



Tiehallinto / Savo-Karjalan tiepiiri
PL 1117
70101 Kuopio

Viite

Asia Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta koskien valtatie 5 parantamista välillä Siilinjärvi – Pöljä

Tiehallinnon Savo-Karjalan tiepiiri on toimittanut 24.10.2002 Pohjois-Savon ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994 muutettu 267/1999) mukaisen arviointiohjelman valtatie 5 parantamisesta välillä Siilinjärvi – Pöljä. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan hankkeessa, koska kyseessä on moottoritietasoinen väylä.

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan (Savo-Karjalan tiepiiri) laatima suunnitelma siitä, mitä vaihtoehtoja arviointimenettelyssä on tarkoitus tutkia, kuinka ympäristövaikutukset arvioidaan ja miten osallistuminen ja tiedottaminen arviointimenettelyssä toteutetaan.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa käytettyjä käsitteitä on selvennetty liitteessä 1.

HANKKEESTA VASTAAVA

Hankkeesta vastaa tiehallinnon Savo-Karjalan tiepiiri.

HANKE JA SEN PERUSTELUT

Hankealueena on noin 12,5 kilometrin jakso valtatie 5 välillä Siilinjärvi – Pöljä Siilinjärven kunnassa Pohjois-Savon maakunnassa. Hankealueeseen kuuluu lisäksi noin 2 kilometrin osuus Varpaisjärven maantien 576 parantamista ja Pöljälle suunnitellun eritasoliittymän liikennejärjestelyjä sekä muita tieosuuden liikennejärjestelyjä.

Valtatieosuus on osa Eurooppatietä E63 ja se kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-liikenneverkostoon. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkitaan valtatieparantamista moottoritietasoisiksi väyläksi.

Valtatie 5 tieosuuden Siilinjärvi – Pöljä poikkileikkaus ei täytä valtatielle asetettuja vaatimuksia tien leveyden, kaarteisuuden ja mäkisyyden osalta. Lisäksi tielinjauksella on liikenneturvallisuutta heikentäviä yksityistieliittymiä.

Arvioitavana oleva tieosuuden eteläpuolelle sijoittuu 1992 valmistunut Vuorela – Siilinjärvi moottoritie ja pohjoispuolelle 1990-luvulla parannettu valtatieosuus Pöljä – Mäntylähti.

Tieosuudella Siilinjärvi – Pöljä liikennemäärät ovat kasvaneet viime vuosikymmenellä keskimääräistä tasoa enemmän. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on kaksinkertaistunut 10 vuodessa.

TUTKITTAVAT VAIHTOEHDOT

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan kahta eri vaihtoehtoa:

- **Vaihtoehto 0**, tiestö säilyy entisellään
- **Vaihtoehto 1**, vuonna 1990 laaditun yleissuunnitelman mukainen kehittämissvaihtoehto

Esitettyihin vaihtoehtojen vaikutusten tarkasteluun on hankkeesta vastaava päätynyt vuonna 1990 valmistuneen yleissuunnitelman pohjalta. Yleissuunnitelman laadinnassa oli tarkasteltavana seitsemän eri linjausvaihtoehtoa, joita arvioitiin tuolloin vertailemalla niiden liikenteellisiä ja tieverkollisia ominaisuuksia, vaikutuksia maankäyttöön ja ympäristöön, rakentamis- ja ajokustannuksia sekä sopivuutta moottoriväylän jatkorakentamissvaihtoehtoihin.

Lopullinen kehittämissvaihtoehdon valinta on yleissuunnitelmassa tehty vaihtoehtojen 1 ja 5 välillä.

Vaihtoehto 1:n tärkeimpänä perusteluina olivat tuolloin:

Vaihtoehdossa 1 liikenne jakautuu hyvin moottoritien ja nykyisen valtatiekesken. Vaihtoehdossa 5 Varpaisjärventien eritasoliittymän sijainti ei palvele Pöljän alueen liikennettä. Myös maankäytön suunnittelun kannalta vaihtoehto on hankala.

Vaihtoehto 5 rikkoo enemmän tiloja ja peltoja. Lisäksi vaihtoehto 5 vaatii enemmän tiejärjestelyjä, koska vaihtoehto 1 on suurimman osan matkasta välittömästi rautatien ja nykyisen valtatiekesken rinnalla.

Vaihtoehto 5 on maastossa uusi, voimakkaasti liikkumista rajoittava este. Vaihtoehdossa 1 vastaava vaikutus syntyy n. 2–3 kilometrin matkalla.

Vaihtoehdossa 5 syntyy kaksi uutta melualueutta. Vaihtoehdossa 1 melu lisääntyy nykyisillä melualueilla alle kolme dB.

Vaihtoehdossa 5 syntyy enemmän vaikutuksia maisemaan.

Vaihtoehdon 5 rakentaminen maksaa noin 1,7 M€ enemmän kuin vaihtoehdon 1 rakentaminen. Lisäksi 20 vuoden ajalta lasketut ajokustannukset ovat vaihtoehdossa 5 noin 8,3 M€ suuremmat kuin vaihtoehdossa 1.

Vaihtoehto 1 soveltuu kaikkiin valtatieitä koskeviin pitkäntähtäyksen suuntaussvaihtoehtoihin paremmin kuin vaihtoehto 1.

