

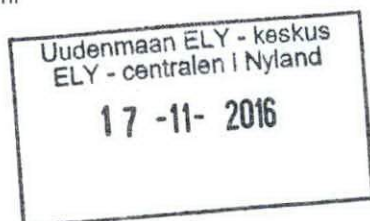


PÄÄTÖS

Nro 231/2016/2

Dnro ESAVI/10173/2015

Annettu julkipanon jälkeen
18.11.2016



ASIA

Ali-Juhakkalan siltojen rakentaminen ja Porvoonjoen uoman siirto sekä valmistelulupa, Lahti

HAKIJA

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

HAKEMUKSEN VIREILLETULO

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue on 9.12.2015 Etelä-Suomen aluehallintovirastossa vireille panemassaan ja myöhemmin täydentämässään hakemuksessa pyytänyt lupaa Ali-Juhakkalan siltojen S22 A ja S22 B rakentamiseen ja Porvoonjoen uoman siirtoon sekä lupaa ryhtyä hankkeen toteuttamista valmisteleviin toimenpiteisiin ennen päätöksen lainvoimaiseksi tulemistä Lahden kaupungissa.

LUVAN HAKEMISEN PERUSTE JA LUPAVIRANOMAISEN TOIMIVALTA

Vesilain (587/2011) 3 luvun 2 §, 3 §:n 1 momentin 4) kohta ja 1 luvun 7 §:n 1 momentti

MERKINTÄ

Hakija on saattanut Etelä-Suomen aluehallintovirastossa vireille samanaikaisesti 12 Lahden eteläisen kehätien rakentamiseen liittyvää vesilain mukaista lupahakemusta. Hakemukset ovat seuraavat:

- dnro ESAVI/10170/2015, Tierummun rakentaminen Melkkaanojaan ja poikkeus luonnontilaisen noron vaarantamiskiellosta sekä valmistelulupa, Hollola.
- dnro ESAVI/10171/2015, Luhdanjoen sillan S9b rakentaminen sekä valmistelulupa, Hollola ja Lahti.
- dnro ESAVI/10172/2015, Putkisillan rakentaminen Koivusillanjoen yli ja poikkeus luonnontilaisen noron vaarantamiskiellosta sekä valmistelulupa, Hollola.

- dnro ESAVI/10173/2015, Ali-Juhakkalan siltojen rakentaminen, Porvoonjoen uoman siirto ja valmistelulupa, Lahti.
- dnro ESAVI/10174/2015, Porvoonjoen siltojen S14a ja S14b rakentaminen sekä valmistelulupa, Lahti.
- dnro ESAVI/10177/2015, Vähäjoen ylikulkusillan rakentaminen, Vähäjoen uoman siirto ja poikkeus luonnontilaisen noron varantamiskiellosta sekä valmistelulupa, Hollola.
- dnro ESAVI/10178/2015, Tierumpujen ja putkisiltojen rakentaminen Vartio-ojaan, vanhan putkisillan jatkaminen ja uoman siirto sekä valmistelulupa, Lahti.
- dnro ESAVI/10179/2015, Sillan rakentaminen Porvoonjoen yli, uoman siirto ja valmistelulupa, Lahti.
- dnro ESAVI/10182/2015, Kahden sillan rakentaminen Porvoonjoen yli ja valmistelulupa, Lahti.
- dnro ESAVI/10185/2015, Pohjaveden rakentamisen aikainen pumpaaminen ja pohjavedenpinnan säätäminen Lahden pohjavesialueella sekä kuivatusvesien johtaminen Paskurinojaan ja valmistelulupa, Lahti.
- dnro ESAVI/10200/2015, Sillan rakentaminen Porvoonjoen yli ja valmistelulupa, Lahti.
- dnro ESAVI/10221/2015, Poikkeus luonnontilaisen lähteen vaarantamiskiellosta sekä valmistelulupa, Lahti.

ALUEEN KAAVOITUSTILANNE, SUOJELUALUEET JA YVA

Kaavoitus

Ali-Juhakkalan siltapaikalla ei ole voimassa olevaa asemakaavaa.

Siltapaikalla on voimassa Lahden yleiskaava 2025, joka on hyväksytty 14.5.2012 kaupunginvaltuustossa ja hyväksytty voimassa olevaksi 17.9.2012 kaupunginhallituksen päätöksellä. Lahdessa aloitettiin uusi yleiskaavoitus vuonna 2013. Lahden yleiskaavan luonnos oli nähtävillä ja kommentoivana 13.11.–15.12.2014 ja yleiskaavaehdotus valmistuu vuoden 2015 lopulla.

Voimassa olevassa Lahden yleiskaavassa 2025 siltapaikalla on valtatie viivamerkintä. Siltapaikan etelä- ja pohjoispuolelle on Metsä-Hennalan ja Kukonkosken lähivirkistysalue (VL-22), joka on samalla suojavirhealueella Porvoonjoen ympäristön liikennemelulle. Yleiskaavassa Ali-Juhakkalan siltapaikan kautta kulkee kevyen liikenteen pääväylä Ali-Juhakkalasta Pato-
niittyyn. Siltapaikan eteläpuolella on tulevan kehätien suuntainen ulkoilureitistön pääväylä Pajaniemestä Patomäkeen.

Siltapaikan eteläpuolella on Nikulan elinkeinotoiminnan ja palvelujen alue (T-4) ja yhdyskuntateknisen huollon alue (ET-11), jossa sijaitsee Ali-Juhakkalan jäteveden puhdistamo. Toisin kuin maakuntakaavassa Porvoonjoen uomaa ei ole merkitty niin reitiksi. Yleiskaavassa Ali-Juhakkalan siltapaikan lähellä ei yleiskaavassa ole suojelukohteita.

Lahden yleiskaavan luonnoksessa 2014 Ali-Juhakkalan siltapaikan kohdalla ja lähiympäristössä kaikki kaavamerkinnot ovat samat kuin voimassa olevassa yleiskaavassa.

Siltapaikalla on voimassa Päijät-Hämeen maakuntakaava 2006, jonka Ympäristöministeriö on vahvistanut 11.3.2008.

Päijät-Hämeen maakuntakaavassa Lahden eteläinen kehätien (vt 12) linjaus on merkitty uudeksi moottoritieksi. Ali-Juhakkalassa Porvoonjoki on merkitty melontareitiksi (m5). Siltapaikan pohjoispuolella on Launeen taa-jamatoimintojen alue (A100), eteläpuolella pientalovaltainen Launeen taa-jatoimintojen eteläosa (A85) ja luoteispuolella Kukonkosken työpaikka-alue (TP14). Siltapaikan länsipuolella on seututie Mäntsälä-Lahti-Vierumäki (st21).

Maakuntakaavassa Ali-Juhakkalan siltapaikan läheisyydessä ei ole maakuntakaavan merkittyjä suojelukohteita. Etäällä siltapaikan pohjoispuolella on Hennalan kasarmialueen kulttuuriympäristö.

Luontoarvot

Suojelualueet

Siltapaikan läheisyydessä ei ole luonnonsuojelualueita.

Arvokkaat luontokohteet

Ali-Juhakkalan siltapaikasta Porvoonjoen alajuoksua pitkin aina Oksasen alueelle asti Porvoonjoki ja sen rantapenkereet muodostavat "Ristolan mutkien jokibiotooppi" -nimisen LUMO -kohteen (viheraluekuvio 285088). Kohteen suojeluperuste on arvokas kosteikko sekä vesialue ja Ristolan muinaismuistoalue lähellä Kyläkunnantietä.

Ekologinen verkosto

Ali-Juhakkalan siltapaikka sijaitsee Päijät-Hämeen maakunnallisten ekologisen verkoston kriittisellä alueella, jossa aikaisemmat tie- ja ratahankkeet sekä kaupunkialueet ovat muodostaneet esteen etelä-pohjoissuuntaisille ekologisille yhteyksille Orimattilasta Lahden ja Hollolan kautta Asikkalaan. Siltapaikan lähellä ei ole maakunnallisia ekologisia yhteyksiä.

Ali-Juhakkalan siltapaikan kohdalla on Porvonjoen vartta pitkin kulkeva paikallinen ekologinen yhteys, joka alkaa Ala-Okerointientien varresta ja haaraantuu Ali-Juhakkalan siltapaikan jälkeen joenvarren mukaiseksi ekologiseksi yhteydeksi Pajaniemeen ja puustoiseksi yhteydeksi Patomäkeen. Paikallisen ekologisen yhteyden tarkoitus on taata pienten ja keskikokoisten eläinten päivittäinen liikkuminen. Toimivan paikallisen ekologisen yhteyden minimileveys on noin 100 m.

Ympäristövaikutusten arviointi

Valtatie 12:n vaihtoehtoista Lahden kaupunkiseudulla on tehty ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ympäristövaikutusten arviointiselostus on valmistunut helmikuussa 1996. Selostuksen yhteenvedon mukaan tarkoituksena oli selvittää valtatie 12 osalta Lahden kaupunkiseudulla tarve uuden liikenneväylän maankäyttövaraukselle ja mikäli sen tarve todetaan, sille sopivan paikan löytäminen. Työ oli laadittu seutukaavaprosessiin tiukasti kytkeytyen ja hankkeen tarkoituksena oli löytää liikenneratkaistu, jolla voidaan turvata valtatie liikenteelliselle toimivuudelle asetetut tavoitteet ja vähentää liikenteen haittoja Hollolan Salpakankaalla ja Lahden alueella. Selvitystarpeen taustalla oli pitkään jatkunut ja osittain lukkiutunut suunnittelu- ja päätöksentekotilanne.

Hankkeen vaihtoehtoina olivat nykyisen valtatie 12 mukainen ratkaisu (ve 0), nykyisen tien ja kiertotienä palvelevan maantien 296 parantaminen (ve 0+ Salpausselkä), Launeen kautta kulkeva vaihtoehto (ve 1 Laune) sekä kaupunkiseudun etelälaitaan sijoittuvat kaksi vaihtoehtoa (ve 2 Renkomäki ja ve 3 Oksanen). Selostuksen mukaan valtatie 12 vaihtoehtojen ympäristövaikutukset vaihtelevat linjauksesta riippuen ja ne ovat pääasiassa paikallisia. Haitallisia ympäristövaikutuksia pystytään lieventämään hankkeen toteuttamisen yhteydessä. Haitallisten vaikutusten lieventämiseen ja ehkäisemiseen kuuluvat muun muassa pohjavesien suojaus ja meluntorjuntatoimenpiteet. Selostuksen perusteella kaikki valtatie 12 vaihtoehdot olivat ympäristön kannalta toteuttamiskelpoisia.

Hämeen ympäristökeskus on antanut arviointiselostuksesta lausunnon 25.6.1996. Lausunnon mukaan yleispiirteisyytensä ja osittaisen epätarkkuutensa vuoksi arviointiselostus antaa tulokseksi lähinnä suuntaa antavan tiedon siitä, minkä tyyppisiä vaikutuksia kullakin vaihtoehdolla voi olla. Tietoja eri vaihtoehtojen hyödyistä ja haittavaikutuksista selostuksessa oli kuitenkin riittävästi. Ympäristökeskus on edellyttänyt selostuksen tietojen täydentämistä etenkin hankkeen vaikutusten osalta tie- ja yleissuunnitelmasta tehtävää hankepäätöstä varten ja ehdottanut uuden ympäristövaikutusten arvioinnin tekemistä, mikäli hankkeen toteuttaminen siirtyy pitkälle 2000-luvun puolelle.

Ympäristövaikutusten arviointiselostusta on päivitetty vuonna 2002 raportilla valtatie 12 ympäristövaikutuksista. Raportin yhteenvedon mukaan tien keskeisimmät ympäristövaikutukset ovat seuraavat:

- Pohjavesien likaantumiseriski kaupunkiseudulla vähenee, koska liikenne siirtyy Salpausselän harjulta uudelle linjalle.
- Tien meluvaikutukset voidaan rajata niin, että melun ohjearvoja ei ylitetä asumiseen tarkoitetuilla alueilla.
- Uusi tie vähentää päästöjä ilmaan keskustassa, missä pitoisuudet ovat suurimmat ja häiriintyviä kohteita on eniten. Uudella tielinjalla pitoisuudet jäävät tasolle, josta ei aiheudu terveydellistä haittaa.

- Tien liikennealueelle jää neljä omakotitaloa ja melun torjunnan ja maisemoinnin takia kolmen omakotitalon alueelle suunnitellaan uusi maankäyttö. Omakotitalot ovat asemakaavoittamalla alueella.
- Kaupungin keskustan kehittämiselle avautuu uusia mahdollisuuksia. Uusien teollisuus- ja palvelualueiden suoria liikenneyhteyksiä valtakunnan verkkoon parannetaan.
- Tie sijoittuu pääasiassa ihmisen muokkaamaan kaupunkirakenteen ympäröivään luontoon. Tielinjalle jäävät arvokkaimmat luonnontilaiset alueet ovat Porvoonjokilaaksossa. Pitkien tunnelien maanpäälliset alueet turvaavat ekologisen yhteyden säilymisen pohjois-eteläsuunnassa.
- Tielinjan poikittaiset virkistysyhteydet turvataan. Tien varteen on suunniteltu uusi itä-länsisuuntainen kevyen liikenteen reitti ja Patomäen tunnelin päälle virkistysalue.

