



28.6.2022

Varsinais-Suomen elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue
Itsenäisyyden aukio 2
20800 Turku

kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi

Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma - Eurajoki

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

1. HANKETIEDOT

Hankkeesta vastaava

Varsinais-Suomen elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen, liikenne ja infrastruktuuri - vastuualue (jatkossa ELY-keskuksen L-vastuualue) toimii hankkeesta vastaavana YVA-menettelyn mukaisessa hankkeessa Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma - Eurajoki. Hankkeesta vastaavan yhdyshenkilönä toimii projektipäällikkö Timo Bäcklund.

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelman ovat konsulttitoimeksiantona laatineet Sitowise Oy ja Ramboll Oy.

Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena toimii Varsinais-Suomen elinkeino- liikenne – ja ympäristökeskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue (jatkossa ELY-keskuksen Y-vastuualue). Yhteysviranomaisen vastuuhenkilönä toimii johtava asiantuntija Asta Asikainen.

Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehdoista

Hankkeen tavoitteena on laatia lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukainen yleissuunnitelma valtatielle 8, Rauman ja Eurajoen välille. Tarkoituksena on kehittää valtatieta 8 sekä parantaa liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta erityisesti Rauman seudulla. Suunnitteluosuus alkaa Raumalla valtateiden 8 ja 12 liittymästä ja päättyy Eurajoen ohitustie -hankkeen alkuun. Suunnittelun tiehankkeen pituus on noin 13 km.

YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot on muodostettu hankkeesta aiemmin tehtyjen selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Voimassa olevassa Satakunnan

maakuntakaavassa valtatie 8 välillä Rauma-Eurajoki on osoitettu merkinnällä kaksiajorataiseksi parannettava päätie.

YVA-menettelyssä tutkitaan seuraavia parantamisvaihtoehtoja valtatie 8 välille Rauma - Eurajoki:

Vaihtoehto 0+ (VE0+) Valtatie 8 säilyy pääosin nykyisellään ja valtatielle toteutetaan vähäisiä määriä parantamistoimenpiteitä kuten liittymäatkaisuja ja rinnakkaistiejärjestelyjä. Rauman pohjoiseen eritasoliittymään toteutetaan liittymiskaista. Nopeusrajoitukset säilyvät ennallaan ja vaihtelevat Olkiluodon liittymässä 60 km/h, muissa liittymissä 80 km/h ja ohituskaistojen kohdalla 100 km/h. Meluntorjunta toteutetaan kohteisiin, joissa tehdään toimenpiteitä.

Vaihtoehto 1 (VE1) Valtatie 8:n parannetaan jatkuvaksi ohituskaistatieksi (2+1 väyläksi). Sorkanmaantien ja Olkiluodontien liittymät säilyvät tasoliittyminä. Rauman pohjoiseen eritasoliittymään toteutetaan liittymiskaista. Uusia eritasoliittymiä ei rakenneta. Valtatielle toteutetaan vähäisiä määriä muita parantamistoimenpiteitä mm. liittymäatkaisuja ja rinnakkaistiejärjestelyjä. Kevyenliikenteenväylä toteutetaan koko suunnitteluvälille. Nopeusrajoitukset ohituskaistateilla 100 km/h ja Rauman eritasoliittymän ja tasoliittymien kohdalla 80 km/h. Meluntorjunta toteutetaan melualueille.

Vaihtoehto 2 (VE2) Valtatie 8:n parannetaan nelikaistaiseksi (2+2 väyläksi). Valtatien toteutetaan nykyiseen maastokäytävään. Rauman pohjoiseen eritasoliittymää parannetaan ja Olkiluodontien kohdalle toteutetaan eritasoliittymä. Valtatien viereen toteutetaan rinnakkaistieyhteydet ja Rauman suuntaan toteutetaan levähdysalue. Kevyenliikenteenväylä toteutetaan koko suunnitteluvälille. Valtatien suunnittelunopeus on 100 km/h. Meluntorjunta toteutetaan melualueille.

Vaihtoehto 3 (VE3) Valtatie 8 parannetaan nelikaistaiseksi (2+2 väyläksi). Raumalta Sorkanmaantien liittymään saakka valtatie sijoittuu nykyiseen maastokäytävään. Sorkanmaan liittymästä Eurajoelle valtatie rakennetaan nykyisen tien pohjoispuolelle uuteen maastokäytävään. Rauman pohjoinen eritasoliittymä parannetaan ja Olkiluodontien kohdalle toteutetaan eritasoliittymä. Valtatien viereen toteutetaan rinnakkaistieyhteydet ja Rauman suuntaan toteutetaan levähdysalue. Kevyenliikenteenväylä toteutetaan koko suunnitteluvälille. Valtatien suunnittelunopeus on 100 km/h. Meluntorjunta toteutetaan melualueille.

Vaihtoehto 0 (VE 0) YVA-ohjelmassa VE0 on esitetty muodostettavan vertailuvaihtoehdoksi valtatie 8 toimenpiteille. Vaihtoehdossa tutkitaan tilannetta, jossa yksikään valtatielle suunnitelluista toteuttamisvaihtoehdoista ei toteudu.

2. YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN VIREILLETULO

ELY-keskuksen L-vastuualue on 20.4.2022 saattanut vireille ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely tai YVA-menettely) toimittamalla Y-vastuualueelle Valtatie 8 parantaminen Rauma - Eurajoki hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma tai YVA-ohjelma).

Hankkeen YVA-menettelyn tarve

Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma - Eurajoki on pituudeltaan noin 13 km. Hankkeen YVA-menettelyn tarve määräytyy ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-lain) 3 §:n 1 mom:n liitteessä 1 olevan hankeluettelon kohtaan 9 c) *tien uudelleen linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.*

Toimivaltaisesta yhteysviranomaisesta määrääminen

Ympäristöministeriö on määrännyt 10.6.2021 YVA-lain 10 §:n nojalla tekemällään päätöksellä, että Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Y-vastuualue toimii hankkeessa yhteysviranomaisena.

3. ENNAKKONEUVOTTELU JA SEURANTARYHMÄN KOKOUKSET

Yhteysviranomaisen järjesti ennakkoneuvottelun 1.9.2021 edistämään muun muassa hankkeen vaatimien arviointi-, suunnittelu- ja lupamenettelyjen kokonaisuuden hallintaa, sekä hankkeesta vastaavan ja viranomaisten välistä tiedonvaihtoa.

Hankkeeseen on perustettu seurantaryhmä, joka on arviointiohjelman valmistelun aikana kokoontunut 18.11.2021 ja 6.4.2022.

4. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 2.5.– 2.6.2022. Kuulutus sekä arviointiohjelma on julkaistu Varsinais-Suomen ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA. Kuulutus on lähetetty 27.4.2022 Rauman kaupungille ja Eurajoen kunnalle julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olosta sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Satakunnan Kansa, ja Länsi-Suomi ja Raumalainen -lehdissä 2.5.2022 julkaistuilla kuulutusta koskevalla ilmoituksella.

Arviointiohjelmaan on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa Rauman kaupungin palvelupiste Pyrymannissa, Valtakatu 2, Rauma ja Eurajoen kunnanviraston neuvonnassa, Kalliotie 5 Eurajoki.

Arviointiohjelmasta järjestettiin avoin yleisötilaisuus 12.5.2022 klo 18:00 - 20:00 Eurajoki-salissa Eurajoen kunnantalolla, Kalliotie 5, 27100 Eurajoki. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisötilaisuudessa oli läsnä noin 30 henkilöä. Yleisötilaisuudessa nousi esiin kysymyksiä, jotka koskivat mm. YVA-menettelyn jälkeistä hanketta koskevaa päätöksentekomenettelyä, liikennemelua, tiehankkeeseen mahdollisesti liittyviä kiinteistöjen lunastusmenettelyjä, lasten ja vanhusten huomioimista YVA-menettelyssä ja esitettyjen hankevaihtoehtojen mahdollista muotoilua YVA-menettelyn aikana vaikutusten arvioinnin ja suunnittelun etenemisen pohjalta saadun lisätiedon perusteella.

5. ARVIOINTIOHJELMASTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteysviranomaisen pyysi lausuntoja arviointiohjelmasta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta keskeisiltä viranomaisilta ja toimijoilta, joita asia todennäköisesti koskee. Lausuntoja pyydettiin seuraavilta tahoilta: Rauman kaupunki, Eurajoen kunta, Satakuntaliitto, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Fingrid Oyj, Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom), Lounais-Suomen aluehallintovirasto, Lounais-Suomen metsäkeskus, Metsähallitus, Puolustusvoimat logistiikkalaitoksen esikunta, Satakunnan ELY-keskus, Satakunnan aluepelastuslaitos, Satakunnan museo, Suomen ympäristökeskus, Satakunnan luonnonsuojelupiiri, Teollisuuden Voima Oyj, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (TUKES), Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kalatalousviranomaisen, Väylävirasto.

Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä 10 lausuntoa ja 17 mielipidettä.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA/. Verkkosivuilla julkaistuiden lausuntoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

Yhteenveto YVA-ohjelmasta annetuista lausunnoista ja mielipiteistä

Eurajoen kunta

YVA-ohjelmassa on esitetty merkittävät ympäristövaikutukset sekä niiden arviointitavat. Vuorovaikutus on suunniteltu toteutettavan laajasti.

VE2 tai VE3 ovat liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta parhaimmat, ajonopeudet nousevat 80 km/h:ssa 100 km/h. Automäärä ja ajonopeudet tulee huomioida meluntorjunnassa.

VE3:ssa häiriöille alttiit kiinteistöt vähenevät nykytilanteeseen ja osittain siirtyvät osittain uudelle alueelle. VE3:n myötä meluhaitat Lapinjoen pientaloalueella vähenee ja nykyinen tie jäisi rinnakkaistieksi. Ilmoituksia valtatie melusta tai pölyhaitoista ei ole kunnalle esitetty.

