



Valtatien 5 parantaminen välillä Nuutilanmäki–Vehmaa, Juva

YVA-menettely ja tiesuunnitelman muutossuunnitelma:
Ympäristövaikutusten arviointiohjelma





Valtatien 5 parantaminen välillä Nuutilanmäki – Vehmaa, Juva

YVA-menettely ja tiesuunnitelman muutossuunnitelma:

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Raportteja 25 | 2018

Valtatien 5 parantaminen välillä Nuutilanmäki – Vehmaa, Juva

YVA-menettely ja tiesuunnitelman muutossuunnitelma:

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Liikennevirasto

Kansikuva: Laura Soosalu, Destia Oy

Kartat: © Maanmittauslaitos 4/2018, © Karttakeskus 2018

ISBN 978-952-314-962-1 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-692-1

www.doria.fi/ely-keskus

Hankkeesta vastaava

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,

Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue

Käyntiosoite: Kirkkokatu 1, Kuopio

Postiosoite: PL 1117, 70100 Kuopio

Yhteyshenkilö

Pertti Asikainen

puh. 0295 026 702

etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

Liikennevirasto

Yhteyshenkilö

Hannu Nurmi

puh. 020 637 3574/ 0400 377 637

etunimi.sukunimi@liikennevirasto.fi

Yhteysviranomainen

Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,

Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue

Käyntiosoite: Jääkärintie 14, Mikkeli

Postiosoite: PL 164, 50101 Mikkeli

Yhteyshenkilö

Jouni Halme

puh. 0295 024 174

etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

YVA-konsultti

Destia Oy

Microkatu 1

PL 1188

70211 Kuopio

Yhteyshenkilöt

Projektipäällikkö

Heimo Hättinen

puh. 0400 358 942

etunimi.sukunimi@destia.fi

YVA-yhteyshenkilö

Laura Soosalu

puh. 040 758 2105

etunimi.sukunimi@destia.fi

Alkusanat

Tämä ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn sisältyvä YVA-ohjelma koskee valtatie 5 parantamista välillä Nuutilanmäki – Vehmaa. Tämä valtatiejakso sijoittuu Juvan kunnan alueelle. Samanaikaisesti ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kanssa on käynnistetty tiesuunnitelman laatiminen mainitulle tiejaksolle. Tämä suunnitteluhanke sisältyy valtatie 5 välin Mikkeli- Juva parantamishankkeeseen, jonka osuuden Tuppurala – Nuutilanmäki rakentaminen käynnistyi huhtikuussa 2018.

YVA-menettelyn aikana selvitetään tien parantamisen vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia mm. alueen asukkaisiin, ja luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvoihin. YVA-ohjelma on YVA-lain mukaisesti ympäristövaikutusten arviointimenettelyn ensimmäinen vaihe ja suunnitelma siitä, mitä vaihtoehtoja tutkitaan ja millä menetelmillä ja tarkkuudella niiden vaikutuksia arvioidaan. YVA-ohjelmassa esitetään myös, miten vuoropuhelu ja hankkeesta tiedottaminen käytännössä toteutetaan.

Arviointiohjelman valmistuttua ja yhteysviranomaisen annettua siitä lausuntonsa, käynnistetään YVA-selostuksen laadinta, jossa esitetään varsinainen vaihtoehtojen vertailu ja vaikutusten arviointi. Arvioinnissa painotetaan todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia. YVA-menettely päättyy yhteysviranomaisen annettua perustellun päätelmänsä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Tämän jälkeen hankkeesta vastaava viimeistelee valitun tiesuunnitelmavaihtoehdon ja laatii tiesuunnitelman hyväksymisesityksen.

YVA-menettelyssä hankkeesta vastaavana toimii Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurialue yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laadinnasta vastaa Destia Oy hankevastaavan toimeksiannosta. Hankkeesta vastaava Liikenneviraston edustaja toimii hankeryhmän puheenjohtajana ja hankeryhmän muina osallistujina Pohjois-Savon ja Etelä-Savon ELY-keskusten sekä Juvan kunnan edustajat. Hankeryhmä ohjaa YVA-menettelyn etenemistä. YVA-lain mukaisena yhteysviranomaisena hankkeessa toimii Etelä-Savon ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue. Yhteysviranomainen toimii tarpeen mukaan myös hankeryhmän asiantuntijana YVA-lakiin liittyvissä kysymyksissä.

Hankeryhmätyöskentelyyn ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

Hannu Nurmi	Liikennevirasto
Harri Liikanen	Liikennevirasto
Pertti Asikainen	Pohjois-Savon ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri
Jouni Halme	Etelä-Savon ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat
Mervi Simoska	Juvan kunta
Simo Kaksonen	Järvi-Saimaan Palvelut Oy

Arviointiohjelma on laadittu Destia Oy:n Infrasuunnittelussa, jossa työhön ovat osallistuneet seuraavat asiantuntijat: Ins. Heimo Hätinén/ projektipäällikkö, tiesuunnittelu ja YVA-menettely, Maisema-arkkitehti Laura Soosalu/ vaikutusten arvioinnin vastuuhenkilö, vaikutukset maisema- ja kulttuuriperintöön, FM Anne Ekholm/ vaikutukset luonnonympäristöön ja ihmisiin, DI Antti Soisalo/ liikenteelliset vaikutukset, Ins. YAMK Taina Mattila/ melu- ja päästövaikutukset ja FM Arto Ruotsalainen/ laadunvarmistus ja YVA-prosessi.

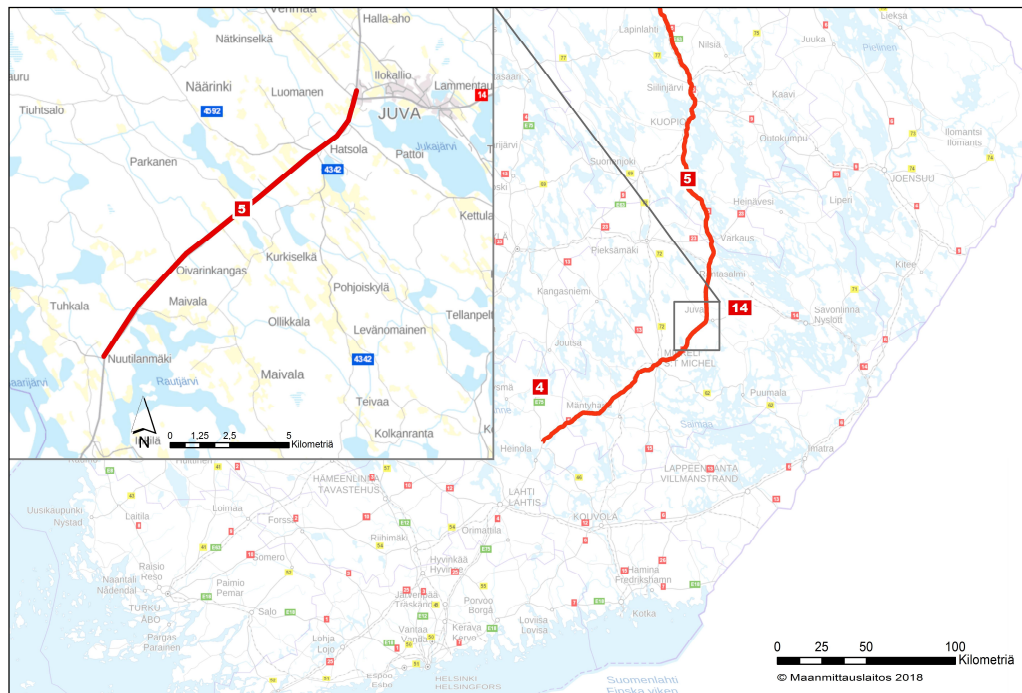
Tiivistelmä

Valtatie 5 on etelä-pohjoissuuntainen valtakunnallinen pääväylä ja yleiseurooppalaisen TEN-verkon osa, joka ulottuu Heinolan pohjoispuolelta Sodankylään. Heinolan ja Kajaanin välillä tärkeälle päätieverkon osalle on asetettu korkeat laatutavoitteet. Valtatie 5 on myös Itä-Suomen pääväylä, joka palvelee henkilöliikenteen lisäksi alueen talouselämää ja teollisuutta. Suunniteltava tiejakso on osa valtatie 5 välin Mikkeli- Juva parantamishanketta, josta Tuppurala – Nuutilanmäki rakennustyöt käynnistyivät keväällä 2018. Valtatie on valtakunnallisen ja seudullisen merkityksensä lisäksi myös paikallisesti merkittävä yhteys Juvan kunnan alueella. Suunniteltava tiejaksoa Juvan Nuutilanmäen ja Vehmaan välillä on tarkoitus parantaa pääosin nykyisen tien paikalla.

Nykyinen tie on yksiajoratainen ja liittymät ovat tasoliittymiä. Suunnittelujaksolla valtatie 5:n vaaka- ja pystygeometria ovat huonot ja mahdollisuudet turvallisiin ohituksiin ovat olemattomat ohituskaidtojen ulkopuolella. Osa nykyisistä liittymistä sijaitsee näkemiltään huonossa paikassa. Valtatie 5:tä koskevat puutteet yhdessä kasvavien liikennemäärien ja raskaan liikenteen osuuden kanssa ovat johtaneet ongelmiin tieliikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa.

Suunnittelujaksolle Nuutilanmäki-Vehmaa on laadittu yleissuunnitelma v. 1995, josta on tehty toimenpidepäätös 1998. Vuonna 2012 laadittiin tiesuunnitelma, joka sisälsi vain yksittäisiä toimenpiteitä ohituskaidtarvauksineen ja yksityistiejärjestelyineen. Valtatie 5:n linjaus säilyi suunnitelmassa nykyisellään ja Kurkisuon kohdalla esitettiin perusverkon eritasoliittymä.

Mikkeli-Juva hankkeeseen liittyvän välin Vt 5 Tuppurala -Nuutilanmäki ympäristövaikutukset arvioitiin v. 2006 valmistuneessa YVA-menettelyssä ja tiesuunnitelman muutos välille hyväksyttiin 2017. Tuppurala-Nuutilanmäki -tiejakso rakennetaan 4-kaistaiseksi eritasoliittymäin varustetuksi pääväyläksi, joka on geometrialtaan laadukas.

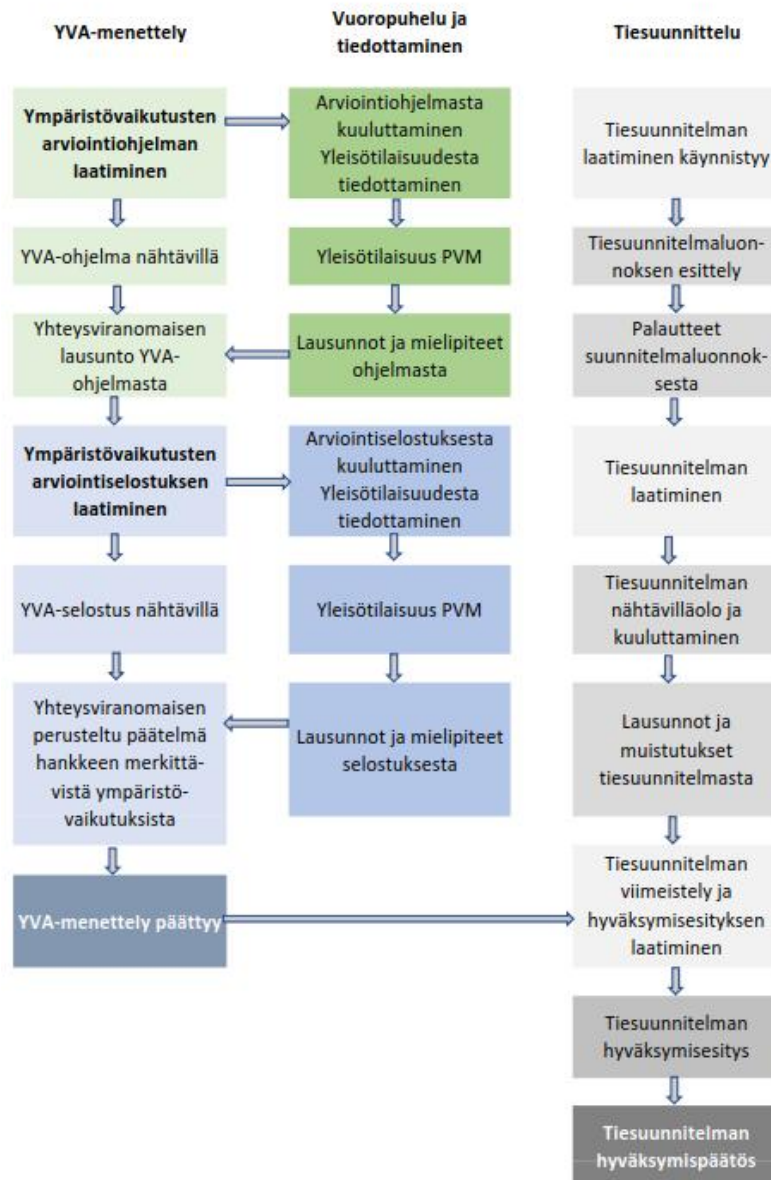


Suunnitteluosuuden Nuutilanmäki -Vehmaa sijainti valtatiellä 5.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn ja sitä koskevan lain tavoitteena on antaa riittävä tieto hankkeesta, eri osapuolten näkemyksistä ja hankkeen vaikutuksista niin, että ne mahdollistavat tasapuolisen ympäristövaikutusten arvioinnin ja vaihtoehtojen vertailun. Vaikutusten arvioinnissa painopiste on hankkeen todennäköisesti merkittävissä ympäristövaikutuksissa. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä laaditaan ensin YVA-ohjelma, joka on suunnitelma siitä, mitä vaihtoehtoja tutkitaan ja millä menetelmillä ja tarkkuudella niiden vaikutuksia arvioidaan. YVA-ohjelmassa esitetään myös, miten vuoropuhelu ja hankkeesta tiedottaminen käytännössä toteutetaan. YVA-ohjelman ja siitä annetun lausunnon jälkeen laaditaan YVA-selostus, johon kootaan tieto suunnittelualueen ympäristön nykytilasta, kuvataan arviointimenetelmät ja vaihtoehtojen vertailu. YVA-menettelyn päättyy yhteysviranomaisen annettua perustellun päätelmänsä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Tämän jälkeen voidaan tehdä päätös valittavasta vaihtoehdosta ja viimeistellä tiesuunnitelma, minkä jälkeen tiesuunnitelmasta voidaan tehdä hyväksymisesitys.

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELTY JA TIESUUNNITTELUN ETENEMINEN



YVA-menettelyyn ja tiesuunnitelman laatimiseen liittyvän vuoropuhelun vaiheet

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja tiesuunnittelun aikataulu

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatiminen käynnistettiin maaliskuussa 2018 ja ohjelma valmistui huhtikuussa 2018. Tämän jälkeen yhteysviranomaisen asettaa YVA-ohjelman nähtäville 30 vrk ajaksi. Yhteysviranomaisen antaa lausuntonsa YVA-ohjelmasta kuukauden kuluessa nähtävilläolon päättymisestä, alustavasti arvioiden kesäkuun loppuun mennessä. YVA-selostuksen alustavaksi valmistumisaikatauluksi on asetettu elokuun loppu 2018. Yhteysviranomaisen asettaa selostuksen nähtäville 30 vrk ajaksi ja antaa perustellun päätelmänsä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista kahden kuukauden kuluessa nähtävilläolon päättymisestä, alustavasti marraskuun loppuun mennessä. Tiesuunnitelman hyväksymispäätös voidaan todennäköisesti tehdä alkuvuodesta 2019.

Osallistuminen ja hankkeesta tiedottaminen

Hankkeen vaikutusalueella asuvat ja muut sidos- ja intressiryhmät voivat osallistua hankkeen suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin. Hankkeesta ja siihen liittyvistä tapahtumista tiedotetaan Liikenneviraston ja Etelä-Savon ELY-keskuksen verkkosivuilla ja erillisten tiedotteiden kautta, mm. Juvan Lehdessä. YVA-ohjelmasta pidetään yleisötilaisuus Juvalla 17.5.2018 YVA-ohjelman nähtäville asettamisen jälkeen ja samanaikaisesti ovat tilaisuudessa nähtävillä myös tiesuunnitelmaluonnokset. YVA-selostusvaiheen esittelyn ajankohta ilmoitetaan myöhemmin, kun YVA-selostus on valmistunut ja asetettu nähtäville.

Arvioitavat vaikutukset

Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa noudatetaan YVA-lakia (252/2017) ja -asetusta (277/2017) niissä vaaditulla tavalla ja tarkkuudella. Vaikutusten merkittävyys ja laajuus vaihtelevat arvioitavan tekijän mukaisesti. Arvioitavat vaikutukset kohdistuvat alueen maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen, maa- ja kallioperään ja luonnonvarojen käyttöön, pinta- ja pohjavesiin, maisemaan ja kulttuuriperintöön, liikkumisen turvallisuuteen, meluun, tärinään ja ilmanlaatuun sekä ihmisten elinoloihin, terveyteen ja hyvinvointiin. Pitkäaikaisten tai pysyvien vaikutusten lisäksi arvioidaan myös rakentamisen aikaisia vaikutuksia.

Arvioitavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkitaan kolmea eri vaihtoehtoa. Suunnitelmakartat on esitetty raportin liitteissä 1-3.

Vaihtoehto 0+

Nykyisen tien mukainen ratkaisu, johon sisältyy vain vähäisiä kunnostustoimenpiteitä. Valtatie on yksiajoratainen ja liittymät ovat tasoliittymiä.

Vaihtoehto 1

Tiesuunnitelman 2012 mukainen vaihtoehto. Suunnitelmassa on esitetty yksittäisinä toimenpiteinä ohituskaista- ja keskikaidevarauksia. Kolme nykyistä ohituskaistaa on muutettu keskikaiteelliseksi, niiden poikkileikkaus on 2+1. Kurkisuon ohituskaista on muutettu keskikaiteelliseksi, sen poikkileikkaus on 2+2. Muilla osuuksilla valtatie poikkileikkaus säilyy nykyisenä.

Vaihtoehto 2

Suunnitteluratkaisultaan ja laatutasoltaan yhtenäinen rakenteilla olevan Vt 5 osuuden Tupurala-Nuutilanmäki kanssa. Valtatie sijoittuu uudelle linjaukselle Nuutilanmäen ja Kilpolan

välisellä osuudella n. 3 kilometrin matkalla. Valtatien pystygeometriaa parannetaan koko suunnitteluvälillä. Valtatien poikkileikkaus on suunnitteluvälillä pääosin keskikaiteellinen 2+2. Nuutilanmäen eritasoliittymä on aikaisemman tiesuunnitelman mukainen. Kilpolan eritasoliittymä on uusi, ja aikaisemmassa tiesuunnitelmassa ollut Kurkisuon eritasoliittymä on siirretty hiukan pohjoisemmaksi ja nimetty Pöllän eritasoliittymäksi. Hatsolan porrastettu liittymä on muutettu Hatsolan eritasoliittymäksi, johon yhdistetään maantiet 4342 (Vanha-Juvantie) ja 4582 (Nääringintie). Maantie 15163 (Kettulantie) liittymä jää rinnakkaistieksi jäävälle valtatielle. Nuutilanmäki-Vehmaa välille on suunniteltu uusi rinnakkaistie valtatie itäpuolelle.

Sisältö

1	HANKE	13
1.1	Suunnittelualue	13
1.2	Hankkeen perustelut.....	14
1.3	Hankkeen liittyminen aikaisempiin suunnitelmiin ja rakentamiseen	14
1.4	Hankkeen tavoitteet	15
1.5	Suunnittelutyön tavoitteet.....	16
2	YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY JA OSALLISTUMINEN.....	17
2.1	Lähtökohdat	17
2.2	YVA-menettelyn kuvaus	18
2.3	Osapuolet	20
2.4	YVA-menettelyn ja tiesuunnittelun aikataulu	20
2.5	Osallistuminen	21
2.5.1	Tiedottaminen.....	21
2.5.2	Yleisötilaisuudet.....	22
2.5.3	Palautteen antaminen	22
3	ARVIOITAVAT VAIHTOEHDOT.....	23
3.1	VE 0+ nykyinen tie	23
3.2	VE 1 Tiesuunnitelma 2012.....	24
3.3	VE 2 Tiesuunnitelman muutossuunnitelma 2018	25
4	ARVIOINNIN ETENEMINEN.....	27
4.1	Arvioitavat vaikutukset ja vaikutusalue	27
4.2	Arvioinnin eteneminen ja vaikutusten merkittävyyden arviointi.....	28
4.3	Vaikutuskohteen herkkyys	28
4.4	Muutoksen suuruus	28
4.5	Vaikutusten merkittävyys	29
4.6	Vaihtoehtojen vertailu	30
5	YHDYSKUNTARAKENNE JA MAANKÄYTTÖ.....	31
5.1	Yhdyskuntarakenteen ja maankäytön nykytila	31
5.2	Kaavoitus tilanne.....	33
5.2.1	Maakuntakaavoitus	33
5.2.2	Yleiskaavoitus.....	35
5.2.3	Asemakaavoitus	37
5.3	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön	39
6	LUONNONYMPÄRISTÖ.....	40
6.1	Luonnonympäristön nykytila.....	40
6.2	Vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen	42
6.3	Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön	43
7	PINTA- JA POHJAVEDET	45
7.1	Pinta- ja pohjavesien nykytila.....	45
7.1.1	Pintavedet	45
7.1.2	Pohjavedet	46
7.2	Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin	48
8	MAISEMA JA KULTTUURIPERINTÖ	49
8.1	Maiseman ja kulttuuriperinnön nykytila.....	49
8.2	Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön.....	51
9	LIIKENNE	52
9.1	Liikennemäärät ja liikenne-ennuste	52
9.2	Liikenneturvallisuus	53
9.3	Kuljetukset	56
9.3.1	Raskas liikenne ja logistiikka	56
9.3.2	Erikoiskuljetukset	57
9.4	Joukkoliikenne	58
9.5	Kävely ja pyöräily	58
9.6	Melu ja värinä	59
9.7	Päästöt	60

10	IHMISTEN ELINOLOT, TERVEYS JA HYVINVOINTI	61
10.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen.....	61
10.2	Rakentamisen aikaiset vaikutukset.....	61
10.3	Muut vaikutukset	62
11	JATKOSUUNNITTELU JA TOTEUTUS.....	63
11.1	Jatkosuunnittelu	63
11.2	Tarvittavat luvat ja päätökset.....	63
11.3	Haittojen ehkäisy ja lieventäminen	63
11.4	Epävarmuustekijät.....	64
11.5	Hankkeen toteutusaikataulu.....	64
12	VAIKUTUSTEN SEURANTAOHJELMA.....	65
13	LÄHDELUETTELO.....	66
14	LIITTEET	68
Liite 1	Suunnitelmavaihtoehto 0+	
Liite 2	Suunnitelmavaihtoehto 1	
Liite 3	Suunnitelmavaihtoehto 2"	
Liite 4	Ympäristökartta 1/3	
Liite 5	Ympäristökartta 2/3	
Liite 6	Ympäristökartta 3/3	
Liite 7	Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) soveltamisesta	

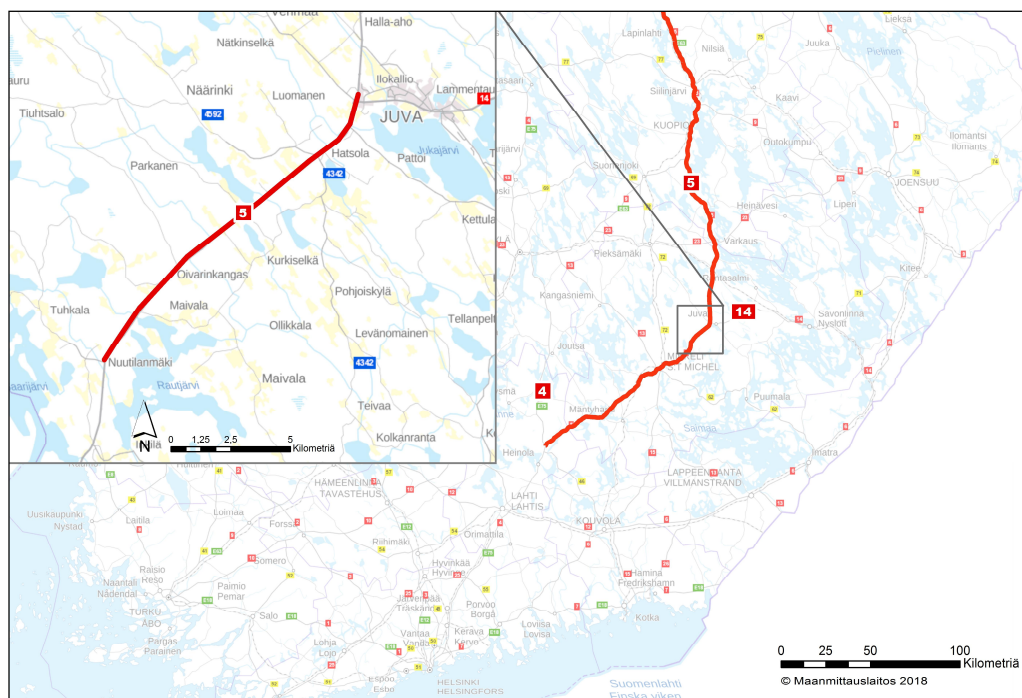
1 Hanke

1.1 Suunnittelualue

Valtatie 5 on itäisen Suomen pääväylä, joka palvelee henkilöliikenteen lisäksi alueen talouselämää ja teollisuutta. Mikkelin ja Juvan yhteysväylällä valtatie on vilkasliikenteinen ja sitä pitkin kulkee päivittäin noin 7 800–13 300 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus tästä on 11-13 %. Tieosuuden liikennemäärän ennustetaan tulevaisuudessa kasvavan, sillä vuonna 2040 sen arvioidaan olevan noin 10 600–17 900 ajoneuvoa vuorokautta kohden. Tieosuus on myös osa yleiseurooppalaista TEN-tieverkkoa (Trans-European Road Network) ja Helsingin ja Kajaanin välillä valtatie 5 on osa Suomen tärkeintä päätieverkkoa, jolle on asetettu korkeat laatutaso- ja turvallisuustavoitteet.

Suunnitteluosuus Nuutilanmäki – Vehmaa sijoittuu Juvan kunnan alueelle. Tiesuunnitelma-alue alkaa Nuutilanmäeltä ja päättyy Juvan Vehmaaseen ennen valtateiden 5 ja 14 risteystä. Nykyinen maantie on yksiajoratainen, ja liittymät ovat tasoliittymiä. Nopeusrajoitus on 80-100 kilometriä tunnissa.

Suunniteltavan tieosuuden yhteispituus on n. 15,5 kilometriä.



Kuva 1. Suunnitteluosuuden Nuutilanmäki - Vehmaa sijainti valtatiellä 5.

1.2 Hankkeen perustelut

Suunnittelujaksolla tien vaaka- ja pystygeometria on huono lähes koko tieosuudella, jolloin mahdollisuudet turvallisiin ohituksiin ovat olemattomat ohituskaistojen ulkopuolella. Osa nykyisistä liittymistä sijaitsee liikenneturvallisuuden kannalta huonossa paikassa. Liikennemäärä tiejaksolla vaihtelee välillä 7600 - 8400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tästä raskaan liikenteen osuus on 10-13 %.

Valtatien tasoa koskevat puutteet yhdessä liikennemäärän ja raskaan liikenteen osuuden kanssa ovat johtaneet ongelmiin tieliikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Myös valtatie nopeustaso jää puutteista johtuen suurelta osin tavoitetason alapuolelle. Koko Mikkeli – Juva -välillä on tavoitteena laatutasoltaan yhtenäinen valtatie, jolla parannetaan liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta. Väli Tuppurala-Nuutilanmäki on suunniteltu poikkileikkaukseltaan keskikaiteellisena 2+2 -kaistaisena valtatie. Suunnittelutyön tavoitteena on saada Nuutilanmäen ja Vehmaan välisestä tiejaksosta geometrialtaan, poikkileikkaukseltaan ja laatutasoltaan yhtenäinen rakenteilla olevan Tuppurala – Nuutilanmäki -jakson kanssa.

Juvan kunnan maankäytön kehittämisen lähtökohtana ovat sujuvat ja turvalliset maankäyttöä palvelevat liikenneyhteydet valtatie suuntaisesti, valtatie poikki ja kohti kuntakeskusta. Parannettavat yhteydet edistävät myös joukkoliikenteen sujuvuutta ja kävelyn ja pyöräilyn kasvua kulkumuotona tien vaikutusalueella.

1.3 Hankkeen liittyminen aikaisempiin suunnitelmiin ja rakentamiseen

Suunnittelujaksoa koskeva yleissuunnitelma Nuutilanmäki -Vehmaa laadittiin vuonna 1995. Toimenpidepäättös yleissuunnitelmasta on tehty 30.3.1998. Suunnitelma sisälsi Nuutilanmäen -Kilpolan välille valtatie uuden linjausvaihtoehdon nykyisen valtatie pohjoispuolella, Vehmaan eritasoliittymän ja ajatuksen toisessa vaiheessa rakennettavasta Hatsolan eritasoliittymästä, missä yhteydessä poistettaisiin Kettulan maantien liittymä.

Liikennevirasto hyväksyi 31.10.2014 vuonna 2012 laaditun tiesuunnitelman "Valtatien 5 parantaminen välillä Tuppurala-Vehmaa, Mikkeli ja Juva". Tiesuunnitelma sisälsi Nuutilanmäki-Vehmaa välille vain yksittäisiä toimenpiteitä ohituskaistavarauksineen ja yksityistiejärjestelyineen. Valtatie linjaus säilyi pääosin nykyisellään, Kurkisuon kohdalla suunnitelma sisälsi perusverkon eritasoliittymän, Hatsolan liittymä suunniteltiin porrastettuna ja Kettulan liittymän kohdalla valtatie linjausta parannettiin.