HANKKEEN SIJAINNITPAIKKA JA SEN YMPÄRISTÖ

Hankealue sijaitsee Lahden kaupungissa nykyisen valtatie 12:n eteläpuolella.

Siltapaikalla on metsää ja viljelyskäytössä olevaa peltoa. Suunnitellun siltapaikan vaikutusalueella ylä- tai alavirran puolella ei ole rantaan ulottuvia kiinteistöjä, joilla olisi pysyvää tai vapaa-ajan asutusta.

LUPAHAKEMUKSEN SISÄLTÖ

Yleiskuvaus hankkeesta

Porvoonjoen ylittävien Ali-Juhakkalan siltojen S22 A ja S22 B rakentaminen liittyy hankkeeseen Lahden eteläisen kehätien (valtatie 12) rakentamiseksi Hollolan ja Lahden välillä. Valtatie 12 Lahden eteläinen kehätie sisältyy valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon suunnittelukohteisiin, joiden toteutusvalmiutta nostetaan. Tiesuunnitelmalla edistetään Lahden seudun liikenneverkon kehittämistä.

Keväällä 2015 valmistunut suunnitelma laadittiin vuonna 2008 valmistuneen yleissuunnitelman perusteella, josta Liikennevirasto on tehnyt hyväksymispäätöksen toukokuussa 2011. Kehätien linjaus suunnitellaan Lauheen linjauksen mukaisesti, joka on hyväksytty maakuntakaavassa ja yleissuunnitelmassa. Kehätien toteutusajankohtaa ei ole päätetty.

Porvoonjoen ylittävien siltojen rakentaminen edellyttää Porvoonjoen uoman siirtoa siltojen kohdalla.

Vesistötiedot

Yleiskuvaus

Siltapaikka on osa Porvoonjoen päävesistöä (18) ja Porvoonjoen yläosan vesimuodostumaa (18.041). Pintavesityyppinsä perusteella vesimuodos-

tuma kuuluu keskisuuriin kangasmaiden jokiin, jota ei ole muutettu voimakkaasti. Vesimuodostuman ekologinen tila vesienhoidon toisella suunnittelukaudella arvioitiin tyydyttäväksi ja kemiallinen tila hyväksi. Osavaluma-alueen arvioitu koko siltapaikalla on 324 km².

Vedenkorkeudet ja virtaamat

Siltapaikan S22 kohdalla Porvoonjoen valuma-alue kattaa Porvoonjoen latvaosat sivu-uomineen. Siltapaikan valuma-alue on sen vuoksi suuri (32 429 ha eli noin 324 km²). Vuonna 2010 laaditun tulvariskimallinnuksen mukaan vedenkorkeus siltapaikan kohdalla vaihtelee arviolta välillä 71,31–71,67 m (N2000) kerran 20 vuodessa ja kerran 250 vuodessa tapahtuvilla virtaamilla. Arvioidut virtaamat ja niitä vastaavat vedenkorkeudet on esitetty seuraavassa taulukossa:

Toistuvuus	Virtaama m ³ /s	Vedenkorkeus m
HW 1/20	25,9	70,72
HW 1/50	29,5	70,89
HW 1/100	32,2	71,01
HW 1/250	35,8	71,14

Olemassa olevat rakenteet

Suunnitellulla siltapaikalla ei tällä hetkellä ole uoman ylittäviä siltoja tai muita rakenteita.

Porvoonjoen pääuomassa siltapaikan alapuolella on kolme täydellistä kalojen nousuestettä. Lisäksi niiden alapuolella on kolme kalatein varustettua nousuestettä. Suunnitellulla siltapaikalla tai sen alapuolella ei ole tiedossa olevia koskialueita, mutta paikalla on virtakohta.

Virkistyskäyttö

Hankealueella tai sen läheisyydessä ei ole erikseen mainittavia virkistyskäyttömahdollisuuksia. Siltapaikalla on metsää ja viljelyskäytössä olevaa peltoa. Nykyiset reitit sopeutetaan uusille reiteille moottoritien rakentamisen yhteydessä liikennejärjestelmään sopiviksi.

Vedenlaatu

Porvoonjoen vesi on sameaa sekä kiintoaine- ja humuspitoista. Ravinne- ja kiintoainepitoisuuksien nousu ajoittuu ylivirtaamakausiin. Oksasenalue suunnittelualan eteläpuolella on Porvoonjoen kuormitetuinta aluetta.

Porvoonjoen vedenlaatua on tarkkailtu näytteenottopisteeltä noin 3 km siltapaikan alapuolella 70-luvulta alkaen ja viimeisimmät raportoidut tiedot ovat vuodelta 2013 Porvoonjoen vesistöalueen vesistötarkkailuraportista. Kyseinen piste on suunnittelualuetta lähin vedenlaadun havaintopiste. Ra-

päästy tunkeutumaan 30 cm syvemmälle pehmeän sedimentin rajoituttua vain tälle syvyydelle.

Pitoisuudet eivät ylittäneet valtioneuvoston asetuksen (VnA 214/2007) mukaisia maaperän pilaantuneisuuden kynnysarvoja minkään tutkitun alkuaikaisen tai yhdisteen osalta. Sedimenttien normalisoidut metalli- ja organotinapitoisuudet olivat luonnontilaisella tasolla. Osa polyaromaattisista hiilivedyistä ylittivät luonnontilaisen pitoisuuden, mutta pitoisuudet olivat niin alhaisia, ettei niillä katsota olevan vaikutusta sedimenttien läjityskelpoisuuteen merialueelle. Kaikki BDE-, PBT-, HBB-, BTBPE-yhdisteiden pitoisuudet olivat alle laboratorion määritysrajan.

Ftalaateille ei ole maaperän pilaantuneisuuden tai sedimenttien ruoppaus- ja läjitysohjeen mukaisia kynnys- ja viitearvoja. Ftalaateille ei ole myöskään asetettu ympäristölaatunormia sedimenteissä. Porvoonjoen sedimenttinäytteiden ftalaattipitoisuudet olivat alle laboratorion määritysrajan lukuun ottamatta yhdisteiden di-2-etyyliheksyyliftalaatti (DEHP) sekä di(n)oktyyliftalaatti (DNOP) pitoisuuksia yhdessä näytteessä. Di-2-etyyliheksyyliftalaattia (DEHP) käytetään tekstiili- ja kosmetiikkateollisuudessa sekä automaaleissa. Sedimenttien DEHP-pitoisuuksia on Euroopassa tutkittu 70-luvulla alankomaalaisissa joissa. Pitoisuudet vaihtelivat välillä 10–71 mg/kg ka, joten pitoisuudet olivat korkeampia kuin Porvoonjoessa (1–7 mg/kg ka). DNOP:ista on saatavilla puutteellisesti tietoa, eikä yhdiste ehkä ole edes kaupallisessa käytössä EU:n alueella. Ainoiden raportoitujen tutkimusten mukaan DNOP:illa ei katsottu olevan haitallista vaikutusta ihmisten terveyteen.

Sedimenttitulosten mukaan Porvoonjoen sedimentti suunnittelualueella ei ollut pilaantunut analyysitodistuksessa esitetyillä haitta-aineilla. Sedimenteissä todettiin kahta ftalaattiyhdistettä yli laboratorion määritysrajan, mutta yhdisteille ei ole asetettu raja-arvoja sedimenteissä. Sedimenttien ftalaatit ovat myrkyllisiä pohjaeliöille, mutta suuremmille eläimille ja ihmisille ne eivät ole riski.

Vesiliikenne

Porvoonjoen uoma on hankealueella tarpeeksi suuri pienveneille kuljettavaksi. Siltapaikan alue Porvoonjoessa on maakuntakaavassa merkitty melontareitiksi, mutta se ei ole yleinen kulku- tai valtaväylä.

Kalat, ravut ja kalastus

Kalat

Porvoonjoen Kukonkoskessa noin 2,5 km siltojen suunnittelualueesta ylävirtaan sijaitsee Porvoonjoen kalataloudellisen yhteistyötarkkailun lähin sähkökoekalastuslinja. Vuonna 2011 sieltä saatiin saaliiksi kivennuoliaisia, mateita ja kivisimppuja. Kalatiheys oli melko pieni (31,9 yks./100 m²). Edellisellä koekalastuskerralla vuonna 2008 saaliiksi saatiin edellä mainittujen

lajien lisäksi särkiä ja turpia. Vuonna 2011 kivisimput olivat saaliissa yleisimpiä ja vuonna 2008 kivennuoliaiset. Kalatiheys oli vuonna 2008 suurempi (50,9 yks./100 m²) kuin vuonna 2011.

Vuoden 2011 verkkokoekalastuksissa Porvoonjoen pääuoman ylimmältä pisteeltä Lahden eteläpuolelta Orimattilasta saatiin saaliiksi ahvenia ja kiiskiä sekä särkikaloista särkiä, lahnoja, turpia ja salakoita. Edellisissä koekalastuksissa vuonna 2008 saaliiksi ei saatu lahnoja ja salakoita, mutta muiden vuoden 2011 saalislajien lisäksi saatiin haukia. Kumpanakin vuotena särjet olivat saaliissa yleisimpiä. Kaiken kaikkiaan kalatiheydet olivat pieniä Porvoonjoen pääuoman ylimmällä pisteellä.

Poikasnuottauksissa vuonna 2011 saatiin suunnittelualueelta läheisimmältä nuottauslinjalta (noin 2,5 km jokea ylävirtaan) saaliiksi salakan, särjen ja kiisken poikasia. Edellisellä nuottauskerralla vuonna 2009 saaliiksi saatiin salakan ja särjen poikasten lisäksi ahvenen poikasia. Ainakin poikasnuottauksissa saaliiksi saatujen kalalajien kutualueita saattaa olla myös suunnittelualueella.

Suunnitelluilla siltapaikoilla sekä niiden alapuolella tavataan todennäköisesti ainakin kaikkia sähkökoekalastuksissa ja poikasnuottauksissa saaliiksi saatuja kalalajeja. Siellä tavataan melko varmasti myös alempana Porvoonjoen pääuomassa saaliiksi saatuja lajeja. Vaikka Porvoonjoen pääuoma sinällään ei tiettävästi ole arvokkaamman kalaston kannalta merkityksellistä aluetta, tulee joen esteettömän virtauksen mahdollistaa arvokkaammankin kalaston kauttakulun ylempänä vesistössä sijaitseville kutualueille.

Ravut

Oksasenalueelle noin 1,5 km suunnittelualueesta etelään, on tehty täpläräpuistutuksia, joiden seurauksena alueelle on muodostunut täpläräpukanta. Vuosien 2007 ja 2010 koeravustuksissa ei saatu räpuja suunnittelualueen yläpuolelta lähimmältä tutkimusalueelta, mutta niitä saatiin suunnittelualueen alapuolelta lähimmältä tutkimusalueelta. Kummatkin tutkimusalueet sijaitsevat useiden kilometrien etäisyydellä suunnittelualueesta. Kaikki ravut ovat olleet täpläräpuja. Koeravustuksien ja kalastustiedustelun perusteella täpläräpuja esiintyy kaikilla pääuoman osa-alueilla.

Kalastus

Kalastus Porvoonjoessa suunnittelualueella on vähäistä.

Tehdyt luontoselvitykset

Saukkoselvitys

Luontodirektiivin (92/43/ETY) II ja IV -liitteen lajin, saucon (*Lutra lutra*), esiintymistä kartoitettiin vuonna 2009 otolliseksi arvioiduilta alueilta Lahdessa. Siltojen suunnittelualueella havaittiin uusia saucon jälkiä joen ran-

nalla, mistä syystä saukko tulee ottaa huomioon myös Porvoonjoen siltasuunnittelussa ja toteutuksessa. Saukon yleisimmäksi kuolinsyyksi on suomalaisen tutkimusaineiston perusteella todettu liikenneonnettomuudet. Kun tie ylittää virtaveden, alikulkuun tulisi jättää maaluiskat joille saukko voi nousta alittamaan tien.

Liito-oravaselvitys

Joen ylittävien siltojen suunnittelualue ei ole vuoden 2014 selvityksen mukaan liito-oravien (*Pteromys volans*) elinaluetta. Liito-orava on Suomessa vaarantunut (VU), luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu laji, jonka lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen sekä heikentäminen on luonnonsuojelulain nojalla kielletty.

Lepakkoselvitys

Lepakoiden esiintymistä ja lepakoiden kannalta tärkeitä alueita suunnittelun tielinjauksen alueella kartoitettiin vuonna 2014. Siltojen suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei tehty havaintoja valtakunnallisesti uhanalaisista tai harvinaisista lepakkolajeista. Havaintoja ei tehty myöskään lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikoista tai muista lepakoiden käyttämistä alueista suunnittelualueella. Kaikki Suomessa luonnonsuojelulain 38 §:n mukaan rauhoitettuja. Tien valaistussuunnittelussa on suositeltavaa huomioida Porvoonjoen varsi, sillä jokivarsi on monin paikoin lepakoille soveltuvaa saalistusaluetta. Jotkin siippalajit lukeutuvat valoa vältteviin lepakkolajeihin.

