



30.05.06

ESA-2005-R-12-53

Kaakkois-Suomen tiepiiri  
Kauppamiehenkatu 4,  
45100 KOUVOLA

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

Lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta  
Valtatie 5 välillä Tuppurala-Nuutilanmäki

## 1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Ympäristövaikutusten arvioinnista (YVA) annetun lain (468/94, muutos 267/99) ja YVA-asetuksen (268/99) 6 §:n hankeluettelon kohdan 9c mukaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan tien uudelleen linjaukseen ja levantämiseen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

Mainitun lainkohdan mukainen Valtatie 5 välillä Tuppurala-Nuutilanmäki ympäristövaikutusten arviointiselostus on toimitettu Etelä-Savon ympäristökeskukseen 03.02.2006. Etelä-Savon ympäristökeskus toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena.

### Hankkeesta vastaava

Kaakkois-Suomen tiepiiri,  
Kauppamiehenkatu 4,  
45100 KOUVOLA

### Suunnittelukonsultti

Sito-yhtiöt  
Tietäjäntie 14  
02130 ESPOO

## Arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettely) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

YVA-menettely alkaa, kun hankkeesta vastaava toimittaa arviointiohjelman yhteysviranomaisena toimivalle alueelliselle ympäristökeskuskelle. Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, miten arviointi tullessaan suorittamaan. Yhteysviranomaisen antamassa lausunnossa esitetään, miltä osin arviointiohjelmaa on mahdollisesti tarkistettava.

Hankkeesta vastaava arvioi hankkeen ympäristövaikutukset arviointiohjelman ja siitä saamansa yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta sekä kokoaa arvioinnin tulokset arviointiselostukseen. Yhteysviranomaisen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä.

YVA-menettely päättyy, kun yhteysviranomaisen toimittaa lausuntonsa ja muiden kannanotot hankkeesta vastaavalle.

Nyt puheena oleva arviointimenettely tehdään tiesuunnittelua varten, mutta saman aikaisesti laaditaan myös Mikkelin Visulahden osayleiskaavan tarkistusta ja Juvan Loukionmyllyn yleiskaavaa.

## Hanke ja sen vaihtoehdot

Hankkeen tarkoituksena on tutkia valtatie 5 linjausvaihtoehtoja ja arvioidaan niiden merkittävimmät vaikutukset. Tutkittavat uudet maastokäytävät sijaitsevat nykyisen valtatie pohjoispuolella ja ne perustuvat vuonna 1992 Tiehallinnon toimenpidepäätöksellä hyväksytyn yleissuunnitelman ratkaisuun. Lisäksi tutkitaan tien parantamisen vaikutuksia nykyisellä tielinjauksella. Suunnittelualue on noin 21 kilometrin pituinen valtatiejakso sekä siihen välittömästi verkollisesti liittyvät muut yleiset tiet ja liikenneväylät. Suunnittelualue alkaa Mikkelin keskustan itäpuolelta Tuppuralan eritasoliittymästä jatkuen Kinnarin kautta Juvan Nuutilanmäkeen. Kohde sijaitsee Mikkelin kaupungin ja Juvan kunnan alueilla.

Valtatie 5 on Helsingin ja Kuopion välillä osa liikenne- ja viestintämisteriön esityksen mukaista valtakunnallista runkotieverkkoa sekä yleiseurooppalaista TEN-tieverkkoa. Mikkelin ja Juvan väli ja siitä erityisesti geometrialtaan huonompana osuus Tuppurala-Nuutilanmäki korostuu liikenteellisenä pullonkaulana, kun Mikkeliin tiehen liittyvät valtatie 13 ja 15 sekä Juvalla valtatie 14. Tarkastelujaksolla onkin ollut 1980-luvun lopulta lähtien vakavia sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmia.

Suunnitelmaratkaisujen on täytettävä liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden parantamisen sekä niiden ja tieverkollisen aseman edellyttämän teknisen tason saavuttamiseksi asetetut tavoitteet. Tehtyjen suunnitelmien ja selvitysten perusteella runkoverkolta edellytettyä tasoa on suunnitteluvälillä vaikea saavuttaa nykyistä tietä parantamalla. Nykyi-

sessä tiekäytävässä parantaminen edellyttäisi käytännössä uuden tien, eritasoliittymien ja rinnakkaistiestön rakentamista varsinkin Mikkelin kaupungin puoleisessa päässä tiheään nauhamaisen asutuksen ja muun maankäytön keskelle.

### **Tutkittavat vaihtoehdot**

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkitaan neljää päävaihtoehtoa:

Vaihtoehto 0 (nykyistä valtatieta ei paranneta)

Vaihtoehto 0+ (nykyisen valtatie kevyt parantaminen)

Vaihtoehto 1 (tie linjataan lähes koko suunnittelujaksolla uuteen maastokäytävään, nykyisen tien pohjoispuolelle, Saarijärven kohdalla kolme alavaihtoehtoa A, B, C)

Vaihtoehto 2 (nykyisen valtatie järeä parantaminen).

Vaihtoehtoisissa 1 ja 2 on periaatteena kapea nelikaistainen, kaksiajoraitainen, keskikaiteellinen tie. Kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä.

Vaihtoehtoisissa 0+ toimenpiteet ovat vähäisiä, sisältäen mm. Vaihtoehdon toimenpiteet koskevat lähinnä valaistus- ja hirviäitajärjestelyjä, kevyenliikenteen väylän jatkamista Mikkelin suunnasta Rahulaan saakka sekä liittymäjärjestelyjä. Valtatie linjaukseen, tasaukseen, leveyteen ja ohituskaitajärjestelyihin ei esitetä muutoksia.

Vaihtoehto 0 on vertailuvaihtoehto.

Tavoitetilän vaihtoehtojen lisäksi pohditaan YVAn yhteydessä tien vaihteittain rakentamista, keinoina esim. keskikaiteellinen ohituskaitatie.

### **Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset**

Ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on selvittää riittävät todelliset parantamisvaihtoehdot YVA:n ja tiesuunnittelun tueksi. YVA-selotuksessa esitetään mitä suunnitelmia, lupia ja päätöksiä hankkeen yhteydessä tulee tehdä ennen lakisääteisen yleissuunnitelman laatimista tai ennen rakentamisen aloittamista. Hankkeen toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä ovat ainakin:

- Mahdolliset kaavamuutokset
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat
- ympäristölupaviraston myöntämät luvat
- murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset luvat meluntorjunnassa
- rakentamisen aikaiset luvat
- mahdollisesti luonnonsuojelulain 49§:n mukainen lupa poiketa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiellosta

## **2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN**

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu YVA-lain ja asetuksen mukaisesti Länsi-Savo-lehdessä. Arviointiselostus on kuulutettu Mikkelin kaupungin ja Juvan kunnan ilmoitustauluilla 20.2.-31.03.2006. Arviointiohjelma on ollut ko. ajan nähtävillä Mikkelin kaupungin virastotalon palvelupisteessä, Mikkelin kaupunginkirjastossa, Juvan kunnanvirastossa ja Juvan kunnankirjastossa. YVA-selostus on ollut myös nähtävillä hankkeen internet-sivuilla osoitteessa [www.tiehallinto.fi/vt5yva](http://www.tiehallinto.fi/vt5yva).

