



Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualue
Kirkkokatu 1
70100 KUOPIO

Lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta; Valtatie 5 välillä Hietanen - Pitkäjärvi

1. HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Ympäristövaikutusten arvioinnista (YVA) annetun lain ja YVA-asetuksen 6 § mukaan ympäristövaikutusten arviointia sovelletaan tien uudelleen linjaukseen ja leventämiseen silloin, kun näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

Hankkeesta vastaava on 27.5.2013 toimittanut mainitun lainkohdan mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen YVA-laissa tarkoitettuna yhteysviranomaisena toimivalle Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus).

Hankkeesta vastaava

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus / liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualue
Kirkkokatu 1
70100 KUOPIO
Yhteyshenkilö Timo Järvinen

YVA konsultti

Sito Oy
Tietäjäntie 14
02130 ESPOO
YVA-vastuuhenkilö Veli-Markku Uski

Yhteysviranomainen

Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Jääkärintie 14
50100 MIKKELI
Yhteyshenkilö Jouni Halme

Arviointiohjelma ja – selostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma, jonka tavoitteena on esittää tiedot hankkeesta kokonaisuutena, arviointimenettelyn järjestäminen sekä esittää miten hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan. Yhteysviranomaisen lausunnossa tarkastellaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa asetuksessa esitettyjen arviointiohjelman sisällöllisten vaatimusten toteutumista.

Arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava laatii arviointiselostuksen, joka tulee julkiseen käsittelyyn. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto liitetään hankkeen toteuttamisen mahdollisesti vaatimiin lupahakemusasiakirjoihin.

Hankkeen sijainti ja sen tarkoitus

Hankkeessa tutkitaan valtatie 5 linjausvaihtoehtoja Hirvensalmen kunnan ja Mikkelin kaupungin alueilla välillä Hietanen - Pitkäjärvi ja arvioidaan eri vaihtoehtojen merkittävimmät vaikutukset. Tarkastelujakso on noin 19 kilometrin pituinen valtatiejakso sekä siihen välittömästi liittyvä yleiset sekä yksityiset tiet. Suunnittelun tarkoituksena on laatia tälle tieosuudelle maantielain mukainen yleissuunnitelma.

Valtatie 5 on osa Suomen tärkeintä päätieverkkoa Helsingistä Lahden, Mikkelin ja Kuopion kautta Kajaaniin. Euroopan komissio on ehdottanut sitä osaksi Suomen kattavaa tieverkkoa, jolloin se on osaltaan yhdistämässä eri EU-jäsenmaiden välistä liikennettä sekä parantamassa yhteyksiä myös EU:n ulkopuolelle. Tällä hetkellä valtatie 5 ei kyseessä olevalla suunnittelualueella täytä Suomen tärkeimmille pääteille asetettuja vaatimuksia.

Nykytilassa vuorokausiliikenne välillä Hietanen – Otava on noin 6700 ajoneuvoa/vrk ja Otava – Mikkeli välillä noin 9100 ajoneuvoa/vrk. Raskasta liikennettä koko liikennemäärästä on noin 15 %. Alustavan liikenne-ennusteen perusteella liikennemäärä on vuonna 2040 30 – 35 % nykyistä suurempi, mikä luonnollisetkin aiheuttaa lisääntyviä ongelmia liikenteen sujuvuuden sekä liikenneturvallisuuden kannalta mikäli tietä ei paranneta. Liikenteen ongelmat korostuvat erityisesti kesäaikaan lomakauden ollessa vilkkaammillaan, tällöin liittyminen valtatielle on hankalaa ja myös turvallisuusriski. Liikenteestä aiheutuvaa melu on myös tällä hetkellä asukkaiden kannalta selkeä ongelma.

Suunnittelutyön tarkoituksena on ensisijaisesti liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen sekä liikenteen aiheuttamien haittojen lieventäminen.

Tutkittavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkitaan viittä eri vaihtoehtoa ja niitä verrataan nykytilanteeseen eli vaihtoehtoon 0, jossa valtatie 5 säilyy entisellään

- vaihtoehto 0+; nykyistä valtatieitä parannetaan pienillä toimenpiteillä.
- vaihtoehto 0++; nykyiselle valtatielle tehdään hieman 0+ järeämpiä toimenpiteitä, mutta tieosuudesta ei muodostu yhtenäistä korkealuokkaista valtatieitä.
- vaihtoehto A; valtatie parannetaan korkeatasoiseksi pääosin nykyisellä paikallaan, lukuun ottamatta lyhyttä osuutta Otavan etelä-puolella.
- vaihtoehto B; valtatie parannetaan korkeatasoiseksi uuteen maastokäytävään Hietasen pohjoispuolelta Otavaan, muilla osuuksilla parantaminen tapahtuu nykyisellä paikallaan.
- vaihtoehto C (radanvarsi); valtatie parannetaan korkeatasoiseksi uuteen maastokäytävään Hietasen eteläpuolelta Otavaan, Otavasta Mikkelin parantaminen tapahtuu nykyisellä paikallaan.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on selvittää riittävät todelliset ja tarkoituksenmukaiset parantamisvaihtoehdot YVA:n ja tiesuunnittelun tueksi. YVA-selostuksessa esitetään mm. mitä suunnitelmia, lupia ja päätöksiä tulee mahdollisesti tehdä ennen lakisääteisen maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatimista tai varsinaisen rakentamisen aloittamista.

Tämän hankkeen toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä ovat alustavasti ainakin;

- yleissuunnitelman hyväksymispäätös
- tiesuunnitelman hyväksymispäätös
- mahdollinen luonnonsuojelulain 49 § mukainen poikkeamispäätös luontodirektiivin liitteen IV(a) lajien lisääntymis- tai levähdyspaikkojen hävittämis- tai heikentämiskielosta (tässä tapauksessa ennen kaikkea liito-orava)
- mahdolliset kaavamuutokset
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat
- aluehallintoviraston tai kunnan luvat (vesilupa, ympäristölupa)
- murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat
- kajoamislupa muinaisjäännoiksiin
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset meluntorjuntaan liittyvät luvat (rakennelmat, maavallit ym.)
- rakentamisen aikaiset luvat

2. ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiselostuksen vireilläolosta on kuulutettu ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain ja asetuksen mukaisesti Länsi-Savo–sanomalehdessä. Arviointiselostus on kulutettu Mikkelin kaupungin ja Hirvensalmen kunnan ilmoitustauluilla ja se on ollut nähtävillä 14.6.2013 – 9.8.2013 välisen ajan Mikkelin kaupungin virastotalon palvelupisteessä, Mikkelin kaupungin pääkirjastossa, Rantakylän kirjastossa, Otavan kirjastossa, Hirvensalmen kunnanvirastossa sekä Hirvensalmen kirjastossa.