Linnustoselvitys

Vuoden 2014 linnustoselvityksen tulosten perusteella suunnittelualueella ei pidetä arvokkaana linnustoaluetta, jolla olisi suositeltavaa säilyttää mahdollisimman paljon puustoa. Koko tielinjauksen alueella on suositeltavaa ajoittaa puuston raivaus linnuston pesimäkauden (1.4–31.7.) ulkopuolelle. Lintuselvityksen kartoituksissa Ali-Juhakkalassa havaittiin telkkiä, jotka ovat Suomen kansainvälisen linnustonsuojelun erityisvastuulajeja (EVA).

Luontoselvityksiä koskevat kokoukset

Vesilain mukaisten lupien tarvetta käsittelevässä kokouksessa 1.12.2014 todettiin Hämeen ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten läsnä ollessa, ettei Vt 12-hankkeessa ole tarvetta selvittää viitasammakoiden ja vuolejokisimpukoiden esiintymistä. Muita suojeltavia lajeja, joita tulisi siltasuunnittelussa ja rakentamisen aikana ottaa huomioon, ei suunnitellun sillan alueella tiettävästi ole. Vt 12 Lahden eteläinen kehätie -tiedustelun ympäristöasioiden teemakokouksessa 11.12.2014 Lahden seudun ympäristöpalvelut totesi Hämeen ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskusten läsnä ollessa tiedustelmaa varten laaditut luontoselvitykset riittäviksi.

Pohjaolosuhteet ja maalajit

Nykyinen maanpinta sijaitsee noin tasovälillä +70...+72. Siltapaikalla maa-kerrosten kokonaispaksuus on noin 44–54 m. Noin 3,5 m paksun kovan kuivakuorisiltin alapuolella on 10–14 m paksu kerros savea, jonka siipikairalla määritetty leikkauslujuus vaihtelee välillä 6...40 kN/m², vesipitoisuus välillä 43–83 % ja hienousluku välillä 39–84. Tämän alapuolella on noin 20–25 m paksu kerros savista silttiä tai laihaa savea, jonka siipikairalla määritetty leikkauslujuus vaihtelee välillä 28...67 kN/m², vesipitoisuus välillä 32–50 % ja hienousluku alle 50. Tiiviydeltään vaihtelevan pohjamooreenin paksuus on 4–10 m. Itään syvenevä kalliopinta on havaittu porakonekairauksilla tasovälillä +19,1...+25,8.

Suunnitellut rakenteet Sillat ovat tyypiltään betonisia jatkuvia ulokelaattasiltoja (Bjul), joiden jännemitat ovat 2,5+13+17+11+2,5 m. Siltojen hyödyllinen leveys on 10+10 m. Sillat perustetaan teräsputkipaaluilla.

Rakennustöiden toteuttaminen

Porvoonjoen uomansiirto tehdään ennen muita uoman lähelle sijoittuvia rakennustöitä kuivatyönä. Uusi uoma aukaistaan ensiksi alavirran puolelta ja viimeiseksi ylävirran puolelta. Maa- ja välitukien paalutustyöt tehdään siirretyn vesiuoman ulkopuolella. Uusi uoma kaivetaan siten, että se vastaa virtausominaisuuksiltaan mahdollisimman hyvin vanhaa uomaa. Uusi uoma rakennetaan vastaavan levyiseksi kuin vanha uoma ja siten, että uoman keskellä on ns. alivirtaamauoma.

Sillat perustetaan suuriläpimittaisilla lyötävillä teräsputkipaaluilla kallion varaan. Paalujen yläpään valetaan peruspalkki. Peruspalkin päälle rakennetaan teräsbetonipilarit (2kpl/tuki/silta), jotka kiinnitetään jäykästi kanteen. Kansi rakennetaan paikalla valaen paalutettujen telineiden varassa. Keskimmaisilla tuilla teräsputkipaalut ulotetaan kanteen saakka. Teräspaalujen näkyvälle osalle valetaan betonimantteli. Kansi rakennetaan paikalla valaen paalutettujen telineiden varassa.

Telineiden ja telinepaalutusten rakennustapa ja myös purkutapa on valittava siten, että työnaikainen veden samentuminen on mahdollisimman vähäistä. Vesiuomaan ei tule telinepaaluja vaan sen kohdalle tehdään työnaikainen aukkovaraus. Uoman kohdalla kannattimina käytetään palkkirakennetta. Telinepaalut katkaistaan 0,5 m luonnollisen maanpinnan tason alapuolelta ja poistetaan ainoastaan näkyviltä osin.

Kiinteistötiedot

Suunnittelualueella sekä siitä alavirtaan vesialue kuuluu länsirannan puolella järjestäytymättömälle osakaskunnalle 398-406-876-1 ja itärannan puolella järjestäytymättömälle osakaskunnalle 398-876-1-0. Heti suunnittelualueen yläpuolella Porvoonjoen uoma kuuluu Lahden kaupungin yksityisomistukseen.

Porvoonjoen uoman siirto koskee Lahden kaupungin kiinteistöjä 398-406-1-29, 398-405-4-48 ja 398-405-4-49 sekä Lovisa ja Pekka Simpasen kuolinpesän kiinteistöä 398-405-4-47.

Hankkeen vaikutukset vesistöön

Virtaukset ja veden vaihtuminen

Sillat rakennetaan ja uoman siirto toteutetaan siten, ettei niistä aiheudu välikästä tai lopullista padotusvaikutusta uomaan. Uudesta Porvoonjoen uomasta tehdään leveydeltään ja syvyydeltään luonnollista uomaa vastaava, joten rakentamisella ja uoman siirrolla ei katsota olevan vaikutusta Porvoonjoen virtaukseen tai veden vaihtumiseen.

Veden laatu

Siltojen rakentamisen ja uoman siirron vaikutukset veden laatuun ovat rakentamisen aikaisia. Ranta-alueella tehtävien kaivuu-, massanvaihto- ja paalutusöiden aikana veteen saattaa päästä hieman kiintoainetta, joka aiheuttaa samentumaa. Mahdollista kiintoainekuormitusta aiheuttavien rakentamistoimien on arvioitu kestävän muutamasta viikosta 2–3 kuukauteen. Porvoonjoen ohjaaminen kulkemaan uudessa uomassaan aiheuttaa väliaikaista ja paikallista kiintoainepitoisuuden nousua sekä siitä johtuvaa veden samenessa. Kauemmas alavirtaan mennessä vaikutukset ovat lievempiä sedimentoitumisen ja sekoittumisen vuoksi. On odotettavissa, että veden laatu palautuu alkuperäiselle tasolle suhteellisen lyhyen ajan kuluessa. Siltojen rakentamisella ja uoman siirrolla ei katsota olevan vaikutusta Porvoonjoen ekologiseen tilaluokitukseen.

Uoma ohjataan siltojen alueella kulkemaan uudessa kaivetussa uomassa. Suunnittelualueella ei tiettävästi ole ollut sellaista toimintaa, jonka olisi voinut olettaa aiheuttaneen maa-alueen pilaantuneisuutta.

Siltojen valmistuttua pääsee tieltä jokeen hulevesiä ja niiden mukana esimerkiksi suolaa. Lahden eteläisen kehätien ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on esitetty, että talviajalle ajoittuvalla suolapitoisuuden nousulla ei olisi erityisiä haitallisia vaikutuksia Porvoonjoen ja sen lähivesistöjen eliöstölle. Porvoonjoki on jo nykyisellään alttiina pitoisuuksia kohottaville vaikutuksille. Tällä hetkellä ei ole tieteellisesti osoitettu, kuinka suuri suolapitoisuuden nousun pitäisi olla, että sillä olisi vaikutusta makean veden eliöyhteisöihin. Sateiden aikaan ja lumen sulamisen aikoihin hulevedet saattavat väliaikaisesti huonontaa veden laatua. Suolan määrä riippuu siitä, kuinka paljon tietä tulee suolata talvikauden aikana.

Kalat ja kalatalous

Kalojen liikkuminen estyy hetkellisesti, kun uusi uoma avataan käyttöön ja pääsy aikaisempaan uoman patkkaan estetään.

Siltojen rakentamistöistä vapautuu kiintoainetta Porvoonjokeen vain väliaikaisesti, eikä siitä arvioida aiheutuvan suurta haittaa kaloille. Mahdollisten haittojen arvioidaan rajoittuvan uoman siirron ja rakentamisen aikaan sekä korkeintaan muutamaan viikkoon niiden jälkeen.

Siltojen ja tielinjan rakentamisesta aiheutuva väliaikainen veden samentuminen maa-aineksista vaikuttaa haitallisesti kaloihin ja vesieliöihin. Haitallisinta samentuma on kalojen kudulle ja pienille poikasille, joiden hapensaantia samentuma vaikeuttaa. Samentuma sekä rakentamisen aikainen melu ja tärinä saattavat karkottaa täysikasvuisia kaloja suunnittelualueen lähistöltä. Vedessä oleva kiintoaines voi peittää alleen vesieliöiden elinalueita ja ravintokasveja.

Uoman siirron aikana osa nykyisen joen kalojen elinympäristöistä tuhoutuu. Uuteen jokiuomaan muodostuu ajan kanssa uusia elinympäristöjä, mutta aluksi uusi joen uoma on laadultaan heikompi elinympäristö kaloille ja vesieliöille kuin vanha joen uoma.

Mahdollinen virkistyskalastus suunnittelualueella tulee keskeyttää turvallisuussyistä valtatieen rakennustöiden ajaksi. Muuten siltojen rakentamisella ei katosta olevan vaikutusta alueen kalastukseen.

Vesiliikenne

Koska uomaa ei muuteta siltojen kohdalla ja sillat rakennetaan korkeiksi, voi siltojen alta Porvoon-jokea pitkin edelleen kulkea pienveneillä. Mahdollinen vesiliikenne siltapaikalla keskeytetään turvallisuussyistä valtatieen rakentamisen ajaksi.

Virkistyskäyttö

Siltojen suunnittelualueella ei nykyisin tiettävästi ole virkistyskäyttöä. Siltojen suunnittelussa Porvoonjoen uuden uoman länsipuolella siltojen alle on tehty varaus rakennettavalle ulkoilureitille. Ulkoilureitin jatkosuunnittelusta ja toteutuksesta vastaa Lahden kaupunki. Uusi ulkoilureitti alkaisi Nikulan teollisuusalueen reunalta, kulkisi kehätien ali ja jatkuisi etelää kohti siinä kohden, missä nykyinen Porvoonjoen uoma on.

Valmistuttuaan Lahden eteläinen kehätie muodostaa esteen etelä-pohjoissuuntaisille kevyen liikenteen väylille. Kehätien suunnittelussa muutammat sillat on suunniteltu niin korkeiksi ja pitkiä, että niiden alle voidaan rakentaa kevyen liikenteen väylä. Näin hankkeen haitallisia vaikutuksia Lahden seudun virkistyskäyttöön ja kevyen liikenteen sujuvuuteen sekä turvallisuuteen pyritään lieventämään. Kuten muuallakin hankealueella, mahdollinen retkeily ja muu siltojen suunnittelualueen virkistyskäyttö keskeytetään turvallisuussyistä valtatieen rakennustöiden ajaksi.

Saukot ja muut suojeltavat lajit

Rakentamisen aiheuttama veden samentuma sekä rantakasvillisuuden poisto rakennuskohteista saattavat väliaikaisesti vaikuttaa vesieläiden ja kalojen kautta saukkojen ravinnonsaantiin. Saukkojen kulkeminen suunnittelualueen läpi uomaa tai sen reunoja pitkin saattaa estyä väliaikaisesti rakentamistöiden aikana.

Joen uoman siirron jälkeen ja siltojen valmistuttua saukkojen on mahdollista liikkua Porvoonjoen uomaa pitkin tai joenpengertä pitkin siltojen alitse. Siltojen rakentamisella ei katsota olevan vaikutusta muihin suojeltuihin lajeihin.

Muut luonto-arvot

Siltojen rakentamisen ja uoman siirron aiheuttamat muutokset veden virtauksissa ja laadussa voivat vaikuttaa siltapaikan alajuoksulla olevaan Ristolan mutkien jokibiotooppi LUMO-kohteeseen. Kyseessä on kumminkin hyvin laaja LUMO-kohde, jonka suojeluarvot perustuvat Porvoonjoen uoman vaihtelevaan mutkitteluun sekä jokivarren ja peltoaukeiden kasvillisuuden muodostamiin monipuolisiin elinympäristöihin. Hanke vaikuttaa eniten LUMO-kohteen pohjoispäähän ja kokonaisuutena hankkeen vaikutukset LUMO-kohteen luontoarvoihin jäävät vähäisiksi.