Luettelo pyydetyistä lausunnoista on liitteenä.

## **3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ**

Etelä-Savon ympäristökeskukselle toimitettiin yhteensä 55 lausuntoa tai mielipidettä. Osassa mielipiteistä oli useita allekirjoittajia. Kopiot lausunnoista ja mielipiteistä on toimitettu hankkeesta vastaavalle.

Arviointiselostuksesta annettujen lausuntojen ja mielipiteiden keskeinen sisältö oli seuraava:

### **Etelä-Savon luonnonsuojelupiiri**

Kannattaa vaihtoehtoa 2B, eli nykyisen tien järeää parantamista. Uuden nelikaistaisen tien parantaminen pirstoisi laajan Etelä-Savolaisen maa-seutualueen, syntyisi nykyiseen verrattuna todella laaja melualue ja uuden tien rakentamiseen kuluisi lähes kaksinkertainen määrä maa-aineksia, verrattuna vanhan tielinjan järeään parantamiseen. Lisäksi uusi tielinja pirstoisi uhanalaisen liito-oravan elinalueita. Lisäksi piiri esittää mm. vanhojen vt 5:n lenkkien hyödyntämistä rinnakkaisteinä.

### **Etelä-Savon maakuntaliitto**

Arviointiselostus on erittäin hyvin ja perusteellisesti tehty, yleistajuinen ja helppolukuinen. Maa-aineksiin liittyviä asioita olisi voinut käsitellä perusteellisemmin. Valtatie 5 tulee määritellä runkotieksi, jolloin myös välin Tuppurala-Nuutilanmäki tulee olla korkeatasoinen. Vaihtoehdot 0 ja 0+ eivät tule kysymykseen ja myöskään vaihtoehto 2 ei ole tapahtuneen rakentamisen johdosta Mikkelin kaupungin kannalta kilpailukykyinen vaihtoehto. Maakuntaliiton mielestä vaihtoehto 1 tulisi ottaa jatkosuunnittelun pohjaksi.

### **Itä-Suomen lääninhallitus**

Karttaesitykset ovat havainnollisia ja niitä on paljon. Melun vaikutusalue on esitetty havainnollisesti. Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia ei ole

tuotu riittävästi esille. Asukkaiden ja yhteisöjen kokemia vaikutuksia ja mielipiteitä ei ole arviointiselostuksessa esitetty ollenkaan. Asutukseen kohdistuvina vaikutuksina olisi voinut tuoda esille: Yksityisen maanomistuksen vaikutus, vaikutus elinkeinoihin, vaikutukset talousvesikaivojen veden riittävyyteen ja laatuun ja vaikutus esteettömään liikumiseen.

### **Juvan kunta**

Juvan kunta puoltaa linjausta C. Sen aiheuttamat haitat vakinaiselle ja loma-asutukselle ovat selvästi pienemmät kuin muissa vaihtoehtoissa. Haitat luonnolle tai kulttuuriympäristölle eivät ole merkittävät, liikenteellisesti ja maankäytöllisesti toimiva ratkaisu. Vaihtoehto B on toteuttamiskelvoton, haittoja asutukselle. Vaihtoehto A aiheuttaisi merkittävää haittaa Saarijärvelle ja sen rantojen asutukselle, kallis.

Uuden valtatie rinnakkaistie tulisi toteuttaa yleisenä tienä Mikkelistä Siikakosken eritasoliittymään saakka, toimivien linja-autoyhteyksien kannalta perusteltua. Kunta pitää 5-tien mahdollisimman nopeaa parantamista erittäin tärkeänä.

### **Juvan, Puumalan ja Sulkavan kuntayhtymän terveyskeskus/hallitus**

Terveysuojelun kannalta paras vaihtoehto on 1C. Toteutus edellyttää kuitenkin suunniteltujen meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamista esim. Haapataipaleen asuntoalueen kohdalla.

### **Maakuntamuseo, Savonlinna**

Ympäristövaikutusten arviointi on tehty asianmukaisesti eikä siihen ole huomautettavaa. Tehtyjen selvitysten perusteella museo kannattaa tällä hetkellä vaihtoehtoa 1C, vaikka C linjaus sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön aluerajauksen sisään. Kuitenkin vaihtoehtojen A ja B vaikutukset ovat kielteisempiä, joko vesimaisemaan tai Loukion vesimyllyn ympäristölle.

### **Metsäkeskus, Etelä-Savo**

Valtatie 5 välillä Mikkeli-Juva on merkittävä puutavaran kuljetusväylä, joten tien parantaminen on kannatettavaa.

Metsäkeskus kannattaa vaihtoehtoa 2. Vaihtoehto 1 hankaloittaisi matsääloutta mm. pirstomalla tiloja, viemällä muutaman sadan hehtaarin metsäalueet ja aiheuttamalla metsä- ja paikallisteiden uudistamistarpeen. Vaihtoehto 1 heikentäisi alueen luonnonarvoja jossakin määrin. Uhanalaisten eläinlajien elinympäristöjä on tien vaikutuspiirissä ilmeisesti useampia. Nykyisen tien varrella on Visulahtea lukuunottamatta varsin vähän asutusta, joten pitäisi vakavasti selvittää mahdollisuudet toteuttaa valtatie parantaminen vaihtoehdon 2 pohjalta.

## **Mikkelin kaupunki**

YVA-menettely mahdollistanut avoimen vuorovaikutusprosessin asukkaiden ja muiden intressiryhmien välillä.

Vaihtoehto 1 ottaa parhaiten huomioon sekä nykyiset alueen asukkaat ja heidän elinolosuhteensa että maankäytön tulevaisuuden tarpeet. Suunnittelua tulisi jatkaa vaihtoehdon 1 pohjalta..

Vaihtoehto 2 vaikeuttaisi merkittävästi nykyistä ja yleiskaavan maankäyttöä Mikkelin tärkeimmällä tulevalla yritysalueella. Vaihtoehto pirstoo tienvarsiasutusta ja johtaa asuinrakennusten lunastuksiin. Liikennehaitat kasvavat merkittävästi heikentäen asuinalueiden terveellisyttä, turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Vaihtoehdolla ei saavutettaisi tavoitteellista nopeustasoa kaikilta osin, neljä muinaismuistokohdetta vaatisivat arkeologiset selvitykset.

