



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

Lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta; Valtatie 5 välillä Hietanen - Pitkäjärvi

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

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.

Mainitun lainkohdan mukainen kyseessä olevan hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma on toimitettu hankkeen YVA-laissa tarkoitettuna yhteysviranomaisena toimivalle Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) 20.8.2012.

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.

Hanke ja sen vaihtoehdot

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 valtatieta parannetaan pienillä toimenpiteillä.
- vaihtoehto 0++; nykyiselle valtatielle tehdään hieman 0+ järeämpiä toimenpiteitä, mutta tieosuudesta ei muodostu yhtenäistä korkealuokkaaista valtatieta.
- vaihtoehto A; valtatie parannetaan korkeatasoiseksi pääosin nykyisellä paikallaan, lukuun ottamatta lyhyttä osuutta Otavan eteläpuolella.
- vaihtoehto B; valtatie parannetaan korkeatasoiseksi uuteen maastokäytävään Hietasen pohjoispuolelta Otavaan, muilla osuukilla 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 heikentämiskiellosta (tässä tapauksessa ennen kaikkea liito-orava)
- mahdolliset kaavamuutokset
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat
- aluehallintoviraston luvat (vesilupa, ympäristölupa)
- murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset meluntorjuntaan liittyvät luvat (rakennelmat, maavallit ym.)
- rakentamisen aikaiset luvat

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu YVA-lain ja asetuksen mukaisesti Länsi-Savo – lehdessä 30.9.2012. Arviointiohjelma on kuulutettu Mikkelin kaupungin ja Hirvensalmen kunnan ilmoitustauluilla 1. – 31.10.2012. Arviointiohjelma on ollut ko. ajan nähtävillä Mikkelin kaupungin palvelupisteessä, kaupungin pääkirjastossa, Rantakylän kirjastossa ja Otava kirjastossa sekä Hirvensalmen kunnanvirastossa sekä Hirvensalmen kirjastossa. YVA-ohjelma on ollut nähtävillä myös Etelä-Savon ELY-keskuksen asiakaspalvelupisteessä sekä Internet-sivulla. Hankkeen alkuvaiheessa on järjestetty tavoiteseminaari sidosryhmille ja asukasedustajille. YVA-ohjelmavaiheessa järjestettiin yleisötilaisuus.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Lausuntoja pyydettiin yhteensä 28 kappaletta. Niitä annettiin 10 kappaletta, lisäksi ELY-keskukselle jätettiin kaksi kirjallista mielipidettä. Annetut lausunnot sekä mielipiteet on toimitettu hankkeesta vastaavalle sekä YVA-konsultille.

3.1 Lausunnot

Itä-Suomen aluehallintovirasto

Arviointiohjelmassa hanke on kuvattu hyvin ja arvioitavat vaikutukset on tuotu esille tasapuolisesti, esim. osallistuminen on otettu omaksi kohdaksi. Asutuksen ja muiden häiriintyvien kohteiden sijainti ja väestötiedot hankkeen vaikutusalueella on esitetty sekavasti. Pysyvä ja vapaa-ajan asutus sekä muut häiriintyvät kohteet (mm. koulut, päiväkodit, talousvesikaivot) tulisi esittää liitekartalla.

Hankkeen vaikutuksia alueella mahdollisesti oleviin talousvesikaivojen veden riittävyteen ja laatuun ei ole esitetty arvioitavaksi.

Työpajojen ja yleisötilaisuuksien järjestämisen tavoite on hyvä. Onko työpajatyöskentely tiedon antamisen ja hankkimisen kannalta riittävä, kuinka kattavasti siinä otetaan huomioon asukkaat ja saadaanko tällä tavalla hankittua tietoa myös muualla asuvilta loma-asuntojen omistajilta?

Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia on mahdoton arvioida määrittelemättä ensin hankkeen vaikutusten tarkastelualueita sekä tietoa siitä minkälaista asutusta sekä elinkeinotoimintaa tällä alueella on. Tämän tiedon perusteella voidaan arvioida mm. haittaako/estääkö hanke asukkaiden tai erityisryhmien (esim. koululaiset, vanhukset) tämän hetkistä asumista, olemista ja liikkumista sekä elinkeinonharjoittamista.

Terveysvaikutusten ja sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa tulisi käyttää apuna paikallisia sosiaali- ja ympäristöterveydenhuollon asiantuntijoita täydentämään ja tulkitsemaan hankittua arviointiaineistoa.

Arviointiohjelman lähteisiin tulisi lisätä ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointia koskevia ohjeita ja ottaa ne huomioon arvioinnissa.

Etelä-Savon maakuntaliitto

YVA-arviointiohjelma on kattavasti laadittu ja siitä käy hyvin selville hankkeen tavoitteet, tutkittavat vaihtoehdot, nykytila, osallistuminen sekä se miten hankkeen vaikutuksia on tarkoitus arvioida.

Hankkeessa tutkittavat eri vaihtoehdot ovat maakuntakaavan mukaisia. Maakuntakaava mahdollistaa VT 5 parantamisen joko nykyisellä paikallaan tai uudessa maastokäytävällä pääradan vieressä. Alustavasti suunnitellut eritasoliittymät ovat osoitettu maakuntakaavassa lukuun ottamatta Orijärven kohdalle esitettyä uutta eritasoliittymää.

