

YLEISÖTILAISUUS

Aika:	19.3.2025 klo 17.30-19.00	
Paikka:	Rakokiven monitoimitalo, Nastola + Teams	
Osallistujat:	Pirkko-Leena Jakonen	Lahden kaupunki
	Markus Lehmuskoski	Lahden kaupunki
	Ilona Reiniharju	Lahden kaupunki
	Tuula Salminen	Lahden kaupunki
	Seppo Parantala	Ramboll
	Lotta-Maija Salmelin	Ramboll
	Martti Lehtinen	Ramboll
	Meri Lampinen	Ramboll

Tilaisuuteen osallistui noin 100 henkilöä paikan päällä ja 33 etäosallistujaa.

MUISTIO

Yleisötilaisuus

Yleisötilaisuuden tarkoituksena oli esitellä tiesuunnitelman lähtökohdat, aikataulu ja suunnittelun organisointi sekä kertoa osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksista suunnitteluprosessin aikana.

Tilaisuuden avaus

Pirkko-Leena Jakonen avasi tilaisuuden klo 17.30 ja esitteli tilaisuuden järjestäjätuot. Meri Lampinen kävi läpi tilaisuuden ohjelman sekä ohjeisti kysymysten kysymiseen. Hän kertoi, että tilaisuuden esityksiä julkaistaan hankesivuilla tilaisuuden jälkeen, samoin tilaisuuden muistio, josta löytyy vastaukset kaikkiin esitettyihin kysymyksiin.

Esitykset ja niihin liittyvät kysymykset

Seppo Parantala esitteli Anna Elfin sairastumisen vuoksi tiesuunnitelman hallinnollista prosessia.

Valtatie 12 on tärkeä valtakunnallinen poikittaisyhteys ja merkittävä sekä henkilöliikenteelle että elinkeinoelämän kuljetuksille. Viime vuosina on keskusteluissa nostettu esiin myös tien merkitys varautumismielessä.

Valtatie kuuluu Euroopan laajuiseen kattavaan TEN-T-verkkoon, jonka parantamiseen direktiivin mukaiseen standardiin Suomi on sitoutunut vuoteen 2050 mennessä. Valtatie kuuluu lisäksi valtakunnalliseen pääväyläverkkoon, jossa palvelutasoluokan I vaatimusten mukaisesti sillä on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus.

Yleissuunnitelma valmistunut 2010. Koko Lahti-Kouvola yhteysvälin tavoitetilaksi on asetettu jatkuva keskikaidetie, jossa väli Joutjärvi-Nastola on nelikaistainen ja väli Nastola-Keltti ohituskaistatie.

Valtatielle liitytään vain eritasoliittymien kautta ja sillä on jatkuva rinnakkaistie, jolle hidas liikenne on ohjattu.

Yhteysvälin suunnittelua on edistetty väleittäin ja tänään esittelemme tarkemmin välin Joutjärvi-Uusikylä ratkaisuita. Muuten yhteysvälin parantamisen kannalta ajankohtaista on rakentamisen valmistelu Mankalan ja Tillolan välillä, siellä ns. Kausalan ohituksen rakentaminen alkaa näkyä maastossa ensi vuonna.

Tiesuunnitelma on liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevan lain mukainen suunnitelma, joka on oikeusvaikutteinen. Tiesuunnitelma on hankkeen yksityiskohtaista suunnittelua ja hyväksytty suunnitelma antaa tienpitäjälle oikeuden tealueen haltuunottoon ja tien rakentamiseen.

Tiesuunnitelmasta aiheutuvat menetykset, vahingot ja haitat sekä niistä maksettavat korvaukset määritetään ennen rakentamista tehtävässä maantietoimituksessa. Toimituksesta ja korvausten suuruudesta vastaa Maanmittauslaitos.

Korvaussummat määräytyvät alueen yleisen hintatason ja maan arvon mukaan, eli käytännössä korvaus maksetaan sen mukaan, mitä alueesta voisi vapailla markkinoilla saada.