Vaihtoehto 0+ tulee kyseeseen vain välivaiheen toimenpiteenä, siinä esitetyt toimenpiteet kuitenkin tarpeen jo lyhellä tähtämellä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Kaupunki edellyttää, että Visulahden maankäyttöä on mahdollista kehittää välittömästi YVA-menettelyn jälkeen. Valtatien 5 parantamistarve välillä Tuppurala-Nuutilanmäki on ilmeinen ja se tulee saada pikaisesti Tiehallinnon toteuttamisohjelmiin.

## **Mikkelin kaupungin sosiaali- ja terveystoimi**

Yksilöön kohdistuvat haitalliset terveysvaikutukset ovat vähäisimmät vaihtoehdolla 1.

## **Mikkelin kaupungin ympäristölautakunta**

Vaihtoehdon 1 hyvä puoli on mahdollisuus sujuvaan ja turvalliseen tielinjaan, toisaalta se pienentää liito-oravan reviiriä ja aiheuttaa kaksi rinnakkaista, haittoja tuottavaa väylää lähekkäin. Vaihtoehdot 0+ ja 2 hyödyntäisivät olevaa tielinjaa, ei aiheuteta uusia meluhaitta-alueita, eikä pirstota uusia maa- ja metsätalousalueita.

YVA-selostuksessa on monipuolisesti tarkasteltu eri linjausvaihtoehtojen ympäristövaikutuksia. Paikallisen asutuksen kannalta vaihtoehtoa 1B pidetään parhaimpana.

## **Mikkelin seudun vihreät/Minna Pöntinen**

Kannattavat vaihtoehtoa 2B. Mikään vaihtoehto ei ole ongelmaton. Vaihtoehdossa 2B haitat ympäristölle ovat vähäisimmät ja säästetään uusiutumattomia luonnonvaroja. Tie voidaan rakentaa vaihteittain. Maisemakuvan muutos on vähäisin. Nykyisen tien varren asukkaat ovat tietoisia liikenteen riskeistä ja melusta, heidänkin asemaansa voidaan pa-

rantaa eritasoliittymillä ja meluesteillä. Vaihtoehto 1:ssä 200 ha luonnonmaisemaa jää tien alle, tie estäisi myös hirvien kulun 11 kulkureitillä. Vaihtoehdot A ja C mm. pirstovat kulttuurimaisemia, vähentävät loma-asukkaiden viihtyvyyttä ja tuhoavat lintujen pesintäseutuja.

### **Museovirasto**

Arviointiselostus on asianmukaisesti ja huolellisesti tehty, eikä Museoviraston rakennushistorian osastolla ole siihen huomauttamista. Kaipaamaan jäi nykyisen vt5:n linjauksen historiaa ja sen vaikutusta alueen asutuksen rakenteeseen, virasto ei kuitenkaan edellytä asian selvittämistä enää tässä vaiheessa.

Museovirasto puoltaa vaihtoehtoa C jatkotutkimuksen pohjaksi.

Arviointiselostuksessa on huomioitu kaikki linjausvaihtoehtojen läheisyydessä olevat muinaismuistolain rauhoittamat kiinteät muinaisjäännökset. Arkeologisen kulttuuriperinnön suojelun osalta linjausvaihtoehdot ovat samanarvoisia. Jatkosuunnittelussa tulee vielä tarkemmin selvittää valitun linjausvaihtoehdon rakentamisen vaikutukset kiinteisiin muinaisjäännöksiin. Muinaisjäännösten suojelun osalta Museovirastolla ei ole arviointiselostukseen huomautettavaa.

### **Haapataipaleen asukkaat/Ismo Pulkkinen ja Mika Suikki**

Hyvä ja perusteellinen YVA-raportti. Toivomus, että tieasia etenisi linjauksen 1C mukaisesti mahdollisimman nopeasti, vaihtoehto mahdollistaa rakentamisen erillisenä projektina välillä Huuhanaho-Nuutilanmäki.

### **Hartikainen Reijo**

Vaihtoehdon 1 mukaisesta vanhentuneesta valtatielinjauksesta on luovuttava. Tuhoaisi Kuusiharjun tilan hiljaisen asuin- ja elinympäristön tiemelulla. Vanhan historiallisen asuinpaikan arvo romahtaisi ja luonnonympäristö tuhoutuisi.

### **Hartikainen Tilma**

Vaihtoehdon 1 mukaisesta vanhentuneesta valtatielinjauksesta on luovuttava. Tuhoaisi Kuusiharjun tilan hiljaisen asuin- ja elinympäristön tiemelulla. Vanhan historiallisen asuinpaikan arvo romahtaisi ja luonnonympäristö tuhoutuisi.

### **Hänninen Kirsti ja Jouko**

Vaihtoehto 2 tuo kohtuuttomia muutoksia tilan käyttöön ja sillä asumiin. Tilalle aiotaan rakentaa uudisrakennus (rakennuslupa on) ja vanhaa (1830-luvulta) päärakennusta on kunnostettu merkittävästi. Toteu-

tuessaan vaihtoehto 2 tekee asumisen ja uudisrakentamisen järjettömäksi hankkeeksi.

### **Jokinen Hannu**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Kaartinen Jorma**

Vaihtoehto 1 tulisi 200 m päähän asuin- ja elinympäristöstäni, sekä pirstoo perikunnan maita. Vaihtoehdosta on luovuttava. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Kirjalainen Anneli**

Jatkosuunnittelussa tulisi edetä vaihtoehdon 0+ tai vaihtoehdon 2 mukaisesti. Vaihtoehto 1 tulisi hylätä, se vaatisi huomattavan alueen nykyiseltä metsätalousalueelta ja muodostaisi liikkumishaitan (ei selvitetty selostuksessa riittävästi). Huomattavia haittoja metsätaloudella ojitusten uusimisen ja metsäautoteiden järjestelyjen kautta. Pirstoo virkistys- ja metsästysmaastoja. Luontoarvot uhattuna, mm. liito-orava. Lisäksi välillisiä vaikutuksia mm. asutuksen leviämisen kautta. Meluhaitat merkittävät, erityisesti uuden ja vanhan tien väliin jäävällä osalla. Nykyinen tie jäisi kuitenkin vilkasliikenteiseksi, siitä ei tulisi kylätietä.

Nykyisen tien parantaminen tukee valtakunnallisia alueidenkäyttöavoitteita. Pitäisi selvittää mahdollisuus parantaa nykyistä tietä järeällä tavalla porrastetusti.

### **Kirjalainen Kalevi**

Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2. Nykyisen tienvarren asukkaat ovat tottuneet liikenteeseen ja valinneet asuinseutunsa. Keskikaiteellinen ratkaisu ei vaadi kohtuutonta tiealueen leventämistä. Paikalliset liittymätiet ovat valmiina. Vaikka vaihtoehto 2 on kalliimpi, se tulisi valita luonnon säästämiseksi. Vaihtoehdossa 1 tiealueen alle jäisi 100-130 ha maata. Vaihtoehto 1 aiheuttaisi myös lisää tienpitokustannuksia, vanha tiekin on pidettävä kunnossa.

