



Merenkulkulaitos
Porkkalankatu 5
PL171
00181 HELSINKI

Viite Merenkulkulaitoksen julkaisu 2 / 2001, Savonlinnan
syväväylän siirron ympäristövaikutusten arviointiselostus
Asia

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

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 vaikeastiavigoitavasta Kyrönsalmesta. Hanke liittyy Savonlinnan tie-, rata- ja syväväyläjärjestelyjen kokonaishankkeeseen, jossa liikennejärjestelyjen suunnittelu on jatkunut jo runsaat 40 vuotta.

2. Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot

Arviointiselostuksen mukaiset toteuttamisvaihtoehdot ovat:

Laitaatsalmen syväväylä

Laitaatsalmen kohdalla on tutkittu kahta syväväylän linjausvaihtoehtoa; *läntinen ja itäinen vaihtoehto*. Lisäksi Laitaatsalmen maantiesilloilla on kaksi siltojen avattavuuteen liittyvää alavaihtoehtoa:

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

Avattava silta, jonka alikulkukorkeus on 12, 14 tai 16 m. Tällöin kaikki alukset voidaan ohjata Laitaatsalmen kautta.

Molemmissa vaihtoehdossa junaliikennettä varten rakennetaan *avattava rautatiesilta*. Rautatiesillan teknisinä vaihtoehtoina on tutkittu nostosiltoja, joissa silta joko nostetaan 25 m:n korkeuteen tai lasketaan väylän pohjalle alusliikenteen ajaksi.

Uuden syväväyläosan pituudeksi tulee hieman yli 1 km. Syväväylää varten Laitaatsalmea tulee syventää ja levenittää, jolloin väylälle voidaan keskittää suurin osa Savonlinnan ohi kulkevasta vesiliikenteestä. Laitaatsalmea käytetään edelleen myös nippu-uiton reittinä.

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 ruoppaustöitä on tehtävä myös nykyisillä vesialueilla. Kaivutöistä syntyviä massoja voidaan käyttää tie- ja ratapenkereisiin sekä Savonlinnan ohikulkutien penkereisiin. Vesistöläjityksenä massoja on suunniteltu sijoitettavaksi Hevonpäänlahteen, Haislahteen sekä maalle Ruunavuorelle. Kanavan yli on suunniteltu rakennettavaksi kiinteä, alikulkukorkeudeltaan 24,5 metriä korkea maantie- ja rautatiesilta.

Aholahtivaihtoehtoon liittyy Poukkusalmen ylittävä katuyhteys Pihlajaniemeen. Poukkusalmen sillan osalta vaihtoehtoina ovat joko kiinteä, alikulkukorkeudeltaan 24,5 m korkea silta tai avattava silta jonka alikulkukorkeus on 12 m.

Kyrönsalmen syväväylä:

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

Hylätyt vaihtoehdot:

Aiemmissa suunnitteluvaiheissa on karsittu seuraavat Laitaatsalmeen liittyvät vaihtoehdot:

Matala, alikulkukorkeudeltaan 5-7 metrinen avattava maantiesiltavaihtoehto karsittiin tieliikenteelle aiheutuvien merkittävien lisähaittojen takia.

Tietunnelivaihtoehto karsittiin rakennuskustannusten, kevyen liikenteen olosuhteiden sekä pohjaolosuhteista johtuvien rakentamisaikaisten vaikeuksien ja riskien takia.

3. Arviointimenettelyn kulku, hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin ja menettelyn yhteensovittaminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

3.1 Arviointimenettelyn kulku

Väylähanke on ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja asetuksen hankeluettelossa mainittu hanke, johon arviointimenettelyä tulee soveltaa. Arviointimenettely käynnistyi, kun Merenkululaitos toimitti *arviointiohjelman* Etelä-Savon ympäristökeskukselle 10.02.2000. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan Merenkululaitoksen esittämä suunnitelma arvioitavista vaikutuksista ja arviointimenetelmistä.

Arviointimenettelyä seuraamaan perustettiin ohjausryhmä, joka koostui Merenkululaitoksen ja heidän konsulttinaan toimivan SCC Viatek Oy:n edustajien lisäksi Etelä-Savon

ympäristökeskuksen, maakuntaliiton, tiepiirin, Savonlinnan kaupungin ja Museoviraston edustajista.

Arviointiohjelma valmistui helmikuussa 2000. Se asetettiin nähtäville Savonlinnan kaupungintalon palvelupisteeseen, Savonlinnan pääkirjastoon ja Kellarpellon kirjastoon. Ohjelmasta pyydettiin lausunnot eri viranomaisilta, yrityksiltä ja yhteisöiltä. Arviointiohjelmaa esiteltiin yleisölle 15.3.2000 Savonlinnan kaupungintalolla. Tilaisuuteen osallistui yhteensä noin 60 henkilöä.

Etelä-Savon ympäristökeskus antoi lausuntonsa arviointiohjelmasta 27.04.2000. Lausuntoon on koottu yhteenvedo arviointiohjelmasta annetuista lausunnoista ja mielipiteistä. Lausunnon saan ympäristökeskus mm. esitti kuinka arviointiohjelmaa tulee tarkistaa ja täydentää. Ympäristökeskuksen lausunto arviointiohjelmasta on arviointiselostuksen liitteenä nro 2.

Merenkulkulaitos ja SCC Viatek Oy selvittivät hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutukset arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta sekä laativat ympäristövaikutusten *arviointiselostuksen*. Hanketta ja arviointiselostusluonnosta esiteltiin yleisölle 16.1.2001 Savonlinnan kaupungintalolla. Tilaisuudessa asukkaat ja intressiryhmät (yhteensä noin 50 osanottajaa) esittivät näkemyksiään hankkeesta ja sen vaikutuksista. Tilaisuudessa ja sen jälkeen konsultille palautui yhteensä 20 mielipidelmaketta, joissa otettiin kantaa tutkittaviin vaihtoehtoihin.

Arviointiselostus valmistui toukokuun lopulla 2001. Kolmas yleisötilaisuus pidettiin 14.6.2001 Savonlinnan kaupungintalolla. Osanottajia oli noin 30. Tilaisuudessa esiteltiin valmistunutta arviointiselostusta ja asukkaat esittivät näkemyksiään hankkeesta. Tilaisuuden jälkeen konsultille ja hankkeesta vastaavalle palautui kolme kirjallista mielipidettä.

Arviointiselostuksen nähtävilläolosta on kuulutettu Savonlinnan kaupungin ilmoitustaululla 19.6.-17.8.2001. Lisäksi kuulutus on julkaistu Itä-Savo lehdessä 18.6.2001. Arviointiselostus on pidetty nähtävänä Savonlinnan kaupungintalon palvelupisteessä, Savonlinnan pääkirjastossa ja Kellarpellon kirjastossa.

Etelä-Savon ympäristökeskus pyysi arviointiselostuksesta lausuntoja eri viranomaisilta, yrityksiltä ja yhteisöiltä yhteensä 24 kappaletta. Lausunnonantajat on lueteltu kohdassa 4. Lisäksi kohdassa 4 luetelluille asukasyhdistykselle, kylätoimikunnille ja Savonlinnan urheilukalastajille lähetettiin arviointiselostuksen nähtävilläoloa koskeva tiedote.

Etelä-Savon ympäristökeskus antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä. Lausunnon esitetään yhteenvedo muista lausunnoista ja mielipiteistä. Ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy kun ympäristökeskus toimittaa lausuntonsa sekä muut lausunnot ja mielipiteet Merenkulkulaitokselle. Lausunto toimitetaan tiedoksi myös muille hanketta käsitteleville viranomaisille sekä lausunnonantajille.

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

3.2 Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin

Liikenne- ja siltahankkeet

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. Liikenneministeriö esitti raportista antamassaan kannanotossa mm. syväväylän siirtämistä Aholahteen.

Valtatien 14 yleissuunnitelma välillä Aholahdi-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. Tiesuunnitelma on lainvoimainen. Tiesuunnitelman mukaisten siltojen rakentamisesta on Itä-Suomen vesioikeus antanut päätöksensä. Samanaikaisesti tiesuunnitelman kanssa Merenkululaitos laati Aholahden kanavasta ja syväväylästä vesioikeusasiakirjat. Vesioikeuskäsittelyn yhteydessä hankkeesta on laadittu katselmusasiakirjat. Tällä hetkellä vesioikeuskäsittely on keskeytetty.