Vaihtoehto 0

Nykyiselle tiestölle on vuosina 1990 – 2002 tehty lähes kaikki kyseeseen tulevat pienet liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet, joita ovat kevyenliikenteenväylät, valaistus, Itäkallion alikulku ja Pyylammen katujärjestelyt. Lisäksi valtatie kunnossapitotasoa on nostettu. Tästä syystä hankkeesta vastaava on katsonut, että ainoaksi liikenneturvallisuutta parantavaksi ratkaisuksi jää uuden valtatie rakentaminen.

Vaihtoehtoa, jossa nykyistä valtatieä parannettaisiin pienemmillä toimenpiteillä (Vaihtoehto 0+) ei tässä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä ole katsottu aiheelliseksi erikseen tutkia.

Vaihtoehto 1

Vaihtoehto perustuu vuonna 1990 valmistuneeseen yleissuunnitelmaan, jonka yhteydessä on tutkittu seitsemää eri linjausvaihtoehtoa. Tutkittuja vaihtoehtoja on tuolloin arvioitu vertailemalla niiden liikenteellisiä ja tieverkollisia ominaisuuksia, vaikutuksia maankäyttöön ja ympäristöön, rakentamis- ja ajokustannusvaihtoehtoja sekä sopivuutta moottoritien jatkeeksi.

Vaihtoehdon mukaisesti rakennettuna uutta valtatielinjausta tulee noin kahdeksan kilometriä, jolloin nykyinen tie jää rinnakkaistieksi.

Rakennettavan valtatieosuuden poikkileikkaus määritetään yleissuunnitelman tarkentamisen yhteydessä, jolloin tarkastellaan pääasiassa moottoritietä kevyempiä ratkaisuja mm. keskikaiteellista 4-kaistaista, leveäkaistaista sekä ohituskaistoin varustettua valtatiepoikkileikkausta. Myös moottoritiepoikkileikkauksen vaikutukset tutkitaan, vaikka sen toteutuminen näyttääkin epätodennäköiseltä.

LIITTYMINEN MUIHIN HANKKEISIIN JA SUUNNITELMIIN

Liikenneministeriö on tehnyt valtatie 5 koskevan hankepäätöksen 25.2.1991. Päätöksessä on todettu, että moottoriväylävaraus on tarpeellinen, hanke on teknistaloudellisesti ja ympäristön kannalta toteuttamiskelpoinen ja tie suunnitellaan moottoriväylänä koko uuden linjauksen pituudelta. Hankepäätöksessä todetaan myös, että valtatie 5 ja maantie 576 liittymä suunnitellaan eritasoliittymäksi ja jatkosuunnittelun pohjana on yleissuunnitelmassa esitetty valtatie 5 ja maantie 576 linjaus.

Yleissuunnitelman (v. 1990) jälkeen hankkeesta on laadittu kehittämisselvitys vuonna 1993. Kehittämisselvityksessä on esitetty toimenpiteet, vaiheet ja aikataulu, jolla moottoriväylätasoinen tieratkaisu voidaan toteuttaa.

Valtatie eritasoliittymän tyyppiä on muutettu vähemmän tilaa vaativaan suuntaan vuonna 1997 valtatie poikkileikkauksen tarkistamisen yhteydessä.

Vuonna 1998 on valmistunut liikenneonnettomuusanalyysi, jonka pohjalta tieosan kunnossapitoluokkaa on nostettu.

Valtatielinjauksen liikennetaloudelliset vaikutukset on selvitetty 1998.

Hankkeesta vastaava on vuonna 2000 tutkinut tieverkkovaihtoehtojen luonnoksia, joissa valtatie linjaus Aappola – Mehtomäentie on nykyisen tien tuntumassa. Tutkimusten mukaan hyväksyttävän geometrian aikaansaaminen on kustannuksiltaan yhtä kallis kuin vaihtoehdon 1 mukainen ratkaisu.

Parannettava valtatieosuus liittyy eteläpäässä vuonna 1992 valmistuneeseen Vuorela – Siilinjärvi moottoritiehankkeeseen ja pohjoispäässä 1990-luvulla valmistuneeseen valtatieosuuden Pöljä – Mäntylähti parantamishankkeeseen.

ARVIOINTIOHJELMAN LIITTYMINEN MUIDEN LAKIEN MUKAISIIN MENETTELYIHIN

Vuonna 1990 valmistuneesta yleissuunnitelmasta on pyydetty lausunnot, jonka pohjalta liikenneministeriö on tehnyt hankepäätöksen 25.2.1991.

Ympäristövaikutusten arvioinnin jälkeen hankkeesta vastaava laatii tarkistetun yleissuunnitelman, joka käsitellään tielain mukaisesti. Tielain mukaisessa käsittelyssä ja hyväksymispäätöksessä on käytävä ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain 13 §:n mukaisesti ilmi, miten ympäristövaikutusten arvioinnin tulokset on otettu huomioon jatkosuunnittelussa.

Tarkistetun yleissuunnitelman jälkeen hankkeesta vastaava laatii tiesuunnitelman, jonka yhteydessä tulee tehtäväksi tielain edellyttämät päätökset.

Vesistö sillat edellyttävät vesilain mukaiset luvat.

Vahvistetulla yleissuunnitelmalla on maan omistukseen liittyviä oikeusvaikutuksia, joita arvioidaan selostusvaiheessa.

ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Pohjois-Savon ympäristökeskus on yhteysviranomaisen ominaisuudessa kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta Siilinjärven kunnan ja Pohjois-Savon ympäristökeskuksen ilmoitustauluilla 4.11.2002 – 3.1.2003. Kuulutus on julkaistu Savon Sanomat ja Uutisjousi nimisissä lehdissä. Arviointiohjelma on nähtävillä arviointimenettelyn ajan Siilinjärven kunnanvirastossa, Siilinjärven kirjastolla, Pöljän koululla, Savo-Karjalan tiepiirissä ja Pohjois-Savon ympäristökeskuksessa.