### **Kirjalainen Tellervo**

Kannattaa vaihtoehtoa 2. Paasolan tila sijaitsee muutaman sadan metrin päässä vaihtoehdosta 1. Puhdas luonto tuhoutuisi ja melu tulisi tilalle

kahdesta suunnasta. Nykyisen tienvarren asukkaat ovat tottuneet liikenteeseen. Vaihtoehto 1 aiheuttaisi myös lisää tienpitokustannuksia, vanha tiekin on pidettävä kunnossa.

### **Kokko Kalevi ja Eeva-Leena**

Jatkosuunnitteluun tulee valita vaihtoehto 2, ei vaadi maapohjan ostoja, uusia tilakohtaisia liittymiä eikä uuden kylätien rakentamista. Vaihtoehto 1 turmelisi asuinalueemme melu- ja saastehaitoilla, rikkoisi virkistykseen käytetyn metsäalueen. Kiinteistön arvo laskisi.

### **Koivunen Sari sekä lapset Teemu, Miika ja Kalle**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Asuinpaikka valittu rauhallisuudesta johtuen. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Kääriäinen Pentti**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Vaihtoehtoa 1 ei saa ottaa yleissuunnitteluun tarkasteltavaksi.

### **Lattunen Sanna**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Asuinpaikka valittu rauhallisuudesta johtuen. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Loukion seudun asukkaat (19 allekirjoittajaa)**

#### **Yhteyshenkilö Markku Paavilainen**

Kannattavat vaihtoehtoa A. Suorin tielinjaus, kulkee pääosin pitkin metsäalueita, maanrakennusainetta riittävästi, kokonaan Kuosmalan kylän länsipuolella, ei negatiivisia vaikutuksia virkistys- tai kotitarvekalastukseen yms. Vastustavat vaihtoehtoa C. Pirstoo museoaluetta, rajoittaa maatalouselinkeinoja voimakkaasti, joutsen ja liito-orava esiintyvät alueella. Tie pitenisi n. 600 metriä, mikä aiheuttaa n. 250 000 euron lisäkustannukset polttoaineessa/vuosi.

### **Matiskainen Rauni ja Rahikainen Liisa**

Vastustavat vaihtoehtoa 1. Vaihtoehto kulkee Heilasenmäen tilan kautta, haittaa loma- ja virkistyskäyttöä, Ekslammen luonnonrauha häiriin-

tyisi. Pinta-alallisesti kohtuuton menetys, pirstominen laskee tilan arvoa. Heilasenmäellä on myös historiallista arvoa, ruhtinatar Natalia Demitov asunut 1940-luvulla tilalla. Tielinjaus leikkaisi luonnonvaraisen puron Pekansuolta Ekslampeen, metsälain 10§:n mukainen kohde.

### **Miettinen Stina ja Kakriainen Hannu**

Kannattavat nykyisen tien parantamista, joko vaihtoehto 0+ tai vaihtoehto 2. Uuden tielinjan avaaminen on huonoin vaihtoehto kestävän kehityksen ja luonnon kannalta katsottuna. Valtakunnallinen alueidenkäyttötavoitteen mukainen ratkaisu on oikea periaate.

### **Norolantien, Hietämäentien ja Hiesutien asukkaat, nykyisen vt 5:n lähialueen asukkaat (yhteensä 46 allekirjoittajaa), yhteyshenkilö Sari Palosaari**

Kannattavat vaihtoehtoa 1. Rauhoittaisi nykyisen valtatie lähialueen ja mahdollistaisi asuinalueen kehittämisen. Meluhaitat pienenisivät ja asuinviihtyisyys ja turvallisuus paranisi. Vaihtoehto 2 toisi tien lähemmäksi asuntoja ja tien alle olisi jäämässä asuinrakennus tai useampia. Neljä kaistaa ja eritasoliittymät lisäisivät meluhaittoja entisestään.

### **Nyholm Hannele**

Vastustaa vaihtoehtoa 1. Vaihtoehto tuhoaisi virkistyskäyttöön soveltuvat ehjät metsäalueet asutuskeskuksen lähellä. Suomessa ei tarvita näin valtavaa tieverkkoa.

### **Nykänen Anne**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Orbinski Eeva**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Asuinpaikka valittu rauhallisuudesta johtuen. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Orbinski Teuvo**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin.

Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Palkeinen Virpi**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Kyseessä vanhentunut ja lainvoimaton linjaus. Asuinpaikka valittu rauhallisuudesta johtuen.

### **Parkkamäki Stina**

YVA-selostuksessa ei huomioida selkeästi vaihtoehto 1:n aiheuttamia ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia. Vaihtoehto 1 pilkkoo Heikkalan tilan talousmetsäalueita, niin että tila ei säily elinkelpoisena. YVA-selostuksessa vääristetään meluhaittoja, vaihtoehto 1:ssä melulle altistuvien asukkaiden määrä vain lisääntyy entisestään, noin 600 uudella asukkaalla. Vaihtoehdossa 2 melulle altistuvien asukkaiden määrä lisääntyy nykyisestä vain liikenteen lisäyksen kautta.

### **Pekkanen Marina**

Vaihtoehto 1 on kohtuuton. Se pirstoisi Pekkalan tilan kahtia. Tien alle jäisi 8% maista. Lisäksi tie tuhoaisi melulla ja päästöillä elinympäristön. Voimalinjahankkeet rasittaneet ennestään kohtuuttomasti.

### **Pekkanen Markku**

Vaihtoehto 1 on kohtuuton. Se pirstoisi Pekkalan tilan kahtia. Tien alle jäisi 8% maista. Lisäksi tie tuhoaisi melulla ja päästöillä elinympäristön. Voimalinjahankkeet rasittaneet ennestään kohtuuttomasti.

### **Pekkanen Markus**

Vaihtoehto 1 on kohtuuton. Se pirstoisi Pekkalan tilan kahtia. Tien alle jäisi 8% maista. Lisäksi tie tuhoaisi melulla ja päästöillä elinympäristön. Voimalinjahankkeet rasittaneet ennestään kohtuuttomasti.

### **Piispa Matti ja Maritta**

Nykyistä tietä seuraava linjaus olisi paras. Jos kuitenkin päädytään vaihtoehtoon 1, jatkosuunnittelussa olisi tiloille Väärä 2:6 ja Niemelä 7:27 koituvat haitat saatava mahdollisimman vähäisiksi.

**PL-Kilpi Lehtonen Oy /Pentti Lehtonen**

Kannattaa vaihtoehtoa 2. Aloittamalla parantaminen kriittisistä paikoista, turvallisuutta voidaan parantaa nopeammin. Nykyisellä tielinjauksella on jo olemassa valmiit palvelut. Vaihtoehdossa 1 meluhaitat Visulahdessa eivät juuri korjaantuisi.

**Pulkinen Matleena**

Ehdotuksia valtatie 5:n nykyisen väylän välittömästä parantamisesta, mm. 60 km/h:n alueen jatkamisesta.

**Puolakka Harri sekä lapset Joonas ja Lassi**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Asuinpaikka valittu rauhallisuudesta johtuen. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

**Puolakka Piia sekä lapset Joonas ja Lassi**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Asuinpaikka valittu rauhallisuudesta johtuen. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

**Salonen Mika**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi. Kyseessä vanhentunut ja lainvoimaton linjaus. Asuinpaikka valittu rauhallisuudesta johtuen.

**Seppänen Anja**

Jatkosuunnittelussa tulisi edetä vaihtoehdon 0+ tai vaihtoehdon 2 mukaisesti. Vaihtoehto 1 tulisi hylätä, se vaatisi huomattavan alueen nykyiseltä metsätalousalueelta ja muodostaisi liikkumishaitan (ei selvitetty selostuksessa riittävästi). Tie pilkkoo oman metsäalueen. Luontoarvot uhattuna, mm. liito-orava. Lisäksi välillisiä vaikutuksia mm. asutuksen leviämisen kautta. Meluhaitat merkittävät, erityisesti uuden ja vanhan tien väliin jäävällä osalla. Eritasoristeysten määrä vaihtoehdolla 1 epärealistisen vähäinen.

Nykyisen tien parantaminen tukee valtakunnallisia alueidenkäyttövoittoja. Pitäisi selvittää mahdollisuus parantaa nykyistä tietä järeällä tavalla porrastetusti.

### **Taskinen Jouko**

Ympäristövaikutusten arviointi on puolueellinen ja huonosti toteutettu. Vaihtoehdon 1 arvokkaita luontokohteita on jätetty tahallisesti pois ja ympäristövaikutuksia vähätelty. Lampilan tilan tuntumaan ei saa tehdä valtatie 5:ttä. Vaihtoehto 1 on poistettava tarkastelusta.

### **Taskinen Jussi**

Vaihtoehto 1 on kohtuuton, se pirstoo ja tuhoaa täysin tilan maat. Tila menettäisi 5 ha. Työ-, asuin- ja virkistyspaikkani tuhoutuisi. Ympäristövaikutusten arviointi on täysin epäonnistunut maastokäyntiä myöten. Tilalla jo ennestään kohtuuttomasti pakkolunastuksia voimalinjojen johdosta. Tilan mailla on liito-oravia, vaihtoehto 1 tuhoaisi oravien elinympäristön ja ne siirtyisivät muualle maille. Vaihtoehto 1 poistettava. Maanomistajaa ei ole huomioitu YVA:ssa.

### **Taskinen Terhi**

(15 sivua + 8 liitettä, sekä kuusi sivuinen täydennys, toimitettu kokonaisuutena hankkeesta vastaavalle)

YVA-selostuksen puutteet, virheet ja puolueellisuus: Pakkolunastushankkeiden (voimalinjat ja tiet) yhteisvaikutusta ei ole huomioitu ja YVA:ssa ei ollut riittävästi aikaa toimittaa materiaalia suunnittelijoille, valtatie 5:n suunnittelun historia on kerrottu tahallisesti väärin, aikaan vastustettiin uusia linjauksia, ei linjauksen jäämistä nykyiselle paikalleen. Hankeryhmä puolueellinen, puutteellinen ympäristön, sosiaalisten ja sosioekonomisten vaikutusten tuntemus. Ympäristöselvityksen tekijä esteellinen ja epäluotettava, luontoympäristöltään huomattavia kohteita vaihtoehdolla 1jäänyt selostuksesta pois, liitteessä tuotu esille yleissuunnitelmassa 1991 inventoidut kohteet. Lampilan alueen muinaisjäännökset, kulttuurihistorialliset ja maisemakohteet, rakennussuojelukohteet ja metsälakikohteet jätetty merkitsemättä tai merkitty väärin. Vaikutusta eliöihin ja eliölajeihin sekä kasveihin ei ole tutkittu (Reitojan puro), ei myöskään vaikutuksia eläimiin ja lintuihin. Valtatien leveys kuvattu harhaanjohtavasti. Meluallistusta ei ole vertailtu oikein vaihtoehtojen 1 ja 2 välillä, melusuojauksen tarvetta vähätelty vaihtoehdolla 1. Tievalaistuksen ja matkapuhelinmastojen vaikutusta ei ole tutkittu. Rakentamiskustannukset laskettu väärin. Maatiloihin kohdistuvia haittoja on vähätelty. Arviointiselostus on epäluotettava, ei ole käytetty täsmällisiä lukuja, lähdeviitteet puuttuvat yms. Selostus on YVA-asetuksen vastainen. YVA-yhteysviranomaisen ja asukkaiden lausuntoja ei ole huomioitu. Selvitys puutteista ja epävarmuustekijöistä puuttuu, samoin arvio mahdollisista ympäristöonnettomuuksista ja niiden vaikutuksista puuttuu. Vaihtoehdon 1 osalta ei ole tehty ehdotusta toimiksi haitallisten ympäristövaikutusten torjumiseksi. Yleistajuinen ja havainnollinen yhteenvedo puuttuu kokonaan.

Sosiologi vaihtui kesken työn. Liian lyhyen kuulemisen aikana mahdollon korjata kaikki puutteet. Maastokäyntien kuuluttaminen ja toteutus tapahtui epätasapuolisesti.

Vaihtoehto 1 aiheuttaa suuret kielteiset vaikutukset asutukselle, elinkeinonharjoittamiselle ja muille toiminnoille sekä luonnonarvoille. Vaihtoehdossa poiketaan valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista ja ympäristönsuojeluperiaatteista ja se on kestävä kehityksen vastainen. Perustuslain 6§:n vastainen. Tuhoaisi tiemelulla, päästöillä ja suolalla arvokkaan luonnon. Hävittäisi liito-oravat, alueella naavaisia puita, jotka tarpeen oravalle. Vaihtoehto 1 lisää melulle altistuvien määrää 50%, linjausten väliin jäävät asukkaat kärsivät kohtuuttomasti. Virkistysalueet menetettäisiin. Terveellinen ja puhdas työympäristö menetettäisiin, vanhat tieyhteydet tuhoutuvat. Maamenetykset maatiloille kohtuuttomat. Vaihtoehto 1. aiheuttaa suuret kielteiset vaikutukset asutukselle, elinkeinonharjoittamiselle ja muille toiminnoille sekä luonnonarvoille.