3. YHTEENVETO ANNETUISTA LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Lausuntoja pyydettiin 28 kappaletta, niitä annettiin 10 kappaletta. Annetut lausunnot on toimitettu hankkeesta vastaavalle sekä YVA-konsultille.

Luettelo pyydettyistä lausunnoista on liitteenä.

3.1 Lausunnot

Etelä-Savon maakuntaliitto

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on laadittu kattavasti ja siitä ilmenee hyvin hankkeen tavoitteet, tutkittavat vaihtoehdot, nykytila sekä se, miten hankkeen vaikutuksia on arvioitu. Selostuksen kartat ovat havainnollisia ja selkeitä.

Tutkitut vaihtoehdot ovat maakuntakaavan mukaisia, kuten myös suunnitellut eritasoliittymät.

Maakuntakaavassa VT 5:tä koskee kehittämisperiaatemerkintä. Merkintään liittyy kehittämissuositus, jonka mukaan 5-tien kehittämisvyöhykettä kehitetään kansainvälisenä liikennekäytävänä, jonka maankäytön suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, liikenteen ja matkailun palveluihin sekä liikenneympäristön laatuun.

Arviointiselostuksesta ei löydy vaikutusten arviointia siitä, miten hankevaihtoehdot B ja C sekä Hietasen uusi eritasoliittymä vaikuttavat nykyisen junaradan parantamiseen tai mahdollisen uuden oikoradan rakentamiseen.

Maakuntaliitto esittää, että jatkosuunnitteluun valittaisiin maakuntakaavan aluevarausten mukaisesti vaihtoehto, joka mahdollistaa valtatieparantamisen korkealuokkaiseksi.

Mikkelin kaupunginhallitus

YVA-menettely on mahdollistanut avoimen vuorovaikutusprosessin asukkaiden ja muiden intressiryhmien välillä. Menettelyn avulla on tunnistettu valtatieparantamisesta aiheutuvat ympäristövaikutukset ja muut vaikutukset mm. yhdyskuntarakenteeseen ja ihmisten elinoloihin.

Valtatie 5 parantamisen tarve ko. välillä on ilmeinen ja se tulee saada pikaisesti Tiehallinnon toteuttamishelmiin. Valtatie 5 on osa Suomen tärkeintä päätieverkkoa ja Mikkelin kaupungin kannalta maakunnan tärkein maantie. Myös Euroopan komissio on ehdottanut valtatie 5:tä osaksi Suomen kattavaa liikenneverkkoa. Nykyisessä tilassaan tieosuus ei täytä Suomen tärkeimmille pääteille asetettuja vaatimuksia, ja Mikkelin kaupunki katsookin että kyseinen suunnittelualue tulee parantaa yhtenäiseksi korkealuokkaiseksi valtatieksi.

Välillä Otava – Pitkäjärvi liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden näkökulmasta kokonaisuutena paras vaihtoehto jatkosuunnittelun pohjaksi on VE 1.

Välillä Hietanen – Otava vaihtoehto A:lla tietä parannettaisiin pitkälti nykyisen tien paikalla, joten sillä olisi enemmän haitallisia ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia kuin muilla vaihtoehdoilla. Tässä vaihtoehdossa levenevä tiekäytävä ja pitkä rinnakaistie heikentäisivät asutuksen viihtyisyyttä ja myös kulkuyhteydet heikentyisivät.

Hietanen – Otava välillä vaihtoehdoilla B ja C parannettaisiin merkittävästi pääliikenteen sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta. Näillä vaihtoehdoilla luotaisiin mahdollisuudet kehittää jalankulun ja pyöräilyn väyläverkostoa sekä joukkoliikennereittiä Mikkelistä Hietaseen saakka. Maankäytön näkökulmasta vaihtoehdot B ja C mahdollistaisivat hajakenttämisen tiivistämisen Otavan ja Hietasen välillä. Vaihtoehdossa B osa nykyisestä asutuksesta saataisiin alueellisesti rauhoittumaan ja elinympäristöä parannettua sekä vähennettyä meluhaittoja merkittävästi. Myös ns. radanvarsivaihtoehdolla C parannettaisiin merkittävästi päätien liikenteen sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta. Tällä vaihtoehdolla saataisiin eniten nykyistä asutusta rauhoittumaan. Vaihtoehdoissa B ja melulle altistuvien määrä vähenisi nykytilanteeseen verrattuna ja valtatie ympäristöhäiriöineen siirtyisi pois kylän ja tienvarsiasutuksen läheisyydestä, mutta kumpikin vaihtoehtoinen linjaus kasvattaisi Lahnajärven melukuormaa ja aiheuttaisi maisemakuvan muuttumisen. Meluntorjunnalla ja ympäristösuunnittelulla voidaan jatkossa lieventää näitä haittoja.

Kaikki ratkaisut aiheuttavat osayleiskaavan laadintatarpeen. Kaupunki edellyttää, että YVA-menettelyn tuloksena valtatielinjaus voidaan sitoa vaihtoehtojen 1 ja B tai C mukaisesti niin luotettavasti, että osayleiskaava voidaan laatia tarpeen mukaan.

Karilan alueen tarpeisiin tutkittua uuden eritasoliittymän tarvetta välillä Tikkala – Pitkäjärvi ei ole.

Mikkelin kaupungin ympäristölautakunta

VT 5 Hietanen – Pitkäjärvi ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on kuvattu yleisellä tasolla eri linjausvaihtoehtojen ennalta arvioidut vaikutukset. Taustaselvitykset ovat kattavat ja antavat riittävät suuntaviivat eri tielinjausvaihtoehtojen arviointiin. Vaikka luonnonoloihin ja maisemaan kohdistuvat vaikutukset jäisivät vähäisimmiksi, jos tietä parannettaisiin nykyisellä paikallaan, toisi tielinjauksen rakentaminen uuteen käytävään välillä Hietanen – Otava ympäristövaikutusten kannalta parannusta nykytilanteeseen mm. Hietasen kylään kohdistuvan meluhaitan pienemisenä.