Mikkeli-Juva hankkeeseen liittyvän suunnittelujakson Tuppurala -Nuutilanmäki ympäristövaikutukset on arvioitu v. 2006 valmistuneessa YVA-menettelyssä.

Suunnitelma liittyy valtatie 5 Tuppurala-Nuutilanmäki -tiejaksoon, jossa valtatie rakennetaan 4-kaistaiseksi pääväyläksi. Hankkeen tiesuunnitelman muutos on hyväksytty 8.12.2017. Rakennustyöt alkoivat vuoden 2018 keväällä ja valmistuvat vuoden 2021 aikana.

1.4 Hankkeen tavoitteet

Hankkeelle on asetettu valtakunnallisia, seudullisia ja paikallisia tavoitteita. Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Päätöksellä valtioneuvosto korvaa valtioneuvoston vuonna 2000 tekemän ja 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Valtioneuvoston päätös tulee voimaan 1.4.2018.

Taulukko 1. Hankkeen tavoitteet.

TOIMIVAT YHDYSKUNNAT JA KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

Valtakunnalliset tavoitteet	Seudulliset tavoitteet	Paikalliset tavoitteet
Edistetään koko maan monikeskuksesta, verkottuvaa ja hyvin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.	Parannetaan maakunnan ja koko Itä-Suomen kehittymisen edellytyksiä sujuvilla ja turvallisilla liikenneyhteyksillä. Viitostie yhdistää kaupunkikeskuksia ja toimii merkittävänä valtakunnallisena ja Itä-Suomen logistisena käytävänä ja matkailuväylänä.	Taataan paikallisesti sujuvat ja turvalliset liikenneyhteydet eri kulkumuodoille ja käyttäjäryhmille.
Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä	Parannetaan seudullisten joukkoliikenne- ja kävely- ja pyöräily-yhteyksien toimintaedellytyksiä. Edistetään kestävää työmatkaliikennettä Mikkelin seudulla	Luodaan mahdollisuuksia kestäväälle työmatkaliikenteelle Juvan kunnan alueella ja parannetaan keskustan palvelujen saavutettavuutta eri kulkumuodoilla.
Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan niin, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa		Suunnitellaan tiejärjestelyt niin, että ne mahdollistavat Hatsolan kaava-alueen ja Kettulan kehittämisen ja kestävä liikunnan edistämisen.

TEHOKAS LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Valtakunnalliset tavoitteet	Seudulliset tavoitteet	Paikalliset tavoitteet
Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä.	Kehitetään Mikkeli-Juva välistä tasalaatuinen, sujuva ja turvallinen valtakunnallinen ja seudullinen pääväylä pääosin nykyiseen maastokäytävään.	Ohjataan valtakunnallinen/ seudullinen ja paikallinen liikenne omille väylilleen.
Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenneyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet	Edistetään Viitostien pitkän aikavälin valtakunnallisia kehittämistavoitteita korkealaatuisena runkoväylänä, jolla lisätään elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden saavutettavuutta. Parannetaan valtatie liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta ohjaamalla liikenne valtatielle eritasoliittymien kautta.	Turvataan yhtenäiset rinnakkaistiejärjestelyt koko Mikkelin ja Juvan väliselle tiejaksolle.

TERVEELLINEN JA TURVALLINEN ELINYMPÄRISTÖ

Valtakunnalliset tavoitteet	Seudulliset tavoitteet	Paikalliset tavoitteet
Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin, tulviin ja ilmastomuutoksen vaikutuksiin	Varaudutaan ilmastomuutoksen vaikutuksiin tiehen liittyvien rakenteiden mitoituksessa	Ohjataan valtatie hulevedet hallitusti vesistöön mm. viivytysaltaiden kautta.
Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja	Tien geometrian ja kaistajärjestelyjen avulla parannetaan tien välityskykyä ja vähennetään sitä kautta melu-, tärinä- ja päästöhaittoja.	Vähennetään meluhaittoja rakentamalla meluesteitä.
Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muilla tavoin	Rakennetaan laatuvaatimukset täyttävä pohjavedensuojaus Hatsolan pohjavesialueelle. Vähennetään onnettomuusriskejä, henkilövahinkoja ja kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrää tien geometrian parantamisella, eritasoliittymillä ja keskikaiteella.	Rakennetaan laatuvaatimukset täyttävä pohjavedensuojaus Hatsolan pohjavesialueelle ja vedenottamolle. Poistetaan tasoliittymät ja rakennetaan alikulku- ja rinnakkaistiejärjestelyjä.

ELINVOIMAINEN LUONTO- JA KULTTUURIYMPÄRISTÖ SEKÄ LUONNONVARAT

Valtakunnalliset tavoitteet	Seudulliset tavoitteet	Paikalliset tavoitteet
Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta	Selvitetään ja dokumentoidaan valtakunnallisesti arvokkaat muinaisjäännökset Kilpolankoskella (Pekurilan linnoitukset). Huomioidaan Myllyjoen suojelualueen ja lehtojensuojeluohjelmaan kuuluvan alueen ylitys suunnittelu- ja rakentamisvaiheissa.	Huomioidaan arvokkaiden kohteiden säilyminen suunnittelu- ja rakentamisvaiheissa.
Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä	Selvitetään tiejaksolle sijoittuvat luonnonympäristön kannalta arvokkaat lajit, direktiivilajit ja ekologiset yhteydet sekä niiden elinympäristön säilymisen edellytykset.	Pyritään välttämään Pyörälammen direktiivilajeihin (esim. viitasammakko ja sirolampikorento) sekä liito-oravan elinympäristöihin ja ekologiisiin yhteyksiin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia.
Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta	Turvataan virkistys- ja viheryhteyksien jatkuvuus eritasoratkaisujen avulla.	Turvataan virkistys- ja viheryhteyksien jatkuvuus eritasoratkaisujen lisäksi esimerkiksi rakentamalla Kilpolankosken sillan kohdalle jätkänpolut.
Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden säilymisestä.	Parannetaan rinnakkaisteiden ja eritasoratkaisujen avulla maa- ja metsätalousalueiden saavutettavuutta ja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.	Parannetaan rinnakkaisteiden ja alikulkujen avulla maa- ja metsätalousliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

1.5 Suunnittelutyön tavoitteet

Suunnittelutyön tavoitteena on laatia maantielain mukainen tiesuunnitelman muutossuunnitelma.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tuotettavan aineiston tulee antaa tiesuunnittelulle riittävät lähtötiedot ja määritellä sille selkeät reunaehdot. Tavoitteena on, että tiesuunnitelmassa esitettävällä ratkaisulla on laaja ympäristöllinen ja yhteiskunnallinen hyväksyntä. Hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutukset selvitetään ja arvioidaan mahdollisimman perusteellisesti ja todenmukaisesti.

2 Ympäristövaikutusten arviointimenettely ja osallistuminen

2.1 Lähtökohdat

Tiesuunnitelma on maantielakiin ja -asetukseen perustuva lakisääteinen suunnitelma. Tässä hankkeessa tiesuunnitelman (tiesuunnitelman muutossuunnitelman) laatiminen perustuu hyväksyttyyn yleissuunnitelmaan Nuutilanmäki – Vehmaa 1995. Tiesuunnitelma valtatielle 5 välillä Tuppurala – Vehmaa on hyväksytty Liikennevirastossa 31.10.2014.

Ennen maantien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tiesuunnitelma. Tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Tiesuunnitelmassa tulee esittää tien suoja- ja näkemäalueet ja mahdollinen varaus tiealueen leventämiselle. Tiesuunnitelmassa on myös esitettävä arvio tien vaikutuksista sekä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Tiesuunnitelmaan on liitettävä rakentamisen kustannusarvio.

Ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa laissa (252/2017) on liitteen 1 hankelutetelossa määritelty ne hankkeet, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointia. Tämän hankkeen kohdalla sovelletaan kohtaa 9 c) liikenne, tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan lain (252/2017) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja arvioinnin yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kaikkien tiedon saantia ja osallistumismahdollisuuksia. Vaihtoehtoja vertaamalla on tavoitteena löytää suunnitelmaratkaisu, josta aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa alueen luonto- ja ympäristöarvoille ja ihmisten hyvinvoinnille ja hanke täyttää lisäksi mahdollisimman hyvin myös muut sille asetetut tavoitteet.

Tiesuunnitelmavaiheessa vaikutusten arviointi keskittyy erityisesti haittojen ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteiden suunnitteluun. Tiesuunnitelmavaiheeseen kuuluu myös ympäristövaikutusten seurantaohjelman laatiminen.

Yhteysviranomaisen, Etelä-Savon ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue on antanut päätöksensä ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) soveltamisesta VT 5 tiesuunnitelman muutoksen välillä Nuutilanmäki -Vehmaa 20.4.2018. Päätöksen perusteluina todennäköisesti merkittävien ympäristövaikutusten osalta aiemmat selvitykset eivät kaikilta osin ole riittäviä, eivätkä ne myöskään maantielain mukaisessa tiesuunnitelman muutoksessa hankkeen edellyttämällä tavalla tule riittävässä laajuudessa huomioon otetuksi. Mikkeli-Vehmaa tiejakson alkuosa Tuppurala -Nuutilanmäki edellytti YVA-menettelyä ja Nuutilanmäki-Vehmaa jakso on tavoitteena rakentaa saman tasoisena. Ratkaisuharkintaan on lisäksi vaikuttanut se, että molempien esitettyjen vaihtoehtojen (VE1 ja VE 2) osalta hanke on tosiasiallisesti kokoluokaltaan verrattavissa hankelutetelon liitteen 1 kohdan 9c mukaisen YVA-menettelyn vaatimaan hankkeeseen, vaikkei vaatimus 10 kilometrin yhtäjaksoisuudesta täysin täytykään.

2.2 YVA-menettelyn kuvaus

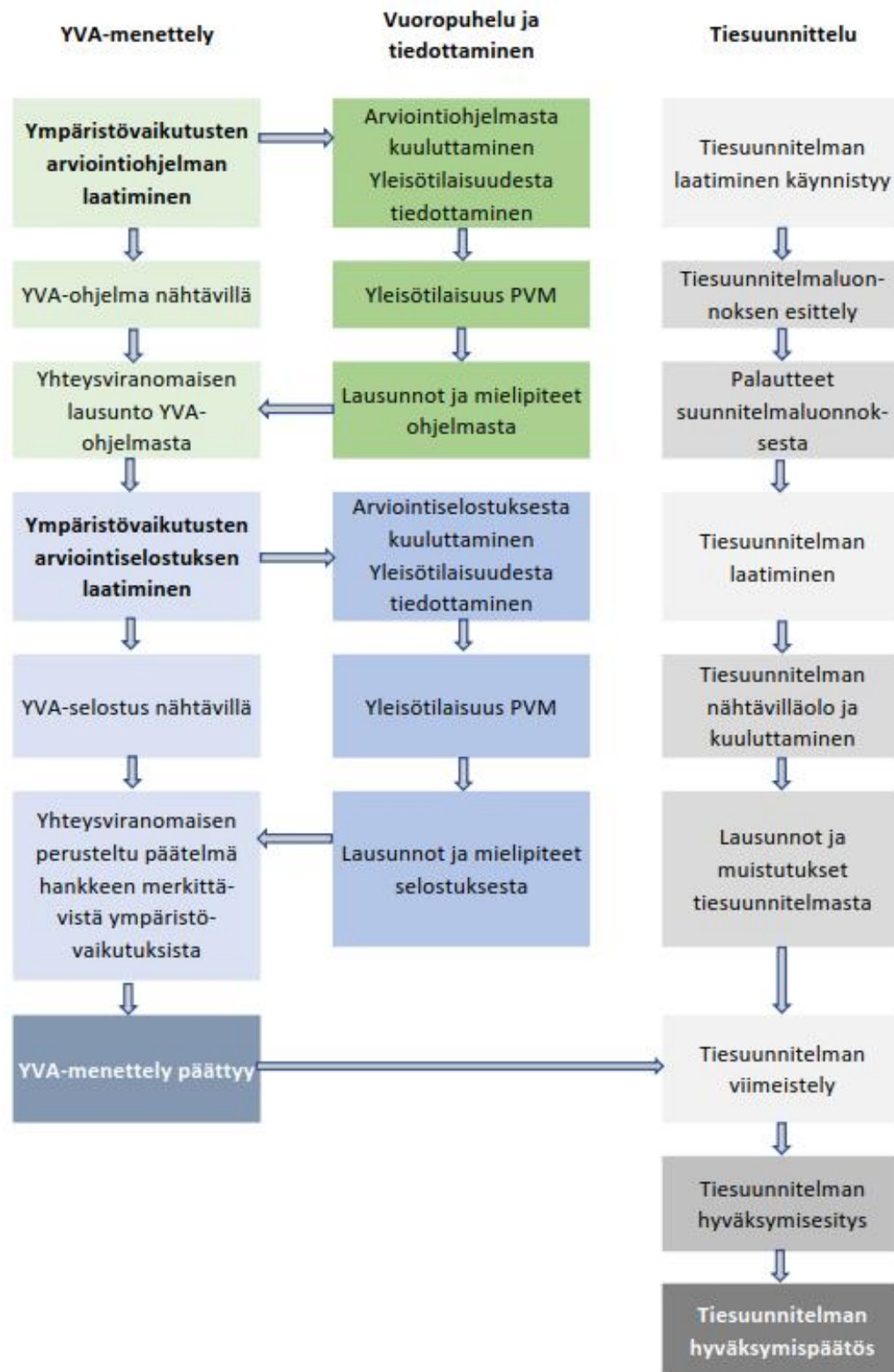
Ympäristövaikutusten arviointimenettely koostuu kahdesta vaiheesta, arviointiohjelmasta ja arviointiselostuksesta. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on suunnitelma hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnista; mitä vaikutuksia tullaan arvioimaan ja miten arviointi käytännössä toteutetaan. Arviointiohjelmassa kuvataan hankkeen perustiedot, ympäristön nykytila, tutkittavat vaihtoehdot, osallistumisen järjestäminen ja hankkeesta tiedottaminen. Arviointiohjelmassa kuvataan lisäksi YVA-menettelyn eteneminen, hankkeen aikataulu sekä tarvittavat luvat.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely käynnistyy, kun hankkeesta vastaava toimittaa yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Arviointimenettelyn aikana tarkennetaan vaihtoehtoisia tiesuunnitelmatasoisia ratkaisuja siten, että niiden vaikutukset voidaan arvioida perusteellisesti ja tasapuolisesti. Tarkasteltavia asioita ovat mm. tien linjaus, poikkileikkaus ja liittymäjärjestelyt. Ratkaisut tarkentuvat myös arviointiselostusvaiheessa. Arviointiselostukseen kootaan tulokset arviointiohjelmassa esitetyistä vaikutustarkasteluista ja selostuksessa esitetään tieto alueen ympäristön nykytilasta, käytetyistä arviointimenetelmistä sekä vaihtoehtojen vertailusta.

Kun ympäristövaikutusten arviointiselostus on valmistunut, ja yhteysviranomainen on tarkastanut selostuksen riittävyyden ja laadun, sekä antanut tämän jälkeen perustellun päätelmänsä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista, voidaan tiesuunnitelmasta tehdä hyväksymispäätös.

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY JA TIESUUNNITTELUN ETENEMINEN



Kuva 2. Ympäristövaikutusten arviointimenettely ja tiesuunnittelun eteneminen.

2.3 Osapuolet

Hankkeesta vastaava taho on Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri - vastuualue yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Etelä-Savon ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat - vastuualue.

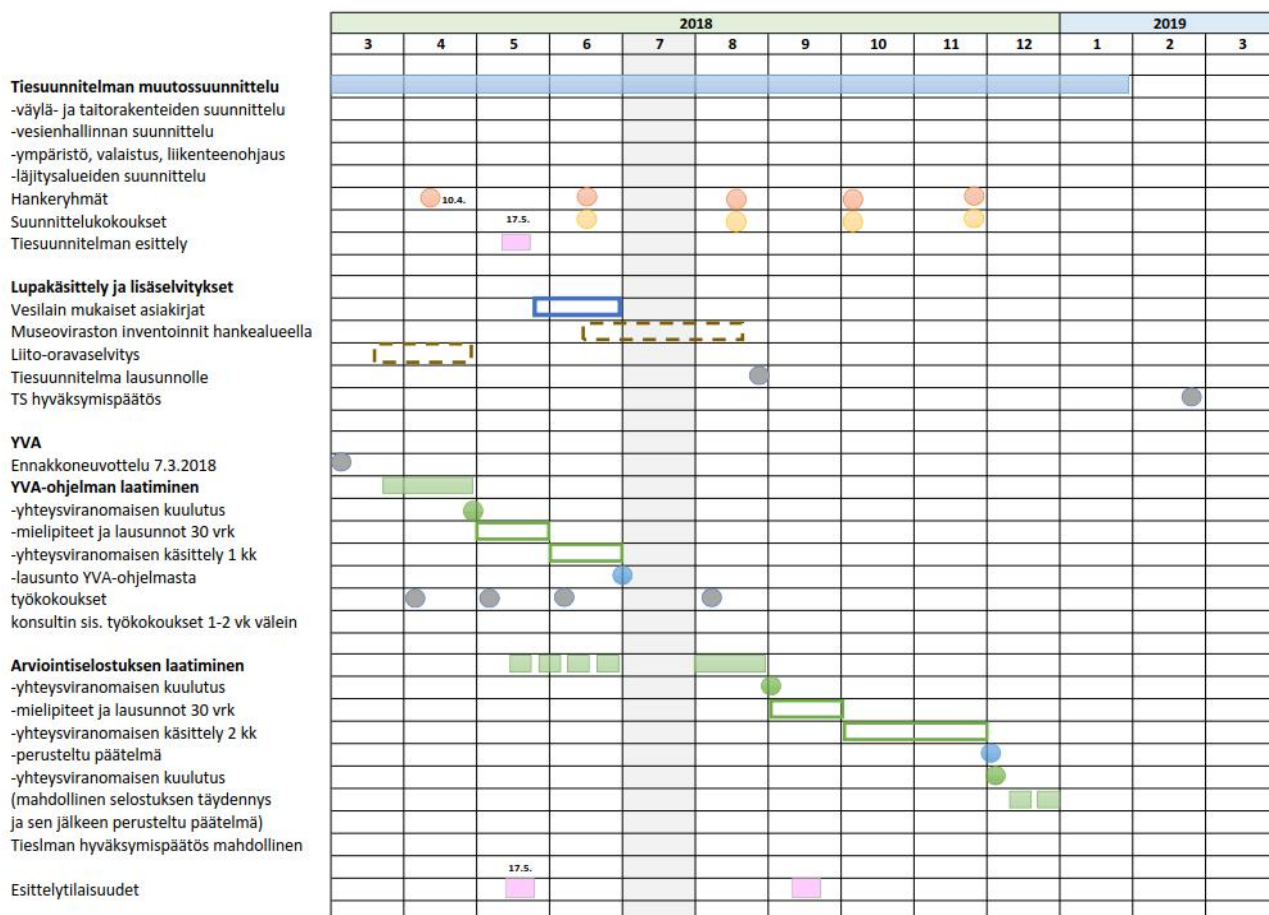
Tiesuunnittelua ohjaava hankeryhmä koostuu Liikenneviraston, Etelä-Savon ja Pohjois-Savon ELY-keskusten ja Juuan kunnan jäsenistä. Hankeryhmä ohjaa lisäksi YVA-menettelyn laadintaa ja etenemistä. Yhteysviranomainen toimii tarvittaessa hankeryhmässä YVA-lain asiantuntijana. Hankeryhmän puheenjohtajana toimii Liikenneviraston edustaja ja hankeryhmän sihteerinä konsultin edustaja.

YVA-ohjelman laatiminen on tehty konsulttityönä Destia Oy:n Infrasuunnittelussa.

2.4 YVA-menettelyn ja tiesuunnittelun aikataulu

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laadinta on käynnistetty maaliskuussa 2018. Arviointiohjelma valmistui huhtikuussa 2018, mikä jälkeen yhteysviranomainen asettaa ohjelman kuukaudeksi nähtäville. Arviointiohjelman ja siitä saadun palautteen perusteella yhteysviranomainen antaa arviointiohjelmasta oman lausuntonsa kuukauden kuluessa nähtävillä olon päättymisestä.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman palautteen pohjalta arvioidaan hankkeen ympäristövaikutukset ja laaditaan arviointiselostus. Ympäristövaikutusten arviointiselostus valmistuu alustavan aikataulun mukaan elokuussa 2018. Ympäristövaikutusten arviointiselostus päättyy yhteysviranomaisen antamaan perusteltuun päätelmään hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista, joka annetaan 2 kuukauden kuluessa nähtävilläolon päättymisestä. Tämän jälkeen tiesuunnitelmaa tarkennetaan tarvittavin osin ja laaditaan tiesuunnitelman hyväksymisesitys.



Kuva 3. Alustava aikataulu.

2.5 Osallistuminen

Hankkeen vaikutusalueen asukkailla ja muilla sidos- ja intressiryhmillä on mahdollisuus osallistua arviointiohjelmavaiheessa vaikutusten arvioinnin suunnitteluun. Arviointiselostusvaiheessa on mahdollista kertoa oma näkemyksensä tutkittavista vaihtoehdoista, niiden vaikutuksista ja vaikutusten arvioinnin riittävydestä. Ympäristövaikutusten arviointiin liittyvää vuoropuhelua ohjaa YVA-lain lisäksi maantielaki ja Liikenneviraston Väylänpidon vuorovaikutusohje (21/2011).

Kun ympäristövaikutusten arviointimenettely on saatu päätökseen ja tiesuunnitelmasta on tehty hyväksymispäätös, on mahdollista hakea päätökseen muutosta sen nähtävilläoloaikana.

2.5.1 Tiedottaminen

YVA-menettelystä ja hankkeen etenemisestä tiedotetaan alueen asukkailla ja sidosryhmille tiedotteiden ja internetin välityksellä. Hankkeen etenemisestä tiedotetaan Liikenneviraston sivuilla osoitteessa <https://www.liikennevirasto.fi/vt-5-mikkeli-juva>.

YVA-yhteysviranomaisen kuuluttaa YVA-menettelyn käynnistämisestä ja YVA-ohjelman nähtävilläolon alkamisesta toukokuussa 2018. Yhteysviranomaisen avaa oman verkkosivun, jossa ovat nähtävillä YVA-ohjelma ja ohjeet mielipiteen jättämiseksi ohjelmasta.

2.5.2 Yleisötilaisuudet

Ympäristövaikutusten arvioinnista järjestetään yleisötilaisuus sekä arviointiohjelma- että arviointiselostusvaiheissa. Ensimmäinen yleisötilaisuus järjestetään 17.5.2018, kun YVA-ohjelma on valmis ja asetettu nähtäville. Toinen yleisötilaisuus pidetään YVA-selostuksen valmistuttua.

Tilaisuuksissa ovat arviointiohjelman ja arviointiselostuksen lisäksi nähtävillä tiesuunnitelman muutossuunnitelman luonnospiirustukset sekä muuta tarvittavaa suunnitteluaineistoa.

Yleisötilaisuuksien ajankohdista tiedotetaan hankkeen internet-sivuilla mahdollisimman aikaisin ja lehti-ilmoituksella Juvan Lehdessä n. viikkoa ennen tilaisuutta. Yleisötilaisuuksista laaditaan muistio.

2.5.3 Palautteen antaminen

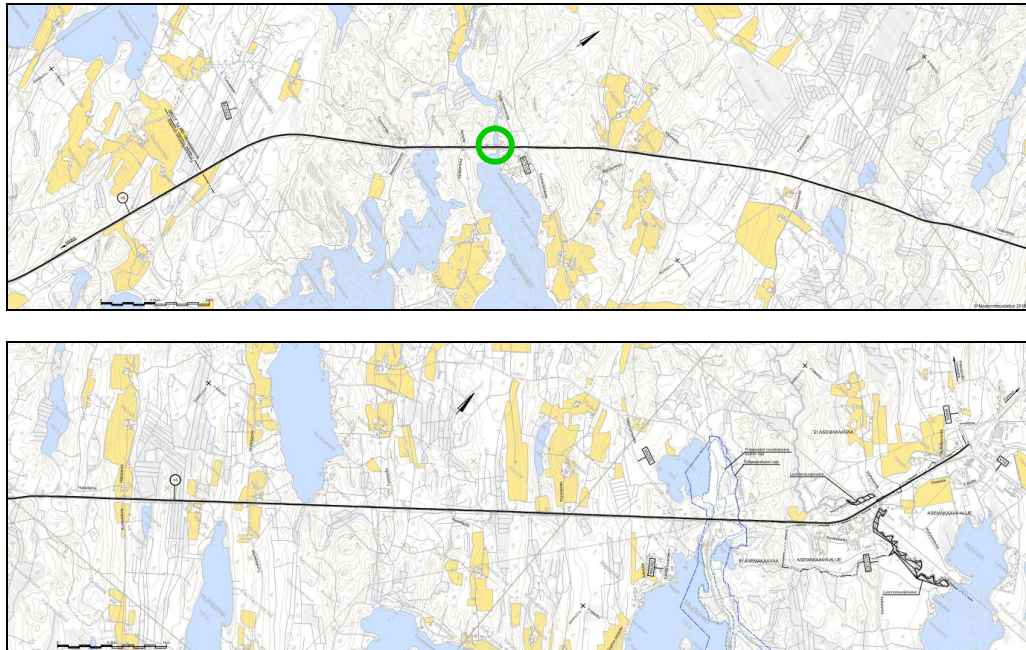
Yhteysviranomainen pyytää nähtävillä olevasta YVA-ohjelmasta ja YVA-selostuksesta lausuntoja ja mielipiteitä ja ottaa ne YVA-lain mukaan huomioon omassa lausunnossaan ja perustellussa päätelmässään hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Kaikki YVA-prosessin aikana saatava palaute sisältäen sähköpostit, kirjeet ja puhelumuistiot kootaan yhteen. Palautetta hyödynnetään suunnittelussa ja vaihtoehtojen vertailussa.

3 Arvioitavat vaihtoehdot

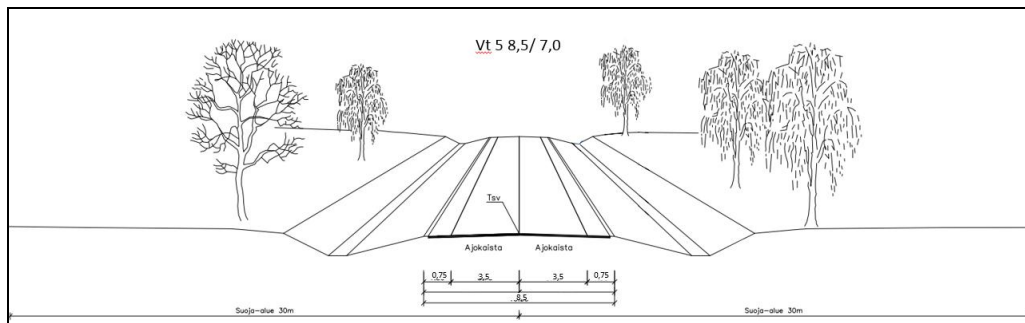
3.1 VE 0+ nykyinen tie

Vaihtoehto 0 on nykyinen valtatie, joka on pääosin yksiajoratainen ja ajoradan leveys on 8,5/7,0 metriä. Ohituskaistaosuuksien kohdalla ajoradan leveys on 12,25/ 10,75 metriä. Ohituskaistaosuuksia on yhteensä 4 kappaletta, ja niiden yhteenlaskettu pituus on 6,6 kilometriä.

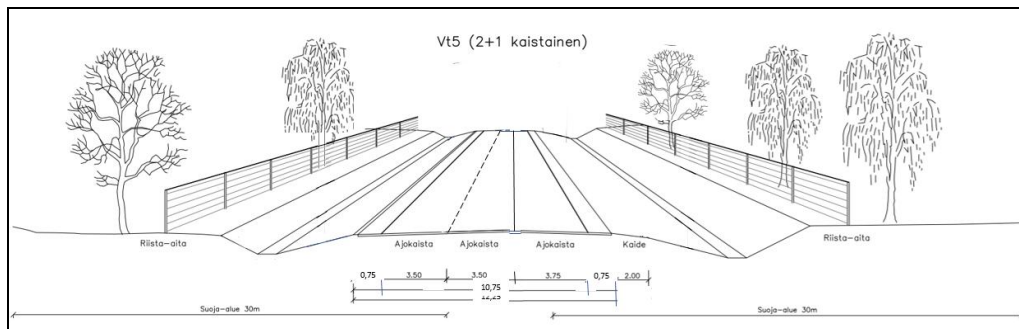
Valtatien liittymät ovat tasoliittymiä. Valtatien eteläpuolella on Vanha Juvantien ja Vehmaan välisellä osuudella erillinen kevyen liikenteen väylä. Nopeusrajoitus vaihtelee suunnitteluosuudella 80 - 100 km/h:ssa. Maantie on valaistu Kielkallion kohdalla ja Hatso-lan ja Vehmaan välisellä osuudella. Tien nykyinen geometria on hyvin vaihteleva ja mukai-lee mäkistä maastoa. Vaihtoehdossa tehdään pieniä parannustoimenpiteitä, mm. Kilpo-lankosken sillan kantavuutta parannetaan.



Kuva 4. Vaihtoehdon 0+ mukainen ratkaisu. Parantamistoimenpiteet on esitetty vihreällä.



Kuva 5. Nykyinen poikkileikkaus yksiajorataisella osuudella.