Vaihtoehto 1 on ihmisoikeusrikos. On moraalisesti ja eettisesti väärin siirtää valtatie 5 haittoja, olemassa olevan tien varressa olevat ovat vapaaehtoisesti valinneet asuinpaikkansa. Vaihtoehto 1 johtaisi vakaasti kielteisiin sosiaalisiin ja sosioekonomisiin vaikutuksiin.

### **Taskinen Tuula**

YVA:n ohjelmavaiheessa annettua lausuntoa ei otettu huomioon YVA:ssa. (Tuula Taskisen esittämä kielteinen kannanotto vaihtoehdosta 1 jäi inhimillisen virheen johdosta referoimatta ohjelmointivaiheen yhteysviranomaisen lausunnossa, lausunto on kuitenkin ollut käytettävissä YVA-menettelyssä. Taskisen selostusvaiheen lausunto on samansisältöinen). Vaihtoehto 1 on ihmisoikeusrikos ja se tulee poistaa tarkastelusta heti. YVA ei ota huomioon pakkolunastushankkeiden (voimalinjahankkeet) yhteisvaikutusta ja erityisryhmiin kuuluvia ihmisiä. Voimalinjahankkeet ovat aiheuttaneet työkyvyttömyyden.

### **Tirranen Eeva**

Vaihtoehto 1 turmelisi tieliikenteen melulla ja päästöillä asuin- ja elinympäristön, kiinteistön arvo laskisi ja virkistysalueet menetettäisiin. Asuinpaikka valittu rauhallisuudesta johtuen. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, siinä hyödynnetään olemassa olevaa tietä, eikä aiheuteta uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Törö Marja**

Vaihtoehto 1 on kohtuuton. Se tulisi noin 200 metrin päähän asuin- ja elinympäristöstäni. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulee valita vaihtoehto 2, se ei aiheuttaisi uusia meluhaitta-alueita. Arvokas luonto säilyisi.

### **Tyrväinen Markku**

Vastustaa vaihtoehtoa 1. Omistuksessa olevat kiinteistöt jäisivät melualueen sisälle ja saasteet häiritsivät puiden kasvua. Vaihtoehto mahdol-

lisesti heikentäisi tai jopa hävittäisi liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ja rikkoisi ekosysteemiä. Vaihtoehto 2 on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen.

### **Wartiainen Anni**

YVA-selostuksessa ei huomioida selkeästi vaihtoehto 1:n aiheuttamia ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia. Vaihtoehto 1 pilkkoo Heikkalan tilan talousmetsäalueita, niin että tila ei säily elinkelpoisena. YVA-selostuksessa vääristetään meluhaittoja, vaihtoehto 1:ssä melulle altistuvien asukkaiden määrä vain lisääntyy entisestään, noin 600 uudella asukkaalla. Vaihtoehdossa 2 melulle altistuvien asukkaiden määrä lisääntyy nykyisestä vain liikenteen lisäyksen kautta.

### **Wartiainen Erkki**

YVA-selostuksessa ei huomioida selkeästi vaihtoehto 1:n aiheuttamia ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia. Vaihtoehto 1 pilkkoo Heikkalan tilan talousmetsäalueita, niin että tila ei säily elinkelpoisena. YVA-selostuksessa vääristetään meluhaittoja, vaihtoehto 1:ssä melulle altistuvien asukkaiden määrä vain lisääntyy entisestään, noin 600 uudella asukkaalla. Vaihtoehdossa 2 melulle altistuvien asukkaiden määrä lisääntyy nykyisestä vain liikenteen lisäyksen kautta.

### **Wartiainen Osmo**

YVA-selostuksessa ei huomioida selkeästi vaihtoehto 1:n aiheuttamia ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia. Vaihtoehto 1 pilkkoo Heikkalan tilan talousmetsäalueita, niin että tila ei säily elinkelpoisena. YVA-selostuksessa vääristetään meluhaittoja, vaihtoehto 1:ssä melulle altistuvien asukkaiden määrä vain lisääntyy entisestään, noin 600 uudella asukkaalla. Vaihtoehdossa 2 melulle altistuvien asukkaiden määrä lisääntyy nykyisestä vain liikenteen lisäyksen kautta.

## **4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO**

Etelä-Savon ympäristökeskus esittää, ottaen huomion myös arviointiselostuksesta saadut lausunnot ja mielipiteet, arviointiselostuksesta seuraavaa:

### **Hankekuvaus**

Arviointiselostuksessa esitetään tiedot hankkeesta, sen sijainnista ja hankkeen tarkoituksesta selkeästi ja havainnollisesti. Hankkeesta vastaava käy ilmi selkeästi. Tarvetta on riittävästi perusteltu, erityisesti liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta. Hankkeen toteuttamisen ajankohdasta ei ole esitetty edes arviota, mitä on pidettävä puutteena.

Toteuttamisen edellyttämät luvat ja päätökset on esitetty luettelona. Samoin on selostettu YVA-menettelyn liittymistä maankäytön suunnitteluun.

Hankkeen ja sen elinkaaren kuvaamista on selvästi vaikeuttanut avoimena ole toteuttamisajankohta ja erilaiset toteuttamismahdollisuudet. Esipuheessa arvioidaan, että tien parantaminen alkaa aikaisintaan 10-15 vuoden päästä. Toteutus voi tapahtua myös vaiheittain. Kaikki nämä vaikuttavat niin, että esimerkiksi rakentamisen aikaisia vaikutuksia on voitu arvioida vain pääpiirteittäin. Erityisesti nykyisen linjauksen parantamisen vaihtoehdossa rakentamisen aikaisten vaikutusten arviointi jää hyvin yleiselle tasolle.

Aikaisemmat suunnitelmat ja selvitykset on kuvattu hyvin, samoin suunnittelun jatkuminen YVA-vaiheen jälkeen.

Selostuksessa on esitetty arvioinnista vastannut työryhmä ja sen jäsenien vastuualueet ja asiantuntemus.

### **Vaihtoehtojen käsittely**

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn olennainen osa on hankkeen ja sen vaihtoehtojen avoin tarkastelu.

Arviointiohjelmassa tarkasteluun otettiin otettu neljä vaihtoehtoa, joista 1A, 1B ja 1C perustuvat suurelta osin tiesuunnitelmaan 1991 ja toimenpidepäätökseen 1992 poiketen toisistaan Saarijärven seudun ratkaisujen osalta. Vertailuvaihtoehtona oli 0+ eli nykyisen valtatieparantaminen.

