

Yleisötilaisuus 2

Aika:	Torstai 18.9.2025 klo 17.30–19.00	
Paikka:	Rakokiven monitoimitalo, Nastola +Teams	
Osallistujat:	Anna Elf	Uudenmaan ELY-keskus
	Pirkko-Leena Jakonen	Lahden kaupunki
	Markus Lehmuskoski	Lahden kaupunki
	Tuula Salminen	Lahden kaupunki
	Juuso Heinämäki	Lahden kaupunki
	Lotta-Maija Salmelin	Ramboll
	Martti Lehtinen	Ramboll
	Meri Lampinen	Ramboll
	Jaakko Pohjala	Ramboll
	Juho Santala	Ramboll
	Tilaisuuteen osallistui 30 henkilöä ja 16 etäosallistujaa	

MUISTIO

1. Tilaisuuden avaus

Anna Elf avasi tilaisuuden klo 17.30 ja esitteli tilaisuuden järjestäjätahot. Meri Lampinen kävi läpi tilaisuuden ohjelman sekä ohjeisti etäosallistujia. Hän kertoi, että tilaisuuden esitysdiat julkaistaan hankesivuilla tilaisuuden jälkeen, samoin tilaisuuden muistio, josta löytyy vastaukset kaikkiin esitettyihin kysymyksiin.

2. Esitykset ja niihin liittyvät kysymykset

Anna Elf kertoi tiesuunnitelman sisällöstä ja hallinnollisesta käsittelystä. Elf kävi läpi myös koko valtatie 12 Lahti–Kouvola-välin suunnittelu- ja rakentamistilanteen. Koko tien näkökulmasta puutteellisin osuus sijoittuu Uudenkylän ja Tillolan välille hitaiden mutkien ja radan ylityksen vuoksi. Lisäksi Elf kertoi lyhyesti maanomistajille maksettavista korvauksista. Korvauksia maksetaan, kun rakentaminen on käynnistymässä. Maanmittauslaitos määrittää maksettavat korvaukset. Ne keneltä joudutaan lunastamaan maata, saavat asiasta postia.

Elfin mukaan optimaalisen aikataulun mukaan rakentaminen alkaisi parin vuoden sisällä suunnitelman valmistumisesta. Nyt näyttää kuitenkin siltä, että tätä tietä koskevaa rahoitusta ei olla saamassa lähivuosina. Tiesuunnitelma on voimassa 12 vuotta, jonka aikana rakentaminen tulisi myös käynnistää.

Tämän jälkeen Lotta-Maija Salmelin kertasi lyhyesti jo kevään tilaisuudessa kerrottuja tietoja suunnittelukohteen nykytilasta (liikennemäärät, onnettomuudet, kaavatilanne, pohjavesialueet ja arvokkaat luonto- ja suojelukohteet) ja tavoitteista. Näiden jälkeen Salmelin esitteli tiesuunnitelmaluonnosta ja siihen valikoituneita ratkaisuja, kuten meluntorjunnan toteutusta. Salmelin esitteli myös melumallinnuksen periaatteet ja tiesuunnitelman vaikutukset, kuten ympäristövaikutukset. Salmelinin mukaan hankkeen tämän hetken kustannusarvio on 71,9 M€. Tiesuunnitelmaluonnosta ja

yksityiskohtaisia ratkaisuja, kuten meluntorjuntaa ja uusia eritasoliittymiä esiteltiin yleisölle havainnevideon avulla.

Kysymys: Onko suunnitelmissa huomioitu lainvoimainen yleiskaava?

Vastaus: Yleiskaava on huomioitu ja suunnitelman pitää myös olla asemakaavojen mukainen. Suunnittelussa on tunnistettu joitakin ristiriitoja voimassa olevien asemakaavojen kanssa ja niitä pyritään ratkomaan asemakaavamuutoksien avulla. Suunnitelmaratkaisu on kuitenkin yleiskaavan mukainen.

Kysymys: Mistä nousee tarve tehdä eritasoliittymä Veljeskylään?

Vastaus Lahden kaupungilta: Yleiskaavassa alueelle tulee työpaikka-alue. Tähän suunnitellaan isokokoisia tontteja, joita ei löydy nykyisiltä alueilta. Tätä ei kuitenkaan toteuteta vielä lähivuosina. Tällainen alue ei toimi, jos sinne ei tule suoraa tieyhteyttä. Jos eritasoliittymää ei nyt lisätä suunnitelmaan, niin sitä ei myöskään myöhemmin tulla saamaan. Liittymää suunnitellaan siis tulevaisuuden tarpeita varten.

Kysymys: Miksei suunnitteluvälille tule vihersilloja etelä-pohjoissuuntaisille, maakunnallisesti merkittävälle ekologiselle käytävälle? Ne toimisivat paremmin erityisesti hirvieläimille, joiden kulkuväyliä on esim. Joutjärven ja Villähteen välillä (vrt. onnettomuustilastot).

