, että jo tässä vaiheessa kiinnitetään huomiota siihen, että väyläympäristön ilmettä ja maisemallista jaksottamista tulee tarkastella seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Ennakointia auttaa myös se, että selostuksessa annetaan konkreettisia ohjeita erilaisista lieventämistoimista.

Eriyistä huomiota tulee kiinnittää Myllykylän eritasoliittymän tarkempaan suunnitteluun ja haitallisten vaikutusten lieventämiseen.

Luonnon monimuotoisuus

Uuteen maastokäytävään rakennettavalla väylällä on suuria vaikutuksia luonnonympäristöön. Eriyisen arvokkaita kohteita hankealueella ovat Josvholm ja Lillån.

Hanketta varten ei ole tehty laajoja luontoselvityksiä sillä hankealueelta oli jo entuudestaan paljon luontoselvityksiä. Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeen luontoselvitykset ovat hankkeen suunnitelmavaiheeseen nähden riittäviä. Tietojen perusteella on mahdollista arvioida minkälaisia vaikutuksia hanke toteutuessaan voi aiheuttaa ja mihin lajeihin tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. Tiesuunnittelun prosessiin kuuluu, että suunnittelun tarkentuessa ja edetessä myös ympäristöselvityksiä tarpeen mukaan päivitetään ja tarkennetaan. Luontoselvitysten päivittämisestä ja tarkentamisesta neuvotellaan asianomaisten viranomaisten kanssa hankkeen edetessä. Koska tiehankkeen aikajänne on usein pitkä, ehtivät myös selvitetty asiat muuttua ennen seuraavaa suunnitteluvaihetta. Tyypillisesti esimerkiksi liito-oravien reviirit muuttuvat, myös kasvillisuus ja sitä myötä hyönteislajien esiintyvyys voivat muuttua. Yhteysviranomaisen katsoo, että selostuksessa on esitetty luonnon monimuotoisuudesta riittävät tiedot ja niiden perusteella voidaan määritellä jatkosuunnittelussa erityisesti huomioitavia ja seurattavia asioita, joita on esitetty myös arviointiselostuksessa.

Selostuksessa on katsottu, että hanke ei todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on liitetty Natura 2000-verkoston. Vantaanjoen Natura-alueen (FI0100104)

18.8.2020

suojeluperusteina ovat direktiivilajien vuollejokisimpukan (VU) ja saukon (LC) esiintyminen. Tavoitteena on, että tielinjaus ylittää Vantaanjoen uoman ja joen penkereet maisemasiltaa pitkin eikä valmistuttuaan pysyvästi haittaa joen kulkua eikä kummankaan lajin esiintymistä tai liikkumista joessa. Yhteysviranomaisen katsoo, että arvio on oikeansuuntainen. Tästä huolimatta päätös luonnonsuojelulain mukaisesta Natura-arvioinnista voidaan tehdä vasta, kun suunnittelu on niin pitkällä, että ylityksen siltaratkaisu on suunniteltu. Vuollejokisimpukoiden kyvystä sietää jokiympäristössä tapahtuvia muutoksia on olemassa hyvin niukasti tietoa. Tästä johtuen yhteysviranomaisen katsoo, että sekä Vantaanjoen että Tuusulanjoen ylityskohtien läheisyydessä on syytä selvittää vuollejokisimpukoiden esiintymistä, jotta rakentamisvaiheessa voidaan mitoittaa tarvittavat lieventämistoimet oikein.

Yhteysviranomaisen katsoo, että lieventämiskeinojen laaja-alainen toteuttaminen ja niiden tarkka suunnittelu on luonnon monimuotoisuuden kannalta erittäin tärkeää. Erityistä huomioita tulee kiinnittää maisemasiltojen toteuttamiseen ekologisista yhteyksistä mahdollisimman vähän heikentäen. Myös kompensatiomahdollisuuksia on syytä selvittää.