Suunnittelun aikana tehtyjen liikenteellisten tarkastelujen sekä yhteysviranomaiselta ja kansalaisilta saatujen lausuntojen perusteella on kuitenkin todettu, että vertailuvaihtoehtoa 0+ (nykyisen valtatieparantaminen) ei voida pitää realistisena vaihtoehtona. Pitkällä tähtäimellä valtatie on parannettava sekä uudella että nykyisellä linjauksella nelikaisena tienä, jotta liikenteen sujuvuus olisi myös ennustetilanteessa riittävä. Tämän johdosta YVA:ssa on tutkittu nykyisen valtatieparantamisen osalta kahta vaihtoehtoa (0+ ja 2). Vaihtoehdossa 0+ tehdään vain välttämättömät, pienet toimenpiteet ja vaihtoehdossa 2 ne toimenpiteet, joilla nykyisen tien parantamisesta saadaan muodostettua realistinen, myös pitkällä tähtäimellä toimiva vaihtoehto.

Vaihtoehto 0 toimii valtatieparantamisvaihtoehtojen vertailuvaihtoehtona.

Arviointimenettelyn täydentäminen nykyisen tieväylän kahdella erilaisella vaihtoehdolla on parantanut arvioinnin laatua, koska vaihtoehtojen vaikutuksia on voitu vertailla tasapuolisemmin. Myös nykyiseen tieväylän vaihtoehtojen tietopohjaa on parannettu lähelle vaihtoehtoa 1. Vaihtoehdot on kuvattu täsmällisesti.

## Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Arviointiselostuksessa on esitetty vaikutustarkastelun perustaksi riittävät selvitykset ympäristöstä.

Luontoselvityksen osalta jää osittain epäselväksi, miten yksityiskohtaisesti nykyiseen tielinjaan perustuvien vaihtoehtojen alueet on tutkittu. Inventointimenetelmä olisi pitänyt kuvata tarkemmin. Koska esimerkiksi liittymien- ja rinnakkaisteiden järjestelyt tarkentuvat jatkosuunnittelussa, tulee selvityksiä täydentää siinä vaiheessa.

Yleensä ottaen selvitykset on kohdennettu oikein ja tarkastelussa on keskitytty perustellusti merkittäviin vaikutuksiin.

Keskeiset **vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin** ovat tulleet selostuksessa esille. Kuitenkin eräiltä osin vaikutukset on esitetty hyvin kuvailevasti ja yleispiirteisesti. Esimerkiksi todelliset vaikutukset metsätalouteen elinkeinona jäävät kuvailun varaan, vaikutuksia metsäteihin, ojituksiin, metsäkuvioihin yms. on käyty läpi vain hyvin yleisellä tasolla. Aineistossa ei ole yhtään maanomistusta kuvaavaa karttaa, kuitenkin tiehankkeella saattaa olla hyvin merkittävä sosiaalinen ja taloudellinen vaikutus erityisesti maa- ja metsätaloutta pääelinkeinonaan harjoittaviin alueen asukkaisiin.

Asukkaiden ja yhteisöjen kokemia vaikutuksia ja mielipiteitä ei selostuksessa ole esitetty selkeästi, vaikka vuorovaikutusta oli paljon. Kokeemukset ja mielipiteet olisi pitänyt tuoda raportissa esille paremmin, nyt keskitytään kertomaan, miten kuuleminen on järjestetty. Esimerkiksi ryhmätöiden anti olisi voitu raportoida selostuksessa. Mielipiteet ja vuorovaikutus tulevat kyllä esiin vaikutustarkastelun tekstissä, mutta esitystapa olisi voinut olla selkeämpi tässä suhteessa.

**Melu ja päästöt** ovat saaneet selostuksessa keskeisen huomion ja niiden vaikutuksia on pohdittu riittävästi. Liitteenä olevat melukartat ovat sikäli hämääviä vesistönylityksen (Saarijärvi) kohdalla, että melualue leikkautuu jonkin käsittelyrajauksen johdosta pienemmäksi, kuin se todellisuudessa todennäköisesti on. Tekstissä kerrotaan kyllä melun ulottuvan vesialueella "pitkälle" ja tekstin yhteydessä olevassa kartassa melualue on rajattu toisin.

Melusuojauksien tarve on tässä vaiheessa voitu arvioida vain yleispiirteisesti, mikä jossain määrin vaikeuttaa eri vaihtoehtojen vertailua, oli sitten kysymys meluhaitoista, kustannuksista tai maisemavaikutuksista.

**Vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntaan** on kuvattu kaavoitustilanteen osalta hyvin, samoin hankkeen yhtymäkohdat maankäytön suunnitteluun. Välillisiä vaikutuksia maankäyttöön pitkällä aikavälillä on arvioitu tekstissä melko yleispiirteisesti.

Arviointiselostuksessa on suoranaaisesti viitattu valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin hyvin vähän. Sinänsä tarkastelu sisältää valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sisältyviä teemoja. Kun arvioinnin pohjalta tehdään jatkosuunnittelua, toteutettavaa vaihtoehtoa valittaessa tulee ottaa myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet huomioon.

***Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön*** on perusselvitysten osalta selvitetty riittävällä tavalla ja vaikutuksia arvioitu riittävän monipuolisesti. Jatkosuunnittelussa erityisesti vaihtoehdolla 2 on eritasoliittymien suunnittelussa edessä merkittäviä haasteita suhteessa maisemaan ja kulttuurihistoriaan. Historiallisen ajan muinaisjäännösten inventoinnissa on myös tehtävää.

Perusselvitykset koskien ***vaikutuksia luontoon ja vesistöihin*** on tehty riittävän kattavasti. Epäselväksi jää se, että ovatko selvitykset yhtä kattavat nykyisen tiealueen vaihtoehdoilla kuin vaihtoehdolla 1.

Jatkosuunnittelun yhteydessä hankkeesta vastaavan tulee selvittää luotettavasti, hävittää tai heikentääkö vaihtoehto 1 liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Selvitys tulee tehdä paitsi kriittisten Oravinmäen ja Kinnarin alueiden osalta, myös Herttuaisen reviirin osalta. Selvitys ratkaisee joudutaanko harkitsemaan lupaa poiketa Luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesta hävittämis- ja heikentämiskiellosta.

Liito-oravan mahdollisuudet kulkea tiealueen yli tulee selvittää jatkosuunnittelun yhteydessä. Muutenkin tiealueen estevaikutusta eläinten liikkumiseen tulee pyrkiä vähentämään.

Myllylampi on valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön osa. Lammella on myös erityisarvo arvokkaana pienvetenä ja esimerkiksi saukon esiintymisalueena. Nämä seikat tulee huomioida jatkosuunnittelun yhteydessä.

Alueella ei ole pohjavesialueita. Selostuksessa ei tuoda esille mahdollisia vaikutuksia yksityisiin kaivoihin. Seikka tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Pintavesivaikutusten oletetaan rajautuvan lähinnä rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin.