Arviointiohjelmasta on pyydetty lausuntoja ja mielipiteitä 3.1.2003 mennessä Pohjois-Savon ympäristökeskukselle. Pöljän vesiosuuskunnalle on pyynnöstä annettu jatkoaikaa mielipiteen esittämistä varten 31.1.2003 saakka.

Arviointiohjelman nähtävilläolopaikkoihin oli lisäksi hankkeesta vastaavan toimesta laadittu valmiita kyselykaavakkeita alentamaan kynnystä mielipiteiden esittämiseen.

Hankkeesta vastaava Savo-Karjalan tiepiiri järjesti hanketta ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan yleisötilaisuuden 7.11.2002 Pöljän koululla.

Hankkeelle on perustettu hankeryhmä, johon kuuluvat Siilinjärven kunnan ympäristö- ja maankäytönsuunnittelun, Ratahallintokeskuksen, Kuopion museon, Pohjois-Savon liiton, Savo-Karjalan tiepiirin ja Pohjois-Savon ympäristökeskuksen sekä ympäristövaikutusten arviointia laativan konsultin edustajat.

Hankkeesta vastaava Savo-Karjalan tiepiiri esittelee hanketta internet-sivuillaan osoitteessa www.tiehallinto.fi/vt5_siilinjärvi_polja/. Lisäksi Savo-Karjalan tiepiiri on kerännyt asukkaiden ja tienkäyttäjien liikkumista sekä näkemyksiä vaihtoehtojen vaikutuksista ja niiden merkityksestä otantaan perustuvalla postikyselyllä sekä järjestää sosiaalisten vaikutusten arviointia varten ryhmähaastatteluja, joihin kutsutaan 6 – 8 eri-ikäistä, eri ammattikuntaa, sukupuolta ja sidosryhmää edustavaa henkilöä hankkeen vaikutusalueelta.

ARVIOINTIOHJELMASTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Pohjois-Savon ympäristökeskukselle toimitettiin 22 lausuntoa ja mielipidettä sekä arviointiohjelman nähtävilläolopaikoilla olleilla valmiilla vastauskaavakkeilla 23 vastausta. Nämä kaikki toimitetaan hankkeesta vastaavalle Savo-Karjalan tiepiirille tämän lausunnon liitteinä.

Arviointiohjelmasta annettujen lausuntojen keskeinen sisältö oli seuraava:

Pöljän vesiosuuskunta ilmoitti launnossaan, että Pöljän vesiosuuskunnan vedenottamolla on merkitystä myös laajemmalle alueelle kuin vain osuuskunnan toiminta-alueella. Vedenottamon vaikutuspiirissä voi poikkeusoloissa olla yli 10 000 asukasta.

Pöljän vesiosuuskunta vaatii, että ympäristövaikutukset selvitetään siten, että kaikki Kärängänharjun pohjavesialueeseen kohdistuvat riskit huomioidaan ja niiden vaikutus koko vedenottamon palvelualueen ihmisiin, heidän terveyteensä ja karjatalouteen arvioidaan luotettavasti ja kattavasti.

Pöljän vesiosuuskunta esittää vielä, että hankkeesta vastaava velvoitettaisiin tarkastelemaan uudelleen linjausvaihtoehtoja, koska suunnittelualueella vallitsevat olosuhteet ja lainsäädäntökin on muuttunut yleissuunnitelman valmistumisen ajankohdasta.

Ratahallintokeskus pyytää hankkeesta vastaavan kiinnittämään huomiota radan ja tien yhteensovittamisessa tuleviin seikkoihin, kuten melu, geotekniset tekijät jne.

Pentti Hämäläinen ja 10 muuta allekirjoittanutta kiinnittävät huomiota sekä nykyisen tielinjauksen aiheuttamiin meluihin että uuden tielinjauksen aiheuttamaan melun lisääntymiseen.

Arviointiohjelmassa olisi tullut heidän mielestään kiinnittää enemmän huomiota menetelmiin, joilla melun määrä saadaan vähennettyä.

Melun vaikutusten määrittämisessä ei ole arviointiohjelmassa kiinnitetty riittävästi huomiota rautatieliikenteen ja valtatieliikenteen aiheuttamaan melun yhteisvaikutukseen.

Pyylammen alueen asemakaavoitustilanteen suhdetta vaihtoehdon 1 mukaiseen tielinjaukseen ei ole huomioitu riittävän selkeästi.

Raimo Räsänen toteaa, että Pyylammen alueen viihtyvyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Sanna Pursiainen ja Sami Pehkonen toteavat, ettei Pyylammen alueelle kohdistuvia vaikutuksia ole otettu riittävästi huomioon arviointiohjelmassa.

Risto Vuori ottaa kantaa tien jatkosuunnitteluun ja esittää, että rakennettava tie tulisi tehdä moottoriliikennetienä, jolloin rakenne olisi ympäristöä vähemmän rasittava. Tien linjauksessa tulisi tarkastella mahdollisuutta nykyisen linjauksen hyväksikäyttöön ja kehittää hitaan- ja kevyenliikenteen väyliä sekä pyrkiä säilyttämään Pieni-Ahmo ja Lohilampi nimiset lammet koskemattomana.