Ekologiset yhteydet

Ali-Juhakkalan siltapaikka sijaitsee kokonaisuudessaan Päijät-Hämeen maakunnallisten ekologisen verkoston kriittisellä alueella, joka jo nykyisellään jatkuu siltapaikkaa laajemmalle alueelle. Ali-Juhakkalan siltojen rakentamisen ei heikennä maakunnallisia ekologisia yhteyksiä, koska siltapaikka on jo nykyisen kaupunkirakenteen sisällä, missä maakunnallisia ekologisia yhteyksiä (hirville soveltuvia kulkuyhteyksiä) ei ole.

Ali-Juhakkalan sillat heikentävät paikallista ekologista yhteyttä, joka kulkee siltapaikalla Porvoonjokea pitkin Ali-Juhakkalan puhdistamon ohi ja siltapaikan jälkeen haarautuu joenvarren mukaiseksi ekologiseksi yhteydeksi Pajaniemeen ja puustoiseksi yhteydeksi Patomäkeen. Yhteyttä heikentävät nykyisen puuston kaataminen, jokiuoman muokkaukset sekä uusien rakenteiden estevaikutus. Ali-Juhakkalan silloista rakennetaan niin pitkiä ja korkeita, että jokiuoman toisella penkalla siltojen ali kulkee kevyenliikenteen väylä, josta eläimet voivat alittaa sillat.

Maisema ja kulttuurikohteet

Siltojen rakentaminen muuttaa aina ympäristön maisemakuvaa. Ali-Juhakkalan siltapaikalla on peltoja, teollisuusalueita ja jätevedenpuhdistamo. Kiemurteleva ja puuston reunustama Porvoonjoki jakaa peltoalueita maisemassa pienemmiksi lohkoiksi. Kehätie ja sillat tulevat jakamaan jäljelle jääneet peltoalueet vielä pienempiin osiin.

Siltapaikka ei ole maisema-arvoiltaan herkkää muutoksille. Vaikka sillat erottuvat kaukomaisemasta etenkin Pajaniemen suunnasta katsottuna, haitalliset vaikutukset maisemaan jäävät vähäisiksi. Kehätie ja sillat luovat selkeämmän rajan kaupunkirakenteen ja peltoaukeiden reunalle.

Ali-Juhakkalan siltapaikalla tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole muinaismuistolailla suojeltuja kohteita, joihin rakentaminen vaikuttaisi. Koska suunnittelualueella ei ole kulttuurihistoriallisesti arvokkaita tai muinaismuistolailla suojeltua kohteita, ei hanke vaikuta kulttuurikohteisiin.

Vaikutusten lieventäminen

Vaikutusten lieventäminen on suunniteltu toteutettavaksi seuraavasti:

- Rakentamistoimia rajoitetaan taimenen kutuaikana sekä mädin kehittyessä
- Joen vesitalous säilytetään entisellään rakentamisenkin aikana
- Välitukien paalutustyöt tehdään vesiuoman ulkopuolella, mikä vähentää kiintoaineen vapautumista maaperästä vesistöön ja veden samentumista
- Vähäjoen uomaan ei tule telinepaaluja ja maa-alueellakin telinepaalut katkaistaan heti luonnollisen maanpinnan tason alapuolelta ja poistetaan ainoastaan näkyviltä osin
- Keräily- ja viivähdysaltaina toimivien laajennettujen sivuojen avulla pyritään hillitsemään ja tasaamaan uomaan valuvien hulevesien virtaamaa
- Rakentamisesta aiheutuvaa kiintoainekuormitusta ja samentumaa Vähäjoessa vähennetään esimerkiksi tilapäisten ojien avulla, joiden purkukohtaan asennetaan suodatinkangas ojan poikki.

Ali-Juhakkalan siltojen suunnittelussa on huomioitu luontodirektiivin liitteen IV(a) nisäkäslaji saukko, niin että saukon on mahdollista alittaa sillat jokea tai joen penkkoja pitkin.

Maisemaan kohdistuvia haitallisia vaikutuksia lievennetään maastoa muotoilemalla ja istutuksin.

Siltojen S22A ja B alueella hulevesien käsittelyyn käytetään sulkuluukku-kaivo -ratkaisua, jossa silloilta kertyvät pintavedet ohjataan keräily- ja viivähdysaltaina toimiviin laajennettuihin sivuojiin (2 kpl). Mahdollisissa onnettomuustilanteissa hulevesien ja kemikaalien kulkeutuminen sivuoista Porvoonjokeen katkaistaan ojan päähän rakennettavilla sulkukaivoilla. Sulkukaivoilla suljetuista ojista vedet voidaan hallitusti pumpata kuljetettavaksi muualle käsiteltäväksi.

Hankkeesta saatavat hyödyt ja siitä aiheutuvat haitat

Nykyinen valtatie 12 Lahdessa on osin Suomen vilkkaimmin liikennöityjä tieosuuksia eikä sen liikennöitävyys täytä valtatielle asetettuja vaatimuksia. Tien liikennemäärät lisääntyvät voimakkaasti Lahden kaupunkiseudun kasvun ja yleisen liikennesuoritteiden lisääntymisen johdosta.

Valtatie 12 sijoittuu Lahden kohdalla tärkeälle pohjavesialueelle lähes koko matkalla, mistä aiheutuu ympäristöriskejä. Lahden eteläisen kehätien toteuttaminen vähentää asutukseen, ympäristöön ja maankäyttöön kohdistuvia haittoja merkittävästi koko Lahden kaupunkiseudulla. Kehätien rakentaminen siirtää pitkämatkaisen raskaan liikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetukset pois asutuksen ja maankäytön sekä pohjavesialueiden tuntumasta, mikä vähentää liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja ja -riskejä huomattavasti.

Kehätien toteuttaminen mahdollistaa nykyisen valtatiekehittämisen maankäytön ehdoilla. Se tukee tavoitteellista Lahden seudun liikennejärjestelmää ja kaupunkirakennetta, joissa pyritään suosimaan kevyttä liikennettä ja ohjaamaan liikenne mahdollisimman tehokkaasti turvallisille pääväylille. Kehätien rakentaminen parantaa huomattavasti elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta sekä pitkämatkaisen liikenteen että paikallisen liikenteen osalta. Hanke on seudullisen ja valtakunnallisen yleisen edun kannalta erittäin tärkeä eikä sen toteuttamiseksi ole muuta tyydyttävää ratkaisua.

Hanketta ja sen vaihtoehtoja on tutkittu vuoden 1996 ympäristövaikutusten arvioinnista lähtien. Tielinjaukseksi on valittu vaihtoehto, joka aiheuttaa alueen luonnolle kokonaisuutena vähiten haitallisia vaikutuksia. Uuteen maastokäytävään sijoittuva kehätie synnyttää haittoja lähiympäristönsä asukkaille, maisema-alueille ja luonnonympäristölle lieventämistoimista huolimatta. Haittoja on lievennetty Patomäen ja Liipolan tunneleilla, viher- ja risteys-silloilla, tiejärjestelyillä, meluntorjunnalla ja tieympäristön suunnittelulla. Toisaalta nykyisen tien varren asukkaille koituvat haitat pienevät oleellisesti. Kehätien suunnittelussa on jouduttu hyväksymään ympäristön muuttuminen tai sen arvojen heikentäminen muun muassa Hirvikallion, Koivusillanjoen ja Okeroisten, Porvoonjoen, Nikulan, Patomäen ja Launeen alueilla. Uuden kehätien rakentamiseen on kuitenkin varauduttu alueen maankäytön suunnittelussa.

Siltahankkeen haitat arvioidaan vähäisiksi ja työnaikaiset haitat lyhytaikaisiksi sekä paikallisiksi. Hankkeesta saatava hyöty on siitä johtuvaan vahinkoon, haittaan tai muuhun edunmenetykseen verrattuna huomattava.

Työnaikainen tarkkailu

Ali-Juhakkalan siltapaikalla tehtävien töiden aikana toteutetaan vesitarkkailua kahdesta tutkimuspisteestä. Toinen tutkimuspisteistä sijoitetaan raken-

nusalueen läheisyyteen ylävirran puolelle ja toinen noin 200 m:n etäisyydelle alavirtaan.

Ennen töiden aloittamista ja töiden aikana kerran viikossa otetaan tutkimuspisteistä vesinäytteet, arvioidaan silmämääräisesti samentuman laajuus ja mitataan näkösyvyys. Vesinäytteistä analysoidaan sameus, kiintoainespitoisuus, pH, sähkönjohtavuus, kloridipitoisuus, kokonaisfosfori ja -typpi sekä ammonium-, nitriitti- ja nitraattipitoisuudet. Jos työn aikana vesinäytetuloksissa todetaan merkittäviä muutoksia, ilmoitetaan tuloksista välittömästi ympäristöviranomaisille ja neuvotellaan toimenpiteistä, joilla tarkkailua voidaan täydentää tai tarvittaessa muuttaa työtapoja.

Vaikutuksia kalastoon tai muuhun luontoon ei ehdoteta tarkkailtavaksi.

Oikeudelliset edellytykset

Kyseessä on vesilain 3 luvun 2 §:n 1 momentin kohtien 2 ja 3 tarkoittama rakentaminen vesistöön. Hakija hankkii hankkeen vaatimat oikeudet maa- ja vesialueisiin ennen töiden aloittamista maantietoimituksessa tielainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Hankkeesta ei aiheudu vesilain 3 luvun 4 §:n 2 momentin tarkoittamia haitallisia seurauksia. Hanke ei vaaranna yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta, eikä siitä aiheudu huomattavia tai laajalle ulottuvia vahingollisia ympäristömuutoksia. Hanke ei huononna paikkakunnan asutus- tai elinkeinoloja. Hankealueen lähistöllä ei ole Natura-alueita, joiden suojeluarvoihin siltojen rakentamisella voisi olla vaikutusta. Hanke on alueella voimassa olevien kaavojen mukainen ja siitä on tehty ympäristövaikutusten arviointi. Hankkeen periaateratkaisu on hyväksytty maantielain nojalla lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa vuonna 2011.

Ennalta arvioiden vesistön käytölle ei aiheudu korvattavaa haittaa. Hakijan käsityksen mukaan vesilain 3 luvun 4 §:n 1 momentin mukaiset yleiset edellytykset luvan myöntämiselle täyttyvät ja hankkeelle voidaan myöntää vesilain mukainen lupa.

Valmistelulupa

Hakija hakee töiden suorittamiselle valmistelulupaa ennen päätöksen lainvoimaiseksi tulemista vesilain 3 luvun 16 §:n mukaisesti. Valmistelulupaa haetaan, koska laajan ja pitkäkestoisen tiehankkeen läpivienti ja hallinnointi edellyttää, että työvaiheet voidaan suorittaa tarkoituksenmukaisessa järjestyksessä ja vailla aiheutonta viivytystä. Valmistelulupaa haetaan siltojen rakentamistoimille ja Porvoonjoen uoman siirrolle. Vesilain 3 luvun 16 §:n 2 momentin mukaisesti valmistelevat toimenpiteet voidaan suorittaa tuottamatta muulle vesien käytölle tai luonnolle ja sen toiminnalle huomattavaa haittaa, ja kyseisten toimenpiteiden suorittamisen jälkeen olot voidaan olennaisilta osin palauttaa ennalleen siinä tapauksessa, että lupapäätös kumotaan tai luvan ehtoja muutetaan.

HAKEMUKSESTA TIEDOTTAMINEN

Aluehallintovirasto on vesilain 11 luvun 7, 10 ja 11 §:ssä säädetyllä tavalla kuuluttamalla asiasta aluehallintovirastossa ja Lahden kaupungissa varannut tilaisuuden muistutusten tekemiseen ja mielipiteiden esittämiseen hakemuksen johdosta viimeistään 2.6.2016. Kuulutus on erikseen lähetetty asiakirjoista ilmeneville asianosaisille.

Aluehallintovirasto on vesilain 11 luvun 6 §:n mukaisesti pyytänyt hakemuksista lausunnon Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelta sekä Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kalatalousviranomaiselta, Lahden kaupungilta sekä Lahden kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta.

LAUSUNNOT

1) Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue on todennut, että hankealue kuulu Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueeseen. Hämeen ELY-keskus on luokitellut Porvoonjoen yläosan ekologisen tilan tyydyttäväksi. Asianmukaisesti ja suunnitelmien mukaan toteutettuna toimenpide ei vaikuta Porvoonjoen yläosan ekologiseen tilaan eikä vaaranna vesienhoidon tavoitteiden saavuttamista.

Kyseessä on jokiluokan vesistö (valtaväylä), jossa työn aikana on tarkoitus rajoittaa liikennöintiä ja kalastusta. Tämä tulee huomioida lupapäätöksessä. Porvoonjoen uoman siirrossa tulee kiinnittää erityistä huomiota eroosiosuojauksen toteuttamiseen. Rakentamisen aikainen tarkkailu voidaan tehdä hakemuksessa ehdotetun mukaisena ja tarkkailu tulee hyväksyä lupapäätöksen yhteydessä. Tarkkailun työohjelma tulee toimittaa tiedoksi Hämeen ELY-keskukselle kun hankkeen toteutusaikataulu on tarkentunut. Lupamääräyksissä tulee varata mahdollisuus muuttaa tarkkailusuunnitelmaa Hämeen ELY-keskuksen hyväksymällä tavalla.

