



Yhteysviranomaisen lausunto Savonlinnan syväväylän siirtohankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Mikkeli 27.4.2000

Merenkulkulaitos
Porkkalankatu 5
PL171 00181 HELSINKI

Viite: 10.2.2000 Etelä-Savon ympäristökeskukseen vireille tullut arviointiohjelma

Asia: Savonlinnan syväväylän siirron ympäristövaikutusten arviointi

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

1. Hankkeen perustiedot

Hankkeesta vastaava: Merenkulkulaitos Porkkalankatu 5 PL 171 00181 Helsinki
Hankkeen nimi: Savonlinnan syväväylän siirron ympäristövaikutusten arviointi
Yhteysviranomainen: Etelä-Savon ympäristökeskus Jääkärintie 14, 50100 Mikkeli

Hankkeen tavoitteet

Merenkulkulaitoksen tavoitteena on siirtää Savonlinnan syväväylä pois ympäristöltään herkästä ja laivaliikenteen kannalta vaikeasti navigoitavasta Kyrönsalmesta. Hanke liittyy Savonlinnan tie-, rata- ja syväväyläjärjestelyjen kokonaishankkeeseen, jossa liikennejärjestelyjen suunnittelu on jatkunut jo runsaat 40 vuotta.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä

Väylähanke on ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja asetuksen hankeluettelossa mainittu hanke, johon arviointimenettelyä tulee soveltaa.

Arviointimenettely käynnistyi, kun Merenkulkulaitos toimitti arviointiohjelman Etelä-Savon ympäristökeskukselle 10.02.2000. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan Merenkulkulaitoksen esittämä suunnitelma arvioitavista vaikutuksista ja arviointimenetelmistä.

Arviointimenettelyä seuraamaan on perustettu ohjausryhmä, joka koostuu Merenkulkulaitoksen ja heidän konsulttinaan toimivan Viatek Oy:n edustajien lisäksi Etelä-Savon ympäristökeskuksen, maakuntaliiton, tiepiirin, Savonlinnan kaupungin ja Museoviraston edustajista.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely) etenee siten, että Merenkulkulaitos ja Viatek Oy selvittävät hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutukset arviointiohjelman ja tämän yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta sekä laativat ympäristövaikutusten arviointiselostuksen. Se tulee valmistuttuaan nähtäväksi ja ympäristökeskus tiedottaa sen nähtävilläolosta. Myös arviointiselostuksesta tullaan pyytämään lausunnot ja selvitysten riittävydestä on tuolloin mahdollisuus esittää mielipiteitä.

YVA-menettelyssä ei tehdä hanketta koskevia päätöksiä, joten siihen ei liity myöskään valitusoikeutta. Arvioinnin tulokset otetaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa ja lupamenettelyissä sekä päätöksenteon valmistelussa.

2. Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot

Arviointiohjelman mukaiset toteuttamisvaihtoehdot ovat:

Laitaatsalmen syväväylä, jossa on kaksi alavaihtoehtoa:

Kiinteä silta, jonka alikulkukorkeus on 16 m. Tällöin korkeammat kiinteämastoiset alukset käyttävät edelleen Kyrönsalmea.

Avattava silta, jonka alikulkukorkeus on 14-16 m. Tällöin kaikki alukset voidaan ohjata Laitaatsalmen kautta.

Uuden syväväyläosan pituudeksi tulee hieman yli 1 km. Syväväylää varten Laitaatsalmea tulee syventää ja leventää, jolloin väylälle voidaan keskittää suurin osa Savonlinnan ohi kulkevasta vesiliikenteestä. Laitaatsalmissa turvataan tulevaisuudessa myös uitto.

Aholahden syväväylä ja kanava:

Aholahden vaihtoehdossa uusi avokanava läpäisee Haukiveden ja Pihlajaveden välisen kannaksen. Kanavan pituus on noin 2 km ja leveys 30-45 m. Lisäksi väylän ruoppauksia on tehtävä myös nykyisillä vesialueilla. Kaivutöistä syntyvien ylijäämämassojen sijoituspaikasta ei ole tehty päätöstä. Mikäli kanava ja valtatie rakentamishanke toteutetaan eri aikaan, ei kaivumassoja voida läjittää tiepenkereisiin.

Aholahtivaihtoehtoon liittyy Poukkusalmen ylittävä katuyhteys Pihlajaniemeen. Poukkusalmen siltan osalta vaihtoehtoina ovat joko kiinteä, alikulkukorkeudeltaan 24,5 m korkea silta tai avattava silta, jonka alikulkukorkeus on 6,5-10,5 m.

Kyrönsalmen syväväylä:

Nykyinen väylä Kyrönsalmissa on niin sanottu 0-vaihtoehto, jossa tarkastellaan nykyistä tilannetta ja sen kehittymistä mikäli syväväylän siirtohanketta ei toteuteta.

3. Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin

Savonlinnan syväväylän siirto liittyy Savonlinnan liikenneongelmien kokonaistarkasteluun, johon on haettu ratkaisua jo 1960-luvulta lähtien. Vuonna 1989 liikenneministeriön työryhmä teki selvityksen Savonlinnan syväväylä-, tie- ja ratajärjestelyjen muodostamasta hankekokonaisuudesta (Liikenneministeriön raportti 48/89). Liikenneministeriö esitti raportista antamassaan kannanotossa mm. syväväylän siirtämistä Aholahteen.

Valtatien 14 yleissuunnitelma välillä Aholahti-Mertala valmistui vuonna 1990. Syväväylän ylittävät tiesillat oli suunniteltu kiinteinä siltoina, joiden alikulkukorkeus oli Aholahdessa ja Poukkusalmissa 24,5 m ja Kyrönsalmissa 12,4 m. Aholahden kanavasta saatavat maa- ja kalliomassat suunniteltiin käytettäväksi tie- ja ratapenkereisiin.

Valtatien 14 tiesuunnitelma valmistui vuonna 1993. Samanaikaisesti tiesuunnitelman kanssa Merenkulkulaitos laati Aholahden kanavasta ja syväväylästä vesioikeusasiakirjat. Vesioikeuskäsittelyn yhteydessä hankkeesta on laadittu katselmusasiakirjat. Tällä hetkellä vesioikeuskäsittely on keskeytetty. Tiesuunnitelma on hyväksytty ja lainvoimainen. Tiesuunnitelman mukaisista silloista on vesioikeus antanut päätöksensä. Tielaitoksen tästä arviointiohjelmasta antamassa lausunnossa todetaan,

että Laitaatsillan tie- ja siltaratkaisujen tulisi perustua vahvistetun tiesuunnitelman mukaiseen tiejärjestelyyn.

Savonlinnan kaupungin laatimissa vahvistetuissa asema- ja yleiskaavoissa on otettu huomioon valtatie 14 vahvistetun tiesuunnitelman mukaiset aluevaraukset. Yleiskaavassa on varaus Aholahden kanavalle ja Laitaatsalmeen on merkitty nykyinen uittoväylä. Vuonna 1988 vahvistetussa seutukaavassa syväväylä sijaitsee Kyrönsalmessa ja Laitaatsalmessa on laivaväylä. Uudessa Etelä-Savon seutukaavassa, joka on vahvistettavana ympäristöministeriössä, on varaus Aholahden syväväylää varten ja laivaväylät on merkitty sekä Kyrönsalmeen että Laitaatsalmeen. Keskustan länsiosien yleiskaavan tarkistus on tarkoitus käynnistää vuonna 2000. Kaavoitusta hankaloittaa se, ettei syväväylän sijainnista ole tehty lopullista ratkaisua.

Tielaitoksen esityksestä Liikenneministeriö päätti vuonna 1997 huonokuntoisen Kyrönsalmen maantiesillan korjaamisesta avattavana siltana. Samassa yhteydessä oli tarkoitus parantaa valtatie 14 Kyrönsalmen kohdalla nelikaistaiseksi tieksi rakentamalla toinen avattava silta nykyisen viereen. Uuden sillan rakentaminen käynnistyi vuonna 1998 ja valmistuu tänä vuonna, jonka jälkeen nykyinen huonokuntoinen silta puretaan. Tielaitos on tehnyt liikenneministeriölle vuoden 2001 valtion tulo- ja menoarvioon esityksen, jonka mukaan Kyrönsalmeen voitaisiin toteuttaa tie- ja rakennussuunnitelmien mukainen toinen silta tarvittavine tiejärjestelyineen.

4. Arviointimenettelyn yhteensovittaminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Itä-Suomen vesioikeus on kirjeellään 21.10.1999, dnro 1993/57 (Hk) ilmoittanut, ettei Aholahden syväväylän rakentamista koskevan asian käsittelyä jatketa vesioikeudessa (nyk. ympäristölupavirastossa) ennenkuin ympäristövaikutusten arviointimenettely on suoritettu, koska asian ratkaisu riippuu ympäristövaikutusten arviointimenettelyn lopputuloksesta.

Merenkululaitos on kirjeessään 7.10.1999, dnro 3/65/93 todennut, että arviointimenettelyn tulosten pohjalta on tarkoitus tehdä päätös syväväylän sijainnista Savonlinnan kohdalla.

Syväväylän siirtäminen tarvitsee ympäristölupaviraston luvan. Ympäristölupaviraston lupakäsittely jatkuu tai käynnistyy merenkululaitoksen hakemuksesta, joka voidaan tehdä vasta sitten, kun on tehty päätös syväväylän sijainnista. Näin ollen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ei ole mahdollista yhteen sovittaa ympäristölupaviraston lupakäsittelyyn. Vesilain mukainen lupaharkinta tulee tapahtumaan hakemukseen liitettyjen vesiasetuksen mukaisten selvitysten perusteella. Näissä selvityksissä hyödynnetään YVA-menettelyssä syntynyttä aineistoa.

Syväväylän siirtäminen tarvitsee myös maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen toimenpide- tai maisematyöluvan. Myös näiden lupien hakeminen tapahtuu vasta sitten, kun päätös väylän sijainnista on tehty. Näin ollen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ei ole mahdollista yhteen sovittaa myöskään maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen lupakäsittelyyn.

Luonnonsuojelulain 66 §:n mukaan viranomaisen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen, jos ympäristövaikutusten arviointimenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman heikentävän valtioneuvoston Natura 2000 - verkostoon ehdottaman tai siihen sisällytetyn alueen luonnonarvoja.

Laitaatsalmen itä- ja länsipuolella olevat sotavarustukset ovat muinaismuistolain suojaamia ja niihin kajoaminen vaatii muinaismuistolain nojalla annetun luvan.

5. Kuuleminen ja tiedottaminen

Arviointiohjelmasta on kuulutettu Savonlinnan kaupungin ilmoitustaululla 14.2.-31.3.2000. Lisäksi kuulutus on julkaistu Itä-Savo lehdessä 13.2.2000. Arviointiohjelma on pidetty nähtävänä Savonlinnan kaupungintalon Monipalvelupisteessä, Savonlinnan pääkirjastossa ja Kellarpellon kirjastossa. Lisäksi Etelä-Savon ympäristökeskus pyysi arviointiohjelmasta lausuntoja eri viranomaisilta.

silta, yrityksiltä ja yhteisöiltä yhteensä 21 kappaletta. Lausunnon antajat on lueteltu kohdassa 6. Asukasyhdistyksille, kylätoimikunnille, Savonlinnan urheilukalastajille sekä Stora Enso Oyj:lle postitettiin nähtävilläoloa koskeva tiedote.

Hanketta esiteltiin yleisölle 15.3.2000 klo 15-20 kaupungintalolla. Tilaisuudessa kerrottiin hankkeesta ja ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Tilaisuuteen oli koottu suunnitteluaineistoa ja läsnäolijoilla oli mahdollisuus esittää sekä suullisia mielipiteitä että jättää kirjallisia palautelomakkeita hankkeesta vastaavalle. Yleisötilaisuuteen osallistui yhteensä noin 60 henkilöä.

6. Esitetyt lausunnot ja mielipiteet

Etelä-Savon ympäristökeskus pyysi lausuntoja seuraavilta tahoilta:

Etelä-Savon Luonnonsuojelupiiri on tyytyväinen varsinaiseen arviointimenettelyyn. Arviointiohjelmassa on kuitenkin seuraavia puutteita: Aiemmin tehdyt selvitykset, joita tässä arvioinnissa on tarkoitus hyödyntää ovat jo osittain vanhentuneita, eikä niiden täydentäminen ole hyvä tapa hankkia parasta mahdollista tietoa. Ohjelman tulisi korostaa rakentamisen aikaisia vaikutuksia pohjaveteen, pohjaeliöstöön ja alueen koko ekosysteemiin. On huomioitava vaikutukset työllisyyteen ja taloudellisiin sekä yhteiskunnallisiin olosuhteisiin. Sosiaalisia vaikutuksia ei voi unohtaa. Ylijäämämassojen käyttöä ja sijoitusta ei ole mainittu ja on varauduttava maamassojen mahdolliseen saastuneisuuteen. Massojen pysyvän sijoituksen vaikutukset pohjaveteen on huomioitava. Liikennettä on arvioitava kokonaisvaltaisemmin; autoliikenteen lisäksi myös kevytliikenne kaikkina vuodenaikoina, kaikkien ikäryhmien osalta. On huomioitava lähijärvien virkistyskäyttö ja Patterinmäen kaavoitus. Onnettomuusriskit rakentamisen ja syväväylän käytön aikana tulee kartoittaa ja niiden vaikutusten torjunta tulee sisällyttää ympäristövaikutusten arviointiin. Eri vaikutusten yhteismitallisuus ja painoarvo on olennainen arvioinnin antama tieto, jota ilman tulosten arviointi jää vaikeasti tulkittavaksi.

Etelä-Savon TE-keskus, maaseutuosasto, kalatalousyksikkö pitää arviointiohjelmaa pääpiirteissään tarkoituksenmukaisena.

Ohjelmassa tulee ottaa huomioon seuraavat seikat: Arvioinnissa tulee erikseen arvioida vaikutukset kalastoon ja kalastukseen. Aiemmat selvitykset tulee päivittää nykytilannetta vastaaviksi. Ruoppauksen osalta tulee arvioida kuinka laajalle alueelle samentuminen ja vedenlaatuvaikutukset (mm. sedimentin vierasperäiset aineet) ulottuvat ja mitkä ovat niiden vaikutukset kalastoon ja kalastukseen. Työssä tulee arvioida vaikutukset järvilohen vaellusreitteihin ja vaellukseen. Mikäli tarvittavaa tietoa ei ole olemassa, tulee tarvittavat selvitykset tehdä arviointityön yhteydessä.

Etelä-Savon maakuntaliiton mukaan arviointiohjelmassa tuodaan selkeästi esille tutkittavat vaihtoehdot ja YVA-prosessin kulku. Aholahden vaihtoehdossa oleva Poukkusalmen avattava silta, jonka alikulkukorkeus on 6,5 m tuntuu liian matalalta ja aiheuttaa merkittävää haittaa paikallisliikenteelle. Arviointiohjelmasta ei käy ilmi miten Aholahden kanavan läjitysmassoja on tarkoitus käsitellä ja varastoida. Syväväylän leventämisen vaikutukset Laitaatsillan telakka-alueelle tulee selvittää.

Haukiveden kalastusalue pitää laivaväylän siirtoa yleisesti ottaen erittäin kannatettavana onnettomuusriskin pienenemisen, venematkailun ja kalatalouden kannalta. Kalataloudelle aiheutuu kuitenkin haittaa apajapaikkoja menetettäessä sekä verkko- ja muu vapaa-ajan kalastus kärsii talvisin aukipidettävän väylän vuoksi. Kalastolle aiheutuvan haitan välttämiseksi tulisi mahdollisimman suuri osa kaivutöistä tehdä kuivatyönä ja välttää läjitystä vesialueille. Arvioinnissa tulisi kiinnittää lisähuomiota ruoppausmassojen laatuun ja niiden käyttäytymiseen virtauksissa sekä vaihtoehtoihin, joilla haitat voidaan välttää. Kalastolle ja kalataloudelle koituvat haitat tulee arvioida ja korvata joko rahallisesti tai istutuksin.

Itä-Suomen lääninhallituksen mukaan arviointiohjelmasta ei käy selville missä laajuudessa paikallisten sosiaali- ja terveysviranomaisten asian- ja paikallistuntemusta on tarkoitus käyttää arvioinnissa. Lääninhallitus katsoo, että ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tätä asiantuntemusta

tulee erityisesti hyödyntää. Aholahdi-Mertala hankkeen vuonna 1993 tehtyä sosiaalisten vaikutusten arviointia on tärkeää tarkastella nykytilanteen mukaan, sillä arviointi lienee jo osin vanhentunut. Vaihtoehtojen osalta on tarpeen arvioida toteutuksen vaikutukset yhdyskuntasuunnitteluun ja kaa-voitukseen, joilla on myös sosiaali- ja terveystieteiden näkökulmasta merkitystä.

Järvi-Suomen Merenkulkupiiri, Liikennetoimiala ei antanut lausuntoa.

Järvi-Suomen uittoyhdistys ottaa lausunnossaan kantaa ainoastaan Laitaatsalmen vaihtoehtoon koska se vaikuttaa uittoyhdistyksen toimintaan. Uusimman arvion mukaan uittomäärät tulevat lähivuosina nousemaan ja lautan keskikoko pienenemään, josta johtuen lauttojen lukumäärä voi nousta 50 kappaleeseen vuodessa. Laitaatsalmen oikaisun ja leventämisen uitoille tuomat hyödyt eivät ole enää kovin merkittäviä, joten niiden vaikutukset hyötylaskelmiin on syytä tarkistaa. Uittotoiminnalle on välttämätöntä, että Laitaatsalmeen määritetty uiton järjestelypaikka säilyy ja pohjoisesta järjestelypaikalle tuleva tuuli ja aallokko on voitava eliminoida. Väylä- ja tierakennelmien alle jäävät uittoyhdistyksen omistamat rakennukset ja maa-alueet on korvattava täysimääräisinä. Väylän rakentajan tulee tehdä siltaan ja sen molemmille puolille riittävät johteet uittoa varten ja vastata niiden ylläpidosta. Väylä- ja siltatöiden aikana uiton tulee olla esteettä mahdollista.

Kaakkois-Suomen tiepiiri toteaa, että vaihtoehtojen tasavertaisen tarkastelun vuoksi olisi teiden ja siltajärjestelmien teknisiä ratkaisuja tarpeen suunnitella tarkemmin mm. meluvaikutusten osalta. Maa-ainesten hankinta- ja läjitysalueen tarve tulisi selvittää eri vaihtoehtojen osalta myös vaiheittain toteutettaessa. Tiepiiri viittaa lausunnossaan Tielaitoksen keskushallinnon 29.2.2000 ja tiepiirin 24.1.2000 laatimaan ja Merenkulkulaitokselle toimitettuun lausuntoon, jossa keskushallinto ilmoittaa että Laitaatsalmen tie- ja siltaratkaisujen jatkosuunnittelun tulee perustua vahvistetun tiesuunnitelman mukaiseen tiejärjestelyyn, jossa valtatie on kaksiajoratainen ja Laitaatsillan ja Savontien liittymät ovat eritasoliittymiä. Vaikka valtatie toteutettaisiin alkuvaiheessa liikennevalo-ohjattuina tasoliittymäratkaisuna, ei eritasoliittymävarauksista voida luopua. Jos syväväylä sijaitsee Laitaatsalmessa korkeat sillat ja penkereet muuttavat ympäristöä voimakkaasti ja eritasoliittymätkin on luontevammin sovitettavissa ympäristöön. Syväväylän ylittävät sillat on tarkoituksenmukaista rakentaa kerralla tavoitetilanteen vaatimaan leveyteen. Koska syväväylän siirtäminen aiheutuu merenkulun tarpeista, syväväylän ja siitä aiheutuvan valtatieen rakentaminen tulisi toteuttaa merenkulun määrärahoilla.

Laitaatsillan Telakka Oy on vuokrannut pitkäaikaisella vuokrasopimuksella Stora Enso Oyj:ltä käyttöönsä Laitaatsillan telakka-alueen ja rakennukset. Telakka on Vuoksen vesistöalueen johtava, syväväyläaluksillekin palveluja tarjoava korjaustelakka. Telakan toiminnan jatkuminen on välttämätöntä uiton ja muun vesiliikenteen kaluston korjauspalvelujen turvaamiseksi. Syväväylävaihtoehdoista vain Laitaatsalmen väylävaihtoehto vaikuttaa merkittävästi telakan toimintaan ja yritys haluaa tuoda esiin mielipiteensä vain tästä vaihtoehdosta. Telakka korostaa taloudellisten ja yritystoiminnallisten arvojen riittävää huomioon ottamista YVA-prosessissa ja tältä osin arviointiohjelmaa tulee täydentää: Telakan toiminta-alueella ml. vesialue ei tule miltei osin supistaa ja telakan toiminnan tulee voida jatkua häiriöttä sekä väylän rakentamisvaiheen ajan että väylän valmistuttua. Laitaatsalmen väylän oikaiseminen ja leventäminen aiheuttaa sen, että pohjoisesta tulevat tuulet ja aallot pääsevät vaikuttamaan suoraan telakan varustelulaituriin ja siinä oleviin aluksiin. Näiden vaikutusten eliminointiin tulee kiinnittää erityishuomiota. Syväväyläalusten aiheuttamat vedenkorkeuden vaihtelut häiritsevät laitureissa olevia aluksia. Suunnitelma korkeusvaihteluiden eliminoimisesta on laadittava ja hyväksyttävä yrityksen asiantuntijoilla. Salmen ruoppaamisesta ja leventämisestä aiheutuvien virtausmuutosten ja eroosion laitureiden tukirakenteille aiheuttama kuluminen tulee selvittää. Laitaatsillan telakan teollisuushistoriallinen arvo on tosiasia, mutta on välttämätöntä että telakka käsitellään jatkossakin toimivana teollisuusympäristönä. Toimintaa ei tule vaikeuttaa uusilla kaava- tai suojelumääräyksillä. Telakan tarpeet on huomioitava liikennejärjestelyissä ja raskaan liikenteen kaluston on voitava esteettä päästä telakka-alueelle myös rakennustöiden aikana. Muilta osin Laitaatsillan Telakka Oy viittaa Järvi-Suomen Uittoyhdistyksen lausuntoon ja toteaa yhteenvetona ettei telakka voi

kannattaa syväväylän siirtoa Laitaatsalmeen. Lisäksi Laitaatsillan Telakka Oy tulee lisätä hankkeessa haastateltavien tahojen joukkoon.

Metsähallitus, Itä-Suomen Luontopalvelut vastaa lausuntopyyntöön norpan suojelusta vastaavana tahona todeten kaikkien kolmen väylävaihtoehdon olevan samanarvoisia norpan suojelun kannalta. Mopro Oy hoitaa vesikuljetuksia Saimaalla, Saimaan kanavassa ja Suomenlahdella. Aluskaluston kehittymisen ja aluskoon kasvamisen vuoksi Kyrönsalmi ei vastaa tämän päivän vesiväylälle asetettavia vaatimuksia.

Mopro Oy pitää tärkeänä ja kiireellisenä, että syväväylä siirretään navigoitavuudeltaan ja talviolosuhteiltaan parhaaseen Laitaatsalmeen. Alusliikenne ja uitto voivat kulkea samassa väylässä toisiaan enemmän häiritsemättä. Mopro Oy:n aluksien alikulkukorkeudet ovat alle 12 m, joten kaikki Laitaatsalmeen suunnitellut siltavaihtoehdot käyvät.

Museovirasto ei antanut lausuntoa.

Perkaus Oy hoitaa nippu-uiton Varkaus-Joensuu-tason eteläpuolisella Vuoksen vesistöalueella lukuun ottamatta Laitaatsalmen yhteisuiittoväylää, jolla yhteisuiton toimittaa Järvi-Suomen Uittoyhdistys. Perkaus Oy toteaa, että puutavaran uittajien näkemykset tulevat esitetyksi Järvi-Suomen Uittoyhdistyksen kannanotossa.

Pihlajaveden kalastusalue ei antanut lausuntoa.

Ratahallintokeskus ei antanut lausuntoa.

Savonlinnan kaupunki, kaupunginhallitus ilmoittaa lausunnossaan että arviointiohjelma täyttää lain asettamat vaatimukset. Vaihtoehtojen osalta rakentamisaikaisia ja pysyviä vaikutuksia tarkastellaan vesistön, luonnonympäristön, rakennetun ympäristön, ihmisen ja elinolojen sekä liikenteen osalta varsin kattavasti. Kyrönsalmen vaihtoehdossa on tarkasteltavaksi otettu myös onnettomuusriski. Kuitenkin Laitaatsalmi-vaihtoehdon osalta tulee erityistä huomiota kiinnittää syväväylän vaikutuksiin Laitaatsillan telakan toimintaan. Edelleen Laitaatsalmen kohdalla tulisi tutkia avattavaa siltavaihtoehtoa, jonka alikulkukorkeus on 10-12 m.

Savonlinnan kaupunki, ympäristönsuojelulautakunta toteaa, ettei sillä ole huomauttamista varsinaisesta arviointimenettelystä. Arviointiohjelman eräistä kohdista lautakunta huomauttaa seuraavaa: Arviointiohjelmassa Kyrönniemeen merkitty virkistysalue on keskustaajaman osayleiskaava 2000:ssa merkitty suojelualueeksi (SL). Poukkusalmen pohjoispuolen lehtoalue on merkitty Kirkkonien koulun kohdalle, vaikka lehtoalue sijaitsee rannassa. Aholahdessa maaperään mahdollisesti päässeet ongelmajätteet ovat U. Pirisen Autohajottamon tontilla, eikä arviointiohjelman karttaan merkityllä Aholahden teollisuusalueella. Laitaatsalmen nykyisen väylän syvyyttä ei ole mainittu ja lisäksi arviointiohjelmassa olisi syytä mainita ettei salmessa ole virallista väylää.

Savonlinnan kaupunki, palolaitos katsoo, että Laitaatsalmen syväväylävaihtoehto on turvallisempi, sillä Laitaatsalmen väylän kapeikko-osuus jää lyhyemmäksi kuin Aholahden vaihtoehdossa. Myös matalikko-osuus on Aholahden vaihtoehdossa pidempi aiheuttaen suuremman haverivaaran. Laitaatsalmi tulisi varustaa avattavalla sillalla jonka alikulkukorkeus on 16 m.

Savonlinnan kaupunki, maakuntamuseo katsoo, että arviointiohjelmassa on hyvin huomioitu syväväylän siirtoon liittyvät selvitykset. Kyrönsalmessa syväväylä on uhka sekä liikenneturvallisuudelle että Olavinlinnan kulttuuriympäristölle. Maakuntamuseo ei ota kantaa Laitaatsalmen ja Aholahden vaihtoehtojen paremmuuteen todeten kuitenkin, että Laitaatsalmi on perinteinen vesiliikenneväylä, johon syväväylän siirto olisi luontevaa.

Kuitenkin Laitaatsalmen leventäminen vaikuttaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Sekä Laitaatsalmen itä- että länsipuolella olevat sotavarustukset ovat muinaismuistolain suojaamia ja niihin kajoaminen vaatii muinaismuistolain nojalla annetun luvan. Jos syväväylä siirretään Laitaatsalmeen tulee sillan olla avattava, koska kiinteä silta ei kokonaan poistaisi Kyrönsalmen ongelmia.

Savonlinnan Pursiseura ry katsoo, että arviointityössä on erityisesti otettava huomioon ruoppaustöistä ja maamassojen käsittelystä aiheutuvat vahingot alapuolen vesistölle ja Aholahdenvaihtoehdossa virtausten muutosten vaikutus koko Savonlinnan alueen vesistöön. Paras sijoituspaikka syväväylälle on pursiseuran mielestä Laitaatsalmi. Jos Laitaatsalmeen rakennetaan alikulkukorkeudeltaan 16 metrin kiinteä silta vähenevät avauskerrat huviveneille huomattavasti. Toisaalta mastojen korkeudet ovat huviveneiden koon myötä kasvamassa. Jos halutaan poistaa Kyrönsalmen tuoma vaara kauppa-aluksille on paras vaihtoehto Laitaatsalmen avattava silta alikulkukorkeudeltaan 14-16 m. Syväväylän siirtoa pois Kyrönsalmesta puoltaa myös Olavinlinnan kulttuurihistoriallisen maiseman säilyttäminen. Uuden vesiväylän avaaminen Aholahden on luonnon kannalta huonoin ratkaisu. Rakennusaikaiset vaikutukset ovat vesistölle erittäin haitalliset ja uusi väylä muuttaa virtauksia koko Savonlinnan alueella.

VR-Yhtymä Oy:llä ei ole huomauttamista ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

Lausuntopyyntöjen lisäksi ympäristökeskus lähetti arviointiohjelman nähtävillä olosta kirjallisen tiedotteen seuraaville tahoille:

Hernemäen-Talvisalon asukasyhdistys ei ole ilmaissut mielipidettään.

Kellarpellon kylätoimikunta järjesti mielipidekyselyn syväväylävaihtoehdoista. Mielipidekyselyyn annettiin vastauksia 47 kpl. Aholahden syväväylää ja kiinteää siltavaihtoehtoa piti parhaana vaihtoehtona 31 vastaajaa, Laitaatsalmen kiinteää siltaa 7 vastaajaa ja Laitaatsillan avattavaa siltaa 5 vastaajaa. Vain kuusi vastaajaa piti Aholahden väylää ja kiinteää siltaa täysin hylättävänä vaihtoehtona. Yhteenvedona voitiin päätellä, että Aholahden syväväylä ja kiinteä silta oli vaihtoehdoista ylivoimainen muihin verrattuna. Kylätoimikunnan pohdinnoissa nousivat esille mm. seuraavat näkökohdat: Laitaatsillan väylävaihtoehdossa maisemalliset näkökohdat arveluttavat, sillä Laitaatsalmi on yksi kaupungin nähtävyyksistä. Tarkkoja suunnitelmia (kuvia, piirroksia) ei ole käytettävissä maisemallisten näkökohtien arviointiin. Aholahden kanavan kaivumassat voitaisiin hyödyntää rakentamalla Aholahden hiihtokeskukseen talvituristikeskus. Mielipidekyselyyn saattoi liittää myös kirjallisia kommentteja ja niitä oli jätetty yhdeksän kappaletta. Kommenteissa perusteltiin parhaana pidettyä vaihtoehtoa taloudellisilla, liikenteellisillä, maisemallisilla, matkailullisilla ja veden virtauksiin liittyvillä näkökohdilla.

Laitaatsillan kylätoimikunta ei ole ilmaissut mielipidettään.

Pihlajaniemen kylätoimikunta esittää, että syväväylän paras paikka on Laitaatsalmassa johon rakennetaan kiinteä, alikulkukorkeudeltaan 16 metrin silta. Jos väylä rakennetaan Aholahden, Poukkusalmeen tulisi rakentaa kiinteä silta jonka alikulkukorkeus on 16 m. Korkeammat kiinteämastoiset alukset voisivat edelleen käyttää Kyrönsalmea.

Savonlinnan Urheilukalastajat ei ole ilmaissut mielipidettään.

Stora Enso Oyj toteaa että Laitaatsillan syväväylävaihtoehto vaikuttaa merkittävästi yhtiön omistamien alueiden käyttöön ja niillä harjoitettavaan toimintaan. Telakan toimintamahdollisuuksien turvaamisen vuoksi telakkatoiminnan tarvitsemia maa- ja vesialueita ei saa supistaa. Väylän oikaisun, vedenkorkeusvaihtelujen ja virtausmuutosten vaikutukset telakan käyttöön ja rakenteisiin tulee selvittää. Väyläratkaisun vaikutukset

tieliikenteeseen, telakan raskaan kaluston liikenteeseen sekä Patterinmäen alueen liikenteeseen on selvitettävä. Väylän vaikutukset maankäyttöön on selvitettävä eikä ratkaisulla tule rajoittaa alueen ja rakennusten käyttöä. Väylätyön rakennusaikaiset vaikutukset, erityisesti ruoppaustöiden osalta on selvitettävä ja esitettävä suunnitelma niiden eliminoinniseksi. Väylän siirron vaikutukset uiton sujuvuuteen ja uiton järjestelypaikalle on selvitettävä.

Seuraavat yhteisöt ja yksityiset henkilöt ovat toimittaneet ympäristökeskukselle kirjalliset mielipiteensä:

Suomen Höyrypursiseura ry kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että kaikissa olosuhteissa Laitaatsillan telakan toiminta on varmistettu. Merkittävä osa Höyrypursiseuran aluksista Saimaalla käyttää Laitaatsillan telakkaa kunnostustukikohtana ja kotisatamana.

Toivo Hienosen mielestä Aholahden vaihtoehdolle ei löydy mitään asiallisia perusteita. Se vaatisi yli 6 km pitkän kanavan ja Poukkusalmeen siltahirviön. Vaihtoehto on kallis ja maisemallisesti tuhoisa. Laitaatsalmi on vaihtoehtona halvin, käytännöllisin, maisemallisesti vähiten haitallinen ja perinteinen laivaväylä.

Reino Paunonen ja Raimo Dillström pitävät Aholahdet parhaana vaihtoehtona.

Tero Lehdon ja Riitta Lehdon mielestä Aholahden vaihtoehto Laitaatsalmen telakka-alueen ja salmen länsirannan miljöön säilymisen kannalta. Aholahden kanava korkeine siltoineen ja hyvin toteutettuna olisi suorastaan nähtävyys.

Jorma Auvisen mielestä Aholahden vaihtoehto on paras sijoituspaikka syväväylälle. 1980-luvulla on tehty mallikoe, jossa laivat kääntyivät Laitaatsalmessa poikittain. Siitä seurasi että valittiin Aholahden vaihtoehto.

Esa Pyöriä pitää Laitaatsalmea parhaana vaihtoehtona. Mikäli kanava tulee Aholahden, tulee Poukkusalmen sijaitsevien tervaleppälehdon sekä Kaakkurintien 1-9 omakotitalojen rannat turvata maankäyttöä ja ruoppausmaan läjityksiä suunniteltaessa. Poukkusalmen sillan tulee olla avattava silta, korkeudeltaan 10 m.

Tuomo Tuisku pitää Laitaatsalmen avattavaa vaihtoehtoa parhaana. Erityisesti arviointityössä tulee huomioida kalastolliset vaikutukset alapuoliseen vesistöön rakennusvaiheessa, virtaaman muutosten vaikutukset, Kyrönsalmen kalastollisen kunnostuksen mahdollisuus sekä Laitaatsalmen kulttuurihistoriallisesti tärkeät alueet. Toimenpiteistä tulee tiedottaa riittävän ajoissa.

Eija Kosonen pitää Laitaatsalmea parhaana vaihtoehtona. Erityisesti arvioinnissa tulisi huomioida virtausten muutokset. Aholahden vaihtoehto on kallis ratkaisu ja Kyrönsalmi sotkee keskustan liikennettä liikaa.

Veikko Tuovinen kannattaa Laitaatsalmen kiinteää 16 m korkeaa siltaa. Vaihtoehto on taloudellisesti pitkällä aikavälillä edullisin ja paras myös luonnon ja ympäristön kannalta.

Marjatta ja Jaakko Hämäläinen kannattavat syväväylän rakentamista Laitaatsalmeen.

Eeva Pölläsen mielestä oikea syväväylän paikka on Laitaatsalmi. Laitaatsalmessa on jo väylä ja se on lyhin, suorin sekä halvin verrattuna Aholahden ja Kyrönsalmeen. Silta tulee rakentaa kiinteänä ja korkeat alukset voivat käyttää Kyrönsalmea. Aholahden vaihtoehdossa kaunis Pullinlahti pitäisi ruopata ja uimavesi tärveltyisi, samoin loppuisi talvinen hiihtoharrastus Pullinlahdella. Korkeat sillat pilaisivat maisemaa.

Lisäksi ympäristökeskukselle toimitettiin yksi nimetön mielipide jossa Laitaatsalmi vaihtoehtoa pidettiin parhaana.

7. Yhteysviranomaisen lausunto

Yleistä

Savonlinnan syväväylän siirron ympäristövaikutusten arviointiohjelman rakenne on selkeä. Vaikutusten arvioinnille on tässä tapauksessa ominaista se, että vaihtoehtoista on laadittu paljon eritasoisia selvityksiä Savonlinnan syväväylä- ja tiehankkeiden eri vaiheissa. Tämän vuoksi arvioitavien seikkojen osalta mainitaan usein, että arvioinnissa käytetään hyväksi aikaisemmin laadittuja selvityksiä. Kuitenkin on huomattava, että aikaisimmat ohjelmassa mainitut selvitykset on laadittu jo 1980 luvun alkupuolella. Monien arvioitavien seikkojen osalta on arviointimenetelmissä tapahtunut kehitystä ja olosuhteissa on saattanut tapahtua muutoksia. Selvitysten ajantasaisuuteen ja käytettävyyteen on tästä syystä kiinnitettävä erityistä huomioita.

Vaihtoehdot

Arvioitavat vaihtoehdot muodostavat kolme eri perusvaihtoehtoa - väylä voi sijaita Laitaatsalmessa, Aholahdessa tai Kyrönsalmessa. Näiden perusvaihtoehtojen lisäksi tarkastellaan Laitaatsalmessa ja Aholahdessa erikseen sekä kiinteän että avattavan sillan vaihtoehtoja.

Laitaatsalmessa alavaihtoehtoina ovat: - kiinteä silta, jonka alikulkukorkeus on 16 metriä ja - avattava silta, jonka alikulkukorkeus on 14-16 metriä

Aholahdessa alavaihtoehtoina ovat: - kiinteät sillat, joiden alikulkukorkeus on 24,5 metriä ja - Poukkusalmen osalta avattava silta, jonka alikulkukorkeus on 6,5 - 10,5 metriä

Kyrönsalmi toimii ns. 0-vaihtoehtona.

Savonlinnan kaupunki on esittänyt lausunnossaan, että Laitaatsalmessa tutkittaisiin myös avattavan sillan vaihtoehto, jonka alikulkukorkeus on 10-12 metriä. Tällaisen sillan vaikutukset maisemakuvaan poikkeavat huomattavasti arviointiohjelmaan sisältyvien siltavaihtoehtojen vaikutuksista. Ympäristökeskus pitää perusteltuna kaupungin esittämän vaihtoehdon ottamista mukaan arviointiin.

Laitaatsalmen ja Aholahden vaihtoehtoihin sisältyy kaivua, ruoppauksia ja pengerryksiä. Näiden toimenpiteiden lisäksi töistä aiheutuu ympäristövaikutuksia kaivettavien tai ruopattavien massojen läjitysalueiden tai rakenteisiin tarvittavien massojen ottoalueiden läheisyydessä. Läjitys- ja maanhankinta-alueista tai näiden vaihtoehtoisista ratkaisuksista ei ole mainintaa arviointiohjelmassa. Mahdolliset vaihtoehtoiset ratkaisut (mukaan lukien töiden vaiheittainen toteuttaminen) tulee tarpeellisilta osin sisällyttää ympäristövaikutusten arvioinnin piiriin.

Vaikutusalueen rajaus

Arviointiohjelmassa todetaan, että ympäristövaikutuksia tarkastellaan Savonlinnan kaupungin keskustassa ja lähiympäristössä. Arviointiohjelman sivulla 2 on kartta, joka kuvaa syväväylävaihtoehtojen linjauksia. Kartasta käy ilmi väylävaihtoehtojen toiminnalliset erot ja liittyminen olevaan väylästä. Väylävaihtoehtojen vesistövaikutusten laajuutta ei ole ohjelmassa vielä tarkemmin arvioitu. Vaikutusalueen rajaus on suoritettava vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Myös muiden keskeisten vaikutusten alueet tulee rajata arviointityön yhteydessä.

Hydrologia, vedenlaatu, pohjaeliöstö ja kalasto

Ohjelman mukaan yhtenä kokonaisuutena selvitetään kunkin vaihtoehdon vaikutukset hydrologiaan, vedenlaatuun, pohjaeliöstöön ja kalastoon. Tältä osin ympäristövaikutuksia on tarpeen käsitellä pienempinä kokonaisuuksina, ensiksi vaihtoehtojen vaikutuksina hydrologiaan, erityisesti virtausoloihin. Toisena kokonaisuutena voivat olla vaikutukset vedenlaatuun ja pohjaeliöstöön sekä kolmantena kokonaisuutena vaikutukset kalastoon ja kalastukseen. Kalastoon kohdistuvissa arvioissa on huomioitava hankkeen merkitys järvilohen vaellusreiteille Savonlinnan ohi.

Saimaan päävirta kulkee hankkeen vaikutusalueen läpi. Voimakkaan läpivirtauksen johdosta vesistövaikutukset saattavat ulottua laajalle alueelle. Virtaus- ja vedenlaatuvaikutusten arviointimenetelmissä on tapahtunut kehitystä. Näiden syiden vuoksi aikaisempien virtaus- ja vedenlaatuselvitysten ajanmukaistamiseen tulee kiinnittää huomiota. Selvitysten tulisi vastata tasoltaan nykyaikaisilla virtaus- ja vedenlaatumalleilla saatavia tuloksia.

Aholahti-vaihtoehdoissa kanavan kaivutöiden sekä läjitysalueiden osalta on arvioitava myös vaikutuksia pohjaveteen ja sen mahdolliseen käyttöön.

Luonnonympäristö ja luonnonsuojelu

Arviointiohjelman vaihtoehtojen vertailukehikossa on eritelty vaikutukset maa- ja kallioperään, kasvillisuuteen, eläimistöön ja luonnonmaisemaan. Erityisesti Aholahti-vaihtoehdoissa suurten alusten liikennöinnistä aiheutuu sellaisia potkurivirtauksia ja aallokkoa, joihin vesialueiden rannat ja pohjat eivät ole sopeutuneet. Arviot myös näiden seikkojen ympäristövaikutuksista on sisällytettävä arviointiselostukseen. Luontoarvojen arvioinnissa korostuvat etenkin Savonlinnan molemmiin puolin sijaitsevat Natura 2000-alueet. Arviointiselostukseen on sisällytettävä luonnonsuojelulain 66 §:n mukainen kannanotto hankkeen vaikutuksista alueiden luonnonarvoihin.

Myös paikallisesti arvokkailla pienillä luontokohteilla sekä muulla luonnonympäristöllä, joihin eri vaihtoehdot vaikuttavat välittömästi, tulee olla painoarvoa, sillä kaupunkiympäristössä pienetkin lähiluontokohteet ovat arvokkaita. Esimerkiksi Aholahden väylävaihtoehdon vaikutusalueella seutukaavaan merkittyjä Pullinlahden lehtoa tai Huhmarlahden hakaa ei mainita arviointisuunnitelmassa lainkaan.

Arvioinnin pohjana käytettävät luontoselvitykset on tehty muuta kuin syväväylähanketta varten ja pääasiassa 1990-luvun alussa. Uudet maastokäynnit ovat tarpeen nimenomaan syväväylän vaikutusten arviointia varten sekä selvitysten tietojen ajanmukaistamiseksi.

Eri vaihtoehtoihin sisältyviä erilaisia luonto- ja kulttuurikohteita tulee tarkastella lähtökohtana niiden säilyttäminen mahdollisuuksien mukaan. Kutakin kohdetta tulee tarkastella erikseen ja esittää, mitä toimenpiteitä sen säilyttäminen edellyttää ja mitkä ovat kustannukset, mikäli kohdetta uhkaava vaihtoehto valitaan.

Maisema ja rakennettu ympäristö

Maisemallisten vaikutusten arvioinnissa käytetään aikaisempia selvityksiä sekä vaihtoehdoista laadittavia kuvasovitteita ja havainnekuva. Näkyvimpiä muutoksia aiheuttavat erilaiset siltaratkaisut ja niihin liittyvät penkereet, joiden vaikutusta myös kaupunkikuvaan tulee selvittää.

Laitaatsalmessa syväväylän rakentamistyöt koskettavat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita

alueita ja rakennuksia sekä muinaismuistoja. Laitaatsillan telakka-alue on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen teollisuusympäristö. Alueella on merkitystä koko Saimaan järvi liikenteen historian ja Savonlinnan teollisuushistorian kannalta. Tämän vuoksi lähtökohtana syväväylän siirtämisessä tulee olla kulttuurihistoriallisten arvojen mahdollisimman pitkälle menevä säilyttäminen. Arviointiohjelmassa on erityisesti kuvattava mahdollisuuksia välttää ja lieventää aiheutuvia haittoja tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Yhdyskuntarakenne, maankäyttö ja kaavoitus

Savonlinnan maankäytön suunnittelun ja kaavoituksen pohjana on ollut syväväylän siirtäminen Aholahteen siihen liittyvine ohitustieratkaisuineen. Arviointiohjelmassa todetaan, että päätös syväväylän paikasta edellyttää kaavoituksen tarkistuksen. Arviointiselostuksessa tulee tarkemmin kuvata, millaisia kaavojen ja maankäyttösuunnitelmien muutos- ja tarkistustarpeita kunkin vaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi. Sama tarkastelu on tehtävä myös nykyisten tiesuunnitelmien suhteen.

Elinolot ja viihtyvyys

Sosiaalisia vaikutuksia on ajateltu arvioida aikaisempien selvitysten pohjalta. Arviointia täydennetään laadittavien maisema-, melu- ja virkistyskäyttöselvitysten perusteella. Tietoa saadaan myös yleisötilaisuuksissa ja haastatteluin. Arvioinnissa tulee hyödyntää paikallisten sosiaali- ja terveysviranomaisten asian- ja paikallistuntemusta.

Syväväylän siirtäminen Aholahteen aiheuttaisi huomattavia muutoksia lahden hydrologiaan ja jääoloihin. Arviointiselostuksessa on tarpeen kuvata niitä vaikutuksia, joita tästä mahdollisesti aiheutuu lahden ympäristön elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Yhteiskuntatalous

Yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi on perustuu pitkälti vuonna 1998 ilmestyneen selvityksen (Savonlinnan syväväylän siirto) varaan ja siinä esitettyjen arvioiden tarkistamiseen. Arviointiohjelman mukaan elinkeinotoimintaan ja työllisyyteen kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan lisäksi yhteistyössä elinkeinonharjoittajien ja laivaliikenteen harjoittajien kanssa. Vaihtoehtojen rakentamisaikaiset työllisyysvaikutukset saattavat olla merkittäviä ja ne syytä esittää arviointiselostuksessa.

Laitaatsalmen vaihtoehtojen toteuttaminen saattaisi vaikuttaa Laitaatsillan telakka Oy:n toimintaedellytyksiin ja toimintaan. Tältä osin vaikutuksista on tarpeen tehdä haastatteluun perustuva erillisselvitys, jossa tarkastellaan myös mahdollisuuksia syntyvien haittojen ehkäisemiseen ja lieventämiseen.

Liikenne

Hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia on suunniteltu arvioitavan vuonna 1998 ilmestyneen selvityksen (Savonlinnan syväväylän siirto) pohjalta. Hankkeen lähtökohtana on siirtää syväväyläliikenne pois ympäristöltään herkästä ja vaikeasti navigoitavasta Kyrönsalmesta. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on tämän vuoksi erityisesti syytä kuvata niitä toiminnallisia ja ympäristönsuojelullisia etuja, joita syväväylän siirtämisellä eri vaihtoehdoissa saavutettaisiin.

Laitaatsalmi toimii nykyisin uittoväylänä ja sen rannalla sijaitsee uiton toimintapaikka. Liikenteellisten vaikutusten arviointiin tulee sisältyä kuvaus syväväyläliikenteen vaikutuksista uiton toimittamiseen Laitaatsalmessa ja mahdollisuuksista syntyvien haittojen ehkäisemiseen ja lieventämiseen.

Vesi-, raide- ja tieliikenteeseen kohdistuvien vaikutusten lisäksi arvioinnissa on tarpeen kiinnittää huomiota myös kevytliikenteeseen kohdistuviin vaikutuksiin. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on syytä haastatella joukkoliikenteen harjoittajia.

8. Arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen lausunnon nähtävilläolo, ajankohta ja paikat

Arviointiohjelma ja tämä yhteysviranomaisen lausunto pidetään nähtävänä Savonlinnan kaupungintalon Monipalvelupisteessä, Savonlinnan pääkirjastossa sekä Kellarpellon kirjastossa koko arviointimenettelyn ajan.

Johtaja Heikki Teräsvirta

Toimialapäällikkö Pekka Häkkinen

SUORITEMAKSU

Merenkulkulaitos

Maksu: 10 000 mk

Peruste: ympäristöministeriön päätös alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (240/95)

JAKELU

Merenkulkulaitos

Savonlinnan kaupungintalon Monipalvelupiste

Savonlinnan pääkirjasto

Kellarpellon kirjasto

TIEDOKSI

Etelä-Savon TE-keskus, kalatalousyksikkö

Etelä-Savon maakuntaliitto

Itä-Suomen lääninhallitus

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Metsähallitus, Itä-Suomen Luontopalvelut

Savonlinnan kaupunki, kaupunginhallitus

Savonlinnan kaupunki, ympäristönsuojelulautakunta

Savonlinnan kaupunki, maakuntamuseo

Päivi Koski, Viatek