Muut arviointiselostusta koskevat huomiot ja ohjeet jatkokäsittelyyn

Focus-alueen muinaisjäänösrekisteristä poistetut muinaisjäänökset

Myllykyläntie – Tuusulanväylä -osuudella sijaitsee kaksi muinaisjäänösrekisteristä poistettua, kadonneiksi tulkittua rökkiötä Huhtarinmäki (858010017) ja Jussila (858010020). Huhtarinmäki sijoittuu Finavian eritasoliittymän kohdalle ja Jussila Retailparkin eritasoliittymän kohdalle. Alueellinen vastuumuseo on esittänyt, että alueella on tehtävä muinaisjäänösten tarkkuusinventointi, jossa selvitetään alueella sijaitsevien kiinteiden muinaisjäänösten nykyinen tilanne, koska on syntynyt epäilyksiä siitä, että kohteista löytyy edelleen jälkiä maastosta.

Yhteysviranomaisen toteaa, että ympäristövaikutusten arvioinnissa muinaisjäänöksiä koskeva osuus on laadittu viranomaisten ohjeiden mukaisesti ja olemassa olleet selvitykset on katsottu riittäviksi ohjelmavaiheessa. Nyt esille tuodut kohteet ovat muinaisjäänösrekisteristä poistettuja kohteita, eikä niitä siten ole ollut tarpeen huomioida arvioinnissa.

Alueet, joille kyseiset muinaisjäänöskohteet sijoittuvat, kuuluvat myös Focus-alueen maa-ainestenoton hankealueeseen. Focus-alueen maa-ainestenoton ympäristövaikutusten arviointimenettely valmistui vuonna 2009 ja yhteysviranomaisen antoi arviointiselostuksesta lausunnon 11.2.2010. Alueen maa-ainestenotto jakautuu usealle eri yritykselle. Louhintahakemukset käsittävät myös louhinnan tulevalta tiealueelta. Esille nostetut muinaisjäänösrekisteristä poistetut kohteet Huhtarinmäki ja Jussila näyttäisivät sijoittuvan MH kivi Oy:n alueelle. Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta on 13.11.2018 myöntänyt MH Kivi Oy:lle maa-ainelain ja ympäristönsuojelulain mukaisen yhteisluvan sekä aloitusluvan kalliokiviaineksen ottamiseksi, louhimiseksi ja murskaamiseksi. Luvasta tehty valitus on käsittelyssä Vaasan Hallinto-oikeudessa.

18.8.2020

Vaikuttaa todennäköiseltä, että Focus-alueen ympäristöolosuhteet tulevat muuttumaan nykytilaan verrattuna ennen kuin maantien 152 suunnittelu etenee. Tässä tilanteessa yhteysviranomaisen katsoo, että maantie 152:n suunnittelun tarkentuessa muinaismuistoihin liittyvien lisäselvitysten tarve tulee selvittää yhteistyössä vastuullisten museoiden kanssa. Mikäli tie tai rakentamisalue ulottuu muinaisjäännösten kohdalle, tulee asiassa menetellä muinaismuistolain 13 §:n mukaisesti. Yleisen tiehankkeen ollessa kyseessä, järjestetään neuvottelu, jossa todetaan, että muinaisjäännös on mahdollista poistaa riittävien tutkimusten jälkeen.

Päijännetunneli

Myllskyläntien eritasoliittymän jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota Päijännetunnelin sijoittumiseen ja siihen liittyviin rakenteisiin. Kaikki toiminta on suunniteltava ja toteutettava niin, ettei siitä aiheudu riskiä Päijännetunnelille. Suunnittelussa on huomioitava Päijännetunnelin suojaus myös silloin kun tunneli joudutaan tyhjentämään huoltoa varten.