Tiesuunnitelmassa määritellään tien tarkka sijainti ja tilantarve ja liittymiset maantiehen ja korvaavat kulkuyhteydet katkeavien yhteyksien osalta siten, että ei merkittävästi heikennetä nykytilaa. Tiesuunnitelmavaiheessa arvioidaan myös suunnitelman vaikutukset ja kustannusarvio. Lisäksi vaikutusten osalta esitetään haittojen torjuntaan tarvittavat toimenpiteet, kuten melu- ja pohjavesisuojaukset.

Tiesuunnitelmavaihe on tärkeä vuorovaikutuksen kannalta, koska tässä vaiheessa on mahdollisuus vaikuttaa yksityiskohtien ratkaisemiseen.

Kuitenkin viimeiset detaljit ratkaistaan vielä ennen rakentamista tapahtuvassa rakentamissuunnitelmavaiheessa. Tuolloin ei kuitenkaan käydä vastaavaa vuoropuhelua, joten on tärkeää tässä vaiheessa tuoda esiin mielipiteet ja ehdotukset.

Tässä vaiheessa ollaan vielä yleissuunnitelmassa esitettyjen ratkaisujen äärellä, joten näiden yksityiskohtien osalta on tärkeää osallistua myös myöhemmin syksyllä järjestettävään tilaisuuteen.

Kun suunnitelma on valmis, se asetetaan nähtäville, sanomalehdissä tiedotetaan ja maanomistajille lähetetään kirjeet. Hyväksymiskäsittely syksyllä 2026-keväällä 2027 Traficomissa, joka antaa hyväksymispäätöksen. Tässä kohti voi jättää valituksen. Suunnitteluprosessia säätelee laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Väyläsuunnittelun rinnalla tehtävän asemakaavoituksen suunnitteluprosessia säätelee maankäyttö- ja rakennuslaki

Lopuksi mainittiin, että teitä koskevat suunnitteluprosessit voivat olla pitkiä ja hyväksymispäätösten ja seuraavan vaiheen suunnittelupäätöksen välissä voi olla useita vuosia.

Kysymys: Missä kohti prosessissa ollaan?

Vastaus: Nyt tehdään tiesuunnitelmaa.

Kysymys: Yleissuunnitelmasta ja ympäristövaikutusten arvioinnista on mennyt pitkä aika.

Vastaus: Tässäkin vaiheessa päivitetään arviointitietoja, esim. luontoarvojen osalta.

Kysymys: Vaikein paikka on Arolassa (Uudenkylän jälkeen Lähellä litin rajaa), jääkö se tämän suunnitelman ulkopuolelle?

Vastaus: Alue ei kuulu suunnittelualueeseen.

Kysymys: Kuka suunnittelee väliä Uusikylä-Tillola?

Vastaus täydennetty tilaisuuden jälkeen: Uudenmaan ELY-keskus on laatinut tiesuunnitelman välin Uusikylä-Tillola kehittämiseksi. Tiesuunnitelma on valmistunut 2021 ja tullut lainvoimaiseksi syksyllä 2024. Linkki lisätietoihin: [Uusikylä-Tillola - Väylävirasto](#)

Kysymys: Mitä tarkoitti aikajänne 8-12 vuotta, mitä sen ajan sisällä tapahtuu?

Vastaus: Kyseessä on aikajänne siitä, kun hanke käynnistyy ja etenee ympäristövaikutusten kautta rakentamiseen.

Tämän jälkeen Parantala siirtyi tiesuunnitelman lähtökohtien esittelyyn. Parantala kertoi, että tien toimivuutta parannetaan. Tavoitteena ovat onnettomuuksien vähentäminen, joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen ja jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksien parantaminen. Lisäksi mahdollistetaan maankäytön kehittymisen. Meluhaittoja pyritään vähentämään ja pohjaveden laatu turvataan. Varmistetaan ekologiset yhteydet ja etsitään maisemaan sopivia ratkaisuja.

Parantala esitteli suunnittelualueen nykytilaa ja kertoi mm. liikennemääristä. Raskaan liikenteen osuus on iso. Liikenne-ennusteen mukaan liikenteen määrä alueella tulee kasvamaan. Tiellä on tapahtunut 33 onnettomuutta, joista 17 hirvionnettomuutta.