Lupahakemuksessa on huomioitu vesiluontoon liittyvät asiat tarpeellisessa laajuudessa eikä niistä ole huomautettavaa. Vaikutus saukon elinoloihin on rakentamisaikainen. Siltojen valmistuttua palautuu kulkuyhteys siltojen alitse. Muut tienrakentamiseen liittyvät luontovaikutukset käsitellään tiesuunnitelman vahvistamisen yhteydessä. Edellä mainitut näkökohdat huomioiden lupa hakemuksen mukaiselle toimenpiteelle voidaan myöntää normaalein lupaehdoin.

2) Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kalatalousviranomaisen on lausunnossaan todennut, että lupa sillan rakentamiseen ja uoman siirtoon sekä valmistelulupa hankkeelle voidaan myöntää. Lupa tulee sisällyttää seuraava määräys:

Luvan saajan on maksettava rakentamishankkeen valmistuttua kalatalousmaksua 1 000 euroa/vuosi kahtena vuotena Pohjois-Savon ELY-

keskukselle käytettäväksi hankkeen aiheuttamien kalataloudellisten haittojen vähentämiseen. Maksua voidaan käyttää haitta-alueella hoitotoimien suunnitteluun, istutuksiin, kalataloudellisiin kunnostuksiin sekä hoidon tuloksellisuuden seurantaan. Maksu on maksettava helmikuun loppuun mennessä.

3) Lahden kaupungin tekninen ja ympäristötoimiala ympäristönsuojeluviranomaisena on todennut, että ELY-keskus on jättänyt samaan tiehankkeeseen liittyen kymmenen vesilain mukaista hakemusta Lahden alueelta. Samassa hakemuksessa voi olla kyseessä yksi tai kaksi siltaa. Neljään hakemukseen on yhdistetty uoman siirto, yhteen noron muuttaminen, lisäksi haetaan lupaa luonnontilaisen lähteen muuttamiseen ja pohjaveden "säättämiseen". Vesilain mukaisesti luvan myöntämiseksi pitäisi pystyä tekemään intressivertailu. Jos samaan rakentamishankkeeseen liittyvät luvat käsitellään erillisinä, on intressivertailu vaikeaa. Hankkeilla on yhteisvaikutusta ja toisaalta yksikin kielteinen lupapäätös tarkoittaisi koko tiehankkeen raukeamista. Tästä syystä tähän lausuntoon on yhdistetty kaikki hakemukset. Kaikkiin hakemuksiin liittyy valmisteluluvan hakeminen. Rakennushankkeiden merkittävistä ympäristövaikutuksista johtuen valmistelulupia ei tule myöntää.

Hankkeessa on kyse uudesta valtatie 12 linjauksesta nykyisen tien suuntaisena Lahden keskustan kohdalla noin kaksi kilometriä nykyistä tietä etelämpänä, muilla alueilla enimmillään runsaat kolme kilometriä etelämpänä. Tielinjaus perustuu 50 vuotta vanhaan suunnitelmaan ja aluevaraukseen. Tien ympäristövaikutusten arviointi on tehty 20 vuotta sitten. Ympäristövaikutusten arviointi on vuonna 2002 päivitetty selvityksellä, mutta nyt haettavat luvat eivät ole täysin aiempien suunnitelmien mukaisia. Vaikkei YVA:n vanhentumisesta olekaan toistaiseksi laissa säädetty, on selvää että arvioinnin johtopäätökset vanhenevat suunnitelmien ja ympäristön muuttuessa sekä tietojen lisääntyessä. Hakemuksiin sisältyy arvio hankkeen hyödyistä ja haitoista pääosin identtisinä teksteinä, joten tältä osin asiasta todetaan yhteisesti seuraavaa:

Lahden keskustan kehittämiseksi valtatie on tarpeellista saada kulkemaan muualla kuin Mannerheiminkadulla. Kehätie ei tule juurikaan palvelemaan kaupungin sisäistä liikennettä. Ohikulkuliikenteen osalta ongelman muodostavat tunnelit, jolloin moottoritienopeuksia ei voida onnettomuusriskien vuoksi käyttää. Hollolassa tie tulee olemaan kaksikaistainen ja 1-ajoratainen, joten nykyinen väylä lienee henkilöautoliikenteelle kuitenkin houkuttelevampi vaihtoehto kaupunkiseudun sisäisessä liikenteessä. Suuren liikennemäärän aiheuttaman ongelman ratkaisu suurelta osaltaan kaksikaistaisella tiellä ei vaikuta loogiselta. Hollolassa tielinjaus siirtyy pois pohjavesialueen reunalta sen ulkopuolelle, mutta Lahdessa tielinjaus jää Launeen alueella samalle pohjavesialueelle kulkien osan matkaa pohjavedenpinnan alapuolella. Liikenteen suurimmat riskit pohjavesille eivät aiheudu liikenteestä, vaan itse tiestä ja sen kunnossapidosta. Uusi tie pohjavesialueella merkitsee uutta suolattavaa väylää vanhan lisäksi. Lahdessa kyseessä ei ole hyvälaatuinen

pohjavesialue, kuten hakemuksissa esitetään, vaan nimenomaan tienpidon ja rautatien takia torjunta-aineiden ja suolan vuoksi huonossa kemiallisessa tilassa oleva pohjavesialue. Nykyisellä valtatiellä on pohjavesisuojuukset toteutettu ja pohjavettä peittää paksu maakerros, joten pohjavesien suojeluun uusi tie ei tuo parannusta. Launeen vedenottamo on pohjaveden virtaussuunnassa 900 m esitetystä tielinjauksesta, kun se nykyiseltä tielinjalta on 1400 m. Asuinrakennukset ovat uudella linjauksella kauempana tiestä, mikä toki lisää turvallisuutta. Asutuksen keskellä uusikin linjaus kuitenkin Lahdessa on. Lukuisat vesistöylitykset toisaalta lisäävät huomattavasti pintavesiin onnettomuustilanteissa kohdistuvia riskejä, joita nykyisellä väylällä ei juurikaan ole. Lukuisat sillat lisäävät osaltaan melua matalammalla kulkeviin vaihtoehtoihin verrattuna.

Valittu tielinjaus ei ole ympäristön tai kustannusten kannalta hyvä ratkaisu, mutta linjaukselle on olemassa poliittinen päätös. Olemassa olevaa tieverkostoa eteläisessä Lahdessa kehittämällä ja vaarallisten aineiden kuljetukset Mannerheiminkadulla kieltämällä olisi päästy ympäristön kannalta parempaan ratkaisuun.

Vesilain 3 luvun 4 §:ssä todetaan luvan myöntämisen yleisistä edellytyksistä:

"Lupa vesitaloushankkeelle myönnetään, jos:

- 1) hanke ei sanottavasti loukkaa yleistä tai yksityistä etua; tai*
- 2) hankkeesta yleisille tai yksityisille eduille saatava hyöty on huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin.*

Lupaa ei kuitenkaan saa myöntää, jos vesitaloushanke vaarantaa yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta, aiheuttaa huomattavia vahingollisia muutoksia ympäristön luonnonsuhteissa tai vesiluonnossa ja sen toiminnassa taikka suuresti huonontaa paikkakunnan asutus- tai elinkeino-oloja.

Hakijalla on oltava oikeus hankkeen edellyttämiin alueisiin. Jos hakija ei omista aluetta tai hallitse sitä pysyvällä käyttöoikeudella, luvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalle myönnetään oikeus alueen käyttämiseen siten kuin 2 luvussa säädetään tai että hakija esittää luotettavan selvityksen siitä, miten oikeus alueeseen järjestetään."

Lisäksi 6 §:ssä todetaan, että *"Luvan myöntämisen edellytyksiä harkittaessa vesitaloushankkeesta yleiselle edulle aiheutuvia hyötyjä ja menetyksiä arvioidaan yleiseltä kannalta. Arvioinnissa voidaan käyttää raha-arvoa, jos hyödyn tai menetyksen suuruus voidaan määrittää rahassa.*

Arvioinnissa on otettava huomioon, mitä vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetun lain mukaisessa vesienhoitosuunnitelmassa ja merenhoitosuunnitelmassa on esitetty hankkeen vaikutusalueen vesien tilaan ja käyttöön liittyvistä seikoista. Arvioinnissa on otettava huomioon

myös, mitä tulvariskien hallinnasta annetun lain (620/2010) mukaisessa tulvariskien hallintasuunnitelmassa on esitetty hankkeen vaikutusalueen tulvariskeistä ja niiden hallinnan tavoitteista hankkeen vaikutusalueella sekä toimenpiteistä, joilla tavoitteet pyritään saavuttamaan."

Pintavesien tilaan tai tilaluokitukseen hankkeilla ei ole odotettavissa pysyviä muutoksia. Pohjaveden osalta hanke tulee laskemaan pysyvästi pohjaveden pinnankorkeutta, lisäämään pohjaveden suolaantumista ja riskit pohjaveden pilaantumiselle kasvavat, jos kemikaalikuljetukset siirtyvät lähemmäs vedenottamoa pohjavedenpinnan alapuolelle. Uuden tien sijoittaminen pohjavesialueelle on vastoin vesiensuojelusuunnitelmaan kirjattua tavoitetta. Tielinja kulkee monin paikoin uhanalaisen tai erittäin uhanalaisen luontotyyppin läpi. Tielinjaus ylittää Porvoonjoen pääuoman neljässä kohdassa yhteensä kymmenellä sillalla ja sivuomia noin kymmenessä paikassa lähinnä rummuilla. Tie muodostaa uusia melualueita sekä vähentää ja heikentää virkistysalueita ja -reittejä.

Virkistyskäytön osalta hakemuksissa todetaan virheellisesti, ettei siltajärjestelmällä ole virkistyskäyttömahdollisuuksia. Jokialuetta on kehitetty melontareittinä, mikä on vahvistettu mm. maakuntakaavassa. Lisäksi hakemuksissa esitetään, ettei siltapaikoilla ole yleistä kulku- tai valtaväylää. Tämän tarkoitus jää epäselväksi; joessa on aina valtaväylä (VL 1 luku 6 §). Lisäksi Lahden jätevesien desinfiointi mahdollistaa nykyisin uimisen Porvoonjoessa aina Orimattilan jätevedenpuhdistamon purkupaikalle asti.

Kalaston osalta hakemuksissa esitetyt kolme vaellusestettä ovat kyllä olemassa, mutta vain Orimattilan Tönnö on näistä "täydellinen". Jokivarren kunnat, vesilaitokset ja valtio ovat osoittaneet runsaasti rahoitusta Porvoonjoen kalataloudelliseen kunnostukseen ja viimeistenkin vaellusesteiden poistamisen suunnittelu on käynnissä. Tällä hetkellä esimerkiksi meritaimen pääsee nousemaan Orimattilaan asti, ja toisaalta Vähäjoessa kohdealueen yläpuolella on luontainen taimenkanta.

Siltoja joudutaan talvella suolaamaan runsaammin kuin maalla kulkevaa tietä. Koska siltoja ja siltarumpuja rakennetaan tielinjalle lukuisia, tulee Porvoonjoen suolaantuminen kasvamaan. Myös kemikaalionnettomuuden riskit pintavesille kasvavat selkeästi nykyiseen kaukana pintavesistä kulkevaan valtatiehen verrattuna.

Hulevesien hallinnassa tulee huomioida, että hulevesiä tulee viivyttää ennen jokeen tai puroon laskemista kiintoaineen ja muiden epäpuhtauksien vähentämiseksi. Vaikka veden laatu ei joessa olisikaan nykypäivänä hyvä, tulee lisäkuormitusta ehdottomasti välttää. Sulkuluukkukaivo -ratkaisu ja laajennetut ojat eivät ole riittäviä, jos hulevesien virtaus on liian nopeaa. Viivyttämiseksi tulisi käyttää myös istutettuja kasveja, kuten pajua, jotta kasvillisuuden vaikutus olisi nopeampaa. Perinteistä ojitusta parempi olisi meanderoiva (mutkitteluva) hulevesioja. Vaikka viivytyksaltaita ei ole kustannussyistä harkittu, voisi hulevesien hallintaa niillä parantaa esimerkiksi Kujalan eritasoliittymässä, koska siellä tilaa on riittävästi ja hulevesijärjestelyt ovat siellä puutteellisia. Eläimille tulee jättää kuivapolku

puron tai joen viereen. Eläimiä voidaan ohjata alikulkuihin riista-aitojen avulla.

Pienen ja pyöreän umpirummun sijaan tulee käyttää ensisijaisesti kaarirumpua tai aallotettua ovaalirumpua sekä suurta aallotettua umpirumpua. On erittäin tärkeää, että ylitysrakenteen leveys on riittävä eli leveys on vähintään 1,2 x täyden uoman leveydestä. Eläimille tulee jättää kuivapolku esimerkiksi kivistä rummun pohjalle. Vaihtoehtoisesti voi pieneläimille käyttää hyllyjärjestelmiä tai pieneläinrumpuja.