Valtatie 8 -tielinjauksen (Vt 8) läheisyyteen sijoittuu yksityinen Neulan luonnonsuojelualue sekä Pullankallion arvokas kallioalue. Alueisiin kohdistuvat haitat pienenisivät VE3:ssa. Pyörätie lisäisi työmatkapyöräilyä ja mahdollistaa ilmastoystävällisen liikummisuodon. Eurajoella Vt 8 läheisyydessä ei ole pohjavesi- tai tulvariskikohteita. Nykyisen tielinjauksen lähellä kulkee Lapinjoesta lähtevä raakavesikanava Raumalle. Vt 8:n parantaminen ei saa vaarantaa Lapinjoen raakavesikanavan vedenlaatua, eikä hidastaa Lapinjoen vedenlaadun ekologisen tilan tavoitteiden saavuttamista

Rauman kaupunki

YVA-ohjelma on tehty hyvin, se kuvaa kaupungin tarpeiden osalta riittävästi merkittävien vaikutusten selvittämismenetelmiä ja tiedottamisen toteuttamista. Monipuoliset vuorovaikutus-osallistumismahdollisuudet YVA-menettelyyn nähdään hyvinä.

Vt 8 ja Vt 12 eritasoliittymän parantaminen on liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeä.

Liikenteen sujuvuuden kannalta VE2 ja VE3 ovat parhaita.

Lakarin logistiikka- ja teollisuusalueen kytkeminen rinnakkaistieyhteydellä Olkiluodontien eritasoliittymään on tärkeää Poriin suuntautuvan liikenteen sujuvuuden kannalta.

Vt 8 sijoittuu osin metsäteollisuuden raakavesikanavan valuma-alueelle, josta Rauman Vesi valmistaa myös talousvettä. Vt 8 vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon raakavesikanavan veden laadun turvaaminen mahdollisissa onnettomuustilanteissa.

Kaupunkiin on valitettu ajoittain Vt 8:n meluhaitasta, joka kohdistuu Vt 8:n pohjoisesta liittymästä kunnan pohjoisrajalle asti. Rauman kaupunki korostaa meluntorjunnan toteuttamisen tärkeyttä.

Satakuntaliitto

YVA-selostuksen Satakunnan yhdistelmäkaavakarttaa tulee täsmentää siten, että siinä esitetään myös hankkeen vaihtoehtojen sijoittuminen suhteessa Satakunnan maakuntakaavoihin. Esitettyä tekstiä ja karttoja tulee täsmentää merkittävien kulttuuriympäristöjen osalta. Maakuntakaavojen koko maakuntakaava-alueita koskevat suunnittelumääräykset tulee ottaa huomioon.

Vaihtoehtoihin VE 1–3 liittyvät rinnakkaistiejärjestelyt tulee arvioida.

VE 1–3 sijoittuvat Satakunnan viherverkkoselvityksessä tunnistetun maakunnallisesti merkittävän viherkäytävän (R) alueelle, mikä asettaa haasteita selvitysten laadinnalle. Zonation-aineistoon perustuvan

tarkastelun lisäksi tulee selvittää viherkäytävän sijoittuminen maastossa maakuntatasoista selvitystä yksityiskohtaisemmin maastohavainnoin ja -analyysin. Selvityksessä tulee ottaa huomioon, miten hankevaihtoehdot ja rinnakkaistiejärjestelyt vaikuttavat viherkäytävän säilymiseen ja miten kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää. Selvitykset on ulotettava riittävän etäälle tielinjauksista.

Luonnonoloja ja suojelualueita koskevasta yleistekstistä ilmenee tarve tunnistaa hankkeen vaikutukset ekologisiin yhteyksiin ja viherverkkoon. Arviointitaulukosta puuttuvat ekologisiin yhteyksiin ja viherverkkoon liittyvät vaikutukset ja taulukkoa tulee täydentää. Rinnakkaistiejärjestelyjen osana on tunnistettava ekologisiin yhteyksiin liittyvät vaikutukset ja lieventämistoimet.

Satakunnan maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä todetut tavoitteet vesienhoidon osalta tulee ottaa huomioon. *Koko maakuntakaava-alueella on yksityiskohtaisen alueidenkäytön suunnittelun oltava alueelle kohdistuvien vesienhoitosuunnitelmien ja toimenpideohjelmien toteuttamista edistävää. Vesiensuojelullisesti erityisen herkillä, kaltevilla sekä eroosio- ja tulvaherkillä vesistöjen rannoilla tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukainen alueidenkäyttö suunnitella siten, että estetään tai vähennetään ravinteiden, kiintoaineen ja haitallisten aineiden huuhtoutumista vesistöihin.*

YVA-menettelyssä tulee ottaa huomioon pinta- ja pohjavesiin kohdistuvassa vaikutusten arvioinnissa: Kokemäenjoen-Saaristomeren-Selkämeren vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma vuosiksi 2022–2027 ja Varsinais-Suomen ja Satakunnan vesienhoidon toimenpideohjelma vuosille 2022–2027.

Rakentamisaikaisia vaikutuksia Eurajoen kalastoon tulee arvioida ja suhteessa Eurajoen-Lapinjoen kalatalousalueen käyttö- ja hoitosuunnitelmaan.

Satakunnan Museo

Arkeologinen kulttuuriperintö Hankealueen läheisyydessä on muinaismuistolain (295/63) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä mm. tiealueen lähellä sijaitsevat Rauman ja Eurajoen rajan pronssikautisten hautaröykkiöiden keskittymä (erit. Uola ja Helo) sekä valtatie itäpuolella sijaitsevat Eurajoen Pullankallion ja Santalan pronssikautiset röykkiöt sekä Lapinjoen historiallinen kylätontti.

Alueella saattaa sijaita ennestään tuntemattomia muinaisjäännöksiä. YVA-ohjelmassa arkeologisen inventoinnin tarve on tunnistettu ja se toteutetaan tutkittavien tielinjausten vaikutusalueelle. Inventointiraportissa arvioidaan hankkeen mahdolliset vaikutukset arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Rakennusperintö ja maisema Hankealueelle tehty kaava, sekä kulttuuriympäristö ja rakennusperintö on lähtötietojen osalta kuvattu

kattavasti. Vaikutukset Lapijoen kulttuuriympäristöön on nostettu esiin ja vaikutuksia havainnollistetaan maisemallisten vaikutusten osalta.

Satakunnan Museo pitää alueen rakennusinventointitilannetta ajantasaisena sekä kattavana suunnittelualueen vaikutusalueella. Satakunnan rakennetun kulttuuriympäristön päivitysinventointi saattaa tuoda muutoksia. Maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arviointisuunnitelma on kattava.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Traficomilla ei ole huomautettavaa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (TUKES)

Vt 8:aa ympäröi Raumassa teollisuusalueet (T) ja itäosassa on teollisuus- ja varastointialue, joka on mahdollistaa merkittävän vaarallisten kemikaalia käsittelevän tai valmistavan laitoksen (T/Kem). Tietoa alueen laitoksia koskevista suunnitelmista ei ole. Tukes arvioi kemikaalionnettomuuksien vaikutusten perusteella, onko sijoittuminen mahdollista ko. paikkaan. Kaavamerkintä T/Kem ei yksistään varmista sitä, että kemikaalilaitoksen voisi T/Kem kaava-alueelle sijoittaa.

Tukes ylläpitää tietoa kemikaalikohteiden konsultointivyöhykkeistä. Yrityksiin, joiden konsultointivyöhykkeelle valtatie mahdollisesti sijoittuu, on oltava yhteydessä. Laitoksilla on tieto käyttämisestään kemikaaleista, niiden riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista sekä toimintaansa liittyvistä kehityssuunnitelmista. Vt 8 parantamisen liittymät voivat vaikuttaa kemikaalilaitoksien liikenteeseen. Pelastustoimen lähestyttävyyden on huomioitava. Kemikaalilaitosten osalta tulee huomioida laitosten riskit ja niiden vaikutukset.

Väylävirasto

YVAssa on arvioitava, onko hankkeella vaikutuksia rautatieliikenteeseen ja sen turvallisuuteen hankkeen rakentamisaikana. Hanke risteää Kokemäki-Rauma radan. Radan vaatima tila ja mahdolliset tavoitetilan lisäraidevaraukset on huomioitava jatkosuunnittelussa. Mikäli ratarakenteiden vahvistamiselle todetaan hankkeen seurauksena tarvetta, toimenpiteet suunnitellaan ja toteutetaan hankkeesta vastaavan kustannuksella.

TVO ja Posiva

TVO:n ja Posivan mielestä toteutusvaihtoehto VE2 kuormittaa vähiten ympäristöä ja lisää turvaa ja sujuvoittaa liikennettä.

Ratkaisussa tulee huomioida Olkiluotoon tuleva ja lähtevä liikenne. Eritasoliittymä palvelee parhaiten kokonaisuutta. Vaihtoehtoissa tulee huomioida Olkiluotoon tuleva raskasliikenne. Eritasoliittymä sujuvoittaa ja on turvallinen vaihtoehto vilkkaassa liikennekohdassa.

Puolustusvoimien 2. logistiikkarykmentti

Puolustusvoimilla ei ole huomautettavaa.

Fingrid Oyj

Alueella on useita Fingridin voimajohtoja ja Olkiluoto 4 ydinvoimalaitoshankkeen uusia voimajohtoreittejä sekä Fingridin Rauman sähköasema, tasavirta-asema ja suurmuuntajien kuljetuksiin käytettävä Sorrin siirtokuormauspaikka radan varrella. Fingridin ja osin Teollisuuden Voiman voimajohtot risteävät vt 8 kanssa kolmessa kohtaa suunnittelualueella.

Fingrid toimi hankkeesta vastaavana vuonna 2013 valmistuneessa YVA-menettelyssä, jossa tutkittiin Olkiluoto 4 ydinvoimalaitosyksikköhankkeen vaatimia vahvistuksia kantaverkossa. Fingrid on valinnut voimajohtoreitit, jotka etenevät jatkosuunnitteluun, jos ydinvoimalaitonhanke lähtee etenemään. Voimajohtohankkeen keskeisimmät tiedot ovat saatavissa verkossa. Fingridin nykyiset ja suunnitellut voimajohtoyhteydet ovat Satakunnan maakuntakaavassa.