Pintavedet

Hankeesta aiheutuu pintavesivaikutuksia kuten samentumista ja ravinnekuormitusta erityisesti rakentamisen aikana. Rakentamisen aikaiset pintavesivaikutukset Vantaanjokeen ja Tuusulanjokeen on arvioitu vesistöjen herkkyuden vuoksi kohtalaisiksi kielteisiksi, mutta lieventämistoimenpiteiden toteuttamisen jälkeen ne arvioidaan vähäisiksi. Alueen pienvesien herkkyys ja niihin kohdistuvien vaikutusten merkittävyys arvioidaan vähäiseksi tai kohtalaiseksi. Arvioita voidaan pitää oikeansuuntaisina, jos haittavaikutusten lieventämistoimien suunnittelu toteutetaan kattavasti.

Pienvesiin, kuten puroihin ja lampiin, kohdistuvia vaikutuksia on selostuksessa arvioitu melko yleisellä tasolla. Hankesuunnittelun edetessä on tehtävä myös pienvesien kohdekohtainen vaikutusarviointi ja selvitettävä kohteiden mahdollinen vesilain mukaisen luvan tarve. Haittojen lieventämistoimenpiteitä eri kohteissa tulee tarkentaa hankkeen jatkosuunnittelussa.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikaiset lieventämistoimet on jatkosuunnittelussa syytä kerätä yhteen selkeäksi ohjeeksi, jotta niiden toteuttamista ja tehokkuutta voidaan seurata. Herkillä alueilla tulee kiinnittää erityistä huomiota rakentamisalueen laajuuden rajaamiseen.

Ilmastovaikutukset

YVA-menettelyissä on aiempaa vahvemmin edellytetty, että arvioidaan hankkeiden vaikutuksia ilmastoon ja näiden alttiutta ilmastonmuutokselle. Ilmastovaikutusten arvioinnista ei ole toistaiseksi olemassa vakiintuneita ohjauksia ja vertailuarvoja. Ilmastovaikutukset on arvioitu riittävästi

18.8.2020

yhteysviranomaisen ohjelmalausunnon mukaisesti. Yhteysviranomainen pitää tärkeänä, että myös ilmastovaikutusten arviointia tarkennetaan jatkosuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

6. PERUSTELLUSTA PÄÄTELMÄSTÄ TIEDOTTAMINEN

Uudenmaan ELY-keskus antaa perustellun päätelmän tiedoksi julkisella kuulutuksella. Tieto kuulutuksesta julkaistaan myös Vantaan kaupungissa ja Tuusulan ja Nurmijärven kunnissa.

Uudenmaan ELY-keskus toimittaa perustellun päätelmän sekä arviointiselostuksen johdosta saamansa lausunnot ja mielipiteet hankkeesta vastaavalle sekä lähettää perustellun päätelmän tiedoksi lausunnonantajille, muille asianosaisille viranomaisille sekä mielipiteen esittäjille. Perusteltu päätelmä sekä vastaanotetut lausunnot ja mielipiteet ovat myös edelleen nähtävillä ympäristöhallinnon internetsivuilla osoitteissa:

www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA ja
www.miljo.fi/LV152forbattringMKB.

7. SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MUUTOKSENHAKU SEKÄ YVA-MENETTELYSSÄ SOVELLETUT OIKEUSOHJEET

Suoritemaksu 11 000 euroa.

Maksun määräytyminen

Arviointiselostuksesta annettavasta ELY-keskuksen lausunnosta perittävä maksu on tavanomaisessa hankkeessa (14 – 23 henkilötyöpäivää) 11 000 euroa.

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että arviointiohjelmalausunnosta perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.

Sovelletut oikeusohjeet

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista (YVA-laki, 252/2017)

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-asetus 277/2017)

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8§

18.8.2020

Valtioneuvoston asetus (1372/2018) elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullista suoritteista vuosina 2019 ja 2020.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Annukka Engström ja ratkaissut ympäristövaikutukset ja alueidenkäyttö -yksikön päällikkö Timo Kinnunen.

TIEDOKSI

Lausunnon antajat
Mielipiteen esittäjät

Tämä asiakirja UUELY/12908/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/12908/2019 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Engström Annukka 18.08.2020 14:11

Ratkaisija Kinnunen Timo 18.08.2020 14:11