Kevyenliikenteenväylän esitetään toimivan ekologisena yhteytenä sillan alitse. Tässä eivät ekologisen yhteyden vaatimukset aivan täyty. Ekologisten yhteyksien osalta nykytilan kuvaus ei pidä paikkaansa, koska rakentamaton kehätien linjaus mahdollistaa itä-länsi suuntaisen liikkumisen mm. hirville, joita suunnitellulla siltapaikalla usein havaitaan. Sinällään toteamus rakentamisesta "nykyisen kaupunkirakenteen sisällä" pitää paikkansa ja on suunnitellun moottoritien ongelma, jos huomioidaan että muualla Suomessa kaupunkien sisällä kulkevat moottoritiet koetaan haitallisiksi ja jo rakennetuistakin pyritään pääsemään eroon.

Maaperä alueella on savista silttiä tai savea, joten hienoaines voi muodostua uoman siirrossa ongelmaksi.

Moottoritielinjaus estää Ali-Juhakkalan puhdistamon laajennustyöt tulevaisuudessa.

4) Lahden kaupunki on ilmoittanut, ettei sillä ole lausuttavaa hakemuksen johdosta.

MUISTUTUKSET JA MIELIPITEET

Hakemuksesta ei ole jätetty muistutuksia tai mielipiteitä.

HAKEMUKSEN TÄYDENNYSPYYNTÖ

Aluehallintovirasto on 23.5.2016 päivätyllä täydennyspyynnöllä pyytänyt hakijaa täydentämään hakemustaan maantietoimitusta koskevilla tiedoilla sekä korvausesityksellä.

HAKEMUKSEN TÄYDENNYS

Hakija on toimittanut 17.6.2016 aluehallintovirastoon hakemuksen täydennyksen, jossa hakija on todennut, että se hankkii oikeudet suunnitellulla tiealueella sijaitseviin maa- ja vesialueisiin maantietoimituksessa. Oikeudet hankitaan ennen vesilain mukaiseen lupaan sisältyviin töihin ryhtymistä ja tämä koskee myös valmisteluluvan mukaisia töitä. Vakiintuneen käytännön

mukaan vesilain mukaisia lupia on haettu ja saatu esittämällä luotettava selvitys siitä, miten oikeus alueeseen järjestetään. Tiealueen ulkopuolisten alueiden haltuunoton tavoittelu ei ole tarkoituksenmukaista ennen vesilain mukaisten lupien myöntämistä.

Maa-alueiden haltuunottojen valmistelukokous on pidetty 6.6.2016. Kokouksessa on todettu, että tiealueiden haltuunotto tapahtuu maantietoimituksen alkukokouksen yhteydessä. Vt12 haltuunotto tehdään Hollolassa tiistaina 22.11.2016 ja Lahdessa torstaina 24.11.2016.

Uoman siirron osalta hakija on todennut, että tiealueella sijaitsevan uoman siirtoon tarvittavan kiinteistöllä 398-406-1-60 ja 398-405-4-49 sijaitsevan maa-alueen lunastus ja siihen liittyvät korvaukset käsitellään maantietoimituksessa. Tältä osin uoman siirto ei vaadi vesilain mukaista käyttöoikeutta eikä uoman siirrosta aiheudu vesilain mukaan korvattavaa edunmenetystä. Tiealueen ulkopuolella sijaitsevat maa-alueiden osalta uoman siirto ja suoristus tehdään, jotta siltä voidaan toteuttaa suunnitelman mukaisesti sekä tilan varaamiseksi tuoman läheisyyteen sijoitetulle liittymälle. Liittymälle on esitetty tilavaraus suunnitelmakartassa. Hakija hakee tiealueen ulkopuolisille alueille käyttöoikeutta vesilain 2 luvun 12 §:n nojalla. Vesitaloushanke on vesilain 2 luvun 13 §:n 3 momentin mukaisesti yleisen tarpeen vaatima ja luvan myöntämisen edellytykset ovat olemassa. Näin ollen edellytykset käyttöoikeuksien myöntämiselle ovat myös olemassa.

Tiealueen ulkopuolella sijaitsevat kiinteistöt 398-406-876-1, 398-406-1-29, 398-405-4-48 ja 398-405-4-49 omistaa Lahden kaupunki. Kiinteistöjä koskevat uoman siirrot pinta-alatietoineen on esitetty piirroksessa S22-6.1 "S22 Käyttöoikeusalue, pinta-ala". Hakija hakee käyttöoikeutta piirroksessa osoitetuille alueille. Hakija aikoo tehdä Lahden kaupungin kanssa sopimuksen käyttöoikeudesta ja sitä koskevasta korvauksesta. Sopimus toimitetaan aluehallintovirastolle 15.7.2016 mennessä.

Tiealueen ulkopuolella sijaitsevan kiinteistön 398-405-4-47 omistaa Lovisa ja Pekka Simpasen oikeudenomistajat. Hakija hakee käyttöoikeutta täydennyksen liitteenä olevassa piirroksessa S22-6.1 "S22 Käyttöoikeusalue, pinta-ala" osoitetulle alueelle. Uoman siirtämiseksi tarvittava alue on pinta-alallaan yhteensä 1 564 m². Kiinteistön osa, jolle uoma rakennetaan, on metsäaluetta. Kiinteistöllä on kaksi rakennusta (asuinrakennus ja talousrakennus), jotka sijaitsevat eri palstalla kuin uoman siirtoa koskeva maa-alue. Lainvoimaisen Lahden yleiskaavan mukaan kiinteistö sijaitsee lähivirkistysalueeksi merkityllä alueella. Vesilain 13 luvun 9 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan korvataan edunmenetys, joka johtuu myönnetystä käyttöoikeudesta. Vesilain 13:11.1 mukaan edunmenetyksestä on maksettava täysi korvaus. Vesilain 13:11.4 mukaan korvaus maapohjaan kohdistuvasta edunmenetyksestä on määrättävä puolitoistakertaisena, jos se aiheutuu oikeudesta ottaa pysyvään käyttöön tai muuttaa vesialueeksi toiselle kuuluva maa-alue. Täytenä korvauksena myönnetystä käyttöoikeudesta voidaan pitää alueen käypää hintaa. Maanmittauslaitoksen vuoden 2015 kauppahintatilaston mukaan Päijät-Hämeessä yksinomaan metsämaata sisältävien kiinteistöjen (rakentamattomat, yli 2 ha) kauppahinnan keskiarvo

2–5 ha kokoisilla kiinteistöillä on ollut 5 038 euroa/ha. Täytenä korvauksena kiinteistölle 398-405-4-47 voidaan pitää 1 181,91 euroa, joka sisältää vesilain mukaisen puolitoistakertaisuuden.

HAKIJAN SELITYS

Hakija on antanut selityksen lausuntojen johdosta. Selityksessään hakija on todennut, ettei se anna selitystä koskien Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö- ja luonnonvarat vastuualueen, Lahden kaupungin ja Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kalatalousyksikön lausuntoja.

Lahden kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen (jäljempänä lausuja) lausunnon osalta hakija antaa seuraavan selityksen:

Yleistä tiehankkeesta

Valtatie 12 on valtakunnallinen itä-länsisuuntainen päätieyhteys. Valtatien 12 päivittäiset liikennemäärät Lahden seudulla ovat suuria (15 000–22 000 autoa). Tiellä kulkee pitkämatkaista raskasta liikennettä ja vaarallisten aineiden kuljetuksia, jotka aiheuttavat haittoja alueen asutukselle ja kaupungin sisäiselle liikenteelle. Liikenneturvaisuustilanne on erittäin huono (15 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuosittain). Tie kulkee yhdellä valtakunnallisesti merkittävimmistä pohjaveden muodostumisalueista, mikä lisää liikenteestä aiheutuvia ympäristöriskejä.

Hankkeen toteutus parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta ja ohjaa läpikulkevan liikenteen pois Lahden ja Hollolan kehittyviltä keskusta-alueilta. Kehätiellä saavutetaan merkittävät kustannussäästöt yritysten kuljetuksille. Lahden eteläinen kehätie tehostaa Lahden ja Hollolan maankäytön ja liikenteen kehittämismahdollisuuksia. Kehätie palvelee ja luo edellytykset Nostavan ja Kujalan teollisuus- ja logistiikka-alueiden kehittämiseksi ja mahdollistaa nykyisen valtatiekehittämisen maankäytön ehdoilla katuymäristöksi muuttumisen myötä. Asumisviihtyvyys paranee nykyisen tien varrella kun mm. melu, päästö ja estevaikutukset pienevät liikennemäärien laskun myötä.

Päästöt ja pohjavesialueiden pilaantumisriski vähenee erittäin tärkeällä Salpausselän pohjaveden muodostumisalueella. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava. Sen hyötykustannussuhde on noin 2,0. Hankekokonaisuus kuuluu Suomen hallituksen kevään 2016 kehysriihessä päättämiin lähivuosina käynnistettäviin liikennehankkeisiin. Lopullisen päätöksen rahoituksesta tekee eduskunta sekä Lahden kaupungin ja Hollolan kunnan valtuustot.

Tielinjaus

Hakija on todennut, että tielinjausta koskevat ratkaisut eivät kuulu vesilain mukaisessa lupaharkinnassa ratkaistaviin asioihin. Tielinjaus on kaavoituksessa ja maantielain (503/2005) mukaisessa päätöksenteossa ratkaistava asia. Maantielain 13 §:n 2 momentin mukaan maantie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuotta-

matta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. Maantielain 19 §:n mukaisesti tiehankkeen yleissuunnitelmassa esitetään selvitys tutkituista vaihtoehdoista ja tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Vertailu eri tielinjauksien välillä on tehty maantielain mukaisesti.

Tiesuunnitelman mukainen linjaus on valittu ensisijaisesti tiegeometriaan, nykyisen valtatie ympäristön maankäytön muuttamisen mahdollistamiseen, ympäristöhaittojen vähentämiseen ja liikenneturvallisuuteen perustuen. Tiesuunnittelussa on etsitty ratkaisua, jolla valtatie parantaminen olisi saavutettavissa mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Suunnittelussa on otettu huomioon erityisesti liikenneturvallisuus, mutta myös tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Liikenneturvallisuuden parantaminen vähentää myös mahdollisten onnettomuuksien pohjavesille aiheuttamaa riskiä.

Tiesuunnitelmassa esitettyyn kokonaistaloudellisimpaan ja vähiten haitallisia vaikutuksia aiheuttavaan linjausvaihtoehtoon on päädytty suunnittelun aikaisella hankeryhmytyöskentelyllä sekä käymällä vuoropuhelua osallisten kanssa.

Eteläinen kehätie on suunniteltu Launeen linjauksen mukaisesti, joka on hyväksytty sekä yleissuunnitelmassa että Päijät-Hämeen maakuntakaavassa (2006). Ali-Juhakkalan siltapaikalla on voimassa Lahden yleiskaava 2025. Yleiskaavaa ollaan päivittämässä ja yleiskaavaehdotuksen on tarkoitus edetä hyväksymiskäsittelyyn vuonna 2016. Tielinjaus on voimassaolevan yleiskaavan ja Lahden yleiskaavaehdotuksen mukainen. Ali-Juhakkalan siltapaikalla ei ole voimassa olevaa asemakaavaa.

YVA menettelyn johtopäätösten voimassaolo

Lausuja on tuonut lausunnossaan esiin hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä YVA) johtopäätösten vanhentumisen.

Lainsäädännössä asetetun lähtökohdan mukaisesti tiehankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettely toteutetaan lähtökohtaisesti tiehankkeen yleissuunnitteluvaiheessa. Maantielain (503/2005) 29 §:n mukaisesti tiehankkeen yleissuunnitelmaan on liitettävä hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus. Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen. Yleissuunnittelun tarkkuus on riittävä YVA -menettelyn toteuttamiselle.

Hankkeen YVA on toteutettu v. 1996 voimassa olleen YVA -lain edellyttämällä laajuudella ja tarkkuudella hankkeen yleissuunnittelun ollessa käyn-

nissä. Launeen linjausvaihtoehdon mukaisessa yleissuunnitelmassa on myöhemmin täydennetty ympäristövaikutuksiin liittyviä selvityksiä ja vaikutustarkasteluja. Ympäristövaikutuksiin liittyviä selvityksiä ja vaikutustarkasteluja on edelleen täydennetty lupahakemuksen laatimisen yhteydessä.

Lainsäädännössä ei ole asetettu YVA -selostuksen voimassaoloaikaa eikä YVA -selostus näin ollen vanhene lakiin perustuen. Tiehankkeessa ei ole Launeen linjausvaihtoehdon osalta tapahtunut YVA:n toteuttamisen jälkeen yleissuunnittelutasoisia muutoksia.

Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä ympäristö- ja luontoselvityksiä on päivitetty ja täydennetty Hämeen ympäristökeskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastualueen sekä Hollolan kunnan ja Lahden kaupungin ympäristöviranomaisten kanssa sovitulla tavalla. Hankkeen jatkovalmistelussa voidaan selvityksiä tarvittaessa täydentää ja tehdä lisäselvityksiä.

Ottaen huomioon hankkeesta laaditun YVA:n ja suunnitelmien tarkentumisen johdosta tehdyt ympäristöselvitysten ja vaikutusarvioiden täydennykset, lupahakemus sisältää asian ratkaisemisen kannalta riittävät, ympäristön nykytilaa kuvaavat selvitykset.