Selostuksessa ei ole huomioitu liikenteessä sattuvan tai rakentamiskäisen ympäristöönnettomuuden mahdollisuutta. Ei vaihtoehdot saattavat olla tästä näkökulmasta katsottuna erilaisia. Esimerkiksi vesistöyliitys voi olla tässä suhteessa riskitekijä.

***Rakentamisen aikaisia vaikutuksia*** on pohdittu riittävällä tavalla. Mahdollisuus vaiheittaiseen toteutukseen vaikeuttaa vaihtoehtojen suoraa vertailua.

### **Vaihtoehtojen selvittäminen ja merkittävyyden arviointi**

Vaihtoehtojen vertailumenetelmät on esitetty ja periaatteet kuvattu. Taulukkotyyppinen esitys antaa havainnollisen kuvan, sitä on tukemassa ytimekäs, lyhyt yhteenvedo keskeisistä vaikutuksista ja johtopäätöksistä. Johtopäätökset ovat yhtäpitäviä vertailun kanssa.

## **Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen**

Selostuksessa on keskitytty erityisesti meluntorjunnan pohtimiseen, mikä onkin tässä hankkeessa olennaista. Tosin tältäkin osin tarkempi suunnittelu saattaa tuoda esiin uusia, huomioitavia seikkoja. Vaihtoehdolla 1 saattaa tulla tarvetta lisämelunsuojauksiin, vaikka asutus onkin hyvin harvaa. YVA-prosessin osallistuminen toi selkeästi esille asukkaiden huolen tässä suhteessa ja se tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Rakentamisen aikaisten haittavaikutusten vähentäminen on esillä selostuksessa. Arviointi on tosin tässä suhteessa vaikeaa, koska toteuttamista vasta tai -ajasta ei vielä tietoa.

Vaihtoehdon 1 estevaikutusta niin ihmisten kuin eläimienkin liikkumiseen tulee pyrkiä erilaisin keinoin vähentämään jatkosuunnittelussa.

## **Osallistuminen**

Arviointimenettelyn yhteydessä on järjestetty useita yleisötilaisuuksia ja maastokäyntejä. Niihin on liittynyt paitsi hankkeen esittelyä, myös ryhmätöitä ja keskustelua. Yleisötilaisuuksia on ollut sekä Juvalla että Mikkelissä, keräten kaikkiaan noin 200 osallistujaa. Tilaisuuksissa käytiin erittäin vilkasta keskustelua, selostuksesta olisi voinut käydä paremmin ilmi käytyjen keskustelujen ja ryhmätöiden anti.

Hankkeesta on saanut tietoa myös Tiehallinnon Internet-sivuilta. Arvioinnissa on sidosryhmille varattu riittävä mahdollisuus ilmaista mielipiteensä ja antaa lausuntonsa hankkeesta.

## **Raportointi**

Arviointiselostus on ulkoasultaan ja sisältörakenteeltaan selkeä ja informatiivinen. Jaksottainen tarkastelu sopii tähän kohteeseen hyvin, vaikkakin se aiheuttaa eräiltä osin saman asian moninkertaista käsittelyä. Kartta-aineisto on pääosin erittäin havainnollista, liitteenä olevia melukarttoja lukuun ottamatta. Muutamat kuvaupotukset havainnollistavat hyvin mm. vaihtoehtojen maisemallisia vaikutuksia.

Vaihtoehtojen vertailutaulukot antavat nopeasti yleiskuvan vaihtoehtojen vaikutuksista.

## **Yhteenveto ja ohjeet jatkotyöhön**

Arviointiselostus sisältää kaikki YVA-laissa ja -asetuksessa vaaditut asiat. Siltä osin arviointiselostuksen voidaan katsoa täyttävän lain riittävyyden vaatimuksen. Vaikutustarkastelu on kohdennettu hankkeen merkittäviin vaikutuksiin. Vaikutuskokonaisuuksien selvittäminen on asiantuntevaa ja useimmat arvioinnissa käytettävät menetelmät on kerrottu riittävän selkeästi.

Luonnonympäristön selvitykset olivat riittäviä ja asiantuntevasti laadittuja. Selvitysten osalta osittain epävarmuustekijäksi jää nykyisen tiealueen ympäristö (vaihtoehdot 0+ ja 2), erityisesti liittymä- ja rinnakkaisteiden alueet, joiden tilantarve tarkentuu myöhemmin. Myös liito-oravaa koskevia selvityksiä ja vaikutusarviointeja tulee tarkentaa jatkosuunnittelun yhteydessä.

Ympäristökeskus korostaa erityisesti YVA-asetuksen edellyttämää haitallisten vaikutusten ehkäisyn ja rajoittamisen tarkastelua myös jatkosuunnittelun yhteydessä. Ihmisiin ja luontoon kohdistuvia erilaisia haitallisia vaikutuksia tulee pyrkiä vähentämään.

Arviointiprosessin osallistumisen yhteydessä esitetyt mielipiteet ja näkökohdat tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

## 5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto arviointiselostuksesta on nähtävillä 05.06.2006 alkaen ympäristöhallinnon www-sivulla osoitteessa <http://www.ymparisto.fi/esa> ja virka-aikana yhden kuukauden ajan yhdessä arviointiohjelman kanssa seuraavissa paikoissa:  
Mikkelin kaupungin virastotalon palvelupisteessä, Maaherrankatu 9-11, Mikkelä,  
Juvan kunnan virastotalolla, Juvantie 13, Juva,  
Etelä-Savon ympäristökeskus, Jääkärintie 14, Mikkelä.

Johtaja

Heikki Teräsvirta

Diplomi-insinööri

Eero Korhonen

## 6. LIITTEET

Arviointiohjelmasta pyydetty lausunnot

Suoritemaksun määräytyminen ja sitä koskeva oikaisuvaatimus-osoitus

**Suoritemaksu**

6720 €

|                 |                                                                                                                                         |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Jakelu</b>   | Kaakkois-Suomen tiepiiri, suoritemaksua vastaan                                                                                         |
| <b>Tiedoksi</b> | Alueelliset ympäristökeskukset<br>Suomen ympäristökeskus<br>Ympäristöministeriö<br>Itä-Suomen ympäristölupavirasto<br>Lausunnon antajat |

**LIITE 1****PYYDETYT LAUSUNNOT**

Etelä-Savon maakuntaliitto

Itä-Suomen lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto

Juvan kunta, kunnanhallitus

Juva-Puumala-Sulkava kuntayhtymän tk/hallitus

Maakuntamuseo

Mikkelin kaupunki, kaupunginhallitus, ympäristöpalvelut, sosiaali- ja terveystoimi

Museovirasto

**LIITE 2****MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA  
MUUTOKSENHAKU**

Maksu määräytyy ympäristöministeriön asetuksessa (1237/2003) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista olevan maksutaulukon mukaisesti.

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