Fingridillä on Sorrin teollisuusalueella rautatien yhteydessä osana sähköasematoimintaa suurmuuntajien kuljetuksiin käytettävä siirtokuormauspaikka. Muuntajakuljetusreitti kulkee vt 8 kautta ja se on Väyläviraston tierekisterissä. Suurmuuntajien kuljetusreitti kulkee vt 8 kautta ja käytön jatkuvuus sähköasemalle tulee varmistaa. Siirtokuormauspaikan ja alueen tieverkon kehittäminen edellyttää yhteistyötä Fingridin kanssa.

Tien suunnitteluprosessissa tarvitaan teknistä yhteensovittamista voimajohtojen kanssa. Valtatien sijoituksesta, eritasoliittymistä ja liikennejärjestelyistä tulee pyytää Fingridiltä risteämälausunto, joka tulee ottaa huomioon rakentamisessa ja alueella tapahtuvassa toiminnassa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipide 1: Tiehankkeet toteutetaan Satakunnassa pieni pätkä kerrallaan toisin kuin muualla päin Suomea.

Mielipide 2: Kannatan VE3. Tällöin nykyinen tie jäisi Lapijoella rinnakkaistieksi ja palvelisi teollisuutta ja asutusta. Raskas liikenne ohjattaisiin rinnakkaistielle ja liittymät saataisiin säilytettyä. Oma liittymä rinnakkaistiehen voisi olla mahdollinen, jolloin rekkaliikennettä ei tarvitsisi ohjata nykyisellä tavoin läpi asuntoalueen.

Nykyisin raskas liikenne käyttää Lappi-Eurajoki tietä, joka ei sovellu raskaalle liikenteelle. Turvallisuus on huono ja tie huonokuntoinen kuormituksen takia. Jos vt 12 ja vt 8 liittymä olisi sujuva ja tie kulkisi omaa maastokäytävää, niin rekkaliikenne ohjautusi enemmän Rauman kautta. Turvallisuus lisääntyisi myös välillä Lappi-Eurajoki.

Mielipide 3: Vt 8 välittömässä läheisyydessä on historiallisesti merkittävä tila. Nykyisen vt 8:n linja kulkee läpi tilan vanhojen peltojen, ja se katkaisee risteävän tien koivukujan. Tilan päärakennuksen ja nykyisen vt 8:n väliin jää noin 50 metriä leveä puutarha-alue. Lapijoen vanhan sillan alueen kanssa tila muodostaa kulttuurihistoriallisen jatkumon. Tila on jäänyt syrjään Lapijoen muusta asutuksesta, johon se on aikanaan kuulunut. Tilan yhteys Lapijoen kylään ja sen palveluihin tulee ottaa huomioon. Vt8 on ruuhka-aikana vaikea ylittää ja riskialtis. Tilan pihapiiri on esitetty suojeltavaksi Lapijoen osayleiskaava-alueen rakennusinventoinnissa.

Kannatan VE3:sta. VE0+, VE1 ja VE2 sulkisivat tilan lähialueen asutuksesta ja tilan puutarhasta lohkottaisiin reunaa tien suoja-alueen alle. Melusteiden rakentaminen olisi haasteellista.

Mielipide 4: Vt 8:n saaste- ja meluhaitta VE2 tai VE3 toteutuessa huolestuttaa. VE3 näyttää kulkevan tien talojen kohdalla ja vaikuttaisi heikentävästi asumisviihtyvyyteen tai asuinalueen olemassaoloon. Tie on nyt "pieni kylä". Jääkö se kahden ison tien väliin? Voidaanko meluvälillä poistaa meluhaittaa? Halutaan lisätietoa, mistä kohtaa uusi maastokäytävä VE3:n alkaisi Sorkanmaantien kohdilla ja kuinka uhattuna tien talot ovat? Voisiko nykyistä tietä parantaa ja leventää ja pienentää asumiseen kohdistuvia haittoja.

Mielipide 5: Kannatan VE2:sta, nopeus 100 km/h ja Olkiluodontien risteyskohdalle eritasoliittymä. Tavoitenoisuus saavutetaan perusparantamalla nykyinen tielinjaus (VE2) ja käyttäen osin olemassa olevia rinnakkaisteitä. VE1:llä saavutettiin tavoitenoisuus ja liikenteen sujuvuus. VE3 muuttaisi ja halkoisi Lapijoen merkittävää kulttuurimaisemaa.

Mielipiteet 6 ja 7: Vastustan VE3:sta, joka sijoittuisi lähelle asuntoa ja aiheuttaisi kestäväntöntä meluhaittaa. Räjätystyöt vaurioittaisivat talon perustuksia. Kiinteistön arvo laskee ja on myyntikelvoton, kunnes toteutettava hanke on valittu. Maalaismaisemalle aiheutuu vahinkoa peltomaiseman katketessa. Peltoaukea on vilkas eläinten kulkureitti. Vanhatie on lasten koulutie asuntoalueelta Lapijoen koululle. Peltoalue pirstaloituisi eripuolille VE3:sta ja muodostaisi arvottomat lohkot.

Mielipide 8: Vt 8 parantaminen on tarpeellista. Olkiluodontien ja vt 8 tien risteys on ruuhkainen aamuisin ja iltapäiväisin, Olkiluodosta Porin suuntaan on hankala kääntyä. Liikenteen sujuvuutta vähentää eniten nopeusrajoitukset Olkiluodontien liittymän kohdalla. Olkiluodontien eritasoliittymä parantaisi tilannetta.

VE 3 suoristaisi tietä, mutta vaikuttaisi haitallisesti Lapijoen vanhaan kulttuurimaisemaan, alueen asutukseen ja elinoloihin. Lapijoen perinnemaisemat ja peltoaukeat ovat säilyneet Museosillalta Olkiluotoon asti. Uusi reitti lisäisi meluvaikutuksia, rinnakkaistiet jäisivät käyttöön.

Kannatan Vt 8 parantamista nykyisessä maastokäytävässä (VE2), jonka muokkauksen vaikutukset olisivat Lapijoen asukkaille maltillisempia. Uusi ajoreitti lisäisi meluvaikutuksia. Olkitien linjaus Raumalta Olkiluotoon auttaisi Olkiluodon liittymän ruuhkaisuuteen. VE3 vaikutukset Lapijoen kulttuurimaiseman säilymiseen tulee selvittää.

Mielipide 9: Vt 8 muuttaminen nelikaistaiseksi ei sujuvoita liikennettä, jos ennen ja jälkeen on kapeampia tieosuuksia. Peltoaukeiden yli menee suuret sähkölinjat. VE3 nelikaistatie pilaisi Lapijoen kulttuurimaiseman ja pellot sirpaloituisivat ja se haittaisi viljelijöiden työskentelyä, kun tilojen peltolohkoja olisi eri puolin tietä. Tien toiselle puolelle jääville peltolohkoille pääsisi vain Olkiluodon eritasoliittymän kautta. Leveillä ja hitailla työkoneilla se ei lisäisi liikenneturvallisuutta.

Lapijoen kyläkoululle ja koululaisille aiheutuisi VE3:sta meluhaittaa, mikä olisi surullista pienten koululaisten kannalta.

Kannatan VE1:stä, jossa parannettaisiin nykyistä valtatieä. Tavoite on säilyttää arvokkaita maaseutumaisemia.

Mielipide 10: Kannatamme VE3:sta. Valtatien viereen tulee toteuttaa rinnakkaisyhteydet. Valtatien läheisyyden kiinteistöjen osalta tarvitaan melumittaukset ja meluaidat. Vastustamme VE1:sta ja VE2:sta.

Mielipide 11: Kannatan VE1 tai VE2. VE3 vaikuttaisi Lapijoen koululaisten kouluympäristön rauhallisuuteen ja lähialueen asukkaiden asumisviihtyvyyteen. Koulun lähelle tuleva VE3 rikkoisi kyläkoulun ympäristön viihtyisyyteen ja ehjän ja perinteikkään maalaismaiseman. Oppilaat käyttävät oppitunneilla ja kouluajan ulkopuolella mm. liikuntatunneilla koulun viereistä peltoaukeaa.

Monet lapsiperheet ovat päättäneet asuinalueestaan sen tiedon pohjalta, että vt 8 levennystä suunnitellaan nykyisen tien paikalle. Uusi linjaus VE 3 olisi ristiriidassa aiemmin antaman informaation kanssa ja vastoin asukkaiden odotuksia. Lapset käyttävät runsaasti Vt 8 alikulkua ja turvallinen kulku tien toiselle puolelle tulee huomioida.

VE3 vaikutusalueella on havaintoja lepakoista, mikä pitää selvittää.

Mielipide 12: Kannatan nykyistä tielinjausta. Vastustan muutosta, joka vaikuttaisi kielteisesti elinvoimaisen Lapijoen kouluun ja kylään kulttuurimaisemineen. Lapijoen asukkaat ovat perineet maatilan peltoineen tai rakentaneet kotinsa maalaismaisemaan lähelle kaupunkia. Tätä tulisi kunnioittaa eikä "raiskata" maisemaa.

Koululaisilla on oikeus viettää päivänsä ja koulumatkansa maaseudun rauhassa. Suunnitteilla oleva tie pahentaisi tilannetta ja vähentäisi turvallisuutta, myös pitkänä rakennusaikana.

Olkiluodontien päähän tarvittaisiin iso liikenneympyrä jakamaan liikennettä. Lisäksi tien varteen tarvitaan kameroita ja hidasteita, jotta kylän asumisviihtyvyyttä säilyisi.

Mielipide 13: Vt 8 liikenneturvallisuuden parantaminen on tarpeen ja kannatan VE 3. Vt 8 leventäminen Lapijoen kohdalla nykyisessä käytävässä haasteellista. Tien leventäminen, rinnakkaistiejärjestelyt sekä eritasoliittymä VE1 ja VE2:ssa aiheuttaisi haittaa maanviljelylle, tilakeskukselle ja kotitalolle. Olkiluodon eritasoliittymä pilkkoo tilakeskuksen ympäröiviä peltoja. VE1 ja VE2 toteutuessa peltojen viljeltävyys heikkenisi. Pienipiirteisten lohkojen pilkkominen heikentää elinkeinon kannattavuutta. Kulku maatalousajoneuvoilla Olkiluodontien varren lohkolle tulee säilyttää. Asumisviihtyvyyteen VE1 ja VE2 vaikuttavat negatiivisesti.

VE3 vähiten haittaa. Sille on olemassa rinnakkaistiejärjestelyt. VE3 edellyttäisi vain yhden uuden sillan rakentamisen, nykyinen vt 8 silta ja museosilta säilyvät kulkureitteinä. Olkiluodontien eritasoliittymä voidaan rakentaa hakatun metsän ja joutomaan alueelle. Linjaus ylittäisi pohjoisempaan peltoalueen ojalinnan kohdalta. Muutama kymmenen metriä peltoa pois on parempi kuin se, että tie laittaa pellon puoliksi.

VE3:n maastokäytävän varrella on vähemmän tien haitalle altistuvia. VE3:n toteutuessa merkittävä osa taloista menisi lunastettavaksi.

Mielipide 14: Lapijoen koulun lapset ja koulunkäyntialue tulee ottaa huomioon. Koulunkäyntialue on laaja. Ratkaisu ei saa eriyttää koulunkäyntialueen osia toistaan, eikä tehdä lapsille mahdottomaksi itsenäistä kulkemista kouluun tai koulupiirissä asuvien kavereiden luo. Hyvät pyörätieyhteydet tulee taata ja alikulut tulee toteuttaa.

Mielipide 15: Vastustan VE 3:sta, josta aiheutuu haitallisia maisema- ja meluvaikutuksia. Hyvä ratkaisu on olemassa olevan tien leventäminen ja liittymien parantaminen.

Mielipide 16: Uusi tielinjaus VE3 rikkoisi pahasti Lapijoen kylän ja jokimaiseman, asumisympäristön sekä metsäalueen.

Mielipide 17: Hankkeen tarpeellisuus on hyväksyttävissä. Hankkeen eri vaihtoehdot sisältävät paljon muuttuvia tekijöitä. Miten rinnakkaisteiden kanavointi toteutetaan, jos toteutetaan muu kuin VE3. Tässäkin vaihtoehdossa on mielestäni vielä epäselvää, miten vanhalta Vt 8:n pohjalta (rinnakkaistieksi jäävä) liitytään uudelle Vt 8:lle. Uuden tien rinnakkaistien linjauksesta ei ole tietoa, eikä uuden sillan kohdasta, joka tarvitaan ylittämään Lapijoki, jos toteutettava vaihtoehto on muu kuin VE 3. Mikä taho ylläpitää rinnakkaistien kunnossapitoa? Paras vaihtoehto olisi siirtää Vt 8:n uuteen maastokäytävään VE3. Muut vaihtoehdot aiheuttavat runsaasti haittavaikutuksia. Alueella on runsaasti maa- ja metsätaloutta, jonka tarpeet pitää ottaa huomioon. Lapijoen vanhan sillan varaan ei kuljetuksia voi laskea.

6. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO ARVIOINTIOHJELMASTA

Yleistä

Valtatie 8 Rauma-Eurajoki parantaminen ympäristövaikutusten arviointiohjelma on laadittu YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla ja se kattaa YVA-asetuksen 3 §:ssä säädettyt arviointiohjelman sisältövaatimukset.

Yhteysviranomaisen on ottanut huomioon lausuntoaan laatiessaan arviointiohjelmasta kuulutusaikana muiden tahojen antamat lausunnot ja mielipiteet. Hankkeen arviointiselostusta ja siihen liittyviä selvityksiä laadittaessa tulee ottaa huomioon yhteysviranomaisen lausunnossa esiin tuomat seikat.

Hankekuvaus, hankekokonaisuus, hankkeen vaihtoehdot ja niiden vertailu, merkittävien vaikutusten tunnistaminen sekä aineiston esittäminen

Hankekuvaus

Hankkeen tavoitteena on parantaa valtatieta 8 välillä Rauma (pohjoinen eritasoliittymä) - Eurajoki (eteläinen eritasoliittymä).

Arviointiohjelmassa hankkeen tarve ja tavoitteet on perusteltu ja arviointiohjelmassa on esitetty hankkeen suhde valtakunnallisiin ja maakunnallisiin maankäytön ja liikennejärjestelmien tavoitteisiin. Arviointiohjelmassa on esitetty selkeästi hankkeen sijainti, tavoitteet ja tarve, hankkeen suunnitteluvaihe ja jatkossuunnittelun aikataulu, hankkeen sijainti sekä sijoittuminen osana Suomen valtatieverkostoa.

Valtatie 8:n todetaan olevan tärkeä tavaraliikenteen väylä Länsi-Suomen elinkeinoelämälle ja sen tärkeyttä lisää varrella olevat viisi vientisatamaa. Alueen kehittyvän maankäytön todetaan tarvitsevan tuekseen sujuvia liikenneyhteyksiä. Hankkeen toteuttamisella lisätään liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta Rauman seudulla.

Arviointiohjelmassa on kuvattu havainnollisesti ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ja sen roolia suhteessa hankkeen maantielain mukaisen suunnittelun etenemiseen. Arviointimenettelyn todetaan olevan oleellinen osa hankkeen maantielain mukaista yleissuunnittelua. Esitys täyttää YVA-lain keskeisen tavoitteen vaikuttaa hankkeen teknisen ja taloudellisen suunnittelun rinnalla hanketta koskevaan päätöksentekoon.

Aineiston esittäminen

Hankevaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin ja vaikutusten vertailun perusta on hankevaihtoalueen nykytilan ja hankkeen vaihtoehtojen mahdollisimman täsmällinen kuvaus sekä arviointiselostuksen tekstissä, että kartoissa. Valtatie 8:n Rauma-Eurajoki hanke sijoittuu laajalle,

kahden kunnan alueelle. Arviointiohjelmassa esitetyt kartat olivat tiedollisesti tärkeitä, mutta kuitenkin monelta osin ne olivat kooltaan niin pieniä, että niiden tiedollinen anti jäi vaikeasti hahmotettavaksi. Arviointiselostuksen luettavuuden ja vaikutusten hahmotettavuuden kannalta mahdollisimman suuret ja selkeät karttakuvat ovat tarpeellisia. Mikäli arviointiselostuksen kartta-aineisto on niin suuri, että sen esittäminen on tarkoituksen mukaista esittää erillisinä liitteinä, niin YVA-selostuksessa tulee olla selkeät liitteenä esitetyt kartta-aineistot.

Hankekokonaisuus

Hankkeen ja sen vaihtoehtojen muodostamien hankekokonaisuuksien ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon kaikki ne osa-alueet ja toiminnot, joita ilman hanketta ei voida toteuttaa.

Valtatie 8 ja vaihtoehtojen hankekokonaisuuteen liittyy ainakin varsinainen hanke, siihen vaihtoehtoissa VE2 ja VE3 rakennettava uusi Olkiluodontien eritasoliittymä ja parannettava Rauman eritasoliittymä sekä kaikissa hankevaihtoehtoissa esitetyt rinnakkaistiejärjestelyt tai -yhteydet.

Vaikutuksien arvioinnissa tulee eritasoliittymien ja rinnakkaistiejärjestelyjen tai -yhteyksien vaikutukset ottaa huomioon päähankkeen rinnalla. Arvioitavia vaikutuksia ovat mm. vaikutukset liikennöintiin ja liikennemääriin, yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan, luonnonolosuhteisiin, meluun sekä ihmisiin ja heidän erilaiseen maankäyttöön, elinkeinonsa harjoittamiseen ja liikkumistarpeeseen alueella. Arviointiselostuksessa tulee täsmentää myös sitä, mitä termeillä rinnakkaistiejärjestely ja rinnakkaistieyhteys tarkoitetaan.

Hankkeen vaihtoehdot

Hankkeelle on arviointiohjelmassa luotu neljä toteutusvaihtoehtoa VE0+, VE1, VE2, VE3. Lisäksi hankkeelle on esitetty vertailuvaihtoehto VE0. Hankkeen vaihtoehdot on keskeisiltä osin kuvattu yhteysviranomaisen lausunnon sivulla 2. Arvioitavat hankevaihtoehdot on esitetty muodostetun alustavien tavoitteiden, aikaisempien suunnitelmien ja selvitysten perusteella.

Arviointiohjelmassa esitetty hankevaihtoehtojen määrä ja yleinen kuvaus ovat YVA-ohjelmavaiheeseen riittävät.

Vaihtoehtojen kuvauksia tulee täsmentää mm. käytettyjen ilmansuuntien osalta. Arviointiohjelman sivulla 71 Vaihtoehtoa VE3 kuvataan...*Sormanmaantien pohjoispuolella valtatie parannetaan uuteen maastokäytävään.* Kyseisessä kohdassa ilmansuunnan pitäisi olla *kaakkoispuolella*.

Hankkeen vaihtoehtojen kuvausta on tarpeen täsmentää vaihtoehtojen VE0:n ja VE0+:n osalta. Arviointiohjelma jättää VE0:n ja VE0+:n tilanteen suhteessa toisiinsa epäselväksi.

Arviointiohjelman tiivistelmästä VE0 on jäänyt kokonaan pois, mutta arviointiohjelman tekstin kappaleessa 4.7. VE0 on mukana ja se kuvataan vertailuvaihtoehdoksi tai vaihtoehdoksi tilanteessa, jos muut vaihtoehdot, myöskään VE0+, eivät toteudu.

Täten epäselväksi jää, kuvaako VE0 hankealueen nykytilaa vai onko se hankkeen toteuttamatta jättäminen. Toisaalta onko VE0+ todellinen toteutusvaihtoehto vai kuvaako se hankkeen toteuttamatta jättämistä, jolloin valtatie 8 Rauma-Eurajoki välille toteutetaan joka tapauksessa valtatie tarvitsemat vähäiset parannustoimenpiteet?

Arviointimenettelyssä muodostetut vaihtoehdot tulee kuvata selkeästi ja vaihtoehtoja muodostettaessa tulee huomata, ettei hankkeen toteuttamatta jättäminen ole sama asia kuin hankealueen nykytila. Arviointimenettelyssä kaikkien vaihtoehtojen, myös hankkeen toteuttamatta jättämisen, vaikutukset tulee arvioida tasapuolisesti ja yhteismitallisesti. Keskeistä on selkeyttää vaihtoehtojen kuvausta ennen vaikutusten vertailua, jolloin vaikutuksia hahmotettaessa tulisi selkeästi ymmärtää, mikä vaihtoehto kuvaa hankkeen toteuttamatta jättämistä.

Mikäli hankkeen edetessä tulee tarve oleellisesti muuttaa tutkittavia hankevaihtoehtoja tai ottaa arviointiin mukaan kokonaan uusi vaihtoehto, tulee se kuvata ja perustella arviointiselostuksessa selkeästi ja vaikutustenarviointi tulee uuden tai muuttuneen vaihtoehdon osalta tehdä samoilla kriteereillä kuin muiden vaihtoehtojen arviointit.

Hanketta koskevat strategiat, suunnitelmat ohjelmat ja luvat

YVA-ohjelmassa on esitetty arvio valtatie 8 Rauma-Eurajoki hankkeen jatkosuunnittelun aikataulusta, hankkeen edellyttämistä luvista ja päätöksistä sekä hahmotelma seurantaohjelman laatimiseksi. Nämä tiedot on esitetty täsmennettävän arviointiselostuksessa.

Hankkeen edellyttämistä luvista osa on selkeästi hankkeeseen liittyviä, kuten maantielain mukaiset yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökset. Muiden esitettyjen lupien ja päätösten tarve ja kohdentuminen ei ole yhtä selvää.

YVA-selostuksessa tulee arvioida ja kuvata konkreettisesti, mihin eri lakien mukaisia lupia ja päätöksiä tässä tiehankkeessa tarvitaan tai voidaan tarvita. Erityisen tärkeää on selvittää hankkeen mahdollisesti edellyttämä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen maankäytön suunnittelun ja päätöksenteon tarve Raumalla ja Eurajoella.

Arviointiselostuksessa tulee esittää keskeiset EU:n, valtakunnalliset, maakunnalliset tai alueelliset strategiat, suunnitelmat, kaavat ja ohjelmat, jotka koskevat liikennesuunnittelua tai väylänpitoa, maankäyttöä, luonnonvarojen käyttöä tai ympäristönsuojelua ja jotka tulee ottaa huomioon valtatie 8 Rauma-Eurajoki hankkeensuunnittelussa ja toteuttamisessa. Arviointiselostuksessa tulee

arvioida myös hankkeen vaikutuksia suhteessa strategioiden, suunnitelmien, kaavojen ja ohjelmien tavoitteiden toteutumiseen.

Satakuntaliitto on esittänyt huomioon otavaksi Kokemäenjoen-Saaristomeren-Selkämeren vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelman vuosiksi 2022–2027 ja Varsinais-Suomen ja Satakunnan vesienhoidon toimenpideohjelma vuosille 2022–2027.

Todennäköisesti merkittävien vaikutusten tunnistaminen ja vaikutusten arvioinnin toteuttaminen

Hankkeen todennäköisesti merkittävät arvioitavat vaikutukset

Todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia Valtatie 8 hankkeen arvioinnissa ovat arviointiohjelman mukaan alustavasti:

- Vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen.
- Vaikutukset asutukseen ja ihmisten elinoloihin.
- Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekologisen rakenteen kokonaisuuteen.
- Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön; erityisesti kulttuurimaisema Lapijoella.
- Ilmastovaikutukset

Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma-Eurajoki on iso hanke ja siitä voi aiheutua moninaisia vaikutuksia, moninaisesti kohteisiin. Tunnistetut hankkeen todennäköisesti merkittävät vaikutukset ovat hankkeen kannalta oleellisia arvioitavia vaikutuksia. Vaikutuskokonaisuudet ovat laajoja ja monimutkaisia ja ne sisältävät monia vaikutusmekanismeja.

Vaikutusten arvioinnin toteuttaminen

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat, vaikutusten arviointimenetelmät ja alustava esitys vaikutusalueesta on arviointiohjelmassa esitetty asianmukaisesti.

Vaikutusten merkittävyyttä on esitetty arvioitavan käyttäen apuna IMPERIA-hankeessa kehitettyä arviointityökalua (*IMPERIA = monitavoitearvioinnin käytännöt ja työkalut ympäristövaikutusten arvioinnin laadun ja vaikuttavuuden parantamisessa*). IMPERIA-työkalun käytöstä on vaikutusten arvioinnissa hyviä kokemuksia. Arviointiohjelmassa esitetty vaikutusten arviointi ja tulosten esittämistapa antaa kuvan vaikutuskohteen herkkyydestä ja vaikutuksen suuruudesta.

Vaikutusten arvioinnissa on kuitenkin huomioon otettava se, että eri vaikutusmekanismit aiheuttavat eri tavoin vaikutuksia hankkeen vaikutusalueella. Täten vain yksi vaikutusta kuvaava tulos on riittämätön. Esimerkiksi melu voi olla merkittävä haitta jossakin kohtaa, toisessa kohtaa meluhaitta on kohtalainen ja jossakin vähäinen.

Alueelliset erot on huomioitava vaikutuksia ja niiden merkittävyyttä arvioitaessa ja tuloksia esitettäessä.

Eri vaikutusten arvioinnin tuloksia esitettäessä on tärkeää perustella ja kuvata, miten johtopäätöksiin (vaikutuksen suuruutta kuvaavaan luokkaan: suuri – vähäinen) on päädytty. Mikäli arvioinnin aikana todetaan, että jokin alun perin merkittäväksi arvioitu haitta ei olekaan merkittävä, tulee se perustella riittävästi. Myös jos jokin arviointiohjelmavaiheessa tunnistamatta jäänyt vaikutus havaitaan todennäköisesti merkittäväksi, tulee se ottaa arvioinnissa esitettyä tarkemmin huomioon.

Ympäristön nykytila ja merkittävät arvioitavat ympäristövaikutukset

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Valtatie 8 Rauma-Eurajoki hankealuetta koskee voimassa oleva Satakunnan maankuntakaava sekä Satakunnan vaihemaakuntakaavat 1 ja 2. Maakuntakaavoista on tehty yhdistelmämaakuntakartta. Valtatie 8 on maakuntakaavassa merkitty kaksirataiseksi parannettavaksi päätieksi Rauman ja Eurajoen välillä. Suunnittelutavoitteeksi on merkitty, että pääsy päätielle toimii pääasiassa eritasoliittymien kautta ja paikalliselle sekä kevyelle liikenteelle on osoitettu erillinen väylä. Esitetty valtatie 8 tiehankkeen suunnittelullinen päätavoite on maakuntakaavan mukainen.

Arviointiselostuksessa tulee arvioida tarkemmin tiehankkeen eri vaihtoehtojen maakuntakaavan mukaisuutta ja esittää linjausvaihtoehtoja koskevat kartat myös suhteessa maakuntakaavan yhdistelmäkarttaan. Satakunnan maakuntakaavoihin liittyy koko maakuntakaava-aluetta koskevia suunnittelumääräyksiä, jotka myös tulee ottaa huomioon ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Rauman kaupungin alueelle on arviointiohjelman aineiston mukaan laadittu koko valtatie 8 suunnittelualuetta koskevat oikeusvaikutteiset yleiskaavat tai osayleiskaavat. Kaupungin maankäytön suunnittelutilanne on tuotu arviointiohjelmassa hyvin esille. Hankkeen toteuttaminen edellyttää olemassa olevan valtatie 8:n tiealueen leventämistä nykyisessä maastokäytävässä. Rauman kaupungin alueelle ei ole hankkeessa esitetty vaihtoehtoisia maastokäytäviä. Rinnakkaistiejärjestelyjen tai -yhteyksien tai kevyen liikenteen väylän yleiskaavanmukaisuus tulee selvittää.

Eurajoen kunnan maankäytöllisen valmiuden ja yleiskaavoitustilanteen nykytilan esittely on arviointiohjelmassa jäänyt Rauman vastaavaa esitystä vähemmälle huomiolle. Eurajoen kunnassa on arviointiohjelman mukaan kuntakeskustaa koskeva oikeusvaikutteinen yleiskaava. Vaihtoehto VE3 linjaus Eurajoen kuntakeskuksen lähellä ei ole arviointiohjelman kaavakartan mukaan yleiskaavan mukainen linjaus ja

se voi edellyttää kaavan muutosta. Tätä ei ole huomioitu arviointiohjelmassa.

Rauman kaupungin alueella valtatie 8 sijoittuu lähes koko matkan oikeusvaikutteisten yleiskaavojen alueelle ja Eurajoella valtatie 8 suunnittelualue päättyy keskustan oikeusvaikutteisen osayleiskaavan alueelle. Hankkeen yhdyskuntaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnin kannalta voi muodostua haasteelliseksi se, että edellä mainittujen oikeusvaikutteisten yleiskaavallisten alueiden väliin jää noin kahden kilometrin alue, josta puuttuu maakuntakaavaa yksityiskohtaisempi oikeusvaikutteinen maankäytön suunnitelma.

Lapijoen kyläalueella ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavallista maankäytönsuunnitelmaa. Lapijoella on varsin runsaasti maaseutumaista asutusta sekä kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti merkittävää aluetta. Lisäksi alueen itäosassa on varsin tiheästi rakennettu Lapijoen asuinalue. Arviointiohjelman mukaan Lapijoen alueelle uuteen maastokäytävään harkitaan hankkeen vaihtoehtoa VE3, joka kulkisi nykyisen valtatie 8:n pohjois-koillispuolella uudessa maastokäytävässä.

Arviointiohjelmassa on todettu, että Rauma ja Eurajoki kuuluvat samaan seutukuntaan ja muodostavat yhteisen talousalueen. Eurajoen kunnan maankäytöllisen tilanteen tarkempi kuvaaminen arviointiohjelmassa olisi ollut perusteltua nykytilan hahmottamiseksi. Arviointimenettelyssä on jatkossa tärkeää selvittää mahdollisimman tarkoin hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutuksia maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen. Arvioinnissa on tuotava esille mitä maankäytöllisiä suunnittelutarpeita ja päätöksiä eri hankevaihtoehdot edellyttävät.

Erityisesti maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnin selvitystarve korostuu Lapijoen alueella, johon sijoittuvat hankkeen vaihtoehtojen erilaiset maastokäytävät ja Olkiluodontien uusi eritasoliittymä. Maankäytöllisiä vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon mitä eri vaihtoehtojen ja esimerkiksi Olkiluodon eritasoliittymän toteuttaminen vaikuttaisi Lapijoen ja sen lähiympäristön yhdyskuntarakenteeseen, jos alueelle ei laadita oikeusvaikutteista yleiskaavaa ja mitkä olisivat vaikutukset, jos yleiskaava laadittaisiin.

Hankkeen vaikutukset asemakaavoihin

Arviointiohjelmassa on esitetty maankäytöllisen vaikutusten arvioinnin painopisteen olevan yleiskaavoissa. Tämä on hankkeen suunnitteluvaihe huomioiden perusteltua. YVA-ohjelmassa tulee kuitenkin tuoda esille, jos hankkeesta todetaan aiheutuvan selkeitä muutostarpeita tai vaikutuksia Rauman tai Eurajoen vahvistettuihin asemakaava-alueisiin.

Liikenteelliset vaikutukset

Hankkeella on Rauma-Eurajoki seutukunnalle merkittävä liikenteellinen vaikutus ja se voi vaikuttaa maakunnalliseen, seudulliseen sekä paikalliseen liikennejärjestelmään.

YVA-ohjelmassa todetaan sivulla 73, että hankkeen liikenteelliset vaikutukset arvioidaan, vaikka YVA-lainsäädäntö ei sitä edellytä. Yhteysviranomaisen mielestä tätä esitystä on tarpeen täsmentää. Valtatietä 8 Rauma-Eurajoki koskevassa hankkeessa liikenne ja siihen suunniteltu muutos muodostaa sen toiminnan tai toiminnan muutoksen, jonka vaikutuksia tulee arvioida. Liikenteellinen muutos on tässä hankkeessa vaikutusten arvioinnin lähtökohta ja vaikutusten arviointia ei hankkeessa voida kokonaisuutena tehdä, jos liikenteellisiä vaikutuksia ei ole arvioitu ja kuvattu. Hankkeen aiheuttamista liikenteellisistä muutoksista voi aiheutua monia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä ja kohdistuvat mm. yksityisten ihmisten liikennöintiin ja elinoloihin hankealueen lähellä ja ovat siten ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia.

Liikenteellisten vaikutusten ohella tulisi arvioida onko hankkeella liikenteellisiä ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvia estevaikutuksia.

Hankkeesta voi aiheutua vaikutuksia muuhun maantie- ja katuverkkoon, rautatieliikenteeseen, pyöräilyyn, kävelymahdollisuuksiin sekä joukkoliikennejärjestelmään kohdistuvat vaikutukset.

Arviointiohjelmassa on tuotu esille, että vaihtoehtojen VE1, VE2 tai VE3 toteutuessa valtatie viereen rakennetaan kevyenliikenteenväylä, mikä on hyvä asia. Liikenteellisissä vaikutuksissa olisi hyvä arvioida myös autojen sähköistymisen vaikutuksia. Hankkeen liikenteellisillä vaikutuksilla voi silloin olla yhtymäkohtia myös ilmastovaikutuksiin.

Vaikutukset ihmisiin

Valtatie 8 hankkeen kaikki vaihtoehdot sijoittuvat lähelle asutusta ja valtatiehankkeella voi olla moninaisia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia ihmisiin ja heidän elin oloihinsa, terveyteensä ja viihtyisyyteen.

Arviointiohjelmasta jätetyissä mielipiteissä on tuotu hyvin esille ihmisten kokemus nykyisen valtatie 8 vaikutuksista ja valtatie suunniteltujen vaihtoehtojen todennäköisistä heihin kohdistuvista vaikutuksista. Suurin osa mielipiteistä annettiin Eurajoelta Lapijoen lähiympäristöstä, johon sijoittuu myös valtatiehankkeen uuteen maastokäytävää suunniteltu vaihtoehto VE3.

Esitetyissä mielipiteissä kaikki vaihtoehdot saivat kannatusta ja toisaalta kaikkia myös vastustettiin. Keskeisin peruste mielipiteiden antamiseen oli valtatie aiheuttama, koettu häiriö tai arvio valtatie paikan siirtämisestä aiheutuva häiriö. Arviointiohjelmasta jätettyjen mielipiteiden perusteella yhteysviranomaisen ei voi ottaa kantaa siihen,

mistä vaihtoehdosta aiheutuisi ihmisten kokemuksen kannalta vähiten haitallisia vaikutuksia.

Arviointiohjelmasta jätetyt mielipiteet tulee ottaa tarkoin huomioon arviointiselostuksen vaikutusten arvioinnissa. Arviointiselostuksen perusteella alueen asukkailla tulee olla mahdollisuus saada tietoa hankkeen eri vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista ihmisten terveyteen ja elin oloihin mm. meluvaikutuksista asumisviihtyisyyteen, ihmisten liikkumismahdollisuuksiin alueella tai heidän harjoittamiinsa elinkeinoin, kuten maatalouteen. Myös vaikutusten arviointi Lapijoen kyläyhteisöön, sen yhteisöllisyyteen, yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan ja kulttuurihistoriaan ovat osa ihmisiin kohdistuvaa vaikutusten arviointia. Vaikutusten arvioinnin keskeinen osa on esittää millä keinoin haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää.

Myös hankkeesta mahdollisesti aiheutuvat estevaikutukset ja eri alueiden saavutettavuuden muutokset voivat joillekin olla merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia. Saavutettavuutta on hyvä tarkastella myös herkkien ryhmien, kuten koululaisten näkökulmasta.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Arviointiohjelmassa on tuotu monipuolisesti esille hankealueen tärkeimpiä kulttuuri- ja maisema-alueita ja niiden arvoja. Valtatie 8:n hankkeen kaikki vaihtoehdot kulkevat Lapijoen kulttuurimaiseman läpi, mikä on kuvattu myös sivulla 59 olevassa kartassa.

Arviointiohjelman tekstin mukaan hankealueelle ei sijoitu valtakunnallisesti merkittäviä maisema-alueita tai kulttuuriympäristöjä s. 58. Satakunnan maakuntakaavan mukaan Eurajoen Lapijoen alueelle on merkitty *kh1-alue*, jolla maakuntakaavassa merkitään *valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä*. Valtatie 8:n nykyinen linjaus kulkee ja hankkeen kaikki vaihtoehdot kulkisivat maakuntakaavan kh-1-alueen halki. Arviointiohjelmassa esitettyä tekstiä hankealueen maisema- ja kulttuuriympäristöjen arvosta on tarpeen tarkentaa ja tekstissä tulee tarkentaa myös mitä tarkoitetaan kuvatekstissä 32 kulttuuriympäristöjä ja maisemaa koskevalla ilmaisulla *Maakuntakaavojen koostetietovaranto*.

Hanke-alueen läheisyyteen Lapijoella sijoittuu myös valtakunnallisesti arvokas vanha Lapijoen silta (museosilta). Muita huomioitavia kulttuuriympäristöjä ovat luonnollisesti Vanhan Rauman maailman perintökohde, joka sijoittuu noin yhden kilometrin päähän Rauman pohjoisen eritasoliittymän lounaispuolelle ja valtakunnallisesti arvokas Sorkan kylä, joka sijoittuu noin kahden kilometrin etäisyydelle valtatie 8:sta pohjoiseen.

Valtatie 8 muuttaa ainakin päävaihtoehtojen toteutuessa merkittävästi maisemaa. Valtatie 8 hankkeen arviointimenettelyssä on arvioitava kaikkien vaihtoehtojen vaikutuksia maisemaan ja alueen

kulttuuriympäristöön. Maisemallisten vaikutusten ja kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon hankkeen vaihtoehtojen lisäksi uuden eritasoliittymän ja tarvittavien rinnakkaistiejärjestelyjen vaikutus. Erityisesti vaikutusten arviointi on tarpeen suhteessa Lapijoen maisema- ja kulttuuriympäristöön ja Satakunnan maakuntakaava- aluetta koskeviin suunnittelumääräyksiin. Arviointiselostuksessa tulee lisäksi täydentää arviointiohjelman sivulla 59 esitettyä hankealueen vaikutusalueen maisema- ja kulttuuriympäristökohteita kuvaavaa karttaa siten, että siinä esitetään kaikki ne kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet, joihin hankkeella voi olla vaikutusta.

Arviointiohjelmassa esitetty hankkeen maisemallisten vaikutusten visualisointi on maisemavaikutusten hahmottamisen kannalta tärkeää. Visualisointikuvia voi olla tarpeen esittää useampia kuin 3–4. Kuvista on saatava selville ainakin eri vaihtoehtojen ja uuden eritasoliittymän vaikutus maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Arvioitaessa vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriperintöön tulee olla kiinteässä yhteydessä alueellisen museon viranomaisiin ja Satakunnan maakuntaliittoon.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Tiehankkeen suunnittelussa on selvitettävä mahdolliset arkeologiset kohteet. Hankealueella ja erityisesti uusien maastokäytävien alueella voi olla arkeologisesti merkityksellisiä kohteita, jotka eivät ole vielä museoviranomaisten tiedossa. Tämä mahdollisuus on huomioitava myös tiehankkeen rakentamisvaiheessa. Arvioitaessa vaikutuksia arkeologiseen perintöön tulee olla kiinteässä yhteydessä alueellisen museon viranomaisiin.

Meluvaikutukset

Arviointiohjelmassa on tunnistettu hyvin se, että valtatie hankealueen lähiympäristöön sijoittuu paljon haja-asutusta ja valtatie liikenteestä aiheutuu ympäristöön merkittävää asumisviihtyvyyttä heikentävää meluhaittaa, mikäli riittävää meluntorjuntaa ei toteuteta. Melu on yksi valtatie 8 hankkeen merkittävimmistä haitallisista vaikutuksista, mikä on tunnistettu niin Rauman kuin Eurajoen alueella.

Valtatie 8:n liikenteen aiheuttaman meluhaitan selvittäminen päiväajan ja yöajan keskiäänitasojen osalta (L_{Aeq}) karttaselvityksin ja 5 dB välein koko hankealueelta on asianmukaista. Jotta liikenteen meluhaitasta saadaan riittävä kuva, meluselvityksessä on tultava esille koko hankealueen liikennemelun nykytilanne, sekä tilanne valtatie 8:n suunnittelussa liikennetilanteessa eri vaihtoehtojen osalta ilman meluntorjuntaa ja suunnitellun meluntorjunnan toteutuessa. Eritasoliittymät ja niiden liikenne ja maastollinen sijainti on otettava huomioon meluselvityksessä.

Mikäli meluselvityksessä käytetään laskennallisia oletuksia, niin oletukset tulee perustella arviointiselostuksessa. Arviointiohjelmassa on mm. esitetty, että päivä- ja yöajan keskiäänitason ero on L_{Aeq} 7,3 dB, mutta tietoa ei ole perusteltu.

Meluvaikutusten arviointiin liittyvässä kappaleessa 6.3. on virhe koskien valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoja (993/92) (Vnp 993/1992) asemaa. Tekstissä on tuotu useamman kerran esille, että Vnp 993/1992 olisi luonteeltaan periaatepäätös, jossa asetetaan melulle tavoitetasoja. Tämä esitys on virheellinen. Vuonna 1992 tehty Vnp 93/1992 on velvoittava asetustasoinen säädös, ei periaatepäätös.

Vnp 993/1992 sovelletaan päätöksen 1 §:n nojalla meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä. Ohjearvoa sovelletaan myös valtatie 8 suunnitteluun.

Arviointiohjelman sivuilla 85 ja 86 häiritsee se, että sen sijaan, että tekstissä kerrottaisiin liikennemelusta ja miten mahdollista meluhaittaa arvioidaan tai millaisin keinoin meluhaittaa pyritään vähentämään, niin arviointiohjelman teksti keskittyy perustelemaan sitä, että toteutettava meluntorjunta on kallista ja meluntorjunnassa todennäköisesti tingitään Vnp:n 993/1002 mukaisesta melutasosta. Tämä esitys meluhaitan arvioinnin toteuttamisesta ei ole YVA-lain mukaista.

Meluvaikutuksia arviotaessa tulee muistaa, että vaikka Vnp 993/1992 lähtee asuin tai loma-asuntoalueiden melulta suojaamistarpeesta, niin melulle altistuvat ihmiset, eivätkä rakennukset. Meluselvityksessä onkin tärkeää arvioida melulle altistuvien ihmisten määrää ja toisaalta arvioida meluntorjuntakeinoilla melulta suojattavien ihmisten määrää.

Valtatien 8:n parantamishankkeessa välillä Rauma-Eurajoki aiheutuu osaan alueen kohteista merkittäviä meluvaikutuksia. Melun aiheuttamat haittavaikutukset ja torjuntakeinot tulee selvittää ja esittää arviointiselostuksessa asianmukaisesti ja avoimesti. Hankkeen arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman perustellun päätelmän jälkeisessä päätösvaiheessa voidaan joutua pohtimaan tapauskohtaisesti erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja, mikäli melutasot suunnitellusta meluntorjunnasta huolimatta jäävät jollakin alueella liian korkeiksi.

Meluntorjuntakeinojen lisäksi tulee arvioida, mitä muita keinoja hankkeesta vastaavalla on käytettävissään, jos meluhaitta on kohtuuton ja perinteiset meluntorjuntakeinot eivät ole kohteessa mahdollisia.

Vaikutukset luontoon ja suojelualueisiin

Arviointiohjelman esitys luontoarvojen inventoinnin ja hankkeen vaikutusten arvioinnin toteuttamiseksi on monipuolinen.

Hankkeen vaihtoehdot sijoittuvat kuitenkin Satakunnan viherverkkoselvityksessä (2021) tunnistetun maakunnallisesti merkittävän viherkäytävän (R) alueelle, mikä asettaa erityisiä haasteita hankkeelle ja sen selvitysten laadinnalle. Arviointiohjelman luvussa 6.5. on käsitelty luonnonoloihin ja suojelualueisiin liittyvää vaikutusten arviointia. Arviointia koskevassa yleistekstissä on kuvattu tarve tunnistaa hankkeen vaikutukset ekologisiin yhteyksiin ja viherverkkoon. Sivulla 90 mainitun zonation-aineistoon (monimuotoisuudelle arvokkaat metsät) perustuvan tarkastelun lisäksi hankkeessa on tarpeen selvittää vaikutuksia alueen viherkäytäviin yksityiskohtaisemmin maastohavaintoihin perustuen.

Viherkäytävän maakuntatasoista selvitystä yksityiskohtaisempi sijoittuminen maastossa on tärkeää selvittää, jotta saadaan riittävä kuva suunniteltujen hankevaihtoehtojen, mukaan lukien rinnakkaistiejärjestelyt, vaikutuksesta viherkäytävän säilymiseen ja siihen, millaisin toimin hankkeen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia viherkäytävään voidaan lieventää. Selvitykset on ulotettava riittävän etäälle tielinjauksista.

Sivulla 91 olevasta arviointitaulukosta puuttuvat arviointitekijöinä ekologisiin yhteyksiin ja viherverkkoon liittyvät vaikutukset ja arviointitaulukkoa on syytä täydentää näiltä osin.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Valtatie 8 hanke sijoittuu alueelle, jossa ei ole merkittäviä vesistöjä. Kuitenkin vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon vaikutukset alueen poikki kulkevaan Lapinjokeen ja sen veden laatuun riittävästi myös hankealueen koillispuolelle jäävään Eurajokeen. Vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon valtatie rakentamisen aikaiset vaikutukset, mahdolliset riskit ja onnettomuustilanteet sekä vaikutus Eurajoen-Lapinjoen kalatalousalueen käyttö- ja hoitosuunnitelman Lapinjoen kehittämistavoitteisiin.

Lapinjoen raakavettä johdetaan olemassa olevaa raakavesikanavaa myöten Raumalle ja siitä Rauma Vesi valmistaa myös talousvettä. Valtatie 8 vaikutusten arvioinnissa tulee arvioida hankkeen vaikutukset raakavesikanavan veden laatuun ja hankkeen yhteydessä tulee turvata raakaveden johtaminen ja laadun pysyminen laadultaan sellaisena, että siitä voidaan jatkossakin valmistaa talousvettä.

Pohjavesivaikutusten arvioinnissa tulee myös huomioida kohteet, joihin hankkeen myötä kohdistuu pohjaveden alentamisen tarve.

Vaikutukset maaperään

Valtatie 8 hankkeen merkittävimmät vaikutukset maa- ja kallioperään syntyvät rakentamisvaiheessa. Valtatie 8 hankkeen yhteydessä tulee arvioida tiehankkeen rakentamisvaiheen edellyttämiä maamassojen

määrää ja sitä, mistä rakentamisessa tarvittavat maa- ja kalliomassat ovat saatavissa, vai onko hanke ns. massatasapainoinen. Keskeistä on arvioida, millaiset vaikutukset hankkeella on yleisesti alueen maa- ja kalioperään ja millaisia määriä maamassoja tarvitaan muualta. Vaikutuksilla kalliioon ja maaperään voi olla myös maisemallisia vaikutuksia.

Rakentamisen aikaisten vaikutusten arvioinnissa tulee arvioida mahdollisuudet kierrättää raaka-aineita.

Erityisesti tulee arvioida hankkeen vaikutuksia suojeltuihin kallioalueisiin. Hankealueen välittömässä läheisyydessä Rauman ja Eurajoen rajalla on mm. arvioinnissa huomioitava mm. suojeltu Pullakallio.

Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon

Hankkeen ilmastovaikutusten arvioimiseksi esitetty suunnitelma on asianmukainen.

Tärkeää on, että hankkeen kasvihuonekaasupäästöt lasketaan niin hankkeen rakentamisen kuin käytönkin ajalta sekä erikseen nykytilanteessa ja ennustetilanteessa.

Ilmastovaikutusten arviointi ja päästölaskennat tuottavat tärkeää tietoa paitsi ympäristövaikutusten arviointiin ja vertailuun, myös esimerkiksi kuntien maankäytön suunnitteluun. Selostukseen on myös tarpeen kuvata käytettyjä laskelmia ja avata laskelmien lähtöoletuksia ja sitä, mihin ne pohjautuvat. On hyvä, että laskelmissa ja vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon myös käytetyt materiaalit ja hankkeen edellyttämien metsänpoistojen vaikutus hiilinieluihin.

Vaikutusten arviointiin tulee sisällyttää myös välilliset vaikutukset mm. yksityisautoilun määrän mahdolliset muutokset ja yksityisautoilun käyttövoiman muuttuminen (sähköistyminen).

Hankkeen ilmastovaikutuksia tulee verrata valtakunnallisiin ja alueellisiin tavoiteisiin. YVA-selostuksessa tulee huomioida ainakin valtioneuvostotasoiset ilmastonmuutoksen hillintään liittyvät tavoitteet ja strategiat. Arviointiohjelmassa esille tuodun hallitusohjelman hiilineutraaliustavoitteen vuoteen 2035 lisäksi tulee huomioida mm. energia- ja ilmastostrategian mukainen kansallinen liikenteen päästövähennystavoite vuoteen 2030 mennessä ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Kaikki hankkeet ovat jaettavissa eri vaiheisiin suunnittelu-, rakennus-, käyttö- ja käytöstä poistamisvaihe. Hankkeen vaikutukset ja niiden merkittävyys vaihtelevat hankkeen eri vaiheissa. YVA-lain nojalla

hankkeen vaikutuksia tulee arvioida kaikissa niissä hankevaiheissa, joissa voi syntyä merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Valtatiehankkeen osalta merkittäviä YVA-menettelyssä arvioitavia vaikutuksia voi käytön lisäksi syntyä ainakin hankkeen ajallisesti pitkässä rakentamisvaiheessa.