Vastaus: Suunnittelussa on tunnistettu paikkoja, joissa eläimet liikkuvat ja on yritetty tukea näitä kohtia suunnittelussa. Kustannuksilla on tapana nousta, kun mennään tarkempaan suunnitteluun, ja tällaiset isot vihersillat ovat erityisen kalliita ratkaisuja. Maasto, esim. Kolavan kohdalla ei tue myöskään tällaista ratkaisua. Kolavan kohdalla on nykyisin Konnilan alikulkukäytävä, jota vahvistetaan suunnitelmassa ekologisena yhteytenä. Kohtaan esitetään suunnitelmassa uusi silta nykyisen viereen. Uusi alikulkukäytävä suunnitellaan avaraksi ja alikulkukorkeus suunnitellaan 4,6 metriä korkeaksi, joka on korkeus, josta hirvi hyvinkin uskaltaa kulkea läpi. Tiesuunnitelmaratkaisussa nykyinen silta, jossa alikulkukorkeus on tätä matalampi, jää paikoilleen. Rakentamisen jälkeen tulee siis olemaan vaihe, jossa alikulkukorkeus on nykyisen alikulkukäytävän mukainen. Kun nykyinen alikulkukäytävä tulee ikänsä päähän ja uusitaan, huomioidaan uuden sillan suunnittelussa alikulkukorkeutena vaadittava 4,6 metriä. Tämä on kompromissiratkaisu, kun pitää löytää parhaat ratkaisut käytettävissä olevilla resursseilla.

Suunnittelualueelle tulee koko suunnittelualueelle riista-aidat, jotka ohjaavat eläimet ekologisiksi yhteyksiksi tarkoitetuille alikulkukäytävälle. Rakentamisen aikataulua ei tiedetä. Jos koko Lahti-Kouvola väliä ajatellaan, on kyseiselle välille esitetty yhtä tasokaampaa vihersiltaa ekologisena yhteytenä toimivaa siltaa, joka ei osu välille Joutjärvi-Uusikylä.

Kommentti: Notkontien risteyssillan esittäminen ekologisena yhteytenä ei ole realistista. Notkontien risteyssillan pohjoispuolella on jyrkkä mäki ja sen takana teollisuusalue, jonne hirvet eivät varmastikaan hakeudu.

Vastaus: Hyvä kommentti. Pyrimme ottamaan tämän huomioon suunnittelussa.

Kysymys: Kolavan eritasoliittymässä Kankaanpääkadun luona on virkistysreitistö, miten tälle käy suunnitelmassa?

Vastaus: Virkistysreitistö on huomioitu suunnitelmassa, ja sen käyttö on jatkossa mahdollista. Virkistysreitin uusi sijainti on esitetty suunnitelmakartoilla. Aikaisemmin yleisötilaisuudessa oli esillä, että Lahden kaupungilla on tähän kohtaa maankäyttösuunnitelmia, jossa Kankaanpääkadun linjasta tullaan muuttamaan nykyisestä. Tällöin virkistysreitistö otetaan vielä tarkemmin huomioon.

Kysymys: Onko näin korkeista melukaiteistakokemusta, ovatko ne uusittavissa? Entä onko ohituskaistallinen keskikaistallinen tie turvallinen esimerkiksi kovalla sateella, jos sitä on kallistettu yhteen suuntaan?

Vastaus: Melukaiteiden kestävyyttä käyty läpi ja keskusteltu suunnitteluryhmässä. Tämänhetkinen käsitys on, että polykarbonaatin pitäisi olla kestävä. Kestävyyteen vaikuttaa myös polykarbonaattilevyn ympärille tuleva metallinen tukirakenne. Jos ne menevät rikki, on rikkoutunut elementti vaihdettavissa.

Nykyään ohituskaistaosuuksilla on leveäkaista tie, joka on suunniteltu aikoinaan moottoritien toiseksi ajoradaksi. Tiesuunnitelmaratkaisuissa ei tulla esittämään muutoksia nykyisen tien sivukaltevuuksiin. Tie levenee vain n. 2 metriä. Tiesuunnitelmaratkaisut eivät tule siten muuttamaan tien vesitilannetta ja tien kuivatus tulee pysymään hyvänä.

4-kaistaisella osuudella tien kuivatus oli yksi syy, miksi päädyttiin keskikaiteellisen tien sijasta esittämään keskialueellista ratkaisua. Tällöin ajoradan vedet joutuvat keskialueelle eivätkä virtaa koko tien yli.

Kysymys: Joudutaanko lunastamaan monta rakennusta Villähteen kohdalla, kun leveä tulee eteläpuolelle?

Vastaus: Tie keskialue kapenee kyseisessä kohdassa neljään metriin ympärillä olevien rakennusten vuoksi. Asuinrakennuksia ei jouduta lunastamaan. Tie- ja liikennealueen lisätarpeita kohdistuu kuitenkin joidenkin tiealueeseen rajautuvien kiinteistöjen tienpuoleiseen tontin osaan. Villähteessä on yksi purettava rakennus Erstan kartanon kohdalla. Rakennus ei ole asuinrakennus ja sijaitsee nykyisellä liikennealueella.

Tämän jälkeen Pirkko-Leena Jakonen kertoi Lahden kaupungin roolista tiesuunnittelussa. Kaupunki maksaa suunnittelukustannuksista viides osan. Rakentamiskustannuksista ei ole vielä neuvoteltu. Useampia henkilöitä kaupungilta, mm. suunnitteluinsinööri ja maisema-arkkitehti ovat mukana suunnittelukokouksissa. Kaupunkia kiinnostavat eritasoliittymät, tieltä katuverkkoon liittyminen ja esteettinen ilme. Tontit, jotka siioittuvat lähelle tietä mm. Villähteellä saattavat vaatia asemakaavamuutoksia.

Markus Lehmuskoski kaupungilta kertoi, että tiesuunnitelma on yleiskaavan mukainen, mutta asemakaavaa joudutaan päivittämään. Kaupungin puoleisessa päässä on asemakaava. Erityisesti kohtiin, joissa tiealue laajenee viheralueelle, joudutaan tekemään kaavaa. Parissa kohdassa tie laajenee tonteille, jolloin kiinteistöt pitää ottaa mukaan asemakaavatyöhön. Kiinteistönomistajat, jotka tunnistavat jo nyt tällaisen tilanteen voivat olla yhteydessä kaupunkiin. Mutta kaupunki lähestyy joka tapauksessa myöhemmin kirjeellä kiinteistönomistajia, kun kaava tehdään, niin kaava tehdään uudelleen. Tiesuunnittelualueella on tilanteita, joissa kaupunki omistaa viheraluekaistoja. Jos tie laajenee hyvin pienelle viheralueelle, voidaan keskustella haluaisiko tontin omistaja laajentaa tonttia, ettei kaupungille jäisi hankalasti hoidettavaa viheraluetta.

Kysymys: Minne liikenne ohjataan, kun tietä aletaan rakentamaan? Ohjataanko liikenne vanhalle tielle?

Vastaus: Työnaikaisia järjestelyjä on mietitty. Yksi keskialueellisen ratkaisun valintaan johtaneista seikoista oli nimenomaan työnaikaisten järjestelyjen hoitaminen mahdollisimman vähän työmaan läpi kulkevaa liikennettä haitaten. Ensin rakennetaan uusi ajorata siltoineen nykyisen ajoradan eteläpuolelle ja tämä voidaan suorittaa vähäisin haitoin liikenteelle. Kun uusi ajorata on valmis, voidaan liikenne siirtää sinne ja tehdä nykyiseen ajorataan tarvittavat muutokset jälleen haittaamatta työmaan läpi kulkevaa liikennettä. Keskialueellinen ratkaisu toteutetaan käytännössä Nastolan eritasoliittymän ja ratasillan itäpuolelle asti. Siitä itään päin levennetään nykyistä moottoriliikennetietä eteläpuolelle. Nykyinen ajorata on n. 13 m leveä ja siitä voidaan erottaa esimerkiksi 9 m leveä osuus valtatie liikenteelle ja vielä jää 4 m työmaan käyttöön leventämistä varten.

Kommentti: Kolavan kohdalla tällä hetkellä korjattava silta aiheuttaa ruuhkaa etenkin ruuhka-aikaan ja vastaavia tilanteita tulisi välttää.

Lopuksi Lampinen kertoi hankkeen seuraamisesta ja erilaisista palautteenjättövoista. Tiesuunnitelmasta voi jättää palautetta mm. karttapalautekyselyn tai Valtion liikennejärjestelmien suunnittelu -sivuston kautta 5.10 asti. Tämän jälkeen etätilaus päättyi ja paikallaolijat siirtyivät pienryhmiin keskustelemaan.

3. Pienryhmäkeskustelut

Pienryhmäkeskusteluissa osallistujat pohtivat rakentamisen aikaisten järjestelyjen lisäksi mm. seuraavia asioita:

Joitakin osallistujia askarrutti hirvien liikkuminen, ja he olivat huolissaan siitä, etteivät suunnitellut toimenpiteet (riista-aidoilla alituspaikkoihin ohjaaminen) riitä eläinten liikumisen turvaamiseen. Uusikylä–Tillola-jaksolle suunnitellun riistasillan ajateltiin sijaitsevan liian kaukana. Lisäksi todettiin, että joitakin mahdollisia maa-aineksen sijoitusaluekohteita sijaitsee hankkeen itäpäässä ja niiden osalta ollaan erikseen maanomistajiin yhteydessä.

Uuden Veljeskylän eritasoliittymän osalta asukkaita mietitytti, miksi kohtaan ei ole esitetty meluntorjuntaa, vaikka valtatie liikennemelu kuluu selkeästi rakennusten sisälle jo nykytilanteessa. Melutilannetta käytiin läpi esillä olevien melukarttojen avulla. Asukkailla kerrottiin, että tiesuunnitelmaratkaisuilla torjutaan haitallista yli 55 dB melua. Vaikka kyseisissä kohdissa valtatieltä kantautuva liikenteen melu kuuluukin selvästi piha-alueille ja joissain tapauksissa myös sisälle asti, se ei laskelmien mukaan ole haitallista yli 55 dB:n melua.