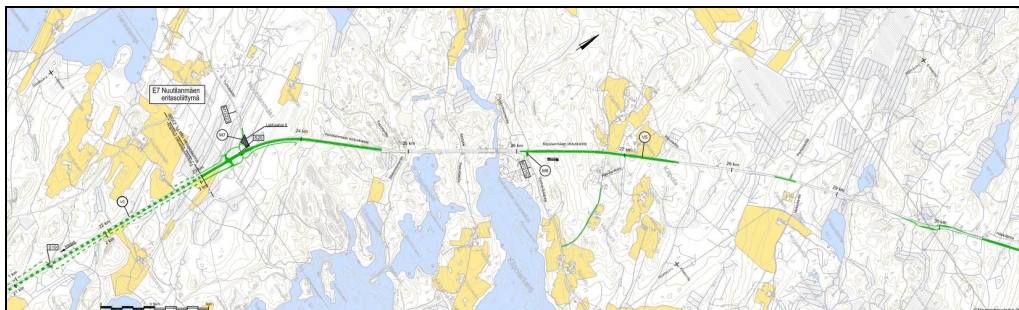


Kuva 6. Nykyinen poikkileikkaus ohituskaistaosuudella.

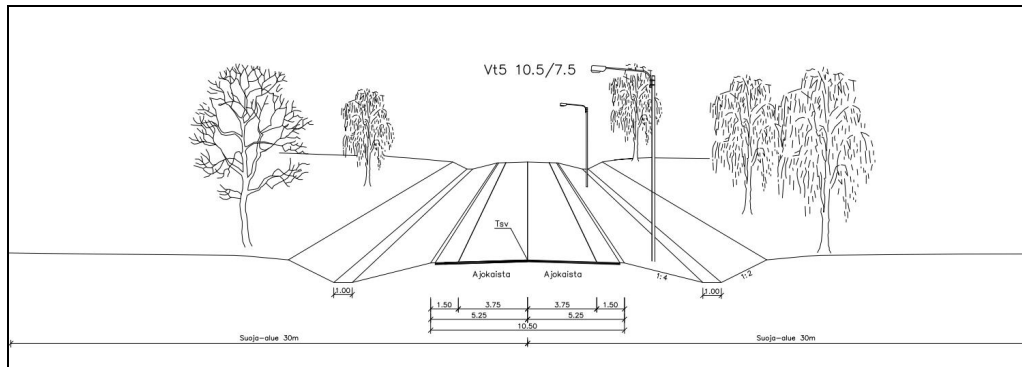
3.2 VE 1 Tiesuunnitelma 2012

VE 1 on tiesuunnitelman 2012 (tiesuunnitelman hyväksymispäätös 31.10.2014) mukainen vaihtoehto. Suunnitelmassa on esitetty yksittäisinä toimenpiteinä ohituskaista- ja keskikaidelvarauksia. Kolme nykyistä ohituskaistaa on muutettu keskikaiteellisiksi, niiden poikkileikkaus on 2+1 ja yhteispituus 4,5 kilometriä. Kurkisuon ohituskaista on muutettu keskikaiteelliseksi, sen poikkileikkaus on 2+2 ja pituus 1,6 kilometriä. Muilla osuuksilla valtatie poikkileikkaus säilyy nykyisenä. Ajoradan leveys on 10,5/ 7,5 metriä. Ohituskaistaosuudella 2+1 ajoradan leveys on 17,5 metriä. Valtatie mitoitusnopeus on 80-100 kilometriä/h.

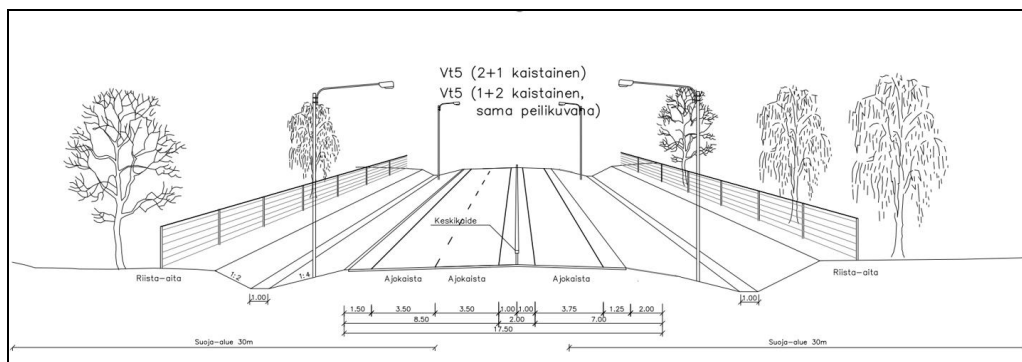
Kurkisuon kohdalle on esitetty perusverkon eritasoliittymä, Hatsolan liittymä on porrastettu ja Kettulantien liittymän kohdalla valtatie linjausta on parannettu. Valtatie tasaus säilyy nykyisenä.



Kuva 7. Vaihtoehdon 1 mukainen ratkaisu. Parantamistoimenpiteet on esitetty vihreällä.



Kuva 8. Poikkileikkaus yksiajorataisella osuudella.



Kuva 9. Poikkileikkaus 2+1 keskikaiteellisella ajorataosuudella.

3.3 VE 2 Tiesuunnitelman muutossuunnitelma 2018

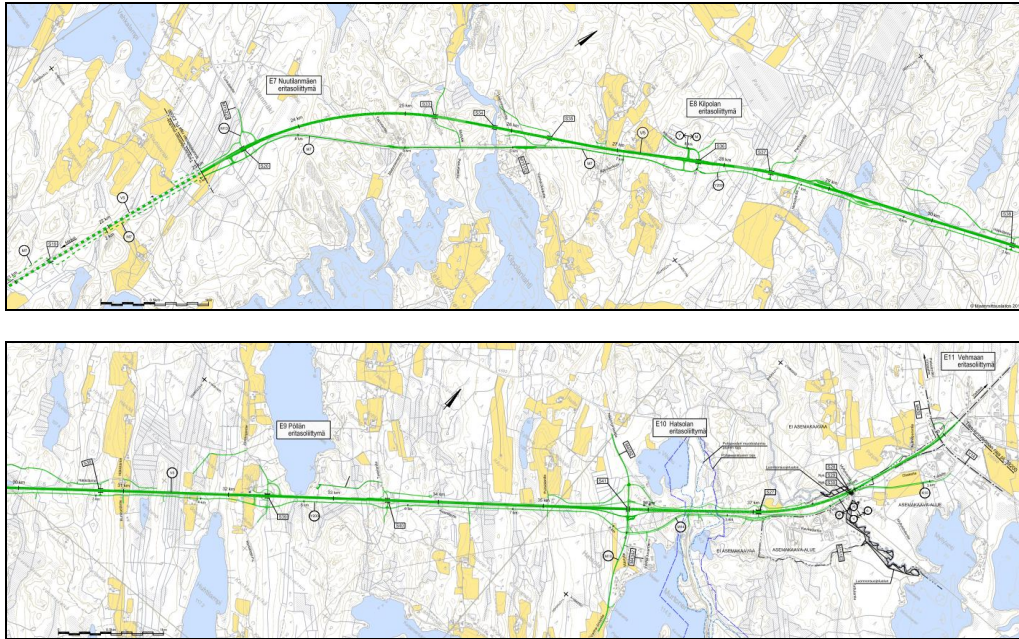
VE 2 on suunnitteluratkaisultaan ja laatutasoltaan yhtenäinen rakenteilla olevan VT 5 osuuden Tuppurala-Nuutilanmäki kanssa.

Valtatie sijoittuu uudelle linjaukselle Nuutilanmäen ja Kilpolan välisellä osuudella n. 3 kilometrin matkalla lainvoimaisen Juvan kunnan Nevajärven yleis- ja kyläyleiskaavan mukaisesti.

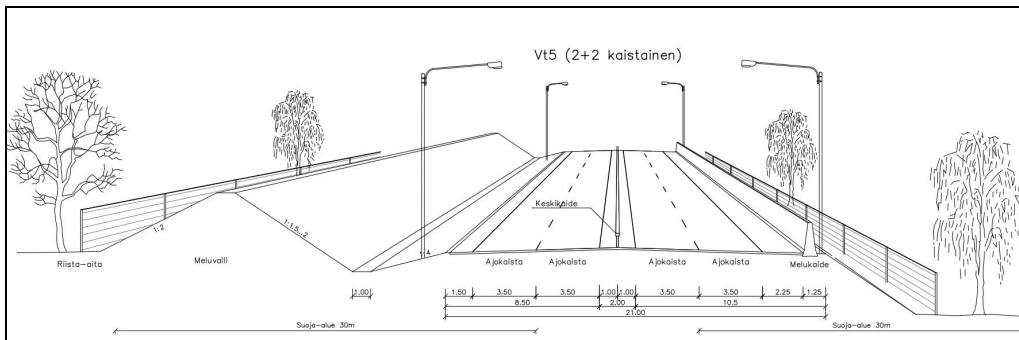
Valtatien pystygeometriaa parannetaan koko suunnitteluvälillä. Valtatien poikkileikkaus on suunnitteluvälillä pääosin keskikaiteellinen 2+2. Ajoradan leveys on 21,00 metriä.

Liittymäjärjestelyistä Nuutilanmäen eritasoliittymä on aikaisemman tiesuunnitelman mukainen. Kilpolan eritasoliittymä on uusi, ja aikaisemmassa tiesuunnitelmassa ollut Kurkisuon eritasoliittymä on siirretty ja nimetty Pöllän eritasoliittymäksi. Hatsolan porrastettu liittymä on muutettu eritasoliittymäksi. Maantie 15163 (Kettulantie) liittymä jää rinnakkais-tieksi jäävälle valtatielle ja maantiet 4342 (Vanha-Juvantie) ja 4592 (Nääringintie) yhdistetään Hatsolan uuteen eritasoliittymään.

Nuutilanmäki-Kettula välille on suunniteltu uusi rinnakkaistie valtatie itäpuolelle. Mitoitussnopeus on pääosin 100 km/h.



Kuva 10. Vaihtoehto 2 mukainen ratkaisu. Parantamistoimenpiteet on esitetty vihreällä.



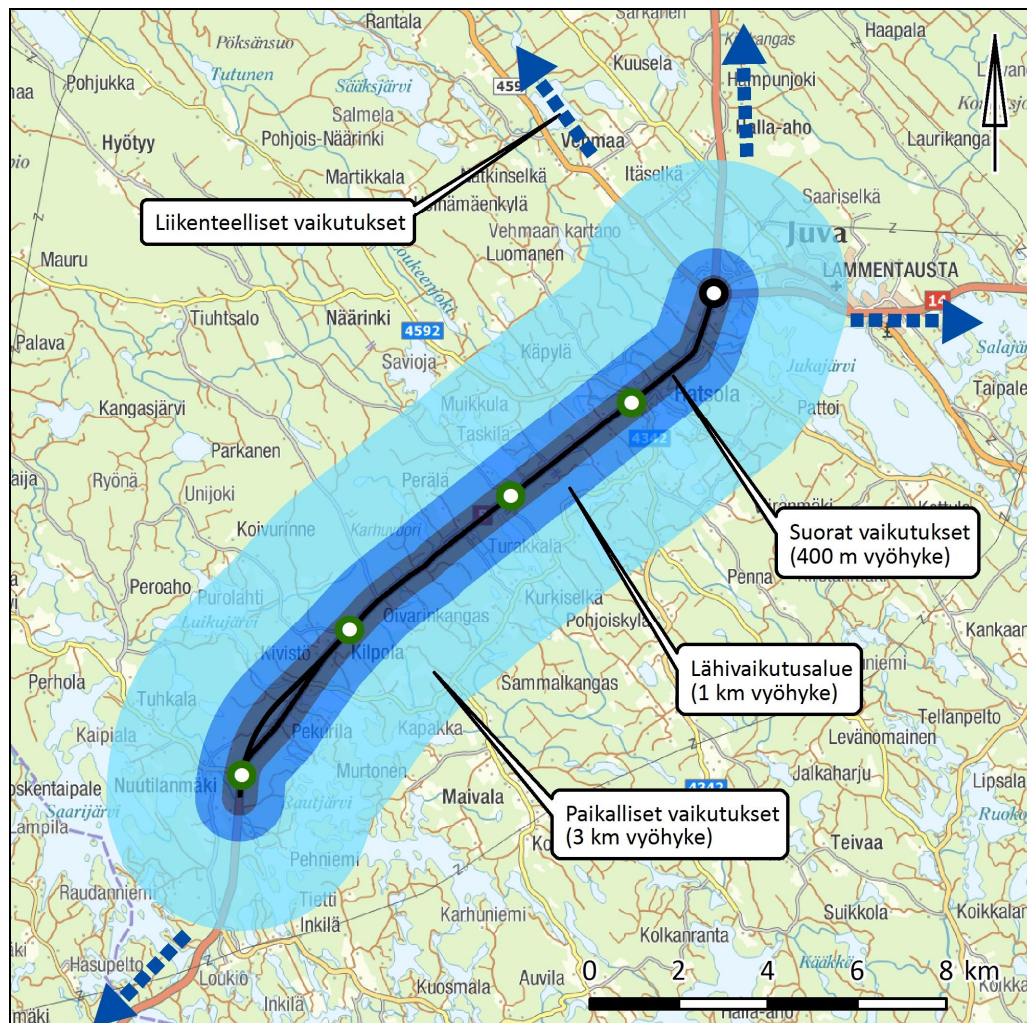
Kuva 11. Poikkileikkaus keskikaiteellinen 2+2.

4 Arvioinnin eteneminen

4.1 Arvioitavat vaikutukset ja vaikutusalue

Tässä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä arvioidaan valtatie 5 välillä Nuutilanmäki – Vehmaa parantamisen ympäristövaikutuksia YVA-lain (252/2017) ja YVA-asetuksen (277/2017) edellyttämällä tavalla ja tarkkuudella. Ympäristövaikutusten merkittävyys ja laajuus vaihtelevat arvioitavan tekijän mukaisesti. Vaikutukset voivat olla laajalle ulottuvia valtakunnallisia tai seudullisia, tai kohdistua vain paikallisiin olosuhteisiin.

Tässä hankkeessa arvioidaan tien lähialueelle kohdistuvien vaikutusten lisäksi myös hankkeen laajemmalle ulottuvia vaikutuksia. Tiehankkeen välittömät vaikutukset esimerkiksi rakentamisen aikana ulottuvat 200-400 metrin etäisyydelle tielinjasta, jonne myös tie-liikennemelun yli 55 dB:n melutason alue ulottuu. Hankkeen lähivaikutusalueella suunnitteluratkaisut muuttavat mm. liikumisen reittejä Hatsolan kylän alueella, mutta toisaalta hankke vaikuttaa myös paikallisesti etäämpänä valtatiestä. Tiehankkeen toteuttamisella on vaikutusta alueen luonnonoloihin, maisemaan, kulttuuriperintöön, ihmisten elinolosuhteisiin ja elinkeinoihin. Lähialueella kohdistuvat vaikutukset koskevat esimerkiksi luonnonoloja, kulttuuriperintöä ja maisemaa, kauemmaksi ulottuvat vaikutukset kohdistuvat mm. yhdyskuntarakenteeseen ja elinkeinoihin.



Kuva 12. Alustavat vaikutusalueet.

4.2 Arvioinnin eteneminen ja vaikutusten merkittävyyden arviointi

Ympäristövaikutusten arviointi toteutetaan niin, että kaikki merkittävät vaikutukset tulevat järjestelmällisesti arvioitua. Vaikutusten arvioinnin lähtökohta on arviointihetken tilanne.

Arvioinnin eteneminen on seuraava:

1. Kuvataan jokaisen tarkasteltavan vaikutuksen alkuperä, arvioinnissa käytettävät menetelmät ja miten vaikutusalueen herkkyys ja vaikutusten suuruus määritellään.
2. Kuvataan vaikutuskohteen nykytila ja määritellään sen häiriöherkkyys eli kyky vastaanottaa tarkasteltavaa vaikutusta.
3. Kuvataan jokaisen vaihtoehdon rakentamisen ja käytönaikaiset vaikutukset, niiden suuruus ja kohdentuminen sekä vaikutuksen kesto.
4. Määritellään vaikutusten merkittävyys.

4.3 Vaikutuskohteen herkkyys

Niissä kohteissa, joihin hankkeessa esitetyt toimenpiteet voivat vaikuttaa, arvioidaan kohteiden nykytilaa ja muutosherkkyttä. Vaikutuskohteen herkkyys kuvaa kohteen kykyä kestää tai sietää hankkeen aiheuttamaa muutosta. Herkkyiden arvioinnissa käytetään seuraava asteikkoa:

Vähäinen herkkyys
Kohtalainen herkkyys
Suuri herkkyys
Erittäin suuri herkkyys

Herkkyiden tarkastelun lähtökohtana on alueen nykytila, kuten alueen luonto-, maisema- ja virkistysarvot, alueen nykyiset liikenteelliset olosuhteet ja melun ja ilmanlaadun tilanne. Herkkyiden arviointiin vaikuttavat esimerkiksi alueen suojelutilanne, ja erilaiset terveyteen ja turvallisuuteen vaikuttavat raja-arvot ja suositukset. Vaikutuskohteen herkkyiden kriteerit esitetään jokaiselle arvioitavalle vaikutukselle ja tarkasteltavalle kohteelle.

4.4 Muutoksen suuruus

Tiehankeen aiheuttaman muutoksen suuruutta arvioidaan tien rakentamisen aikana ja tien käytön aikana. Muutoksen suuruuden arviointiin vaikuttavat seuraavat tekijät: muutoksen laajuus, kesto-aika ja voimakkuus. Muutoksen vaikutusalue voi olla paikallinen, alueellinen, kansallinen, tai laajimmillaan rajat ylittävä. Ajalliselta kestoaltaan vaikutukset voivat olla väliaikaisia, lyhytaikaisia, pitkäaikaisia tai pysyviä.

Jokaisen muutoksen suuruuden kriteerit esitetään arviointiselostuksessa erikseen seuraavalla asteikolla:

Erittäin suuri myönteinen vaikutus ++++
Suuri myönteinen vaikutus +++
Keskisuuri myönteinen vaikutus ++
Pieni myönteinen vaikutus +
Ei vaikutusta
Pieni kielteinen vaikutus -
Keskisuuri kielteinen vaikutus --
Suuri kielteinen vaikutus ---
Erittäin suuri kielteinen vaikutus ----

Muutosten suuruuden arviointi perustuu asiantuntijan laatimiin laskelmiin ja mallinnuksiin (esimerkiksi melu ja liikenne) ja muihin selvityksiin (esimerkiksi luontoselvitykset) ja vaikutusten arvioinnin menetelmiin. Muutosten suuruutta arvioidaan useilla eri tavoilla mahdollisimman totuudenmukaisen arvion saavuttamiseksi. Muutosten suuruusluokka ilmaistaan määrällisesti, mikäli määrällisiä mittareita on käytettävissä. Muissa tapauksissa vaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona käytettävissä olevien lähtötietojen perusteella.

Menetelmiä, joita arvioinnin suuruusluokan määrittelyssä ja toimenpiteiden ja ympäristön vuorovaikutussuhteen arvioinnissa voidaan hyödyntää, ovat mm.:

- o maastokäynnit
- o osallistumisessa ja yleisötilaisuuksissa esille tulevat näkemykset ja arviot
- o mielipiteissä ja lausunnoissa esiin tulleet asiat
- o olemassa olevat seurantatiedot eri aihealueista
- o erilaisten leviämismallinnusten ja laskelmien avulla tehtävät tarkastelut
- o paikkatietomenetelmien avulla tehtävät analyysit
- o kirjallisuus- ja tutkimustiedot erilaisten tekijöiden häiriöherkkydestä

4.5 Vaikutusten merkittävyys

Tiehankkeen aiheuttaman muutoksen suuruus, ja vaikutuksen kohteen kyky sietää muutosta määrittelevät yhdessä vaikutuksen merkittävyyden. Tavoitteena on mahdollisimman järjestelmällisesti laadittu arviointi. Jos muutoksen suuruus tai kohteen herkkyys asettuvat luokan alarajalle, voidaan vaikutusten merkittävyys arvioida vähäisemmäksi.

Vaikutuksen merkittävyyden arvioinnissa käytetään seuraavaa porrastettua asteikkoa:

Erittäin suuri	Suuri	Kohtalainen	Vähäinen	Ei muutosta	Vähäinen	Kohtalainen	Suuri	Erittäin suuri
-----------------------	--------------	--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	--------------------	--------------	-----------------------

Vaikutuksen merkittävyyttä arvioidaan muutoksen suuruuden ja kohteen herkkyyden ristiin taulukoinnin avulla seuraavasti:

VAIKUTUKSEN MERKITTÄVYYS		MUUTOKSEN SUURUUS								
		Kielteinen				Myönteinen				
		Erittäin suuri	Suuri	Kohtalainen	Vähäinen	Ei muutosta	Vähäinen	Kohtalainen	Suuri	Erittäin suuri
KOHTEN HERKKYYS	Vähäinen herkkyys	Suuri	Kohtalainen	Vähäinen	Vähäinen	Ei muutosta	Vähäinen	Vähäinen	Kohtalainen	Suuri
	Kohtalainen herkkyys	Suuri	Suuri	Kohtalainen	Vähäinen	Ei muutosta	Vähäinen	Kohtalainen	Suuri	Suuri
	Suuri herkkyys	Erittäin suuri	Suuri	Suuri	Kohtalainen	Ei muutosta	Kohtalainen	Suuri	Suuri	Erittäin suuri
	Erittäin suuri herkkyys	Erittäin suuri	Erittäin suuri	Suuri	Suuri	Ei muutosta	Suuri	Suuri	Erittäin suuri	Erittäin suuri

4.6 Vaihtoehtojen vertailu

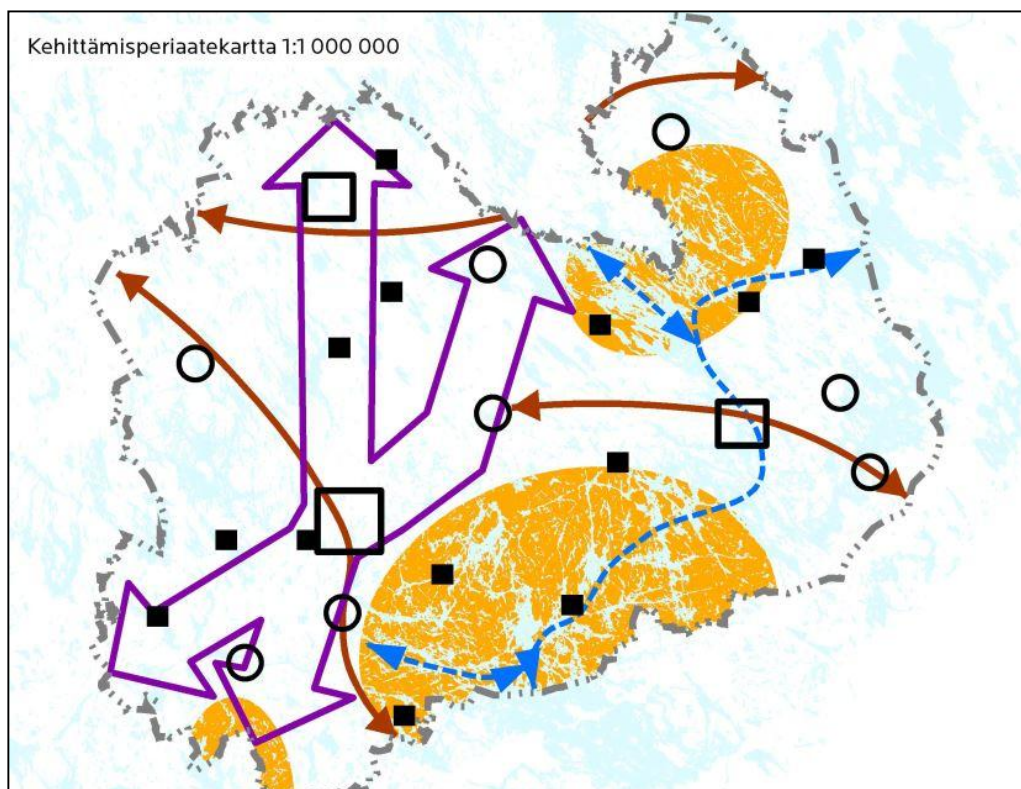
Vaihtoehtojen vertailu perustuu olemassa oleviin tietoihin ja mahdollisiin tarvittaviin, arvioinnin yhteydessä tehtäviin lisäselvityksiin. Vaihtoehtojen vertailun avulla on tavoitteena kuvata eri vaihtoehtojen etuja ja haittoja niin, että varsinainen päätöksenteko voidaan tehdä luotettavasti ja kattavasti. Vaihtoehtojen vertailu perustuu vaihtoehtojen merkittävyyden arviointiin.

Eri vaikutuksen vertailussa käytetään sekä laadullisia että määrällisiä vertailutapoja. Taulukkoon kirjataan tarkastelujen vaihtoehtojen tärkeimmät myönteiset ja kielteiset vaikutukset.

5 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

5.1 Yhdyskuntarakenteen ja maankäytön nykytila

Suunnittelualue sijoittuu Juvan kunnan alueelle, joka on noin 6 400 asukkaan kunta. Etelä-Savon maakunnan kehittämisperiaatteissa Juva on luokiteltu isoksi paikalliskeskukseksi, jonka kehittämisessä on kiinnitettävä erityistä huomiota rooliin mm. maakunnan palvelu- ja elinkeinorakenteen täydentäjänä sekä toimiviin liikennepalveluihin. Juvan lounaispuolella noin 37 kilometrin etäisyydellä sijaitseva Mikkeli on Etelä-Savon maakunnan maakuntakeskus, jonka ulkoista saavutettavuutta parantava Viitosväylän kehitysvyöhyke muodostaa maakunnan tärkeän kehittämisperiaatteen. Yksi kehitysvyöhykkeeseen kuuluva väylä on valtatie 5 linjaus suuntautuen Mikkelistä koilliseen Juvan ja Joroisten isojen paikalliskusten suuntaan. Kehittämissuositusten mukaan *vyöhykkeen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenteen ja liikennepalveluiden sujuvuuteen, liikenteen turvallisuuteen sekä liikenneympäristön laatuun.*

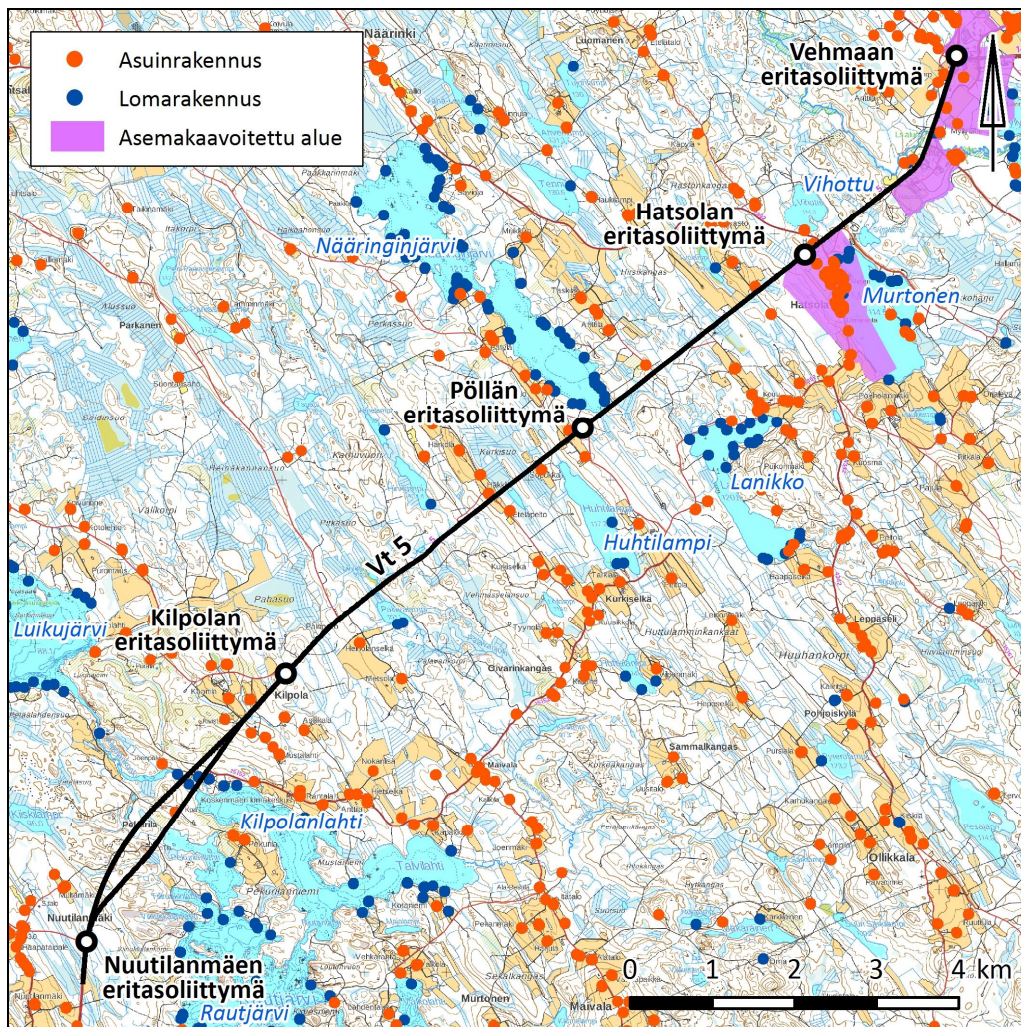


Kuva 13. Etelä-Savon 2. vaihemaakuntakaavan kehittämisperiaatekartta.