Parantala kertoi alueen kaavatilanteesta ja kertoi suunnittelualueen läheisyydessä olevista arvokkaista luontokohteista ja suojelualueista. Aivan tiessä kiinni olevia suojelualueita ei ole.

Parantala kertoi melutasoja koskien, että yö- ja päivämelu lasketaan erikseen. Meluratkaisujen mitoitusta tehdään pääsääntöisesti päivämelun mukaan. Lopuksi Parantala kävi läpi suunnitelman perusratkaisuja, joita käytiin läpi myös edellisessä esityksessä (kaistojen määrä ja keskikaiteet). Suunnitelmassa tulee uusi eritasoliittymä Kolavaan, Veljeskylään varaus eritasoliittymälle. Kaikki suorat katu- ja yksityistie liittymät puretaan. Pyöräily- ja jalankulku sijoittuvat maantien 312 varteen. Ei tasoyliityksiä valtatie kanssa. Levennettäviä alikulkukäytäviä 4 kpl ja levennettäviä risteyssilloja 8 kpl. Linja-autopysäkkijärjestelyt Kolavan ja Nastolan eritasoliittymiin. Villähteen pohjavesialueille pohjavesisuojaus.

Hankkeen rakennuskustannukset ovat 34,7M€ ja ne on arvioitu vuonna 2010. Lopuksi Parantala kertoi myös, mitä vaikutuksia on arvioitu yleissuunnitelmassa.

Kysymys: Mikä on melutaso, jolloin velvoitetaan tekemään melusuojaus?

Vastaus: Taso on 55db ja melusuojaus tehdään, jos tiehen tehdään muutoksia.

Kysymys: Kuvissa ei näy riista-aitoja. Eläimiä on molemmin puolin paljon. Kulkeminen estyy täysin, jos tulee riista-aita.

Vastaus: Yleissuunnitelmavaiheessa riista-aitoja ei vielä esitetä. Tiesuunnitelmasa arvioidaan riista-aitojen sekä eläinten kulkuyhteyksien tarve ja suunnitellaan riista-aidat ja mahdolliset eläimille tarkoitetut tien ylitys- tai alituspaikat.

Kysymys: Mitä haittavaikutuksia suunnitelmasta seuraa? Meneekö työpaikkoja. Lähdekioskin kohdalla lähtee parkkipaikka. Tämä on yhteisölle tärkeä. Lisäksi parkkipaikka toimii raskaan liikenteen parkkipaikkana. Tuleeko tilalle palveluita? Nyt paikalla olisi jo palveluita. Eikö levennyksen voisi tässä kohti tehdä pohjoispuolelle?

Vastaus: Yleissuunnitelmavaiheessa on arvioitu vaikutukset. Estevaikutus tulee riistalle. Maisemahaittaa saattaa rakennettavilla alueilla olla. Palveluita ei ole tulossa. Kioskin kohdalla olevaa parkkipaikkaa käsitellään tilaajien kanssa vielä. Eteläpuoli on levennykselle parempi.

Kysymys: Paljonko tie levenee?

Vastaus: Ajorata levenee keskimäärin 5 m.

Kysymys: Jos tie leviää 5 m, mikä on lisämaan tarve eteläsuunnassa kokonaisuudessaan?

Vastaus: Lisämaan tarve selviää suunnittelun edetessä. Tien ajoradan leventämisen lisäksi tarvittavaan lisäalueeseen vaikuttavat kuivatusjärjestelyt ja meluntorjunta. Lisätilantarve on erityisesti melusteiden vuoksi suurempi kuin pelkkä ajoradan levennys.

Kysymys: Liikennejärjestelmä ja maantielain (31 §) mukaan yleissuunnitelma taitaa olla voimassa 8 vuotta? Tämän hankkeen yleissuunnitelman hyväksymisestä on jo 15 vuotta?