Vaihtoehto C, joka kulkee rautatien varressa, asettuu oletettavasti luontevasti maisemaan jo olemassa olevan maastokäytävän viereen. Vaihtoehdon C suurimmat vesistövaikutukset kohdistuvat Lahnajärveen ja Mylkkäseen. Hietanen järveen edes tien rakentamisen aikaisia kohdistuvia vesistövaikutuksia ei arviointiselostuksen mukaan ole. Hietanen on ympäristöhallinnon ns. referenssijärvi, jonka säilymistä mahdollisimman luonnontilaisena voidaan pitää erittäin tärkeänä. Tien rakentamisen aikaiset vesistövaikutukset tulee minimoida teknisillä ratkaisuilla (mm. laskeutusaltaat).

Hankkeen kokonaisvaikutuksia tarkasteltaessa vaihtoehto C vaikuttaa vaihtoehtoista parhaimmalta. Melulle alttiissa kohdissa, mm. Lahnajärvi ja Otava, tulee melua torjua teknisin ratkaisuin.

Hirvensalmen kunta

Arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa Hirvensalmen kunta piti vaihtoehtoa C parhaan ratkaisuna koska tällä vaihtoehdolla parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä sekä vähennetään melu- ja päästöhaittoja. Hirvensalmen kunta pitää vaihtoehto C edelleen parhaana ratkaisuna, jos ei oteta huomioon Hasan liito-oravareviirihavaintoa.

Museovirasto

Museoviraston lausunto käsittelee sekä arkeologista kulttuuriperintöä että rakennettua kulttuuriympäristöä. Vuonna 2012 tehty arkeologinen inventointi on riittävä pohja-aineisto arvioinneille, ja eri vaihtoehtojen vaikutukset arkeologiseen kulttuuriperintöön on arvioitu asianmukaisesti.

Valtatien parantamisen vaikutuksia Otavan taajamassa sekä muualla, missä eri vaihtoehtolinjasten lähistöllä sijaitsee seudullisesti tai paikallisesti huomionarvoista rakennusperintöä, on myös käsitelty asianmukaisesti.

Liikennevirasto

YVA-selostuksessa ei ole käsitelty riittävän tilan jättämistä Savon radan mahdollisille lisäraiteille, mistä Liikennevirasto huomautti jo arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa. Lisäraiteiden lisäksi voi olla tarvetta mahdollisesti myös huoltotielle. Uutta melusuojausta rakennettaisiin radan varteen vaihtoehdoissa A, B ja C, missä myös on huomioitava mahdollisen lisäraiteen tilatarve. Kaikissa vaihtoehdoissa on turvattava esteetön pääsy radalle.

Jatkosuunnittelussa on oltava yhteydessä Liikennevirastoon.

Etelä-Savon poliisilaitos

Arviointiselostus on varsin kattava ja siinä on otettu monipuolisesti kantaa eri vaihtoehtojen etuihin ja haittoihin.

Etelä-Savon poliisilaitoksella ei ole huomautettavaa selostuksen johdosta.

Metsänomistajien liitto

YVA-arviointiselostuksessa on esitetty eri linjausvaihtoehdot ja niiden vaikutukset ympäristöön, mutta vaikutukset kiinteistöihin ja niiden käyttöön jäävät hyvin yleiselle tasolle. Hankkeesta koi-tuu väistämättä maanomistukseen ja -käyttöön liittyviä järjestelyjä, jotka vaikeuttavat maanomistajien omaisuuden hyödyntämistä niin maa- ja metsätalouden harjoittamisessa kuin mahdollisten rakennussuunnitelmien toteuttamisessa. Kiinteistövaikutusten arvioinnin tekeminen vain jatko-suunnitteluun valitusta vaihtoehdosta ei ole riittävä.

Tikkalan kylätoimikunta

Vaihtoehto C on paras vaihtoehto, ja tie tulisi toteuttaa sen pohjalta kuitenkin siten, että Tikka-lassa Peltolan tilan kohdalle rakennetaan meluvalli. Melu on jo nykyisinkin sietämättömän häiritsevää ja nähtävissä on liikenteen runsastuminen tulevaisuudessa.

Rantakyläseura / puhelinlausunto

Seuran puheenjohtaja totesi puhelinlausunnoissaan olevansa samaa mieltä kuin mitä Mikkelin kaupunki on eri yhteyksissä lausunut.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiselostuksessa esitetyt vaikutukset on pääosin käsitelty arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen lausunnon perusteella.

ELY-keskus esittää arviointiselostuksesta lausuntonaan seuraavaa:

4.1 Hankekuvaus

Arviointiselostus sisältää selkeät tiedot hankkeesta, sen sijainnista sekä hankkeen tarkoituksesta. Varsin perustellut tavoitteet on esitetty laaja-alaisesti koskien koko vt 5:n yleisluonteisia tavoitteita sekä myös hankealueelle asetettuja tavoitteita. Hankealueen tavoitteina ja siten myös parannustarpeina on esitetty mm. liikennöinnin sujuvuuden parantaminen, asumisviihtyvyyden liikenneturvallisuuden parantaminen sekä elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen toimintavarmuuden parantaminen.

Arviointiselostuksessa on tuotu esille hankkeen taustat sekä sen liittyminen muihin suunnitelmiin, joita on nyt suunnittelun kohteena olevasta tieosuudesta etelään ja pohjoiseen aiemmin vt 5:lle hyväksytyt tiesuunnitelmat sekä Mikkelin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. Kaavoitukseen ja maankäyttöön liittyvät muut suunnitelmat selviävät jäljempänä olevasta sitä koskevas- ta osiosta.

Hankkeen suunnitteluvaihe sekä tämän hetkisen tiedon mukaan arvioitu toteuttamisajankohta selviävät arviointiselostuksesta. Hankkeeseen liittyvien suurempien toteuttamiskokonaisuuksien rakentaminen on arvioitu alkavan aikaisintaan vuoden 2020 jälkeen.

Eri vaihtoehtojen linjausten vaatimien maa-alueiden pinta-alat selviävät arviointiselostuksesta riittävällä tarkkuudella, nämä luonnollisestikin tarkentuvat jatkosuunnittelussa kun esim. yksityistiejärjestelyjä suunnitellaan. Myös hankkeen massatalous tarkentuu myöhemmin. Periaatteellisenä lähtökohtana selostuksessa on kuitenkin esitetty, että hankkeessa pyritään massatasapainoon, jolloin penger- ja päällysrakennemassat mahdollisuuksien mukaan saadaan rakentamiseen muutoinkin käytettävältä alueelta. Alustavien eri tieosuuksien ja -vaihtoehtojen poikkileikkauskuvia on esitetty selostuksessa. Hankkeen elinkaaresta ei ole arviota, selostuksessa olisi voinut esittää arvion siitä, kuinka kauan tieratkaisun oletetaan pysyvän toimivana ja käyttökelpoisena ilman merkittäviä uusia muutoksia ja parantamistarpeita.