Suunnittelualue Nuutilanmäen ja Vehmaan välillä sijoittuu pääosin haja-asutusalueelle ja valtatie rajautuu pääasiassa yksityisomistuksessa oleviin talousmetsiin. Suunnittelualueen asutus on harvaa tienvarsiasutusta ja hiukan tiiviimpi asutus keskittyy Kilpolan, Pöllän ja Hatsolan alueille. Myös pienialaiset peltoalueet sijoittuvat asutuskeskitymien tuntumaan maatilojen ympärille. Vapaa-ajan asutus vesistöjen rannalla sijoittuu suunnittelualueen eteläosassa Kilpolankosken ja Rautjärven Kilpolanlahden rannalle sekä keskiosassa Pöllän kohdalla Nääringinjärven ja Hatsolan kohdalla Murtosen rannalle.

Suunnittelualueen merkittävimmän asutuskeskittymän Hatsolan kylän keskusta sijaitsee valtatie eteläpuolella noin 400 metrin etäisyydellä tiealueesta. Kylän asutus keskittyy nauhamaisesti Vanha-Juvantien varteen ja muodostuu rivi- ja omakotitaloista. Kylä on rakentunut vanhan Hatsolan meijerin ympäristöön. Alueella toimii edelleen Itä-Suomen maidon myyntikonttori sekä peruskoulu.

Muuten palveluverkko suunnittelualueella on harva. Suunnitteluosuuden pohjoisosassa Vehmaan alueella valtatie itäpuolella on Juvan hevoskeskus ja ravirata, huoltoasema sekä pienyrityksiä. Valtateiden 5 ja 14 risteysalueen tuntumaan Juvan kuntakeskuksen alueelle sijoittuu monipuolisemmin palveluita.



Kuva 14. Pysyvä ja vapaa-ajan asutus suunnittelualueella.

5.2 Kaavoitustilanne

5.2.1 Maakuntakaavoitus

Suunnittelualueella on voimassa Etelä-Savon maakuntakaava, joka on vahvistettu 4.10.2010. Maakuntakaavan täydentämiseksi on laadittu tuulivoimaa käsittelevä Etelä-Savon 1. vaihemaakuntakaava (vahvistettu 3.2.2016) ja vuoden 2010 maakuntakaavaa kaikkien aluevaraustyyppien osalta päivittävä Etelä-Savon 2. vaihemaakuntakaava (lainvoima 12.12.2017).

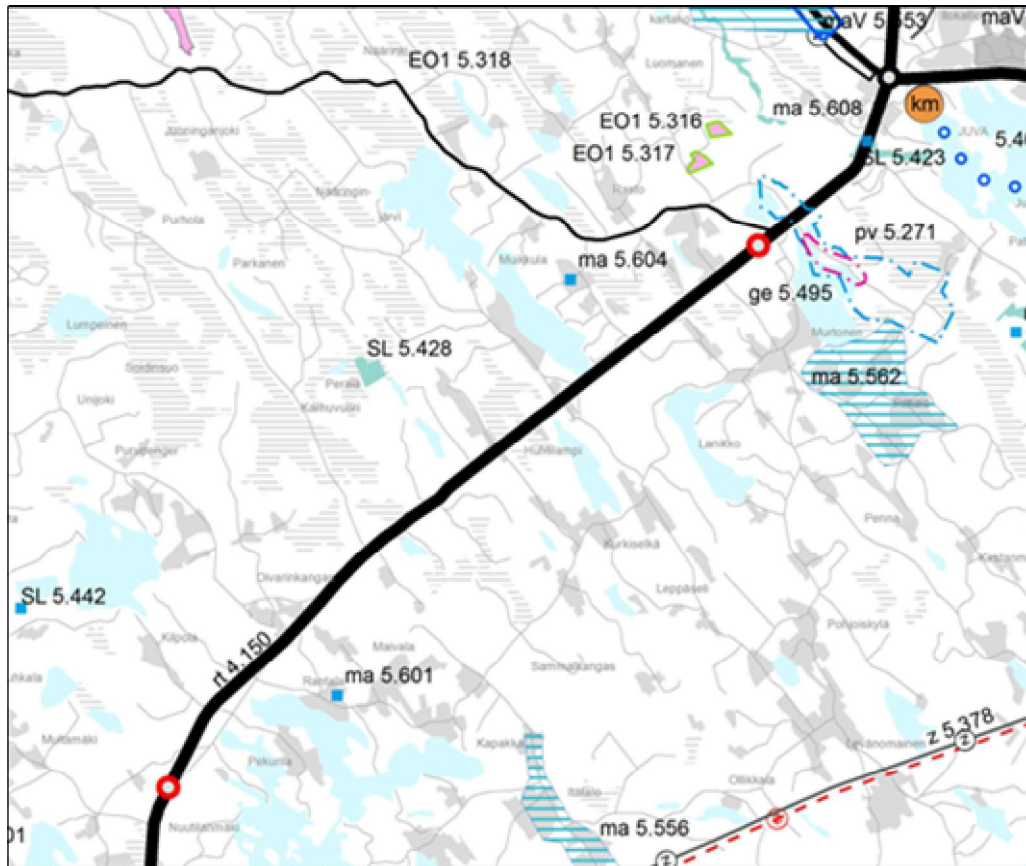
Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmässä valtatie 5 on osoitettu runkotieksi merkinnällä rt 4.150 (Helsinki-Sodankylä) koko suunnitteluosuudella Nuutilanmäen ja Juvan välillä. Runkotiet ovat valtakunnallisesti merkittäviä, korkealuokkaisia valtateitä. Suunnittelumääräyksen mukaan *teillä tulee varautua kevytväyläjärjestelyihin taajamien ja kylmäisen asutuksen kohdalla. Väylän ja sen lähialueiden suunnittelussa tulee huomioida melun vaikutukset alueiden käyttöön. Lisäksi runkoteitä koskee seuraava suunnittelumääräys: maankäytön suunnittelussa tulee varautua siihen, että väylälle pääsy tapahtuu eritasoliittymien kautta ja paikalliselle sekä kevyelle liikenteelle on osoitettu erillinen väylä.*

Nuutilanmäen ja Kilpolan välisellä osuudella valtatie 5 on linjattu uuteen maastokäytävään nykyisen linjauksen pohjoispuolelle. Valtatielle on osoitettu kaksi uutta eritasoliittymään, joista toinen sijoittuu Nuutilanmäen ja toinen Hatsolan kohdalle. Eritasoliittymiä koskee suunnittelumääräys: *maakuntakaavassa oleva uusi eritasoliittymä voidaan liikennemäärien tai maankäytön niin salliessa ensi vaiheessa toteuttaa myös tasoliittymänä. Erityisesti maankäytön tarpeita palvelevan eritasoliittymän toteuttamisen ajoitus ja toteuttamismahdollisuudet tulee varmistaa ennen kuin niiden toteuttamiseen perustuvaa maankäyttöä asemakaavoitetaan pääteiden varsille ja taakse.*

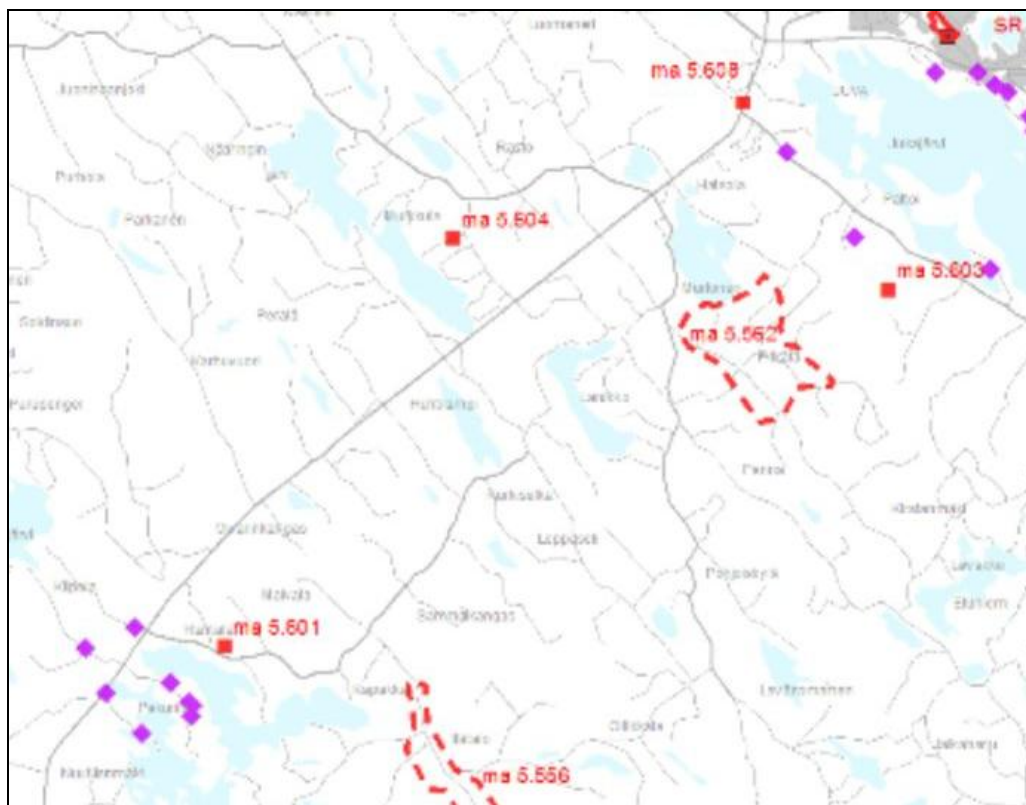
Pekurilan kohdalle on osoitettu useita muinaisjäännöskohteita valtatie 5 itä- ja länsipuolelle. Yksi kohteista (Pekurilanjoki) sijoittuu valtatie 5 uuden linjauksen kohdalle. Hatsolan kohdalle on valtatie 5 poikki osoitettu Hatsolan vedenhankinnan kannalta tärkeä pohjavesialue (pv 5.271) ja valtatie 5 eteläpuolelle Murtosenkankaan arvokas geologinen muodostuma (ge 5.495). Pohjavesialueita koskevan suunnittelumääräyksen mukaan *alueelle ei tule sijoittaa pohjaveden laadulle vaaraa aiheuttavaa toimintaa ja pohjavedeksi imeytyvän veden määrä tulee säilyttää riittävänä.*

Suunnitteluosuuden pohjoisosaan Juvan kuntakeskuksen eteläpuolelle on osoitettu Myllyjoen lehtokorven luonnonsuojelualue (SL 5.423), jota koskevan suunnittelumääräyksen mukaan *alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka saattavat vaarantaa alueen suojeluarvoja. Myllyjoen ylittävä kivilta on lisäksi osoitettu kulttuuriympäristön ja/tai maiseman vaalimisen kannalta maakunnallisesti merkittäväksi kohteeksi (ma 5.608). Suunnittelumääräyksen mukaan kohteen ja sen ympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus ja erityispiirteet. Suosituksen mukaan kohteeseen merkittävästi vaikuttavista toimenpiteistä tulee pyytää lausunto museoviranomaiselta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta.*

Vehmaalle valtatie 5 itäpuolelle Juvan kuntakeskuksen ulkopuolelle on osoitettu vähintään seudullisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö, jonka enimmäiskerrosala on 23 000 k-m².



Kuva 15. Ote Etelä-Savon voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmästä.



Kuva 16. Ote Etelä-Savon maakuntakaavojen yhdistelmän kulttuuriympäristökartasta, jossa on esitetty kiinteät muinaisjäännökset (violett) sekä merkittävät kulttuuriympäristö- ja/tai maisema-alueet (punainen).

5.2.2 Yleiskaavoitus

Suunnittelualueella on voimassa kaksi yleiskaavaa. Suunnitteluosuuden etelä- ja keski-osissa on voimassa Nevajärven yleis- ja kyläyleiskaava ja pohjoisosassa Hatsolan kylän koillispuolella Keskustan osayleiskaava 2035.

Nevajärven yleis- ja kyläyleiskaava on hyväksytty Juvan kunnanhallituksessa 11.8.2014 ja kaava on saanut lainvoiman virallisen kuulutuksen nojalla 29.10.2015. Yleis- ja kyläyleiskaavassa valtatie 5 uudet tielinjaukset Nuutilanmäen ja Kilpolan välillä sekä Pyörälammen kohdalla on osoitettu merkinnällä *ohjeellinen/vaihtoehtoinen tielinjaus*. *Vaaraus ei perustu voimassa olevaan eikä maantielain mukaiseen suunnitelmaan*. Valtatielle on osoitettu eritasoliittymä Nuutilanmäkeen ja ohjeelliset eritasoliittymät Huhtilammen kohdalle ja Hatsolaan. Suunnittelumääräyksen mukaan *Hatsolan risteysjärjestely toteutetaan ensimmäisessä vaiheessa porrastettuna tasoliittymänä*. Valtatiehen rajautuvat alueet on osoitettu pääasiassa maa- ja metsätalousvaltaisiksi alueiksi (M) ja valtatie ympärille on merkitty suoja-alue (M-vt), jolle ei saa sijoittaa melulle alttiita toimintoja.

Maankäytön laajenemisalueina yleiskaavassa on osoitettu Pekurilaan valtatie 5 uuden linjauksen varteen työpaikka-alue (TP) ja Hatsolan kohdalle valtatie varteen kaupallisten palvelujen alueita (K, KLH) sekä teollisuus- ja varastoalue (T). Muutoin yleis- ja kyläyleiskaava osoittaa pääosin toteutuneen maankäytön. Asuinalueita (AO, A/st) on osoitettu Pekurilaan ja Hatsolaan ja maatalouskeskusten alueita sijoittuu Kilpolaan ja Nääringinjärven kohdalle.

Kilpolankoski valtatie uuden linjauksen kohdalla on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolle ei saa rakentaa (MYU/kav). *Alueella on luonnon-, maisema- tai virkistyskäyttöarvoja. Maisemaa muuttaviin toimenpiteisiin tulee hakea MRL 128 § mukainen maisematyölupa*. Kilpolankosken pohjoispuolelle valtatie uuden linjauksen varteen on lisäksi osoitettu muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäännös. Suunnittelumääräyksen mukaan aluetta koskevista maankäyttösuunnitelmista tulee neuvotella museoviraston kanssa.

Kilpolassa valtatie suojavyöhykkeelle ulottuvan Levälammen itäranta on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on erityisiä ympäristöarvoja (MY-1). *Alueelle ei saa rakentaa, ottaa maa-aineksia, ottaa tai hyödyntää alueen turvevarantoja eikä ohjata valumisvesiä alueelle tai sieltä pois. Alueen vesitasapaino tulee säilyttää nykyisen kaltaisena. Maisemaa muuttaviin toimenpiteisiin tulee hakea MRL 128 § mukainen maisematyölupa*.

Hatsolan kohdalle on merkitty arvokas pohjavesialue, jonka poikki valtatie 5 linjaus kulkee. Suunnittelumääräyksen mukaan *alueella tapahtuvassa rakentamisessa ei saa toteuttaa sellaisia ratkaisuja, jotka saattaisivat aiheuttaa pohjavesiesiintymän laadun heikentämistä*. Hatsolan ohjeellisen eritasoliittymän koillispuolelle on osoitettu puhdistettava tai kunnostettava maa-alue nykyisen huoltamon tontille.

Nevajärven yleis- ja kyläyleiskaavan muutostyö on käynnistynyt 14.2.2018. Päivitystyö koskee koko valtatie 5 tiealuetta suunnittelujaksolla.

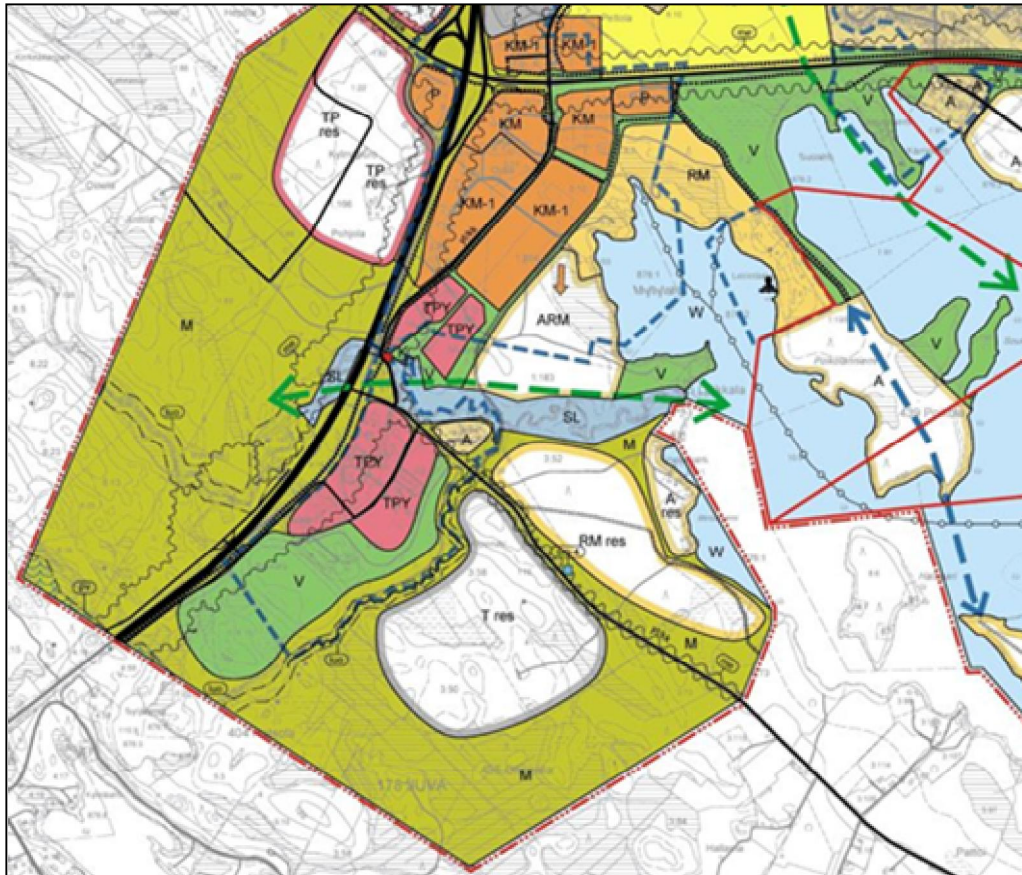


Kuva 17. Ote Nevajärven yleis- ja kyläyleiskaavasta.

Juvan keskustan osayleiskaava 2035 on tullut kokonaisuudessaan voimaan Juvan kunnanvaltuuston päätöksellä 15.6.2015. Osayleiskaavassa valtatie 5 suunnitteluosuudella on osoitettu valtatie/kantatien merkinnällä. Valtatien ympärille on osoitettu melnsuojaustarve ja itäpuolelle oleva kevyen liikenteen reitti. Maa-alueet valtatie ympärillä ovat pääasiassa maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Valtatie 5 kaakkoispuolelle Juvan raviradan alueelle on osoitettu virkistysalue (V) ja maantien 15163 (Kettulantie) liittymään nykyisen maankäytön mukaisesti julkisten ja kaupallisten palveluiden työpaikka-alue (TPY). Maankäytön laajenemisalueena on osoitettu valtateiden 5 ja 14 liittymäalueen eteläpuolelle työpaikka-alueita (TPY, TPRes) sekä kaupallisten palvelujen alueita (KM, KM-1), jonne saa sijoittaa myös seudullisen tilaa vaativan kaupan suuryksikön.

Osayleiskaavassa valtatie 5 ylittämä Myllyjoen uoma on osoitettu luonnonsuojelualueeksi (SL) valtatie 5 länsipuolelta Jukajärven Myllylahteen saakka. Suunnittelumääräyksen mukaan *alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka saattavat vaarantaa alueen suojeluarvoja*. Luonnonsuojelualueeseen kuulumaton osuus Myllyjoen uomasta valtatie 5 länsipuolella on merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi (luo). Suunnittelumääräyksen mukaan *alueella ei saa harjoittaa sellaisia metsätalous- tai muita toimia, jolla vaarannetaan kohteen suojeluarvojen säilyminen*. Myllyjoen kohdalla on osoitettu myös itä-länsisuuntainen ekologinen käytävä.

Kevyen liikenteen käytössä oleva Myllyjoen vanha kivilta valtatie 5 itäpuolella on osoitettu kulttuurihistoriallisesti paikallisesti arvokkaaksi kohteeksi.



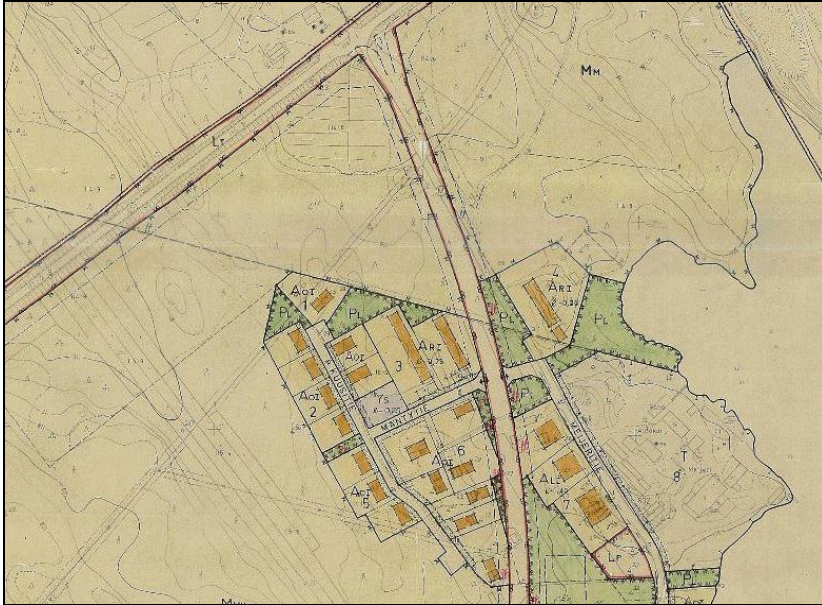
Kuva 18. Ote Juvan keskustan osayleiskaavasta 2035.

5.2.3 Asemakaavoitus

Suunnittelualueella on voimassa olevia asemakaavoja ainoastaan Hatsolan kohdalla sekä suunnitteluosuuden pohjoisosassa Kettulan ja Vehmaan alueella valtatie 5 itäpuolella. Hatsolan kohdalla asemakaava (rakennuskaava) on laadittu vuosina 1969-1971 ja vanhentunut asemakaava haittaa nykyisellään alueen kehittämistä ja rakentamisesta. Juvan kunnan tekninen lautakunta on päättänyt 14.2.2018 asettaa julkisesti nähtäville Hatsolan asemakaavan kumoamisen luonnosvaiheen asiakirjat. Asemakaavan kumoaminen ei koske valtatie 5 liikennealuemerkintää, sillä kaava on kumottu valtatie 5 kohdalla vanhentuneena jo aikaisemmin.

Ajantasa-asetuksessa valtatie 5 itäpuoli on osoitettu Kettulan kohdalla hevosurheilualueeksi (E-1), puistoksi (VP), huoltoaseman korttelialueeksi (LH-1) sekä toimitilarakennusten korttelialueeksi, jonka alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia. Valtatie 14 liittymäalueen tuntumaan Vehmaalle on osoitettu toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) sekä liikerakennusten korttelialueita, joille saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM).

Myllyjoen uoma on ajantasa-asetuksessa osoitettu maa- ja metsätalousalueeksi (M) ja luonnonsuojelualueeksi (SL). Myllyjoen vanha silta on osoitettu muinaismuistoalueeksi (SM).



Kuva 19. Ote Hatsolan rakennuskaavasta, joka kumotaan vanhentuneena vuonna 2018. Kaava on kumottu valtatie 5 kohdalla vanhentuneena jo aikaisemmin.



Kuva 20. Ote Juvan kunnan ajantasa-asemakaavasta Vehmaan alueelta.

5.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvia vaikutuksia tarkastellaan eri alueta-soilla. Arvioinnissa tarkastellaan, kuinka hanke vaihtoehtoineen tukee valtakunnallisia alu-eidenkäyttötavoitteita. Maakunnallisten ja seudullisten kohdistuvien vaikutusten arvioinnis-sa tarkastellaan, kuinka liikenneverkko ja ratkaisut tukevat tavoitteellista yhdyskuntaraken-netta ja maankäyttöä. Paikallisella tasolla tarkastellaan asutusta, loma-asutusta ja muita paikallisia toimintoja. Vaikutusten arviointiin liittyy elinkeino- ja yritystoimintaan sekä maa- ja metsätalouden harjoittamiseen kohdistuvien vaikutusten arviointi. Maankäyttöön kohdis-tuvien vaikutusten merkittävyyttä arvioidaan sen suhteen, kuinka paljon vaihtoehdot muut-tavat nykyistä maankäyttöä, vaikuttavat tulevaan maankäyttöön tai kuinka paljon hanke aiheuttaa haittaa tai hyötyä toiminnoille.

Maankäytön tilanne ja tavoitteet selvitetään Juvan kunnan sekä Etelä-Savon maakun-taliiton tietojen perusteella. Keskeisenä lähtötietona toimivat maakuntakaavat, kunnan yleis- ja asemakaavat sekä muut maankäytön suunnitelmat. Tietoja saadaan myös YVA-ohjelmasta annetuista lausunnoista ja mielipiteistä sekä vuorovaikutuksesta hankeryhmän kanssa. Lähtötietoina käytetään myös karttoja, ilmakuvia ja rakennus- ja huoneistorekiste-riä. Täydentävää tietoa rakennuksista ja niiden käytöstä voidaan saada myös lausunnoista ja suullisina tietoina asukkailta. Lisäksi tietoa alueen maankäytöstä tarkennetaan maasto-käynnein. Vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään paikkatietoaineistoja ja -analyysijä.

Vaikutukset kiinteistöihin kuvataan karttojen ja kiinteistörajatietojen perusteella tarkas-tellen kiinteistöjen kulkuyhteyksiä ja arvioiden tienhankkeen vaikutukset niihin. Vaikutuksia maankäyttöön arvioidaan asiantuntija-arviona. Hankkeesta ei lähtökohtaisesti teetetä eril-listä kiinteistövaikutusten arviointia (KIVA) Maanmittauslaitoksella.

6 Luonnonympäristö

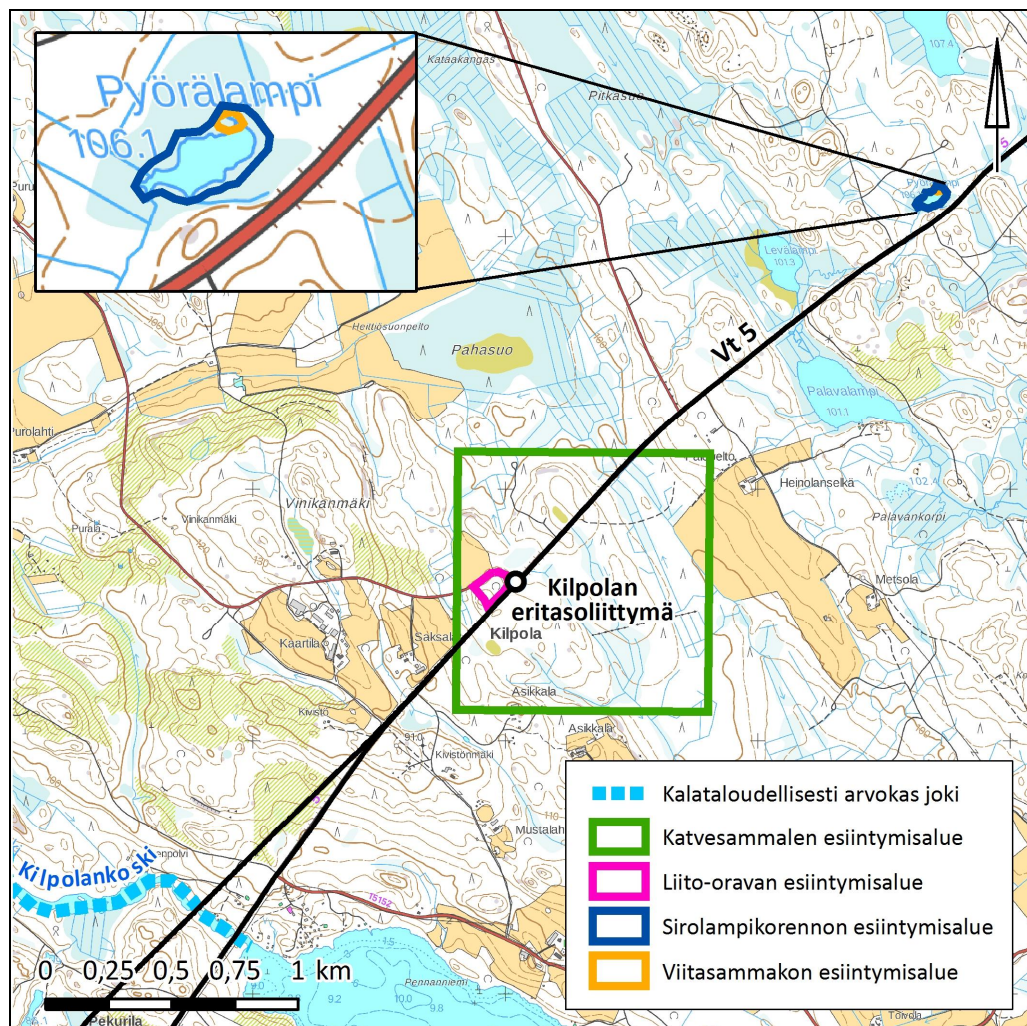
6.1 Luonnonympäristön nykytila

Suunnittelualueen merkittävin luontokohde on suunnitteluosuuden pohjoispäässä Juvan Kettulassa sijaitseva Myllyjoki, joka on suojeltu luonnonsuojelulailta valtatie 5 itä- ja länsipuolella. Valtatie 5 länsipuolella sijaitsee suojelualueista Myllyjoen lehtokorven (YSA063046) luonnonsuojelualue ja itäpuolella Myllyjoen luonnonsuojelualue (YSA065994). Molemmat ovat yksityismaiden luonnonsuojelualueita. Molempien luonnonsuojeluiden raja sijaitsee noin 50...60 metrin etäisyydellä valtatie 5 nykyisestä linjauksesta. Myllyjoen kohdan luonnonsuojelualueet kuuluvat myös lehtojensuojeluohjelmaan (Myllyjoen lehtokorpi, LHO060212), joka ulottuu Jukajärveen Myllylahteen saakka. Myllyjoki on osoitettu luonnonsuojelualueeksi myös alueella voimassa olevissa yleis- ja asemakaavoissa.

Muita paikallisesti arvokkaita luontokohteita alueella ovat Kilpolankosken ja Pyörälammen vesialueet. Kilpolankoski Pekurilassa on alueella voimassa olevassa Nevajärven yleis- ja kyläyleiskaavassa osoitettu valtatie 5 kohdalla maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on luonnon-, maisema- tai virkistyskäyttöarvoja. Valtatie 5 länsipuolella Rautjärven yleiskaavassa koski on osoitettu kalataloudellisesti arvokkaaksi joeksi, jonka alueella tulee välttää sellaisia vesistön luonnontilaa ja veden laatua muuttavia toimenpiteitä, jotka vaikuttavat haitallisesti alueen kala- ja rapukantoihin.



Kuva 21. Myllyjoki alittaa valtatie 5 Kettulan alueella suunnitteluosuuden pohjoisosassa.



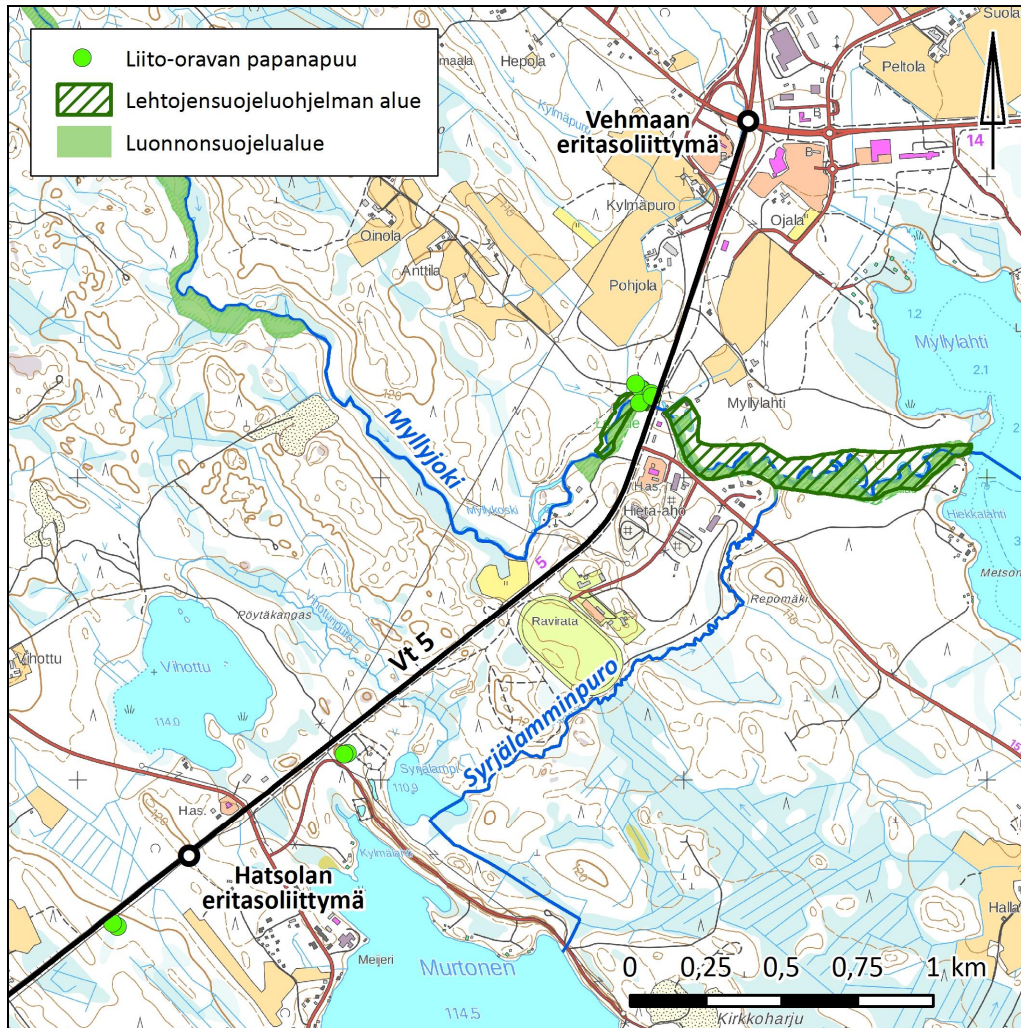
Kuva 22. Suunnitteluosuuden eteläosan arvokkaat luontokohteet.

Pyörälampi on todettu kesällä 2017 laaditussa luontoselvityksessä luontodirektiivin liitteen IV (a) lajien viitasammakon (*Rana arvalis*) ja sirolampikorenon (*Leucorrhinia albifrons*) elinympäristöksi. Luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty.

Suunnittelualueella on lisäksi havaittu neljä liito-oravan (*Pteromys volans*) asuttamaa metsää vuonna 2012 laaditussa selvityksessä. Kohteet sijoittuvat valtatie välittömään läheisyyteen Kilpolassa ja Hatsolassa sekä Syrjälammen ja Myllyjoen kohdilla. Myllyjoen kohdalla on tehty havaintoja myös saukosta (*Lutra lutra*). Liito-orava ja saukko ovat molemmat luontodirektiivin liitteen IV (a) lajeja.

Suunnittelualueella tai sen tuntumassa ei ole Natura 2000 -verkostoon kuuluvia kohteita. Lähin Natura-alue on Koiravuoren metsät (FI0500113) noin 5,5 kilometriä Nuutilanmäestä länteen Saarijärven Huihatsaassa.

Suunnittelualueelle on Juvan keskustan osayleiskaavassa 2035 osoitettu Myllyjoen kohdalla itä-länsisuuntainen ekologinen käytävä Jukajärven Myllylahden ja valtatie 5 länsipuoleisen metsäalueen välille. Yhteys ovat merkittäviä sekä maiseman että ekologian kannalta.



Kuva 23. Suunnitteluosuuden pohjoisosan arvokkaat luontokohteet.

6.2 Vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen

Tiehanke voi vaikuttaa luonnonoloihin suoraan tai välillisesti. Vaikutukset ovat suoria, kun rakentaminen kohdistuu suojeltavalle alueelle tai suojeltavan lajin elinympäristöön tai hanke muuttaa suojeltavan alueen vesitaloutta siten, että luonnonolot muuttuvat epäedullisiksi. Välillisiä vaikutuksia voivat olla esimerkiksi estevaikutus tai melun aiheuttama häiriövaikutus. Vaikutuksia arvioitaessa hankkeen vaikutukset jaetaan rakennustöiden aikana syntyviin ja väliaikaisiin vaikutuksiin sekä pysyviin tienpidon aikaisiin vaikutuksiin.

Parannettavan tieosuuden pohjoisosa ylittää Myllyjoen, jonka varren luonnonsuojelualueet rajautuvat tiealueeseen siltapaikan itä- ja länsipuolella. Valtatien sijoittuminen luonnonsuojelualueiden välittömään läheisyyteen on erityisesti huomioitava hankkeen luontovaikutusten arvioinnissa. Luonnonsuojelualueen lisäksi tien parantamisen vaikutusalueelta selvitetään muut arvokkaat luontokohteet, kasvillisuuden yleispiirteet ja uhanalaisten eliölajien esiintyminen. Arvioinnissa käytetään hyväksi suunnittelualueelle aiemmissa suunnitteluvaiheissa laadittuja luontoselvityksiä, Suomen ympäristökeskuksen paikkatietoaineistoja ja karttapalveluita sekä Eliölajit- ja Hertta -tietojärjestelmiä, Etelä-Savon ELY-keskuksen tietolähteitä sekä Juvan kunnasta saatavia tietoja.

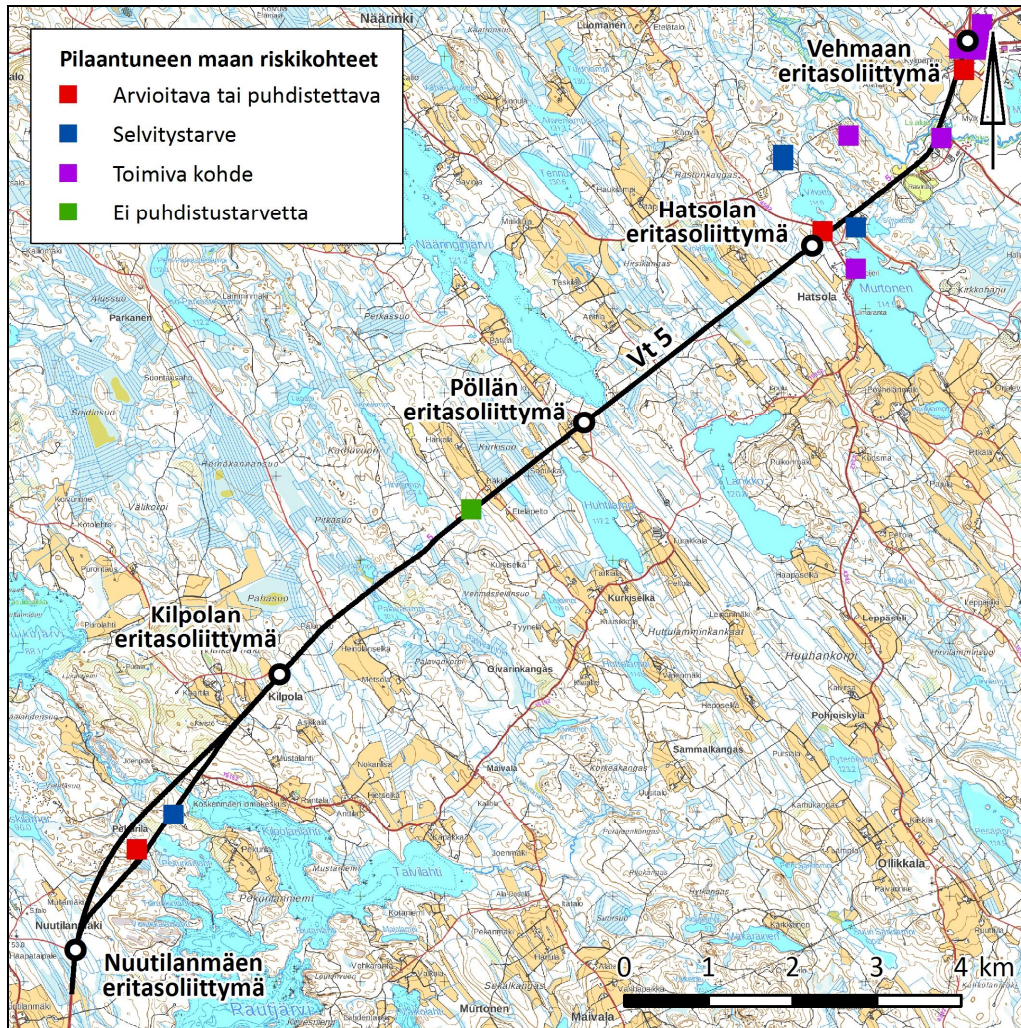
Lähtötietojen perusteella kohdennetaan mahdolliset tarkentavat maastotyöt. Maastotöiden tarkoituksena on tarkentaa erityisesti liito-oravien tunnetut elinympäristöt.

Hankkeen toteutusvaihtoehtojen vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, arvokkaisiin luontokohteisiin, rauhoitettuihin, uhanalaisiin ja erityisesti suojeltaviin lajeihin ja direktiivilajeihin ja selvitysalueen ekologisiin yhteyksiin arvioidaan. Lisäksi annetaan tarvittaessa suosituksia haitallisten vaikutusten lieventämiseksi. Vaikutusten arviointi tehdään siten, että suojelualueiden suojeluarvoihin, luonnon monimuotoisuuden säilymisen kannalta merkittäviin alueisiin ja eliöyhteisöihin kohdistuvat vaikutukset sekä vaikutusten merkittävyys arvioidaan. Merkittävyyden määrittely perustuu alueiden ja lajien suojelutavoitteisiin ja -perusteisiin. Arviointi suoritetaan asiantuntija-arviona yhdessä vaikutusten arvioinnin työryhmän kanssa.

6.3 Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Valtatien 5 parantamisella suunnitteluosuudella on maa- ja kallioperää muuttavia vaikutuksia. Tarkasteltavilla uusilla tiejärjestelyillä on paikallisesti merkittäviä maa- ja kallioperää muuttavia vaikutuksia erityisesti suunnitteluosuuden eteläosassa Nuutilanmäen ja Kilpolan välisen uuden tielinjauksen alueella.

Suunnittelualueen mahdolliset ja inventoidut pilaantuneiden maiden kohteet selvitetään ja arvioidaan niiden vaikutukset erityisesti rakentamisen aikana. Suunnitteluosuudelta on tiedossa useita pilaantuneen maan riskikohteita. Hatsolan vanhan Nesteen huoltoaseman kiinteistölle valtatie 5 ja maantien 4592 (Nääringintie) risteyksessä on laadittu kunnostussuunnitelma ympäristötekniisten tutkimusten perusteella vuonna 2017.



Kuva 24. Pilaantuneen maan riskikohteet valtatie 5 tuntumassa suunnittelualueella.

Rakentamisaikaiset vaikutukset arvioidaan alustavien teknisten suunnitelmien perusteella ja tarkastellaan alustavasti ylijäämämassojen (kiviaines- ja maamassat) sijoitusmahdollisuudet sekä penkereisiin, maastonmuotoiluihin ja meluvalleihin tarvittavien maa- ja louhemassojen saatavuus ja määrät.

Luonnonvarojen hyödyntämisellä tässä hankkeessa tarkoitetaan kallio- ja soranotto-alueiden hyödyntämistä. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan myös yleisellä tasolla hankkeen vaikutuksia maatalouteen, metsiin, pohjavesivarojen käyttöön, marjastukseen, sienestykseen, metsästykseseen sekä kalastukseen. Näitä vaikutusteemoja käsitellään tarkemmin ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa (luku 10).

7 Pinta- ja pohjavedet

7.1 Pinta- ja pohjavesien nykytila

7.1.1 Pintavedet

Järvi-Suomen maantieteellisellä osa-alueella sijaitseva suunnittelujakso sivuaa tai ylittää useita pintavesikohteita. Lisäksi valtatie alittaa lukuisia vesistöjä ja suoalueita yhdistäviä oja ja puroja. Suunnittelualueen vesistöt kuuluvat Vuoksen vesistöalueeseen (04) ja Suur-Saimaan alueeseen (04.1). Suunnitteluosuuden etelä- ja keskiosa sijoittuu Syysjärven valuma-alueelle (04.16) ja edelleen Rautjärven alueelle (04.161), Pekurilanjoen valuma-alueelle (04.167) ja Talvijoen valuma-alueelle (04.168). Suunnitteluosuuden pohjoisosa kuuluu Ala-Saimaan alueeseen (04.11) sekä Kyrsyänjärven – Tuusjärven valuma-alueeseen (04.17) ja edelleen Huosiosjoen-Tylhyjoen valuma-alueeseen (04.116), Myllyjoen valuma-alueeseen (04.177) sekä Jukajärven alueeseen (04.176). Alueen pintavedet laskevat Vuoksen kautta Venäjän puolelle Laatokkaan. Suunnittelualue kuuluu Vuoksen vesienhoitoalueeseen.

Suunnitteluosuuden eteläosassa Pekurilan kohdalla valtatie 5 nykyinen linjaus sivuaa Rautjärven Pekurilanlahtea sen itärannalla ja ylittää Luikujärven ja Rautjärven yhdistävän, noin 2,3 kilometrin pituisen Kilpolankosken uoman sen eteläosassa. Luikujärvi, Kilpolankoski ja Rautjärvi on luokiteltu ekologiselta luokaltaan hyväksi. Järvet kuuluvat pintavesityyppiin runsashumuksiset järvet (Rh) ja Kilpolankoski pintavesityyppiin keskisuuret turvemaiden joet. Luikujärvi on pinta-alaltaan noin 150 ha ja Rautjärvi noin 840 ha. Rautjärven yleiskaavassa Kilpolankosken (Pekurilanjoki) uoma on osoitettu kalataloudellisesti arvokkaaksi puroksi tai joeksi (kav). Alueella tulee välttää sellaisia vesistön luonnontilaa ja veden laatua muuttavia toimenpiteitä, jotka vaikuttavat haitallisesti alueen kala- ja rapukantoihin.

Suunnitteluosuuden keskiosassa valtatie 5 nykyinen linjaus sivuaa useita pieniä ja keskikokoisia lampia. Tielinjauksen pohjoispuolella sijaitsevat Levälampi, Pyörälampi ja Nääringinjärvi sekä eteläpuolella Palavalampi, Kurkilampi ja Huhtilampi. Tielinjauksen etäisyys vesialueisiin on 20...180 metriä. Välittömästi tielinjauksen tuntumaan sijoittuvat Pyörälampi ja Nääringinjärvi. Lampien vedenlaatu ei ole tiedossa, Nääringinjärven ekologinen tila on luokiteltu hyväksi. Järvi kuuluu pintavesityyppiin matalat humusjärvet (Mh).



Kuva 25. Pyörälampi sijoittuu välittömästi valtatie 5 pohjoispuolelle Kilpolan ja Pöllän eritasoliit-
tymien välille. Lammen alueelta on tunnistettu viitasammakon (*Rana arvalis*) ja sirolampikoren-
non (*Leucorrhinia albifrons*) elinympäristöt.

Suunnitteluosuuden pohjoisosassa Hatsolan kohdalla nykyisen tielinjauksen pohjois-
puolella sijaitsee Vihotun ja eteläpuolella Murtosen järivialtaat sekä Syrjälampi. Murtonen
kuuluu pintavesityyppiin matalat vähähumuksiset järvet (MVh). Murtosen ekologinen tila on
luokiteltu erinomaiseksi ja kemiallinen tila hyvää huonommaksi vesienhoidon toisella suun-
nittelukaudella. Järven vettä käytetään tekopohjaveden muodostamiseen Murtosen veden-
ottamolla.

Ennen Juvan kuntakeskusta valtatie ylittää Myllyjoen uoman, joka laskee Jukajärveen
noin 1000 metriä valtatie siltapaikasta itään. Myllyjoen uoma siltapaikan molemmiin puolin
kuuluu lehtojensuojeluohjelmaan (Myllyjoen lehtokorpi, LHO060212). Myllyjoen itäranta
siltapaikan länsipuolella on Myllyjoen lehtokorven ja Myllyjoen luonnonsuojelualue (tun-
nukset YSA063046 ja YSA206439). Myös siltapaikan itäpuolella Myllyjoki kuuluu luonnon-
suojelualueeseen (Myllyjoen luonnonsuojelualue, tunnus YSA065994). Siltapaikan kohdal-
la uoma tai sen rannat eivät kuulu luonnonsuojeluohjelma-alueisiin tai luonnonsuojelualue-
isiin.

7.1.2 Pohjavedet

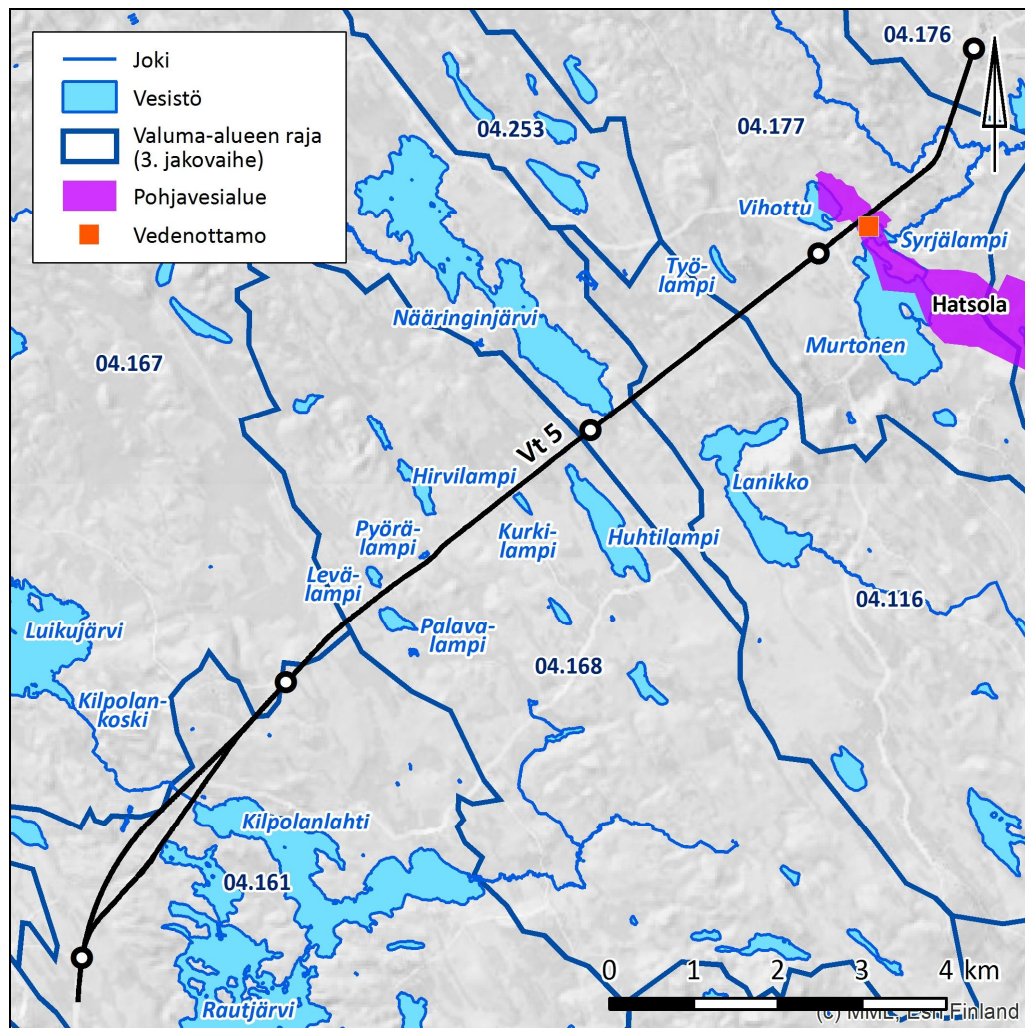
Suunnittelualueen pohjoisosaan sijoittuu alueluokkaan 1 kuuluva Hatsolan vedenhankintaa
varten tärkeä pohjavesialue (tunnus 0617801). Pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 1,94
km², josta muodostumisalue kattaa 0,91 km². Pohjavesialueelle on laadittu suojelusuunni-
telma vuonna 2012. Pohjavesialue on osa kaakko-luode suuntaista pitkittäisharjaa, joka
jakautuu useiksi rinnakkaiselänteiksi. Muodostuman aines on hyvin lajittunutta hiekkaa tai
soraista hiekkaa ja pohjavesialueen hydrauliset yhteydet ovat hyvät harjun ydinosaan.
Pohjaveden päävirtausuunta on kaakosta luoteeseen. Muodostuvan pohjaveden laatu on
heikohko ympäröivien suoalueiden takia.

Vuoksen vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelman 2016-2021 laadinnan yhteydes-
sä pohjavesialueen määrällinen ja laadullinen tila on luokiteltu hyväksi, mutta alue on riski-
alue laajamittaisen maa-ainesten oton ja ottoalueiden puutavaran varastointiin käyttämisen
sekä valtatie 5 liikenteen muodostaman pilaantumisriskin vuoksi. Valtatie 5 nykyinen
linjaus kulkee pohjavesialueen poikki noin 300 metrin matkalla, josta 140 metriä varsina-

sella pohjaveden muodostumisalueella. Valtatiellä on muovitetulla kuitukankaalla toteutettu pohjavedensuojaus 316 metrin osuudella Hatsolan pohjavesialueen kohdalla tieosoitteväylillä 5/136/283 – 5/136/599. Pohjavesisuojaus on rakennettu vuonna 1994. Suojauksessa käytetyn muovitetun kuitukankaan käyttö on nykyisin kielletty pohjavesisuojuksissa.

Hatsolan pohjavesialueella sijaitsee Juvan kunnan Murtosen vedenottamo valtatie 5 nykyisen linjauksen eteläpuolella noin 110 metrin etäisyydellä tiestä. Vedenottamo on otettu käyttöön vuonna 1985 ja ottamon luvan mukainen otettava vesimäärä saa olla enintään 1 500 m³ vuorokaudessa vuosikeskiarvona laskettuna. Luvan mukainen määrä on huomattavasti suurempi kuin alueella muodostuvan pohjaveden määrä. Arvio koko pohjavesialueella muodostuvan pohjaveden määrästä on 650 m³ vuorokaudessa. Vedenottamolta voidaan turvallisesti aluetta ylikuormittamatta ottaa korkeintaan 300 - 400 m³ pohjavettä vuorokaudessa. Vuosina 2003–2010 keskimääräinen ottomäärä on ollut noin 200 m³ vuorokaudessa. Vedenottamolta on havaittu lievästi kohonneita kloridipitoisuuksia maantiesuolauksesta johtuen. Vuonna 2016 kloridipitoisuus on ollut 7,1...9,5 mg/l. Vedenottamolla ei ole suoja-aluepäätöstä.

Pohjavesialueella muodostetaan myös tekopohjavettä vedenottamon eteläpuolisessa lammessa. Tekopohjavedeksi imeytettävä vesi otetaan vedenottamon eteläpuolella sijaitsevasta järvestä, Murtosesta. Järvestä otettavan ja tekopohjavedeksi imeytettävän veden määrä saa olla enintään 1200 m³ vuorokaudessa.



Kuva 26. Suunnittelualan pintavedet sekä Hatsolan vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue ja vedenottamo.

7.2 Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Arvioinnissa tarkastellaan hankkeen vaikutuksia alueen pinta- ja pohjavesiin sekä niihin kohdistuvaa kuormitusta vesimäärien ja vedenlaadun osalta. Vaikutusten arvioinnissa eritellään rakentamisen sekä tienpidon aikaiset vaikutukset pinta- ja pohjavesiin.

Tien parantamisen merkittävimmät vaikutukset pintavesiin liittyvät rakentamisen aikaan kiintoainekuormitukseen ja siitä aiheutuvaan veden samenemiseen Kilpolankosken ja Pyörälammen kohdalla. Toisaalta myös tienpidon aikaisen valtatie kuivatusvesien johtamisen vaikutuksia vastaanottaviin vesistöihin arvioidaan. Lisäksi tarkastellaan hankkeen aiheuttamia muutoksia alueen vedenjakajiin ja muodostuvien pintavesien määrään ja laatuun. Vesistövaikutusarvio tehdään asiantuntija-arviona, joka pohjautuu hankkeesta tehtyihin suunnitelmiin sekä olemassa olevaan tietoon vesistöjen nykytilasta ja kuormituksesta. Vaikutusarvioissa pohditaan vesistövaikutusten merkittävyyttä ekologisesta ja vesistön käytön näkökulmista.

Murtosen pohjavesialueeseen kohdistuvia vaikutuksia tarkastellaan pohjavesimuodostuman laadullisen ja määrällisen tilan osalta. Lisäksi arvioidaan vaikutukset Murtosen vedenottamoon ja esitetään toimenpiteet vedenottamon toiminnan varmistamiseksi rakentamisen aikana. Arvio tehdään asiantuntija-arviona olemassa oleviin lähtötietoihin perustuen. Lähtötietoina käytetään pohjavesialueen suojelusuunnitelmaa ja Suomen ympäristökeskuksen ja Etelä-Savon ELY-keskuksen tietoja pohjavesimuodostuman nykyisestä tilasta.

8 Maisema ja kulttuuriperintö

8.1 Maiseman ja kulttuuriperinnön nykytila

Suunnittelualue kuuluu Itäisen Järvi-Suomen maisemamaakuntaan ja Suur-Savon maisemaseutuun. Suur-Saimaan seutua hallitsevat sokkeloiset reittivesistöt, joille ovat tyypillisiä avarat selkävedet kumpareisine saarineen sekä jokimaiset, kapeat salmet ja lahdet. Maisemarakenne on vahvasti jääkauden jäljiltä luoteesta kaakkoon suuntautunut. Seutu on karua eikä viljavia savikoita juuri ole. Myös metsäkasvillisuus on ympäröiviä seutuja karmumpaa. Kuivat puolukkatyyppin mäntykankaat ovat tavallisimpia. Maaseutuasutus on harvaa ja kylät muodostuvat väljistä talorykelmistä.

Suunnittelualueen maisemakuva on pääosin metsäistä, harvaanasuttua maaseutua. Pienialaisia peltoja sijoittuu Kilpolan, Pöllän ja Hatsolan alueille, jonne myös harva asutus keskittyy. Avoimia vesistönäkymiä avautuu suunnitteluosuuden eteläosassa Pekurilan kohdalla sekä keskivaiheilla Pöllän alueella. Suunnitteluosuuden metsät ovat pääasiassa yksityisomistuksessa olevia kuusivaltaisia talousmetsiä. Valtatien 5 varrella on tehty laajoja metsähakkuita erityisesti Pekurilan ja Kilpolan välisellä osuudella.



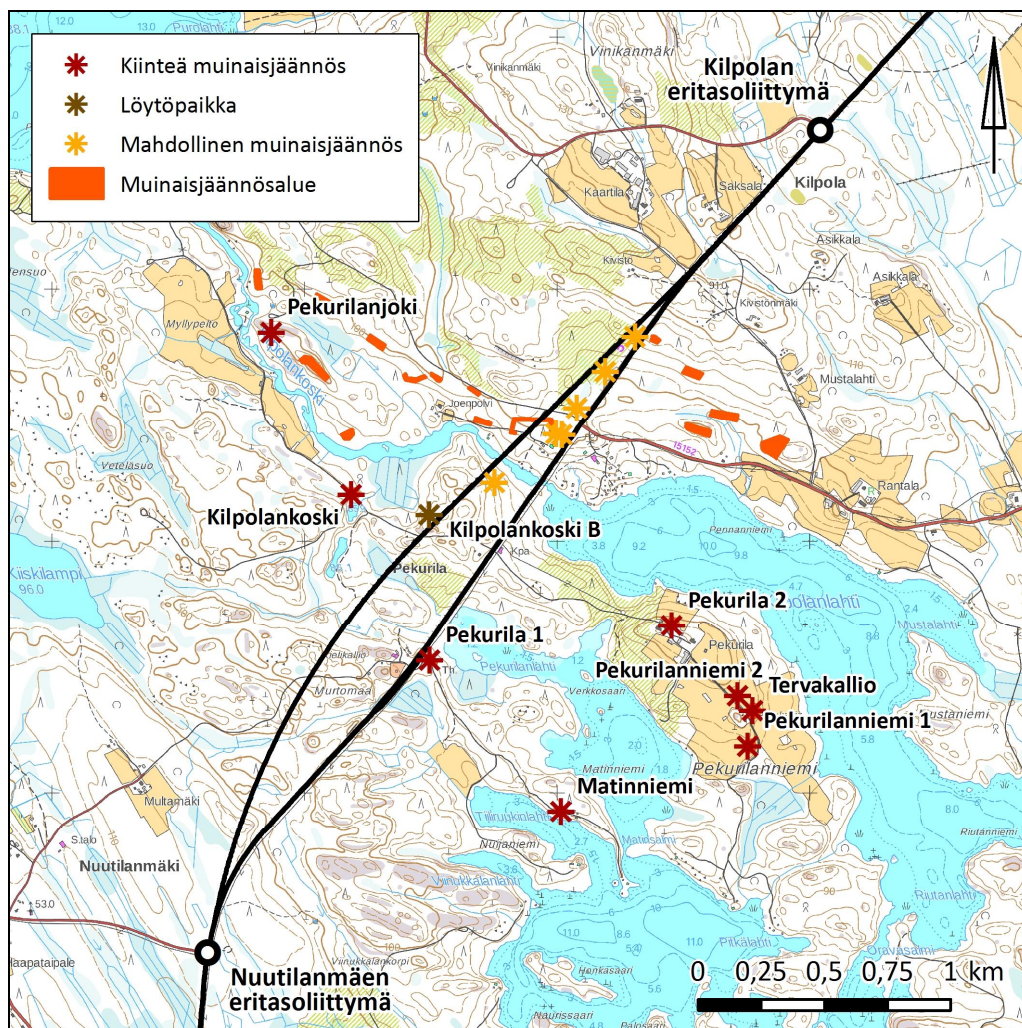
Kuva 27. Näkymä Häyrylän peltoaukealle Mikkelin suuntaan Hatsolan kohdalla.



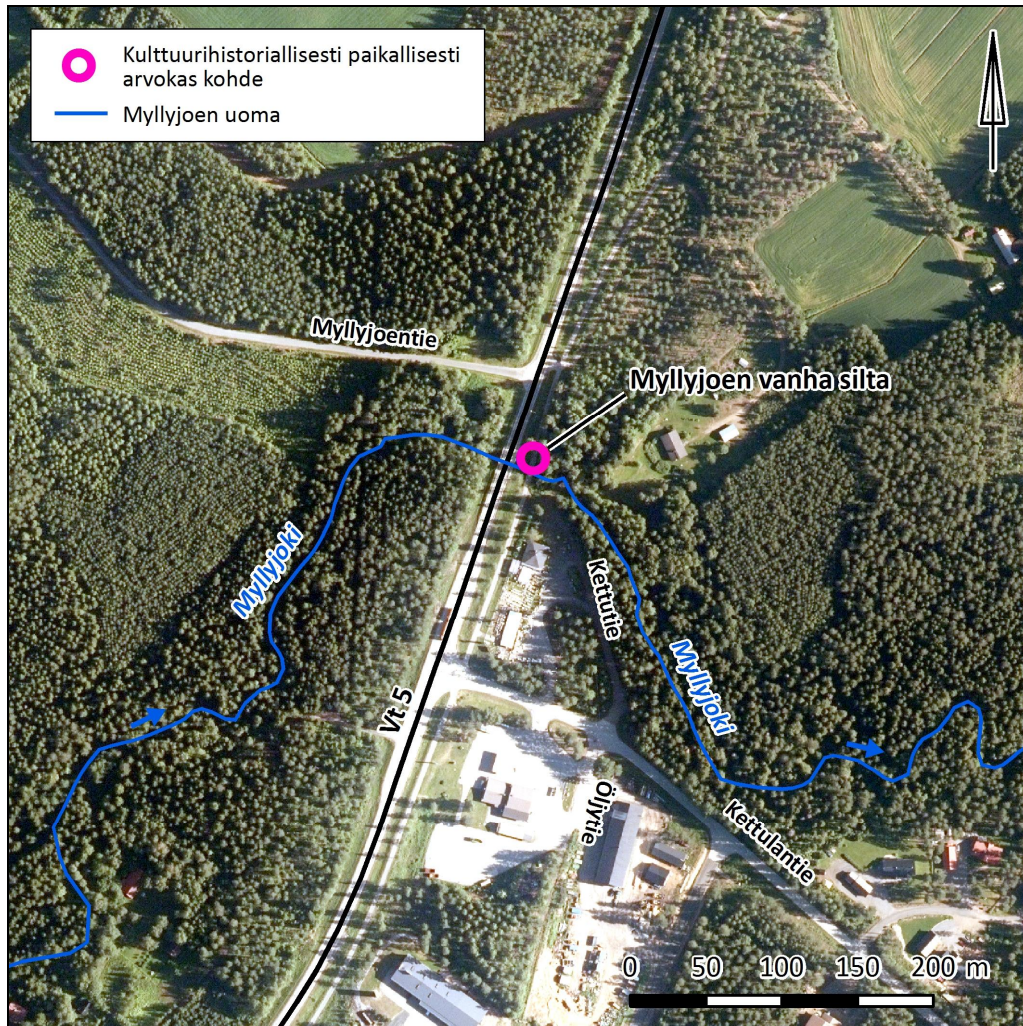
Kuva 28. Näkymä Juvan suuntaan Kilpolankosken jokiuoman kohdalla.

Suunnitteluosuudella tai sen lähialueella ei sijaitse valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita tai valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY). Suunnitteluosuuden pohjoisosassa Vehmaalla Myllyjoen vanha silta on alueella voimassa olevassa Keskustan osayleiskaavassa 2035 osoitettu kulttuurihistoriallisesti paikallisesti arvokkaaksi kohteeksi. Silta sijaitsee noin 20 metriä itään valtatie 5 linjauksesta ja on nykytilanteessa kevyen liikenteen käytössä.

Suunniteltavan tieosuuden eteläosassa tunnetaan useita kiinteistä muinaisjäännekohteita Pekurilan alueella ja Kilpolankosken kohdalla valtatie nykyisen linjauksen itä- ja länsipuolella. Suunnittelualueella on tehty arkeologinen inventointi vuonna 1994 tien yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä sekä tarkentava inventointi vuonna 2011. Välittömästi nykyisen valtatie 5 linjauksen itäpuolella Pekurilanlahden tuntumassa sijaitsee historiallinen työ- ja valmistuspaikka Pekurila I (tunnus 178010005). Kilpolankosken ja Kilpolanlahden pohjoisrannalla sijaitsee 16 kiinteää muinaisjäännekohteita, jotka kuuluvat Pekurilanjoen I maailmansodan aikaisiin puolustusvarustuksiin (tunnus 1000002058). Lisäksi Museoviraston vuonna 2011 alueelle tekemässä tarkentavassa muinaisjäänneinventoinnissa löydettiin useita uusia mahdollisia kiinteitä muinaisjäännekohteita valtatie nykyisen linjauksen välittömästä läheisyydestä tien länsipuolelta.



Kuva 29. Suunnitteluosuuden eteläosaan Pekurilaan sijoittuu useita kiinteitä ja mahdollisia muinaisjäännekohteita.



Kuva 30. Myllyjoen vanha silta on kulttuurihistoriallisesti paikallisesti arvokas kohde.

8.2 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Maiseman ja kulttuuriympäristön osalta vaikutusten painopistealueina ovat vesistöilytykset ja -ohitukset sekä maisemavaurioita aiheuttavat maa- ja kallioleikkaukset. Erityisesti arvioidaan Nuutilanmäen ja Kilpolan välisen uuden maastokäytävän aiheuttamat maisemavaikutukset topografialtaan vaihtelevaan maastoon.

Lähtötietoina käytetään kartta-, paikkatieto- ja ilmakuva-aineistoja, aiemmin laadittuja maisema- ja kulttuuriympäristöselvityksiä ja inventointeja, museoviranomaisten tietoja, alueella voimassa olevia kaavoja sekä yleistä aiheeseen liittyvää kirjallisuutta. Maisemavaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon myös paikallinen tieto ja paikalliset arvot, joita saadaan asukkaiden palautteista. Museoviraston kanssa arvioidaan maastossa suoritettavien lisäinventointien tarve erityisesti Kilpolankosken ja Pekurilan alueella. Myös uuden tielinjan mahdollinen vaikutus Suureen Savon tiehen tarkistetaan.

Keskeisenä menetelmänä maisemavaikutusten arvioinnissa ovat maastokäynnit yhdessä kartta- ja ilmakuvatyöskentelyn kanssa. Vaikutusten arvioinnin yhteydessä esitetään myös mahdollisia suosituksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvien haitallisten vaikutusten lieventämiseksi tai ehkäisemiseksi. Arvioinnit suorittaa maisema-arkkitehti yhdessä vaikutusten arvioinnin työryhmän kanssa.

9 Liikenne

9.1 Liikennemäärät ja liikenne-ennuste

Valtatien 5 liikennemäärä (KVL) nykytilanteessa välillä Nuutilanmäki–Hatsola on 7900 ajoneuvoa/vrk, tästä raskaan liikenteen osuus on 11 %. Välillä Hatsola – Vehmaa liikennemäärä on tätä suurempi, 8700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja tästä raskaan liikenteen osuus on 13 %. Nykytilanteen liikennemäärät on laskettu kesällä 2017.

Ennustetilanteessa v. 2040 liikennemäärä (KVL) välillä Nuutilanmäki – Hatsola on 9900 ajoneuvoa/vrk, tästä raskaan liikenteen osuus on 12 %. Välillä Hatsola – Vehmaa liikennemäärä on 11000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja tästä raskaan liikenteen osuus 13 %.



Kuva 31. Nykytilanteen liikennemäärät (KVL) v.2017.

Raskas liikenne on pääosin valtateiden 5 ja 14 läpikulkevaa liikennettä. Raskas liikenne painottuu suunnittelualueella Hatsolan ja Vehmaan väliselle jaksolle. Yritystoimintaa on valtatie itäpuolella Kettulan alueella, sekä Vehmaan eritasoliittymän etelä- ja pohjoispuolella.

Vuonna 2014 laaditun Lusi-lisäselvityksen mukaan arvioitiin yhteyksien ja kuljetusajan täyttävän pääosin käyttäjien perustarpeet. Väli Visulahti – Juva muodostaa kuitenkin saadun käyttäjäpalautteen, nopeusrajoitusten ja ajotietoseurannan perusteella epäyhtenevyyssakson, joka alentaa kuljetusten keskinopeutta. Puutteita kuljetusten nykyisessä palvelutasossa on kuljetusajan, ennakoitavuuden ja hallittavuuden suhteen.

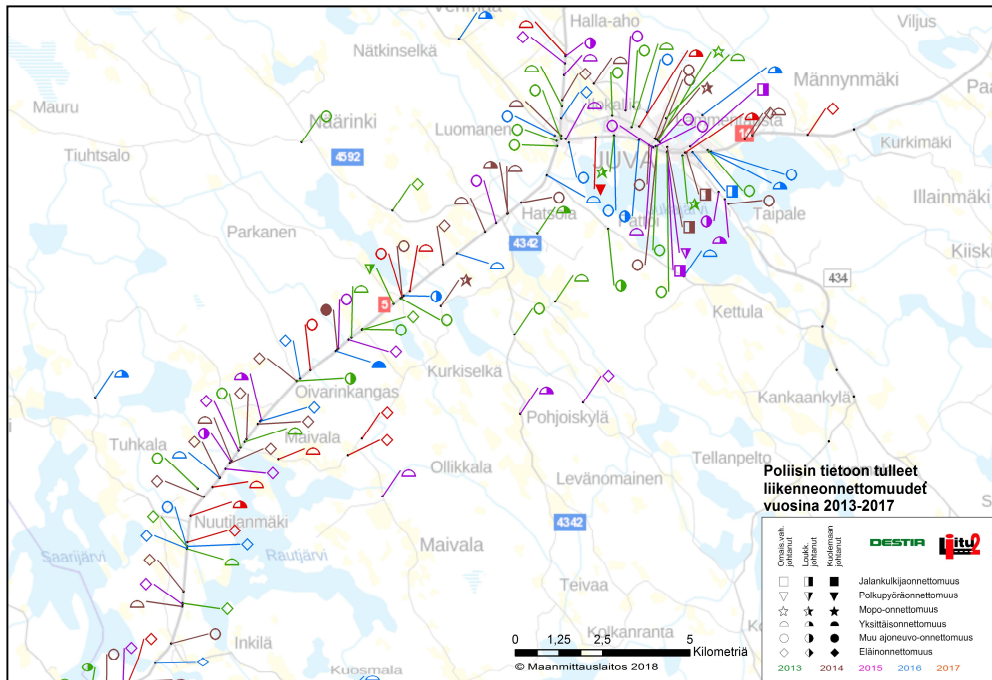


Kuva 32. Nykytilanteen liikennemäärien (KVL ras) raskaan liikenteen osuus v.2017.

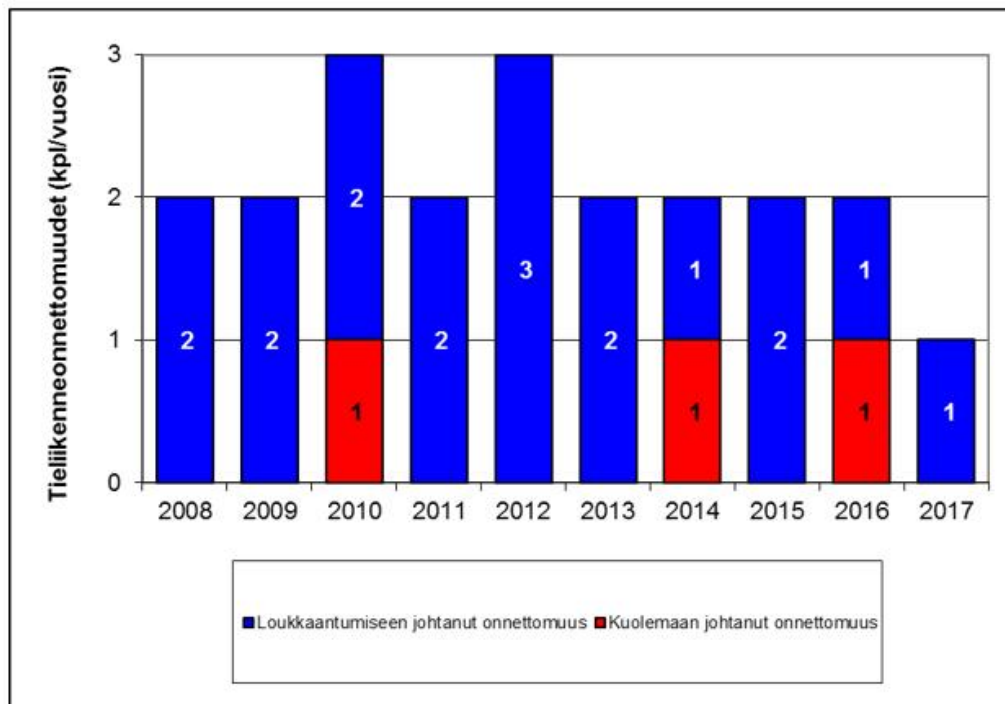
9.2 Liikenneturvallisuus

Suunnittelujaksolla on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana (vv. 2013-2017 poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet) 2 kuolemaan johtanutta ja 7 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

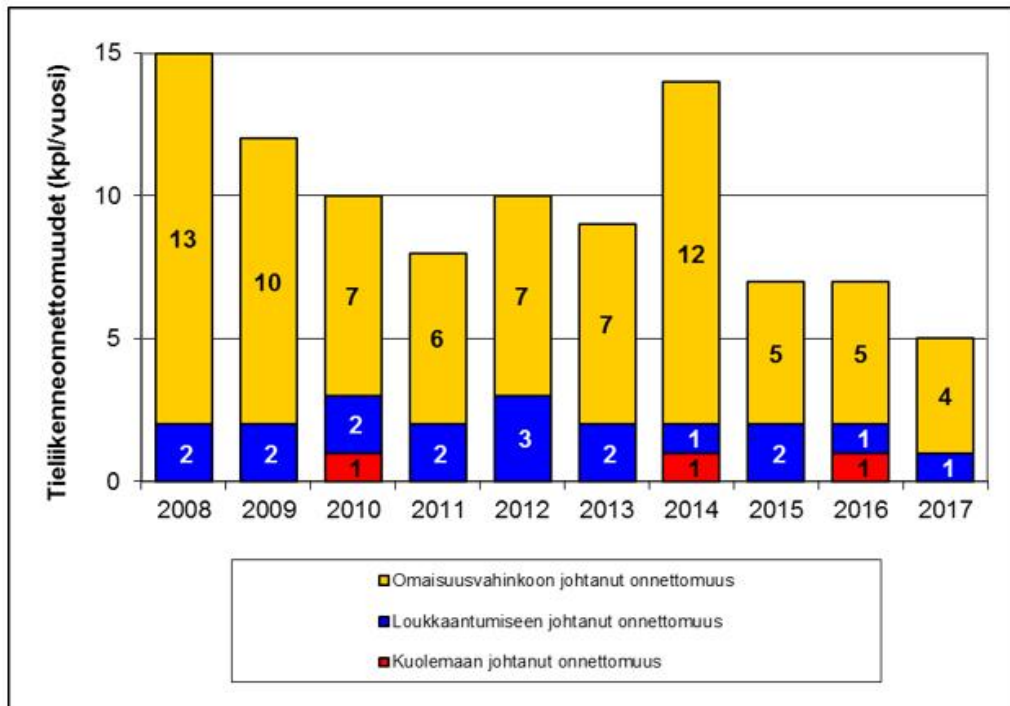
Viimeisen kymmenen vuoden aikana (vv. 2008-2017 poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet) kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut 3 ja loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia 18. Näissä onnettomuuksissa on kuollut yhteensä 5 henkilöä ja loukkaantunut 32 henkilöä.



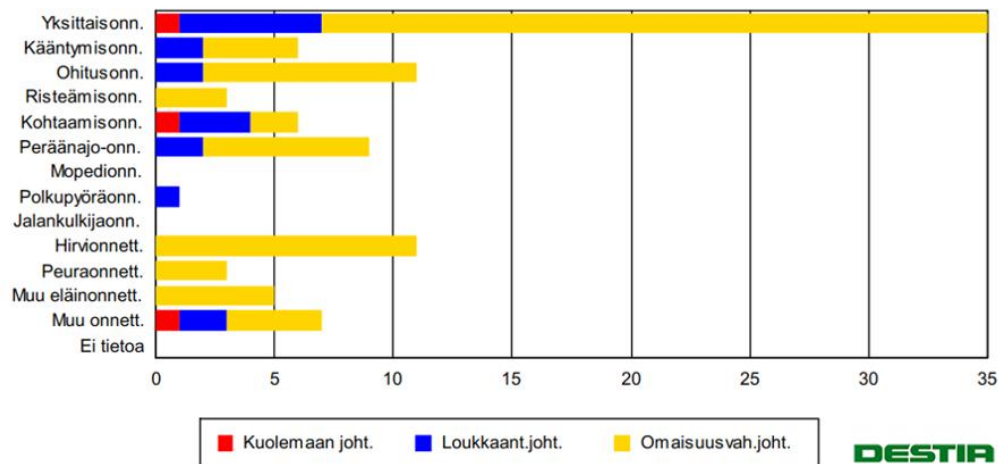
Kuva 33. Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet ja niiden sijainti suunnitteluajaksolla vuosina 2013 – 2017/ iLiitu.



Kuva 34. Tieliikenteen loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrän kehitys Vt 5 Nuutilanmäen ja Vehmaan välisellä tieajaksolla viimeisen 10 vuoden (2008-2017) aikana. Onnettomuuksissa on kuollut yhteensä 5 henkilöä ja loukkaantunut 32 henkilöä, Destia iLiitu.



Kuva 35. Tie liikenneonnettomuuksien määrän kehitys Vt 5 Nuutilanmäen ja Vehmaan välisellä tiejaksolla viimeisen 10 vuoden (2008-2017) aikana. On kuitenkin huomioitava, että poliisi on lopettanut omaisuusvahinkoihin johtaneiden peuraonnettomuuksien kirjaamisen resurssipulan vuoksi syysystä 2015 alkaen, eli ne eivät näy sen jälkeen taulukossa, Destia iLiitu.



Kuva 36. Poliisin tietoon tulleet onnettomuuksien määrä onnettomuusluokittain Vt 5 Nuutilanmäen ja Vehmaan välisellä tiejaksolla vv.2008-2017, Destia iLiitu.

Tarva-ohjelmistolla laskettuna nykytilanteessa suunnitteluosuudella tapahtuu vuosittain 2,78 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta ja 0,34 kuolemaan johtanutta onnettomuutta.

Taulukko 2. Nykytilanteen henkilövahinkoon ja kuolemaan johtavien onnettomuuksien todennäköisyys, Tarva.

	Heva- onnettomuudet / vuodessa	Kuolleet (kpl)
Nykytilanne	2,678	0,341

Suunnitteluosuuden Nuutilanmäki-Vehmaa henkilövahinko-onnettomuuksien aste on 6,3 onnettomuutta 100 milj. autokilometriä kohden. Vuoden 2016 tilastojen mukaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueen valtateilla vastaava henkilövahinko-onnettomuusaste oli keskimäärin 5,2 onnettomuutta / 100 milj. autokm. Koko Suomen valtatieverkolla luku oli 5,7 onnettomuutta / 100 milj. autokm.

Liikennekuolemien aste Nuutilanmäki–Vehmaa välillä on 0,8 / 100 milj. autokm, joka on hieman Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueen valtatieverkon keskimääräistä tasoa huonompi (keskimäärin 0,7).

9.3 Kuljetukset

9.3.1 Raskas liikenne ja logistiikka

Viitostie Ry on selvittänyt valtatie 5 kehittämistarpeita yritysten näkökulmasta Heinolan ja Kajaanin välillä (tekijä Markus Ylönen, diplomityö Lappeenrannan teknillinen yliopisto):

Tien parantaminen nelikaistaiseksi ja nopeusrajoitukseltaan 100 km/h ympäri vuoden toimivaksi kokonaisuudeksi aina etelästä Kajaaniin saakka tehostaa haastattelututkimukseen osallistuneiden yritysten mukaan heidän kokonaislogistiikkaansa sekä parantaa kilpailukykyä. Tie on monen yrityksen logistinen pääväylä sekä saapuvien että lähtevien toimitusten kannalta, ja sillä on myös keskeinen rooli henkilöstön liikkuvuuden ja turvallisuuden näkökulmasta.

Kilpailuetuun koetaan vaikuttavan kuljetusten tehostumisen kautta saatava aikasäästö, kuljetusten täsmällisyys, ennakoitavuus ja kuljetuskapasiteetin kasvu. Liikenteen sujuvuudella on myös taloudellisia vaikutuksia; liikenteen sujuvoitumisen mahdollistava polttoainekustannusten pienentyminen, keskinopeuksien nousu sekä ennakoitavuuden parantuminen tuovat logistiikan suunnitelmallisuuteen sekä pääomien käyttöön tehokkuutta kuljetuksia hoitaville yrityksille. Viitostien parantamisen uskotaan myös vaikuttavan työvoiman saatavuuteen, kilpailukyky Suomen kasvukeskittyisiin paraneen liikkumisen nopeutuessa.

Yhdeksi keskeisimmäksi hyödyksi tien parantamisessa koetaan turvallisuuden parantuminen; vaihtelevat nopeusrajoitukset ja vaaralliset liittymät poistuvat ja ruuhkat ja läheltä piti-tilanteet, ja onnettomuudet vähenevät. Keskikaiteen, nelikaistaisen tien, valaistuksen ja eritasoliittymien koetaan parantavan huomattavasti turvallisuutta nykytilanteeseen verrattuna.

Viitostie ry on Viitostien eli Valtatie 5:n varren kuntien sekä yritysten muodostama yhdistys, jonka tavoitteena on kannustaa yrittäjiä ja alueellisia viranomaisia matkailupalvelujen laajapohjaiseen kehittämiseen, markkinointiin ja monipuoliseen verkostoyhteistyöhön sekä edunvalvonnan tehostaminen. <https://www.kansallisvayla.fi/>

9.3.2 Erikoiskuljetukset

Valtatie 5 välillä Mikkeli–Juva kuuluu suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon (7x7x40m).



Kuva 37. Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkko (SEKV) Pohjois-Savon Ely-keskuksen liikennevastuualueen hallinnoimalla verkolla keväällä 2013 tehdyn päätöksen mukaisesti. Kartta-aineistot © MML/ Liikennevirasto. Väli Mikkeli-Juva vihreällä viivalla (SEKV).

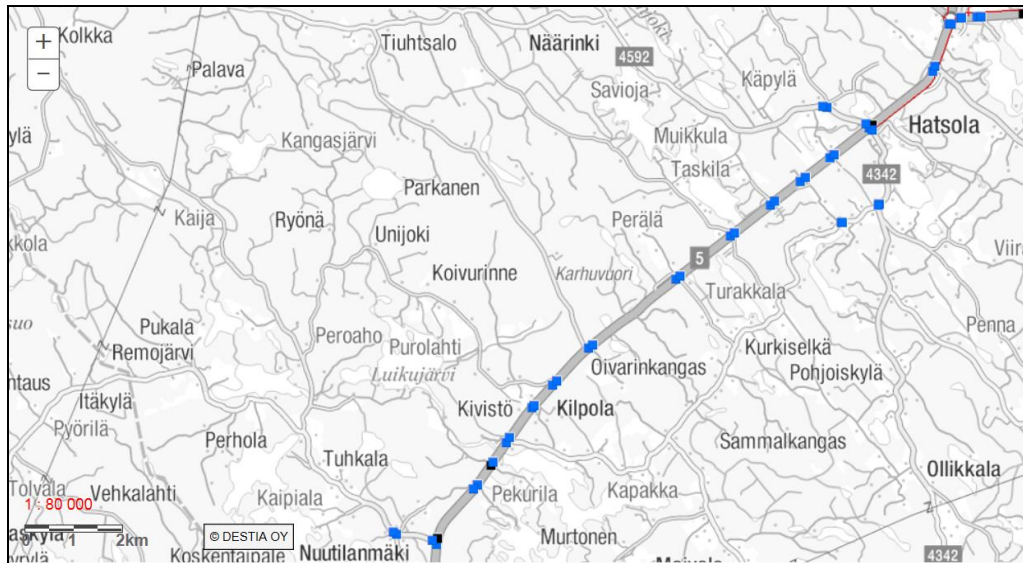
Liikenneviraston vuonna 2013 tekemän päätöksen mukaan kaikilla SEKV -reiteillä mitoitustavoitteena on tällä hetkellä leveyden ja korkeuden osalta 7 metriä ja pituuden osalta 40 metriä. Pohjois-Savon SEKV -selvityksen mukaan Mikkeli-Juva -kehittämishankkeen vaikutuksena SEKV- reitti siirtyy parannettavalle valtatielle 5.

9.4 Joukkoliikenne

Valtatien 5 joukkoliikenne Juvan kohdalla on kaukoliikennettä. Liikennöitsijöinä alueella toimivat mm. Savonlinja, Kuopion Liikenne Oy, Pohjolan Liikenne Oy ja Soisalonen Liikenne Oy sekä Onnibussi. Suunnittelujaksolla on nykytilanteessa 15 pysäkiparia.

Vuonna 2014 laaditussa Lusi-lisäselvityksessä ilman henkilöautoa tehtävien matkojen nykyisissä palvelutasoissa Mikkelin seudulla (Otava-Mikkeli-Juva) havaittiin käyttäjän kannalta puutteita ennakoitavuudessa, esteettömyydessä ja hallittavuudessa. Jakson joukkoliikennepalvelut mahdollistavat kuitenkin säännöllisen toimitustyöaikaan tehtävän työmatkaliikenteen. Joukkoliikenteen palvelutaso on Mikkelin ja Juvan välillä talviolosuhteissa keskitasoa.

Mikkelin seudun viisaan liikkumisen suunnitelmassa 2014 Juvan kohdalla on ollut tavoitteena työmatkaliikenteen yrityslähtöisten ratkaisujen löytäminen siten, että yritys tarjoaa työntekijöilleen räätälöityä joukkoliikennepalvelua työntekijöiden kodin ja työpaikan välillä.



Kuva 38. Linja-autopysäkit (sininen neliö) ja kävely- ja pyöräilytie (punainen viiva) välillä Nuutilanmäki – Vehmaa. Destia Oy paikkatietoportaali/ tierekisteritiedot.

9.5 Kävely ja pyöräily

Vanha-Juvantien ja Vehmaan eritasoliittymän välisellä osuudella on erillinen kävely- ja pyöräilytie, joka sijaitsee valtatie itäpuolella. Yhteys jatkuu Savonlinnantietä ja Juvantietä pitkin Juvan keskustaan. Vanha-Juvantie jatkuu etelään Kilpolan suuntaan ja voi toimia esimerkiksi vapaa-ajan virkistysreitteinä kävelijöille ja pyöräilijöille.

Valtatien poikki jalankulkijat ja pyöräilijät kulkevat nykytilanteessa samassa tasossa Vehmaan eritasoliittymää lukuun ottamatta. Vilkasliikenteisen valtatie ylittäminen on riski erityisesti hitaasti liikkuville, eri tavoin liikuntarajoitteisille sekä lapsille. Viimeisen kymmenen vuoden aikana tiejaksolla ei ole tapahtunut jalankulkijaonnettomuuksia, mutta yksi loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus.

Mikkelin seudun viisaan liikkumisen suunnitelman mukaan seudulla on paljon potentiaalia kasvattaa kävellen ja pyöräillen liikkuvien osuutta. Nykytilanteessa näiden kulkutapojen yhteenlaskettu osuus on 28 %. Mikkelin seudulla arkipäivän matkoista 41 % on pituudeltaan enintään kolme kilometriä ja 56 % enintään viisi kilometriä.

9.6 Melu ja tärinä

Hankkeen liikenteelliset meluvaikutukset arvioidaan DataKustik CadnaA -melunlaskentaohjelmalla, joka käyttää pohjoismaista tieliikennemelun laskentamallia. Tieliikenteen aiheuttamat keskiäänitasot mallinnetaan kolmiulotteista maastomallia käyttäen. Laskentaohjelma ottaa huomioon maaston muodot sekä teiden, rakennusten ja muiden kovien pintojen aiheuttamat heijastukset.

Valtatien 5 liikenteen meluvaikutukset arvioidaan nyky- ja ennustetilanteessa seuraavasti:

- Nykytilanne 2017, päiväajan (LAeq7-22) ja yöajan (LAeq22-7) melutilanteet
- Ennustetilanne 2040, päiväajan (LAeq7-22) ja yöajan (LAeq22-7) melutilanteet tiesuunnitelman muutossuunnitelman meluntorjuntaratkaisun mukaisesti

Melulaskentojen perusteena on käytetty Nuutilanmäen ja Hatsolan välisellä osuudella 100 km/h ja Hatsolan ja Vehmaan välillä 80 km/h.

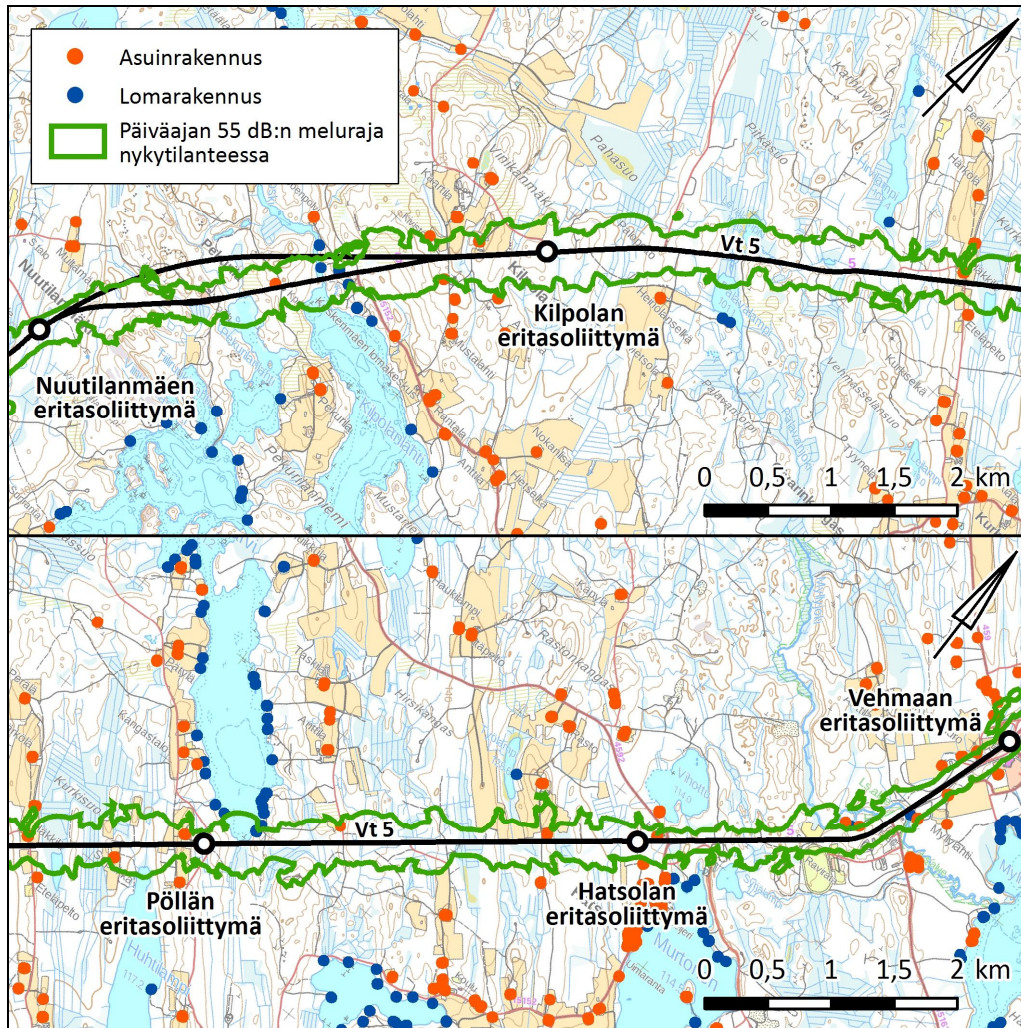
Vuoden 2012 tiesuunnitelmassa on tarkasteltu tieliikenteen aiheuttamaa tilannetta nykytilanteessa 2012 sekä ennustetilanteessa 2030 tiesuunnitelman mukaisin ratkaisuin.

Leviämislaskelmat esitetään meluvyöhykkeinä kartoilla viiden desibelin välein. Melulaskelmien tulokset esitetään YV-selostuksessa, jossa kuvataan käytetyt lähtötiedot, menetelmät, tulokset johtopäätöksineen ja tuloksiin mahdollisesti vaikuttavat epävarmuustekijät.

Liikenteen aiheuttaman tärinän vaikutuksia vertaillaan ja arvioidaan yleisellä tasolla. Tärinähaittojen voidaan arvioida olevan tien rakentamisen jälkeen vähäiset tien korkean laatutason vuoksi. Rakentamisen aikaisia merkittävimpiä tärinähaittoja ja niiden vähentämiskeinoja kuvataan eri vaihtoehtojen osalta.

Taulukko 3. Valtioneuvoston yleiset melutason ohjearvot VNP 993/1992.

	L _{A,eq} enintään	
	Päivällä klo 7-22	Yöllä klo 22-7
Ulkona:		
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	50 dB 45 dB ¹
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet		45 dB
Sisällä:		
Asuin-, potilas- ja majoitustilat	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneistot	45 dB	-



Kuva 39. Nykytilanteen 55 dB:n meluraja valtatiellä 5. Nopeusrajoitukset alueella vaihtelevat 80-100 km/h nykyisten nopeusrajoitusten mukaisesti. Nopeusrajoitus on 80 km/h Kilpolankosken kohdalla ja Hatsolan ja Vehmaan välisellä osuudella.

9.7 Päästöt

Hankkeesta aiheutuvat päästövaikutukset arvioidaan Investointihankkeiden Vaikutusten ARviointiohjelmisto IVAR3, joka on tarkoitettu tiehankkeiden suunnittelun apuvälineeksi eri suunnitteluvaiheissa. Järjestelmän laskentamallit perustuvat Liikenneviraston hyväksymiin menetelmiin ja laskentamalleihin. Vaikutukset vaihtoehtojen kuvataan YVA-selostuksessa.

10 Ihmisten elinolot, terveys ja hyvinvointi

10.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen

Suunnittelualueen asutus on harvaa ja se on sijoittunut lähelle valtatie vartta tai sitä reunustavien vesistöjen rannoille. Kilpolan kohdalla on muutaman maatilan muodostama keskittymä. Hatsolan kylän asutus sijoittuu hiukan etäämmäs valtatie linjauksesta. Valtatie vaikutusalueella noin 1 kilometrin etäisyydellä tielinjasta sijaitsee 126 asuinrakennusta ja 52 lomarakennusta. Asukkaita noin 1 kilometrin etäisyydellä valtatiestä on noin 220. Lähi-vaikutusalueella noin 400 metrin etäisyydellä valtatiestä sijaitsee 44 asuinrakennusta ja 20 lomarakennusta ja asukkaita yhteensä noin 65 henkeä.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan niitä merkittäviä vaikutuksia, joita valtatie vaihtoehtoisilla linjauksilla on ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi (IVA) pitää sisällään sekä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin (SVA) että terveysvaikutusten arvioinnin (TVA). Hankkeen ihmisiin kohdistuvina vaikutuksina tarkastellaan vaikutuksia asumisoloihin, asuin- ja elinympäristön viihtyisyyteen, terveyteen (mm. ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet ja melu, hiljaiset alueet), liikkumismahdollisuuksiin, saavutettavuuteen, turvallisuuteen, yhteisöllisyyteen ja paikalliseen identiteettiin sekä palvelu- ja elinkeinotoiminnan toimintaedellytyksiin.

Arvioinnissa hyödynnetään alueen asukkaiden ja toimijoiden osallistumista keskeisenä tiedon lähteenä. Arvioinnin aikana pyritään keräämään paikallisten asukkaiden sekä sidosryhmien ja muiden alueen toimijoiden näkemyksiä hankkeen merkittävimpien vaikutusten tunnistamiseksi. Asiantuntija-arviossa hyödynnetään merkittävästi tätä alueellista kokemustietoa.

Kokemustietoa ja alueellista erityistietämystä kootaan asukkaille ja sidosryhmille hankkeen aikana järjestettävien yleisötilaisuuksien kautta. Myös muutoin saatua palautetta hyödynnetään arvioinnin aikana. Lisäksi tietoa kerätään tarkastelemalla kartta- ja tilastoaineistoja (mm. väestörakenne, elinkeinorakenne, asutuksen keskittyminen, palveluiden ja virkistysreittien sijoittuminen) sekä muuta kirjallista lähtöaineistoa.

Vaikutusten arviointiin osallistuu sosiaalisten vaikutusten arviointiin ja alueiden käytön vaikutuksiin erikoistunut asiantuntija yhdessä vaikutusten arvioinnin työryhmän kanssa.

10.2 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat pääosin väliaikaisia, mutta rakentamisajankohtana yleensä merkittäviä. Tarkasteltavien vaihtoehtojen rakentamisen aikaiset vaikutukset arvioidaan ja liitetään osaksi vaihtoehtojen vertailua. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tarkastellaan paikalliselle, seudulliselle ja valtakunnalliselle liikenteelle aiheutuvia haittoja sekä paikalliselle asutukselle, elinkeinoille ja yritystoiminnalle aiheutuvia. Lisäksi arvioidaan hankkeen rakentamisen aikaiset suorat vaikutukset pinta- ja pohjavesiin, kasvillisuuteen ja alueella esiintyvien uhanalaisten ja silmälläpidettävien lajien elinympäristöihin sekä välilliset vaikutukset luonnonarvoihin ja vesistöjen virkistyskäyttöön.

Arviointiselostuksessa esitetään rakentamisen aikaisten haittojen ajoittuminen, toimenpiteiden kesto, vaikutusalueiden ja rakentamisalueiden laajuudet. Rakentamisaikaisten

vaikutusten arviointi perustuu edellä mainittuihin muiden vaikutusten arviointeihin ja tehdään asiantuntija-arviona. Arviointiselostuksessa esitetään myös rakentamisen aikaisten haittojen lieventämistoimenpiteet ja arviot niiden tehokkuudesta ja epävarmuuksista eri rakentamiskohteissa.

Koska valtatietä parannetaan koko osuudella Nuutilanmäen ja Vehmaan välillä, aiheutuu rakentamistoimenpiteistä ja työnaikaisista liikennejärjestelyistä mahdollisia haitallisia vaikutuksia matka-aikoihin ja reittivalintoihin, mahdollisia liikenneturvallisuusriskejä sekä melu-, värinä- ja pölyhaittaa valtatien varren asutukselle.

Luonnonympäristön osalta suurimmat rakentamisen aikaiset vaikutukset kohdistuvat uusien linjausten alueelle vesistöylitysten ja sivuamisten kohdalle Nuutilanmäen ja Kilpolanmäen eritasoliittymien väliselle osuudelle, Pyörälammen kohdalle ja Kettulaan. Myös rakentamistoimenpiteet Hatsolan vedenhankintaa varten tärkeällä pohjavesialueella on alustavasti tunnistettu riskikohteeksi.

10.3 Muut vaikutukset

Valtatien 5 Nuutilanmäen ja Vehmaan välisen parantamishankkeen liikennetaloudellisia ja yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia ei arvioida tässä YVA-menettelyssä, sillä valtatien 5 parantamishankkeelle välillä Mikkeli-Juva on jo myönnetty rahoitus vuonna 2014 hyväksytyn tiesuunnitelman Valtatien 5 parantaminen välillä Tuppurala-Vehmaa, Mikkeli ja Juva perusteella. Hanke toteutetaan kahdessa osassa, joista ensimmäisen Mikkelin ja Nuutilanmäen välisen osuuden rakennustyöt ovat käynnistyneet maaliskuussa 2018.

11 Jatkosuunnittelu ja toteutus

11.1 Jatkosuunnittelu

YVA-ohjelman valmistumisen ja nähtävillä olon jälkeen hankkeen yhteysviranomainen Etelä-Savon ELY-keskus antaa ohjelmasta lausuntonsa kuultuaan sitä ennen alueen asukkaita, sidosryhmiä ja viranomaisia. Lausunnon perusteella YVA-ohjelman pohjalta toteutetaan itse ympäristövaikutusten arviointi ja laaditaan YVA-selostus, joka valmistuu elokuussa 2018. YVA-selostuksen valmistuttua yhteysviranomainen antaa sitä kuulemisajan jälkeen perustellun päätelmänsä.

Arviointiselostuksesta saadun yhteysviranomaisen perustellun päätelmän jälkeen hankkeesta vastaava laatii tiesuunnitelman hyväksymisesityksen, jossa on otettu huomioon tiesuunnitelmasta annetut lausunnot ja muistutukset. Tämän jälkeen Liikennevirasto voi tehdä tiesuunnitelmasta hyväksymispäätöksen. Tiesuunnitelman hyväksymispäätös asiakirjoineen asetetaan yleisesti nähtäville ja siitä on mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuteen. Päätös saa lainvoiman, kun mahdolliset valitukset on käsitelty. Lainvoimainen tiesuunnitelma antaa tienpitäjälle oikeuden tiealueen haltuunottoon ja tien tekemiseen.

11.2 Tarvittavat luvat ja päätökset

YVA-selostuksessa esitetään, mitä lupia ja päätöksiä hankkeen yhteydessä tulee tehdä ennen rakentamisen aloittamista. Hankkeen toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä ovat tässä hankkeessa alustavasti:

- tiesuunnitelman hyväksymispäätös,
- mahdollinen poikkeamislupa luontodirektiivin liitteen IV(a) lajin viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiellosta Pyörälammen kohdalla,
- aluehallintoviraston myöntämät vesilain mukaiset luvat Kilpolankosken sillan rakentamiselle sekä valtatie 5 uuden linjauksen rakentamiselle Pyörälammen kohdalla,
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat,
- murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat,
- mahdolliset puuttuvat kaavamuutokset,
- rakentamisen aikaiset luvat.

11.3 Haittojen ehkäisy ja lieventäminen

Jatkosuunnittelun yhteydessä esitetään toimenpiteet, joilla arvioituja haitallisia vaikutuksia voidaan poistaa, vähentää tai ehkäistä. Toimenpiteiden suunnittelussa huomioidaan myös niiden taloudellinen toteutettavuus ja ekologisuus. Toimenpidesuosituksia esitetään arviointiselostuksessa. Toimenpiteitä ovat esimerkiksi:

- meluntorjuntarakenteet
- tieympäristön sovittaminen ympäröivään maastoon ja maisemaan maastonmuotollalla ja viherrakenteilla
- rakentamisaikaisen haittojen minimointi asutukselle ja liikenteelle
- pintavesien ja pohjaveden suojaustoimenpiteet

- paikallisten asukkaiden kulkuyhteyksien turvaaminen
- eläimistön kulkuyhteydet

11.4 Epävarmuustekijät

Epävarmuustekijöiden huomioon ottaminen on osa vaikutusten arviointia. Kaikkia vaikutusten arviointiin liittyviä tekijöitä ei ole mahdollista arvioida tarkasti tai niitä ei voida mitata. Epävarmuus arvioinnissa liittyy esimerkiksi liikenne-ennusteeseen, maankäyttösuunnitelmien toteutumiseen, elinkeinoihin ja sosiaalisiin vaikutuksiin. Epävarmuustekijöitä ja niiden merkitystä vaikutusten arvioinnin kannalta kuvataan YVA-selostuksessa.

11.5 Hankkeen toteutusaikataulu

Alustavan aikataulun mukaan on tavoitteena välin Nuutilanmäki – Vehmaa rakentamisen käynnistäminen alkuvuodesta 2019.

12 Vaikutusten seuranta-ohjelma

Seurantaohjelmassa keskitytään hankkeen merkittäviin haitallisiin vaikutuksiin, esimerkiksi meluhaittoihin ja vesistöylitysten toteuttamisen aiheuttamiin veden samentumiseen. Erityistä huomiota kiinnitetään niihin haitallisiin vaikutuksiin, joiden kesto on pitkäaikainen tai vaikutukset ovat toistuvia. Seurantaohjelmassa esitetään myös ne kohteet, joihin kohdistuvia vaikutuksia ei pystytä tarkasti määrittelemään tai joissa haitalliset vaikutukset todennäköisesti lisääntyvät hankkeen toteuttamisen jälkeen.

Esitys vaikutusten seurantaohjelmaksi ja seurannan toteutuksesta vastaavat tahot esitetään ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.

13 Lähdeluettelo

Destia Oy/ iLiitu -palvelu

Etelä-Savon liitto (2018). Alueiden käyttö. Maakuntakaavoitus. <http://www.esavo.fi/kaavat>

Finlex/ Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä
<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2017/20170252>

Finlex/ Maantielaki <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>

Finlex/ Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä
<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2017/20170277>

Haajanen, Kirsi & Lindsberg Elina (2012). Juuan Hatsolan ja Rapionkankaan pohjavesialueiden suojelusuunnitelma. 43 s. Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen raportteja 22/2012. Dnro ESAELY/42/07.00/2010
https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/76647/Raportteja_22_2012.pdf?...4...

Juuan karttapalvelu (2018). <http://juva.karttatiimi.fi/>

Juuan kunta (2018). Kaavoitus. Voimassa olevat yleiskaavat.
<http://www.juva.fi/palvelut/tekniset-palvelut/kaavoitus/voimassa-olevat-yleiskaavat>

Juuan kunta (2018). Kaavoitus. Voimassa olevat asemakaavat.
<http://www.juva.fi/palvelut/tekniset-palvelut/kaavoitus/voimassa-olevat-asemakaavat>

Juuan kunta www.juva.fi/ Juuan palvelukartta

Liikennevirasto/ Väylänpidon vuorovaikutusohje 21/2011

Mikkelin kaupunki, Kangasniemen, Hirvensalmen, Mäntyharjun, Pertunmaan sekä Puumalan kunnat, Sito/ Mikkelin seudun viisaan liikkumisen suunnitelma 2014

Pohjois-Savon Ely-keskus, Destia Oy/ Lusi-lisalmi yhteysväliselvitys 27.6.2014

Pohjois-Savon ELY-keskus, Ramboll Oy/ Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkon verkkoselvitys, raportteja 46/2017

Suomen ympäristökeskus (2018). Ympäristökarttapalvelu Karpalo.
<https://wwwwp2.ymparisto.fi/Karpalo/SilverlightViewer.aspx>

Suomen ympäristökeskus (2018). Ympäristötiedon hallintajärjestelmä Hertta.
http://www.syke.fi/fi-FI/Avoin_tieto/Ymparistotietojarjestelmat

Museovirasto (2018). Kulttuuriympäristön palveluikkuna.
<https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/portti/read/asp/default.aspx>

Tiehallinto/ Ympäristövaikutusten arviointi tiehankkeiden suunnittelussa TIEH 2000027-09

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 1.4.2018

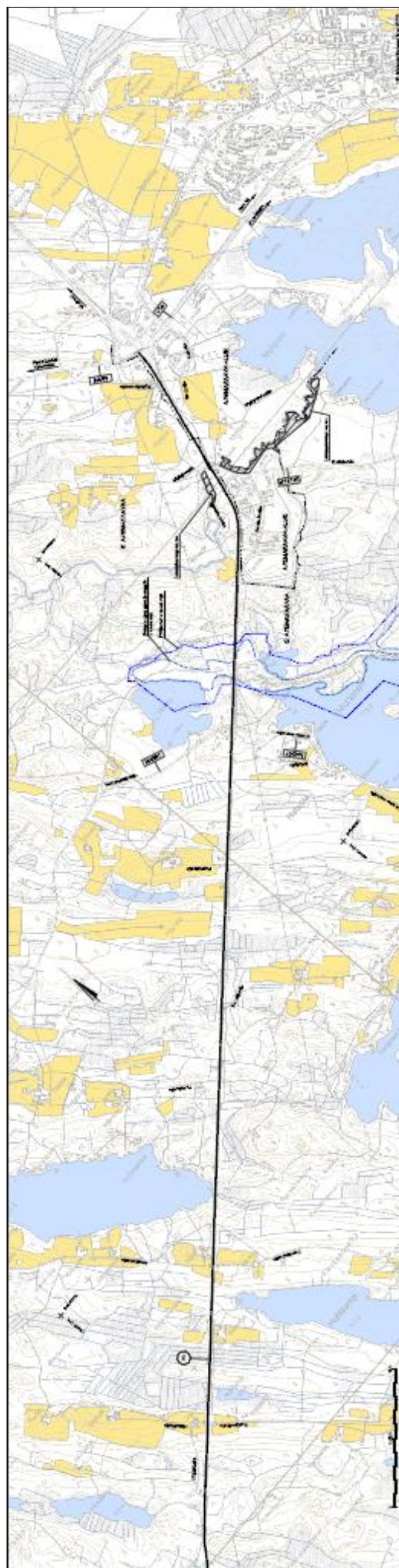
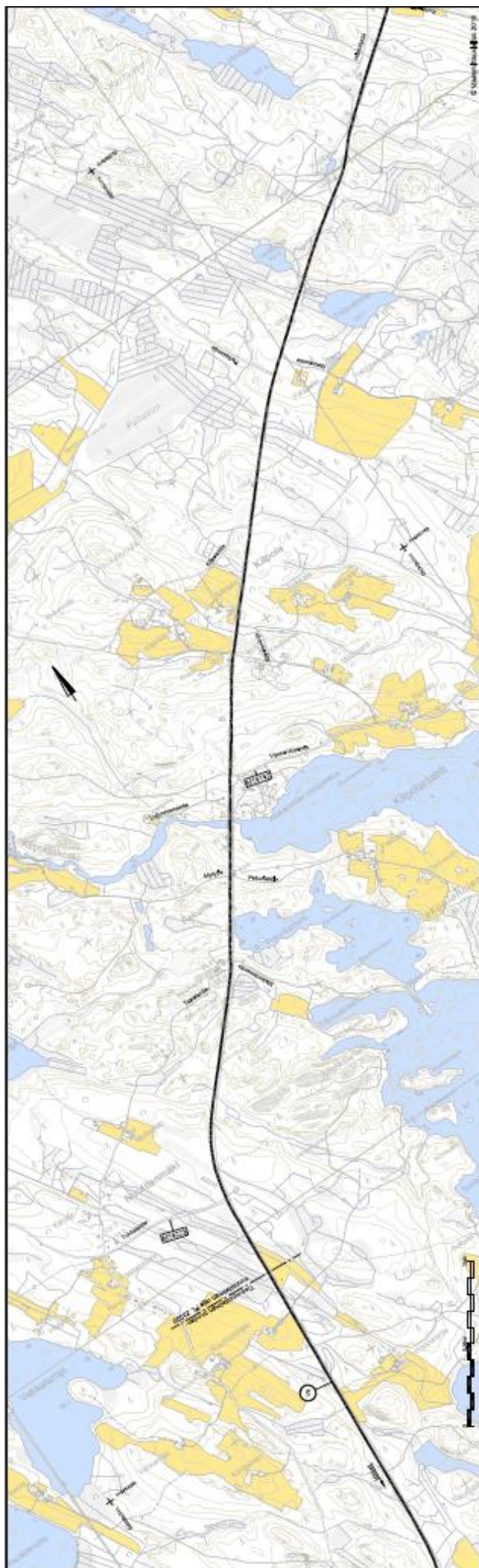
Viitostie ry/ Viitostien parantamisen vaikutukset alueen yritysten kilpailukykyyn ja logistiikkakustannuksiin, Markus Ylönen, diplomityö, tarkastaja Professori Timo Pirttilä, Lappeenrannan teknillinen yliopisto 2018

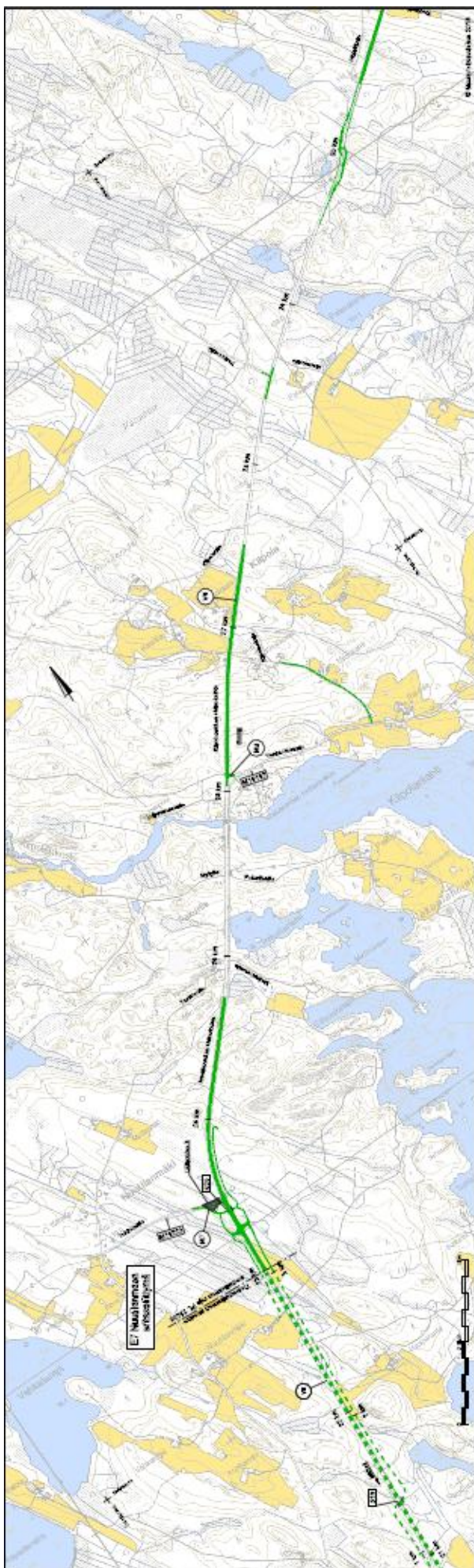
Viitostie ry <https://www.kansallisvayla.fi/>

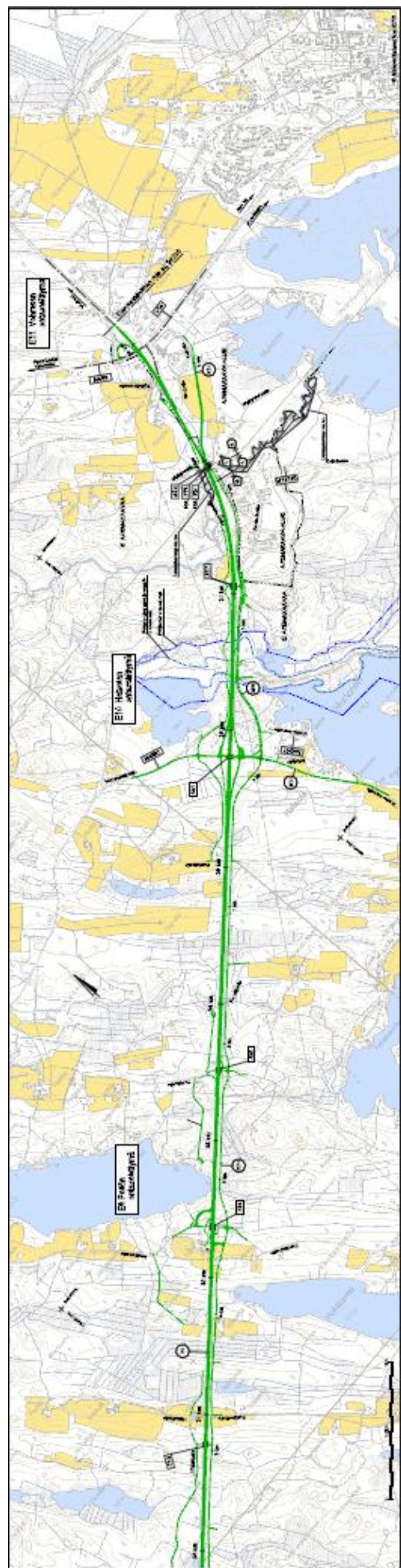
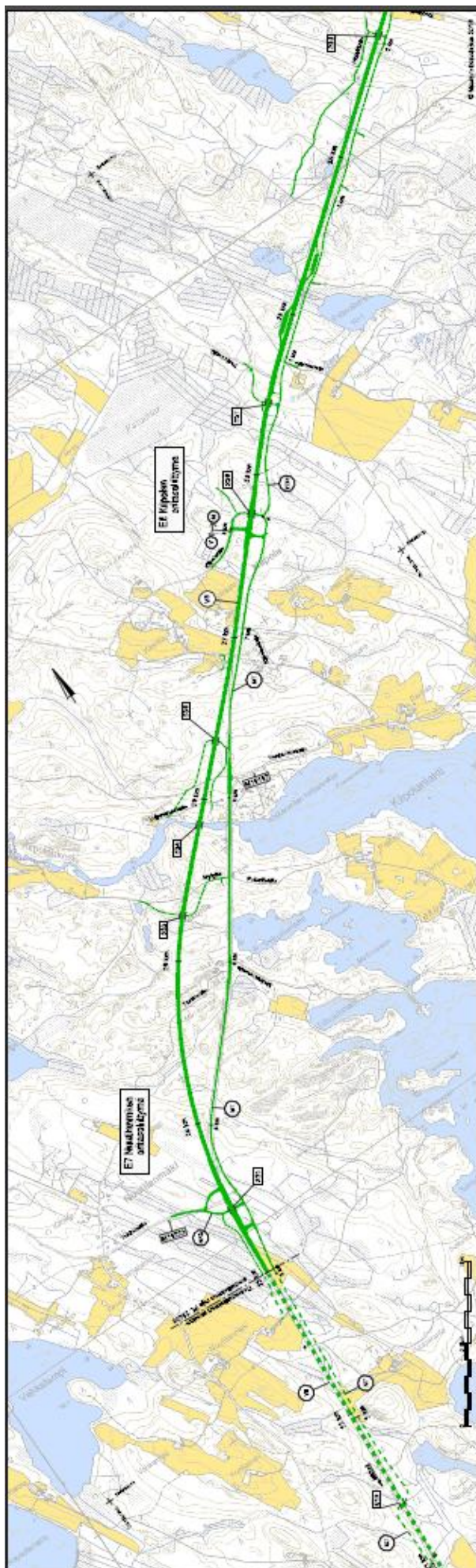
Vuoksen vesienhoitoalue (2018). Vesien tila hyväksi yhdessä. Vuoksen vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma vuosiksi 2016 – 2021. 241 s. Etelä-Savon, Kaakkois-Suomen, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.
http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Vesi/Vesiensuojelu/Vesienhoidon_suunnittelu_ja_yhteistyö/Vesienhoitoalueet/Vuoksi/Vesienhoitosuunnitelma_ja_tautaselvitykset

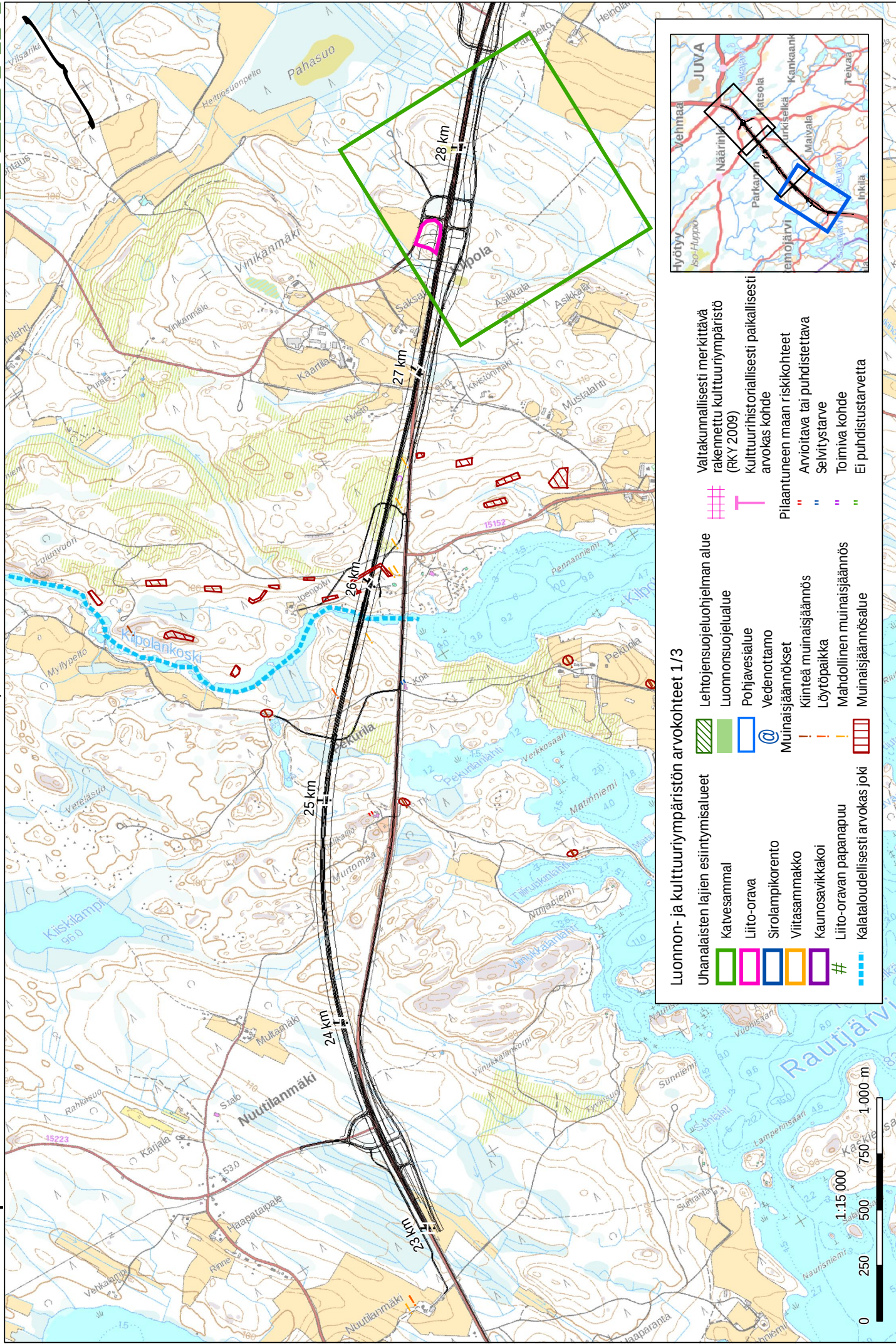
14 Liitteet

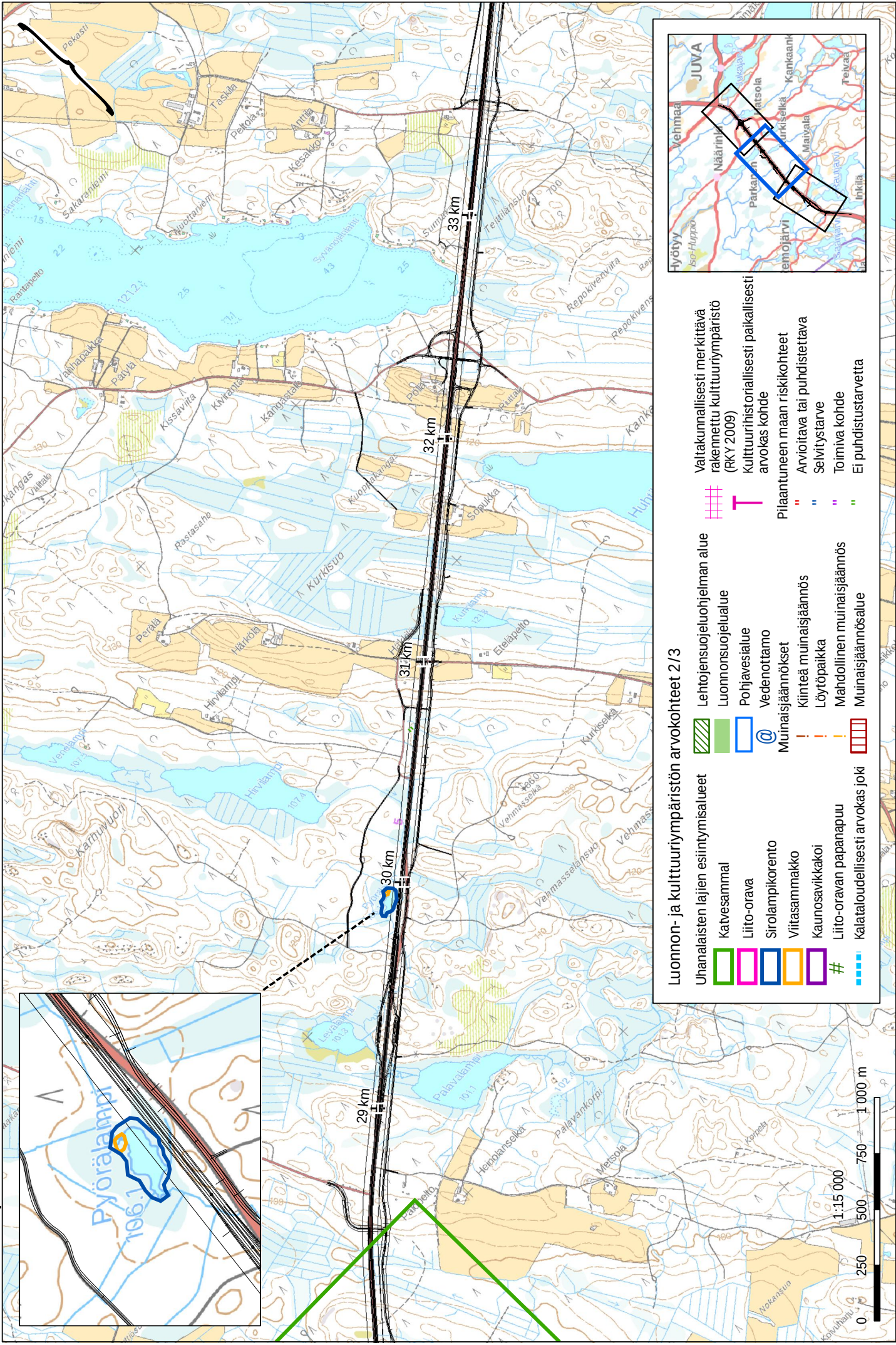
Liite 1	Suunnitelmavaihtoehto 0+
Liite 2	Suunnitelmavaihtoehto 1
Liite 3	Suunnitelmavaihtoehto 2
Liite 4	Ympäristökartta 1/3
Liite 5	Ympäristökartta 2/3
Liite 6	Ympäristökartta 3/3
Liite 7	Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) soveltamisesta

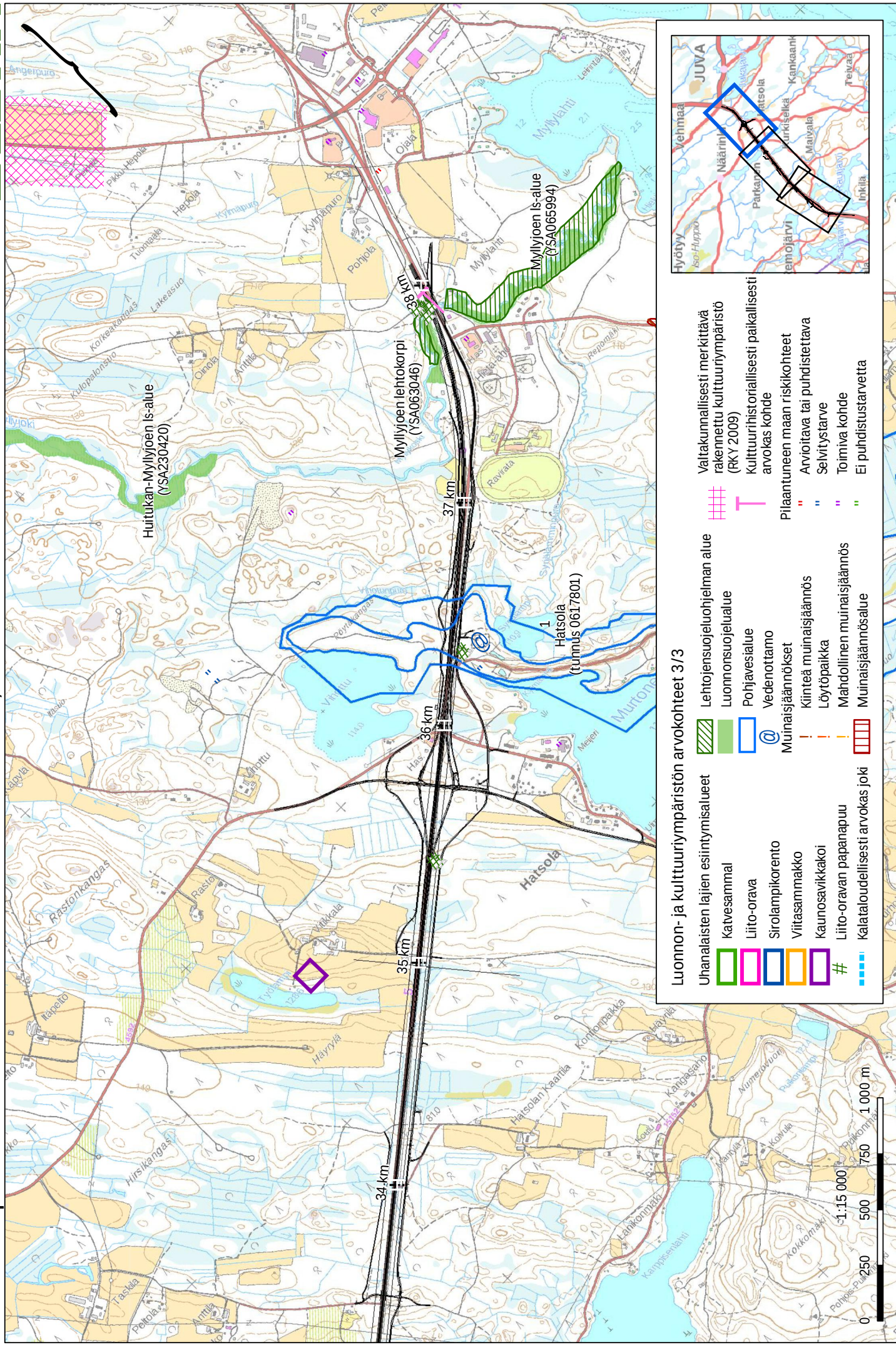














Liikennevirasto
PL 33
00521 HELSINKI

Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) soveltamisesta

HANKKEESTA VASTAAVAT

Liikennevirasto, PL 33, 00521 HELSINKI

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus / liikenne- ja infrastruktuuri, PL 2000, 70101 KUOPIO

HANKKEEN KUVAUS JA HANKKEeseen LIITTYVÄT SELVITYKSET

Liikennevirasto on syksyllä 2017 yhdessä Pohjois-Savon ELY-keskuksen kanssa käynnistänyt vuonna 2014 hyväksytyn tiesuunnitelman muutoksen. Muutoksen kohteena on Juvan kunnassa oleva Vt5:n noin 15,5 kilometrin mittainen tiejakso välillä Nuutilanmäki - Vehmaa, jota nyt kyseessä oleva YVA-menettelyn soveltamisen harkinta koskee. Tiejakso liittyy väliin Tuppurala (Mikkeli) - Nuutilanmäki (Juva), jonka rakentaminen on käynnissä. Tämä osuus rakennetaan tiesuunnitelman mukaisesti 4 -kaistaisena (poikkileikkaus 2+2), tämän osuuden osalta on suoritettu ympäristövaikutusten arviointiprosessi.

Voimassa olevassa vuonna 2014 hyväksytyssä tiesuunnitelmassa nyt kyseessä oleva tiejakso Nuutilanmäki - Vehmaa on suunniteltu toteutettavaksi osittain keskikaiteellisena ohituskaistatienä (poikkileikkaus 2+1/2+2) ja osittain vanhaa tietä parantaen. Tielinjaus pysyisi pääsääntöisesti ennallaan. Tämän osuuden tiesuunnittelun ei katsottu tarvitsevan YVA-menettelyä.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamistarpeen harkintaa varten on toimitettu kaksi erilaista tiesuunnitelman muutosesitystä;

- muutosesityksessä 1) tiejakso on osoitettu edelleen pääosin voimassa olevan tiesuunnitelman mukaiseen linjaukseen lukuun ottamatta n. 3 kilometrin osuutta välillä Nuutilanmäki - Kilpolanmäki. Muutossuunnitelmassa kyseinen tieosuus on esitetty rakennettavaksi kolmen jakson osalta poikkileikkaukseltaan 2+2 kaistaisena kuitenkin siten, ettei siitä muodostu YVA-hankeluettelon kohdan 9 c mukaista vähintään 10 kilometrin mittaista yhtäjaksoista tietä. Yhtäjaksoisuuden katkaisee kaksi 1300 - 1800 m mittaista osuutta, jotka

on esitetty toteutettavaksi 2+1 kaistaisena. Muutokseen liittyy myös uusia liittymäjärjestelyjä.

- muutosesitys 2) eroaa muutossuunnitelmasta 1) pääosin siten, että voimassa olevasta vuonna 2014 hyväksytystä tiesuunnitelmasta jää ennalleen noin 1,8 kilometrin mittainen jo 2+2 kaistaiseksi osoitettu jakso, eikä täten yhtäjaksoista hankeluettelon mukaista vähintään 10 kilometrin yhtäjaksoista osuutta syntyisi. Tässä vaihtoehdossa kuitenkin koko tiejakso Nuutilanmäki - Vehmaa toteutuisi siten 2+2 kaistaisena. Muutokseen sisältyy myös uusia liittymäjärjestelyjä.

Hankkeesta vastaavat ovat toimittaneet harkintapyynnön mukana selvityksen hankkeen ympäristövaikutuksista. Selvitys pitää sisällään voimassa olevan tiesuunnitelman laadinnan yhteydessä sekä muutossuunnitelman yhteydessä kerättyä tietoa; mm. hankkeen vaikutusalueen ympäristön ja luonnonolojen nykytilasta, muinaisjäännöksistä, liikenneoloista sekä maankäytöstä ja kaavatilanteesta.

ASIAN KÄSITTELY

Vireille tulo

Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) on 26.1.2018 tullut harkintapyyntö YVA-menettelyn tarpeellisuudesta. Pyyntöä on täydennetty 9.3.2018.

Kuuleminen ja referoidut lausunnot

ELY-keskus on ennen harkintapäätöksen tekoa kuullut Juvan kuntaa, Etelä-Savon maakuntaliittoa sekä Itä-Suomen aluehallintovirastoa.

Juvan kunta toteaa lausunnossaan 26.3.2018 että tehty ympäristövaikutusten selvitys on riittävän laaja, eikä tarvetta erilliselle YVA-prosessille ole. Kunta pitää vaihtoehtoa 2 kokonaisuuden kannalta parempana ratkaisuna. Lisäksi kunta toteaa, että mikäli YVA-prosessia pidetään tarpeellisena, tulee se toteuttaa samanaikaisesti maantielain mukaisen tiesuunnitelman muutoksen kanssa tarpeettoman viivytyksen välttämiseksi.

Etelä-Savon maakuntaliiton 16.3.2018 antamassa lausunnossa todetaan, ettei kumpikaan muutossuunnitelma aiheuta merkittäviä uusia ympäristövaikutuksia ihmisten terveyteen, elinoloihin tai viihtyvyyteen, ei myöskään yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan tai kulttuuriperintöön verrattuna jo hyväksytyyn tiesuunnitelmaan. Vaikutukset maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, kasvillisuuteen sekä eliöihin tai luonnon monimuotoisuuteen eivät ole nekään merkitykseltään huomattavia verrattuna voimassa olevaan tiesuunnitelmaan. Maakuntaliitto pitää tien rakentamista nelikaistaisena koko välillä Mikkeli - Juva tarkoituksenmukaisena. Hanketta pidetään kuitenkin rajatapauksena. Selkeyden vuoksi ja koska YVA-prosessia ei ole alkuperäisen tiesuunnitelman yhteydessä tehty, olisi perusteltua tehdä se nyt tässä yhteydessä. YVA-prosessi

tulisi toteuttaa samanaikaisesti maantielain mukaisen tiesuunnitelman muutoksen yhteydessä.

Itä-Suomen aluehallintovirasto toteaa lausunnossaan 23.3.2018 että ympäristövaikutusten selvityksessä hankkeen kuvaukset nykytilasta tai esitettyjen vaihtoehtojen terveysvaikutusten osalta ovat jääneet kevyiksi. Terveysvaikutusten osalta toteuttamisen eri vaihtoehtojen välinen vertailu on jäänyt kokonaan esittämättä. Uuden linjan vaikutuksia tiesuunnitelman muutosalueen vaikutuspiirissä asuviin ihmisiin, kesäasukkaihin, maanomistajiin ja yrityksiin on käsitelty puutteellisesti. Lopputuloksenaan aluehallintovirasto toteaa kuitenkin ettei se pidä YVA-menettelyn soveltamista tarkoituksen mukaisena, mikäli lausunnossa tarkemmin esille tuodut seikat huomioidaan muutoin riittävällä valmistelupohjalla.

Hankkeesta vastaavia on kuultu 12.4.2018 lausuntojen johdosta. Sähköpostivastauksen 12.4.2018 mukaan heillä ei ole tarvetta antaa lausuntojen johdosta vastinetta.

ETELÄ-SAVON ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN RATKAISU

Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää että Vt5 tiesuunnitelman muutokseen välillä Nuutilanmäki - Vehmaa tulee soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Perustelut

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-lain) 3 §:n mukaan arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Lain 3 §:n 2 momentin mukaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä tulee soveltaa lisäksi yksittäistapauksessa hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muunkin kuin edellä tarkoitettuun muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, arviointia edellyttävien hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia.

Harkittaessa YVA-lain mukaan ympäristövaikutusten merkittävyyttä yksittäistapauksessa otetaan erityisesti huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä sen ympäristövaikutusten luonne. Hankkeen sijainnissa otetaan huomioon erityisesti vaikutusalueen luonnonympäristön sietokyky. Harkinnassa voidaan ottaa huomioon hankkeesta vastaavan esittämät mahdollisuudet vähentää merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia tehokkaasti.

YVA-lain 252/2017 liitteen 1 hankeluettelon mukaan arviointimenettelyä sovelletaan jos kyseessä on tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosuuden pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä (kohta 9c).

Voimassa olevan tiesuunnitelman sekä nyt kyseessä olevan tiesuunnitelman muutoshankkeen yhteydessä laaditussa ympäristövaikutusten selvityksessä on melko laajasti tunnistettu mahdolliset ja todennäköiset merkitävät ympäristövaikutukset sekä myös esitetty ne erityiset toimenpiteet, joilla pyritään välttämään tai ehkäisemään merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Todennäköisten merkittävien ympäristövaikutusten osalta aiemmat selvitykset eivät ole kaikilta osin riittäviä, eivätkä ne myöskään maantielain mukaisessa tiesuunnitelman muutoksessa hankkeen edellyttämällä tavalla tule riittävässä laajuudessaan huomioon otetuksi.

Nyt kyseessä oleva hanke on osa tiejaksoa Tuppurala (Mikkeli) - Vehmaa (Juva), jonka alkujakso välillä Tuppurala - Nuutilanmäki tulee rakennettavaksi 4-kaistaisena ja jonka suunnittelu edellytti YVA-menettelyä. Kun nyt myös kyseessä oleva tiejakso Nuutilanmäki - Vehmaa on esitetty rakennettavaksi käytännössä samantasoisena eli kokonaan 4-kaistaisena, on näiden hankkeiden yhteisvaikutus huomioon ottaen YVA-menettelyn soveltaminen perusteltua ja tarpeellista.

Lisäksi ratkaisuharkintaan on osaltaan vaikuttanut se seikka, että molempien esitettyjen vaihtoehtojen osalta hanke on tosiasiallisesti kokoluokaltaan verrattavissa hankeluettelon liitteen 1 kohdan 9c mukaiseen YVA-menettelyn vaatimaan hankkeeseen, vaikkei vaatimus 10 kilometrin yhtäjaksoisuudesta täysin täytykään.

Sovelletut oikeusohjeet

Laki ympäristövaikutusten menettelystä (252/2017), 2 - 4, 11 - 13, 31, 34 ja 37 §.

Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 1 ja 2 §.

MUUTOKSENHAKU

Hankkeesta vastaavat saavat hakea tähän päätökseen muutosta valittamalla Itä-Suomen hallinto-oikeuteen. Tähän päätökseen ei saa muutoin erikseen hakea muutosta.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 37 §:ssä tarkoitetut tahot saavat kuitenkin hakea muutosta tähän päätökseen samassa järjestyksessä ja yhteydessä kuin hanketta koskevasta muun lain mukaisen lupa-asian ratkaisusta ja hankkeen toteuttamisen kannalta muusta olennaisesta päätöksestä valitetaan

PÄÄTÖKSESTÄ KUULUTTAMINEN

Päätöksestä kuulutetaan Juvan kunnan virallisella ilmoitustaululla 14 päivän ajan ja se on nähtävillä sähköisenä Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen verkkosivuilla osoitteessa <http://www.ely-keskus.fi/etela-savo> > Ajankohtaista > Kuulutukset.

Päätös on nähtävillä myös verkkosivuilla www.ymparisto.fi > YVA- päätökset / Etelä-Savo.

Ylijohtaja



Pekka Häkkinen

Maankäyttöasiantuntija



Jouni Halme

PÄÄTÖS

Saantitodistuksella; Liikennevirasto / Hannu Nurmi, Kallanranta 11, 70100 KUOPIO

MAKSU

Päätöksestä ei peritä suoritemaksua.

LIITTEET

Valitusosoitus

TIEDOKSI SPOSTILLA

Juvan kunta
Etelä-Savon maakuntaliitto
Itä-Suomen aluehallintovirasto

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen

Tähän päätökseen saa hakea muutosta Itä-Suomen hallinto-oikeudelta kirjallisella valituksella.

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaantipäivästä, sitä päivää lukuun otta-matta. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, lauantai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joul-u-aatto tai juhannusaatto, valitusaika jatkuu vielä seuraavana arkipäivänä. Tavallisella kirjeellä toimi-tetussa tiedoksiannossa vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämistä, jollei muuta näytetä. Asian katsotaan tulleen viranomaisen tietoon kuitenkin kirjeen saapumispäivänä. Todisteellisesti toimitetussa tiedoksiannossa tiedoksisaantipäivän osoit-taa tiedoksianto- tai saantitodistus. Milloin kysymyksessä on sijaistiedoksianto, päätös katsotaan tiedoksi saaduksi kolmantena päivänä tiedoksiantotodistuksen osoittamasta päivästä.

Valituskirjelmän sisältö ja allekirjoittaminen

Valituskirjelmässä on ilmoitettava:

- * valittajan nimi ja kotikunta
 - * jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä taikka jos valituk-sen laatijana on joku muu henkilö, on myös tämän nimi ja kotikunta ilmoitettava
 - * postiosoite, puhelinnumero ja mahdollinen sähköpostiosoite, joihin asian käsittelyä koskevat il-moitukset valittajalle voidaan toimittaa
 - * päätös, johon haetaan muutosta (miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia päätökseen vaaditaan tehtäväksi, ja perusteet, joilla muutosta vaaditaan)
- Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava muutoin kuin sähköisesti (teleko-piona tai sähköpostilla) toimitettava valituskirjelmä.
- Valituskirjelmään on liitettävä:
- * elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
 - * todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisajan-kohdasta
 - * asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo toimitettu viranomaiselle *
- asiamiehen valtakirja, asianajajan ja yleisen oikeusavustajan tulee esittää valtakirja ainoastaan, jos valitusviranomainen niin määrää
- * toimitettaessa valituskirjelmä sähköisesti selvitys asiamiehen toimivallasta

Valituskirjelmä on toimitettava Itä-Suomen hallinto-oikeuden kirjaamoon. Valituskirjelmän on oltava perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä. Valituskirjelmän voi toimittaa perille henkilökohtaisesti, lähetin välityksellä, postitse tai sähköisesti. Postiin valituskirjelmä on jä-tettävä niin ajoissa, että se ehtii perille valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Sähköisesti (telekopiona tai sähköpostilla) toimitetun valituskirjelmän on oltava käytet-tävissä hallinto-oikeuden vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä valitusajan viimeisenä päi-vänä ennen virka-ajan päättymistä.

Oikeudenkäyntimaksu: Valittajalta peritään asian käsittelystä hallinto-oikeudessa oikeudenkäynti-maksu 250 euroa. Tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) on säädetty eräistä tapauksista, joissa maksua ei peritä.

Itä-Suomen hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Postiosoite: PL 1744, 70101 KUOPIO, Käyntiosoite: Minna Canthin katu 64

Telefax: 029 56 42501, Sähköposti: ita-suomi.hao@oikeus.fi

RAPORTTEJA 25 | 2018

VALTATIENTEN 5 PARANTAMINEN VÄLILLÄ NUUTILANMÄKI–VEHMAA, JUVA
YVA-MENETTELY JA TIESUUNNITELMAN MUUTOSSUUNNITELMA:
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMA

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Liikennevirasto

ISBN 978-952-314-692-1 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-692-1

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi