



17.4.2015

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Liikenne ja infrastruktuuri-vastuualue

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO VAASAN SATAMATIEN YMPÄRISTÖ- VAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

1.HANKE

Hankkeen nimi: Vaasan satamatie

Hankkeesta vastaava: Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri-vastuualue

Hankkeesta vastaavan YVA- konsultti: Ramboll Finland Oy

Arviointiohjelma saapunut 15.1.2015

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA)

Ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Yhteysviranomaisena Vaasan satamatie-hankkeessa toimii Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat-vastuualue.

Tiehankkeissa YVA- menettely perustuu YVA- asetuksen (713/2006) 6 §:n hankeluettelon kohtiin 9) liikenne a) ja b), joiden mukaan moottoritien, moottoriliikennetien ja neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Vaasan satamatie ei sisälly YVA-asetuksen hankeluettelon kohtiin 9 a ja b, mutta ELY-keskuksen näkemyksen mukaan hanke saattaa aiheuttaa merkittäviä ympäristövaikutuksia ja YVA-menettelyn soveltamisesta tässä hankkeessa on tehty YVA-asetuksen 7 §:n mukainen päätös (Dnro EPOELY/36/07.04/2013). Kaksivaiheisen arviointimenettelyn ensimmäisessä vaiheessa käsitellään arviointiohjelmaa, joka on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, mitä vaihtoehtoja hankkeella on, mitä ympäristövaikutuksia aiotaan selvittää ja millä menetelmillä sekä miten arviointimenettely tullaan järjestämään. Yhteysviranomainen antaa ohjelmasta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta oman lausuntonsa, joka tulisi ottaa arviointiohjelmaa toteutettaessa huomioon.

Arviointiohjelman ja siitä saatujen lausuntojen ja mielipiteiden perusteella laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus, jossa esitetään tiedot hank-

keesta ja sen vaihtoehtoista sekä yhtenäinen arvio niiden ympäristövaikutuksista. Yhteysviranomaisen kokoa eri tahoilta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta oman lausuntonsa, jossa tarkastellaan arviointiselostusta koskevien YVA- asetuksen mukaisten sisällöllisten vaatimusten toteutumista. YVA- menettely päättyy tähän.

Arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto liitetään mahdollisiin lupa- tai muihin hankkeen toteuttamista edellyttäviin hakemuksiin. Hanketta koskevista päätöksistä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto on otettu huomioon.

Tiehanketta koskevat juridiset päätökset (yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätös) tehdään maantielain mukaisessa hallinnollisessa menettelyssä. YVA-menettely ajoittuu yleissuunnittelun alkuvaiheeseen. Se tuottaa tietoa hanketta koskevaan päätöksentekoon, jossa valitaan yleissuunnitelmaksi viimeisteltävä vaihtoehto. YVA-menettely ei ota kantaa hankkeen tarpeellisuuteen, vaan pelkästään hankkeen eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksiin ja sitä kautta hankkeen suunnitteluratkaisuihin. Maantielain mukaan YVA-laissa tarkoitettua tiehanketta koskevaan yleissuunnitelmaan on liitettävä YVA-lain mukainen arviointiselostus.

Hankkeen tarkoitus ja sijainti

Tarkasteltava tiehanke sijaitsee eteläisen Kaupunginselän ja sen ympäristön alueella Vaasan kaupungissa ja Mustasaaren kunnassa. Hankkeen tavoitteena on löytää nykyistä toimivampi yhteys Vaasan satamaan ja näin kehittää Vaasan seudun logistista järjestelmää. Tarkoituksena on luoda tieyhteys, joka kytkee tehokkaasti Vaskiluodon sataman ja logistiikkakeskuksen toisiinsa, ja samalla valtakunnan päätieverkkoon, valtateihin 3 ja 8. Vaasan satamatiehankkeeseen sisältyy myös logistiikkakeskuksen kytkentä Vähänkyröntiehen (mt 717), osana valtatie 8 yhteyttä Helsingby - Vassor.

Hankkeen vaihtoehdot

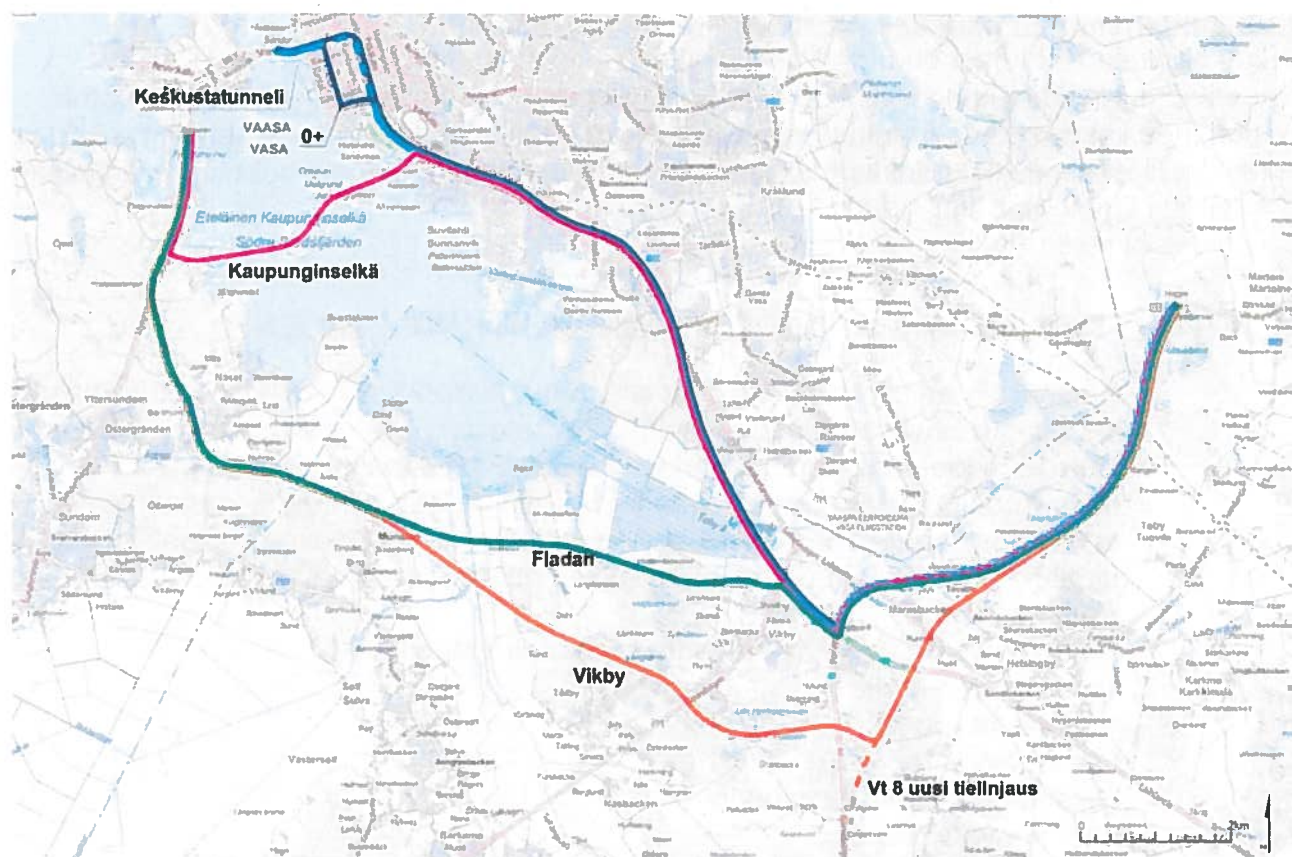
Hankkeen vaihtoehtoina tarkastellaan nolla+ -vaihtoehtoa (hanketta ei toteuteta, nykyistä väyläverkkoa kehitetään) ja neljää toteutusvaihtoehtoa.

Vaihtoehto Keskustatunneli eli tunnelin rakentaminen Vaasan keskustan ali. Tunneli louhitaan kallioon välillä Kauppapuistikko – Vaasanpuistikko, jolloin siihen on mahdollista kytkeä liikenteellisesti merkittävä Vaasanpuistikkoa seuraava tunnelihaara. Kalliotunnelin päät ovat Kauppapuistikossa moottoritien ja Tiilitehtaankadun välissä ja Vaskiluodon sillan ja Rantakadun välissä. Tunnelin pituus on noin 1,5 km.

Vaihtoehto Kaupunginselkä sijoittuu Eteläiselle Kaupunginselälle välillä Myrgrund – Emäntälahti, johon tehdään moottoritien uudeksi päätepisteeksi kiertoliittymä.

Vaihtoehto Fladan kulkee Vaasan yleiskaavan mukaisesti Myrgrundista Kotisarantietä Munsmön ja Sulvan välistä Kaupunginselän eteläpuolelta ja liittyy moottoritiehen Fladanin eritasoliittymän kohdalla.

Vaihtoehto Vikby erkanee Fladan vaihtoehdosta Tölbyn kohdalla, josta se kaartaa etelään Vikbyn läpi valtatielle 8.



Vaasan satamatie-hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tutkittavat tielinjaukset

Menettelyn yhdistäminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin ja hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Hankkeen toteuttaminen edellyttää maantielain mukaisen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimista ja hyväksymistä. Hankkeen toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä ovat ainakin:

- mahdolliset kaavamuutokset
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat
- kunnan/aluehallintoviraston myöntämät luvat
- murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset luvat meluntorjunnassa
- rakentamisen aikaiset luvat.

Tarvittavat luvat ja päätökset on kattavasti esitetty arviointiohjelman kohdassa 7.3.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulisi selvittää muodostuuko esitetyillä vaihtoehdoilla ympäristölupaa edellyttäviä alueita. Mikäli ympäristölupaa tarvitaan, se myönnetään kunnalle tehdystä erillisestä hakemuksesta sen jälkeen, kun yhteysviranomaisen on antanut lausuntonsa arviointiselostuksesta. Hankealue sijaitsee Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan alueella. Ympäristönsuojelulain (96/2000) mukaan aluehallintovirasto ratkaisee lupahakemuksen, jos toiminta sijoittuu usean kunnan alueelle.

Liittyminen muihin hankkeisiin, suunnitelmiin ja ohjelmiin

Hankkeeseen liittyy kansallisia ja alueellisia suunnitelmia ja ohjelmia. Nämä on tuotu hyvin esiin arviointiohjelmassa. Myös lähialueella meneillään olevat ja suunnitellut hankkeet vaikuttavat hankkeeseen ja ne tulee huomioida arviointimenettelyssä.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Kuulutus ja arviointiohjelma ovat olleet nähtävillä 21.1.2015-17.3.2015 Vaasan kaupungin virallisella ilmoitustaululla kansalaisinfossa osoitteessa Kirjastonkatu 13 ja Mustasaaren kunnan virallisella ilmoitustaululla osoitteessa Keskustie 4. Kuulutus ja arviointiohjelma toimitettiin yleisön nähtäville kuulutusajaksi myös Mustasaaren pääkirjastoon, Koulutie 1. Kaikille avoimet yleisötilaisuudet pidettiin 28.1.2015 Mustasaaren Sulvan nuorisoseurantalolla ja 29.1.2015 Vaasa-opistolla.

Hankkeesta on pyydetty lausunto seuraavilta tahoilta:

Mustasaaren kunta

Vaasan kaupunki

Liikennevirasto

Liikenteen turvallisuusvirasto

Luonnonvarakeskus

Länsi- ja Sisä-Suomen AVI

Metsähallitus Pohjanmaan Luontopalvelut

Pohjanmaan ELY-keskus, Kalatalous

Pohjanmaan liitto

Pohjanmaan museo

Skogsägarförbundet Kusten

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan Piiri r.y

Suomen metsäkeskus/Rannikko

Merenkurkun Lintutieteellinen Yhdistys ry

Österbottens svenska producentförbund rf

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / Alueiden käyttö- ja vesihuoltoyksikkö

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / Luontoympäristöyksikkö

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / Vesistöyksikkö

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / Ympäristönsuojeluyksikkö.

Kopiot alkuperäisistä saapuneista lausunnoista ja mielipiteistä on toimitettu hankkeesta vastaavalle.

Alla on esitetty saapuneet lausunnot ja mielipiteet lyhenneltynä.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Yleistä

Lausuntoja on saapunut 12 kpl ja mielipiteitä 357 kpl.

Lausunnoissa on huomautettu mm. eteläisten tievaihtoehtojen (Vikby ja Fladan) aiheuttamista haitoista asutukselle ja alueen kehittämiselle sekä linnustolle. Osassa lausunnoista uutta tieyhteyttä on pidetty tärkeänä sataman ja

voimalaitoksen tehokkaan käytön kannalta. Mielipiteissä on pääasiassa vastustettu Vikbyn ja Fladan vaihtoehtoja niiden kylä ja peltoja pilkkovan vaikutuksen takia.

Lausunnot

Liikennevirasto

Arviointiohjelma täyttää YVA-lain vaatimukset ja se on myös Tiehallinnon/Liikenneviraston tiehankkeita koskevan YVA-ohjeen mukainen (Ympäristövaikutusten arviointi tiehankkeiden suunnittelussa, Tiehallinto 2009).

Kaikissa vaihtoehtoissa (poislukien 0+) valtatieltä 8 rakennettaisiin uusi tieyhteys Vähänkyröntiehen (mt 717). Tie ylittää Seinäjoki–Vaasa -radan Tuovilan luoteispuolella. Tien kohta ei sijoitu Tuovilan–Karkkimalan tulvariskialueelle (Kyrönjoen ja Laihianjoen ns. bifurkaatioalue). Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on arvioitava myös mahdolliset vaikutukset Seinäjoki–Vaasa -rataan. On mahdollista, että rataosuudelle tullaan rakentamaan lisäkohtauspaikkoja tai kaksoisraideosuuksia, mikä on huomioitava jatkosuunnittelussa. Tarkemmissa suunnitteluvaiheissa tulee olla yhteydessä Liikennevirastoon.

Yhteiskunta- ja liikennetaloudelliset vaikutukset -kohdassa (s. 44) on mainittu, että yksikkökustannusten pohjana käytetään Liikenneviraston viimeisimpiä arvoja vuodelta 2010. Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvojen määrittäminen vuodelle 2013 on valmistumassa ja se julkaistaan keväämmällä Liikenneviraston ohjeita -sarjassa numerolla 1/2015.

Yhtenä vaihtoehtona on esitetty Eteläisen Kaupunginselän läpi kulkeva tielinjaus, Kaupunginselkä, joka toteutettaisiin pääosin pengertienä. Tielinjaus ei ylitä vesilain mukaisia yleisiä kulkuväyliä eikä hankealueen läheisyydessä ole merenkulun turvalaitteita, mutta alueella on vesiliikennettä, jonka toimintaedellytykset tulee huomioida. Vesiliikennettä on sekä Sundomin että Vaasan keskustan puoleisella rannalla, joten vesiliikenteen kulkuaukot kulkukelpoisen veden alueella olisi suositeltavaa toteuttaa pengertielle kummallekin puolelle Eteläistä Kaupunginselkää. Mikäli pengertien kulku-aukot vastaisivat mitoitusltaan hankealueen pohjoispuoleisten siltojen kulkuaukkoja, alueen vesiliikenteen toimintaedellytykset säilyisivät entisellään myös jatkossa.

Liikennevirastolla ei ole erityistä kantaa eri vaihtoehtojen paremmuuteen.

Luonnonvarakeskus

Luonnonvarakeskuksen lausunto koskee nykyisestä poikkeavia tielinjauksia Vikby, Fladan ja Kaupunginselkä, joilla saattaa olla vaikutuksia alueen kala- ja vesilintukantoihin. Vikby- ja Fladan-vaihtoehtoissa tielinjaus sivuaa Kaupunginselän eteläistä puolta. Erityisesti Fladan- ja Kaupunginselkä-vaihtoehtojen tarkastelussa tulee tarkastella luontoarvojen merkitystä. Eteläisen Kaupunginselän pohjukka on lintujen suojelun ja vanhojen metsien Natura-aluetta. Kaupunginselän alueelle kerääntyy runsaslukuisesti vesi- ja petolintuja sekä kahlaajia kevät- ja syysmuuton yhteydessä. Kaupunginlahden ruovikoissa ja rantametsissä on monilajinen pesimälinnusto. Alueella on myös elinvoimainen

liito-oravapopulaatio. Arviointiohjelmassa tulisikin huomioida tielinjausvaihtoehtojen, erityisesti Fladan- ja Kaupunginselkä-vaihtoehtojen, merkitys pesimälinnustoon, lintujen muuttoon sekä nisäkkäiden elintilan yhtenäisyyteen. Vaasan Eteläinen Kaupunginselkä on laaja, kuusi kilometriä pitkä sisälahti, joka saa alkunsa Tuovilan- ja Laihianjokien suulta ja jatkuu luoteeseen kohti Vaasan kaupunkia. Mantereen ja Vaskiluodon saaren väliset kaksi salmea erottavat lahden muusta saaristoalueesta.

Vaasan satamatien ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa ei nykyisellään ole huomioitu ehdotettujen tielinjausvaihtoehtojen vesiluontoon kohdistuvia vaikutuksia. Erityisesti suunnitellulla-Kaupunginselän tielinjauksella olisi merkittäviä vaikutuksia alueen vedenlaatuun, kalastoon sekä muutto- ja pesimälinnustoon.

Vielä muutama vuosikymmen sitten Vaasan Eteläisen Kaupunginselän kalataloudellinen merkitys oli vähäinen alueelle laskevien jokien ja purojen happamuuden vuoksi. Viimeisen kymmenen vuoden aikana vesialueen tilanne on kuitenkin oleellisesti parantunut, ja tällä hetkellä Kaupunginselkä on koko rannikon kattavien poikaskartoitusten (VELMU 2007-2014) perusteella poikastuoltaan yksi Suomen merkittävimmistä ahvenen lisääntymisalueista. Samoin Kaupunginselän vaikutuspiirissä esiintyy paikallisena pidetyn merikutuisen siian kanta. Merikutuinen siika on Suomen lajien uhanalaisuuden luokittelussa vuonna 2010 arvioitu vaarantuneeksi. Myös virkistyskalastus, vapakalastus, pilkintä ja verkkokalastus on hankealueella ollut runsasta viime vuosina vahvistuneiden ahvenkantojen ansiosta. Edellä mainitut seikat tulisi huomioida arvioitaessa hankkeen vaikutuksia pinta- ja pohjavesiin sekä luonnonvarojen käyttöön.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa happaman maaperän ja jokivaluman mahdollisia vaikutuksia ei ole huomioitu tielinjausten vaikutuksia tarkasteltaessa. Luonnonvarakeskus esittää, että Eteläinen Kaupunginselkä -vaihtoehtoon osalta kiinnitetään erityistä huomiota lahden poikki suunnitellun pengertien aiheuttamiin virtaamamuutoksiin ja jokivaluman mukana tulevan aineksen sedimentaation vaikutuksiin kaloihin ja muihin vesieliöihin.

YVA-ohjelmassa hankevaihtoehtojen vaikutuksia pyritään arvioimaan luonnon virkistyskäyttöön, marjastukseen, sienestystyöskentelyyn, metsästykseseen ja kalastukseen. Sitä, miten tämä aiotaan täsmällisesti tehdä, ei kerrota.

Merenkurkun Lintutieteellinen yhdistys ry

Esitetyistä tielinjausvaihtoehtoista sekä Fladan, että Vikbyn vaihtoehdot kulkevat Sulvanjoen kohdalla ns. Bolotin peltojen halki lähellä Sundominlahden perukkaa. Nämä pellot ovat olleet vuosikausia mm. merkittävä hanhien, kurkien ja joutsenten muutonaikeinen levähdysalue. Lahdella lepäilevät linnut lentävät päivittäin näille pelloille ruokailemaan. Suuri tielinjaus tämän alueen halki voi aiheuttaa epäsuotuisia vaikutuksia linnustolle, mikä tulee ottaa YVA:ssa huomioon. Suurten lintuparien lentäminen tien yli saattaa aiheuttaa huomattavan määrän törmäyskuolemia. Toisaalta tien ja sillä kulkevan liikenteen häiriövaikutus saattaa heikentää läheisen Natura-alueen suosiota lintujen levähdys- ja pesimäalueena.

Metsäkeskus

Lausunnossa todetaan, että yleisesti ottaen tiehankkeen vaikutus metsätalouteen on suhteellisen pieni. Metsätalousmaata menetetään eri vaihtoehtoisissa

9-13 hehtaaria. Tie on tärkeä erityisesti Vaskiluodon biokaasulaitokseen tapahtuville metsätalouden kuljetuksille. Hankevaihtoehtojen alle ei ole jäämässä metsälakikohteita. Happamat sulfaattimaat tulee huomioida suunnittelussa.

Mustasaaren kunta

Mustasaaren kunta vaatii lausunnossaan, että hankevaihtoehtoina tutkitaan ainoastaan nollavaihtoehto, tunnelivaihtoehto ja Eteläinen Kaupunginselkä-vaihtoehto. Jälkimmäinen vaihtoehto tulisi muodostaa siten, että yhteys kulkee Vaskiluodosta suoraan Hietalahteen. Tämä vaihtoehto on ensisijainen vaihtoehto. Eteläisen Kaupunginselän eteläpuolelle sijoittuvia vaihtoehtoja vastustetaan lausunnossa, koska ne aiheuttavat ainoastaan negatiivisia vaikutuksia ja haittaavat maankäytön suunnittelua. Lausunnossa vastustetaan rautatien rakentamista satamatien yhteyteen, koska rautatie Vaskiluotoon on olemassa. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee huomioida saapuneet mielipiteet. Arvioinnissa tulee erityisesti arvioida vaikutukset maatalouteen.

Pohjanmaan liitto

Lausunnossa on ehdotettu parempien ilmaisujen ja sanojen käyttöä tietyissä arviointiohjelman kohdissa sekä asiavirheiden korjauksia. Esimerkiksi hankkeen tavoitteet ovat seudullisten lisäksi myös maakunnallisia. Suomenkielisen ja ruotsinkielisen arviointiohjelman sanavalinnoissa on sellaisia eroja, että lauseiden sisältö ei välttämättä täysin vastaa toisiaan. Yhdystien – Risön eritasoliittymän osalta lausunnossa todetaan, että liikenne ruuhkautuu jo nyt tiettyihin aikoihin.

Pohjanmaan museo

Museo toteaa, että vaikutuksien arviointia laadittaessa tulisi arviointiohjelmassa esitettyjen näkökulmien lisäksi kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin: Alueen kulttuuriympäristöön liittyvien lisäselvityksien tarve tulee harkita. Kulttuuriympäristön muutokset ovat osa yhdyskuntarakenteen muutosta ja arvioinnissa on huomioitava maiseman muuttumisen henkiset ja fyysiset vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Pro Agria Österbottens Svenska Lantbrukssällskap

Pro Agria on lausunnossaan todennut Vikby- ja Fladan – vaihtoehtojen toteuttamisen mahdollisia vaikutuksia mm. happamiin sulfaattimaihin, ympäristötoimenpiteisiin, kuivatukseen ja viljelyalojen käyttöön.

Sundom bygdeförening

Lausunnossa todetaan, että tarve uudelle tielinjaukselle ja liikenne-ennusteet ovat edelleen epäselvät. Arvioinnissa tulee eritellä eri liikennemuodot ja erityisesti sataman ja voimalaitoksen liikenne. Erityisesti tulee harkita maantiellä tapahtuvat liikenteen osuus, osa liikenteestä kulkee jo nykyään rautatietä pitkin satamaan ja sen osuutta voi varmasti lisätä. Samoin tulee pohtia muiden vaihtoehtojen kuljetusmuotojen käyttöä.

Tunnelivaihtoehtoa tulisi muuttaa siten, että tunneli alkaisi moottoritiltä ja päättyisi Vaskiluotoon. Eteläisen Kaupunginselän vaihtoehtoa tulisi muuttaa siten, että vaihtoehto menisi suoraan Kaupunginselän yli Vaskiluotoon. Arvi-

oinnissa tulee huomioida vaikutukset alueen luonnonarvoihin. Vikbyn ja Fladan vaihtoehdot aiheuttavat lisääntyvää liikennettä Myrgrundintiellä. Näiden vaihtoehtojen osalta arvioinnissa tulee erityisesti kiinnittää huomiota maatalouteen, maisemaan ja luonnonarvoihin Vikbyssä, Tölbyssä. Munsmossa ja Näsetissa. Myrgrundinsillan turvallisuus huononee näissä vaihtoehtoissa ja erillinen kevyen liikenteen silta tulisi sisällyttää arviointiin.

Vaasan kaupunki

Vaasan kaupunginhallituksen suunnittelujaosto toteaa lausunnossaan, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon ELY-keskuksen laatima raportti Landsbygdens kulturlandskap och landskapssevärdheter : Förslag till nationellt värdefulla landskapsområden i Österbotten, Södra Österbotten och Mellersta Österbotten 2013.

Varsinais-Suomen ELY-keskus, kalatalouspalvelut

Kalatalouden kannalta keskeistä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on satamatien rakennusaikainen vaikutus, satamatien pysyvä vaikutus ja satamatien pidon vaikutus vesistöihin ja sitä kautta kalastoon. Arviointiohjelmassa ei ole lainkaan otettu huomioon alueen kalataloutta, kalastoa ja kutupaikkoja. Eteläisen Kaupunginselän ylittävä pengertie tulisi muuttamaan virtauksia huomattavasti ja lahden umpeen kasvaminen nopeutuu. Niin huomattava muutos alueen vesitaloudessa käytännössä katsoen tuhoaisi Eteläisen kaupunginselän kalataloudellisen merkityksen ja merkityksen kalojen kutupaikkana. Alueen kalataloudellinen merkitys on selvitettävä samoin kuin alueen merkitys kalojen kutupaikkana. Samat asiat tulee selvittää myös Fladan-vaihtoehdon osalta. Kalatalouspalvelut toteaa lausunnossaan, että kalatalouteen aiheutuvien haittojen vuoksi Eteläinen kaupunginselkä- ja Fladan -vaihtoehdot tulee hylätä.

Österbottens svenska producentförbund

Lausunnossa kyseenalaistetaan satamatien tarpeellisuus ja vastustetaan Vikbyn ja Fladan vaihtoehtoja, koska niillä tulisi olemaan suuria negatiivisia vaikutuksia alueen maatalouteen ja mm. happamiin sulfaattimaihin. Vaihtoehdot tulisivat myös jakamaan kyllä osiin. Arvioinnissa tulee riittävässä määrin huomioida vaikutukset maatalouteen. Lisäksi lausunnossa todetaan, että hankealue ei tulisi ulottua Vähänkyröntielle tai Lintuvuoreen. Nämä suunniteltavat tieosuudet vaativat erillisen selvityksen ja asianosaisten maanomistajien kuulemisen.

Mielipiteet

Mielipiteet 1 – 245

Mielipiteissä todetaan, että Fladan ja Vikbyn vaihtoehdot ovat molemmat erittäin huonoja. Raskas liikenne haittaa asutusta ja alueen kehittämistä. Lisäksi mielipiteissä pohditaan onko tämä vasta alkua, tuleeko jatkossa alueelle myös rautatie, meluvallit ja kevyen liikenteen väylä. Suunnittelua tulee jatkaa Eteläisen Kaupunginselän vaihtoehdon osalta.

Mielipiteet 246-250

Mielipiteissä todetaan, että Fladan ja Vikbyn vaihtoehdot ovat molemmat erittäin huonoja. Raskas liikenne haittaa asutusta ja alueen kehittämistä. Lisäksi

mielipiteissä pohditaan onko tämä vasta alkua, tuleeko jatkossa alueelle myös rautatie, meluvallit ja kevyen liikenteen väylä. Suunnittelua tulee jatkaa Eteläisen Kaupunginselän vaihtoehdon osalta. Mielipiteissä esitetään myös selvityksiä täydennettäväksi mm. liittymien osalta, Vaskiluodon soveltuvuudesta teollisuustoimintaan, vaikutuksista nykyiseen ja tulevaan asutukseen. Mielipiteissä vaadittiin myös avoimuutta tulevaisuudensuunnitelmien, esimerkiksi logistisen kokonaisuuden, osalta. Mielipiteissä on myös muistutettu alueella esiintyvistä liito-oravista ja niiden huomioon ottamisesta suunnittelussa sekä maatalouden huomioimisesta. Vaikutukset metsästykseseen ja riistaeläinten liikkumiseen tulee selvittää kaikkien vaihtoehtojen osalta.

Mielipiteet 251-292

Mielipiteissä todetaan, että Fladan ja Vikbyn vaihtoehdot ovat molemmat erittäin huonoja. Raskas liikenne haittaa asutusta ja alueen kehittämistä. Lisäksi mielipiteissä pohditaan onko tämä vasta alkua, tuleeko jatkossa alueelle myös rautatie, meluvallit ja kevyen liikenteen väylä. Suunnittelua tulee jatkaa Eteläisen Kaupunginselän vaihtoehdon osalta. Mielipiteissä esitetään myös selvityksiä täydennettäväksi mm. liittymien osalta, Vaskiluodon soveltuvuudesta teollisuustoimintaan, vaikutuksista nykyiseen ja tulevaan asutukseen. Mielipiteissä vaadittiin myös avoimuutta tulevaisuudensuunnitelmien, esimerkiksi logistisen kokonaisuuden, osalta. Mielipiteissä on myös muistutettu alueella esiintyvistä liito-oravista ja niiden huomioon ottamisesta suunnittelussa sekä maatalouden huomioimisesta. Lisäksi osassa mielipiteistä todetaan, että suunniteltavaan alueeseen ei tule sisällyttää logistiikkakeskuksen ja Vähänkyröntien välistä osuutta, koska sillä ei ole mitään tekemistä alkuperäisen satamatiesuunnitelman kanssa. Yhteys Kuniin lyödään tässä nyt lukkoon ilman tiedottamista ja tarkempaa suunnittelua sopivasta linjauksesta.

Mielipiteet 293-317

Mielipiteissä todetaan, että Fladan ja Vikbyn vaihtoehdot ovat molemmat erittäin huonoja. Raskas liikenne haittaa asutusta ja alueen kehittämistä. Lisäksi mielipiteissä pohditaan onko tämä vasta alkua, tuleeko jatkossa alueelle myös rautatie, meluvallit ja kevyen liikenteen väylä. Suunnittelua tulee jatkaa Eteläisen Kaupunginselän vaihtoehdon osalta. Mielipiteissä esitetään myös selvityksiä täydennettäväksi mm. liittymien osalta, Vaskiluodon soveltuvuudesta teollisuustoimintaan, vaikutuksista nykyiseen ja tulevaan asutukseen sekä vaikutuksista mm. yritystoiminnan kehittämiseen ja happamiin sulfaattimaihini. Mielipiteissä vaadittiin myös avoimuutta tulevaisuudensuunnitelmien, esimerkiksi logistisen kokonaisuuden, osalta. Mielipiteissä on myös muistutettu maatalouden huomioimisesta ja vaikutuksista mm. peltolohkojen käyttömahdollisuuksiin.

Mielipiteet 318-322

Mielipiteissä todetaan, että Fladan ja Vikbyn vaihtoehdot ovat molemmat erittäin huonoja. Raskas liikenne haittaa asutusta ja alueen kehittämistä. Lisäksi mielipiteissä pohditaan onko tämä vasta alkua, tuleeko jatkossa alueelle myös rautatie, meluvallit ja kevyen liikenteen väylä. Suunnittelua tulee jatkaa Eteläisen Kaupunginselän vaihtoehdon osalta. Mielipiteissä esitetään myös selvityksiä täydennettäväksi mm. liittymien osalta, Vaskiluodon soveltuvuudesta teolli-

suustoimintaan, vaikutuksista nykyiseen ja tulevaan asutukseen sekä vaikutuksista mm. yritystoiminnan kehittämiseen ja happamiin sulfaattimaihini. Mielipiteissä vaadittiin myös avoimuutta tulevaisuudensuunnitelmien, esimerkiksi logistisen kokonaisuuden, osalta. Mielipiteissä on myös muistutettu maatalouden huomioimisesta ja vaikutuksista mm. peltolohkojen käyttömahdollisuuksiin. Lisäksi osassa mielipiteistä todetaan, että suunniteltavaan alueeseen ei tule sisällyttää logistiikkakeskuksen ja Vähänkyröntien välistä osuutta, koska sillä ei ole mitään tekemistä alkuperäisen satamatiesuunnitelman kanssa. Mielipiteissä todetaan myös, että uusi tielinjaus Vikbyssä vaikeuttaisi karjanpitoa ulkona ja aiheuttaisi lisää vaaratilanteita eläinten päästessä karkuun aitauksesta.

Mielipide 323 Sulvan, Sundomin, Tölbyn ja Vikbyn metsästysseurat ja Maalahdenseudun riistanhoitopiiri

Eteläinen Kaupunginselkä ympäröivine peltoalueineen on tärkeä levähdysalue muuttolinnustolle. Tien rakentaminen alueen läpi vaikuttaisi negatiivisesti linnustoon. Alue on myös tärkeä lisääntymisalue riistaeläimille. Tien rakentaminen vaikeuttaisi metsästystä alueella. Inventoinnit ovat vanhoja ja ne tulisi tehdä uudelleen. Inventoinnit tulisi ajoittaa syksyyn. Eteläiset tievaihtoehdot vaikuttavat haitallisesti Natura-alueeseen.

Mielipide 324

Mielipiteessä tuodaan esiin Vikby-vaihtoehdon tuomat haittavaikutukset eläintenpitoon, ratsastukseen ja asutukseen. Vaihtoehtoa Eteläisen Kaupunginselän yli pidetään parhaana.

Mielipide 325

Mielipiteessä vastustetaan Vikbyn ja Fladan vaihtoehtoja ja kehoitetaan rakentamaan tie joko Eteläisen Kaupunginselän yli tai Sundomin keskustan eteläpuolelta.

Mielipide 326

Mielipiteessä vastustetaan koko satamatien suunnittelua ja etenkin Toby-2-vaihtoehtoa. Tielinjaus haittaa maanviljelystä ja asutusta. Ohjelmassa on epäselvästi esitetty rakennettavan tien laajuus, välillä puhutaan pienestä maantiestä ja välillä tiekokonaisuudesta rautateineen, kevyen liikenteen väylineen ja meluvalleineen. Suunniteltavaan alueeseen ei tule sisällyttää logistiikkakeskuksen ja Vähänkyröntien välistä osuutta, koska sillä ei ole mitään tekemistä alkuperäisen satamatiesuunnitelman kanssa.

Mielipide 327

Mielipiteessä todetaan, että tie Eteläisen Kaupunginselän eteläpuolella jakaisi kyliä ja pelloja. Haittavaikutuksia tulisi mm. happamien sulfaattimaiden tulvien kautta. Tie kulkisi maakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen halki. Tölby-Vikby-tie on suojeltu museotie. Mielipiteessä kyseenalaistetaan ohjelmassa esitetty liikenne-ennuste ja muistutetaan olemassa olevasta rautatieyhteydestä satamaan. Eteläisen Kaupunginselän yli menevällä vaihtoehdolla on vähiten haittavaikutuksia asutukselle ja maataloudelle.

Mielipide 328, 64 allekirjoittajaa

Mielipiteessä todetaan, että tie Eteläisen kaupunginselän eteläpuolella aiheuttaisi haittaa kylärakenteille Tölbyssä, Vikbyssä, Munsmossa ja Sundomissa. Alue on maisemallisesti arvokas.

Mielipide 329, 145 allekirjoittajaa

Mielipiteessä todetaan, että tielinjaus Bolåkersvägenia pitkin aiheuttaisi haittaa nykyiselle kylärakenteelle. Alue on maisemallisesti arvokas.

Mielipide 330

Mielipiteessä vastustetaan Vikby-vaihtoehtoa, koska se aiheuttaisi haittaa maanviljelykselle ja hevoskasvatukselle. Tiehanke tuhoaisi maaseudun maisemaa ja jakaisi Tölby-Vikby kylän.

Mielipide 331

Mielipiteessä vastustetaan Fladan – ja Vikby – vaihtoehtoja, koska niillä on suuria vaikutuksia maa- ja metsätalouteen. Vaihtoehdot myös jakaisivat asutusalueita ja kyläyhteisöjä. Tiehanke aiheuttaa epävarmuutta pitkäksi aikaa liittyen mm. maankäyttöön toimenpidekieltojen kautta. Hyväksyttäviä vaihtoehtoja ovat nolla+, tunneli ja Eteläisen Kaupunginselän yli menevä vaihtoehto.

Mielipide 332

Mielipiteessä todetaan, että mikäli halutaan kehittää satamatoimintaa, tulisi rakentaa kokonaan uusi satama saaristoon. Vikby- ja Fladan- vaihtoehdot ovat molemmat erittäin huonoja. Eteläisen Kaupunginselän yli menevällä vaihtoehdolla on vähiten haittavaikutuksia asutukselle ja yksittäisille henkilöille.

Mielipide 333

Mielipiteessä kannatetaan liikennejärjestelyiden kehittämistä keskustassa tai silta/tunnelivaihtoehtoa. Rautatietä parantelemalla ja turvallisuutta lisäämällä saataisiin ekologisestikin järkevä vaihtoehto rahdille. Tien rakentaminen Sundomiin aiheuttaisi haittavaikutuksia asutukselle, myös asumisviihtyisyys kärsisi. Mielipiteessä pohditaan myös tien rakentamiskustannuksia. Eteläisen Kaupunginselän yli menevällä vaihtoehdolla on vähiten haittavaikutuksia asutukselle ja maataloudelle.

Mielipiteet 334 ja 335 Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP ja Sundom lokalavdelning av ÖSP

Mielipiteissä kannatetaan Eteläisen Kaupunginselän yli menevää vaihtoehtoa perustellen sitä mm. liikenteellisillä seikoilla ja merenlahden sedimentoitumisella. Tämä vaihtoehto aiheuttaisi myös pienimmät ylläpitokustannukset. Mielipiteissä kehoitetaan myös ottamaan vaihtoehdoksi pääsuuntaselvityksessä esitetty Hieta 2 tai muokkaamaan uudeksi vaihtoehdoksi Hieta 2:n ja Hieta 3:n välimuoto. Eteläiset tievaihtoehdot vaikeuttaisivat peltojen käyttöä viljelyyn, kuivatusjärjestelmiä ja tien rakentaminen olisi kallista. Lisäksi ne jakavat kylät osiin ja vaikeuttavat eläinten liikkumista. Myös happamat sulfaattimaat tuottaisivat vaikeuksia tien rakentamiseen. Alue on maisemallisesti arvokas. Arviointi tulee suorittaa tiekokonaisuudelle (kevyen liikenteen väylät, rautatie).

Mielipiteet 336 - 338

Mielipiteissä vastustetaan Fladan- ja Vikby-vaihtoehtoja, koska niillä on suuri vaikutus alueen maatalouteen mm. peltojen kuivatusjärjestelmien kautta. Vaihtoehdot myös jakaisivat asutusalueita ja kyläyhteisöjä.

Mielipide 337

Mielipiteessä vastustetaan Sundomin kautta kulkevia vaihtoehtoja, koska ne menevät liian läheltä asutusta. Alueella on myös lähteitä, jotka tulisi tutkia hankkeen aikana ja alue on arvokasta kulttuurimaisemaa.

Mielipide 338

Tie tuhoaisi viljelysalueita ja asuntoalueita. On tarkoituksenmukaisempaa korjata olemassa olevia teitä ja siltoja kuin tuhota asukkaiden koteja, maanviljelysmahdollisuuksia sekä vielä enemmän luontoa.

Mielipide 339

Mielipiteessä esitetään kartalla vaihtoehtoisia linjauksia Eteläisen Kaupunginselän yli menevälle sillalle.

Mielipide 340

Mielipiteessä todetaan, että kuulutuksessa ei ole kerrottu hankkeen ulottuvan myös välille logistiikkakeskus-Vähäkyröntie. Östergrändenin ja Näsetin alue on arvokasta kulttuurimaisemaa ja tie jakaisi kylän osiin. Eteläisen Kaupunginselän eteläpuolelle sijoittuvaa tietä ei mielipiteessä hyväksytä. Eteläisen Kaupunginselän tievaihtoehto tuhoaa ympäristöä ja on myös ympäristöriski eikä mielipiteen esittäjät hyväksy tätä vaihtoehtoa. Mielipiteessä myös kyseenalaistetaan satamatien tarpeellisuus.

Mielipide 341

Eteläisen Kaupunginselän eteläpuolelle sijoittuvia tievaihtoehtoja ei mielipiteessä hyväksytä, koska niillä on suuria vaikutuksia maatalouteen. Vaihtoehdot myös jakaisivat asutusalueita ja kyläyhteisöjä ja näihin kohdistuvat vaikutukset tuleekin tutkia jatkosuunnittelussa. Rautatien kehittämiseen tulisi panostaa ja siirtää kuljetuksia teiltä rautateille.

Mielipide 342

Mielipiteessä esitetään kartan avulla uusi tievaihtoehto.

Mielipide 343

Mielipiteessä vastustetaan vaihtoehtoja Vikby ja Fladan, koska nämä aiheuttavat haittavaikutuksia Vikbyn ja Tölbyn alueiden kehittämiseen, maaseutuelinkeinoille ja luontoon liittyville vapaa-ajan harrastuksille. Vaihtoehdot aiheuttaisivat myös lisääntyvää meluhaittaa asutukselle. Kuljetusten ohjaaminen rautatielle olisi ekologisin vaihtoehto.

Mielipide 344

Eteläisen Kaupunginselän eteläpuolelle sijoittuvia tievaihtoehtoja ei mielipiteessä hyväksytä, koska niillä on suuria vaikutuksia maatalouteen. Tie tulisi suunnitella Hietalahdesta Vaskiluotoon.

Mielipide 345

Mielipiteessä kannatetaan Eteläisen Kaupunginselän yli menevää vaihtoehtoa perustellen sitä mm. liikenteellisillä seikoilla. Eteläiset tievaihtoehdot vaikeuttaisivat peltojen käyttöä viljelyyn ja häiritsisivät luontoa ja asutusta.

Mielipide 346

Mielipiteessä todetaan rautatien olevan paras vaihtoehto.

Mielipide 347

Mielipiteessä vastustetaan Fladan – ja Vikby – vaihtoehtoja, koska niillä on suuria vaikutuksia asutukseen. Eteläisen Kaupunginselän yli menevä vaihtoehto tulisi tutkia paremmin samoin kuin rautatie.

Mielipide 348

Ainoa perusteltavissa oleva vaihtoehto, tälle turhalle tielle, on Sundominlahden poikki kulkeva vaihtoehto. Sundominlahti kasvaa hiljaa umpeen. Linnusto voi tiestä huolimatta jatkaa pesintäänsä alueella. Bolotin alue on faunaltaan erittäin rikas ja monimuotoinen alue. Keväisin ja syksyisin se on myös tärkeä linnuston levähdyspaikka. Bolotin alueella on suuri merkitys virkistyskäytössä. Kylän jakaminen kahtia tiellä eriyttää kyliä jälleen toisistaan, juuri kun yhdistymistä on tapahtunut. Yhteisölle tällä jakautumisella on suuri sosiaalinen vaikutus. Tienlinjauksesta kärsivät perheet/kotitaloudet saisivat kohtuuttoman taakan kannettavakseen, täysin turhasta tiestä. Alueen elinkeinoelämälle, lähinnä maataloudelle tien linjauksella on iso merkitys. Tien alle jäisi paljon hyvää maatalousmaata ja lisäksi alueella liikkuminen vaatii uusia kulkureittejä, jotka myös vaativat maata ja aikaa että pellot saadaan jälleen hyötykäyttöön. Tiestä ei ole minkäänlaista osoitettavissa olevaa rahallista hyötyä, eikä edes uskottavia skenaarioita.

Mielipide 349

Satamatien rakentaminen Munsmon kautta vaikuttaisi voimakkaasti Munsmon kylän rakenteen, se eristäisi Munsmon sataman ja sen läheisyydessä asuvat kokonaan Munsmon kylästä, tuhoaisi sekä vaikeuttaisi huomattavasti elinkeinoja paikallisilla maanomistajilla. Satamatien vaikutus Munsmontiehen ja Munsmontien asukkaisiin, harrastusmahdollisuuksiin ja asumisenlaatuun on muutosherkkyysasteikolla suuri. Satamatien suunnittelussa Munsmon kautta on ehdottomasti otettava tämä asia huomioon ja on oltava suunnitelma erillisestä väylästä Sulvan suunnasta satamatielle joka ei rasita Munsmontietä ja sen asukkaita. Munsmon alueen luontoon ja eläimistöön satamatien vaikutus olisi myös liian suuri, kyseisellä alueella elää ja pesii mm. liito-oravia, lepakoita, peuroja, ilveksiä, kettuja ja ahmoja. Lisäksi Munsmon alue on tärkeä reitti muuttolinnuille, tuhannet kurjet ja joutsenet käyttävät reittiä ja vesialuetta muutonaikaisena levähdysalueena sekä alue on pesimälinnustoltaan kansainvälisesti arvokas lintuvesi.

Mielipide 350

Vikby- vaihtoehto lisäisi liikennettä mielipiteen esittäjän asuinalueella. Fladan- vaihtoehto olisi parempi.

Mielipide 351

Eteläisen Kaupunginselän tievaihtoehdot tulisi suunnitella Hietalahdesta Vaskiluotoon.

Mielipide 352

Eteläiset tievaihtoehdot vaikeuttaisivat peltojen käyttöä viljelyyn ja häiritsisivät luontoa ja asutusta. Kuinka järkevää on suunnitella uutta logistista yhteyttä, joka perustuu laivaväylän ruoppaamiseen.

Mielipide 353

Satamatien Hieta/Suvi linjaukset kaupunginselän poikki puhkaisevat tulevat (kerrostalo) asuinalueet aiheuttaen erittäin suurelle ihmismäärälle merkittävää haittaa (turvallisuus, melu, tärinä, viihtyvyys). Satamatien YVA-arvioinnissa on annettava kaikista korkein paino Eteläisen kaupunginselän herkälle luonnolle ja tulevaisuudelle. Suvi/Hieta linjaukset (silta tai pengertie) rajoittavat merkittävästi tämän Suomen oloissa jopa uniikin kaupunki/meri yhdistelmän tulevaisuuden kehittämisen vaihtoehtoja. Sundsvallin sillan (Sundsvallsbron Ruotsissa), joka on pituudeltaan lyhyempi ja perustusolosuhteiltaan helpompi kuin Vaasan kaupunginselän ylittävä silta, kustannukset vuoden 2015 rahassa on n. 200 miljoonaa euroa (1.6mrd kruunua v. 2012). Muiden tie-vaihtoehtojen toteutuskustannus lienee vain n. kymmenesosa tästä summasta. Vaasan yleiskaava 2030:ssa, maakuntakaavassa ym. on Vaasan satamatie linjattu kulkemaan kaupunginselän eteläpuolella. Tehtyjä kaavapäätöksiä tulee pitää suunnittelun perustana ja kaavoista pitää poiketa vain erittäin raskain perustein. Vaasan satamatien tarve vaikuttaa olevan erittäin riippuvainen poliittisista päätöksistä, esim. tukiaisista tai maamme satamaverkoston olomuodosta. Tällaisessa tilanteessa ei pidä tehdä raskasta riskialtista investointia, vaan edetä hyvin varovaisesti. Parhaana ja hyödyllisimpänä vaihtoehtona mielipiteen esittäjä näkee ns. 0+ vaihtoehdon kehittämisen eteenpäin.

Mielipide 354

Eteläiset tievaihtoehdot vaikeuttaisivat peltojen käyttöä viljelyyn ja vaatisi kuivatusjärjestelmiin valtavat muutokset. Tielinjaus sijoittuu happamille sulfaattimaille. Eteläisen Kaupunginselän tievaihtoehdot tulisi suunnitella Hietalahdesta Vaskiluotoon.

Mielipide 355

Mielipiteessä esitetään rakennusteknisiä ehtoja tien rakentamiselle peltoalueen yli Sulvanjoen varressa. Nolla+ -vaihtoehdolla on pienimmät ympäristövaikutukset. Tunnelivaihtoehdot vaatisi pitkän rakennusajan ja olisi kallista. Eteläisen Kaupunginselän vaihtoehdot häiritsisi vähiten asutusta. Vikbyn ja Fladanin vaihtoehdot halkaisisivat kyllä, aiheuttaisi riskejä kuivatusalueilla, halkoo maisema-alueita. Lisäksi Vikbyn vaihtoehdot aiheuttaisi vaarallisia risteyksiä.

Mielipide 356

Mielipiteessä kannatetaan Vikbyn vaihtoehtoa.

Mielipide 357

Mielipiteessä ihmetellään hankkeen YVA-aikataulua ja sitä, miten tässä aikataulussa pystytään huomioimaan jätetyt mielipiteet. Ympäristönäkökulmasta

tarkasteltuna vain nolla+- ja tunnelivaihtoehdot ovat ajateltavissa. Muilla vaihtoehdoilla on erittäin suuret vaikutukset luonnonsuojelualueisiin, kulttuuriympäristöön ja asumisviihtyisyyteen. Hankevaihtoehtoja tulisi täydentää paremalla rautatieyhteydellä. Luontoselvityksiä tulee tehdä erityisesti Vikbyn vaihtoehdon osalta. Arviointiselostuksessa tulee esittää myös tien tarvitsemat melusuojaukset ja tiekäytävän leveys.

4.YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Hankkeesta on esitetty ne asiat, jotka YVA-menettelystä annetun asetuksen (713/2006) 9 §:n mukaan kuuluukin esittää. Tiedot hankkeen tarkoituksesta, hankealueesta ja hankevastaavasta on esitetty. Tekniset tiedot on esitetty pääpiirteittäin, mutta tietoja on tarkennettava selostusvaiheessa.

Hankekuvaus

Hanke, sen lähtökohdat, tavoitteet ja sijainti on kuvattu selkeästi. Hankkeen sijoittuminen on selvästi esitetty kartalla sisältäen tielinjausten ohjeelliset paikat. Hankevaihtoehtojen tekniset kuvaukset on puutteellisesti esitetty ja hankekokonaisuuden hahmottaminen on sen vuoksi hieman vaikeaa. Hankkeen suunnittelutilanne ja eteneminen lupamenettelyihin on selkeästi esitetty.

Arviointiohjelman tulee sisältää arvion hankkeen suunnittelu- ja toteuttamisaikataulusta sekä arvion selvitysten ja arviointiselostuksen valmistumisajankohdasta. Aikataulu tulee esittää siten, että hankkeen suunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa sekä niiden mahdollinen kytkeytyminen maankäytön suunnitteluprosesseihin näkyy selkeästi.

Vaihtoehtojen käsittely

YVA-menettelyn keskeisiin ominaisuuksiin kuuluu vaihtoehtotarkastelu. Vaihtoehtotarkastelun tarkoituksena on tukea päätöksentekoa tuottamalla tietoa hankkeen vaihtoehtoisista ratkaisuista ja niiden vaikutuksista. Lopputuloksena pitäisi olla optimaalisimman vaihtoehdon löytyminen mm. ympäristövaikutusten minimoimiseksi. YVA-menettelystä annetun asetuksen (713/2006) 9 §:n 2 kohdan mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä tarpeellisessa määrin hankkeen toteuttamisvaihtoehdot, joista yhtenä on hankkeen toteuttamatta jättäminen, ellei tällainen vaihtoehto ole erityisestä syystä tarpeeton.

Hankkeessa on esitetty neljä vaihtoehtoa ja hankkeen toteuttamatta jättämisvaihtoehto. Vaihtoehtojen esittäminen on teknistä toteutustapaa lukuun ottamatta selkeää ja käsittely asianmukaista. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan vaihtoehtojen määrä vaikuttaa riittävältä. Vaihtoehtojen vaikutukset on arviointiselostuksessa syytä tuoda esille niiltä osin kuin vaihtoehtojen välillä on eroja, esimerkiksi maiseman, luonnon ja melun suhteen.

Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin

Arviointiohjelmassa ei ole käsitelty muita suunnitteilla olevia hankkeita. Yhteysviranomaisen toteaa, että yhteisvaikutukset muiden lähiseudun hankkeiden kanssa tulee selvittää selostusvaiheessa.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Luvussa 7 on esitetty hankkeen edellyttämät luvat ja suunnitelmat. Arviointiohjelmassa todetaan, että hanke tarvitsee mahdollisesti vesilain (587/2011) mukaisen luvan. Yhteysviranomaisen katsoo, että ympäristöluvan ja vesiluvan tarvetta on tarkasteltava arviointiselostuksessa vaikutusarvion valmistuttua. Penkereen ja sillan rakentaminen vaatii Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston luvan vesilain 3 luvun 2 § ja 3 § nojalla. Arviointiselostuksessa tulee selvittää tarkemmin mahdollinen luvantarve vesilain 3 luvun 2 § 8 mom ja 2 luvun 11 § mukaan (luonnontilaisten purojen ja fladojen esiintyminen). YVA-ohjelmassa on viitattu vanhaan vesilakiin. Mahdolliset vesilakikohteisiin kohdistuvat toimenpiteet, kuten luonnontilaisten purojen ylitykset, on tuotava esiin ja arvioitava vaikutusten merkittävyyttä kohteiden luonnontilaisuuden säilymiselle. Tien rakentamisessa tullaan poistamaan merkittäviä määriä maamassoja. Arvioinnissa tulisi arvioida maamassojen määrät sekä niiden sijoitus- ja hyötykäyttöpaikat. Ylijäämämaiden läjittämisestä voi muodostua maankaato- paikka, joka vaatii kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen tai valtion ympäristölupaviranomaisen myöntämän ympäristöluvan.

Arviointiohjelmassa on viitattu vanhaan, kumottuun ympäristönsuojeluasetukseen. Tuhkan hyödyntäminen tierakentamisessa voi vaatia ympäristöluvan, mutta se voidaan tiettyjen ehtojen täytyessä toteuttaa myös ilmoitusmenettelyllä jätteen hyödyntämisestä maarakentamisessa (Valtioneuvoston asetus 591/2006).

Yhteysviranomaisen huomauttaa myös, että ympäristölupavirastot ovat lakanneet olemasta 1.1.2010 alkaen. Vesilain mukaisen luvan myöntää valtion lupaviranomainen eli aluehallintovirasto.

Vaikutusten arviointi

Arviointiohjelman tarkoituksena on mm. kertoa niistä menetelmistä, joilla arviointi aiotaan toteuttaa sekä kuvata ympäristön tilaa siinä määrin, että vaikutusten tunnistaminen ja kohdentaminen on mahdollista. Ohjelmassa tulee esittää tiedot arvioitaviin ympäristövaikutuksiin liittyvistä aikaisemmista selvityksistä sekä arvioinnin aikana tehtävistä uusista selvityksistä. Samassa yhteydessä on esitettävä arvio tehtyjen selvitysten kattavuudesta ja ajantasaisuudesta. Tämä osio on jäänyt puutteelliseksi arviointiohjelmassa.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon tien koko käyttöikä, toisin sanoen suunnittelun, rakentamisen ja käytön sekä mahdollisen poistamisen aikaiset vaikutukset. Käytön aikaisiin vaikutuksiin kuuluvat niin tien kuin liikenteen ja kunnossapidon vaikutukset.

Arviointi tulee toteuttaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi tässä lausunnossa esitetyt näkökohdat ja täydennykset huomioon ottaen. Käytetyt menetelmät on kuvattava arviointiselostuksessa.

Vertailumenetelmät ja arviointiin liittyvät oletukset

Vaihtoehtoja vertaillaan niiden vaikutusten merkittävyyteen perustuen. Eri vaikutuksia vertaillaan myös kuvailevan ja määrällisen vertailutaulukon avulla. Arviointityön aikana tulee tunnistaa mahdolliset epävarmuustekijät mahdollisimman kattavasti sekä arvioida niiden merkitys vaikutusarvioiden luotettavuudelle. Epävarmuustekijöillä voi olla vaikutusta hankkeen etenemiselle ja luvantäytämisestä odotuksiin.

Vaikutusalueen raja

Vaikutusten arviointialuetta on esitelty luvussa 5.1. Yhteysviranomaisen toteamus, että vaikutusalueet tulee määrittää tutkittavan vaikutuksen perusteella ja ne tulee selkeästi esittää arviointiselostuksessa. Ympäristövaikutusten arvioinnin kannalta hankkeen laaja-alaiset ympäristövaikutukset syntyvät liikenteessä tapahtuvista muutoksista. Vaikutusalueen rajauksessa on otettava huomioon myös muulla tieverkolla, mahdollinen rinnakkaistie mukaan lukien, tapahtuvat muutokset, jotka on sisällytettävä varsinaisen hankkeen vaikutusten arviointiin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Hankkeen vaikutusta yhteiskunnalliseen infrastruktuuriin ja elinkeinoelämään selvitetään tarkastelemalla paikallisia, alueellisia ja valtakunnallisia maankäytön suunnitelmia ja tavoitteita.

Vaikutukset luontoon

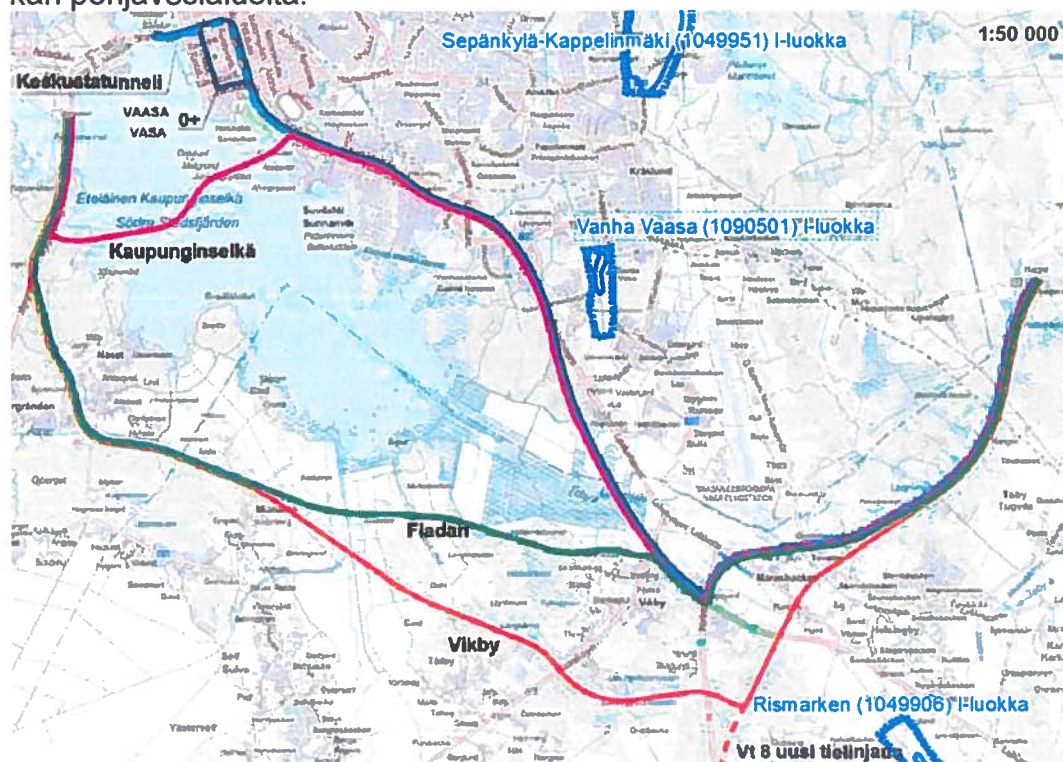
Tiehanke voi vaikuttaa luonnonoloihin suoraan tai välillisesti. Vaikutuksia arvioitaessa hankkeen vaikutukset jaetaan rakennustöiden aikana syntyviin väliaikaisiin vaikutuksiin sekä pysyväisluonteisiin tienpidon aikaisiin vaikutuksiin. Tässä hankkeessa hyödynnetään olemassa olevia aineistoja ja selvityksiä, etenkin pääsuuntaselvityksessä saatuja tietoja. Myös joitakin tarkentavia maastaselvityksiä aiotaan toteuttaa arviointimenettelyn aikana ja osa on jo toteutettu ennen arviointiohjelman valmistumista.

Yhteysviranomaisen toteamus seuraavaa: Tähänastisten selvitysten asianmukaisuutta ja riittävyttä on vaikea arvioida, koska niitä ei ole YVA-ohjelman liitteinä. Selvitetävinä ja arvioitavina lajeina ei erikseen mainita luontodirektiivin liitteen IV a tiukan suojelun lajeista pienlepakkoita eikä viitasammakkoa, joita vaihtoehtojen vaikutusalueella saattaa esiintyä. Myöskään pesimälinnustosevitystä ohjelmassa ei luvata tehtäväksi, vaikka olisi tarpeen. Erityisen tärkeää on tietää häiriöherkkien lajien, kuten petolintujen pesäpaikat ja reviirit. Niistä on hyvä saada viranomaiskäyttöön myös havainnolliset kartat. Erityisesti Eteläisen Kaupunginselän ylittävän vaihtoehdon vaikutukset linnuston muutonakaisiin levähdys/ruokailualueisiin on syytä selvittää. Vikby-vaihtoehdossa valtatien 8 uusi linjaus sijoittuu aivan ELY-keskuksen päätöksellä rajatun tervaleppäkorpiesiintymän viereen. Vaikutukset siihen on arvioitava ja varmistettava, että luontotyyppin ominaispiirteet eivät vaarannu (luonnonsuojelulaki 29 §). Natura-tarveharkinta on Natura-alueen (SPA/SCI FI0800057 Södra

Stadsfjärden-Söderfjärden-Öjen) läheisyyden vuoksi tarpeen. Lisäksi tulee arvioida vaihtoehtojen vaikutukset kalastoon.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Vaasan satamatien vaihtoehtojen lähetyville sijoittuu kolme pohjavesialuetta Vanha Vaasa (1090501), Sepänkylä-Kappelinmäki (1049951) ja Rismarken (1049906). Mainitut pohjavesialueet ovat vedenhankintaa varten tärkeitä I-luokan pohjavesialueita.



Vanha Vaasa (1090501) pohjavesialue on osittain peitteellinen harjumuodostuma, joka on osa pitkää harjujaksoa. Alue jatkuu yhtenäisenä pohjoiseen Sepänkylä-Kappelinmäen pohjavesialueelle. Pohjavesialueella on Mustasaaren koulutilan omistama Koulutilan vedenottamo.

Sepänkylä-Kappelinmäki (1049951) on vettä ympäristöstään keräävä eli synkliininen harju. Geomorfologialtaan se edustaa Pohjanmaan alueelle tyypillistä rantavoimien voimakkaasti tasoittamaa muodostumaa, joka ei juuri kohoa ympäristöään ylemmäs. Pohjavesialueella sijaitsee Mustasaaren kunnan omistama Sepänkylän vedenottamo, josta otettiin pohjavettä vuonna 2013 yhteensä 379 478 m³/a eli 1 040 m³/d. Lisäksi pohjavesialueella sijaitsee Vaasan kaupungin omistama Kappelinmäen vedenottamo, joka toimii varavedenottamona.

Rismarken (1049906) pohjavesialue kuuluu kaakkois-luoteissuuntaiseen harjuun, joka on peittynyt savi- ja silttikerroksilla. Pohjavesialueella on Rismarkenin vedenottamo, joka ei ole käytössä.

Kartalta mitattu etäisyys Valtatie 3:lta (0+, Keskustatunneli ja Kaupunginselkä) pohjavesialueelle Vanha Vaasa (1090501) on noin 0,5 km ja pohjavesialueelle Sepänkylä-Kappelinmäki (1049951) noin 2,5 km. Etäisyys Vikby/VT 8 uudelta tielinjaukselta Rismarkenin (1049906) pohjavesialueelle on noin 1,8 km. Mahdolliset yksityisten omistamat kaivot ja mahdolliset lähteet tulee hankealueilta tutkia.

ELY-keskuksen vesihuoltoryhmä katsoo, että Vaasan satamatien linjauksilla ei ole merkitystä hankealueen lähettävillä oleville pohjavesialueille. Ympäristönsuojelulaissa säädetään kuitenkin mm. pohjaveden pilaamiskiellosta (YSL 17 §), joka tulee ottaa huomioon Vaasan satamatien suunnittelussa ja rakentamisessa. Rakennustoimenpiteet eivät saa vaikuttaa pohjaveden korkeuteen, eikä laatuun.

Vaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää huomiota myös tulvariskeihin erityisesti suunniteltavien siltojen ja tierumpujen osalta.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Suunnittelussa tarkastellaan alustavasti ylijäämämassojen sijoitusmahdollisuudet sekä penkereisiin tarvittavien maa- ja louhemassojen saatavuus ja määrät.

Yhteysviranomaisen toteaa seuraavaa: Tien rakentamisessa tullaan poistamaan merkittäviä määriä maamassoja. Arvioinnissa tulisi arvioida maamassojen määrät sekä niiden sijoitus- ja hyötykäyttöpaikat. Ylijäämämaiden läjittämisestä voi muodostua maankaatopaikka, joka vaatii kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen tai valtion ympäristölupaviranomaisen myöntämän ympäristöluvan. Tuhkan hyödyntäminen tierakentamisessa voi vaatia ympäristöluvan, mutta se voidaan tiettyjen ehtojen täyttyessä toteuttaa myös ilmoitusmenetellyllä jätteen hyödyntämisestä maarakentamisessa (Valtioneuvoston asetus 591/2006). Lisäksi tulee selvittää vaikutukset happamiin sulfaattimaihin.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Yhteysviranomaisen huomauttaa, että Pro Agria on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta päivittänyt Etelä- ja Keski-Pohjanmaan sekä Pohjanmaan valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventointia. Päivitysinventointi ei ole oikeusvaikutteinen ennen kuin valtioneuvosto tekee siitä päätöksen. Päivitysinventointia voidaan kuitenkin pitää tausta-aineistona selvityksiä tehdessä. Muinaisjäännöskohteiden osalta tulee olla yhteydessä Pohjanmaan museoon sekä Museovirastoon.

Meluvaikutukset

Yhteysviranomaisen muistuttaa että, melumallinnukset tulisi tehdä sekä rakentamisen aikaisesta melusta että tien ollessa käytössä. Kaikki hankevaihtoehdot tulee mallintaa. Melumallinnuksissa tulee mallintaa myös suunniteltavien melusteiden vaikutus melun leviämiseen. Myös mahdollisen keskustunnelin louhinnasta aiheutuva melu tulee mallintaa. Selostuksessa tulisi esittää kuinka monta asuinrakennusta eri melun voimakkuusalueille sijoittuu. Arviointiselostukseen sisältyvässä seurantaohjelmaehdotuksessa tulee olla tien käytönaikaiset melumittaukset sekä myöhemmässä tiesuunnitteluvaiheessa laadittava uusi tarkempi melumallinnus.

Päästövaikutukset

Yhteysviranomaisen pitää tärkeänä sitä, että arvioinnissa selvitetään leviämismallinnuksella tieliikenteen päästöjen leviäminen.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset kytkeytyvät muihin arviointiosioihin, joissa käsiteltävät vaikutukset ovat yhteydessä ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen. Näitä vaikutusosa-alueita ovat erityisesti maankäyttö ja elinkeinot, maisema, meluvaikutukset ja virkistyskäyttö. Arvioinnin tueksi järjestetään työpajoja asukas- ja sidosryhmille.

Yhteysviranomaisen pitää suunnitelmaa hyvänä. Tien valaistuksesta aiheutuvat vaikutukset tulee kuvata selostuksessa.

Liikenteelliset vaikutukset ja yhteiskunta- ja liikennetaloudelliset vaikutukset

Menetelmät liikenteellisten vaikutusten arvioinnin osalta on esitetty riittävällä tarkkuudella arviointiohjelmassa.

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä arvioidaan myös tutkittavien vaihtoehtojen rakentamiskustannukset. Suunnitellut toimenpiteet sisältävät myös haittojen torjunta- ja/tai lieventämistoimenpiteet. Yksikkökustannusten laskennassa tulee huomioida Liikenneviraston lausunto arviointiohjelmasta.

Yhteisvaikutukset

Arviointiohjelmassa ei ole esitetty yhteisvaikutusten arviointia muiden hankkeen vaikutusalueen hankkeiden kanssa. Myös tarkempi liittyminen muihin hankkeisiin, kuten tielinjaukseen Martoinen - Vassor, tulee esittää arviointiselostuksessa.

Arvio turvallisuus- ja ympäristöriskeistä sekä haitallisten vaikutusten ehkäisy ja lieventäminen

YVA-asetuksen mukaisesti arviointiselostuksessa tulee esittää ehdotukset toimiksi, joilla ehkäistään ja vähennetään haitallisia ympäristövaikutuksia. Selostuksessa tulee arvioida toimien tehokkuutta ja esitetään, mitkä toimista ollaan hankkeessa toteuttamassa.

Yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeen toteutuessa haitallisten vaikutusten lieventämiskeinojen käyttöönotto on keskeistä. Haitallisten vaikutusten ehkäisyn ja lieventämisen tarkastelun tulee kohdentua ainakin maankäyttöön, ihmisiin, virkistyskäyttöön, arvokkaaseen maisema- ja kulttuuriympäristöön sekä luonnon monimuotoisuuteen, jossa erityistä huomiota tulee kiinnittää linnustoon. Arviointiselostuksessa tulee tarkastella myös keinoja ehkäistä rakentamisen aikaisia riskejä ja onnettomuustilanteita.

Vaikutusten seuranta

Arviointiohjelman mukaan vaikutusten selvittämisen yhteydessä laaditaan yleispiirteinen suunnitelma hankkeen ympäristövaikutusten seurantaohjelman

sisällöksi. Yhteysviranomaisen toteaa, että viimeistään rakennusvaiheessa tulee esittää riittävän yksityiskohtainen ehdotus seurannan kohteista ja menetelmistä. Vaikutusten seurannassa tulee ottaa huomioon niin ihmisiin kuin luontoonkin kohdistuvat vaikutukset. Seurantaohjelman tulee sisältää tutkittavat vaikutukset sekä seuranta- ja raportointiaikataulut. Raportit tulee toimittaa yhteysviranomaisen lisäksi myös kuntien ympäristö- ja terveystieteellisille.

Raportointi

Arviointiohjelma on ulkoasultaan ja sisällöltään selkeä ja helppolukuinen. Tekstiä on havainnollistettu useilla karttaesityksillä. Kartat ovat selkeitä ja niissä on esitetty havainnollisesti hanketta koskevia tietoja.

Yhteysviranomaisen lausunnon yhteenveto ja johtopäätökset

Ympäristövaikutukset on arvioitava kattavasti YVA-menettelyn aikana. Yhteysviranomaisen tulee arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa ottaa kantaa arvioinnin riittävyyteen ja hankkeen toteuttamiskelpoisuuteen. Arvioinnille on edellytyksenä, että selvityksistä ja hankkeen vaikutuksista on olemassa riittävät tiedot. Arviointiselostuksessa on oltava yhteenveto valtioneuvoston asetuksen (713/2006) 10 §:n nojalla. Yhteenvedon on tarkoitus auttaa hahmottamaan asiakokonaisuus ja löytää hankkeen arvioidut ympäristövaikutukset helpommin kuin ilman sitä olisi mahdollista. Arviointiselostuksessa on myös esitettävä YVA-asetuksen (713/2006) 10 §:n mukaan selvitys siitä, miten yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon.

Yhteysviranomaisen pitää arviointiohjelmaa helppolukuisena ja havainnollisena. Esitettyjen vaihtoehtojen määrä täyttää YVA-lain vaatimukset. Arviointiohjelma sisältää pääpiirteissään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (713/2006) 9 §:n mukaiset asiat. Käytettävistä menetelmistä on kuitenkin kerrottu melko vähän, joten yhteysviranomaisen muistuttaa, että arvioinnissa tulee esimerkiksi luontoselvitysten laadinnassa noudattaa ympäristöhallinnon ohjeita. Yhteysviranomaisen edellyttää arviointia täydennettäväksi lausunnosta ilmenevin osin.

LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Menettelyn aikana saadut alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet säilytetään Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen arkistossa. Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävänä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen internet-sivulla ymparisto.fi/vaasansatamatieYVA sekä yhden kuukauden ajan virka-aikana Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan virallisilla ilmoitustauluilla sekä näiden kuntien kirjastoissa aiemmin julkaistuun kuulutukseen perustuen.

Ympäristönsuojelupäällikkö


Päivi Kentala

Ylitarkastaja


Niina Pirttiniemi

Suoritemaksu

8 000 €, laskutetaan erikseen

Maksun määräytyminen ja maksua koskeva muutoksenhaku

Maksu määräytyy valtioneuvoston asetuksen (3/2014) mukaisesti. Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määräytymisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräytymisestä.

Osoite: Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat vastuualue, PL 262, 65101

VAASA, sähköposti kirjaamo.etela-pohjanmaa@ely-keskus.fi.

JAKELU

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualue.

TIEDOKSI

Suomen ympäristökeskus, liitteenä 2 kpl arviointiohjelmia