Arviointiohjelmassa on tunnistettu rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Niiden lisäksi vaikutusten arviointiin tulee sisällyttää rakentamisessa syntyvien ja käytettävien maamassojen kuljettamisen ja läjitys- sekä välivarastointialueiden vaikutukset.

Valtatien rakentamisessa korostuvat esimerkiksi maamassojen irrottamisesta, siirtämisestä, kallion räjäytyksistä tai koneiden käytöstä aiheutuvat vaikutukset. Vaikutukset voivat ilmetä meluna, tärinä, pölynä, ihmisten viihtyvyyden heikentymisenä tai vaikutuksina kulttuuriperintöön ja muinaisjäänöksiin, maisemaan tai luonnonolosuhteisiin, kuten vaikutuksina maaperään, vesistöön, pohjavesiin, kasveihin, metsän määrään tai eläimiin.

Valtatien rakentamisenaikaiset vaikutukset tulee arvioida kunkin vaikutuslajin osalta erikseen. Lisäksi rakentamisen aikaiset vaikutukset on hyvä koota yhteenvedoksi esimerkiksi taulukkomuotoon.

Rakentamisaikaisia vaikutuksia arvioitaessa tulee muistaa, etteivät valtatie kaikki rakentamisaikaiset vaikutukset ole palautuvia, kuten arviointiohjelman kappaleessa 6.8. s. 95 todetaan. Valtatien rakentamisvaiheessa syntyvistä vaikutuksista monet ovat pysyviä tai pysyväisluonteisia.

Valtatien tai uusien rinnakkaistieyhteyksien rakentaminen edellyttää maaston käyttöönottoa tiealueeksi, joten rakentamisella on pysyviä vaikutuksia aina maa- ja kallioperään ja lisäksi rakentaminen voi edellyttää maamassojen kuljettamista muualta. Valtatien eri vaihtoehtojen varrella voi olla myös muinaisjäänöksiä, herkkiä luontokohteita tai metsää tai ihmisten koteja, joihin vaihtoehdon valinta ja tien rakentaminen vaikuttaa pysyvästi. Ne tulee ottaa huomioon vaikutusten arvioinnissa. Rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta tulee arvioida myös vaikutukset suojeltuun kallioalueeseen eli Pullakallioon.

Rakentamisesta aiheutuu myös arviointiohjelman tarkoittamia mahdollisesti palautuvia vaikutuksia kuten rakentamisaikainen melu, tärinä tai pöly. Ne voivat kuitenkin rakentamisvaiheessa olla pitkäaikaisia haittoja, jotka on arvioitava. Mahdolliset vaikutukset pohja- tai pintavesiin on arvioitava huolella, koska alueella voi sijaita kiinteistöjen talousvesikaivoja. Lisäksi Lapinjoen vettä käytetään talousveden raakavetenä Raumalla. Sen laadun on säilyttävä hyvänä. Vesistön pilaantuminen esim. hulevesien vaikutuksesta voi nopeasti aiheuttaa laajan haitan, joka voi vaikuttaa niin raakaveden laatuun kuin

vesistön kalaston tai vesistön tavoitetilan saavuttamiseen. Rakentamisaikaisia riskejä ja niiden todennäköisyyttä on syytä arvioida.

Vaihtoehdot maamassojen vastaanottoaikoille ja rakentamisen yhteydessä hulevesien käsittelyä on tarkasteltava YVA-selostuksessa.

Yhteisvaikutukset ja välilliset vaikutukset

Mahdollisten yhteisvaikutusten tunnistaminen ja arvioinnin merkitys korostuu laajassa, kahden kunnan alueelle ulottuvassa hankkeessa. Valtatie 8 hankkeella on useita vaikutusyhteyksiä muihin hankkeisiin mm. alueella olevaan teolliseen toimintaan ja Olkiluodon ydinvoimalle. Hankkeella voi olla vaikutuksia myös Rauman ja Eurajoen kuntien maankäytön suunnitteluun, joka puolestaan voi vaikuttaa yhdyskuntarakenteen muuttamiseen / muuttumiseen tai tietyn alueen liikenteen lisääntymiseen ja melun lisääntymiseen tai jonkun alueen yhdyskuntarakenteen muuttumiseen.

Välillisten vaikutusten ja yhteisvaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon ainakin Rauman kaupungin ja Eurajoen kunnan maankäytön suunnitelmat, Rauma-Kokemäki rautatieyhteys, Olkiluodontien liikennetarve ja ydinvoimalalta johdetut voimalinjat sekä Rauman ja Eurajoen merkittävät teolliset toimijat sekä muut alueen merkittävät hankkeet, joilla voi olla mahdollisia välillisiä vaikutuksia tai yhteisvaikutuksia.

Liikenteelliset vaikutukset ovat hyvä esimerkki välillisistä vaikutuksista. Liikenteellisillä muutoksilla voi olla monia erilaisia vaikutuskohteita, joita on hyvä pohtia laajasti. Välillisten vaikutusten arvioinnin tärkeyttä korostettiin monissa arviointiohjelmasta annetuissa lausunnoissa.

Hankkeeseen liittyvät riskit ja mahdolliset onnettomuustilanteet

Arviointiselostukseen tulee lisätä riskinhallintaa koskeva kappale, johon tulee sisällyttää rakentamisen ja käytönaikaiset mahdolliset riskit onnettomuuksille ja niistä mahdollisesti aiheutuville vaikutuksille ihmisille ja ympäristöön. Riskinarvioinnissa on otettava huomioon mahdolliset yhteisvaikutukset.

Hankkeen riskitarkastelut tulee tehdä mahdollisimman laajana. Riskien ja onnettomuustilanteiden osalta tulee huomioida paitsi valtatie 8 yleinen käyttö, niin myös lähialueen maankäytöllisesti merkittävä teollinen toiminta, läheinen asutus ja niiden mahdolliset yhteisvaikutukset. YVA-selostuksessa on arvioitava millaisia riskejä valtatiestä ja sen käytöstä voi aiheutua ympäristölle ja ihmisille. Riskien arvioinnissa tulee miettiä myös mahdollisten tai todennäköisten riskien lieventämiskeinoja.

Haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteet ja seurannan järjestäminen

Hankkeen suunnitteluvaihe on tehokkain ajankohta pyrkiä vähentämään niin rakentamisaikaisia kuin käytönaikaisia haitallisia vaikutuksia. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tärkeimpiä asioita onkin paitsi arvioida hankkeen vaikutuksia, niin myös esittää vaikutusten arvioinnin jälkeen se, miten todennäköisesti haitallisia vaikutuksia voidaan poistaa tai lieventää.

Arviointiselostuksessa tulee esittää vaikutusmekanismeittain, miten hankkeen todennäköisesti haitallisia vaikutuksia voidaan poistaa tai miten niitä voidaan lieventää. Arvioinnissa tulee esittää, millainen vaikutus lieventämistoimenpiteillä haitalliseen vaikutukseen on.

Hankkeen haitallisten vaikutusten ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteet sekä mahdolliset kompensatiotoimenpiteet tulee koota yhteenvedoksi esimerkiksi taulukkomuotoon. Tämä helpottaa eri tahojen tiedonsaantia ja toimenpiteiden huomioon ottamista jatkossa. Arviointiselostuksessa tulee esittää myös ehdotus, mahdollisien merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten seurannan järjestämisestä.

Vuorovaikutuksen järjestäminen YVA-menettelyn aikana

Arviointiohjelmassa on korostettu vuorovaikutuksen toteuttamista ja sosiaalisten vaikutusten arvioinnin merkitystä YVA-menettelyssä. Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeen yhteydessä järjestetyt vuorovaikutustilaisuudet täyttävät YVA-lain vaatimukset ja ne on sisällöltään toteutettu hyvin. Yhteysviranomaisen korostaa, että erilaiset asukkaiden haastattelut ja asukkaiden mukaan ottaminen suunnitteluun lisää molemmin puolin ymmärrystä.

7. ARVIONTIOHJELMALAUSUNNON TOIMITTAMINEN JA SIITÄ TIEDOTTAMINEN

ELY-keskus toimittaa lausuntonsa ja kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Lausunto toimitetaan samalla tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja mielipiteen esittäneille tahoille.

Arviointiohjelmalausunto ja siihen annetut lausunnot ja mielipiteet julkaistaan ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa:

www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA/.

8. SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUMAHDOLLISUUS

Suoritemaksu on 8 000 euroa.

Arviointiohjelmasta annettavasta yhteysviranomaisen lausunnosta perittävä maksu on määritelty työmäärältään tavanomaisen hankkeen mukaisesti (työaika: 11-17 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-

keskusten, TE-toimistojen ja KEHA-keskuksen maksullisista suoritteista annetun valtioneuvoston asetuksen (1259/2021) perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä. <http://www.keha-keskus.fi/yhteystiedot/myyntilaskutus>

9. SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 8, 16 ja 18 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 3 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (1259/2021) elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2022 2 §.

ASIAKIRJAN HYVÄKSYNTÄ

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asiantuntijajärjestelmässä ja siitä on merkintä asiakirjan viimeisellä sivulla. Asian on esitellyt johtava asiantuntija Asta Asikainen ja ratkaissut yksikön päällikkö Anu Lillunen

JAKELU	Hankkeesta vastaava Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue
TIEDOKSI	Lausunnon antajat Mielipiteen esittäjät YVA-hankekonsultti Taina Klinga, Sitowise Oy

Tämä asiakirja VARELY/2579/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument VARELY/2579/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Asikainen Asta 28.06.2022 15:26

Ratkaisija Lillunen Anu 28.06.2022 15:35