Tielaitoksen esityksestä Liikenneministeriö päätti vuonna 1997 huonokuntoisen Kyrönsalmen maantiesillan korvaamisesta uudella avattavalla sillalla. Samassa yhteydessä oli tarkoitus parantaa valtatie 14 Kyrönsalmen kohdalla nelikaistaiseksi tieksi ja rakentaa toinen avattava silta nykyisen viereen. Uuden sillan rakentaminen käynnistyi vuonna 1998 ja valmistui syksyllä 2000. Tielaitos pitää välttämättömänä vielä toisen kaksikaistaisen maantiesillan rakentamista Kyrönsalmeen puretun maantiesillan paikalle.

Liikenneministeriön v. 2000 asettama työryhmä on selvittänyt Savonlinnan kokonaisliikennejärjestelyjä. Uusi selvitystyö ohikulkutien, Kyrönsalmen toisen maantiesillan, rautatien ja syväväylän rakentamista on parhaillaan käynnissä.

Kaavoitus

Ympäristöministeriön 18.2.2000 vahvistamassa Savonlinnan seudun seutukaavassa laivaväylä on merkitty Kyrönsalmeen ja Laitaatsalmeen. Aholahteen on merkitty ohjeellinen laivaväylä.

Savonlinnan yleiskaavassa 2000 on alustava varaus Aholahden kanavalle ja Laitaatsalmeen on merkitty nykyinen uittoväylä. Aikaisemmissa Savonlinnan keskustan länsiosia koskevassa yleiskaavassa on syväväylä osoitettu Aholahteen ja Laitaatsalmeen on merkitty laivaväylä vain valtatie 14 eteläpuolelle. Keskustan länsiosien osayleiskaavoitus on tarkoitus käynnistää vuonna 2001. Kaavoitusratkaisuihin vaikuttaa osittain tästä ympäristövaikutusten arvioinnista saadut tulokset.

Alueen nykyiset asemakaavat ovat yleiskaavojen periaatteiden mukaisia ja niiden liikennealueet vastaavat valtatie 14 tiesuunnitelman mukaista tilatarvetta. Jos syväväylä rakennetaan Laitaatsalmeen, Laitaatsalmen nykyinen vahvistettu asemakaava joudutaan tarkistamaan. Aholahden ja Kyrönsalmen syväväylävaihtoehdoista ei aiheudu asemakaavojen tarkistamistarvetta.

3.3 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.

Merenkulkulaitos on kirjeessään 7.10.1999, dnro 3/65/93 todennut, että arviointimenettelyn tulosten pohjalta on tarkoitus tehdä päätös syväväylän sijainnista Savonlinnan kohdalla. Kesäkuussa 2000 Merenkulkulaitos on tehnyt esityksen liikenneministeriölle syväväylän siirtämisestä Laitaatsalmeen.

Syväväylän siirtäminen tarvitsee ympäristölupaviraston luvan. Ympäristölupaviraston lupakäsittely jatkuu tai käynnistyy Merenkulkulaitoksen hakemuksesta, joka voidaan tehdä vasta sitten, kun on tehty päätös syväväylän sijainnista. Näinollen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ei ole mahdollista yhteensovittaa ympäristölupaviraston lupakäsittelyyn. Vesilain mukainen lupaharkinta tulee tapahtumaan hakemukseen liitettyjen vesiasetuksen mukaisten selvitysten perusteella. Näissä selvityksissä hyödynnetään tässä 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. Näinollen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ei ole mahdollista yhteensovittaa 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.

Mahdollisten saastuneiden massojen ruoppaamiseen ja läjittämiseen tarvitaan vesilain mukaisen luvan lisäksi ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa. Ympäristölupa ja vesilain mukainen lupa käsitellään yhtenä asiana ympäristölupavirastossa.

Aholahti-vaihtoehdossa on tielain mukaiset yleis- ja tiesuunnitelmat hyväksytty sekä toimenpide- ja hyväksymispäätökset on tehty. Laitaatsalmi-vaihtoehdossa tulee vastaavat suunnitelmat laatia ja tehdä hyväksymispäätökset.

4. Esitetyt lausunnot ja mielipiteet

4.1 Pyydetty lausunnot

E-S ympäristökeskus pyysi ja sai lausuntoja seuraavilta tahoilta:

Etelä-Savon Luonnonsuojelupiiri mielestä arviointiselostus antaa hyvän pohjan varsinaiseen päätöksentekoon ja siirron toteuttamiseen, minkä luonnonsuojelupiiri toivoo tapahtuvan ripeästi. Luonnonsuojelupiiri haluaa kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

Luonnonsuojelupiiri on huolissaan siitä, että Laitaatsalmen ja Aholahden vaihtoehtojen luontovaikutusten vähäisyys ja samankaltaisuus saattaa perustua liikaa vanhoihin,

keskeneräisiin ja vielä tekemättömiin tutkimuksiin. Parkkalinsuon ekologinen merkitys lähiluonnolle ja pienvesistölle sekä sen mahdollinen ennallistaminen on jätetty vaille riittävää huomiota. Pullinlahden muutosten arviointi on ristiriitainen, toteamus vedenlaadun parantamisesta Aholahden vaihtoehdossa on virkistyskäyttö- ja ihmiskeskeinen. Arvio vesistön pohjaeliöstön ja kalaston palautumisesta on osittain epäselvä, eikä vaikuta täysin vakuuttavalta. Näyttää siltä, että rakennusaikojen kestoja ja vaikutuksia on väkisin minimoitu ja läjitysten vaikutuksia aliarvioitu. Aholahdi-vaihtoehdon vaikutukset Ritalanmäen loma-asuntoalueeseen eivät ole itsestään selvästi myönteisiä. Veneilyn vilkastuminen Pullinlahdessa ja sieltä koko Pihlajaveden saaristoon ei ole hyväksi saariston luonnolle.

Luonnonsuojelupiiri olettaa, että hankkeen jokaisessa vaiheessa luontovaikutuksia tutkitaan ja seurataan perusteellisesti niin, että haitallisia muutoksia voidaan välttää tai korjata.

Liikenteen melujen ja päästöjen ennusteiden näennäinen tarkkuus on epäilyttävää ja jättää huomiotta vuodenaikojen ja muiden muuttuvien tekijöiden vaihtelun. Laivaliikenteen aiheuttama rauhattomuus Heikinpohjassa on epäuskottavaa. Molempien vaihtoehtojen vaikutuksia kevytliikenteeseen on riittämättömästi arvioitu. Tieliikenteen viivytysten aikakustannus käsitteenä, mitattavana tekijänä ja valintakriteerinä on keinotekoinen, ainakin kun viivytykset ovat melko lyhytaikaisia.

Maisemallisuuden käsite ja arvot ovat määrittelemättömiä. Maisemallisuus kuuluu ympäristövaikutusten arviointiin, mutta sen sisältö pitäisi paremmin käsitteellistää ja perustella paikallisten asukkaiden kaupunkikäsitysten pohjalta. Kanavan merkitys matkailunähtävyytenä on perustelematon.

Vaihtoehtojen vertailutaulukko on mielivaltaisuudessaan harhaanjohtava. Vaikutusten vähäisyydestä tai kielteisyydestä voidaan olla montaa mieltä arviointiselostuksen tietojen perusteella. Helppolukuinen ja selkeä taulukko ohjaa kenties liikaa myöhempää keskustelua vaikutusten yhteismittaisuudesta ja arvottamisesta.

Lopuksi luonnonsuojelupiiri toteaa, että niin mittavaa hanketta ei tulisi päättää kustannuserojen pohjalta, jotka ovat joka tapauksessa moniin vuosiin jaettuna melko vähäisiä. Syväväylän siirron kytkentä Savonlinnan liikennejärjestelyjen kokonaishankkeeseen on liian tiivis. Väylän siirto pitää toteuttaa odottamatta muiden hankkeenosien etenemistä, vaikka järjestys aiheuttaisi ongelmia esimerkiksi siltojen suunnittelussa.

Etelä-Savon TE-keskus, kalatalousyksikkö toteaa yleisarviona, että kalatalouden osalta arviointiselostuksessa on käsitelty niitä aihepiirejä joita on edellytettykin, eli arviointi on toteutettu ohjelman mukaisesti. TE-keskus haluaa kuitenkin tuoda esiin seuraavia arviointiin liittyviä seikkoja:

Arviointia varten tehdyt selvitykset on referoitu arviointiselostukseen pääpiirteissään, eikä niiden toteutukseen ole ollut mahdollista tutustua tarkemmin, mikä vaikeuttaa tulosten arviointia. Valitun vaihtoehdon toteuttamislupaa haettaessa tulisi kiinnittää huomiota siihen, että käytössä olleet aineistot ja menetelmät on esitetty tarkemmin.

Selostuksesta ei käy ilmi, miten työnaikaisen vaikutusalueen laajuus on arvioitu. Yhteysviranomainen on arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa edellyttänyt, että vedenlaatuvaikutusten selvitystulosten tulee vastata tasoltaan nyky menetelmillä saatavia tuloksia. Tähän tulisi luvanhakuvaiheessa kiinnittää huomiota.

Selostuksessa mainitaan, että ruopattavat sedimentit ovat suhteellisen puhtaita ja vesialueille läjityskelpoisia. Laitaatsalmen eteläosasta löytyi kuitenkin öljyistä sedimenttiä. Laitaatsalmessa on jo pitkään harjoitettu telakkatoimintaa, jonka yhteydessä veteen on voinut joutua

raskasmetalleja ja muita vierasaineita. Ruopattavien alueiden sedimentit tulisi analysoida tarkemmin viimeistään luvanhakuvaiheessa, etenkin jos lupaa haetaan väylän sijoittamiseen Laitaatsalmeen.

Muikun ja siian kutualueiden liettyminen on luokiteltu vaikutukseltaan vähäiseksi, vaikka liettymisellä voi olla suurikin paikallinen vaikutus. Töiden vaikutusalueen kalastus tulisi hakuvaiheessa esittää tarkemmin.

Etelä-Savon maakuntaliiton mielestä ympäristövaikutusten arviointiselostus on tehty hyvin. Siinä on tarkasteltu monipuolisesti eri syväväylävaihtoehtojen ympäristöllisiä, sosiaalisia, kulttuurisia ja taloudellisia vaikutuksia. Arvioitavat vaihtoehdot ovat myös riittävät. Arviointiselostuksessa on otettu huomioon maakuntahallituksen lausunto arviointiohjelmasta.

Haukiveden kalastusalue ei ole antanut lausuntoa.

Itä-Suomen lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosaston käsityksen mukaan on ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia pyritty arvioimaan riittävän laajasti ja selvitetty myös asukkaiden mielipiteitä vaihtoehdoista ja niiden vaikutuksista. Lääninhallituksen käsityksen mukaan tämän tyyppisen hankkeen sosiaaliset ja terveysvaikutukset eivät ole merkittäviä muihin ympäristövaikutuksiin verrattaessa.

Sosiaalisten ja terveysvaikutusten kannalta ei ole juurikaan eroa Laitaatsalmen ja Aholahden vaihtoehtojen kesken. Molemmat vaihtoehdot parantavat tilannetta nykyiseen, erityisesti liikenteen joustavuuden vuoksi vähentäen ympäristöonnettomuusriskejä Kyrönsalmessa sekä vähentäen liikenteen pakokaasu- ja melupäästöjä.

Järvi-Suomen Merenkulkupiirin mielestä hankalasti navigoitava Kyrönsalmi muodostaa sisävesien syväväylästä riskialttiimman kohdan. Turvallisuuden takia syväväylä tulisi ehdottomasti siirtää pois Kyrönsalmesta.

Esitetyistä vaihtoehdoista merenkulkupiiri pitää parhaana Laitaatsalmen avattavaa tiesiltaa 14 metrin alikulkukorkeudella sekä avattavaa rautatiesiltaa. Tällöin kaikki syväväyläalukset voisivat käyttää Laitaatsalmen linjausta ja Kyrönsalmi jäisi huviveneliikenteen käyttöön. Avattavan sillan alikulkukorkeuden nostamisella 16 metriin ei katsota saatavan suurempaa hyötyä, sillä lisähaitta aiheutuu ainoastaan purjeveneliikenteelle ja ajoittuu vain vilkkaimpaan huviveneilykauteen keskikesälle. 12 metrin alikulkukorkeus on taas liikenteen sujuvuuden kannalta liian alhainen.

Järvi-Suomen merenkulkupiiri katsoo, ettei Aholahden linjauksella saada kustannuksiin nähden riittävää hyötyä.

Järvi-Suomen uittoyhdistys ottaa lausunnossaan kantaa vain Laitaatsalmi-vaihtoehtoihin, jotka vaikuttavat puutavaran uittoon ja uittoyhdistyksen toimintaan. Lausunto on valmisteltu yhdessä **Perkaus Oy:n** kanssa, joten lausunto kattaa myös Perkaus Oy:n näkemykset.

Uittoyhdistys viittaa lausunnossaan aiemmin arviointiohjelmasta antamaansa lausuntoon ja toteaa, että siinä esiin tuodut seikat ovat kaikki edelleen merkityksellisiä. Lisäksi uittoyhdistys tuo esiin seuraavat huomiot:

Rautatieliikenteen ja uiton määrien kehitystä ei ole otettu selvityksessä huomioon. Puuraaka-aineen käyttö on lisääntymässä merkittävästi Punkaharjulla, Imatralla ja Joutsenossa ja se tulee lisäämään puutavaran kuljetuksia rautateitse ja uittaen. Rautatiesillan nostokerrat lisääntyvät ja entistä useammin uitto ja alusliikenne kohtaavat Laitaatsalmissa.

Uiton määrä Laitaatsalmessa v. 2000 oli noin 819 000 m³. Lauttoja kulki yhteensä 40 kpl. Vuoden 2001 uittomäärä Laitaatsalmessa tulee olemaan lähes 1,0 milj. m³. Tehtyjen selvitysten mukaan uittomäärä tulee lähivuosina edelleen kasvamaan. Metsäyhtiöiden kanssa tehtyjen ennusteiden pohjalta lähivuosien uittomääräksi voidaan arvioida 1,2-1,3 milj. m³, joka merkitsee 60-65 lauttaa vuodessa.

Huolimatta esitetyistä perusteluista Uittoyhdistys epäilee upotettavan rautatiesillan teknistä toimivuutta. Jäiden lähdön aikana salmessa kulkevat jäälautat tulevat aiheuttamaan ongelmia sillan nostolle. Toinen ongelma saattaa aiheutua väylän pohjaan kertyvästä roskasta, uppopuista yms., joka saattaa estää sillan laskemisen sille varattuun kaukaloon.

Laitaatsalmi on nykyinen uittoväylä, joten uusi syväväylä tulee suunnitella siihen uiton ehdoilla. On varmistettava, että kaikissa oloissa uitto pääsee kulkemaan lauttojen kokoa pienentämättä vähintään yhtä esteettä kuin tähänkin saakka. Uiton ja syväväyläliikenteen kohtaamistilanteissa on odottavana osapuolena oltava alusliikenne. Uittoyhdistyksen käsityksen mukaan väylävaihtoehdot on suunniteltu yksinomaan alusliikennettä ajatellen. Siltojen pohjoispuolelle, kaupungin puoleiselle rannalle suunniteltu virtausjohde tulee estämään lähes kokonaan uittolauttojen kulun Laitaatsalmessa.

Uiton kannalta Uittoyhdistys kannattaa ehdottomasti itäistä väylävaihtoehtoa. Yhdistys esittää myös, että tutkittaisiin vielä itäisempi väylälinjaus, jossa leikattaisiin pois osa siltojen pohjoispuolella olevan Järvi-Suomen Uittoyhdistyksen omistaman Pyttysaaren länsipäästä. Tällä varmistettaisiin, että hinauslautan alkupää voidaan vetää riittävän pitkälle kaupungin puolelle ja varmistaa lautan perän tulo oikeassa asennossa Laitaatsalmeen myös itäpuolella. Samalla Uittoyhdistys esittää myös väylän itäpuolelle suunniteltua virtausjohdetta poistettavaksi. Tarvittaessa virtaus voidaan estää sulkemalla Pyttysaaren johtava keinopenkka kokonaan. Myös siltojen eteläpuolella tulisi väylän länsipuoliset kaksi matalikkoa ruopata pois väylätöiden yhteydessä.

Uittoyhdistys on liittänyt lausuntoonsa karttaluonnoksen, josta näkyvät edellä esitetyt uittoväylän parannusesitykset.

Uittoyhdistys esittää mallikokeiden tekemistä myös uittolautoilla uusien väylävaihtoehtojen selvittämiseksi. Uiton kannalta mallikokeen tulee ulottua riittävän kauas siltojen pohjoispuolelle, sillä ison uittolautan käyttäytyminen Laitaatsalmessa ratkaistaan jo paljon siltojen pohjoispuolella. Nyt tehdyt väyläsuunnitelmat rajoittuvat uiton kannalta liian suppealle alueelle.

Uittoyhdistyksen asiantuntijat ovat jatkossa käytettävissä sekä väylän suunnitteluun, että mallikokeisiin liittyvissä kysymyksissä.

Laitaatsillan Telakka Oy toteaa, että arviointiselostuksessa esitetyistä vaihtoehtoista Telakka Oy ottaa kantaa vain Laitaatsalmi-vaihtoehtoihin. Selostuksessa esitetyt siltavaihtoehdot ovat telakan toiminnan kannalta samanarvoisia, joten Laitaatsillan Telakka Oy ottaa kantaa vain väyläkysymyksiin.

Telakka viittaa arviointiohjelmasta antamaansa lausuntoon ja toteaa, että kaikki silloin esitetyt seikat ovat edelleen voimassa. Väylävaihtoehtoista telakka kannattaa ehdottomasti itäistä linjausta, joka jättää telakan toiminnalle paremmin tilaa. Telakka viittaa Järvi-Suomen uittoyhdistyksen lausuntoon, jossa väylää esitetään siirrettäväksi vielä idemmäksi. Telakan kannalta tämä olisi toivottavaa, ja telakka esittää väylän sijoitusvaihtoehtojen tutkimista jatkettavaksi.

Arviointiselostuksessa ei ole otettu kantaa telakan arviointiohjelmasta antamassa lausunnossa esitettyihin tuulen ja aallokon sekä liikenteen aiheuttaman vedenkorkeuden vaihtelun eliminoimiseen. Telakka on esittänyt samat ehdotukset myös suullisesti hankkeesta vastaavalle ja konsultin edustajille. Näiltä osin telakka edellyttää selostusta täydennettäväksi. Mallikokeiden käyttö teknisten ratkaisujen todentamiseksi on välttämätöntä. Lopulliset tekniset ratkaisut on välttämätöntä esitellä sekä telakan että maa-alueen ja rakennusten omistajan (Stora Enso Oyj) edustajille.

Laitaatsiltayhtiöt (Laitaatsillan Telakka Oy, Järvi-Suomen Uittoyhdistys, Perkaus Oy) on täydentänyt 24.8.2001 Järvi-Suomen Uittoyhdistyksen ja Laitaatsillan Telakka Oy:n lausuntoja ja haluaa vielä kiinnittää huomiota Aholahden kanavavaihtoehtoon. Laitaatsiltayhtiöiden tietojen mukaan esillä olleet vaihtoehdot eivät ole kustannusperusteiltaan yhteismitallisia ja niiden keskinäiden vertailu on tältä osin mahdotonta. Tähänastisissa lausunnoissa Laitaatsiltayhtiöt ovat pitäytyneet Laitaatsalmi-vaihtoehdossa kustannussyistä. Mikäli Aholahden vaihtoehdot tarkistettaisiin teknisesti realistiselle minimitasolle, saattaisi kustannusero Aholahden ja Laitaatsalmen välillä supistua melkoisesti YVA-selostuksessa esillä olleista luvuista.

Laitaatsiltayhtiöt esittää, että ennen lopullista päätöksentekoa kanavavaihtoehdot yhteismitallistetaan ja saatetaan kustannuksellisesti vertailukelpoisiksi. Laitaatsiltayhtiöt näkevät Aholahden vaihtoehdon selkeästi Laitaatsalmea parempana sekä telakan että uiton kannalta ja esittävät syväväylän siirrettäväksi Aholahden edellyttäen, että kustannusero Laitaatsalmeen verrattuna on kohtuullinen (max 25%).

Lausunnon täydennyskirjeen liitteenä Laitaatsiltayhtiöt toimitti yhteysviranomaiselle videonauhan, johon oli kuvattu uittolautan kulku eri työvaiheineen (mm. hinaajien toiminta ja ajolinjat) Laitaatsalmen läpi 19.6.2001. Yhteysviranomainen on perehtynyt nauhoitukseen.

Kaakkois-Suomen tiepiiri toteaa, että arviointiselostuksessa on melko kattavasti selvitetty hankkeen ympäristövaikutuksia. Ongelmana tiepiiri näkee kuitenkin, etteivät ympäristövaikutusten arviointi eivätkä eri liikennejärjestelmien liikenteen (autot, junat, laivat) ja rakentamisen investointien aiheuttamat kustannukset ole yhteismitallisia aiemman ympäristövaikutusselvityksen kanssa (Tielaitos 1993: Valtatien 14 parantaminen välillä Aholahden-Mertala, Savonlinna, Tiesuunnitelma). Aiemmassa selvityksessä, jonka luonto ym. inventointeihin nyt tehty ympäristövaikutusten arviointi tukeutuu, oli huomioitu kaikki liikennejärjestelmät ja niiden toimivuus. Tässä arviointiselostuksessa on huomioitu pelkät investointikustannukset. Esim. tieliikenteen, vesiliikenteen ja rataliikenteen kustannuksia (30 vuotta) ja liikenneväylien kunnossapidon kustannuksia ja kaikkien liikennemuotojen energian kulutusta ei ole huomioitu. Hiilidioksidipäästöt ja energian kulutus on laskettu vain tieliikenteelle.

Selvityksessä ei ole tuotu esille lainkaan esim. Laitaatsillan korkean sillan aiheuttamaa tieolosuhteiden muutosta nykyisestä: korkeat mäet ja tasoliittymät alhaalla aiheuttavat valtavat tiegeometrian muutokset (nousuja ja laskuja) tienkäyttäjille, joka vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja tien palvelutaso muuttuu. V 14:lla Laitaatsalmen molemmin puolin on vilkkaat katuliittymät ja myös paljon kevyttä liikennettä. Avattava silta aiheuttaa aikakustannuksia tieliikenteelle ja niitä ei ole huomioitu. Aiemman V 14 parantamisen suunnittelun yhteydessä kiinnitettiin huomiota Aholahden sillan arkkitehtoniseen ilmeeseen ja jos silta olisi halvempi kuten Laitaatsalmen vaihtoehdossa, Aholahden vaihtoehdon kustannukset olisivat 50 Mmk pienemmät. Laitaatsalmen siltavaihtoehdoista 16 m korkea silta on paras tieliikenteen kannalta, koska tällöin ei tule liikennettä viivyttäviä sillan avauksia.

V 14 suunnittelussa kiinnitettiin paljon huomiota Laitaatsalmen kulttuuriympäristön säilyttämiseen. Syväväylävaihtoehtoja tarkasteltaessa tulisi tiepiirin mukaan tehdä samoin. Itäinen linjausvaihtoehto on tältä kannalta parempi, siinä huomioidaan Rantalan miljöön säilyttäminen.

Ratasiltojen toteuttamisvaihtoehdot Laitaatsalmissa puuttuvat selostuksesta. Aholahden sillalla (24,5 m) kulkevat sekä tie että rata, jolloin on mahdollista päästä kokonaan eroon liikkuvista ja avattavista silloista V 14:llä ja junaliikenteessä.

Kevyen liikenteen kulku Laitaatsalmissa on jätetty käsittelemättä, 16 m on aikamoinen nousu pyöräilijälle ja jalankulkijalle. Aholahdessa on paljon vähemmän (1/4 Laitaatsalmesta) tieliikennettä ja vilkkaita liittymiä ei ole.

Molempien päävaihtoehtojen osalta olisi pitänyt laskea tien palvelutason muutos arviointiin mukaan.

Taloudellinen vertailu on esitetty vain toteuttamiskustannusten perusteella. Arvioinnissa olisi hyvä olla ainakin maininta, että vaihtoehtojen välillä on isoja eroja väylien / siltojen ylläpitokustannuksissa, tie- ja alusliikenteen kustannuksissa, onnettomuuskustannuksissa sekä päästöjen ja melun arvottamisessa. Vuoden 1998 selvityksessä vertailtiin myös em. kustannukset. Kun otetaan mukaan nämä kustannukset, Aholahden halvimman ja Laitaatsalmen kalleimman vaihtoehdon ero on kustannusten kannalta olematon.

Arviointiselostuksen yhteenvedotaulukossa ei ole esitetty, että avattava silta olisi haitta tieliikenteelle, mutta kuitenkin kiinteä silta 16 m on esitetty haitaksi alusliikenteelle. Taulukosta puuttuu rautatieliikenne. Tarvittavista luvista puuttuvat Laitaatsalmi-vaihtoehdossa tiesuunnitelma ja päätös sekä vesilain mukaiset päätökset väylistä ja silloista.

Päävaihtoehdoista Aholahden kanava vaikuttaa eniten luonnon ympäristöön ja Laitaatsillassa vaikutukset kohdistuvat ihmisen muovaamaan ympäristöön (kulttuuriympäristö, muinaismuistot). Molemmat vaihtoehdot muuttavat maisemaa voimakkaasti, mutta Aholahdessa maisemaan sopeuttamiseen on enemmän tilaa. Aholahdivaihtoehto oli kytketty maa-ainesten osalta ohikulkutieratkaisuun, koska kanavasta syntyvät maamassat oli tarkoitus hyötykäyttää ohikulkutiellä ym.

Kaakkois-Suomen tiepiirin mielestä se, että ympäristövaikutusten arvioinnin ja talouslaskelmien tulokset eivät ole yhteismitallisia V 14 kehittämisen YVA:ssa ja Savonlinnan syväväylän YVA:ssa, asettaa päätöksen tekijät aika vaativaan valintaan.

Metsähallitus, Itä-Suomen Luontopalvelut toteaa, että syväväylän siirtohanke sijaitsee kahden tärkeän saimaannorpan esiintymisalueen solmukohdassa. Savonlinnan pohjoispuolella Haapavesi-Haukivesi alueella elää noin 55 ja eteläpuolella Pihlajavedellä noin 60 norppaa, kun koko Saimaalla kanta on noin 250 yksilöä. Savonlinnan salmissa on viime vuosina tavattu satunnaisesti yksittäisiä norppia, vaikkakin salmien pohjois- ja eteläpuoliset kannat lienevät pääosin erilliset.

Keskeisimmät norppakantaan kohdistuvat uhkatekijät ovat norppien kuolemat kalanpyydyksiin sekä pesimäympäristön muuttuminen norpalle kelvottomaksi. Syväväylän siirtohankkeen vaikutusalueella ei ole todettu saimaannorpan pesintää lähivuosina.

Saimaannorpan suojelun kannalta syväväylän siirtohankkeen vaihtoehdot ovat lähes tasavertaiset. Millään vaihtoehdolla ei ole norppakantaa uhkaavia vaikutuksia. Vesiliikenteen onnettomuusriskin vähentämisellä voi olla norppakantaan myönteinen vaikutus. Jos

syväväylän siirtäminen pois Kyrönsalmesta vähentää esim. onnettomuuden riskiä, pienentää se myös samalla norppakannan sukupuuttoon kuoleamisen riskiä.

Mopro Oy pitää edelleen erittäin tärkeänä ja kiireellisenä, että Savonlinnan syväväylä siirretään mahdollisimman pikaisesti Laitaatsalmeen. Nykyinen Kyrönsalmen väylä on aiheuttanut viimeisen vuoden aikana pari läheltä piti-tilannetta, joissa hyvällä onnella selvittiin useiden ihmisten menehtymiseltä.

Mopro Oy katsoo, että sen alukset mahtuvat 12 m korkean sillan ali, joten 16 m korkea kiinteä siltaratkaisu täyttää yleiset vesiliikenteen vaatimukset, eikä siltojen avaamisesta aiheudu maantieliikenteelle haittaa. Yli 16 m korkeat alukset voivat kulkea edelleen Kyrönsalmen kautta.

Laitaatsalmen itäinen vaihtoehto on Mopro Oy:n mielestä ehdottomasti paras. Lausunnon liitteenä on karttapiirros, jossa on esitetty väylän siirtämistä Laitaatsalmessa itäisestä linjausvaihtoehdosta vielä enemmän itään päin, väylän ruoppausta valtatie eteläpuolella sekä Pyttysaaren länsipään leikkaamista.

Museovirasto pitää tärkeänä, että Savonlinnan syväväylä saataisiin siirretyksi pois nykyiseltä paikaltaan Kyrönsalmesta, jossa turvallisen väylän rakentaminen ei ole mahdollista aiheuttamatta huomattavia haittoja ja vaurioita kansainvälisestikin arvostetulle Olavinlinnan kansallismaisemalle.

Laitaatsalmi on luonteva perinteinen vesiväylä, jonka muuttaminen syväväyläliikenteen edellyttämään kuntoon on mahdollista. Museovirasto pitää parempana itäistä linjausta, koska se turvaa paremmin Laitaatsillan telakkamiljööön ympäristöarvojen ja myös telakan toimintaedellytysten säilymisen. Itäinen vaihtoehto sallii asemakaavassa suojellun Rantalarakennuksen säilyttämisen alkuperäisellä paikallaan.

Itäisen linjauksen suurin haitta kulttuuriympäristön kannalta on sen tuoma uhka salmen itärannalla oleville 1700-luvun ja ensimmäisen maailmansodan aikaisille puolustusvarustusten jäännöksille, joista osa saattaa hävitä kalliioleikkausten takia. Jäännökset ovat muinaismuistolain suojaamia ja niihin kajoaminen edellyttää lupaa. Jatkosuunnittelun yhteydessä on vielä tarkemmin tutkittava väylän itäreunan rakentamista siten, että puolustusvarustusten jäännökset voidaan ainakin ehdotettua paremmin säilyttää.

Laitaatsalmen väylävaihtoehtoon liittyvistä siltavaihtoehdoista Museovirasto pitää parhaimpina mahdollisimman matalia avattavia siltoja. Kulttuuriympäristön kannalta 12 tai 14 metriä korkeat sillat ovat mahdollisia. Sen sijaan kiinteätä 16 metrin siltaa virasto ei pidä perusteltuna, koska se tuo osan laivaliikenteestä takaisin Kyrönsalmen väylälle.

Museovirasto ei ota kantaa Aholahden ja Laitaatsalmen väylävaihtoehtojen liikenteelliseen tai tekniseen paremmuuteen: Aholahden väylä edellyttää raskasta ja kallista uuden kanavan rakentamista. Sen sijaan Laitaatsalmessa on jo paljon käytetty uitto- ja laivaväylä, jonka rakentamisen tuomia kulttuuriympäristön haittoja voidaan asiantuntevalla suunnittelulla merkittävästi vähentää.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimisesta museovirasto toteaa, että muinaismuistolain mukaan rakennustyötä suunniteltaessa on hyvissä ajoin otettava selvää siitä, tuleeko työ koskemaan kiinteitä muinaisjäännöksiä. Vedenalaisia muinaisjäännöksiä ovat sellaiset alusten ja veneiden hylät ja hylkyjen osat, joiden voidaan olettaa uponneen yli sata vuotta sitten, sekä muut vanhat ihmisen tekemät vedenalaiset rakenteet. Muinaismuistohallinnolla ei ole kattavaa tietoa vedenalaisten muinaisjäännösten sijainneista. Ainoa keino varmistua siitä, että rakennustyö ei vahingoita mahdollisia vedenalaisia jäännöksiä, on tehdä arkeologin johdolla

vedenpohjan inventointi. Inventointiin kuuluu viistokaikuluotaus, mahdollisesti havaittavien kohteiden tarkistussukellukset, tarvittaessa historialliseen taustamateriaaliin perehtymistä sekä työn raportointi. Inventoinnin suunnittelussa huomioidaan aiemmat vedenpohjan tutkimukset. Inventointi selvittää sen, onko rakennustyön alueella muinaisjäännöksiä, tuleeko rakennustyö vahingoittamaan niitä ja vaativatko ne siten tutkimustoimenpiteitä.

Savonlinna on vanhaa asutus- ja vesiliikenneseutua. Kaupungin vesialueella ei ole tehty kattavaa ja systemaattista vedenpohjan kartoitusta, mutta satunnaisia merkkejä Savonlinnan historiasta on löydetty vedenpohjasta. Kaupungin alueelta tunnetaan tällä hetkellä harrastajasukeltajatoiminnan ansiosta neljä hylkylöytöä, joista yksi on lastiveneen hylky Laitaatsalmen lähellä. Savonlinnan maakuntamuseo ja Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys organisoivat v. 1991 vedenalaisinventoinnin valtatie 14 linjauksen alle jäävillä alueilla. Tehtyihin löytöihin kuului mm. liistekatistojen jäänteitä, ajoittamattomia veneen hylkyjä, laitureiden jäänteiksi arvioituja hirsiarkkuja ja irtoesineitä. Inventointiraportissa korostettiin vedenalaisinventoinnin tärkeyttä syväväylän suunnittelun yhteydessä.

Museoviraston vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyviä tehtäviä hoitava Suomen merimuseo pitää tärkeänä, että syväväylän suunnittelussa otetaan väylälinjauksesta riippumatta huomioon mahdollinen vedenalainen kulttuuriperintö. Inventointi tulee tehdä hyvissä ajoin ennen rakennustyön toteuttamista.

Pihlajaveden kalastusalue ei ole antanut lausuntoa.

Ratahallintokeskus ei antanut lausuntoa

Savonlinnan kaupunki, kaupunginhallitus ilmoittaa lausuntonaan, ettei Savonlinnan syväväylän siirron ympäristövaikutusten arviointiselostuksen suhteen ole huomauttamista.

Savonlinnan kaupunki, maakuntamuseo pitää kulttuuriympäristöllisten syiden takia syväväylän siirtoa Kyrönsalmesta perusteltuna. Kyrönsalmen hankalasti liikennöitävä syväväylä on uhka liikenneturvallisuudelle, Olavinlinnan kansallismaisemalle ja Pihlajaveden luonnonympäristölle. Maakuntamuseo ei ota kantaa Laitaatsalmen ja Aholahden vaihtoehtojen paremmuuteen, mutta toteaa kuitenkin, että Laitaatsalmi on perinteinen vesiliikenneväylä, johon syväväylän siirto olisi luontevaa.

Syväväylän rakentaminen Laitaatsalmeen vaatii salmen levenämistä. Maakuntamuseo puoltaa itäisempää linjausta, joka säästää kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Laitaatsillan telakkamijöön. Itäisempi linjaus edellyttää kalliioleikkausta, jolloin ainakin osa Laitaatsalmen itärannalla sijaitsevista 1700-luvun lopun ja ensimmäisen maailmansodan aikaisten varustusten jäänteistä tuhoutuu. Varustukset ovat muinaismuistolain suojaamia ja niihin kajoaminen vaatii muinaismuistolain nojalla annetun luvan.

Laitaatsalmi-vaihtoehdossa salmen ylittävistä siltavaihtoehtoista kiinteä silta, jonka alikulkukorkeus olisi 16 metriä ei poistaisi Kyrönsalmen ongelmia, koska kiinteämastoiset syväväylälukset joutuisivat edelleen käyttämään Kyrönsalmea. Jos syväväylä siirretään Laitaatsalmeen, sillan tulee olla avattava.

Savonlinnan kaupunki, palolautakunta esittää valittavaksi Laitaatsalmen syväväylävaihtoehdon turvallisuuteen perustuen. Laitaatsalmissa 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 kaupungin sosiaalilautakunnan käsityksen mukaan arviointiselostuksessa on käsitelty eri syväväylävaihtoehtojen rakentamisaikaisia ja pysyviä vaikutuksia varsin kattavasti. Kyrönsalmen väylän osalta sosiaaliset vaikutukset ovat kokemusperäisesti tiedossa. Epävarmuustekijöillä saattaa olla enemmän merkitystä kahdessa muussa väylävaihtoehdossa, jossa arviointi on perustunut ympäristön nykytilaan, nykyisiin käsityksiin ja aikaisemmin tapahtuneen kehityksen analysointiin. Vaikutusten arviointi koskettaa arvoja ja arvostuksia, jotka ovat hyvin henkilökohtaisia.

Savonlinnan kaupungin sosiaalitoimen palveluverkostoon ja mahdollisuuksiin toimia ilman kohtuuttomia riskejä, ei esitetyillä väylävaihtoehdoilla ole vaikutusta. Kiireellisen avun saaminen asiakkaalle saattaa liikenne-esteiden (avattavat sillat) vuoksi hidastua. Asioiminen Kellarpellon alueelta (Laitaatsalmi-vaihtoehto) tai Pihlajaniemen suunnasta (Aholahdi-vaihtoehto) kaupungin ydinkeskustaan sujuisi ilmeisesti yhtä hyvin kuin tällä hetkellä. Liikenneneruuhkien syntyminen on riippuvainen valittavista siltavaihtoehdoista. Avattavat sillat synnyttävät hetkellisiä ruuhkia ja myös vaaratilanteita enemmän kuin kiinteät sillat. Siltavaihtoehtojen korkeuksilla on liikennemeluun vaikutuksia ja se taas vaikuttaa mm. asumisviihtyvyyteen hyvinkin laajalla alueella.

Laitaatsalmen läntinen vaihtoehto vaikuttaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Rantalan miljööön rikkoutumiseen. Itäinen linjausvaihtoehto jättäisi koko Rantala-miljööön rauhaan, mutta sekin vaihtoehto muuttaa muutoin kaupunkihistoriallisesti merkittävää aluetta. Aholahden vaihtoehto muuttaa maisemallista kuvaa erityisesti Poukkusalmessa, johon tulisi uusi silta. Vesiliikenteen lisäys vaikuttaisi ns. Rantakoivikon asuinalueeseen. Rauhattomuus lisääntyy arvioiden mukaan myös vastaavasti Heikinpohjan asuinalueella, mikäli Laitaatsilta-vaihtoehto toteutuu. Aholahdi-vaihtoehdossa uusi kanava muuttaa veden virtauksia ja ruoppaustyöt samentavat aluksi veden laatua ja vähentävät ainakin rakennusaikana vesistön virkistyskäyttöä.

Yhteenvedona sosiaalisista vaikutuksista sosiaalilautakunta toteaa, että suurimmat haitat sekä Aholahdi- että Laitaatsalmi-väylävaihtoehdoista koituvat väylän varrella ja sen vaikutusalueella asuville asumisviihtyvyyden heikkenemisenä. Toisaalta näistä haitoista ovat nykyisen Kyrönsalmiväylän vaikutusalueella asuvat joutuneet kärsimään ja joutuvat edelleen, mikäli tämä vaihtoehto säilytetään. Sosiaalitoimella ei ole käsitystä siitä, missä määrin valtatie 14 parantamissuunnitelmien yhteydessä saatu asukaspalaute pätee tässä tilanteessa. Väylävaihtoehtojen arviointiohjelmasta ovat kuitenkin asukkaat voineet antaa palautetta ja tällä tavoin asukkaat ovat voineet vaikuttaa varsinaisen arviointiselostuksen sisältöön.

Savonlinnan kaupunki, tekninen lautakunta, ei ole antanut lausuntoa

Savonlinnan kaupunki, ympäristönsuojelulautakunta toteaa lausuntonaan, ettei sen tiedossa ole sellaisia ympäristösuojelullisia tekijöitä, joiden huomioon ottaminen vaatisi YVA:n arviointiselostuksen muuttamista.

Savonlinnan perusterveydenhuollon kuntayhtymän ympäristöterveydenhuollolla ei ole huomauttamista Savonlinnan syväväylän siirron ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Savonlinnan Pursiseura ry ei ole antanut lausuntoa

Stora Enso Oyj ei ole antanut lausuntoa

VR-Yhtymä Oy pitää tärkeänä, että valittavassa vaihtoehdossa säilytetään rautatieliikenteen joustava käyttö. Rautatieliikenteen toiminnan kannalta on selvitetävä tarkemmin eri vaihtoehtojen radan ja sen turvalaitteiden tekniset ja toiminnalliset ratkaisut. Esimerkiksi joissain toteutusvaihtoehdoissa radan pystygeometrian pysyminen nykyisessä 12 promillen

maksimitasossa voi johtaa huomattaviin ja pitkällä matkalla tapahtuviin pengerrystarpeisiin, mistä aiheutuvat mahdolliset maisema- ja meluhaitat on selvitettävä.

Radan ja siihen mahdollisesti liittyvien avattavien rautatiesiltojen tulevat liikenteenohjaus- ja turvalaitteiden tekniset ja toiminnalliset ratkaisut, vastuukysymykset ym. on selvitettävä yhdessä Ratahallintokeskuksen kanssa. Samalla tulee sopia turvalaitteiden käyttövastuukysymykset, resurssointi ja käytösäännöt. Uuden syväväylän tulisi myös poistaa nykyisen Kyrönsalmen rautatiesillan avaustarve, sillä rautatieliikenteen kannalta monet avattavat sillat ovat hankalia.

Koska syväväylän siirto aiheutuu merenkulun tarpeista, tulee siitä aiheutuvat rautatieinvestoinnit sekä mahdolliset rautatieliikenteen käyttökustannusten nousu rahoittaa merenkulun määrärahoilla. Samoin rakennusaikaiset haitat rautatieliikenteelle tulee selvittää ja ylimääräiset kustannukset hyvittää liikennöitsijälle.

Lausuntopyyntöjen lisäksi ympäristökeskus lähetti arviointiohjelman nähtävilläolosta kirjallisen tiedotteen seuraaville tahoille:

Hernemäen-Talvisalon asukasyhdistys, Kellarpellon kylätoimikunta, Laitaatsillan kylätoimikunta, Pihlajaniemen kylätoimikunta sekä Savonlinnan Urheilukalastajat, joista kukaan ei ole antanut lausuntoa tai ilmaissut mielipidettään arviointiselostuksesta.

4.2 Mielipiteet

Seuraavat yksityiset henkilöt ovat toimittaneet kirjalliset mielipiteensä hankkeesta vastaavalle :

Eija Kylliäinen ja Seppo Sarmaslahti, Savonlinna

Aholahti on paras vaihtoehto. Maisemamuodot puoltavat Aholahtea, sillä silta ei kaikilta osin nouse yhtä korkealle ympäröivään maastoon kuin Laitaatsalmessa. Syväsataman siirto pois kaupungin keskustasta Aholahteen parantaa liikenneturvallisuutta, kun isot rekat vähentyvät. Samoin nykyisen syväsataman pölyhaitat vähenevät. Nykyisen syväsataman paikalle on mahdollista rakentaa kevyen liikenteen väylä. Myös rautatie sijaitsee Aholahden välittömässä läheisyydessä. Lisäksi Aholahden sillan välittömässä läheisyydessä olisi vähän asutusta. Laitaatsalmen vaihtoehdossa negatiivista olisi melun kulkeutuminen korkealta sillalta kauas ympäristöön.

Sulo Rautiainen, Savonlinna

Laitaatsalmi on hyvä vaihtoehto, mutta Kyrönsalmen ruuhkien siirtyminen sinne olisi haittapuoli. Aholahti on hyvä vaihtoehto, sillä ruuhkat eivät haittaisi, mutta kustannukset ovat korkeat. Asia riippuu kaupungin kehittymisestä, jatkossa Aholahti voisi olla paras vaihtoehto hinnasta huolimatta.

Jussi Pitkänen, Savonlinna

Ympäristövaikutuksiltaan, kustannuksiltaan ja liikenteellisesti Laitaatsalmen itäinen vaihtoehto ja korkeudeltaan keskimäinen (avattava) silta on selvästi paras.

Lisäksi 16.1.2001 järjestetyn yleisötilaisuuden jälkeen palautettiin hankkeesta vastaavalle yhteensä 20 kirjallista mielipidettä, joissa kiinnitettiin huomiota mm. seuraaviin asioihin:

Syväväyläratkaisua pidetään tärkeänä ja kiireellisenä asiana. Väylä olisi saatava pois Kyrönsalmesta. Aholahden kanavavaihtoehto saa hieman enemmän kannatusta kuin Laitaatsalmi. Laitaatsalmessa eniten kannatusta saa kiinteä tai avattava 16 m silta. Monessa

vastauksessa vaaditaan nimenomaan kiinteää siltaa, joka ratkaisisi omalta osaltaan kaupungin keskustan liikenneongelmia ohitustien viipyessä.

Laitaatsalmessa oltiin huolestuneita maisema- ja kulttuuriarvojen puolesta. Aholahdessa puolestaan laajat ympäristövaikutukset huolestuttivat.

Aholahden kustannuksia osa piti kalliina, osan mielestä näin pitkän aikavälin ratkaisuisa kustannuksilla ei ole niin suurta merkitystä.

Erään mielipiteen mukaan arvioinnista puuttuu syväsataman sijoitusvaihtoehdot. Syväsatama on osa Savonlinnan taajaman syväväyläkokonaisuutta ja sen tulisi olla arviointityössä mukana. Eräessä mielipiteessä esitettiin Laitaatsalmeen toista, itäisempää linjausta, joka sittemmin otettiin mukaan arviointiselostukseen.

5. Yhteysviranomaisen lausunto

5.1 Arviointiselostus ja osallistuminen

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen rakenne on selkeä. Tiivistelmäosaan on koottu oleelliset asiat arviointimenettelystä ja eri vaihtoehtojen keskeisistä vaikutuksista. Varsinaisessa selostusosassa selvitetty vaikutukset on esitetty ymmärrettävästi. Valokuvilla, kuvasovitteilla sekä kartta- ja suunnitelmapiirroksilla selostusta on täydennetty havainnolliseksi. Taulukossa 3 on vaihtoehtojen vertailua pyritty selkeyttämään kuvaamalla vaikutuksia ja merkittävyyttä paitsi lyhyesti sanallisesti, myös eri värein. Taulukossa on pyritty helppolukuisuuteen ja selkeyteen, jonka vuoksi taulukosta puuttuu osa vaikutuksista. Taulukon perusteella vaikutusten vertailu on osittain harhaanjohtavaa, joten pelkästään sen perusteella ei tule tehdä johtopäätöksiä hankkeen vaikutuksista.

Hankkeesta vastaavan ja konsultin toiminta hankkeesta tiedottamisessa ja yleisötilaisuuksien järjestämisessä koko arviointimenettelyn aikana on ollut riittävää ja laadukasta. Asukkaat ja sidosryhmät ovat voineet antaa palautetta hankkeesta ja sen eri vaiheissa. Ohjausryhmän ja teknisen ryhmän kokoaminen on ollut perusteltua ja niiden toiminta on osaltaan ohjannut ja auttanut arviointityötä.

5.2 Arvioinnin riittävyys ja puutteet

Arviointi on pääosin suoritettu arviointiohjelman ja siitä annetun yhteysviranomaisen lausunnon mukaisesti ja sitä voidaan pitää riittävänä.

Seuraavassa esitetään huomioita arviointiohjelman ja arviointiohjelmalausunnon huomioonottamisesta arviointiselostuksessa ja tuodaan esille asioita, joihin annettujen lausuntojen perusteella tulisi kiinnittää huomiota hankkeen myöhemmissä vaiheissa:

Yhteysviranomaisen lausunnossa kehoitettiin kiinnittämään huomiota erityisesti *aiemmin laadittujen selvitysten* ajantasaisuuteen ja käytettävyyteen. Arviointiselostus perustuu kuitenkin monessa kohtaa melko vanhoihin selvityksiin eikä sisällä mainintaa selvitysten nykyisestä käytettävyydestä.

Arvioitaviin *vaihtoehtoihin* on yhteysviranomaisen lausunnon mukaisesti lisätty Laitaatsalmessa myös avattavan sillan vaihtoehto, jonka alikulkukorkeus on 12 metriä. Hankkeen loppuvaiheessa vaihtoehtoihin lisättiin myös Laitaatsalmen itäinen linjausvaihtoehto. Läjitysalueita ja niiden vaihtoehtoisia ratkaisuja on yhteysviranomaisen lausunnon mukaisesti käsitelty, joskin melko suppeasti.

Syväväylähankkeen ensisijaiseksi *vaikutusalueeksi* on rajattu ylävirtaan Haapaselkä ja alapuolinen vesistö Uuraansaaren kohdalle. Ensisijainen vaikutusaluerajaus on laadittu suorien ja selvästi havaittavien vaikutusten perusteella.

Yhteysviranomaisen lausunnon mukaan *vedenlaatua ja virtauksia* koskevien selvitysten tulisi vastata tasoltaan nykyaikaisilla virtaus- ja vedenlaatumalleilla saatavia tuloksia. Arviointiselostuksen arviot erityisesti samentumishaittojen laajuudesta tarvitsevat tarkennuksia varsinaisen lupakäsittelyn yhteydessä. Näillä tarkennuksilla voi olla myös merkitystä syväväylähankkeen vaikutusalueen rajaamiseen.

Kalastoon kohdistuvissa arvioissa on huomioitu hankkeen merkitys järvilohen vaellusreiteille Savonlinnan ohi. Arviointiselostuksessa on muikun ja siian kutualueiden liettyminen luokiteltu vaikutuksiltaan vähäiseksi. Liettymisellä voi kuitenkin olla suuri paikallinen merkitys, joten töiden vaikutusalueen kalastus tulisi lupavaiheessa esittää tarkemmin.

Laitaatsalmen eteläosan ruopattavien alueiden *pohjasedimenteissä* saattaa olla öljypitoisia maa-aineksia. Ennen väylätöiden aloittamista maa-ainesten laatu ja mahdollisten saastuneiden aineiden määrä tulee selvittää.

Aholahdi-vaihtoehdossa on arvioitu yhteysviranomaisen lausunnon mukaisesti kanavan kaivutöiden sekä läjitysalueiden *vaikutuksia pohjaveteen* ja sen mahdolliseen käyttöön.

Arviointiselostukseen sisältyy tarkastelu Pullinlahden *rantaeroosiosta* ja edellytetty arvio vaihtoehtojen *vaikutuksista Natura 2000-alueisiin*. *Luontoselvityksiä* on täydennetty maastokäynnein, jotka ajoittuivat kuitenkin kasvukauden ulkopuolelle. Luontoselvitykset on vielä syytä tarkistaa kasvukauden aikana, jos Aholahdi-vaihtoehto valitaan.

Maisemallisten vaikutusten arvioinnissa on käytetty kuvasovitteita ja havainnekuvia. Näkyvimpiä muutoksia aiheuttavat erilaiset siltaratkaisut ja niihin liittyvät penkereet. Penkereiden vaikutus kaupunkikuvaan ei käy ilmi arviointiselostuksesta.

Arviointiselostuksessa on kuvattu mahdollisuuksia välttää ja lieventää *kulttuurihistoriallisesti arvokkaille alueille ja rakennuksille sekä muinaismuistoille* Laitaatsalmessa aiheutuvia haittoja mm. siirtämällä väylää idemmäksi alkuperäiseltä linjaukselta. Toisaalta väylän itäreunalla olevat puolustusvarustusten jäännökset ovat myös vaarassa tuhoutua. Ympäristövaikutusten lieventäminen edellyttää tarkempaa suunnittelua lopullisen lupahakemuksen yhteydessä. Mahdollisten *vedenalaisten muinaisjäännösten* selvittämiseksi on tehtävä vedenpohjan inventointi niillä alueilla joihin rakennustyöt kohdistuvat.

Savonlinnan *maankäytön suunnittelun* ja kaavoituksen pohjana on ollut syväväylän siirtäminen Aholahden siihen liittyvine ohitustieratkaisuineen. Arviointiselostuksessa kuvataan, millaisia kaavojen ja maankäyttösuunnitelmien muutos- ja tarkistustarpeita kunkin vaihtoehtoon toteuttaminen edellyttäisi.

Sosiaalisten vaikutusten arviointia on täydennetty meluselvitysten perusteella ja yleisötilaisuuksien sekä haastattelujen tiedoilla. Sosiaalisten ja terveysvaikutusten kannalta ei ole juurikaan eroa Laitaatsalmen ja Aholahden vaihtoehtojen kesken. Molemmat vaihtoehdot parantavat tilannetta nykyiseen liikenteen joustavuuden vuoksi ja vähentäen nykyisiä liikenteen pakokaasu- ja melupäästöjä.

Yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi perustuu pitkälti vuonna 1998 ilmestyneen selvityksen (Savonlinnan syväväylän siirto) varaan ja siinä esitettyjen arvioiden tarkistamiseen. Eri vaihtoehtojen kustannusarviot on päivitetty. Selostuksessa on kuitenkin huomioitu

ainoastaan investointikustannukset, sensijaan kunnossapidon ja liikenteen kustannuksia ei ole arvioitu. Vaihtoehtojen rakentamisaikaisia työllisyysvaikutuksia ei ole arvioitu.

Laitaatsalmen vaihtoehtojen toteuttaminen saattaisi vaikuttaa *Laitaatsillan Telakka Oy:n toimintaedellytyksiin* ja toimintaan. Tältä osin tarvitaan varsinaisen lupahakemuksen yhteydessä tarkempia selvityksiä mahdollisuuksista haittojen ehkäisemiseen ja lieventämiseen. Samoin *uiton* toimittamisesta Laitaatsalmessa tarvittaisiin tarkempia selvityksiä lupakäsittelyn yhteydessä. Järvi-Suomen uittoyhdistyksen, Laitaatsillan Telakka Oy:n ja Mopro Oy:n esittämä väylän *siirto vielä itään päin* ja matalikkojen ruoppaustyöt on myös syytä selvittää. Itäinen väylälinjaus edellyttää uusia mallikokeita.

Liikenteellisistä vaikutuksista selostuksessa on kuvattu toiminnalliset ja ympäristönsuojelulliset edut, joita syväväylän siirrolla saavutettaisiin. *Kevytliikenteeseen* kohdistuvien vaikutusten arviointi on ollut suppeaa. Esimerkiksi Laitaatsalmen 16 m:n siltavaihtoehdossa kevytliikenteen väylä nousee huomattavan korkealle nykyisestä tasosta. Kevyelle liikenteelle haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksia tulee selvittää jatkosuunnittelussa.

5.3 Vaihtoehtojen ympäristövaikutusten merkittävyys

Arviointiselostuksen selvitysten perusteella voidaan todeta, että mikään syväväylävaihto ei todennäköisesti merkittävästi heikennä Natura 2000 - ohjelmaan sisällytettyjen alueiden luontoarvoja.

5.4 Muissa menettelyissä huomioitavia seikkoja

Syväväylähankkeen toteuttaminen edellyttää molemmissa päävaihtoehtoissa erilaisia lupia ja Laitaatsalmi-vaihtoehdossa myös kaavoituksen ja tiesuunnitelmien tarkistamista. Kaikissa vaihtoehtoissa ruoppausten ja läjitysten suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin on varsinaisten lupakäsittelyjen yhteydessä kiinnitettävä erityistä huomiota. Aholahdi-vaihtoehtoissa on muun ohessa selvitettävä mahdollisuuksia vähentää Pullinlahdella tapahtuvaa rantaeroosiota. Laitaatsalmi-vaihtoehdossa tulisi edelleen selvittää mahdollisuuksia sovittaa yhteen syväväyläliikenne, kulttuuriympäristöihin ja rakennuksiin liittyvien arvojen säilyttäminen, uiton toimittaminen sekä Laitaatsalmen telakan toiminta. Suunnitelluilla syväväyläalueilla sijaitsee muinaismuistolain alaisia suojelukohteita, jotka vaativat lisäselvityksiä ja muinaismuistolain mukaisen lupamenettelyn.

Johtaja

Heikki Teräsvirta

Toimialapäällikkö

Pekka Häkkinen

SUORITEMAKSU	Merenkululaitos Maksu: 15 000 mk Peruste: ympäristöministeriön päätös alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (240/95)
JAKELU	Merenkululaitos
TIEDOKSI	Etelä-Savon Luonnonsuojelupiiri Etelä-Savon TE-keskus, kalatalousyksikkö Etelä-Savon maakuntaliitto Itä-Suomen lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto Järvi-Suomen merenkulkupiiri Järvi-Suomen uittoyhdistys Kaakkois-Suomen tiepiiri Laitaatsillan Telakka Oy Metsähallitus, Itä-Suomen Luontopalvelut Mopro Oy Museovirasto Ratahallintokeskus Savonlinnan kaupunki, kaupunginhallitus Savonlinnan kaupunki, maakuntamuseo Savonlinnan kaupunki, palolautakunta Savonlinnan kaupunki, sosiaalilautakunta Savonlinnan kaupunki, tekninen lautakunta Savonlinnan kaupunki, ympäristönsuojelulautakunta Savonlinnan perusterveydenhuollon kuntayhtymä VR-Yhtymä Oy Suomen ympäristökeskus SCC Viatek Oy, Markku Nummelin