Anni Vuori esittää, että tielinjauksen tulisi kulkea nykyisen tielinjauksen kohdalla ja jatkosuunnittelussa tulisi tarkastella myös kolmikaistatien mahdollisuutta.

Pohjois-Savon luonnonsuojelupiiri ry. ottaa kantaa siihen, että arviointiohjelmassa ei ole tarkasteltu riittävästi todellisia vaihtoehtoja, vaan esittää, että tarkasteluun tulisi lisätä vaihtoehdon 1 rinnalle muita vaihtoehtoja. Vaihtoehtojen valinnassa tulisi kiinnittää huomiota, että uusien vaihtoehtojen kohdalla tehtäisiin riittävät luontotutkimukset.

Siilinjärven luonnonsuojeluyhdistys ry. esittää, että arviointiin tulee sisällyttää vähintään yksi vaihtoehto 1:n kanssa liikenteellisten tavoitteiden kannalta samanarvoinen itäinen vaihtoehto.

Marja ja Eero Linnove sekä 76 muuta allekirjoittanutta toteaa, että vaihtoehdon 1 mukainen linjaus aiheuttaa Pöljän koulun ja sen lähiympäristön joutuvan "saarekkeeseen", jolloin alueen ympäristö pilaantuu ja viihtyvyys laskee olemattomiin. He kiinnittävät huomiota siihen, että alueella on ollut asutusta jo tuhansia vuosia sitten, joten alue on kulttuurihistoriallisesti ja kulttuurimaisemallisesti merkittävä.

He pyytävät kiinnittämään huomiota myös alueen kehittämiseen ja epäilevät, että alueen kehittyminen ei tule olemaan maakuntasuunnitelman mukaista, mikäli linjausvaihtoehto 1 toteutuu.

Allekirjoittaneet huomauttavat, että alueella sijaitsee tärkeä pohjavesialue, jolla sijaitsee Pöljän vesiosuuskunnan vedenottamo ja vaativat, että hankkeesta vastaava ottaa arvioinnissa tarkasteluun vaihtoehto 1:n lisäksi muita vaihtoehtoja. Vaihtoehtojen valinnassa tulee heidän mielestään kuulla huolellisesti linjausvaihtoehdon varrella asuvia.

Mielipiteen liitteenä allekirjoittaneet lähettävät vuonna 1990 yleissuunnitelmasta antamansa lausunnon.

Marja ja Matti Viluksela esittävät, että arviointiohjelmaan tulee asettaa jo määriteltyjen liikenteellisten tavoitteiden lisäksi myös tavoitteet hankkeen vaikutuksille suunnittelualan asukkaiden elinolosuhteisiin sekä kulttuuri- ja luontoympäristöön.

He esittävät yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen tapahtuneiden lainsäädäntömuutoksiin perustellen (laki ympäristövaikutusten arvioinnista 1994, tielaki 1998), että vaihtoehtotarkasteluun tulee ottaa vähintään yksi vaihtoehdon 1 kanssa samat liikenteelliset tavoitteet toteutettava, mutta Aappolan – Pöljän kyläalueen kiertävä vaihtoehto.

Arviointiohjelmassa tulee ottaa mukaan kehittämissvaihtoehtoja ja liittymäratkaisuja, joita tarkastellaan vuoden 1990 yleissuunnitelmassa esitettyjä linjauksia väljempinä maastokäytävänä, jotta yleissuunnittelun jälkeinen alueella tapahtunut kehittyminen voidaan ottaa riittävästi huomioon.

He pyytävät hankkeesta vastaavaa kiinnittämään huomiota siihen, että arviointiselostuksessa käytettäisiin ajantasaista kartta-aineistoa ja nyt arviointiohjelmassa olleet pienet virheet ja epätäsmällisyydet poistettaisiin.

Lisäksi he kiinnittävät huomiota siihen, ettei arviointiohjelmassa ole huomioitu riittävästi Kemiran kaivosalueen ja Tahkon alueen laajentumisen mukanaan tuomien liikennejärjestelyjen mahdollisia vaikutuksia suunnittelualueelle.

Tuija Turunen ja Reino Partanen sekä 98 muuta allekirjoittanutta toteavat, ettei arviointiohjelmassa ole huomioitu riittävästi Pyylammen asuinalueelle terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen syntyviä vaikutuksia.

Jukka Piispanen pyytää kiinnittämään huomiota Kärängänmäen pohjavesialueelle ja siellä olevalle vedenottamolle mahdollisesti aiheutuvien vaikutusten tarkasteluun ja esittää, että vaikutusten arvioinnissa tarkasteltavaksi tulisi ottaa myös muita vaihtoehtoja kuin vain vaihtoehto 1.

Siilinjärven kunnan koululautakunta esittää vuonna 1990 valmistuneen yleissuunnitelman jälkeen tapahtuneisiin lainsäädännön muutoksiin vedoten, että arvioinnissa tulisi olla tarkasteltavana vähintään yksi, hankkeen liikenteelliset tavoitteet täyttävän, mutta Aappolan – Pöljän kyläalueen kokonaisuuden säästävä vaihtoehtotarkastelu. Lisäksi koululautakunta toteaa, ettei vaihtoehto 0 tavoiteasettelultaan ole realistinen.

Koululautakunta kiinnittää huomiota erityisesti Pöljän kouluun ja päiväkotiiin kohdistuvien sosiaalisten-, ympäristö-, luonto- ja toimintaympäristövaikutusten arviointiin.

Lisäksi koululautakunta toteaa, ettei arviointiohjelmassa ole huomioitu vaihtoehdon 1 toteutuessa järjestettäväksi tulevien oleellisten rinnakkaisteiden tarpeisiin, sijoituksiin ja ympäristövaikutusten arviointiin.

Pohjois-Savon liitolla ei ole seutukaavoituksen eikä maakuntakaavoituksen osalta huomautettavaa.

Itä-Suomen lääninhallituksen sosiaali- ja terveystoimisto esittää lausunnossaan, että arviointi ohjelmaa tulisi täydentää siten, että arviointimenetelmien lisäksi tulisi esittää myös käytettävät indikaattorit.

Liikenteeseen kohdistuvien vaikutusten arviointiin tulisi lisätä liikkumisen esteettömyystarkastelu sekä arvioida kokonaisuudessaan liikkumista suunnittelualueella.

Pöljän koulun johtokunta esittää, että hankkeesta vastaan edellytetään ottavan arviointiin mukaan vaihtoehdon 1 lisäksi yhden tai useamman muun vaihtoehdon, jossa tielinja voisi kulkea vaihtoehtoa 1 sivummalla nykyisen tien varteen syntyneestä asutusvyöhykkeestä, Pöljän koulusta ja päiväkodista.

Vaikutusten arviointiohjelmassa ei ole kiinnitetty riittävästi huomiota siihen, mitä vaikutuksia tielinjauksella on lasten koulumatkan pituuteen ja turvallisuuteen, eikä kuinka liikenne hoidetaan rautatien länsipuolelta.

Siilinjärven kunnan kunnanhallitus esittää, että arviointimenettelyyn tulisi lisätä vaihtoehto 1:n lisäksi yksi tai useampi muu vaihtoehto, joilla hankkeelle asetetut tavoitteet voitaisiin saavuttaa. Esitystään kunnanhallitus on perustellut lainsäädännössä tapahtuneisiin muutoksiin yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen.

Kunnanhallitus haluaa kiinnittää huomiota siihen, että hankkeen edetessä aktiivisesti pyritäisiin kehittämään ratkaisuja myönteisiä vaikutuksia lisäävään ja haitallisia vaikutuksia vähentävään suuntaan.

Lisäksi kunnanhallitus on liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden ohella esittänyt joukon erityistä huomiota vaativia kohteita, kuten esim. rinnakkaisteiden sijoittamiseen Räisälän ja Pyylammen alueilla siten, että haitat olemassa olevalle asutukselle minimoidaan, melulle altistuvien asukkaiden määrä tulisi pikemminkin laskea kuin lisääntyä. Kunnanhallitus katsoo myös, ettei valitulla toteuttamisvaihtoehdolla saa vaarantaa pinta- ja pohjavesiä.

Kaija Jokiranta esittää huolensa siitä, että nyt esitetyllä ratkaisulla on niin suuria haittavaikutuksia Pienen Ahmon veteen, että sen virkistyskäyttömahdollisuudet heikkenevät.

Yrjö Jokiranta sekä 29 muuta allekirjoittanutta esittää vaihtoehdon 1 mukaiselle linjaukselle tarkennuksia, jolloin voitaisiin käyttää hyväksi nykyistä linjausta Pienen Ahmon ja rautatien ylituksen kohdalla.

Allekirjoittaneet huomauttavat, että kartta-aineisto on vanhaa, jonka vuoksi niiden, jotka tarkastelevat hanketta pelkän kartan perusteella on vaikea hahmottaa asiasta oikeaa kuvaa. Kartta-aineisto tulisikin päivittää ajantasaiseksi.

Valittavalla vaihtoehdolla ei heidän mielestään saa kaventaa Pyyllammen alueen maisemallisia eikä virkistyskäyttöarvoja.

Allekirjoittaneet esittävät, että asukkaiden asiantuntemus ja halu vaikuttaa lähiympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon otetaan huomioon asukasystävällisessä ja rakentavassa hengessä.

Siilinjärven kunnan ympäristölautakunta esittää, että ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä otetaan vaihtoehto 1:n lisäksi tarkasteltavaksi vaihtoehdon tai vaihtoehtoja, joilla liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet saavutetaan.

Ympäristölautakunta esittää myös, että ohjelmaa täydennetään asettamalla ympäristöä ja ihmisten elinolosuhteita koskevat tavoitteet ja että arviointiselostukseen sisällytetään näiden tavoitteiden toteutuminen ja toimet tavoitteiden saavuttamiseksi.

Lisäksi ympäristölautakunta esittää, että arviointiohjelmassa olevat virheet ja puutteet korjattaisiin.

Juha Kauhanen esittää, että vaikutusten arviointiin tulisi liittää tarkastelu sellaisesta vaihtoehdosta, jossa vaihtoehto 2:n mukainen linjaus noudattaisi vaihtoehdon 1 mukaista linjausta Varpaisjärventien eritasoliittymässä.

Hän painottaa, että meluntorjunta Aappolan kohdalla on erityisen vaikeaa, koska talot ovat puolitoistakerroksisia ja sijaitsevat muuta aluetta korkeammalla. Samalla hän epäilee, että melun lisääntyminen on varmasti enemmän kuin arviointiohjelmassa mainitut 3 dB:tä.

Kyselykaavakkeilla annetuissa mielipiteissä suurin osa vastaajista on kokenut vaihtoehtojen määrän riittämättömäksi sekä tuonut esille sen, että vaikutusmahdollisuudet ovat olleet riittämättömät.

Tielinjauksen toteutuessa vaihtoehdon 1 mukaisesti suurin osa vastaajista on kokenut, että tielinjauksesta aiheutuu kielteisiä vaikutuksia heidän asuinympäristöön ja liikkumiseen.

Vastauksissa on haluttu painottaa pohjavesiin, liikkumiseen, melun lisääntymiseen jne. kohdistuvia vaikutuksia.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (468/1994 muutettu 267/1999) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa

ja päätöksenteossa ja samalla erityisesti lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja heidän vaikutus- ja osallistumismahdollisuuksiaan.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma ja esitys siitä, mitä tarvittavia selvityksiä hankkeesta vastaavalla on tarkoitus laatia ja kerätä varsinaisen arviointiselostuksen laatimista varten ja kuinka hankkeesta vastaava aikoo järjestää itse arviointimenettelyn.

Pohjois-Savon ympäristökeskus katsoo, että valtatie 5 parantamista välillä Siilinjärvi – Pöytä koskeva arviointiohjelma on sisällöltään osin puutteellinen, eikä siinä ole huomioitu ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain keskeistä tavoitetta vertailla keskenään vertailtavissa olevien vaihtoehtojen aiheuttamia ympäristövaikutuksia.

Yleissuunnittelun yhteydessä vuonna 1990 ei tielaissa ollut nykyisiä säädöksiä koskien yleissuunnittelua, eikä ympäristövaikutusten arvioinnista ollut tuolloin olemassa lainsäädäntöä. Nykyisin voimassa olevan tielainsäädännön ja ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lainsäädännön sisältämiä toimenpiteitä ja arviointeja ei ole voitu huomioida vuonna 1990 valmistuneessa yleissuunnitelmassa siten kuin ne nykyisen lainsäädännön mukaan tulisi arvioida. Vasta nyt hankkeesta vastaava on tosiasiallisesti laatimassa sellaista ympäristövaikutusten arviointia, jonka laatiminen, arviointi, käsittely jne. perustuvat voimassa olevaan lainsäädäntöön. Tämän vuoksi Pohjois-Savon ympäristökeskus katsoo, että ympäristövaikutusten arviointi tulee tehdä esitettyjen vaihtoehtojen lisäksi myös vähintään yhdelle sellaiselle vaihtoehdolle, jonka liikenteelliset tavoiteasettelut vastaavat vaihtoehdon 1 mukaista tavoiteasettelua.

Lisäksi Pohjois-Savon ympäristökeskus esittää ottaen huomioon myös arviointiohjelmasta saadut lausunnot ja mielipiteet seuraavat arviointiohjelman tarkennus- ja lisäselvitystarpeet.

Tiedot hankkeesta ja sen sijainnista

Tiedot hankkeesta ja sen sijainnista on kerrottu sekä esitetty selkeästi ja havainnollisesti karttojen avulla. Jotkut käytetyistä karttapohjista ovat kuitenkin vanhentuneita. Käytettävien kartta-aineistojen tulisi olla mahdollisimman hyvin paikkansa pitäviä, jotta ihmisten olisi helpompi arvioida heihin kohdistuvia vaikutuksia. Lisäksi lähtötilanteen selventämiseksi tulisi lisätä selkeä kartta, josta käy ilmi olemassa oleva asutus, virkistysalueet, uimarannat, ulkoilureitit, koulut, päiväkodit jne.

Tiedottaminen ja kansalaisten osallistuminen

Suunnitelma ja siihen liittyvä osallistumisen järjestämiseksi on kuvattu arviointiohjelmassa riittävällä tavalla ja selkeästi.

Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot

Toteuttamisvaihtoehtojen ei voida katsoa vastaavan ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain ja asetuksen tavoitteita, koska vertailtavana on kaksi toisistaan tavoiteasettelultaan poikkeavaa vaihtoehtoa. Vertailtavaksi vaihtoehdoksi tulee ottaa vähintään yksi sellainen vaihtoehto, jolla liikenteelliset tavoitteet ovat rinnastettavissa vaihtoehto 1 kanssa. Uuden tarkasteltavan vaihtoehdon määrittämisessä ja valinnassa tulee pyrkiä mahdollisuuksien mukaan siihen, että vaihtoehdon mukainen linjaus ei sijoittuisi nykyistä lähemmäksi Pölyn vesiosuuskunnan vedenottamoa.

Hankkeen edellyttämät luvat

Hankkeen edellyttämien lupien yhteydessä olisi syytä kertoa perusteellisemmin, miten tien suunnittelu etenee ja mitä päätöksiä ja miltä taholta tarvitaan, jotta seuraava suunnittelutaso voidaan käynnistää.

Hankkeen toteuttamiseen ja rakentamiseen liittyvät toimenpiteet, kuten murskaus- tai asfalttiasemat saattavat tarvita myös Siilinjärven kunnalta tai Pohjois-Savon ympäristökeskukselta haettavan ympäristönsuojelulain mukaisen luvan. Myös näiden lupien tarve tulee tarkastella.

Liittyminen muihin hankkeisiin

Siilinjärven Kemiran kaivoksen laajentuminen ja Tahkovuoren alueen laajentumishanke ja näiden toteutumisen seurauksena olevat vaikutukset eri osatekijöihin tulee tarkastella riittävällä tarkkuudella arviointiselostuksessa.

Arviointimenettelyn aikana on syytä käydä tarkentavia neuvotteluja Ratahallintokeskuksen kanssa, jotta mm. mahdollisten melusuojausten ja tasoristeysten muutosten vaikutukset liikennejärjestelyihin voidaan huomioida riittävän ajoissa.

Vaikutusalueen rajaus

Vaikutusalueen rajausta ei ole esitetty riittävän selkeästi, vaan se tulee rajata tarkemmin. Myös hankkeen välillisiin vaikutuksiin tulee kiinnittää arviointiohjelmassa esitettyä enemmän huomiota.

Luonnonolot ja maisema

Arviointiselostuksessa on selvennettävä, millä tarkkuudella, minkä tekijöiden osalta ja millä alueelta selvitykset ja arviointi on tehty.

Luontoa ja maisemaa koskevat seikat tulee selvittää riittävän yksityiskohtaisesti vaikutusten arvioinnin kannalta sekä välittömältä vaikutusalueelta (alueet, jolla tekijät suunnitelman toteutumisen myötä joko tuhoutuvat kokonaan tai muutosvaikutukset ovat huomattavat/merkittävät) että välillisten vaikutusten alueelta.

Arviointiselostuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että luontoa ja maisemaa koskevat selvitykset ovat riittävän kattavat, monipuoliset ja luotettavat sekä sisällöllisesti että alueellisesti, jotta niiden pohjalta hankkeen toteutumisen vaikutukset eri vaihtoehtojen osalta ovat arvioitavissa.

Hankkeen toteutumisen vaikutuksia luonnolle ja maisemalle tulee tarkastella myös yhtenäisten alueiden pirstoutumisen ja estevaikutusten syntymisen kannalta.

Pohjavedet ja vesistö

Pohjavesivaikutusten arvioinnissa tulee käyttää hyväksi aiemmin rakennettujen teiden rakentamisesta aiheutuneista vaikutuksista saatua tietoa. Tällainen rakentamishanke on esim. Vuorela – Siilinjärvi moottoritieosuus, jossa olemassa olevan tiestön muuttamisen yhteydessä esiintyi kloridipitoisuuden nousua alueen pohjavedessä.

Hydrogeologisia tietoja ei alueelta ole olemassa täysin kattavasti. Täysin varmaa ja paikkansapitävää tietoa pohjaveden virtauksista ei ole saatavilla, jonka vuoksi tulisi

tarkastella mahdollisuutta tehdä keskeistä aluetta koskeva pohjavedenvirtausmallinnus. Mikäli virtausmallinnusta ei tehdä, tulee puutteellisten lähtötietojen vuoksi pohjavesivaikutuksia tarkastella myös epävarmuustekijöiden yhteydessä sekä käyttää arvioinnissa hyväksi Geologisen tutkimuskeskuksen alueelta tekemiä geofysikaalisia tutkimuksia.

Vaihtoehto 1 mukaisesti toteutettuna tielinjaus siirtyy lähemmäksi Pöljän vesiosuuskunnan vedenottamo. Vedenottamo ei ole pelkästään alueellisesti merkittävä, vaan siitä on yhteydet Lapinlahden ja Siilinjärven kunnan sekä Nilsiäen kaupungin alueille. Tästä syystä pohjavedelle aiheutuvien vaikutusten tarkastelussa tulee käyttää hyväksi sellaisia suojausratkaisuja, joita on jo aiemmin kokeiltu ja jotka riittävällä varmuudella on todettu toimiviksi. Pohjaveden suojausratkaisujen suunnittelussa on huomioitava suojausalan määrittelyyn ja suojaustekniikoiden toteutukseen sekä erityisesti niistä mahdollisiin aiheutuviin valumamuutoksiin.

Vaikutusalueella olevat talousvesikaivot ja pohjavedenluonnon purkaumat on syytä selvittää ja esittää arviointiselostuksessa.

Vesistövaikutustarkasteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota niillä osilla tielinjausta, jossa vesienjohtamisjärjestelyjä muutetaan tai muokataan voimakkaasti. Mahdolliset maksimivirtaamat erityisesti pienvesistöjen läheisyydellä tulee arvioida ja rakenteet mitoittaa tarvittaessa siten, ettei haitallisia hienoainesvalumia pääse syntymään.

Kulttuuriperintö ja arkeologiset kohteet

Kulttuuriympäristöä ja rakennusperintöä koskevat tiedot tulee ajantasaistaa vastaamaan tämän päivän tietoja ja vaatimuksia.

Alueella oleville arkeologisille esiintymille aiheutuvat vaikutukset tulee selvittää riittävästi ja luotettavasti.

Aluerakenne ja maankäyttö

Hankkeen varhaisemmissa vaiheissa käytetyt maankäyttöä ja suunnitelmia koskevat tiedot ovat vanhentuneet tietojensa puolesta sekä sisällöllisesti että lainsäädännöllisesti eivätkä ne ole sellaisenaan suoraan käyttökelpoisia arvioinnin kannalta. Alueen muuttunut maankäyttö sekä muuttunut lainsäädäntö edellyttävät tietojen kaikinpuolista ajantasaistamista vastaamaan tämän päivän tilannetta ja vaatimuksia, jotta eri vaihtoehtojen todellisia vaikutuksia maankäyttöön ja suunnittelutilanteeseen voidaan kattavasti arvioida.

Vaikutusten arviointi eri kaavatasoilla on arviointiohjelmassa mainittu tehtäväksi, mutta viittausta valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaiseen tarkasteluun ja arviointiin ei ole lainkaan. Myös tällainen arviointi tulee tehdä.

Melu ja päästöt

Meluvaikutusten arviointi on esitetty selkeästi. Meluvaikutusten arviointia tehtäessä on kuitenkin syytä käyttää hyväksi Siilinjärven kunnan tekemiä meluselvityksiä ja päivitettyjä melutietoja.

Melualueiden määrittämisen yhteydessä tulee selvittää melualueilla asuvien ihmisten määrä kaikissa vaihtoehdoissa.

Arviointiselostuksessa on tierakentamiseen otettavien maa-ainesten ottoaikkojen lisäksi tarkasteltava myös mahdollisten läjitysaiikkojen, murskaus- ja asfalttiasemien aiheuttamat vaikutukset.

Niillä kohden, joissa tielinjaus kulkee lähellä olemassa olevaa asutus, tulee tieliikenteen mahdollisesti aiheuttaman ääriän vaikutus yksittäisiin kohteisiin arvioida.

Sosiaaliset vaikutukset

Vaihtoehdon 1 mukainen linjaus lisää paikoin jo ennestään melualueella olevaa melua. Eri-tyisesti näillä alueilla asuviin ihmisiin kohdistuvia sosiaalisia vaikutuksia tulee arvioida tarkemmin esim. haastatteleamalla erityisesti näitä ihmisiä muiden haastatteluiden lisäksi.

Arvioinnin kannalta keskeisten erityiskohteiden, kuten mm. päiväkodit, koulut, virkistys-alueet jne., kohdistuvaan vaikutukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Hankkeelle tulee asettaa tavoitteet ymmärrettävästi myös millaiseksi asukkaiden elin-olosuhteet halutaan hankkeen myötä muodostuvan.

Hankkeen toteutumisen myötä syntyvät estevaikutukset tulee arvioida kattavasti kaikille vaihtoehdoille.

Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Arviointiohjelmassa on esitetty pääsääntöisesti selkeästi vaikutukset liikenneverkkoon, lii-kenneturvallisuuteen, kevyen- ja joukkoliikenteen jne. olosuhteisiin. Rautatieliikenteen osalta on syytä olla yhteydessä Ratahallintokeskukseen arviointimenettelyn ja jatkosuun-nittelun aikana. Tarkennusta kaipaa kuitenkin vaihtoehdon 1 toteutuessa järjestettäväksi tu-levien rinnakkaisteiden tarpeiden, sijoittumisen ja alueella liikkumisen sekä niistä aiheutu-vien vaikutusten kuvaaminen.

Taloudelliset vaikutukset

Taloudellisten vaikutusten tarkastelu on esitetty riittäväällä tavalla. Vaikutukset työllisyy-teen toteuttamisen aikana ja toteutuksen jälkeen tulee liittää elinkeinotoimintaan kohdistu-vien vaikutusten tarkasteluun.

Haittojen torjunta ja lieventäminen

Pohjavesiriskin, melun ja estevaikutuksen tarkasteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota suunnittelun yhteydessä. Em. keskeisten haittojen torjuntaa ja lieventämistoimenpiteiden vaikutuksia tulee tarkastella myös sosiaalisten vaikutusten näkökulmasta.

Rakentamisen aikaisten haittojen torjuntaan tulee kiinnittää huomiota suunnittelun yhtey-dessä. Tällainen haitta voi olla mm. pohjaveden kloridipitoisuuden nousu maanmuokkauk-sen seurauksena.

Epävarmuustekijät

Ympäristövaikutusten arviointiin liittyvät epävarmuustekijät ja niistä mahdollisesti aiheu-tuvien riskien toteutuminen tulee tarkastella arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksessa on tuotava esille ymmärrettävästi arvioinnissa käytetyt menetelmät ja mihin oletuksiin, laskelmiin jne. tarkastelu on perustunut.

Vaihtoehtojen vertailu

Vaihtoehtojen tarkastelun tulokset tulee esittää selkeästi ja ymmärrettävästi. Saatujen tulosten perusteella on esitettävä, minkä vaihtoehdon mukainen ratkaisu olisi ympäristövaikutuksiltaan paras vaihtoehto.

Vaikutusten seuranta

Vaikutusten seurantaohjelmassa tulee kiinnittää erityistä huomiota pohjaveden laatuun ja määrään sekä niihin talousvesikaivoihin ja pienvesiin mukaan lukien luonnonpurkaumat, joiden veden laatua ja määrää on tarkoitus seurata.

Melunsuojauksen toimivuuden seurantamenetelmät tulee myös esittää seurantaohjelmassa.

ARVIOINTIOHJELMAN JA YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on nähtävillä arviointiohjelman kanssa arviointimenettelyn ajan 4.2.2003 alkaen Siilinjärven kunnanvirastossa, Siilinjärven kirjastolla, Pöljän koululla, Savo-Karjalan tiepiirissä ja Pohjois-Savon ympäristökeskuksessa.

JAKELU JA MAKSUT

Tiehallinto / Savo-Karjalan tiepiiri, PL 1117, 70101 Kuopio

Yhteysviranomaisen lausunnosta peritään ympäristöministeriön asetuksen alueellisten ympäristökeskusten maksullisista suoritteista (1415 / 01) mukainen maksu.

Maksu on 3 400 €

Johtaja Markku Henttonen

Ympäristöinsinööri Jorma Lappalainen

Liite: Ympäristövaikutusten arvioinnissa käytettäviä käsitteitä

TIEDOKSI: SCC Viatek Oy, Timo Jalkanen, Kuopio
Lausunnon ja mielipiteen lähettäneet