Esitetty arvio hankkeen toteuttamisen edellyttämistä luvista on tämänhetkisen tiedon mukaan kattava.

Hankkeen eri vaikutusten arvioinnin tekijät asiantuntemuksineen on pääosin esitetty arviointiselostuksessa. Tärinävaikutuksia, vaikutuksia mahdollisesti pilaantuneeseen maaperään sekä rakentamisen aikaisia vaikutuksia on selostuksen mukaan arvioitu asiantuntija-arvioina ilman erikseen nimettyä arvioijaa. Yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnista selostuksessa on todettu, ettei liikenneväylien YVA-vaiheessa vielä yleensä arvioida tarkemmin eri vaihtoehtojen kustannusvaikutuksia, hankkeen taloudellisuutta tai kustannustehokkuutta koska suunnitteluvaiheesta johtuen toteutuskustannuksista on vasta hyvin vähän arvioita.

4.2 Vaihtoehtojen käsittely

Vaihtoehdot on muodostettu tavoitteiden, alustavan nykytila-analyysin, aikaisempien suunnitelmien ja YVA-arvioinnin yhteydessä käydyin sidosryhmävuoropuhelun perusteella. Vaihtoehdot ovat täydentyneet YVA-selostusvaiheessa.

Selostuksessa on lopulta arvioitu viittä vaihtoehtoa välillä Hietanen – Otava ja kolmea välillä Otava – Pitkäjärvi. Vaihtoehtoja on verrattu nykytilanteeseen. Alustavana vaihtoehtona tutkittiin myös vt 5:n parantamista korkeatasoiseksi myös Hasan kylän kohdalla Otavan eteläpuolella, mutta selostuksessa esitettyjen painavien perusteluiden johdosta se jätettiin lopullisesta arvioinnista pois. Tutkittujen vaihtoehtojen määrä on riittävä ja perusteltu.

Vaihtoehtoja on vertailtu vt 5 yleisimpien päätavoitteiden toteutumiseen sekä yksityiskohtaisemmin hankkeeseen nähden. Hankkeen eri vaihtoehtojen keskeisiä vaikutuksia on arvioitu monipuolisesti ja suunnitteluvaihe huomioon ottaen kattavasti ja tasapuolisesti; vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön, ihmisten elinoloihin, ympäristöhäiriöt, luonnonympäristöön, pintavesiin, maisemaan, kulttuuriperintöön, liikenteeseen ja pilaantuneisiin maaperiin. Tien parantamisen vaikutuksia maa- ja metsätalouteen ja kiinteistörakenteeseen ei kaikilta osin ole tässä vaiheessa arvioitu. Tältä osin selostuksessa on tuotu esille, että yleissuunnitelmavaiheessa laaditaan maantielain vaatimusten mukaisesti erillinen kiinteistövaikutusten arviointiselitys tiehankkeen vaikutuksista maankäyttöön ja kiinteistörakenteeseen, jolloin selvitetään mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseen tai vähentämiseen.

4.3 Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Hankkeen ympäristövaikutuksia on arvioitu mm. vaikutusalueen ympäristön nykytilasta olevan tiedon, ympäristöhallinnon tietokantojen, erillisselvitysten ja inventointien sekä laskentojen ja mallinnusten perusteella. Luettelo arvioinnissa käytetyistä tietolähteistä on esitetty selostuksessa, joskaan siinä ei ole mainittu hankkeen yhteydessä laadittua luontoselvitystä eikä arkeologista inventointia. Nämä selvitykset tulevat kyllä mainituksi ao. vaikutusarvioinnin kohdassa ja ovat myös arviointiselostuksen liitteenä. Keskeiset merkittävät vaikutukset on tunnistettu ja niiden selvittäminen on monipuolista ja kattavaa.

Eri vaikutusten tarkastelualueeseen on kuulunut tiealue ja sen välitön läheisyys sekä sen ulkopuolella olevia alueita. Vaikutusalueen laajuus on perustellusti vaihdellut muutamasta metristä (erityisesti luonto) useisiin kilometreihin (maisema, maankäyttö, vaikutukset liikenteeseen).

Yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa on selvitetty hankealueen ja sen vaikutuspiirissä olevien alueiden kaavoitustilanne sekä Hirvensalmen kunnan ja Mikkelin kaupungin maankäyttötavoitteet. Lähtötietoina on käytetty myös rakennus- ja huoneistorekisterin tietoja, kiinteistörajoja sekä maastotietokantaa. Myös YVA-ohjelmasta annetuissa lausunnoissa sekä hankeryhmän kokouksissa on tullut esille tietoja alueen maankäyttöön liittyvistä seikoista. Tietoja on tarkennettu myös maastokäynnein. Maankäytön nykykuvaus sekä kaavoitustilanne tuodaan selostuksessa selkeästi esille. Eri linjausvaihtoehtojen vaikutukset on kuvattu sanallisesti sekä havainnollisesti myös taulukkomuodossa, joskin mahdolliset haitalliset vaikutukset maa- ja metsätalouden harjoittamisen mahdollisuuksiin ja kiinteistörakenteeseen jäävät vielä tässä vaiheessa arvioimatta. Vaikutusten arviointi on tehty suunnitteluvaiheeseen nähden riittävällä tavalla. Hankkeen suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on arvioitu asianmukaisesti ja riittävästi.

Ihmisten elinoloihin liittyvien vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu niitä merkittäviä vaikutuksia, joita tiehankkeen eri vaihtoehtoisilla linjauksilla on ihmisten elinoloihin, terveyteen tai viihtyvyyteen, arviointi pitää sisällään myös sosiaalisten vaikutusten arvioinnin. Keskeisenä työkaluna arvioinnissa on hyödynnetty alueen asukkaiden, eri toimijoiden sekä eri asiantuntijatahojen osallistumista YVA-prosessiin ja sen aikana järjestettyihin yleisötilaisuuksiin ja asukastyöpajoihin. Tietoa alueesta on lisäksi koottu tarkastelemalla kartta- ja tilastoaineistoa mm. väestö- ja elinkeinorakenteesta, palvelujen ja virkistysalueiden sijainneista sekä asutuskeskittymistä. Kiinteistövaikutusten arvioinnin tekeminen jokaisesta linjausvaihtoehdosta ei YVA-vaiheessa ole tarkoituksen mukaista.

Hankkeen meluvaikutuksia on tässä vaiheessa tarkasteltu liikenteen teoreettisilla melualueilla nk. putkimallinnuksella, menetelmässä melun leviämisen kannalta oleellisia maaston muotoja ei ole huomioitu. Vaikutusarviointi on tehty nykytilanteessa nykyisillä liikennemäärillä sekä ennustilanteessa vuoden 2040 ennusteliikennemäärillä. Huomioon on selostuksen mukaan otettu Savon radan nykyinen ja ennustetilanteen liikennemäärä. Selostuksesta ei selviä mistä rataliikenteen ennustilanteen melu koostuu eli onko siinä huomioitu Liikenneviraston YVA-selostuksesta antamassa lausunnossa mainitun mahdollisen lisäraiteen/raiteiden meluvaikutus. Meluvaikutukset ovat suunnittelutilanne huomioon ottaen muutoin riittävällä tavalla selvitetty ja arvioitu, selostus sisältää myös esitykset alustavista meluntorjuntatarpeista. Yleissuunnitteluvaiheessa meluvaikutukset ja sen torjuntatarpeet tullaan arvioimaan vielä tarkemmin. Lähtökohtana jatkosuunnitteluissa tulee pitää sitä, että uudet melulle altistuvat sekä lisääntyvälle melulle altistuvat kiinteistöt suojataan asianmukaisesti melulta.

Liikenteen aiheuttaman tärinän vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arviona perustuen julkaisuun "Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi" sekä liikennetietoihin ja alueen maaperään. Tärinän ei arvion mukaan oleellisesti muutu. Arvioinnista ei kuitenkaan käy selville liittyykö arviointiin myös rataliikenteestä aiheutuva tärinä, jatkotyöskentelyssä on mahdollista yhteisvaikutusta tarvittaessa arvioitava.

Arvioinnissa hankkeen vaikutuksista luonnonoloihin lähtötiedoiksi on kerätty olemassa olevat tiedot mm. Natura 2000-alueista, luonnonsuojeluohjelmien kohteista, luonnonsuojelualueista ja muista luonnon erityispiirteistä. Tiedot on kerätty ympäristö- ja paikkatietopalveluista (OIVA, Herтта), ELY-keskuksen ja maakuntaliiton muista tietolähteistä sekä mm. alueen kaavojen luontotoselvityksistä. Lisäksi nykyisen valtatie lähiympäristö ja vaihtoehtoisten uusien tielinjausten alue on inventoitu keväällä ja kesällä 2012 ja tehty mm. liito-oravaselvitys. Eri vaihtoehtojen välitömiä ja välillisiä vaikutuksia esille tullessiin luontoarvioihin on arvioitu arvioiden vaikutusten merkittävyyttä. Hirvieläinten kulkureittejä koskevat tiedot on saatu metsästäjiltä sekä hirvionnettomuustiedoista. Hirviaitojen ja hirvi- ym. eläinten yli/alkukupaiikkoja olisi voinut esittää jo tässä selostusvaiheessa, jatkosuunnittelussa estevaikutukset tulee esittää konkreettisemmin. Erittäin merkittävänä vaikutuksena on todettu A, B ja C -vaihtoehdoissa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen häviäminen. Merkittävänä ja kohtalaisena vaikutuksena todetaan eläimiin kohdistuva liikkumisen estevaikutus. Luvussa "vaikutukset luonnonoloihin" arvioidaan vaihtoehtojen vaikutuksia Hasan liito-oravakohteeseen ja liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentämistä koskevan poikkeuslupan tarvetta eri vaihtoehtojen toteuttamiseen. Kohdassa todetaan, että vaihtoehtojen B ja C toteuttamiseen tarvitaan todennäköisesti poikkeuslupa ja vaihtoehdon A osalta luvan tarve varmistuu tarkemmassa suunnittelussa. Etelä-Savon ELY-keskus on rajannut päätöksellään 14.3.2013 liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan, joka sijaitsee arviointiselostuksessa rajatun Hasan liito-orava-alueen eteläpuolella radan varressa. Vaihtoehtojen B ja C mukainen linjaus kulkee tämän päätöksellä rajatun alueen kautta. Nykytilanteessa näiden vaihtoehtojen toteuttaminen edellyttää siten em. poikkeuslupaa, tämänhetkisten tietojen perusteella on todennäköistä että myös A vaihtoehdon mukainen linjaus edellyttää poikkeuslupaa. Osalla eri vaihtoehdoista on todettu olevan merkittäviä vesistövaikutuksia, joilla saattaa olla merkitystä vesialueiden eliöstölle. Luontodirektiivin liitteessä IV a on useita vesialueella eläviä lajeja (mm. viitasammakko ja useat sudenkorentolajit), joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei saa hävittää tai heikentää. Luontoselvityksen perusteella jää epäselväksi, onko em. direktiivilajien esiintymistä selvitetty riittävällä tarkkuudella. Direktiivilajien mahdollinen esiintyminen eri vaihtoehtolinjauksilta olisi tullut selvittää jo YVA-vaiheessa. Jolloin tältäkin osin olisi kattavammin tietoa jatkosuunnitteluun valittavaa linjausta pohdittaessa. Viimeistään jatkosuunnitteluun valittavan vaihtoehdon luontoarvioihin liittyvältä vaikutusalueelta tulee luontodirektiivin lajit selvittää tarkemmin ja ottaa huomioon suunnittelussa.

Hankkeen millään vaihtoehdolla ei ole arvioitu olevan vaikutuksia pohjavesialueisiin niiden hankkealueeseen nähden kaukaisen sijainnin johdosta. Suunnittelun alueen vaikutusalueella mahdollisesti yksityiskäytössä olevien talousvesikaivojen määrästä ja sijainnista ei tässä vaiheessa ole esitetty tietoja.

Pintavesiin kohdistuvien merkittävimpien vaikutusten on todettu liittyvän rakentamisen aikaiseen eroosioon, kiintoainekuormitukseen ja niistä aiheutuvaan veden samentumiseen. Tässä vaiheessa vesistöihin joutuu myös fosforia ja mahdollisesti haitta-aineita, erityisesti metalleja. Pintamaiden ja puuston poistamisen johdosta vesistöön aiheutuu myös typpi- ja humuskuormitusta, ja humuksessa oleva kemiallinen hapenkulutus syö happea vastaanottavien järvien syvänteissä. Varsinaisesta tien käytön johdosta vesistöön kulkeutuu em. aineiden ja aineryhmien lisäksi orgaanisia aineita (mm. öljyt) ja liukkaiden torjunnassa käytettäviä suoloja. Hankkeen suunnittelun lähtökohdaksi on esitetty haitallisten vesistövaikutusten ehkäiseminen siten, ettei vesien tila ainakaan pysyvästi heikkene. Yleispiirteiset periaatteet haittojen lieventämistoimenpiteistä selviävät selostuksesta. Vesistövaikutusten seuranta on arvioitu yhdeksi keskeisimmästä jatkotarpeista. Selostuksessa on kuvattu riittävän hyvin sekä rakentamisen aikaiset että tien käytön aikaiset vaikutukset. Samoin haittojen lieventämistoimenpiteet menetelmäesimerkkeineen ovat riittäviä kun vaikutusten ehkäisyyn panostetaan toteutusvaiheessa ja ehkäistään riittävän tehokkaasti rakentamisen aikaisten sekä tien käytön aikaisten valumavesien pääsy suoraan vesistöihin selostuksessa esitetyin menetelmin.

Vaihtoehdon A vesistövaikutukset on kappaleessa 10.3 hieman aliarvioitu, sillä Hietasen järven nykytila on Etelä-Savon erinomaisten järvien parhaimmasta päästä mahtuen parhaaseen kymmenen järven listaan esimerkiksi näkösyvyyden, fosfori- ja klorofyllipitoisuuden perusteella arviotuna. Ko. seikan johdosta Hietanen on valtakunnallisen vesienhoidon seurantaohjelman vertailuolj järvi, jonka kemiallisen vedenlaadun ohella seurataan kolmen vuoden välein kasviplanktoniyhteisöä ja kuuden vuoden välein syvännepohjaeläimiä. Hietanen on suuremman valuma-alueen latvajärvi, ja A-vaihtoehto kulkisi järven oman valuma-alueen luoteiskolkassa. Hietaseen laskee hyvin vähän tulo-ojia sen ollessa huomattavassa määrin pohjavesivaikutteinen. Yhdessäkin tulo-ojassa tapahtuvat vedenlaatumuutokset voivat nuhraannuttaa tätä erinomaista järveä, jonka näkösyvyyden maksimiksi on mitattu 2007 10,3 metriä (Hertta – vedenlaaturekisterin mukaan). Tummempivertisissä samankokoisissa järvissä mahdolliset uusien tielinjausten vaikutukset eivät välttämättä näy niin dramaattisesti kuin vedenlaadultaan luonnontilaa lähellä olevissa järvissä.

Keskeiset liikenteelliset vaikutukset kohdistuvat selostuksen mukaan päätien autoliikenteen sujuvuuteen, matka-aikoihin ja liikenneturvallisuuteen. Hankkeen vaikutuksia on arvioitu kattavasti kuvaten vaikutuksia liikenteen palvelutasoon ja matka-aikoihin, liikenneturvallisuuteen, lähiympäristön asukkaiden liikkumiseen, kevyen liikenteen olosuhteisiin, joukkoliikenteeseen ja erikoiskuljetuksien ja vaarallisten aineiden kuljetusten tarpeisiin. Varsinkin liikenneturvallisuuden parantamista on pidettävä tärkeänä lähtökohtana jatkosuunnittelussa.

Arviointiselostus sisältää ELY-keskuksen tietojärjestelmiin perustuvat tämän hetkiset tiedot mahdollisesti pilaantuneista maa-alueista. Hankeen vaikutuspiirissä tai sen läheisyydessä on maaperän tietojärjestelmän mukaan 15 kohdetta, joissa valtaosalla on selvitys-, arviointi- tai puhdistustarve. Arvioinnissa on todettu perustellusti, että hankkeen vaikutus pilaantuneisiin maihin ajoittuu ennen kaikkea tien rakennusvaiheeseen, jolloin on huolehdittava pilaantuneen maaperän asianmukaisesta käsittelystä.

Maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa lähtökohtatietoina on käytetty kartta-aineistoa, museoviranomaisen tietoja, kaavoja ja kaavaselostuksia sekä aiheeseen liittyvää kirjallisuutta. Maisemavaikutuksia on arvioitu myös alueen asukkaiden ja toimijoiden palautteiden sekä maastokäyntien avulla. Eri linjausvaihtoehtojen alueilta on lisäksi tehty arkeologinen inventointi. Vaikutukset maisemakuvaan ja arkeologiseen kulttuuriperintöön on arvioitu asianmukaisesti.

Ilman laatuun liittyvä hiilidioksidipäästöjen määrän lisääntyminen vuoden 2040 liikenneennusteen mukaan selviää selostuksesta. Erillistä pienhiukkasselvitystä ei tässä vaiheessa ole katsottu tarpeelliseksi tehdä. Asian tarkempaan selvittämiseen ei hankkeen suunnitteluvaihe huomioon ottaen ole tässä vaiheessa tarvetta.

Maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön kohdistuvien vaikutusten on arvioinnissa on tuotu esille hankkeen vaatimat maapinta-alat ja karkea arvio kalliroleikkausten tarpeesta sekä liikuteltavista maamassoista. Mahdolliset maa-ainestenottoalueet olisi voinut esittää selostuksessa, koska ne todennäköisesti ovat ainakin osittain jo tiedossa. Hyvänä pidettävänä pääperiaatteena tien parantamissuunnittelussa pyritään massatasapainoon, jolloin penger- ja päällysrakennemassat saadaan rakentamiseen muutoinkin tarvittavalta alueelta.

Rakentamisen aikaisten vaikutusten on todettu olevan yleensä merkittäviä, mutta enimmäkseen palautuvia. Selostuksessa on tarkasteltu eri linjausvaihtoehtojen liikenteelle, asutukselle ja asukkaalle, elinkeinoille ja luonnonympäristölle sekä pinta- ja pohjavesille aiheuttamia vaikutuksia. Vaikutusten kuvaukset ovat vielä melko yleispiirteisiä, joskin niiden yksilöidympi kuvaus vaatisi YVA-suunnitteluvaihetta tarkempaa tietoa esim. tarpeellisista maansiirto- ja louhintatöistä sekä hankkeen toteuttamisen mahdollisesta jaksottamisesta. Osiossa ei ole esitetty rakentamisen aikaisten haittojen lieventämistoimenpiteitä.

Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset on arvioitu suuntaa-antavalla tarkkuudella ja tuoden esille lähinnä eri vaihtoehtojen mahdollisia keskinäisiä eroja. YVA-suunnitteluvaiheessa ei tarkemman arvioinnin tekeminen ole perusteltua, koska eri vaihtoehtojen tarkemmista kustannusvaikutuksista, hankkeen taloudellisuudesta tai kustannustehokkuudesta ei ole vielä kuin alustavia arvioita.

4.3 Arvioinnin epävarmuustekijät ja riskit

Epävarmuustekijöiden on todettu liittyvän mm. maankäyttösuunnitelmien toteutumisiin, liikenneennusteeseen, maaperäolosuhteisiin sekä sosiaalisiin vaikutuksiin. Yksilöityinä epävarmuustekijöinä on tunnistettu liito-oravaesiintymiin liittyvä mahdollinen poikkeamisluoprosessi sekä rakentamiseen liittyvät tekniset epävarmuudet. Riskien hallintaa syvennetään yleissuunnitelmavaiheessa laatimalla riskienhallintasuunnitelma, johon sisältyy hankkeen vaarojen ja ongelmien tunnistaminen, niiden todennäköisyyden ja vakavuuden arviointi ja tarvittavien toimenpiteiden määrittäminen ja seuranta. Em. suunnitelma on laadittava tasokkaana. Hankkeen toteuttamisen aikataulu on vielä avoin, joten yhtenä epävarmuustekijänä saattaa toteuttamisvaiheessa tulla esiin esim. lainsäädännön muutokset, jotka saattavat vaikuttaa suunnitteluun liittyvien seikkojen uudelleen arviointia tai lisäselvityksiä.

4.4 Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen ja lieventäminen

Haittojen torjunta ja ehkäiseminen on perustellusti todettu olevan tärkeä osa suunnittelua, ja tähän seikkaan tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Selostuksessa on pääosin kattava listaus toimenpiteistä, joilla haittoja tässä hankkeessa jatkossa ehkäistään. Useassa sektorikohtaisessa arviointiosassa on kuvattu tarkemmin eri haittojen lieventämistoimenpiteitä, joskaan esim. oleellisten rakentamisen aikaisten haittojen lieventämiseksi ei ole esitetty toimenpiteitä. Myöskään päästöjen osalta ei ole esitetty haittojen lieventämistoimenpiteitä, esim. kaavoituksellahan saattaa olla merkitystä ihmisiin kohdistuvien päästöjen määrään.

4.5 Vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus

Eri linjausvaihtoehtoja on vertailtu keskenään niiden keskeisten vaikutusten ja tavoitteiden näkökulmasta sanallisesti sekä myös havainnollisten taulukoiden avulla. Vertailun perusteella tehdyt päätelmät tukeutuvat hyvin vaikutusarvioihin. Selostus ei sisällä suositusta jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta, vertailun johtopäätöksenä on kaikkien vaihtoehtojen todettu olevan ympäristön ja teknisten ratkaisujen kannalta toteuttamiskelpoisia.

4.5 Seuranta

Hankkeelle ei tässä vaiheessa ole laadittu erillistä seurantaohjelmaa, vaan tarkka seurantaohjelma laaditaan yleissuunnittelun yhteydessä. Keskeisinä seurantatarpeina on jo todettu perustellusti liittyvän liito-oravan elinympäristöön ja vesistöjen tilaan. Myös maisemaan ja maankäyttöön liittyvien asioiden muutosseuranta on todettu voivan sisältyä seurantaohjelmaan.

Liito-oravan seurannasta on todettu, ettei sen pitkäaikaisseurantaan ole vakiintuneita menetelmiä. Käytännössä seurantaa tullaan toteuttamaan toistuvien inventoinnein, jolloin saadaan tietoa liito-oravan esiintymisestä ja elinalueilla tapahtuneista muutoksista. Esitettyä menetelmää voidaan pitää riittävänä

Vesistöön kohdistuvia vaikutuksia seurataan tarkkailemalla valumavesien laatua ja mahdollisten valumavesien käsittelyn toimivuutta varsinkin tien rakentamisvaiheessa. Valumavesien vaikutuksia tarkkaillaan järvissä ja lammissa myöhemmissä suunnitteluvaiheissa ja tarkemmassa seurantaohjelmassa määriteltäviltä havaintopaikoilta.

4.6 Osallistuminen

Arviointiprosessin eri vaiheissa on järjestetty tavoiteseminaari (toukokuussa 2012), kaksi yleisötilaisuutta (ohjelmavaihe 14.6.2012 ja selostusvaihe 20.3.2013). Selostusvaiheen yleisötilaisuuden yhteydessä järjestettiin myös asukastyöpaja. Näissä tilaisuuksissa on esille tullut mm. meluntorjunnan tärkeys, raskaan liikenteen aiheuttama melu ja värinä, kevyen liikenteen väylien puuttuminen ja monia muita seikkoja, joita on otettu huomioon vaikutusten arvioinnissa YVA-selostusvaiheeseen soveltuville osillaan. Lisäksi sidosryhmien ja asukkaiden on ollut mahdollista saada tietoa hankkeesta lakisääteisten nähtävillä olojen yhteydessä, eri vaiheiden lehdistötiedotteista sekä hankkeen Internet-sivustolta. Arviointiin on liittynyt myös laaja lausunnotmenettely. Osallistumismahdollisuudet on mahdollistettu hyvin ja tarkoituksen mukaisella tavalla.

4.7 Raportointi

Arviointiselostus on sisällöltään monipuolinen ja se sisältää riittävästi tietoa jatkosuunnitteluun otettavaa tienlinjausta valittaessa. Vaihtoehtojen vertailutaulukoista saa vaivattomasti kokonaiskuvan eri vaihtoehtojen keskeisistä vaikutuksista. Selostuksessa oleva yhteenveto eri vaihtoehtojen keskeisistä vaikutuksista ja tavoitteiden toteutumisesta on riittävä.

Eri vaihtoehtoihin liittyvään karttamateriaaliin on kiitettävällä ja havainnollisella tavalla koottu hankkeen eri vaikutuksia. Karttamateriaali on havainnollista ja selkeää ja se antaa hyvän maastoon sidotun kokonaiskäsityksen ympäristöön kohdistuvista vaikutuksista ja mahdollisista muutoksista. Maisemavaikutuksiin kohdistuvia vaikutuksia olisi voinut havainnollistaa muutamalla kuvauspotuksella, josta olisi selvinnyt merkittävimmät maisemamuutokset esim. joidenkin arvioitujen melusteiden ja mittavimpien leikkausten/pengerrysten kohdalla.

4.8 Arviointiselostuksen riittävyys ja yhteenveto

Arviointiselostus sisältää pääosin riittävän tiedon hankkeen ympäristöön kohdistuvista kokonaisvaikutuksista, ja siinä on esitetty YVA-arviointimenettelystä annetun asetuksen 10 §:n mukaiset asiat riittäväällä tarkkuudella. Yleissuunnitelmaa laadittaessa tässä ja muissa annetuissa lausunnoissa esitetyt asiat on otettava huomioon tarkemmin tarkasteltavaksi ja huomioiduiksi.

Yhteenvetona ELY-keskus toteaa, että yleissuunnitelman yhteydessä tulee erityisesti pyrkiä

- hankkeen meluvaikutusten ehkäisemiseen ja lieventämiseen. Jatkosuunnittelussa tulee esittää toteutettavaksi tarkoitettu meluntorjunta
- luontoarvojen tarkempaan tunnistamiseen ja niihin kohdistuvien mahdollisesti aiheutuvien vaikutusten ehkäisemiseen
- eläimistöille aiheutuvien estevaikutusten ehkäisemiseen ja lieventämiseen. Jatkosuunnittelussa tulee esittää toteutettavaksi tarkoitettut eläinten yli/alikulkuväylät
- rakentamisen aikaisten haittojen ehkäisemiseen ja lieventämiseen
- vesistöihin kohdistuvien vaikutusten ehkäisemiseen tai lieventämiseen
- ihmisten elinoloihin kohdistuvien haitallisten vaikutusten ehkäisemiseen tai lieventämiseen, sisältäen maa- ja metsätalouskäytölle aiheutuvat vaikutukset
- laatimaan hankkeelle laadukas riskienhallinta- ja seurantasuunnitelma

LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Alkuperäiset lausunnot säilytetään Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen arkistossa. Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään tiedoksi niille, joilta on lausuntoa pyydetty ja muille lausunnonantajille sekä muille jakelussa mainituille tahoille.

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä 14.10.2013 alkaen ympäristöhallinnon www-sivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi Asiointi ja luvat/Ymparistovaikutusten arviointi/YVA-hankkeet ja virka-aikana seuraavissa paikoissa:

Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen asiakaspalvelupiste, Jääkärintie 14, Mikkeli
 Mikkelin kaupungin virastotalon palvelupiste, Maaherrankatu 9-11, Mikkeli
 Mikkelin kaupungin pääkirjasto, Raatihuoneenkatu 6, Mikkeli
 Rantakylän kirjasto, Kunnanmäki 7, Mikkeli
 Otavan kirjasto, Otavantie 2, Otava
 Hirvensalmen kunnanvirasto, Keskustie 2, Hirvensalmi
 Hirvensalmen kirjasto, Koulutie 7, Hirvensalmi

Ympäristö- ja luonnonvarat -vastualueen
johtajan sijainen, yksikön päällikkö

Eero Korhonen

Tarkastaja

Jouni Halme

Liitteet

Luettelo lausuntopyynnön saajista
Suoritemaksun määräytyminen ja sitä koskeva oikaisuvaatimusosoitus

**Suorite-
maksu**

9012.5 €

Jakelu

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Tiedoksi

Suomen ympäristökeskus
Ympäristöministeriö
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset
Itä-Suomen aluehallintovirasto, ympäristölupavastuualue
Lausuntopyynnot
Metsänomistajien Liitto / Järvi-Suomi, Savilahdenkatu 5 – 7, 50100 MIKKELI
Sito Oy / Veli-Markku Uski

Liite 1

JAKELU

Itä-Suomen aluehallintovirasto
Etelä-Savon maakuntaliitto
Etelä-Savon pelastuslaitos
Etelä-Savon poliisilaitos
Mikkelin kaupunginhallitus
Mikkelin kaupunki, ympäristölautakunta
Mikkelin kaupunki, pelastuslautakunta
Mikkelin kaupunki, tekninen lautakunta
Mikkelin kaupunki, liikennesuunnittelu
Mikkelin kaupunki, kaupunkisuunnittelu
Mikkelin kaupunki, maaseutu- ja tielautakunta
Museovirasto
Savonlinnan maakuntamuseo
Liikennevirasto, Liikenneverkko/Rautatiet
Etelä-Savon luonnonsuojelupiiri ry, Järjestötalo Kolomonen, Pappilankatu 3,
57100 SAVONLINNA
Hietasen kylätoimikunta, Auli-Maija Luukkonen, Soikkalantie 18, 52510 HIETANEN
Rantakylä-seura ry, Kari Saukkonen, Kolikkokuja 7, 50600 MIKKELI
Tikkalan kylätoimikunta, Veikko Sulkusalmi, Tikanpelto 4, 50600 MIKKELI
Otava-seura, Hannu Karttunen, Ruhalankuja 4, 50670 OTAVA
Hirvensalmen kunnanhallitus
Hirvensalmen kunta, tekninen lautakunta
Lahnanimen kylätoimikunta, Pirjo Kuitunen, Monikkalantie 294, 50670 OTAVA
Mikkelin seudun riistanhoitoyhdistys ry., Ari Murtonen, Otramontie 4, 50700 MIKKELI
Porrassalmen Eräveikot ry., Janne-Pekka Surakka, Kuivasalmentie 10, 50100 MIKKELI
Mikkelin Riistamiehet ry., Juha Murtonen, Harjutie 6 as.1, 50600 MIKKELI
Otavan Erämiehet ry., Pekka Suhonen, Selännekatu 21, 50100 MIKKELI
Mikkelin Pekkolan Eränkävijät ry., Ari Ripatti, Hassalantie 4, 50670 MIKKELI
Mauri Torniaisen hirviseurue, Pasi Outinen, Sampantie 141, 52510 HIETANEN

Liite 2

Maksun määräytyminen ja maksua koskeva muutoksenhaku

Maksu määräytyy valtioneuvoston asetuksessa (907/2012) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen maksullisista suoritteista vuonna 2013 olevan taulukon mukaisesti.

Maksuvelvollinen joka katsoo, että julkisoikeudellisesta suoritteesta määrätyn maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaati oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.