Arviointiselostuksen karttaote on virheellinen, siinä on mukana mm. Visulahden vahvistamatta jätetty km-merkintä, joka tosin on tämän hanke-alueen ulkopuolella. Kartassa olisi hyvä näkyä seutukaavasta voimaan jäänyt Lahti – Mikkeli oikoratavara.

VT 5:n parantamisessa on erityisesti sovittava yhteen maankäyttöä ja liikennetarpeita. Alueella ei toistaiseksi ole ajantasaista yleiskaavaa, jonka pohjalta voisi perustella linjausvaihtoehtoja tai uusien liittymien paikkoja. Mikkelin seudun rakennemallissa tai liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole pohdittu Orijärven eritasoliittymän tarvetta.

Etelä-Savon pelastuslaitos

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on erityisesti kiinnitettävä huomiota vaarallisten aineiden kuljetusten, ml. öljykuljetukset, turvallisuuden varmistamiseen ja torjuntatoimenpiteiden huomioimiseen. Tieosuudella on useita vesistön ylityksiä ja mahdollisessa onnettomuustilanteessa em. aineista johtuvien vaarojen ja haittojen torjuntaa on kiinnitettävä huomiota.

Mikäli tielle tulee keskikaiteellisia osuuksia, on pelastustoiminnan varmistamiseen kiinnitettävä huomiota. Lisäksi varareittisuunnitelmat on päivitettävä.

Etelä-Savon poliisilaitos

Kyseinen tieosuus ei tällä hetkellä ole liikenneturvallisuuden näkökulmasta riittävä, tie on kapeahko ja mutkainen. Parantamisvaihtoehtoja VE 0+ ja VE 0++ ei pidetä riittävinä toimenpiteinä nykyaikaistaa tieosuutta vastaamaan tämän päivän ja tulevaisuuden vaatimuksia.

Mikkelin kaupunginhallitus

Valtatie 5 tulee suunnitteluvälillä parantaa liikenteellisesti korkealuokkaiseksi valtatieksi. Hietanen – Otava sekä osin myös Otava – Pitkäjärvi väliltä puuttuu yleiskaava, mutta käynnistyneessä kantakaupungin yleiskaavassa tullaan huomioimaan mahdollinen uusi tielinjaus. Hietasen ja Otavan välille laaditaan yleiskaava, mikäli tielinjaus muuttuu.

Vaihtoehdoilla B ja C saadaan hyvä liikenteen sujuvuus rakentamalla tie uuteen maastokäytävään välillä Hietanen – Otava ja parantamalla nykyistä tieosuutta välillä Otava – Mikkeli. Näillä vaihtoehdoilla saadaan parannettua liikenneturvallisuutta yksityistiejärjestelyillä ja mahdollisuus kehittää ja yhtenäistää jalankulun ja kevyenliikenteen väyläverkostoa sekä joukkoliikennereittiä Mikkelistä Hietaseen saakka. Vaihtoehdoilla B ja C pystytään myös parhaiten suojaamaan nykyistä asutusta liikennemelulta erityisesti välil-

lä Hietanen – Otava. Valtatien 5:n uusi linjaus mahdollistaisi lisäksi hajarakentamisen tiivistämisen Otavan eteläpuolella.

Maakuntakaavassa Karilan alue Pitkäjärven kohdalla VT 5:n pohjoispuolella on osoitettu vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoituspaikaksi. Tämän alueen kehittäminen maakuntakaavassa osoitettuun tarkoitukseen vaatii uuden eritasoliittymän tutkimista välille Tikkala - Pitkäjärvi. Uusi eritasoliittymä mahdollistaisi alueen kehittämisen teollisuuden ja logistiikan toimintojen käyttöön.

Mikkelin kaupungin ympäristölautakunta

Luonnonoloihin ja maisemaan kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa vaikutukset jäisivät ennalta arvioiden vähäisimmiksi, mikäli tietä parannettaisiin nykyisellä paikallaan.

Arviointiohjelmassa on kattavasti kuvattu ne seikat joihin arviointi kohdistuu. Ohjelmassa esitetty luontoarvojen inventointi tehdään riittävällä tavalla. Vesistövaikutusten arvioinnissa on syytä jo YVA-menettelyn ensimmäisessä vaiheessa kuvata tarkoin ne toimet ja kriteerit millä vesistövaikutuksia arvioidaan ja mitä vesistövaikutusten vähentämiseksi on mahdollista tehdä. Tämä arviointi tulee vesistön ylitysten ja sivuamisten lisäksi koskea myös tiehankkeen kuormittamien oja-, kaivuu- ja hulevesien johtamista. Vaihtoehtojen arvioinnissa tulee kiinnittää huomiota eri vaihtoehtoissa melulle altistuvien ihmisten määrään. YVA-vaiheessa olisi myös syytä kuvata eri vaihtoehtojen linjauksiin liittyvien kallioiden, harjujen tai muihin maaperän harjanteisiin kohdistuvia leikkauksia.

Hirvensalmen kunnanhallitus

Vaihtoehto C on ympäristövaikutuksiltaan paras ratkaisu. Tämä vaihtoehto parantaa kevyenliikenteen yhteyksiä sekä vähentää melu- ja päästöhaittoja. Esitetty uusi eritasoliittymä Orijärven kohdalle tukee ja edistää alueen maankäytön kehitystä ja liikenteellistä käytettävyyttä. Hietasen eritasoliittymä tulee toteuttaa eteläisen vaihtoehtoon mukaan.

Liikennevirasto

Suunnittelualueella rata on nykyään yksiraiteinen. YVA-menettelyssä ja suunnittelussa tulee ottaa huomioon varautuminen useampaan raiteeseen. Kulkuyhteyksien säilyminen radan läheisyydessä tieyhteyden rakentamisen jälkeen tulee varmistaa. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa riittävä tiedonkulku Liikenneviraston radanpidon kanssa.

Melun osalta melulähteinä on esitetty huomioitavaksi myös raideliikenteen päästöt, mikä antaa kuvan yhteismelusta. Putkimallin käyttöä ja mallin epävarmuustekijöitä suhteessa yleisesti käytössä olevaan maaston muodot huomioon ottavaan mallinnukseen tulee perustella huolella.

Museovirasto

Museovirasto käsittelee lausunnossaan sekä arkeologista kulttuuriperintöä että rakennettua kulttuuriympäristöä.

Ohjelman mukaan hankkeen vaikutukset kulttuuriympäristöön tullaan arvioimaan asianmukaisesti, joten Museovirastolla ei ole huomautettava YVA-ohjelmasta.

Metsänomistajien liitto / Järvi-Suomi

Arviointiohjelmassa on käsitelty asioita erittäin laajasti ja eri näkökulmista. Pyrkimyksenä on saada aikaan toteutus jossa myös maanomistukseen ja – käyttöön vaikuttavat haitalliset seikat pyritään minimoimaan. Tavoite on erittäin kannatettava.

Jokaisen eri vaihtoehdon (pl. 0+) toteuttaminen vaatii laajoja maa-alueita ja aiheuttavat väistämättä maanomistukseen ja – käyttöön liittyviä ongelmia. Maa-alueiden pirstoutuminen, etenkin eritasoliittymien alueella vaihtoehtojen B ja C linjauksilla Hietasesta Otavaan, vaikeuttaa maanomistajien omaisuuden hyödyntämistä niin maa- kuin metsätalouden harjoittamisessa kuin mahdollisten rakennussuunnitelmien toteuttamisessa. Osittain tielinjaus tulee vaikuttamaan myös rantarakennuspaikkojen hyödyntämiseen ja niiden arvoon. Ohjelmassa mainitun KIVA-selvityksen tai muun selvityksen tulisi sisältää miten maa-alueiden pirstoutuminen eri vaihtoehdoilla vaikuttaa metsätalouden harjoittamiseen, rakentamiseen, ranta-alueiden käyttöön ja maan arvoon. Arvon alentumiset ja muut rajoitukset tulee korvata täysimääräisesti.

Alueen maanomistajia tulee kuulla riittävästi, tämä tulee varmistaa kutsumalla maanomistajat henkilökohtaisella kirjeellä kuulemistilaisuuksiin ja muulla riittävällä tiedottamisella.

3.2 Mielipiteet

Mielipide 1./ 8.10.2012, perusteluja C vaihtoehdolle ja eritasoliittymien sijoitukselle

- nykyisen Hietasen risteysalueen tuntumassa mielipiteen esittäjän omistaman tilan kohdalla melu on nykyisellään kovaa ja melumittausten tuloksena on todettu meluarvojen ylittyvän. Maaston muodon ja rakennusten korkeusaseman vuoksi tehokas meluntorjunta on vaikea ja kallis. Tien siirtyessä kauemmaksi tilasta on meluntorjunta tehokkaampaa ja edullisempaa.
- Ristiinantien linjauksen tulee säilyä ennallaan ja Hietasen eritasoliittymä toteuttaa Sepän Kievarin kohdalla. Näin turvataan risteysalueella sijaitsevan kyläläisille tärkeän palveluja tuottavan Sepän Kievarin toimintaedellytykset.
- linjauksen siirtyessä jo ennen Hietasta nykyisestä tiestä kauemmaksi radan varteen tulee hiljaisemman ja hitaamman liikenteen myötä nykyisestä tiestä hyvä kevyenliikenteen väylä Otavaan ja aina Mikkeliin asti. Ruuhka-aikoina vanha tie toimisi rinnakkaisväylänä vähentäen paikallisliikenteen VT 5 aiheuttamaa kuormitusta
- nykyinen VT 5 ja Ristiinantien risteys on vaarallinen ja erityisesti kesäperjantaisin ruuhka-aikana pääsy VT 5 on erityisen vaikeaa. Jotta risteyksestä tulisi turvallinen ja käytettävä vaatii se linjauksen muuttamista, kuten myös eritasoliittymän sijoittaminen risteykseen

Mielipide 2./ 20.10.2012, perusteluja C vaihtoehdolle

- tämä on halvin vaihtoehto, koska siinä eritasoliittymien ja rinnakkaisteiden tarve Hietasen ja Otavan välillä on vähäisin. Rakentaminen voi tapahtua ilman liikenteestä johtuvaa häiriötä ja melusuojauskien ja paikallistiejärjestelyjen kustannukset ovat vähäisimmät
- Lahnaniemen ja Otavan välille jää hitaalle ja kevyelle liikenteelle turvallinen rinnakkaisreitti

- eritasoliittymälle VT 5 ja Ristiinantien risteykseen jää riittävästi tilaa ja kylän tärkeä palvelupiste Sepän Kievari säilyy kannattavan liikepaikkana
- rautatien ylikulkusillasta etelään Hirvensalmen rajalle ulottuva alue on jäänyt vähälle huomiolle. Tällä alueella on kymmenkunta omakotitaloa erittäin lähellä nykyistä tietä.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Lausunnoissa ja mielipiteissä esitetyt asiat tulee ottaa jatkotyöskentelyssä huomioon sillä tarkkuudella kuin niiden voidaan katsoa koskevan YVA-menettelyä.

Lisäksi Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus esittää arviointiohjelmasta lausuntonaan seuraavaa;

4.1 Hankekuvaus ja hankeen tavoitteet

Hanke ja sen lähtökohdat on kuvattu selkeästi, kuvauksesta käy hyvin esille VT5 tärkeä merkitys osana Suomen kattavaa tieverkkoa sekä sen merkitys myös Euroopan laajuisessa liikennöinnissä. Kuvauksesta käy yleisellä tasolla riittävästi selville tieosuuden nykyiset ongelmakohdat sekä liittyminen aiempiin liikenteen suunnitteluhankkeisiin.

Hankkeen yleistavoitteet sekä varsinkin suunnittelualueelle asetut tavoitteet on esitetty kattavasti ja perustellusti.

Eri vaihtoehtolinjaukset on esitetty selkeillä liitekartoilla, joista linjaukset ilmenevät tämän YVA-vaiheen kannalta tarkoituksenmukaisella tarkkuudella.

4.2 YVA- menettely ja osallistuminen

Arviointiohjelmassa esitetystä YVA-menettelyn prosessikuvauksesta saa selvän käsityksen menettelyyn kuuluvista eri vaiheista sekä myös menettelyn suunnittelusta aikataulutuksesta. Tosin sivun 17 aikataulutus ei pidä aivan paikkaansa; nähtävillä olon sekä yhteysviranomaisen arviointiohjelmalausunnon antamisen osalta aikataulussa on n. kuukauden viive verrattuna esitettyyn.

Arviointiohjelmassa esitetyn vuorovaikutuksen tavoitteena on saada eri toimijatahot osallistumaan tavoitteiden määrittelyyn sekä suunnittelu- ja arviointiprosessiin hyvän suunnittelutavan mukaisesti. Hankkeen vaikutusalueen asukkaille sekä sidosryhmille tiedottaminen tapahtuu tiedotteiden, sähköpostin sekä Internetin välityksellä. Internet-sivuilla kuvataan mm. eri vaihtoehtoja ja suunnitelmaluonnoksia, sieltä ilmenee keskeisten osapuolien yhteystiedot ja se sisältää mahdollisuuden palautteen antamiseen. Hankkeen alkuvaiheessa järjestettiin tavoiteseminaari, jossa hankeryhmän ja asukasedustajien kesken keskusteltiin ja pohdittiin hankkeen lähtökohtia ja tavoitteita. YVA-ohjelmavaiheessa järjestettiin yleisötilaisuus, jossa esiteltiin YVA-ohjelman pitkälle valmisteltu luonnos ja jaettiin tietoa hankkeesta sekä YVA-menettelystä. Yleisötilaisuudessa kirjattiin osallistujien näkemyksiä hankkeesta ja vastattiin heidän kysymyksiinsä. YVA-menettelyn aikana tullaan järjestämään sidosryhmille sekä asukkaille työpajoja, joiden tuottamaa aineistoa hyödynnetään suunnittelussa ja vaikutusten arvioinneissa. Hankkeesta saatava palaute analysoidaan ja kootaan yhteenvedoksi ja sitä hyödynnetään koko suunnittelun ja arvioinnin ajan. Osallistumismenettelyä on hoidettu ja arviointiohjelman mukaan se jatkossakin hoidetaan siten että eri osallisilla on mahdollisuus saada hankkeen sisällöstä ja sen etenemisestä riittävästi tietoa. Osallisilla on hyvät mahdollisuudet myös palautteen antamiseen mm. Internetin välityksellä sekä tiedostustilaisuuksien ja järjestettäväksi esitettyjen työpajojen yhteydessä.

4.3 Suunnittelualan nykytila

Arviointiohjelman nykytila-osiossa on kuvattu yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä, kaavoitustilannetta, luonnonympäristöä, pinta- ja pohjavesiä, maisemaa ja kulttuuriympäristöä, liikennettä, ihmisten elinoloja sekä ympäristöhäiriöitä. Kuvauksista saa pääosin riittävän tiedon ja käsityksen nykytilasta, jäljempänä on esitetty muutamia lisäsehdotuksia esitettäviin asioihin.

Yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä ja kaavoitustilannetta koskevat kuvaukset vastaavat olemassa olevaa tilannetta muutamaa hankkeen kannalta epäoleellista poikkeusta lukuun ottamatta; Tikkalan risteysalueen pohjoispuolella ei ole virvoitusjuomatehdasta, Tikkalan risteysalueen eteläpuolellakin on jo tällä hetkellä voimassa oleva asemakaava.

Luonnonympäristön kuvaus vastaa nykytilannetta; luonnonsuojeluohjelmiin kuuluvia kohteita, luonnonsuojelualueita tai vastaavia ei suunnittelualueella tällä hetkellä ole. Kahden luonnonsuojelun kannalta merkittävän lajin, liito-oravan ja sirolampikorenon, esiintymisestä on aiempia tietoja. Liito-oravan osalta on arviointiohjelmassa esitetty keväen 2012 selvitysten perusteella alueet, joilla todettiin olevan lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Tietojen merkittävistä lajiesiintymistä todetaan täydentyvän vuoden 2012 luontoselvityksissä. Nykytieto hirvien määrästä ja niiden kulkureiteistä tulee ilmetä arviointiselostuksesta.

Pintavesien nykytilana on kuvattu niiden vesistöjen tilaa, jotka nykyinen VT5 ja myös hankkeeseen valitut eri vaihtoehtoiset linjaukset jatkossakin ylittävät. Kuvauksesta puuttuu Orijärven eteläpuolella olevien Käähkämälammen ja sen pohjoispuolella olevan lammen nykytilan kuvaus. Myös ns. radanvarsi-vaihtoehdon läheisyydessä olevien Lahnajärven ja Mylkkäsen kuvaukset puuttuvat, hankkeellahan saattaa olla vaikutuksia myös näiden vesistöjen tilaan. Pohjavesi-alueita ei suunnittelualueella ole, lähin Purssialan pohjavesialue sijaitsee noin 1,6 kilometrin etäisyydellä suunnittelualan Mikkelin puoleisesta päästä.

Maisemaa ja kulttuuriympäristöä on kuvattu riittävästi, maiseman yleispiirre ja hankealueen arvokohteet käyvät selville kuvauksesta.

Nykyliikenteen määrästä, sen kehityssuunnitelmasta ja vaihteluista arviointiohjelma antaa selkeän käsityksen. Liikenneturvallisuus on tuotu esille onnettomuuksien valossa, tämä konkretisoi hyvin yhtä nykyisen tieosuuden perusongelmaa. Kevyen liikenteen määrä ja joukkoliikennettä käyttävä henkilömäärä tulee sisältyä esitettäviin tietoihin.

Alueen elinoloja on kuvattu sanallisesti yleisellä tasolla. Arviointiohjelman mukaan jatkotyössä tietoa (mm. väestö- ja elinkeinorakenne, asutuksen keskittyminen, palveluiden ja virkistysreittien sijoittuminen) kerätään tarkastelemalla kartta- ja tilastoaineistoja, joita on hyvä esittää arviointiraportissa.

Merkittävimpänä nykyisenä ympäristöhäiriönä on todettu liikennemelu, joka liikenteen kasvun myötä edelleen lisääntyy. Melutason päiväohjearvojen mukainen melutaso ulottuu noin 300 metrin etäisyydelle melun leviämisen kannalta suotuisissa olosuhteissa. Tällä hetkellä arvioidulle melualueelle sijoittuvien asuntojen määrä on sanallisesti kuvattu, arviointiselostuksessa melualueelle sijoittua asutus on esitettävä myös kartalla. Rautatien ja liikenteen yhteismelu on huomioitu kuvauksessa.

Hankealueelle sijoittuu joitakin pilaantuneita maa-alueita. Kohdekuvaukset on lisättävä suunnitteluaineistoon ja alueiden mahdollinen merkitys ja vaikutus tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Lausunnon liitteenä lähetetään YVA-konsultille kartta ELY-

keskuksella tiedossa olevien hankealueen lähistöllä olevien PIMA-kohteiden sijainneista.

4.4 Vaihtoehdot ja niiden vertailu

Arvioitavien vaihtoehtojen valintaan on vaikuttanut perustellusti hankkeelle asetetut tavoitteet, alustava nykytila-analyysi sekä aikaisempien suunnitelmien ja ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä käyty sidosryhmäkeskustelu. Alkuvaiheessa tutkittiin nyt esillä olevien vaihtoehtojen lisäksi myös Otavan eteläpuolella Hasan kylän kohdalla valtatien parantamista korkeatasoiseksi nykyisellä paikallaan. Tämä vaihtoehto karsittiin eri selvitysten ja arvioiden johtopäätösten perusteella pois.

Arviointiohjelman mukaan eri vaihtoehtoja tullaan vertailemaan perusteellisesti esim. kuvailemalla eri vaihtoehtojen etuja ja haittoja sekä perustelemalla vaihtoehtojen paremmuus ja edullisuus eri näkökulmista. Vertailu sisältää eri osapuolten tavoitteisiin liittyvät painotukset ja ristiriidat. Vaihtoehtovertailuun kuuluu myös vaihtoehtojen vahvuuksien ja heikkouksien kuvaaminen eri näkökumista. Vertailua varten kootaan tiivistävät yhteenvetotaulukot.

4.5 Arvioitavien vaikutusten lähtökohdat, keskeiset vaikutukset sekä hankkeen vaikutusalue

Arviointiohjelman lähtökohdat perustuvat nykytilanteeseen ja vuorovaikutukseen. Arvioinnin painopistealueet ja ongelmat on tuotu esille laajasti, tosin vesistöjen osalta ongelmana on todettu ensisijaisesti vain maisemaan kohdistuvat vaikutukset, vaikka hankkeella voi olla vaikutuksia myös vesistöjen tilaan.

Hankkeen alustavaksi vaikutusalueeksi on määritelty laajimmillaan noin 3 kilometrin levyinen vyöhyke, jonka sisällä arvioidaan ja tarkastellaan eri asioita niiden merkityksestä ja laajuudesta riippuen. Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntarakenteeseen sekä ihmisten elinoloihin saattavat kohdistua laajallekin alueelle kun taas luonto- ja maankäyttövaikutukset kohdistuvat pääsääntöisesti suppeammalle alueelle. Alustava vaikutusalueen raja on perusteltu, ja se tulee luonnollisestikin tarkentumaan vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Vaikutuksia luontoon ja eläimistöön ja niiden liikkumismahdollisuuksiin on syytä tarkentaa rakennettavien hirviaitojen osalta.

4.6 Vaikutusten arvioinnin menetelmät vaikutusryhmittäin

Yleisesti ottaen arviointiohjelmassa on tiehankkeen kyseessä ollessa esitetty keskeiset arvioitavat seikat ja arvioinnin kohde. Arviointimenetelmissä on viitattu useisiin erilaisiin selvityksiin ja malleihin, joiden perusperiaatteita ja metodeja tulee selostuksessa avata. Arvioinnin suorittajaksi on monin paikoin esitetty eri alan asiantuntija, jonka yksilöinti kokemustietoineen olisi jo tässä vaiheessa saattanut antaa arviointiohjelmalle lisäarvoa.

Vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön arvioidaan ja tarkastellaan laajasti. Huomioon otetaan valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, arvioitavaksi tulevat hankkeen vaikutukset maakunnalliseen, seudulliseen ja paikalliseen maankäyttöön sekä yksityisiin kiinteistöihin.

Ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset arvioidaan kattavasti eri arviointimenetelmillä. Tärkeänä tietolähteenä hyödynnetään lisäksi vaikutusalueen asukkaille, eri toimijoille sekä asiantuntijatahoille järjestettäviä työpajoja ja tiedo-

tustilaisuuksia. Menettely on hyvä ja sen kautta saadaan hyvin kokemuseräistä tietoa ja näkemyksiä varsinkin paikallisten merkittävimpien vaikutusten tunnistamiseen. Arviointiohjelmasta käy selville varsinaisten yleisötilaisuuksien alustava aikataulutus mutta järjestettävien työpajojen määrä ja ajankohta jää epäselväksi.

Melu arvioidaan YVA-vaiheessa vielä melko yleispiirteisesti ns. putkimalli-tarkastelulla, joka ei ota huomioon esim. maastonmuotoja ja sen avoimuutta. Tarkkuustasoa voidaan kuitenkin tässä vaiheessa pitää riittävänä, tarkemmat laskennathan tulevat jatkossa sisällymään varsinaiseen tiesuunnitteluun. Vaihtoehtoilta nyt määriteltävän meluntorjunnan kustannustehokkuuteen vaikuttavat seikat on esitettävä arvioinnissa.

Tärinän vaikutusta varsinkin ”radanvarsi” vaihtoehdossa tulee tarkastella yhteisesti rata-liikenteestä aiheutuvan tärinän kanssa.

Päästövaikutuksia arvioidaan paikallisiin olosuhteisiin, myös niiden vaikutus ilmastonmuutokseen arvioidaan.

Vaikutuksia luonnonoloihin ja suojelualueisiin arvioidaan nykytiedon ja hanketta koskevien vuonna 2012 tehtyjen täydentävien luontoselvitysten perusteella. Arvioinnin perustaksi on kerätty olemassa oleva tieto luontokohteista, lisäksi keväällä ja kesällä 2012 tielinjauksilta on inventoitu luonnonoloja, kasvillisuutta ja arvokkaita luontokohteita. Arvioitavaksi tulevat hankkeen välilliset ja tarvittaessa välittömät vaikutukset luonnonoloihin. Luonnonoloihin kohdistuvina vaikutuksina tulee arvioida luonnonvarojen käytöstä aiheutuvat vaikutukset, joita syntyy tiehankkeen toteuttamiseen liittyvien toimenpiteiden (mm. maa-ainesten otto) seurauksena.

Pintavesien tilaan liittyvät merkittävimmät vaikutukset liittyvät arviointiohjelman mukaan kiintoainekuormitukseen ja siitä aiheutuvaan vesistön sammenemiseen. Vaikutusarvioinnissa pohditaan hankkeen vesistövaikutusten merkittävyyttä ekologisesta ja vesistön käytön näkökulmasta.

Myös eräiden metallien pitoisuuksien (mm. Pb, Mn, Mo, Cu, Co), veden sähkönjohtavuuden (mm. suolojen vaikutus) ja jossain määrin kemiallisen hapenkulutuksen sekä fosforipitoisuuden on todettu kasvaneen tietyömaan alapuoleisissa ojissa. Merkittävimpinä tietyömaan aiheuttamana vesistöihin kohdistuneena, tilapäisenä haittana voi siis samentumisen ohella pitää veden sähkönjohtavuuden nousua ja jossain määrin kiintoaine- ja fosforikuormitusta. Raskasmetallien on todettu sedimentoituneen työmaan alapuolisten laskuojien suualueille eikä leviävän järviin.

Hietasenjärvi on vedenlaadultaan erinomaisessa tilassa ja sillä on suuri virkistyskäyttöarvo. Hietasenjärvi on ELY -keskuksen vesistöseurantojen referenssijärvi, jossa häiriintymättömien vertailuolujen (mm. yli 10 metrin näkösyvyys talvella 2007 ja päällysveden fosfori toistuvasti alle 5 µg/l) toivotaan säilyvän. Tästä syystä hankkeessa tulee erityisesti selvittää vaihtoehtoisten linjausten vaikutukset Hietasenjärven vedenlaatuun ja mahdollisuudet mahdollisten haittojen ehkäisemiseksi.

Yleisesti hankkeen vaikutusalueella on runsaasti vesialueita, joita koskevat vesistölytykset tai niiden läheisyyteen rakentaminen. Tästä syystä on erityisesti selvitettävä hankkeesta aiheutuvia ravinnepäästöjä ja suolojen sekä kiintoaineksen kulkeutumista pintavesien kautta vesistöihin, tämän kuormituksen vaikutuksia ja ennen kaikkea keinoja haittojen ehkäisemiseksi. Tämän arvioinnin tulee vesistön ylitysten ja sivuamisten lisäksi koskea myös tiehankkeen kuormittamien oja-, kaivu- ja hulevesien johtamista.

Pohjavesiin hankkeella ei ole todettu olevan vaikutusta. Arviointia voidaan pitää perusteltuna, kun otetaan huomioon hankealueen etäisyys lähimmästä varsinaisesta pohjavesialueesta. Vaikutukset yksittäisiin talouskaivoihin tulee tässä vaiheessa jo riittävällä tavalla arvioida.

Maisemavaikutusten painopistealueiksi on todettu vesistön ylitykset ja ohitukset sekä maisemaan kohdistuvia muutoksia aiheuttavat laajat maa- ja kallioleikkaukset. Vaikutuksia arvioidaan maastokäynnein ja kartta- ja ilmakuvatyöskentelyn avulla sekä asukkaiden palautteista saatavan tiedon perusteella.

Kulttuuriympäristöön ja –historiaan kohdistuvien vaikutusten lähtökohtana käytetään olemassa olevia selvityksiä ja inventointeja sekä muita aiheeseen liittyviä tietoja; mu-seoviraston tiedot, kaavaselostukset ym. Syksyn 2012 aikana inventoidaan arkeologista kulttuuriperintöä.

Rakentamisen aikaisina vaikutuksina tarkastellaan pääasiassa liikenteelle, asutukselle ja asukkaille sekä elinkeinoille aiheutuvia pääosin yleensä palautuvia mutta rakentamisen aikana merkittäviä haittoja. Arvioitavia seikkoja on mm. työaikaisten liikennejärjestelyjen aiheuttamat vaikutukset matka-aikoihin ja niiden estevaikutukset, liikenneturvallisuuksiriskit, rakentamiseen liittyvän toiminnan aiheuttamat melu-, pöly- ja viihtyvyyshaitat sekä vaikutukset vesistöön. Selostuksessa tulee esitettäväksi myös näiden haittojen lieventämistoimenpiteet. Rakentamisen aikaisina vaikutuksina tulee lisäksi ottaa huomioon myös tarvittavien maa-ainesten ottoaikkojen, läjitysalueiden ja asfalttiasemien vaikutuksia.

Liikenteellisten vaikutusten arviointia varten selvitetään päätien ja sen liittymien liikennemäärät sekä liikenteen koostumus ja arvioidaan niiden kehittyminen. Liikenteen ominaisuuksia ja kehitystä arvioidaan monesta näkökulmasta. Arvioitavaksi tulevat seudullinen ja valtakunnallinen henkilöliikenne, paikallinen liikenne, vapaa-ajan ja matkailun aiheuttama liikenne sekä tavaraliikenne. Myös joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä tarkastellaan. Ajoneuvoliikenteen palvelutaso selvitetään. Liikenteelliset vaikutusarviot laaditaan nykytilanteelle sekä vuosien 2025 ja 2040 arvioidulla liikennemäärällä. Tieratkaisujen liikenteellistä mitoitusta ja arviointia varten muodostetaan kolme vuoteen 2040 ulottuvaa ennustetta; miniennuste, todennäköisen kehityksen ennuste sekä maksimienennuste. Työssä arvioidaan vaihteittain liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden, melu- ja muiden ympäristöhaittojen kehittymistä ja selvitetään missä vaiheessa tietyt toimenpiteet tulevat välttämättömiksi. Hankkeen liikenteellisinä vaikutuksina kuvataan ja käsitellään mm. vaikutukset autoliikenteen palvelutasoon, lähiympäristön asukkaiden liikkumiseen ja liikenneyhteyksiin, joukko- ja kevyeen liikenteeseen sekä liikenneturvallisuuteen. Arvioinnissa käsitellään myös sanallisin kuvauksin erikoiskuljetusten sekä vaarallisten aineiden kuljetusten merkitys. Liikenteelliset vaikutukset on esitetty selvitettäväksi ja arvioitavaksi perusteellisesti.

Arviointiohjelmassa on esitetty myös yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi. Vaikka ympäristövaikutusten arviointiprosessin tarkoitus on nimensä mukaisesti ensisijaisesti selvittää ja arvioida hankkeesta mahdollisesti aiheutuvien muutoksien vaikutuksia ympäristöön ja luonnonoloihin, on tämänkin seikan esittäminen jo tässä yhteydessä perusteltua. Toteuttamisen kannalta taloudellisessa mielessä epärealistisen hankkeen arviointihan ei ole tarkoituksenmukaista.

4.7 Jatkosuunnittelu, luvat ja päätökset

Arvio selvitysten ja arviointiselostuksen valmistumisajankohdasta on tässä kohdassa esitetty riittävällä tarkkuudella. Sivulla 17 oleva taulukko saattaa antaa liian tarkan kuvan jatkotyöskentelyn aikataulusta. Kokonaiskuvan saamiseksi hankkeen jatkosuunnittelua eli varsinaista tiesuunnittelua ja sen eri vaiheita tulee selostuksessa kuvata tarkemmin, samoja asioitahan käsitellään yksityiskohtaisemmin eri tiesuunnitteluvaiheissa.

Arvio hankkeen tämänhetkisestä toteutusaikataulusta sisältyy arviointiohjelmaan.

Tämänhetkinen käsitys tarvittavista luvista ja päätöksistä vaikuttaa kattavalta. Mikäli tehtävissä arkeologisissa selvityksissä löytyy muinaismuistolain mukaisia kohteita, saattaa tulla tarve myös muinaismuistolain mukaiselle ns. kajoamisluvulle.

4.8 Haittojen torjunta ja lieventäminen

Hankkeesta aiheutuvien haittojen torjunta ja lieventäminen on perustellusti todettu olevan tärkeä osa suunnittelua. YVA-vaiheessa tullaan määrittelemään alustavat toimenpiteet, joiden avulla arvioituja haitallisia vaikutuksia on mahdollista ehkäistä, rajoittaa tai kokonaan poistaa. Esimerkkinä toimenpiteistä on esitetty mm. meluntorjunnan suunnittelu, rakentamisen aikaisten haittojen minimointi sekä paikallisten asukkaiden sekä eläimistön kulkuyhteyksien turvaaminen.

4.9 Arvioinnin epävarmuustekijät

Epävarmuustekijöiden on todettu liittyvän mm. maankäyttösuunnitelmien toteutuksen, liikenne-ennusteen ja sosiaalisten vaikutusten lisäksi moniin muihin tekijöihin. Yhtenä epävarmuustekijänä on pidettävä myös toteutuksen aikataulua ja hankkeen lopullista kokoa. Näitä tekijöitä kuvataan ja niiden vaikutus arviointiin esitetään arviointiselostuksessa. Yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi tiehankkeen suunnittelussa tulee ottaa haitallisten vesistövaikutusten estäminen.

4.9 Seurantaohjelma

Hankkeen tarkka seurantaohjelma laaditaan tiesuunnitteluvaiheessa. YVA-vaiheessa seurantaohjelman tarvetta tarkastellaan alustavasti, ja sen ehdotus tullaan esittämään osana YVA-selostusta.

YHTEENVETO ARVIOINTIOHJELMASTA

Arviointiohjelma on sisällöltään selkeä ja jaottelultaan hyvä. Asiakirjasta saa hyvän käsityksen YVA-menettelyn tarkoituksesta ja periaatteista sekä pääosin myös arvioitavista vaikutuksista. Liitekartoilla on selkeästi kuvattu tarkoituksenmukaisella tarkkuudella eri vaihtoehdot sekä myös tällä hetkellä tiedossa olevat ympäristökohteet. Tässä ja muissa annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä esitetyillä asioilla täydennettynä, siltä osin kun niiden voidaan katsoa liittyvän YVA-vaiheeseen, arviointiohjelman voidaan katsoa täyttävän ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain vaatimukset.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on nähtävillä 12..12.2012 alkaen elinkeino-, liikenne, ja ympäristökeskuksen asiakaspalvelupisteessä sekä Internet-sivulla www.ely-keskus.fi > Etelä-Savon ELY > Ympäristönsuojelu > Ympäristönvaikutusten arviointi YVA ja SOVA > Vireillä olevat YVA-hankkeet. Lisäksi lausunto on nähtävillä yhden kuukauden ajan yhdessä arviointiohjelman kanssa virka- tai aukioloaikoina seuraavissa paikoissa; Mikkelin kaupungin virastotalon palvelupiste (Maaherrankatu 9-11, Mikkeli), Mikkelin kaupungin pääkirjasto (Raatihuoneenkatu 6, Mikkeli), Rantakylä kirjasto (Kunnanmäki 7, Mikkeli), Otavan kirjasto (Otavantie 2, Otava), Hirvensalmen kunnanvirasto (Keskustie 2, Hirvensalmi), Hirvensalmen kirjasto (Koulutie 7, Hirvensalmi).

Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään suoraan tiedoksi lausunnon antajille sekä mielipiteiden esittäjille.

Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa.

Ylijohtaja Pekka Häkkinen

Tarkastaja Jouni Halme

6. LIITTEET

Luettelo lausunnonpyynnön saajista, liite 1

Suoritemaksun määräytyminen ja oikaisuvaatimusosoitus, liite 2

Suoritemaksu	7700 €
Jakelu	Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, suoritemaksua vastaan
Tiedoksi	Suomen ympäristökeskus Ympäristöministeriö Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset Itä-Suomen aluehallintovirasto, ympäristölupavastuualue Lausuntopyyntö / liite 1 Mielipiteiden esittäjät Sito Oy / Veli-Markku Uski

Liite 1

Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta

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
Hietasen kylätoimikunta
Rantakylä-seura ry
Tikkalan kylätoimikunta
Otava-seura
Hirvensalmen kunnanhallitus
Hirvensalmen kunta, tekninen lautakunta
Lahnaniemen kylätoimikunta
Mikkelin seudun riistahoitoyhdistys ry
Porrassalmen Eräveikot ry
Mikkelin Riistamiehet ry
Otavan Erämiehet ry
Mikkelin Pekkolan Eränkävijät ry
Mauri Torniaisen hirviseurue

Liite 2

Maksun määräytyminen ja maksua koskeva muutoksenhaku

Maksu määräytyy valtioneuvoston asetuksessa (1538/2011) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen maksullisista suoritteista vuonna 2012 olevan taulukon mukaisesti.

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