Tiestä aiheutuva melu

Tien vaikutukset ja haitallisten vaikutusten, kuten melun, ehkäisy ovat maantielain mukaisessa tiesuunnitelmassa käsiteltäviä asioita. Maantielain 22 §:n mukaisesti tiesuunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Hakija ei ota tässä yhteydessä tarkemmin kantaa kannanotoissa esille nostettuun meluasiaan. Melu ja meluntorjunta on käsitelty maantielain mukaisessa tiesuunnitelmassa. Hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan sisältyy runsaasti meluntorjuntarakenteita. Mahdolliset meluhaitat ja niiden korvaukset käsitellään maantietoimituksessa. Meluntorjunnan tekniset ratkaisut tarkentuvat hankkeen jatkosuunnittelussa.

Tiehankkeen meluvaikutukset ja toimenpiteet vaikutusten vähentämiseksi eivät hakijan käsityksen mukaan ole vesilain mukaisen luvan yhteydessä ratkaistavia asioita. Hakija kuitenkin toteaa, että kokonaisuudessaan tien meluvaikutus vähenee uuden linjauksen myötä.

Pohjavesien ja pintavesien suojelu

Hakemuksen mukainen siltapaikka ei sijaitse pohjavesialueella. Siltojen rakentamiseen ja siltojen käyttöön ei arvioida liittyvän pohjaveteen kohdistuvia riskejä.

Hakija on todennut, että lausujan viittaama vesienhoitosuunnitelmassa asetettu tavoite sijoittaa uudet väylät pohjavesialueiden ulkopuolelle ei ole velvoittava. Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuun-

nitelmassa vuosiksi 2016–2021 todetaan, että "uudet ja parantavat liikenneväylät suunnitellaan niin, ettei väylän rakentamisesta, kunnossapidosta tai liikenteestä aiheudu riskiä pohjavesille, eivätkä pohjavesiolot haitallisesti muutu. Uudet väylät sijoitetaan ensisijaisesti pohjavesialueiden ulkopuolelle. Mikäli riskejä aiheuttava väylä joudutaan linjaamaan pohjavesialueen kautta, hanke toteutetaan siten että, siitä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa pohjavedelle." Tiehankkeen suunnittelussa on huomioitu edellä mainitut vesienhoitosuunnitelman tavoitteet. Hakija myös huomauttaa, että nykyinen valtatie 12 sijoittuu Lahden kohdalla tärkeälle pohjavesialueelle lähes koko matkalla, kun taas Lahden eteläinen kehätie kulkee pääosin pohjavesialueiden ulkopuolella.

Sillan kunnossapito ei eroa muun tielinjan kunnossapidosta. Siltojen liukkaudentorjunta tehdään muun tielinjan liukkaudentorjunnan yhteydessä. Kunnossapitoon ja liukkauden torjuntaan ei arvioida liittyvän erityisiä haitallisia vaikutuksia.

Siltojen käyttöön ei arvioida liittyvän poikkeavia, onnettomuustilanteista johtuvia riskejä alueen pintavesille. Uusi tielinjaus vähentää pinta- ja pohjavesiin liittyviä riskejä onnettomuustilanteissa. Nykyinen tielinjaus ei ole geometrialtaan sopiva tien nykyiseen käyttöön.

Yleinen kulku- tai valtaväylä

Hakija on tarkistanut lupahakemustaan ja todennut, että Porvoonjoki on vesilain 1 luvun 6 §:n mukainen valtaväylä.

Hulevesien käsittely

Hulevesijärjestelyille ei ole haettu vesilain mukaista lupaa. Selvyiden vuoksi hakija kuitenkin toteaa, että silloilta kertyvät pintavedet ohjataan laajennettuihin sivuojiin, jolloin koko tien ojasto toimii veden varastoinnissa. Käytäntönä savi- ja kivennäismailla ei kuitenkaan ole ollut, että hulevesiä tulisi viivyttää ennen laskuojaan laskemista.

Hakemuksessa viitatu sulkuluukkukaivot rakennetaan ainoastaan poikkeustilanteita varten ja ne suljetaan ainoastaan poikkeustilanteissa. Sulkuluukkukaivoilla ei ole hulevesien viivytyshäiriötä, vaan niiden tarkoitus on antaa viranomaisille aikaa reagoida mahdollisissa onnettomuustilanteissa. Onnettomuustilanteessa sulkuluukkukaivoja tyhjennetään siten, etteivät ne pääse täyttymään. Hulevesiin liittyvät ratkaisut tarkentuvat rakennussuunnitteluvaiheessa, jossa otetaan huomioon hulevesiin liittyvät ympäristönäkökohdat.

Ekologiset yhteydet

Eläinten kulku ja ekologiset yhteydet sekä hankkeen vaikutus niihin on huomioitu lupahakemuksessa. Alikulkuihin, tierumpuihin ja riista-aitoihin liittyvät yksityiskohdat tarkentuvat rakennussuunnittelussa. Rakennussuunnittelussa huomioidaan eläinten kulkuun liittyvät näkökohdat.

Uoman siirrosta aiheutuva haitta

Lausujan mukaan maaperän hienoaines voi muodostua uoman siirrossa ongelmaksi. Hakija toteaa, että mahdollinen kiintoainepitoisuuden nousu sekä siitä johtuva veden sameneneminen rajoittuu rakennusaikaan eikä pysyvää haittaa aiheudu.

Virkistyskäyttö

Porvoonjokea on mahdollista käyttää melontareittinä. Siltarakenteet eivät estä melomista sillan ali eivätkä näin ollen katkaise maakuntakaavan mukaista melontareittiä.

Kalasto

Lupahakemuksessa on lähteeseen viitaten todettu, että Porvoonjoen pääuomassa Vähäjoen alapuolella on kolme täydellistä kalojen nousuestettä. Lausujan esittämän mukaisesti on mahdollista, että nousuesteet eivät ole täydellisiä, mutta hakijalla ei ole tästä vahvistettua tietoa.

Valmisteluluvan myöntäminen

Hakija on hakenut vesilain 3 luvun 16 §:n mukaista valmistelulupaa sillan rakentamistoimille. Valmistelulupa voidaan myöntää perustellusta syystä. Vesilain HE:n 277/2009 mukaan perusteltuna syynä voidaan pitää mm. hankkeen pitkäkestoisuutta ja töiden lykkääntymisen vahingollisuutta.

Valmistelulupaa on haettu, koska laajan ja pitkäkestoisen tiehankkeen läpivienti ja hallinnointi edellyttää, että työvaiheet voidaan suorittaa tarkoituksenmukaisessa järjestyksessä ja vailla aiheetonta viivytystä. Siltojen rakentamista koskeville hankkeille voidaan hakijan käsityksen mukaan myöntää valmistelulupa koko hankkeen toteuttamiseen.

Valmistelevat toimenpiteet voidaan suorittaa tuottamatta muulle vesien käytölle tai luonnolle ja sen toiminnalle huomattavaa haittaa. Kyseisten toimenpiteiden suorittamisen jälkeen olot voidaan olennaisilta osin palauttaa ennalleen siinä tapauksessa, että lupapäätös kumotaan tai luvan ehto- ja muutetaan. Hakijan näkemyksen mukaan valmistelulupa sillan rakentamistoimille voidaan myöntää.

Hakija on katsonut, että hankkeesta aiheutuvat haitat ovat vähäisiä tien parantamisesta aiheutuviin hyötyihin nähden. Lahden eteläisen kehätien rakentamisesta uudella linjauksella saatava hyöty on liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden paranemisen vuoksi siitä johtuvaa vahinkoa, haittaa tai edunmenetystä huomattavasti suurempi. Uusi tielinjaus on hakijan käsityksen mukaan myös pohjavesien suojelun kannalta huomattavasti parempi kuin nykyinen tilanne tai tien parantaminen nykyisen tien maastokäy-

tävässä. Edellä mainittuun viitaten hanke ei sanottavasti loukkaa yleistä tai yksityistä etua.

LISÄSELVITYS

Hakija on toimittanut 27.9.2016 aluehallintovirastoon Lahden kaupungin omistamia kiinteistöjä 398-406-876-1, 398-406-1-29, 398-405-4-48 ja 398-405-4-49 koskevan käyttöoikeussopimuksen.

LOVISA JA PEKKA SIMPASEN KUOLINPESÄN KIRJELMÄ

Aluehallintovirasto on varannut Lovisa ja Pekka Simpaseen kuolinpesälle tilaisuuden lausua hakijan 30.6.2016 aluehallintovirastoon toimittaman hakemuksen täydennyksen johdosta.

Lovisa ja Pekka Simpaseen kuolinpesä/Yrjö Simpanen on esittänyt, että kiinteistön 398-405-4-47 kohdalla suunniteltua joenuomaa siirrettäisiin pohjoiseen päin niin paljon kuin se ohitustien tarpeiden ja joen törmän vyörymisvaaran takia on mahdollista. Näin uuden jokiuoman taakse jäisi vähemmän maata saarroksiin. Lisäksi jokivartta jäisi jäljelle virkistys- ja kalastuskäyttöön enemmän. Kirjelmän liitteessä on esitetty ehdotettu suunnitelma uudeksi uomaksi.

HAKIJAN SELITYS SIMPASEN KUOLINPESÄN KIRJELMÄN JOHDOSTA

Hakija on todennut, että lupahakemuksessa esitetty uoman siirto ja käyttöoikeuden myöntäminen on vesilain 2 luvun 12 §:n ja 13 §:n mukaisesti tarpeen hankkeen toteuttamiseksi ja käyttöoikeuden myöntämiselle on olemassa vesilain mukaiset edellytykset. Hankekokonaisuus huomioon ottaen uoman siirtoon ei ole mahdollista tehdä Simpaseen esittämiä muutoksia.

Suunnitelmakartan S22-2.1 mukaisesti Lahden eteläisen kehätien suunnitelma sisältää Ali-Juhakkalan siltapaikan kohdalla varaukset rampeille, jotka kulkevat eteläiseltä kehätieltä seututie 140:lle. Ramppien toteuttamisen aikataulu seututielle 140:lle on riippuvainen hankkeen rahoituksesta ja sen riittävydestä. Ramppien vaatima tilavaraus on kuitenkin jo huomioitava uoman siirrossa, jotta rampin myöhempi rakentaminen on mahdollista.

Mikäli uomaa siirretään Simpaseen ehdottamalla tavalla suunniteltua pohjoisemmaksi, on kehätien ja ramppien sekä uoman tekniset ratkaisut pohjanvahvistusten osalta suunniteltava uudestaan, mikä aiheuttaisi lisäkustannuksia ja viivästystä. Kyseisin toimenpitein saavutettu uoman siirto olisi tällöinkin maksimissaan vain noin 10 m esitettyä pohjoisemmaksi. Lisäksi se vaatisi huomattavasti esitettyä kalliimpia pohjanvahvistustoimenpiteitä tie- ja uomarakenteiden pysyvyyden turvaamiseksi. Siirtämisellä saavutettava hyöty olisi ilmeisessä epäsuhdassa siitä aiheutuviin kustannuksiin nähden. Esitetyt näkökohdat huomioon ottaen hakija katsoo, että uoman

siirto lupahakemuksen mukaisesti on välttämätöntä hankkeen toteuttamisen kannalta.

Alueella on myös vireillä Lahden kaupungin asemakaavamuutos. Asemakaavaluonnoksessa Pekka ja Lovisa Simpasen kuolinpesän omistama kiinteistö 398-405-4-47 on merkitty suojaviheralueeksi (SV). Asemakaavaluonnoksen valmisteluvaiheen kuuleminen on ollut 11.8.–9.9.2016. Lahden kaupungin tavoitteena on viedä asemakaavaehdotus tekniseen ja ympäristölautakuntaan 18.10.2016 esityksenä, että lautakunta asettaa ehdotuksen julkisesti nähtäville. Jos ehdotuksesta ei esitetä muistutuksia tai lausuntoja, jotka edellyttävät merkittäviä muutoksia kaavaehdotukseen eikä valtuuston päätöksestä valiteta, kaava voi saada lainvoiman vuoden 2017 alussa. Mikäli kaava hyväksytään ja se saa lainvoiman, Lahden kaupunki tulee lunastamaan kiinteistön 398-405-4-47 omistukseensa.

ALUEHALLINTOVIKASTON RATKAISU

Luparatkaisu

Aluehallintovirasto myöntää Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelle luvan Ali-Juhakkalan siltojen S22 A ja S22 B rakentamiseen ja Porvoonjoen uoman siirtoon 4.9.2015 päivätyn hakemussuunnitelman ja 29.5.2015 päivättyjen pääpiirustuksen nro 15TS-S22 (mittakaavat 1:100 ja 1:200), piirustuksen nro S22-2.1 "Suunnitelmakartta" (mittakaava 1:2 000) ja piirustuksen nro S22-4.1 "Uoman kartta S22" (mittakaava 1:1 000) mukaisesti Lahden kaupungissa.

Myönnetystä pysyvästä käyttöoikeudesta Porvoonjoen uomaa varten tarvittavaan maa-alueeseen määrätään maksettavaksi korvaus lupamääräyksessä 6). Hankkeesta ei ennalta arvioiden aiheudu muuta vesilain mukaan korvattavaa edunmenetystä.

Luvan saajan on noudatettava vesilain säännöksiä ja seuraavia lupamääräyksiä.

Lupamääräykset

1) Siltojen kansirakenteiden alareunan on Porvoonjoen uoman keskikohdalla siltojen pääaukkojen keskellä oltava vähintään korkeudella $N_{2000} + 73,80$ m.

2) Siltojen alle on rakennettava toimiva kulkuyhteys, jota pitkin eläimet voivat alittaa sillat.

3) Rakennustyöt ja on tehtävä siten ja sellaisena aikana, että vesistölle ja sen käytölle aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa ja häiriötä. Toissääksään tulee välttää veden samentumisen aiheuttamista ja uoman kaventamista. Luvan saajan on huolehdittava siitä, ettei vesiliikenne siltatyömaan ohi tarpeettomasti esty rakennustöiden aikana.

Mikäli töitä tehdään vesialueen ollessa jäässä, on kohdat, joissa jäätä on rikottu tai jään kantavuus muuten on työn takia huonontunut, merkittävä asianmukaisesti.

4) Rakennustöiden päätyttyä rakennustelineet ja -jätteet on poistettava vesialueelta pohjaa myöten ja rakennuspaikat on saatettava asianmukaiseen kuntoon. Rakennuspaikat on maisemoitava ja viimeisteltävä siten, että ne sopivat mahdollisimman hyvin alueen maisemakuvaan.

5) Sillat on pidettävä suunnitelman mukaisessa kunnossa.

6) Luvan saajan on maksettava Lovisa ja Pekka Simpasen kuolinpesille 1 182,91 euroa korvauksena pysyvästä käyttöoikeudesta Porvoonjoen uoman siirtoa varten tarvittavaan 1 564 m²:n suuruiseen alueeseen kiinteistöstä Rantala 398-405-4-47. Korvauksessa on otettu huomioon vesilain 13 luvun 11 §:n mukainen puolitoistakertaisuus.

Korvaus on maksettava ennen työhön ryhtymistä. Eräpäivän jälkeiseltä ajalta korvaukselle on maksettava vuotuista viivästyskorkoa, jonka määrä on kulloinkin voimassa oleva korkolain mukainen viitekorko lisättynä seitsemällä prosenttiyksiköllä.

7) Töiden suorittamisesta mahdollisesti aiheutuva ja välittömästi ilmenevä edunmenetys on viipymättä korvattava asianomaiselle edunmenettäjälle.

Luvan saaja on muutoinkin vastuussa hankkeesta mahdollisesti aiheutusta edunmenetyksestä.

8) Luvan saajan on maksettava kalatalousmaksua 1 000 euroa vuodessa kahtena vuotena rakentamishankkeen valmistuttua Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle käytettäväksi hankkeen aiheuttamien kalataloudellisten haittojen vähentämiseen.

9) Luvan saajan on tarkkailtava hankkeen työnaikaisia vesistövaikutuksia hakemussuunnitelman kohdassa 17 esitetyn tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Tarkkailusuunnitelmaa voidaan tarvittaessa muuttaa Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen hyväksymällä tavalla.

Tarkkailun tulokset tulee toimittaa niiden valmistuttua mainitulle vastuualueelle sekä Lahden kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle.

10) Hankkeen toteuttamiseen on ryhdyttävä neljän vuoden kuluessa ja hanke on toteutettava olennaisilta osin kymmenen vuoden kuluessa siitä lukien, kun tämä päätös on tullut lainvoimaiseksi uhalla, että lupa raukeaa.

Töitä ei saa aloittaa ennen kuin rakennettavia siltoja varten on saatu tarvittavat oikeudet maa- ja vesialueisiin.

11) Töiden aloittamisesta on etukäteen ilmoitettava kirjallisesti Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastualueelle, Lahden kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle sekä taroituksenmukaisella tavalla asianomaisille vesi- ja maa-alueiden omistajille.

12) Hankkeen valmistumisesta on 60 päivän kuluessa ilmoitettava kirjallisesti Etelä-Suomen aluehallintovirastolle, Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastualueelle sekä Lahden kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle.

Valmistumisilmoitukseen on liitettävä siltojen ja Porvoonjoen uoman lopullista sijaintia hankealueella osoittava kartta ja mittoja osoittava piirustus.

Perustelut

Hanke on tarpeen Lahden eteläisen kehätien (valtatie 12) rakentamiseksi ja ajoneuvoliikenteen johtamiseksi Porvoonjoen ylitse. Siltojen rakentaminen edellyttää Porvoonjoen uoman siirtoa päätöksen mukaisesti.

Lahden eteläisen kehätien rakentamisen vaihtoehtoista on tehty ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Tästä siltahankkeesta ei ole tehty ympäristövaikutusten arviointia.

Hanke on alueella voimassa olevan kaavoituksen mukainen.

Sillan rakentaminen ja uoman siirto aiheuttavat vähäistä ja lyhytaikaista veden samentumista. Jokiuomaan ei sijoiteta väliaikaisia tai pysyviä siltarakenteita eivätkä sillat tai uoman siirto aiheuta padotusta jokiuomassa. Siltpaikat eivät sijaitse pohjavesialueella.

Töitä ei saa aloittaa ennen kuin rakennettavia siltoja varten on saatu tarvittavat oikeudet maa- ja vesialueisiin. Hakija on esittänyt hankkivansa siltoja varten tarvittavat oikeudet maa- ja vesialueisiin maantietoimituksessa, joka on vesilain 3 luvun 4 §:n 3 momentin tarkoittama luotettava selvitys.

Porvoonjoen uoman siirtoa varten myönnetään tässä päätöksessä pysyvä käyttöoikeus kiinteistöön Rantala 398-405-4-47. Lahden kaupungin omistamien kiinteistöjen 398-406-1-29, 398-405-4-48 ja 398-405-4-49 maa-alueiden osalta käyttöoikeudesta on tehty sopimus.

Lupamääräysten mukaisesti toteutettuna hanke ei vaikeuta Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelmaan sisältyvien tavoitteiden toteutumista.

Hankkeesta yleisille tai yksityisille eduille saatava hyöty on huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin.

Sovelletut säännökset Vesilain (587/2011), 3 luvun 4 §:n 1 momentin 2) kohta ja 3 momentti, 5 §, 6 § ja 7 §, 11 luvun 21 § sekä 13 luvun 9 §, 11 §:n 4 momentti, 16 §, 17 §:n 4 momentti
Korkolain (633/1982) 4 § ja 12 §

Valmistelulupa Aluehallintovirasto oikeuttaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastualueen ryhtymään hankkeen toteuttamista valmisteleviin toimenpiteisiin jo ennen päätöksen lainvoimaiseksi tulemistä.

Töitä ei kuitenkaan saa aloittaa ennen kuin rakennettavia siltoja varten on saatu tarvittavat oikeudet maa- ja vesialueisiin.

Perustelut Valmistelevat toimenpiteet voidaan suorittaa tuottamatta muulle vesien käytölle tai luonnolle ja sen toiminnalle huomattavaa haittaa. Luvassa tarkoitettut työt ovat sellaisia, että niiden suorittamisen jälkeen olot voidaan olennaisilta osin palauttaa ennalleen siinä tapauksessa, että lupapäätös kumotaan tai sen määräyksiä muutetaan.

Sovellettu säännös Vesilain (587/2011) 3 luvun 16 §

Lausuntoihin vastaaminen

Aluehallintovirasto ottaa lausunnot huomioon luparatkaisusta ja lupamääräyksistä ilmenevällä tavalla. Aluehallintovirasto viittaa **Lahden kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen** lausunnon osalta lupamääräyksiin sekä luparatkaisun ja valmistelulupaa koskevan ratkaisun perusteluihin. **Pekka ja Lovisa Simpasesen kuolinpesien** vaatimusten osalta todetaan, että luvan myöntämisen edellytykset Porvoonjoen uoman siirrolle hakemuksen mukaisesti ovat olemassa siten kuin ratkaisun perusteluista ilmenee. Suunnitelman muuttamisesta esitetyllä tavalla aiheutuva hyöty ei olisi siitä aiheutuvat kustannukset huomioon ottaen olennainen.

KÄSITTELYMAKSU JA SEN MÄÄRÄYTYMINEN

Käsittelymaksu on 3 010 euroa.

Lasku lähetetään erikseen Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksesta.

Käsittelymaksu määräytyy aluehallintovirastojen vuosien 2014 ja 2015 maksuista annetun valtioneuvoston asetuksen (1092/2013) mukaisesti. Asetusta sovelletaan, koska hakemus on pantu vireille vuonna 2015. Asetuksen liitteenä olevan maksutaulukon mukaan muuta vesilain 3 luvun mukaista hanketta koskevan hakemuksen käsittelystä perittävän maksun suuruus on 3 010 euroa ja siltaa koskevan hakemuksen käsittelystä perittävä maksu 2 410 euroa. Jos päätösasiakirja sisältää useita maksutaulukossa maksullisiksi säädettyjä vesitalousasioita siten, että ne muodostavat samaa

tarkoitusta palvelevan kokonaisuuden, peritään asian käsittelystä korkeimpaan maksuluokkaan kuuluvan asian käsittelymaksun suuruinen maksu.

PÄÄTÖKSESTÄ TIEDOTTAMINEN

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

Jäljennös päätöksestä

Lahden kaupunki

Lahden kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen

Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue (sähköpostitse)

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, kalatalousviranomainen/ Hämeenlinna (sähköpostitse)

Suomen ympäristökeskus (sähköpostitse)

Ilmoitus päätöksestä

Listan dpoESAVI-10173-2015 mukaan.

Ilmoittaminen ilmoitustauluilla

Tieto päätöksen antamisesta julkaistaan Etelä-Suomen aluehallintoviraston ilmoitustaululla ja päätöksestä kuulutetaan Lahden kaupungin virallisella ilmoitustaululla.

MUUTOKSENHAKU

Päätökseen saa hakea muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta valittamalla.

Liite

Valitusosoitus



Ville Salonen



Sinikka Laitakari

Asian on ratkaissut ympäristöneuvos Ville Salonen. Asian on esitellyt ympäristölakimies Sinikka Laitakari.

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen	Aluehallintoviraston päätökseen saa hakea valittamalla muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta . Asian käsittelystä perittävästä maksusta valitetaan samassa järjestyksessä kuin pääasiasta.
Valitusaika	Määräaika valituksen tekemiseen on 30 päivää tämän päätöksen antopäivästä sitä määräaikaan lukematta. Valitusaika päättyy 19.12.2016 .
Valitusoikeus	Päätöksestä voivat valittaa asianosaiset, rekisteröity yhdistys tai säätiö, jonka tarkoituksena on ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun tai asuinympäristön viihtyisyyden edistäminen ja jonka sääntöjen mukaisella toiminta-alueella kysymyksessä olevat ympäristövaikutukset ilmenevät, hankkeen sijaintikunta ja muu kunta, jonka alueella hankkeen ympäristövaikutukset ilmenevät, valtion valvontaviranomainen sekä hankkeen sijaintikunnan ja vaikutusalueen kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja muu asiassa yleistä etua valvova viranomainen.
Valituksen sisältö	Valituskirjelmässä, joka osoitetaan Vaasan hallinto-oikeudelle, on ilmoitettava - päätös, johon haetaan muutosta - valittajan nimi ja kotikunta - postiosoite ja puhelinnumero ja mahdollinen sähköpostiosoite, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa (mikäli yhteystiedot muuttuvat, on niistä ilmoitettava Vaasan hallinto-oikeudelle, PL 204, 65101 Vaasa, sähköposti vaasa.hao@oikeus.fi) - miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta - mitä muutoksia päätökseen vaaditaan tehtäväksi - perusteet, joilla muutosta vaaditaan - valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitus, ellei valituskirjelmää toimiteta sähköisesti (faxilla tai sähköpostilla)
Valituksen liitteet	Valituskirjelmään on liitettävä - asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle - mahdollisen asiamiehen valtakirja tai toimitettaessa valitus sähköisesti selvitys asiamiehen toimivallasta

Valituksen toimittaminen aluehallintovirastolle

Valituskirjelmä liitteineen on toimitettava Etelä-Suomen aluehallintovirastolle. Valituskirjelmän on oltava perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä. Valituskirjelmä liitteineen voidaan myös lähettää postitse, faxina tai sähköpostilla. Sähköisesti (faxina tai sähköpostilla) toimitetun valituskirjelmän on oltava toimitettu niin, että se on käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Aluehallintoviraston yhteystiedot

käyntiosoite:	Ratapihantie 9, 00520 Helsinki
postiosoite:	PL 110, 00521 Helsinki
puhelin:	(vaihte) 0295 016 000
fax:	09 6150 0533
sähköposti:	ymparistoluvat.etela@avi.fi
aukioloaika:	klo 8 - 16.15

Oikeudenkäyntimaksu

Vaasan hallinto-oikeudessa valituksen käsittelystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 250 euroa. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään, mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskirjelmäkohtainen.