



12.3.2012

Savonlinnan kaupunki  
Satamalaitos  
Olavinkatu 27  
57130 Savonlinna

## **Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta; Vuohisaaren syväsataman rakentaminen, Savonlinna**

Savonlinnan kaupungin satamalaitos on 21.11.2011 toimittanut Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenetystä (YVA) annetun lain mukaisen arviointiselostuksen, joka koskee syväsataman rakentamista Savonlinnan Vuohisaareen.

### **1. Hanketiedot**

Hankkeen nimi: Vuohisaaren syväsataman rakentaminen

Hankkeesta vastaava: Savonlinnan kaupunki, Satamalaitos, Olavinkatu 27, 57130 Savonlinna, yhteyshenkilö Jukka Vaahtoluoto

YVA-konsultti: Ramboll Finland Oy, Sepänkatu 14 C, 40720 Jyväskylä, yhteyshenkilöt Joonas Hokkanen ja Eero Parkkola

Yhteysviranomainen: Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, yhteyshenkilö Vesa Rautio.

Savonlinnan kaupunki suunnittelee syväsataman siirtämistä nykyiseltä paikalta Kirkkolahdesta kaupungin itäosaan Vuohisaareen. Syväsataman siirron tavoitteena on parantaa teollisuuden ja sitä tukevan liikenteen toimintaedellytyksiä. Nykyinen satama-alue kaupungin keskustan Kirkkolahdessa on suunniteltu kehitettäväksi asumisen ja palvelujen käyttöön. Sataman siirtoa pois Kirkkolahdesta on suunniteltu vuodesta 2002 lähtien. Vuohisaaren lisäksi on selvitetty myös muita sataman sijaintivaihtoehtoja. Sataman sijoittamisesta Vuohisaareen on laadittu yleissuunnitelma vuonna 2010 ja Vuohisaaren alueen asemakaavan muutostyö on käynnissä.

Vuohisaari sijaitsee noin 3 km:n päässä kaupungin keskustasta Pihlajaveden Kaupinselän koillisrannalla, Kyrönniemen ja Pääskylahden kaupunginosien välisellä alueella. Vuohisaaren lähialueella on UPM:n vaneritehdas ja myös muuta teollista ja liiketoimintaa. Asuntoalueista lähimpiä ovat Pääskyniemen ja Kyrönniemen alueet. Vuohisaari on rakentamaton saari jonne johtaa pengertie. Saaren länsiosaa on käytetty tuhkan läjitysalueena. Saaren rannasta on matkaa Saimaan syväväylälle noin 600 m.

Syväsataman tavaraliikenteestä valtaosan muodostaa puutavan kuljetus, minkä lisäksi sataman kautta on kulkenut hiiltä ja turvetta. Kokonaisliikennemäärä on vaihdellut 6 000 – 60 000 tonnia/vuosi ja alusten lukumäärä 8-43 laivaa/vuosi.

## **2. Ympäristövaikutusten arviointimenettely**

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. YVA-asetuksen mukaisesti ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan yli 1 350 tonnin aluksille rakennettaviin satamiin.

YVA-menettelyn tarkoitus on selvittää ne hankkeen ympäristövaikutukset, jotka ovat merkittäviä hankkeen suunnittelun ja päätöksenteon kannalta ja joita eri tahot pitävät tärkeinä. Hankkeesta vastaava arvioi hankkeen ympäristövaikutukset arviointiohjelman ja siitä saamansa yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta sekä kokoaa arvioinnin tulokset arviointiselostukseen. Yhteysviranomainen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä YVA-asetuksessa esitettyjen sisällöllisten vaatimusten pohjalta.

YVA-menettely päättyy, kun yhteysviranomainen toimittaa lausuntonsa ja muiden kannanotot hankkeesta vastaavalle. YVA-arvioinnin tuloksia käytetään hyväksi hankkeen edellyttämiä lupia käsiteltäessä.

## **3. Hankkeen edellyttämät luvat ja kaavoitus**

Sataman rakentaminen Vuohisaareen edellyttää vesilain mukaista lupaa satamarakenteiden vesirakentamiselle, ruoppauksille ja pengerryksille. Satama edellyttää myös ympäristönsuojelulain mukaista ympäristölupaa. Lupaviranomainen on Itä-Suomen aluehallintoviraston (AVI) ympäristövastuualue. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto tulee liittää hankkeen lupahakemusasiakirjoihin.

Uusien rakennusten sijoittaminen satama-alueelle edellyttää maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen rakennusluvan ja maisemaa muuttavien rakennustöiden tekeminen maisematyöluvan hakemista Savonlinnan kaupungin rakennusvalvontaviranomaiselta. Lisäksi satama-alueelle sijoitettavasta toiminnasta riippuen voidaan edellyttää että toiminnanharjoittajat hakevat toiminnalleen lainsäädännössä määritellyt luvat.

YVA-menettelyn kanssa samanaikaisesti on Savonlinnan kaupunki valmistellut Vuohisaaren sataman alueelle asemakaavan muutoksen, joka mahdollistaa syväsataman rakentamisen siihen liittyvine liikenneyhteyksineen ja toimintoineen.

## **4. Hankkeen vaihtoehdot**

Arviointiselostuksessa on tutkittu 0-vaihtoehdon lisäksi kolme Vuohisaareen sijoitettavaa vaihtoehtoa. Aiemmissa selvityksissä on Vuohisaaren lisäksi ollut mukana myös muita sataman sijoittamisvaihtoehtoja, mutta niitä ei ole pidetty toteuttamiskelpoisina.

VE 0: Hanketta ei toteuteta, syväsataman toimintaa jatketaan Kirkkolahdessa

VE 1: Syväsatama rakennetaan Vuohisaareen, laiturin pituus on noin 100 m ja satamakentän laajuus noin 1,3 ha. Vaihtoehdon maksimikapasiteetti on noin 100 aluskäyntiä vuodessa.

VE 2: Syväsatama rakennetaan Vuohisaareen, laiturin pituus on noin 200 m, satamakentän laajuus noin 3,5 ha ja lisäksi Vuohisaaren länsiosassa on varaus rautatieyhteydelle ja -penkereelle. Vaihtoehdon maksimikapasiteetti on 200 aluskäyntiä vuodessa.

VE 3: Syväsatama toteutetaan kuten vaihtoehdossa 2, mutta laiturirakenteet sijoitetaan enemmän Vuohisaaren rannan suuntaisesti. Vaihtoehto 3 on otettu mukaan YVA menettelyn aikana.

## 5. Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen

Arviointiselostuksen nähtävillä olosta ilmoitettiin YVA-lain ja asetuksen mukaisesti sanomalehti Itä-Savossa ja se on kuulutettiin Savonlinnan kaupungintalon ilmoitustaululla 25.11.2011-5.1.2012. Arviointiselostus oli ko. ajan nähtävillä Savonlinnan kaupungintalolla ja pääkirjastossa sekä Etelä-Savon ELY-keskuksen internetsivulla.

Arviointiselostuksesta järjestettiin esittely- ja keskustelutilaisuus Savonlinnassa 28.11.2011 ja siitä pyydettiin lausuntoa 22 taholta. Luettelo lausuntopyynnön saajista on liitteenä 1. Mielipiteet ja lausunnot pyydettiin toimittamaan ELY-keskukseen 13.1.2012 mennessä.

## 6. Arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja esitetyt mielipiteet

Lausuntoja saatiin 12 kpl. Lausunnoista toimitettiin kopiot hankkeesta vastaavalle 25.1.2012. Yleisötilaisuuteen osallistui järjestäjien ja tiedotusvälineiden lisäksi 6 henkilöä. Heidän kysymyksensä ja mielipiteensä kirjattiin muistioon. ELY-keskukselle ei jätetty kirjallisesti tai sähköpostilla lausuntojen lisäksi muita mielipiteitä.

**Etelä-Savon maakuntaliitto** pitää arviointiselostusta perusteellisesti ja hyvin laadittuna ja se antaa riittävät tiedot vaihtoehtojen arvioimiseen. Sataman toiminnot on kuvattu riittävällä tarkkuudella ja ruoppausten mahdollisia vaikutuksia on kuvattu perusteellisesti.

Maakuntakaavassa Vuohisaaren lisäksi Laitaatsalmeen on merkitty vaihtoehtoinen syväsataman paikka. Koska Laitaatsalmen vaihtoehtoinen sijoituspaikka putoi pois jo aikaisemmissa tarkasteluissa, on perustelua että arvioinnissa ei tarkasteltu muita sijoituspaikkoja kuin Vuohisaari.

Vuohisaaren alue on maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluetta ja lisäksi siinä on varaus syväsatamalle. UPM:n teollisuusalueen edustalle on merkitty uiton toimintapaikka ja Vuohisaaren edustan vesialueella kulkee Kerimäki-Pihlajaniemi runkoviemäri sekä suunnitellun satama-alueen pohjoispuolella junarata.

Etelä-Savossa on Vuohisaaren lisäksi vain Ristiinan Pelloksessa mahdollisuus yhdistää syväsatamatoiminnot junarataan ja rekkaliikenteeseen. Vuohisaaren alueesta on näin ollen mahdollista kehittää merkittävä logistinen solmupiste. Vuohisaaren sataman rakentamisvaihtoehtoja vertailtaessa olisi ollut hyvä pohtia sitä, miten eri kuljetusmuotojen välinen yhteistyö hoidetaan ja sitä kautta arvioida vaikutukset liikenteeseen. Nyt rautatieyhteyden vaikutuksia ei ole arvioitu lainkaan. Tulevaisuutta ajatellen asia olisi kuitenkin selvittämisen arvoinen.

Arviointiselostuksessa olisi lisäksi toivonut enemmän analyysia eri vaihtoehtojen tarjoamista mahdollisuuksista yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Syväsataman siirtämisellä pois Savonlinnan keskustasta on merkittävä vaikutus keskustan kehittämislle ja yhdyskuntarakenteen uusiutumislle.

**Itä-Savon sairaanhoitopiirin kuntayhtymän ympäristöterveydenhuollon** mukaan arviointiselostus sisältää kaikkien arvioitavien vaihtoehtojen osalta keskeiset ympäristöterveyteen vaikuttavat asiat. Terveysvalvonnalla ei ole lausuttavana mitään sellaista uutta ympäristöterveydellistä asiaa, joka tulisi huomioida arviointiselostuksessa.

**Itä-Suomen aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat – vastuualueen** mielestä arviointiselostuksessa on ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia ajatellen osittain otettu huomioon aluehallintoviraston arviointiohjelmasta antamassa lausunnossa mainittuja seikkoja. Nykytilanteen kuvauksesta puuttuu edelleenkin arviointialueen asukasmäärä ja selkeä kuvaus asutuksen ja muiden häiriintyvien kohteiden sijainnista. Selostuksen eri sivuille sijoitetuilta kartoilta on vaikea hahmottaa kokonaisuutta ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa. Myös elinkeinojen kuvaus on puutteellinen.

Savonlinnan ohikulkutien valmistumisesta ja sen vaikutuksista satamahankkeeseen puhutaan selostuksessa, mutta ohikulkutien sijaintia ja toteutusaikataulua ei esitetä. Hankevaihtoehtojen vertailutaulukossa ei ole tuotu esille haastattelun tuloksia.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelualuearajaus on mahdotonta arvioida määrittelemättä ensin hankkeen vaikutusalue, jolla asuviin tai muutoin oleskeleviin ihmisiin vaikutukset arvioidaan. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnille esitetty kilometrin rajaus on olematon esim. ihmisten liikkumiseen kohdistuvien vaikutusten arviointia ajatellen.

Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia on selvitetty tiedotustilaisuuksien lisäksi ryhmähaastattelulla, mikä sinänsä on positiivista, koska menetelmänä se mahdollistaa vuorovaikutuksen. Haastatteluun kutsutuille on kuitenkin jäänyt lyhyt aika reagoida kutsuun. Kyselyllä olisi voinut täydentää vaikutusten arviointia, koska haastattelu kohdistuu rajoitettuun joukkoon.

Rakentamisen aikaisia haittoja tarkasteltaessa on keskitytty melu- ja pölyhaittojen tarkasteluun, mutta ei juurikaan tuoda esille vaikutuksia ihmisten olemiseen ja liikkumiseen. Rajoittaako liikennöinti etenkin rakentamisen aikana asumista ja olemista sekä elinkeinonharjoittamista.

Arviointiselostuksen lähteisiin ei ole lisätty ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointia koskevia ohjeita.

**Järvi-Suomen Uittoyhdistys ja Perkaus Oy:llä** ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiselostukseen.

**Liikennevirasto** toteaa että selostuksessa olisi voitu tarkemmin kertoa millä perusteella hankkeella ei ole arvioitu olevan vaikutuksia läheisen tasoristeyksen liikenneturvallisuuteen. Selostuksessa olisi ollut hyvä esittää lukumääräisesti mikä on tasoristeyksen kautta kulkevan liikenteen määrä ja paljonko se kasvaa hankkeen myötä.

Mahdollisen uuden rautatieyhteyden vaikutuksia olisi voitu arvioida, sillä tällä voi olla positiivisia ympäristövaikutuksia muihin ratkaisuihin verrattuna. Rautatien rakentaminen edellyttää tasoristeystä ja liikennevirasto muistuttaa, että se pyrkii vähentämään tasoristeysten määrää valtion rataverkolla.

Liikenteelliset vaikutukset on esitetty epäselvästi. Arviointiselostuksesta on vaikea hahmottaa paljonko raskas liikenne lähiteillä kasvaa suhteessa nykyiseen määrään. Vaikutuksia liikennemääriin olisi ollut syytä havainnollistaa taulukoin. Selostuksessa olisi voitu kiinnittää enemmän huomiota kirjoitusasuun.

Selostuksessa on käsitelty hankkeen vaikutuksia ilmastoon ja ilmanlaatuun ainoastaan työmaa-aikaisen louhinnan ja kuljetusten aiheuttaman pölyn leviämisen kannalta. Selostuksessa olisi ollut syytä kuvata myös, voidaanko hankkeessa vähentää ilmastovaikutuksia ja millä keinoin.

**Metsähallituksen** mielestä arviointiselostuksessa käsitellään riittävällä tarkkuudella hankkeen vaikutuksia ympäristöön, luontoon, ihmisten terveyteen ja yhdyskuntarakenteeseen. YVA-prosessissa on riittävällä tavalla huomioitu eri intressiryhmien mahdollisuudet osallistua hankkeen suunnitteluun ja päätöksentekoon.

Metsähallitus on perehtynyt arviointiselostukseen erityisesti saimaannorpan suojelun näkökulmasta ja yhtyy selostuksen johtopäätöksiin ettei hanke merkittäväällä tavalla heikennä niitä luonnonarvoja, joiden perusteella Pihlajaveden alue on sisällytetty osaksi Natura-verkostoa ja siten luonnossuojelulain 65 §:n tarkoittama Natura-arviointi ei ole tarpeellinen.

Saimaannorpan osalta hankkeen vaikutuksia voisi kuitenkin havainnollistaa paremmin, kuvaamalla nämä esimerkiksi taulukkomuodossa suhteessa lajiin kohdistuviin merkittävimpiin uhkatekijöihin. Lisäksi Natura-arvioinnin tarveharkinnassa olisi tarpeellista todeta, sijoittuuko Pihlajaveden Natura-alueen lähialueille mahdollisia muita hankkeita tai suunnitelmia, joiden kanssa syväsataman rakentamisen yhteisvaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisiin olisi syytä arvioida.

**Mopro Oy** ottaa lausunnossaan kantaa hankkeen toteuttamisjärjestykseen. Heidän näkemyksensä on, että ensimmäisessä vaiheessa toteutettaisiin sataman rakentaminen Vuohisaareen VE 1:n mukaisesti ja siinä vaihtoehdossa myös rautatievaraus on säilytettävä. Toisessa vaiheessa toteutetaan VE 2 / 3 :n mukainen sataman rakentaminen ja lisäksi satamaan rakennetaan ratapenger ja rautatie.

**Museovirasto** toteaa että Vuohisaari sijaitsee Olavinlinnan, Kyrönsalmen ja Haapasalmen valtakunnallisesti merkittävän kulttuurimaisemakokonaisuuden läheisyydessä.

On myönteistä, että YVA-selostuksessa on vedenalaisen muinaisjäännöksen määritelmä ja sekä tekstissä että kartalla esitetään hankealuetta lähimpänä olevien tunnettujen vedenalaisten muinaisjäännösten sijainnit. Nykytilanteen esittely on siten hoidettu vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta riittävällä tavalla.

Vaikutuksia käsittelevässä kohdassa ei mainita lainkaan mahdollisia vaikutuksia vedenalaisiin muinaisjäännöksiin ilmeisesti siksi, että on todettu hankkeen yhteydessä tehdyn vedenalaisluotauksen osoittavan, että "Vuohisaaren edustalla ei ole ainakaan suurempaa tai koossa pysynyttä alusta tai muuta sellaista esinettä tai rakennelmaa, joka vaikeuttaisi sataman toteuttamista". Arkeologisen vedenalaisinventoinnin avulla saadaan tietoa siitä onko hankkeen alle jäämässä en-tuudestaan tuntemattomia muinaisjäännöksiä. Museovirastolla ei ole kattavaa tietoa alueen vedenalaisten muinaisjäännösten sijainneista eikä myöskään aineistoa syväsatamahankkeen yhteydessä tehdyistä luotauksista. Näin ollen ei voida katsoa, että vedenalaisinventointi olisi hoidettu ja käytettävissä olisi luotettava tieto siitä, ettei hankkeella ole vaikutusta vedenalaisiin muinaisjäännöksiin. Vasta riittävän vedenalaisinventoinnin jälkeen voidaan tehdä johtopäätöksiä vaikutuksista ja tarvittaessa suunnitella toimia mahdollisten haitallisten vaikutusten vähentämiseksi. Vaikutusten osalta YVA-selostus on siten epätarkka ja jopa harhaanjohtava.

Museovirasto toteaa myös että vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelun kannalta Museovirastolla ei ole tarvetta ottaa kantaa siihen mikä vaihtoehtoista toteutetaan. Hankevastaavan ja Museoviraston välille on sovittu neuvottelu vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimiseksi riittävällä tavalla.

Museovirastolla ei ole huomautettavaa rakennetun kulttuuriympäristön tai maiseman osalta. Suhteessa valtakunnallisesti merkittävään kulttuurimaisemaan maisemavaikutus eri vaihtoehtojen välillä on YVA-selostuksen mukaan vähäinen. Virasto ei näin ollen ota kantaa hankevaihtoehtoihin.

Vuohisaaren länsikärjessä sijaitsevan vanhan tiilisen pumppaamorakennuksen osalta Museovirastolle ei ole toimitettu rakennuksesta tarkempia tietoja, mutta ilmeistä on, että sen liittyminen vastarannalla sijaitsevan UPM:n tehdasalueen kokonaisuuteen puoltaa vaalimistavoitetta teollisuushistoriallisesta näkökulmasta.

**Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri-vastuualue** toteaa että satama-alueen rakentamisen ja toimintojen osalta raskaan liikenteen kasvun vaikutusta katuverkon varrella olevaan asutukseen ei ole arvioitu, koska liikenteen kasvun vaikutus on arviointiselostuksessa todettu vähäiseksi.

Raskaan liikenteen kasvua on verrattu kokonaisliikennemääriin vuositasolla, mikä jättää huomioimatta esimerkiksi vaihtoehtojen VE 2 ja VE 3 tuottaman liikenteen huippuvuorokaudet (50-55 ajoneuvoa) laivojen purkupäivinä.

Meluvaikutuksia tulisi arvioida rakentamisen ja satamatoimintojen lisäksi lisääntyvän raskaan liikenteen osalta lähinnä Karjalantien ja Viuhonkadun varrella olevaan asutukseen kohdistuvana. Tarpeen on myös huomioida Kyrönniemen alueelle vireillä oleva asemakaavamuutos, jossa pientaloasutusta on suunniteltu lähelle Schaumanintietä.

Savonlinnan kaupungin tavoitteena on ohjata Pääskylahden alueen lisääntyvä raskasliikenne jatkossa pääosin Moinsalmentien kautta valtatielle 14. Sitä tukevana toimenpiteinä kaupungilla on tarkoitus parantaa Kullervonkadun liittymä sekä Viuhonkatu. Tämä tavoite ei ilmene arviointiselostuksesta.

**Savonlinnan kaupungin kaupunginhallituksella** ei ole huomautettavaa arviointiselostuksesta.

**Savonlinnan kaupungin ympäristölautakunta** toteaa, ettei sen tiedossa ole sellaisia ympäristön- tai luonnonsuojeluun, jätehuoltoon taikka luonnon virkistyskäyttöön liittyviä tekijöitä, joiden huomioon ottaminen vaatisi arviointiselostuksen muuttamista.

**Pihlajaveden kalastusalueen** mielestä arviointiselostuksessa on hankkeen kalataloudellisia vaikutuksia selvitetty riittävästi. Kalastusalue kannattaa, että hanke toteutetaan vaihtoehdon VE 1 mukaisena, perusteena että hankkeen haitat ovat kohtuulliset vaikutusalueen kalakannoille, mikäli kompensatiot ovat riittävät.

Kalastusalue edellyttää, että hankkeen toteuttamisesta aiheutuvat haittavaikutukset kuha- ja madekannoille kompensoidaan. Hankealueella oleva Pääskylähti sekä lähivaikutusalueella sijaitseva Kaupinselkä ovat tärkeitä kotitarve- ja vapaa-ajankalastusalueita. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat suhteellisen paikalliset, mutta kohdistuvat Pääskylahdessa alueelle, joka on tunnettu mateen kutu-alue sekä Kaupinselällä alueelle, jossa on kuhan lisääntymis- ja esiintymisaluetta.

Kalastusalue esittää, että rakentamisen aikaiset haitalliset vaikutukset made- ja kuhakannoille sekä kalastuksen saalismenetyksille korvataan määräämällä hakisalle rakentamisen aikainen kalatalousmaksu käytettäväksi kuhaistutuksiin ja muihin kalakantojen hoitotoimiin. Kalastusalue edellyttää, että sitä kuullaan ennen kuin kompensatiotoimet toteutetaan ja niistä sovitaan yhteistyössä.

**Arviointiselostuksen esittely- ja keskustelutilaisuudessa 28.11.2011** läsnäolijat esittivät tarkentavia kysymyksiä arviointiselostukseen. Hankkeesta vastaava ja YVA-konsultti vastasivat kysymyksiin.

Läsnäolijat totesivat mm. että ympäristövaikutusten arvioinnissa ja järjestetyssä ryhmähaastattelussa on huomioitu asukkaiden mielipiteet ja sataman haittavaikutusten vähentämistä on huomioitu suunnittelussa. Rakentamisen aikaiset lyhytaikaiset haitat eivät ole niin häiritseviä ja merkitseviä kuin jatkuvat haitat. Asukkaiden näkemys oli että laituri tulisi rakentaa rannan suuntaisesti vaihtoehdon VE 3 mukaisesti. Lisäksi toivottiin että nykyisen syväsataman alue tultaisiin siivoamaan, eikä sen kehittäminen jää suunnitteluasteelle.

## 7. Yhteysviranomaisen lausunto

Arviointiselostuksessa on selvitetty Vuohisaaren syväsataman rakentamisen ympäristövaikutuksia. Yhteysviranomaisen lausunnossa tarkastellaan, onko arviointiselostuksessa esitetyt vaikutukset käsitelty YVA-lain ja -asetuksen sekä arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon mukaisesti. Yhteysviranomaisen lausunnossa on otettu huomioon arviointiselostuksen kuulemisvaiheessa annetut lausunnot ja mielipiteet.

### Hankekuvaus

Hankkeen tarkoitus, tarve ja tavoitteet ilmenevät selkeästi arviointiselostuksesta. Arviointiohjelmasta annetun yhteysviranomaisen lausunnon mukaisesti hankekuvausta sekä ympäristön ja nykytilanteen kuvausta on tarkennettu ja täydennetty. Informatiivisuutta on parannettu kartoilla, sataman piirustuksilla ja taulukoilla.

Hankkeen kytkeytyminen muihin hankkeisiin ja kaavoitukseen on esitetty. Sataman rakentamisen edellyttämä katu yhteyden rakentaminen, vaikutukset nykyiselle katu- ja tieverkolle sekä rautatieyhteyden rakentamismahdollisuus on selvitetty. Tulevaisuutta ajatellen selostuksessa olisi voinut laajemminkin tarkastella logistisia kehittämismahdollisuuksia syväsatamatoiminnan sekä juna- ja maantieliikenteen yhteistyöllä, sillä sataman sijainti antaa siihen hyvät edellytykset.

Hankkeen toteuttamisen aikataulu on esitetty, samoin toteuttamisen edellyttämät luvat ja päätökset

### Vaihtoehtojen käsittely

Vaihtoehtojen muodostamista ja kuvaamista on täydennetty arviointiohjelmasta annetun lausunnon mukaisesti. Mukaan on otettu myös vaihtoehto VE 3, jossa laiturit sijoitetaan Vuohisaaren rannan suuntaisesti.

### Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Hankkeen vaikutuksia on selvitetty pääosin arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon mukaisesti ja ne kohdistuvat hyvin hankkeen keskeisiin vaikutuksiin. Yksittäisten vaikutusten käsittely on jaettu selkeästi rakentamisen ja toiminnan aikaisiin vaikutuksiin. Vaikutusten merkittävyyttä on havainnollistettu vertailutaulukolla.

Vaikutusalueiden rajaukset vaihtelevat yksittäisten vaikutusten osalta, mutta arvioinnissa ne on pyritty määrittelemään riittävän laajoiksi ja esittämään myös kartalla. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten osalta rajausta voidaan kuitenkin pitää puutteellisena ilman rajausta perustelevaa riittävää informaatiota mahdollisista häiriintyvistä kohteista ja ihmisten liikkumisesta.

Liikennevaikutusten osalta sataman raskaan ajoneuvoliikenteen kasvua on verrattu kokonaisliikennemääriin vuositasolla, mikä jättää huomioimatta liikenteen huippuvuorokaudet laivojen purkupäivinä. Lisääntyvän raskaan liikenteen meluvaikutuksia lähinnä Karjalantien ja Viuhonkadun varrella olevaan asutukseen ei ole arvioitu. Savonlinnan kaupungin tavoitteena on ohjata Pääskylahden alueen lisää-



tyvä raskasliikenne jatkossa pääosin Moinsalmentien kautta valtatielle 14. Sitä tukevana toimenpiteinä kaupungilla on tarkoitus parantaa Kullervonkadun liittymä sekä Viuhonkatu. Tämä tavoite ei ilmene arviointiselostuksesta

Vuohisaaren alueesta on muodostumassa merkittävä logistinen solmupiste. Arviointiselostuksessa olisi ollut hyvä pohtia sitä, miten eri kuljetusmuotojen välinen yhteistyö hoidetaan ja sitä kautta arvioida vaikutukset liikenteeseen. Nyt rautatieyhteyden vaikutuksia on arvioitu vain suppeasti.

Ilmanlaadun ja ilmastomuutoksen osalta on riittävästi arvioitu mm. pölyämisen leviämistä ja todettu että nykyisellä sataman paikalla pölyämisvaikutuksille altis asutus on selvästi lähempänä kuin Vuohisaaren alueella. Vaikutuksia ilmastomuutokseen on tarkasteltu suppeasti todeten mm. että vaihtoehdossa VE 1 nettovaikutuksena hiilidioksidipäästöt alenevat 11 tonnilla vuodessa.

Vaikutuksia maa- ja kallioperään on selvitetty maaperätutkimuksin ja sedimenttinäytteitä ottamalla. Vuohisaarella sijaitsee mm. vanha jätetäyttöalue. Tutkimuksia voidaan pitää tässä vaiheessa riittävinä vaikutusten arviointia varten. Tutkimuksissa todetut pilaantuneet maa-ainekset tullaan poistamaan rakentamisalueilta ja sijoittamaan asianmukaisesti osin meluvallin täyttöön ja osin asianmukaiset luvat omaavalle käsittely- ja vastaanottopaikalle.

Pilaantuneiden maiden kaivaminen ja sijoittaminen esim. meluvalliin vaatii lähtökohtaisesti ympäristöluvan tai ympäristönsuojelulain 78 §:n edellytysten täyttyessä ilmoitusmenettelyn.

Pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset on perustellusti arvioitu vähäisiksi.

Vaikutuksia pintavesiin on selvitetty perusteellisesti sedimenttitutkimuksin ja ruoppauksista aiheutuvan kiintoaineen leviämisen vaikutusten arvioinnilla. Rakennustöiden aikaista haitallista kiinto- ja haitta-aineen leviämistä vesistöissä tulee rajoittaa rajaamalla toimenpidealue suojaverholla ja arviointiselostuksessa tämä onkin todettu. On tärkeää, että ruopattavia sedimenttejä ei läjitetä vesialueelle, ja sedimentit käsitellään ja sijoitetaan asianmukaisesti huomioiden niiden haitta-ainepitoisuudet.

Vaihtoehtoihin VE 2 ja VE 3 sisältyvä varaus ratayhteyden ja ratapenkereen rakentamiseksi tulee toteutuessaan rajoittamaan veden vaihtuvuutta tie- ja ratapenkereen välisellä alueella. Arviointiselostuksessa ei ole tarkasteltu mitä tavoitteita veden vaihtuvuudelle asetetaan ja miten riittävä vaihtuvuus turvataan.

Kalastoon ja kalastukseen kohdistuvia vaikutuksia on selvitetty riittävästi. Hankkeella voi olla haitallisia vaikutuksia lähialueen made- ja kuhakantoihin, mutta ei Pihlajaveden muikkukantaan. Pihlajaveden kalastusalue on edellyttänyt että hankkeesta vastaavan tulee korvata hankkeen aiheuttamat haitalliset vaikutukset kalakannoille. Korvaukset tullaan käsittelemään vesilain mukaisessa lupaprosessissa, jossa kalastusalueita myös kuullaan.

Yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön hankkeella on merkittäviä ja pääosin myönteisiä vaikutuksia. Vuonna 2010 vahvistetussa maakuntakaavassa uuden sataman alue Vuohisaarella on merkitty syväsataman sijaintipaikaksi. Oikeus-

vaikutuksettomassa yleiskaavassa Vuohisaari on pääosin teollisuus- ja varastorakennusten aluetta sekä vesialueen osalta vesiliikenteen aluetta, eikä hanke edellytä yleiskaavan muuttamista. Vuohisaaren asemakaavan muutosta pientalojen asuinalueesta satamatoimintojen alueeksi on valmisteltu samanaikaisesti YVA-prosessin kanssa. Asemakaavan muutosehdotus on ollut nähtävillä.

Sataman sijoittaminen teollisuusalueen viereen tukee Pääskylahden alueen kehittämistä teollisuus- ja liiketoimintojen alueeksi jonka liikenteelliset yhteydet tämän hankkeen sekä Savonlinnan ohikulkutien valmistumisen myötä paranevat.

Syväsataman siirtämisellä pois Savonlinnan keskustasta on merkittävä vaikutus keskustan kehittämiselle ja yhdyskuntarakenteen uusiutumiselle. Arviointiselostuksessa olisi vaihtoehdon VE 0 tarkastelu voinut olla perusteellisempi yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja alueen kehittämismahdollisuuksien osalta.

Maisemavaikutuksia on tarkasteltu mm. suhteessa valtakunnallisesti merkittävään Olavinlinnan, Kyrönsalmen ja Haapasalmen kulttuurimaisemakokonaisuuteen ja todettu, että vaikutukset maisemakokonaisuuteen ovat vähäisiä. Vuohisaarta lähimpänä oleville Pääskyniemen ja Kyrönniemen asuntoalueille maiseman muutokset Vuohisaaressa on arvioitu merkittäviksi. Vaikutusten arviointia ja vaihtoehtojen vertailua on havainnollistettu riittävästi kuvasovitteilla.

Kulttuuriympäristöön kohdistuvista vaikutuksista todetaan, etteivät Vuohisaareen sijoittuvat vaihtoehdot näy Olavinlinnan maisemassa. Hanke ei uhkaa tunnettuja muinaismuistoja tai kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita. Arviointiselostuksessa on selvitetty Vuohisaaren historiaa osana Olavinlinnan ja puunjalostusteollisuuden toimintaa.

Vuohisaaren länsikärjessä sijaitsevan vanhan tiilisen pumppaamorakennuksen liittyminen vastarannalla sijaitsevan UPM:n tehdasalueen kokonaisuuteen voisi puoltaa rakennuksen vaalimistavoitetta teollisuushistoriallisesta näkökulmasta.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta tunnettujen vedenalaisten muinaisjäännösten sijainnit on esitetty arvioinnissa. Hankkeen yhteydessä tehty luotaus on kuitenkin riittämätön arkeologiseksi vedenalaisinventoinniksi. Vedenalaisinventoinnista ei ole esitetty riittävästi aineistoa ja luotettavaa tietoa siitä, että hankkeella ei olisi vaikutusta vedenalaisiin muinaisjäännöksiin. Savonlinnan kaupungin satamailtokselta saadun tiedon mukaan Museovirasto ja kaupunki ovat sopineet tarkentavien vedenalaisinventointien tekemisestä.

Kasvillisuuden ja eläimistön osalta on tehty tarpeelliset luontoselvitykset kasvillisuuden, linnuston, sudenkorentojen, viitasammakon ja uhanalaisten luontotyyppien osalta ja hankkeen vaikutukset on arvioitu.

Luonnonsuojeluun kohdistuvien vaikutusten osalta on tehty Natura-arvioinnin tarveharkinta. Erityisesti on arvioitu vaikutuksia saimaannorpan suojeluun. Johtopäätös, ettei hanke merkittäväällä tavalla heikennä niitä luonnonarvoja joiden perusteella Pihlajaveden alue on sisällytetty osaksi Natura-verkostoa, on oikea. Luonnonsuojelulain 65 §:n tarkoittama Natura-arviointi ei ole tarpeellinen. Lupa-prosessissa on hakijan kuitenkin vielä syytä tarkentaa, sijoittuuko Pihlajaveden

Natura-alueen lähialueille mahdollisia muita hankkeita tai suunnitelmia, joiden kanssa syväsataman rakentamisen yhteisvaikutuksia Natura-alueen suojeluprusteisiin olisi syytä arvioida.

Meluvaikutukset on mallinnettu ja vaikutukset arvioitu kattavasti Vuohisaareen sijoittuvien vaihtoehtojen osalta.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten nykytilanteen kuvauksesta ei selkeästi ilmene arviointialueen asukasmäärä eikä asutuksen ja muiden häiriintyvien kohteiden sijainti. Selostuksen eri sivuille sijoitetuilta kartoilta on vaikea hahmottaa kokonaisuutta ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa.

Arviointimenetelmänä käytetty ryhmähaastattelu on hyvä, mutta siihen osallistui vain kahdeksan henkilöä. Haastattelua täydensi kuitenkin koulujen edustajilta saadut sähköpostivastaukset oppilaiden liikkumisesta. Arviointiselostuksesta puuttuu kutsu ryhmähaastatteluun ja luettelo haastatteluun osallistuneista tahoista.

Selostuksen lähdeluettelosta puuttuu ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointia koskevat ohjeet: STM:n opas 1999:1 "Ihmisiin kohdistuvat terveydelliset ja sosiaaliset vaikutukset" sekä THL:n (entisen Stakesin) IVA ohjeet: "Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi, IVA".

Luonnonvarojen hyödyntämiseen kohdistuvista vaikutuksista todetaan myönteiset vaikutukset louhinnasta käyttöön saatavien kiviainesten osalta sekä fossiilisia polttoaineita vähemmän kuluttavan laivaliikenteen osalta.

Elinkeinoelämälle hankkeen vaikutukset on arvioitu myönteisiksi UPM:n vaneritehtaan sekä Pääskylahden alueen ja nykyisen syväsataman alueen kehittämismahdollisuuksien perusteella.

Ympäristöriskit on tunnistettu ja pääpiirteissään selvitetty.

### **Vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus**

Vaihtoehtojen vertailu vaikutusten merkittävyys on koottu selkeään taulukkoon ja arviointiin liittyvät epävarmuustekijät on kuvattu. Taulukon mukaan Vuohisaareen sijoittuvien vaihtoehtojen VE1, VE 2 ja VE 3 ympäristövaikutusten erot ovat melko vähäisiä. Kaikki vaihtoehdot ovat teknisesti, ympäristöllisesti ja sosiaalisesti toteuttamiskelpoisia.

### **Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen ja vaikutusten seuranta**

Haitallisten vaikutusten vähentämisen tarve ja keinot on kuvattu jokaisen arvioidun vaikutuksen osalta. Vaikutusten seuranta ja seurantaohjelman laatimisen tarvetta on kuvattu.

Jatkosuunnittelussa ja hankkeen toteutuksessa on tärkeää ottaa haitallisten vaikutusten vähentämiskeinot käyttöön. Seurantaohjelma tulee laatia arviointiselostuksessa kuvatulla tavalla lupaprosessin yhteydessä.

## **Osallistuminen**

Hankkeen valmistelun ja arviointimenettelyn eri vaiheissa tiedotus- ja keskustelutilaisuuksiin osallistui järjestäjien lisäksi yhteensä 12 henkilöä. Lisäksi hankkeesta on julkaista useita lehtiartikkeleita sanomalehti Itä-Savossa.

## **Raportointi**

Arviointiselostus on ulkoasultaan ja sisältörakenteeltaan selkeä. Useat valokuvat ja kartat havainnollistavat selostusta. Asioiden tarkastelutavasta johtuen lähes samoja asioita käsitellään useamman otsikon yhteydessä. YVA-asetuksen mukaisesti selostus sisältää yhteenvedon vaikutusten arvioinnista.

## **Yhteenveto ja arviointiselostuksen riittävyys**

Arviointiselostus on laadittu YVA-lain ja -asetuksen mukaisesti ja sisältää vaaditut asiat. Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on huomioitu arviointiselostuksen laadinnassa. Arviointimenetelmät on kerrottu ja arviointityö on tehty asiantuntevasti ja pääosin riittävällä tarkkuudella. Edellä kohdassa 7 esitetyt tarkennus- ja lisäselvitystarpeet tulee ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa ja lupavaiheessa.

## **8. Lausunnon nähtävillä olo**

Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on nähtävillä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen [www-sivuilla](http://www.ely-keskus.fi) osoitteessa [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi) >Etelä-Savon ELY > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA> Vireillä olevat YVA-hankkeet. Lisäksi lausunto on nähtävillä virka-aikana yhden kuukauden ajan Savonlinnan kaupungintalolla, osoite Olavinkatu 27.

Lausunto lähetetään tiedoksi lausunnonantajille. Arviointimenettelyn aikana yhteysviranomaiselle toimitetut lausunnot ja mielipiteet säilytetään elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. Kopiot niistä on lähetetty hankkeesta vastaavalle.

Ylijohtaja Pekka Häkkinen

Insinööri Vesa Rautio

## **Liitteet**

Luettelo lausuntopyyntöjen saajista, liite 1

Suoritemaksun määräytyminen ja sitä koskeva oikaisuvaatimusosoitus, liite 2

SUORITEMAKSU ~~7 600 €~~ 7 100 €

JAKELU Savonlinnan kaupunki, Satamalaitos

TIEDOKSI Lausunnon antajat

Ympäristöministeriö

Suomen ympäristökeskus

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset

Itä-Suomen aluehallintovirasto, ympäristölupavastuualue

Ramboll Finland Oy, Jyväskylä

Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on hallintolain (434/2003) 51 §:n nojalla korjannut punaisella päätöksessä olevan kirjoitusvirheen, mikä koskee päätöksestä perittävää suoritemaksua.

Mikkeli 16.3.2012

Yksikön päällikkö

Eero Korhonen

## Liite 1

**Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta**

Etelä-Savon luonnonsuojelupiiri

Etelä-Savon maakuntaliitto

Itä-Suomen aluehallintovirasto

Liikennevirasto

Järvi-Suomen Uittoyhdistys

Pohjois-Savon ELY/Liikenne ja infrastruktuuri –vastuualue

Metsähallitus, Etelä-Suomen luontopalvelut

Mopro Oy

Museovirasto

Savonlinnan kaupunginhallitus

Savonlinnan maakuntamuseo

Etelä-Savon pelastuslaitos

Savonlinnan kaupunki, perusturvatoimi

Savonlinnan kaupunki, ympäristölautakunta

Savonlinnan seudun kuntayhtymä

Itä-Savon sairaanhoitopiirin kuntayhtymä

Pihlajaveden kalastusalue

Savonlinnan Pursiseura

UPM Kymmene Oyj

Oy Saimaa Terminals Ab

Savonlinnan Urheilukalastajat

Etelä-Savon Lintuharrastajat Oriolus ry

## Liite 2

### **Maksun määräytyminen ja maksua koskeva muutoksenhaku**

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

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