Vastaus täydennetty tilaisuuden jälkeen: Yleissuunnitelman hyväksymispäätös on tullut lainvoimaiseksi 10.3.2016 ja tiesuunnitelma on käynnistetty aloituskuuluksella 24.4.2024. Yleissuunnitelman voimassaolo olisi siis lauennut vuoden 2024 loppuun, jos tiesuunnitelmaa ei olisi käynnistetty.

Kysymys: Meluaita ja kaide. mihin kohtiin tulee meluaita ja mihin kaide? kohtaan? miten vaikuttaa meluun?

Vastaus: Meluntorjunnan tarve ja melusteiden korko määritellään meluselvityksessä tehtävällä melumallinnuksella. Meluntorjunnan tyyppi (meluvalli, meluaita, melukaide) määrittyy käytettävissä olevan tilan mukaan.

Kysymys: Mitä hitaat ajoneuvot tarkoittavat?

Vastaus: Tarkoittaa, esimerkiksi traktoreja ja mopoja.

Kysymys: Kulkeeko valtatie missään muualla suoraan pohjavesialueiden päällä kuin Kolavalla ja Villähteellä?

Vastaus: Joutjärven eritasoliittymän alueella on nykyistä pohjavesisuojausta. Uutta pohjavesisuojausta tulee Villähteelle.

Kysymys: Miten levennys/Kolavan liittymä vaikuttaa lemmikkien hautausmaan alueeseen?

Vastaus: Asia otetaan huomioon suunnittelussa, ei pitäisi olla vaikutusta.

Kysymys: Mikä on hankkeen kustannusarvio?

Vastaus: Rakentamiskustannuksiksi arvioitu vuonna 2010 olevan 34,7M€. Nykyrassassa rakentamiskustannusarvio on 54,8M€.

Kysymys: Säilyykö Erstan-Suppalan alueen puusto? Alueella ei ole juurikaan metsiä jäljellä, joten mänty- ja kuusimetsien virkistys- ja luontoarvot sekä esteettiset arvot ovat olennaisia kyläyhteisölle keskeisellä sijainnilla.

Vastaus: Ei voida ottaa vielä kantaa yksityiskohtiin. Tämä on suojelukohteeksi luokiteltu.

Tämän jälkeen Pirkko-Leena Jakonen ja Markus Lehmuskoski esittelivät maankäytön tilannetta suunnittelualueen läheisyydessä. Jakonen kertoi, että Kolavan eritasoliittymä, palvelee myös Karistoa. Lisäksi tie tulee palvelemaan Pippo-Kujalan työpaikka-alueita. Veljeskylän liittymävaraus tulee tiesuunnitelmaan kaupungin toiveesta. Veljeskylän eritasoliittymää ei välttämättä toteuteta samanaikaisesti muiden tiesuunnitelmassa esitettävien ratkaisujen kanssa, vaan on tulevaisuuden optio maankäytön kehittämismahdollisuuksille. Yleiskaavassa on tälle alueelle esitetty teollisuusaluetta, mutta sen toteuttamisesta ei ole olemassa tarkempia suunnitelmia tai päätöksiä.

Lehmuskoski kertoi, että tulee olemaan kohtia, jossa tie ei mahdu kaavan tiealueelle. Esim. Koritien ja Yhdyspolun alueella joudutaan kaavaa muuttamaan Tien pohjoispuolella kaksi tonttia tulevat hyvin lähelle tietä. Kyseisen kohdan ratkaisut täsmennyvät nyt tiesuunnitelmassa. Kaava Koritielle tekeillä. Myös Loistopolun järjestelyt tarkennetaan. Tämä oma erillinen prosessi.

Toinen ratkaisuja vaativa kohta on Lähde-kioskin ympäristö. Tiealuetta saatetaan joutua ottamaan toiseen tarkoitukseen. Nyt puntaroidaan mitä tarpeita alueen käyttäjillä on. Kun kaavaa tehdään, otetaan lähimmät kiinteistöt mukaan. Jos melutilanne muuttuu, niin kohdassa voisi ehkä olla virkistysaluetta.

Kysymys: Paljonko Lahti joutuu maksamaan tiesuunnitelmasta?

Vastaus: Tiesuunnitelmasta kaupunki maksaa viidesosan, mutta rakennuskustannuksista ei ole vielä neuvoteltu. Tähän ei ole vielä myönnetty rahoitusta.

Lopuksi Lampinen kertoi salissa saatavilla olevista palautelomakkeista ja mahdollisuudesta liittyä postituslistalle. Tämän jälkeen etätilaisuus päättyi ja paikallaolijat siirtyivät pienryhmiin keskustelemaan

Pienryhmäkeskustelut

1. Pienryhmä Joutjärvi-Kolava

Tässä ryhmässä toivottiin meluntorjuntaa Kankaanpäänkadulle. Osallistujat olivat huolissaan myös liittymien toimivuudesta ramppien päissä sekä Nastolantien (M312)/K1 liittymissä, joissa on paljon raskasta liikennettä.

2. Pienryhmä Kolava-Nastola

Villähteen kohdalla keskusteltiin erityisesti meluntorjunnasta ja käytiin läpi yleisuunnitelman mukaisia meluusteitä ja todettiin, että tiesuunnitelmassa meluntorjuntaratkaisuja tarkennetaan. Lisäksi poistuvan levähdysalueen tilanne keskustelutti.

Nastolan eritasoliittymän alueella asukkaat kysyivät kuivatussuunnittelusta. Asukkaille tuotiin esille, että tiesuunnitelmassa suunnitellaan kuivatuksen periaateratkaisut ja esimerkiksi tunnistetaan laskuojatarpeet ja varataan niille tarvittavat alat. Asukkaiden kanssa keskusteltiin myös, että peltosalaojat ovat osa tiesuunnitelman lähtöaineistoa ja pyritään huomioimaan suunnitelmaratkaisuissa.

3. Pienryhmä Nastola-Uusikylä

Tässä ryhmässä pohditutti melu Uusmattilan ratsastustilan kohdalla, Veljeskylän eritasoliittymän lähellä. Osallistujat pohtivat, että eritasoliittymä vie elinkeinon kyseiseltä ratsastustallilta ja liittymää tulisi siirtää mieluummin länteen Sipilän maille. Lisäksi pienryhmässä toivottiin useampia riistakäytäviä kyseiselle pätkälle (Esim. kohtaan n. paaluluku 13700 ja kohtaan ennen Rouhiaista)

Lisäksi seuraavat kysymykset mietityttivät osallistujia. Näihin luvattiin vastata tilaisuuden jälkeen:

Kysymys: Liikennemäärät mietityttävät, onko ne laskettu oikein?

Vastaus: Nykyiset liikennemäärät perustuvat automaattisten liikennelaskentapisteiden laskentatuloksiin. Ennustetilannetta varten on laadittu liikenne-ennuste, joka huomioi mm. yleisen liikenteen kehittymisen ja maankäytön muutokset.

Kysymys: Voiko YVA olla näin vanha?

Vastaus: Suunnitteluhankkeen sisältö ei ole muuttunut, joten siitä laadittu ympäristövaikutusten arviointi on voimassa. Tiesuunnitelmavaiheessa kuitenkin tarkennetaan hankkeen ympäristövaikutuksia ajan tasaiseen tietoon perustuen, huomioiden myös uudet suojelumääräykset.

Kysymys: Mille ELY-keskukselle kuuluu Uusikylä-Mankala välin kehittäminen? Miten tämän välin kehittäminen etenee?

Vastaus: Uudenmaan ELY-keskus on laatinut tiesuunnitelman välin Uusikylä-Tillola kehittämisestä. Tiesuunnitelma on valmistunut 2021 ja tullut lainvoimaiseksi syyskuun 2024. Tiesuunnitelmasta välin Mankala-Tillola osalta on eduskunta tehnyt toteutuspäätöksen joulukuussa 2024, loppuosa odottaa rahoitusta. Linkki lisätietoihin: [Uusikylä-Tillola - Väylävirasto](#)

Vastine Villähteen pysäköintialueen poistamista koskeviin palautteisiin

Villähteen pysäköintialueen poistamista koskien on saatu useita palautteita. Tarkennamme seuraavasti syitä ja taustoja pysäköintialueen poistamisen tarpeelle:

Tiesuunnitelman lähtökohdat

Villähteen pysäköintialueet on toteutettu 1980-luvulla rakennetun moottoriliikennetien yhteydessä sen aikaisiin ohjeisiin ja normeihin perustuen. Nykyinen leveäkaistatie oli tarkoitettu moottoritien ensimmäiseksi vaiheeksi. Myöhemmin 2000-luvulla on toteutettu Villähteen eritasoliittymä alueen maankäytön tarpeisiin. Villähteen eritasoliittymä ei ole sisällynyt valtatie alkuperäiseen moottoritiesuunnitelmaan.

Käynnissä olevassa tiesuunnitelmassa **valtatie 12 esitetään parannettavaksi moottoritienä välillä Joutjärvi-Nastola**. Moottoritien suunnittelua säätelevät sekä kansainväliset sopimukset että kansalliset lait ja asetukset. Nämä määräävät mm. sen, että moottoritielle pääsy tapahtuu vain eritasoliittymien kautta ja moottoritien ja siihen rajoittuvan kiinteistön välillä ei saa olla muuta kulkuyhteyttä (VNA 924/2005). Moottoritiet ovat pitkämatkaista liikennettä varten ja niillä liikennöinnin tulee olla mahdollisimman häiriötöntä.

Moottoriteiden pysäköinti- ja palvelualueet

Suunnitteluryhmä on saatujen palautteiden jälkeen käynyt läpi moottoriteiden mitoitus koskevat ohjeet ja varmistanut, että ei ole löydettävissä sellaista ratkaisua, jossa sekä Villähteen pysäköintialueet, että Villähteen eritasoliittymä voitaisiin säilyttää 100 km/h moottoriteimitoituksella.

Nykyisiltä pysäköintialueilta puuttuu ohjeiden mukaiset liittymiskaistat, joiden kautta liittyminen tulevalle moottoritielle tapahtuisi turvallisesti. Liittymiskaistojen toteuttaminen nykyiselle paikalle ei ole Villähteen liittymän läheisyyden vuoksi mahdollista, sillä moottoritiellä kahden lähekkäisen liittymän välillä on oltava riittävästi etäisyyttä, jotta liittymät eivät häiritse toisiaan ja ajoneuvojen kuljettavat voivat havainnoida liikennettä turvallisesti. Pysäköintialueiden säilyttäminen nykyisellä paikallaan olisi mahdollista vain, jos valtatie nopeusrajoitus laskettaisiin 60-70 km/h, jolloin se ei voisi olla moottoritie tai jos Villähteen eritasoliittymä poistettaisiin. Kumpikaan näistä ei ole mahdollista, sillä ratkaisu heikentäisi merkittävästi valtakunnallisesti tärkeän pääväylän palvelutasoa sekä koko Villähteen alueen saavutettavuutta valtatie suuntaan/suunnasta.

Raskaan liikenteen palvelutaso yhteysvälillä Vt 12 Lahti – Kouvola

Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdystarpeet valtatie 12 yhteysvälillä Lahti – Kouvola on huomioitu tiesuunnitelman "Valtatie 12 parantaminen välillä Uusikylä-Tillola" yhteydessä, jossa Haarankylän kohdalle on esitetty laadukkaat uudet pysäköintialueet sekä idän että lännen suuntaan. Tiesuunnitelmasta etenee toteutukseen vuonna 2026 Mankala-Tillola osuus ja Uusikylä-Mankala väli

odottaa toteutusrahoitusta seuraavana. Lisäksi nyt käynnissä olevassa Joutjärvi-Uusikylä tiesuunnitelmassa varaudutaan pysäköintialueiden toteuttamiseen Uudenkylän liittymän länsipuolelle, mikäli nyt suunnitteilla oleva hanke etenisi jostain syystä toteutukseen ennen Uudenkylän ja Mankalan välistä osuutta. Tarkoituksena on, että korvaava alue on rakentunut tai rakennetaan samanaikaisesti kuin nykyiset Villähteen pysäköintialueet puretaan.