



Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue  
PL 636  
20101 TURKU

kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi

## Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä, Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma-Eurajoki

### SISÄLLYS

1	HANKETIEDOT .....	2
	Hankkeen nimi ja sijainti .....	2
	Hankkeesta vastaava .....	2
	Yhteysviranomainen .....	2
	Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehdoista .....	2
2	ASIAN VIREILLETULO .....	4
3	ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN .....	5
	Muu osallistumisen järjestäminen .....	5
4	ARVIOINTISELOSTUKSESTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET .....	6
	Yhteenveto lausunnoista .....	6
	Yhteenveto mielipiteistä .....	12
5	Arviointiselostuksen riittävyys ja laatu sekä sen laatijoiden pätevyys .....	15
	Arviointiselostuksen laatua ja riittävyyttä koskevat yksityiskohtaiset huomiot .....	17
6	Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä .....	18
	Yleistä perustellusta päätelmästä .....	18
	Vaikutuskohtainen tarkastelu .....	18
	Yhteysviranomaisen perustellun päätelmän yhteenveto .....	35
7	HANKKEEN JATKOKÄSITTELYSSÄ HUOMIOITAVAA .....	37
8	PERUSTELLUN PÄÄTELMÄN TOIMITTAMINEN JA SIITÄ TIEDOTTAMINEN .....	37
9	SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUMAHDOLLISUUS .....	37
10	SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET .....	38

Perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös, joka on tehty arviointiselostuksen, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen, sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain nojalla (jäljempänä YVA-laki).

## 1 HANKETIEDOT

### Hankkeen nimi ja sijainti

Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma-Eurajoki Varsinais-Suomen ELY-keskus

### Hankkeesta vastaava

Hankkeesta vastaavana toimii Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue (ELY-keskuksen L-vastuualue)

Hankekonsulttina ovat toimineet Sitowise Oy sekä Ramboll Oy

### Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena on toiminut Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue (ELY-keskuksen Y-vastuualue).

### Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehdoista

YVA-menettelyssä käsitellään tiehanketta Valtatie 8 parantaminen Rauman kaupungin ja Eurajoen kunnan välille (Valtatie 8 parannushanke). YVA-menettelyssä arvioitava valtatieosuus alkaa Raumalta valtateiden 8 ja 12 eritasoliittymästä ja päättyy Eurajoen eteläiseen eritasoliittymään. Valtatie 8 parantamishanketta suunnitellaan noin 13 kilometrin matkalle.

Hankkeen tavoitteena on kehittää liikenneverkkoa Rauman ja Eurajoen välillä osana liikennejärjestelmää siten, että hanke toteuttaa valtateiden parantamiselle asetettuja valtakunnallisia, seudullisia ja paikallisia tavoitteita. Hankkeen tarkoituksena on kehittää valtatieitä ja huomioida parantamista koskevassa suunnittelussa muun muassa liikkumisen turvallisuus, sujuvuus, maankäyttö ja ympäristö. Hankkeen toteuttaminen voi YVA-selostuksessa esitetyn arvion mukaan alkaa 2020-luvun lopussa.

Hankealue alkaa Rauman kaupungin varsin tiiviiltä keskusta-alueelta, jossa valtatie varrelle sijoittuu myös teollisuusaluetta ja päättyy Eurajoen kunnan keskustaajamaan. Nykyisen Valtatie 8:n varrelle sijoittuu erilaisia teollisuuden ja tuotannon alueita. Hankealueen ympäristöön sijoittuu myös paljon maaseutumaisia alueita ja nauhamainen asutus on havaittavissa valtatie lähiympäristössä. Asutus on alttiina tieliikenteen aiheuttamalle häiriölle, kuten melulle. Maiseman, asutuksen ja kulttuuriympäristön kannalta ennalta on tunnistettu erityisen herkäksi kohteeksi Lapijoen alue ja erityisesti sen maakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema-alue. Hankkeeseen liittyy hankealueen nykyisten eritasoliittymien - Rauma pohjoinen eritasoliittymän ja Luostarinkylän eritasoliittymän - lisäksi myös

uuden Olkiluodon ydinvoimala-alueelle johtavalle tielle vaihtoehtojen 2 ja 3 mukaan rakennettava eritasoliittymä. Kyseinen kohta on koettu liikenteellisesti ongelmalliseksi. Olkiluodontien linjausta on VE3:ssa muutettu aiemmasta, vielä YVA-ohjelmavaiheessa esitetystä linjauksesta.

Hankkeesta on tavoitteena laatia YVA-menettelyn jälkeen laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun (503/2005) mukainen yleissuunnitelma.

Valtatie 8 parantamishankkeen YVA-menettelyssä on tutkittu seuraavia hankevaihtoehtoja:

**Vaihtoehto (VE0+):** Nykyiseen valtatiehen 8 tehdään vähäisiä parantamistoimenpiteitä, jotka toteutetaan liikenneturvallisuuden saavuttamiseksi. Rauman pohjoinen eritasoliittymään tehdään parannuksia, Luostarinkylän eritasoliittymä säilyy entisellään. Lisäksi tasoliittymiä siirretään ja kanavoidaan. Hosistontien kohdalle toteutetaan kevyenliikenteen väylä. Nopeusrajoituksen säilyvät nykyisellään, ohituskaistateilla pääsääntöisesti 100 km/h ja muutoin 80 km/h, Olkiluodon risteyksessä 60 km/h. Muutosalueille toteutetaan meluntorjuntatoimenpiteitä.

**Vaihtoehto (VE1):** Nykyinen valtatie 8 parannetaan jatkuvaksi ohituskaistatieksi (2+1). Sorkanmaantien ja Olkiluodontien liittymät ovat jatkossakin tasoliittymiä. Hankkeessa tehdään parannuksia olemassa olevaan Rauma pohjoinen eritasoliittymään ja Luostarinkylän eritasoliittymä säilyy entisellään. Olkiluodontien liittymä säilyy tasoliittymänä. Lakarinkadulta Lapijoelle rakennetaan rinnakkaistieyhteys ja siihen kevyenliikenteen väylä. Meluntorjuntaa toteutetaan melualueille. Ohituskaistaosuuksille toteutetaan riista-aidat. Nopeustaso ohituskaistaosuuksilla 100 km/h ja tasoliittymien kohdalla 80 km/h. Tiealueen leveys on > 35 metriä ja molemmin puolin suoja-alue.

**Vaihtoehto (VE2):** Nykyinen valtatie 8 parannetaan nelikaistaiseksi (2 + 2) väyläksi olemassa olevaan tiekäytävään. Rauma pohjoinen ja Luostarinkylän eritasoliittymiä parannetaan ja Olkiluodontien kohdalle rakennetaan uusi eritasoliittymä. Valtatien tasoliittymät poistetaan ja hidasliikenne kielletään. Kulkuyhteys toteutetaan uudella rinnakkaistieyhteydellä, joka toteutetaan Lakarinkadulta Lapijoelle nykyisen valtatie kaakkoispuolelle ja sen yhteyteen rakennetaan kevyen liikenteen väylät. Suunnittelualueelle toteutetaan riista-aidat. Valtatie nopeustaso on 100 km/h. Meluntorjunta toteutetaan melualueille. Vaihtoehto edellyttää ainakin kolmen asuinrakennuksen lunastamista. Tiealueen leveys on > 40 metriä ja molemmin puolin suoja-alue.

**Vaihtoehto (VE3):** Nykyinen valtatie 8 parannetaan nelikaistaiseksi (2 + 2) väyläksi Raumalta Sorkanmaantien liittymään saakka. Siitä eteenpäin Eurajoelle Valtatie 8 parantamishanketta suunnitellaan Sorkanmaantien

pohjoispuolelle uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie länsipuolelle. Uutta tielinjausta suunnitellaan noin viiden kilometrin matkalle. Rauma pohjoinen ja Luostarinkylän eritasoliittymiä eritasoliittymää parannetaan. Olkiluodontien liittymään rakennetaan uusi eritasoliittymä. Olkiluodontie linjataan uudelleen Lapjoen kylän eteläpuolelle. Tasoliittymät poistetaan ja hidasti liikenne kielletään. Kulkuyhteydet toteutetaan rinnakkaistieyhteyksin. Uusi rinnakkaistieyhteys toteutetaan Lakarinkadulta Lapjoelle nykyisen valtatie kaakkoispuolelle. Nykyinen valtatie jää myös rinnakkaistieyhteydeksi. Suunnittelualueelle toteutetaan riista-aidat. Valtatie nopeustaso on 100 km/h. Meluntorjunta toteutetaan melualueille. Vaihtoehto edellyttää ainakin yhden asuinrakennuksen lunastamista. Tiealueen leveys on > 40 metriä ja molemmin puolin suoja-alue.

**Vaihtoehto (VE0)** Vaihtoehto nolla on muodostettu vertailukohdaksi Valtatie 8 parantamishankkeen muille vaihtoehdoille ja niissä suunnitelluille toimenpiteille. Siinä tarkastellaan tilannetta, jossa yksikään hankkeen muista vaihtoehdoista (VE0+, VE1, VE2, VE3) ei toteudu. ”Nolla” vaihtoehto vastaa nykytilannetta ja sen kehitystä ilman kehittämishankkeiden totuttamista.

Hankkeen vaihtoehtojen vaikutusten arviointiin liittyy koko hankkeen elinkaari, mutta arviointi painottuu vuoteen 2050, joka on myös liikenneennusteen arvioitu ajankohta.

## 2 ASIAN VIREILLETULO

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Arviointimenettelyssä arvioitavat hankkeet on lueteltu YVA-lain (252/2017) liitteen 1 hankeluettelossa. Nyt kyseessä oleva Valtatie 8 parantamishanke edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelyä YVA-lain hankeluettelon kohdan 9 c) nojalla: *Tien uudelleen linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampi-kaistaistieosan pituudeksi tulee vähintään 10 km.*

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

Hankkeesta vastaava saattoi hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) vireille toimittamalla ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma) yhteysviranomaiselle 8.4.2022. Arviointiohjelma oli nähtävillä 2.5. – 2.6.2022 ja yhteysviranomaisen antoi siitä lausuntonsa 28.6.2022.

Hankkeesta vastaava on toimittanut 23.2.2023 yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen arviointiselostuksen (jäljempänä arviointiselostus) sen käsittelyä ja yhteysviranomaisen perustellun päätelmän antamista varten.

### 3 ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olostä sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 3.3. – 3.5.2023. Kuulutus ja arviointiselostus liitteineen julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla [www.ely-keskus.fi/kuulutukset](http://www.ely-keskus.fi/kuulutukset) Kuulutus julkaistiin myös Rauman kaupungin ja Eurajoen kunnan sähköisellä ilmoitustaululla. YVA-hanketta koskeva aineisto oli nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivuilla [www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA](http://www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA) Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Rauman kaupungille ja Eurajoen kunnalle julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Länsi-Suomi ja Satakunnan kansa -lehdissä 3.3.2023 sekä Raumalainen-lehdessä 8.3.2023 julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

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

Arviointiselostuksesta järjestettiin avoin yleisötilaisuus 15.3.2023 klo 17:00 - 19:00 Rauman kaupungissa Posellissa Nuortamonkatu 12, 26100 Rauma. Tilaisuus järjestettiin läsnäolotilaisuutena. 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, tiehankkeen vaikutuksia yksityisten henkilöiden omistamiin kiinteistöihin ja mahdollisesti toteutettavia kiinteistöjen lunastusmenettelyjä.

#### Muu osallistumisen järjestäminen

Hankkeesta vastaavan toimesta arviointimenettelyn aikana järjestettiin asukkaille lisäksi kaksi työpajaa ja yksi maastopäivä, joissa oli mahdollista antaa palautetta suunnittelua varten.

Hankkeeseen on lisäksi perustettu viranomaisten ja keskeisten sidosryhmien edustajista koostuva hankeryhmä, joka on arviointiohjelman ja arviointiselostuksen valmistelun aikana kokoontunut kolme kertaa.

Hankkeen YVA-menettelyssä kertynyttä tietoa on ollut saatavilla sivuilta [www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA](http://www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA) Lisäksi hankkeesta vastaava ja hankekonsultti ovat ylläpitäneet verkossa hankkeelle palautekanavaa,

jonka kautta palautetta on ollut hankkeesta mahdollista jättää kuulemisaikojen ulkopuolella.

#### 4 ARVIOINTISELOSTUKSESTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteysviranomaisen pyysi lausunnot arviointiselostuksesta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, 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.

Hankkeen kuulutusaikana oli mahdollista jättää myös mielipiteitä.

Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle kuulutusajan päättymiseen mennessä 10 lausuntoa ja 6 mielipidettä.

Seuraavissa lausuntoja ja mielipiteitä koskevissa yhteenvedoissa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemisaikana jätetyn palautteen keskeisestä sisällöstä. Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta [www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA](http://www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA) Verkkosivuilla julkaistuista lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu mustaamalla henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

#### Yhteenveto lausunnoista

##### Eurajoen kunta 25.4.2023

Hankkeen tavoite on parantaa liikenneturvallisuutta liikennemäärien kasvaessa. VE0+ ja VE1 eivät toteuta tavoitetta. Liikennemäärä on nykyisellään yli 11 000 ajoneuvoa/vrk ja tulee kasvamaan. Ongelmana on Oikiluodon risteysalue. Valtatie 8 nelikaistaistaminen (VE2 ja VE3) on perusteltu liikenneturvallisuuden, kehittymistarpeiden ja asutuksen vuoksi.

Ympäristöä on tarkasteltu kattavasti. Terveysturvallisuudesta ja sosiaalisuudesta vastaavilla on ollut tilaisuus antaa lausuntonsa.

VE2 ja VE3:ssa on huomioitu rinnakkaisliikenne Lakarin ja Eurajoen kunnan välillä. Rinnakkaistiet ovat tärkeitä paikalliseen liikkumiseen ja tarjoavat mahdollisuuksia elinvoiman kehittämiseen. Rinnakkaistiemalleissa on huomioitava Eurajoen kunnan katuverkon kapasiteetti. Liikenneturvallisuus ei saa vaarantua. Raskasta liikennettä ei saa ohjata

30.6.2023

Lapijoen asuntoalueen läpi. Paikallinen poikittaisliikenne Valtatie 8:n yli (kevyt- ja maatalousliikenne) on huomioitava.

VE2 ja VE3 on melunsuojaus huomioitu asutuksen läheisyydessä. Molemmissa VE:ssa on hyviä ja huonoja puolia. VE3 tulee kokonaan uudelle tielinjalle ja rikkoo Lapijoen kulttuurillisesti arvokkaan maisema-alueen. Olkiluodontien uudelleenlinjaus vähentää liikennettä Lapijoen koulun ja kylän läheisyydessä. VE3 ei mahdollista tien rakentamisen vaiheistamista eikä linjaus ole nykyisessä maakuntakaavassa.

Eurajoen kunnan mielestä VE2 on toteuttamiskelpoisin ratkaisu. Olkiluodon eritasoliittymän rakentaminen on ykkösprioriteetti liikenneturvallisuuden ja kasvavan liikennemäärän vuoksi. VE2 mahdollistaa rakentamisen vaiheistamisen. VE2:ssa tulee huomioida Lapijoen koulun ja kylän liikenneturvallisuus, kun Olkiluodontien liikennemäärien ennustetaan kasvavan. VE2 Olkiluodontien linjausta olisi järkevää tarkastella VE3 linjauksen mukaisesti. Lisäliittymällä voitaisiin vanhaa tiepohjaa hyödyntää ja toteuttaa kulku nykyisille asuinalueille Olkiluodontien alkupäässä.

### **Rauman kaupunki 2.5.2023**

Rauman kaupunki on korostanut Valtatie 8 rakentamisessa tavoitetta liikenteen sujuvuudesta ja liikenneturvallisuuden parantamisesta erityisesti Valtateiden 8 ja 12 välisessä Rauman pohjoinen eritasoliittymässä. Valtatie 8 (Rauma, Eurajoki) tieliikenneonnettomuuksista noin 40 % tapahtuu Rauma pohjoinen eritasoliittymässä, rampeilla ja ramppiliittymissä.

Lakarin logistiikka- ja teollisuusalueen kytkeminen rinnakkaistieyhteydellä valtatiehen (VE1, VE2 ja VE3) on tärkeää etenkin Porin suuntaan lähtevän tai sieltä saapuvan liikenteen osalta. Liikenteen sujuvuuden kannalta VE2 ja VE3 ovat parhaita. Rauman alueella valtatieitä parannetaan nykyisellä paikallaan ja hankkeella on vähäisiä vaikutuksia lähialueiden maankäyttöön. Vaikutukset ympäristöön arvioidaan suhteellisen pieniksi, eikä hanke muuta alueen luonnetta tai ominaispiirteitä. Luonnonympäristö ei ole erityisen herkkää jo voimakkaasti rakennetussa ympäristössä.

Rauman kaupunki on tuonut esille Valtatie 8 sijoittumisen osin metsäteollisuuden raakavesikanavan valuma-alueelle, josta Rauman Vesi valmistaa talousvettä. Raakavesikanavan veden laatu on turvattava myös mahdollisissa onnettomuustilanteissa. Mikään vaihtoehtoista ei arvioinnin mukaan vaaranna Lapijoen raakavesikanavaa ja veden käyttöä. Liikenteen onnettomuusriski ja vesistöjen pilaantumisenriski pienenevät kaikissa vaihtoehtoissa, eniten VE2 ja VE3:ssa. Tielinjauksien suunnittelulla ja toteutusratkaisulla voidaan ehkäistä merkittävästi pintavesivaikutuksia.

Ympäristö- ja lupalautakunta toteaa, että arviointiselostuksessa on otettu huomioon arviointiohjelmavaiheessa lausunnossa esiin tuodut asiat ja arviointiselostuksesta ei ole huomautettavaa.

### **Satakuntaliitto 19.4.2023**

YVA-ohjelmaa koskevassa lausunnossa kiinnitettiin huomiota valtatiehankkeen vaihtoehtojen sijoittumiseen suhteessa Satakunnan maakuntakaavoihin ja maakunnallisia kulttuuriympäristöjä koskevaan tarkentamistarpeeseen. Lisäksi kiinnitettiin huomiota rinnakkaisteihin liittyvien vaikutusten arvioinnin tarpeeseen, Satakunnan viherrakenneselvityksen huomiointiin ja vesienhoitosuunnitelmien täydentämistarpeisiin. Nämä täydennystarpeet on otettu huomioon.

YVA-prosessissa saadun palautteen perusteella VE3:een on sisällytetty uusi Olkiluodontien linjaus. Osallisten näkökulman huomiointi on vaikuttanut YVA-selostuksen laadintaan ja ympäristövaikutusten arviointiin kuitenkin siten, että Olkiluodontien uudelleenlinjauksesta puuttuu maastonselvityksiin perustuva tieto. Esimerkiksi sivulla 113 (luku 10, luonnon monimuotoisuus) todetaan, että jatkosuunnittelussa tulee tehdä tarkentavia luontoselvityksiä alueelle ja tarvittaessa tarkentaa tielinjauksen sijaintia. Todetaan, että ekologiset yhteydet saattavat heikentyä paikallisesti, kun uusi linjaus pirstoo metsäaluetta ja metsäisillä alueilla uudet linjaukset lisäävät myös reunavaikutuksia. Tiedon puutteen vuoksi ehdotettua uutta tielinjausta ei ole otettu huomioon esimerkiksi luvun 10 kartoissa 10.1.–10.8. vastaavalla tavalla kuin sivulla 57 olevassa kuvassa on tehty. Sama huomio koskee myös osaa muita teemoja. Uuden tielinjauksen tietopohjan täydentämiseen, vaikutusten arviointiin ja myös vuorovaikutukseen tulee kiinnittää YVA-yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässä ja hankkeen jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Luvussa 5, yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, on arvioitu hankevaihtoehtojen suhdetta Satakunnan maakuntakaavoihin ja kuntatason kaavoihin. Satakunnan maakuntakaavan osalta on sivulla 38 todettu VE3:n edellyttävän mahdollisesti maakuntakaavan muutosta ja että viranomaiset voivat ottaa kantaa asiaan YVA-selostuksen lausunnoissa.

Satakuntaliitossa on parhaillaan vireillä Satakunnan maakuntakaavan 2050 laatiminen. Maakuntakaavan 2050 lähtökohtana ovat voimassa olevien maakuntakaavojen merkinnät ja määräykset. Liikenneverkon kehittämistarpeita arvioidaan kaavaprosessissa tarpeen mukaan huomioiden valmistuneet selvitykset ja suunnitelmat sekä niihin liittyvät vaikutusten arvioinnit.

Luvussa 10 (luonnon monimuotoisuus) ja luvussa 19 (jatkosuunnittelu) on esitetty toimenpiteitä, jotka vähentävät esim. ekologisiin yhteyksiin



kohdistuvia haittoja hanketta toteutettaessa. Nämä tulee ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

Luvussa 10 (luonnon monimuotoisuus) olisi tullut havainnollistaa millaisia ovat liito-oravan hyppypylväät, kuivapolku ja miten alikulku/maayhteys on mahdollista toteuttaa. Lisäksi kyseisten ratkaisujen osalta olisi ollut hyvä esittää osana vaikutusten arviointia myös tutkimustietoa tai selvityksiä esim. hyppypylväiden toimivuudesta. Sivulla 114 on kiinnitetty huomiota hirvieläinten kulkuun ja miten niihin voidaan vaikuttaa. Myös suurpetojen liikkumismahdollisuuksia (lähinnä susi ja ilves) olisi tullut tarkastella.

Kyseessä on mittava hanke ja siitä aiheutuu hankkeen toteutuessa merkittäviä vaikutuksia riippuen valittavasta toteutusvaihtoehdoista. Satakuntaliiton mukaan YVA-selostuksessa on tunnistettu hyvin hankkeen toteuttamisesta aiheutuvia vaikutuksia eri vaihtoehdoissa ja siinä on otettu Satakunnan maakuntakaavojen tavoitteet huomioon ja selvitetty hankkeen suhdetta maakuntakaavojen ratkaisuihin riittävällä tavalla. Lausunnolla oleva ympäristövaikutusten arviointiselostus on huolellisesti laadittu ja havainnollinen edellä esitetyistä huomioista huolimatta.

Arviointiselostuksessa esitetään jatkosuunnittelussa huomioitavia toimenpiteitä, jotka vähentävät keskeisiksi tunnistettuja haittoja. YVA-prosessin vuorovaikutusprosessi vaikuttaa onnistuneelta.

### **Satakunnan hyvinvointialue 25.4.2023**

Hankkeen vaihtoehdot ja arviointi ovat kattavia. Hyvinvointialueen palvelujen saavutettavuuden, järjestämisen ja tuottamisen näkökulmasta liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus häiriötilanteessa ovat keskeisiä arviointikriteerejä, koska tieliikenneonnettomuus saattaa sulkea ajokaistan. Satakunnan hyvinvointialueen mukaan VE2 ja VE3 mahdollistavat liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta parhaimmat vaihtoehdot.

### **Puolustusvoimat 2.5.2023**

Puolustusvoimat eivät esittäneet lausuntoa.

### **Satakunnan museo 4.5.2023**

#### *Kulttuuriympäristö ja maisema*

Alueen kulttuuriympäristöjen nykytila sekä arviointi vaikutuksista kulttuuriympäristöön ja maisemaan on esitetty kattavasti. YVA-selostuksessa esitetään jatkosuunnittelutarpeita haittavaikutuksien lieventämiseksi.

Eurajoen alueella maiseman herkkyys muutokselle on avoimen peltomaiseman, pienipiirteisen jokimaiseman, muinaisjäännösten ja rakennetun kulttuuriympäristön arvojen vuoksi suuri.

Kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta VE0+ ja VE1 ovat soveltuvimpia. VE1:ssä vaikutukset ovat kohtalaiset Lapinjoen avoimessa kulttuurimaisemassa. Melunsuojauksella on vaikutuksia maisemaan ja sen toteuttamiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa huomiota.

Peltoaukeilla rinnakkaisteiden korko ja päällyste voivat vaikuttaa siihen, että ne ajan myötä maastoutuvat osaksi maalaismaisemaa. Pääväylän eri vaihtoehtojen havainnekuvat ovat kattavia ja selkeitä. Havainnekuvia olisi tullut tehdä myös rinnakkaisteista sekä niiden maisemavaikutuksista.

#### *Arkeologinen kulttuuriperintö*

Valtatie 8-hankkeen vaikutusalueella sijaitsee muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Ne on esitelty selostuksessa. Alueella on toteutettu arkeologinen inventointi (Mikroliitti Oy 2022), jonka tuloksena tunnistettiin ennen tuntemattomia muinaisjäännöksiä, varhaismetallikautiseksi ajoitettuja röykkiöitä. Kohteet on esitetty selostuksessa kartoilla. VE3 nykyisen Olkiluodontien linjausta muutetaan siten, että Lapinjoen kylän eteläpuolelta linjataan kokonaan uusi 1,7 km pituinen tie. Tämän tielinjauksen osalta arkeologista selvitystä ei toistaiseksi ole laadittu. Selvitys tehdään viimeistään yleissuunnitteluvaiheessa, mikäli VE3 valitaan toteutettavaksi.

Vaikutuksia muinaisjäännöksiin on vertailtu olemassa olevan tiedon pohjalta oikein. VE1 ja VE2:ssa kiinteitä muinaisjäännöksiä sijaitsee tien välittömällä vaikutusalueella. Näiden vaihtoehtojen toteutuessa on varauduttava arkeologisiin kaivaustutkimuksiin. VE3:n osalta vertailua ei toistaiseksi voi tehdä. Mahdollisten tutkimusten tarve ja laajuus selviää suunnittelun edetessä.

#### **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto 31.3.2023**

Valtatie 8 ympäröi teollisuusalueet (T) ja itäosaan on sijoitettu teollisuus- ja varastointialue, jolle saa sijoittaa merkittävän vaarallisten kemikaalia käsittelevän tai valmistavan laitoksen (T/Kem). Tukesilla ei ole tietoa alueelle mahdollisesti suunnitelluista laitoksista. Tukes arvioi lupakäsittelyssään kemikaalionnettomuuksien vaikutusten perusteella, onko sijoittuminen mahdollista ko. paikkaan.

*Kaavamerkintä* T/Kem ei yksistään varmista sitä, että kemikaalilaitoksen voisi T/Kem kaavalle sijoittaa. Tukes ylläpitää listausta valvomiensa kemikaalikohteiden konsultointivöhykkeistä: Kemikaalilaitosten konsultointivöhykkeet löytyvät Tukesin nettisivuilta. Tukes suosittelee olemaan yhteydessä yrityksiin, joiden konsultointivöhykkeelle suunniteltu

30.6.2023

valtatieparantaminen mahdollisesti sijoittuu (Adven Oy, Kuljetusliike Y. Auramaa Oy, Fingrid Oyj, Oras Oy). Näillä laitoksilla on tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden aiheuttamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimintaansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista. Jos valtatieparantamiseen liittyy esim. uusia liittymiä, voi niillä olla vaikutusta kemikaalilaitoksille tapahtuvaan liikenteeseen. Pelastustoimen lähestyttävyyden on ensisijaisen tärkeää huomioida suunnittelussa.

Kemikaalilaitosten riskit ja vaikutukset tulee huomioida hankkeessa.

### **Liikenne- ja viestintävirasto, Traficom 22.3.2023**

Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

### **Teollisuuden Voima Oy ja Posiva Oy 28.4.2023**

Toteutettavimpana pidetään VE2. Se on ympäristön kannalta vähemmän kuormittava, lisää liikenneturvallisuutta ja sujuvoittaa liikennettä.

Ratkaisuvaihtoehdossa tulee huomioida Olkiluotoon tuleva liikenne ja sieltä lähtevä liikenne. Eritasoliittymä palvelee parhaiten tätä tilannetta. Olkiluotoon suuntautuvan raskaanliikenteen odotetaan lisääntyvän tulevina vuosikymmeninä. Eritasoliittymä palvelee, sujuvoittaa ja on turvallinen vaihtoehto vilkkaassa liikennekohdassa.

### **Fingrid Oyj 3.5.2023**

Alueella on useita Fingridin nykyisiä voimajohtoja ja Olkiluoto 4 ydinvoimalaitoshankkeen suunniteltuja voimajohtoreittejä sekä Fingridin Rauman sähköasema, tasavirta-asema ja suurmuuntajien kuljetuksiin käytettävä Sorrin siirtokuormauspaikka radan varrella. Fingridin ja osin Teollisuuden Voiman voimajohdot risteävät Valtatie 8 kanssa kolmessa kohtaa suunnittelualueella. Fingridillä on Sorrin teollisuusalueella rautatien yhteydessä sijaitseva suurmuuntajien kuljetuksiin käytettävä siirtokuormauspaikka, jonka muuntajakuljetusreitti kulkee Valtatie 8 kautta.

Tiehankkeen teknisiin ratkaisuihin ei oteta esitetyn tiedon pohjalta kantaa. Hankkeesta vastaavan tulee selvittää Valtatie 8:n suunnitteluprosessin aikana, miten tekninen yhteensovittaminen voimajohtojen kanssa tehdään. Jotain tarkistettavaa voi tulla esiin yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Jatkosuunnittelun tarpeet ml. risteämäläusannon pyytäminen Fingridiltä on tuotu esille YVA-selostuksen luvussa 19. Valtatien sijoituksesta, eritasoliittymistä ja muista liikennejärjestelyistä tulee pyytää Fingridiltä hankkeen suunnittelun edetessä erillinen risteämäläusunto.

## Yhteenveto mielipiteistä

### Mielipide 1

Kannatettavin linjaus Lapijoen kannalta on VE3. Nelikaistaisena se on helpoin, edullisin ja työturvallisuuden kannalta paras, eikä haittaa rakennettaessa muuta liikennettä. Yksi asunto lunastetaan ja pellot pirstoutuvat vähiten. Muut VE:t edellyttävät monia paikallisteitä, jotka pilkkovat peltoja. Nykyinen Valtatie 8 jää paikallistieksi ja siihen voidaan avata suljettuja tonttiliittymiä. Nykyinen Valtatie 8:n silta riittää. Melu vähenee, kun VE3 on kauempana asutuskeskittymistä ja mahdollistaa liikenteen kasvun.

Olkiluodontien eritasoliittymän tyypiksi esitetään ns. Maskun risteuksen mallia, missä iso liikenneympyrä on valtatie päällä. Risteys sopii kapealle alueelle ja metsää säästyy. VE3 linjaus suoristaa valtatie linjausta. Valtatie risteävä liikenne jokilaaksossa on huomioitava. Riittävät alikulut pitää järjestää maatalousliikennettä varten. Vanha museosilta seutuineen pitää suojata läpikulkuliikenteeltä.

### Mielipide 2

Valtatie 8 suunnitelman tulisi kattaa Rauman eteläinen risteys (metsäteollisuuden risteys). Tämä mahdollistaisi kaupungin läpi kulkevan valtatie toteuttamisen arvioinnin. Vaihtoehtoisia tien toteutustapoja tulee pohtia, mm. tieyhteyden lähteminen Rauman eteläpuolelta ja liittyminen Valtatie 8:aan Eurajoella jo perusparannettuun tieyhteyteen.

Olkiluodon risteuksen suunnittelussa tulee huomioida laitoksen kaupallisen käytön aloitus huhtikuussa 2023 ja rakennusvaiheen päättämisen pienentävä vaikutus liikennemääriin. Olkitien valmistuminen ohjaa työmatkaliikennettä Eurajoen Hakkilaan kylään. Mikäli Olkiluodon alueelle rakennetaan lisää ydinvoimaa, tulee sinne rakentaa toinen poistumistie Säteilyturvakeskuksen ohjeen mukaisesti. Kannatettavin on VE1. VE2 pirstoo metsä- ja peltoalueet ja VE3 lisää Lapijoen kylän melutasoa ja rikkoo alueen kulttuurimaiseman.

### Mielipide 3

Kiireellisimpiä toimenpiteitä ovat Olkiluodon risteysjärjestelyt ja Hietatie liittymän turvallisuus. Järeiden toteutustapojen suunnittelu voi johtaa siihen, että huonosti toimivien ja vaarallisten risteysten kanssa joudutaan elämään pitkään. Meluvallit parantavat Lapijoen asuntoalueen äänimaailmaa.

Haluttaessa säilyttää Lapijoen kulttuurimaisemaa, viljelysmaita ja viherkäytävää, niin huonoin on VE3. Paikallisia asukkaita ja olosuhteita

tulee kunnioittaa, ei pelkästään rakentaa tietä pitkämatkalaisia ohikulkijoita varten.

Kompromissivaihtoehtona tulisi toteuttaa VE2 vaiheittain. Siihen tulisi liittää Olkiluodon risteysjärjestelyt sekä Olkiluodon tien uudelleen linjaus Lapijoen kylän ohi eteläpuolelta, VE3 mukaisesti. Se lisäisi turvallisuutta Lapijoen koulun oppilaiden koulumatkoihin, sekä rauhoittaisi Lapijoen kylää Olkiluodontien jatkuvasti kasvavalta liikenteeltä.

#### **Mielipide 4**

VE3:n maisemalliset vaikutukset olisi pitänyt perustella paremmin, ml. lieventäminen ja maakuntakaavan huomiointi. Merkittävimmät maisemalliset arvot liittyvän Lapinjoen kulttuurimaisemaan.

YVA-selostuksessa s.38 on kannanotto VE3:n maakuntakaavan mukaisuudesta. VE3 poikkeamaa maakuntakaavasta ei pidetä vähäisenä. Tielinjauksella on merkittävä vaikutus alueen suunnitteluun ja kulttuuriympäristöön. VE3 ei tue Lapijoen suunnittelua maakuntakaavan mukaisesti. Suunnittelua ohjaava suojelumerkintä kh1 on huomioitava. Perustellut poikkeukset maakuntakaavasta tulisi esittää YVA-vaiheessa. kh1 merkinnän vaikutus jää kyseenalaiseksi, mikäli alue rikkoontuu.

Hankkeella on ristiriitaisia vaikutuksia maakuntakaavan ohjeistuksen kanssa. YVA-selostuksen s.102 ja s.104 on esitetty arvio hankkeen maisemallisia vaikutuksia Lapijoen kohdalla *"Maisemallisesti herkin alue muutoksille on maakunnallisesti merkittävä Lapinjoen kulttuurimaisema Eurajoella."* YVA-selostuksessa mainitut maisemavaikutukset ovat ristiriidassa maakuntakaavassa todettuun "vähäiseen poikkeamaan".

Maakuntakaavan ohjausvaikutus määräytyy mm. MRL:n 32 § sekä 33 §:ien nojalla. Maantielain mukaisen tiesuunnitelman tulee perustua kaavaan. Maakuntakaavan sisältövaikutuksista on säädetty MRL 28 §:ssä.

Maantielain 17 § mukaan valtatie yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua MRL:n mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.

Luonnonsuojelulain (9/2023) 15 §:ssä ja 144 §:ssä tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja -päätösten sekä 91 §:ssä tarkoitettua maisemanhoitoaluetta koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa.

Havainnekuvia silloista, rampeista, neljä metriä korkeista melumuureista ja läpinäkyvistä melusteista, olisi pitänyt tuottaa enemmän. Päätöksen tueksi tulisi olla riittävästi havainnollistavaa materiaalia, ettei toteutusvaihtoehtoa valita ympäristöstä välittämättä. YVA-selostuksenperusteella ympäristön asukkaat tai päättäjät eivät pysty arvioimaan maisemallisia vaikutuksia. Kaikkea ei voi pelastaa

jatkosuunnittelussa ja maiseman menetyksen kompensoimisvaihtoehtoja on esitetty niukasti. Maakuntakaava on otettava maiseman osalta huomioon. Kulttuurimaiseman menetystä ei voi kompensoida siltarakenteilla tai läpinäkyvillä kaiteilla. VE3 on ristiriidassa maakuntakaavan tavoitteiden ja suojelumääräysten kanssa. Linjaus poikkeaa kaavan keskeisistä periaatteista ja vaikuttaa haitallisesti ympäristöön, sekä ihmisten elinoloihin. Tielinjauksessa on huomioitava MRL:n mukaisesti maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaaliminen.

### **Mielipide 5**

VE0+ ja VE1 eivät toteuta 8-tiellä asetettuja liikenteellisiä tavoitteita ja ovat toteuttamiskelvottomia. Niissä rinnakkaistielinjaukset aiheuttaisivat yhtä pahoja haittoja maankäytölle kuin VE2 rinnakkaistiet.

VE3 maisemalliset haitat arvioitiin VE2 suuremmiksi Lapijoen kohdalla. Asia ei ole ihan näin. Molemmat Lapijoen peltomaisemaa halkovat tiet sisältävät meluaidat sekä rinnakkaistiet. Vaihtoehtojen ero on muutama sata metriä sijainnissa.

Lapijoella on tien varrella runsaasti asutusta. VE2 halkaisisi kylän kahtia ja haittaisi elämää. Suunnitellut alikulut eivät ole riittäviä. VE3:ssa nykyinen 8-tie jäisi erittäin toimivaksi kylätieksi ja jopa aiemmin poistettujen liittymiä voitaisiin avata. Lapinjoen ylittävä silta toimisi jatkossakin ja uusia siltoja tarvittaisiin yksi.

Rinnakkaisteiden haittaa ei ole otettu riittävästi huomioon. VE2:ssa rinnakkaistie haittaa kulttuurimaisemaa ja maankäyttöä merkittävästi ja vie peltomaata suhteellisesti enemmän ja tekee suurempaa haittaa viljeltävyydelle kuin VE3 uusi 8-tien linjaus. Rinnakkaistie pirstoo peltolohkoja ja se haittaa viljelyä.

Lapinjoen pohjoispuolen 8-tien uusi tielinja VE3 noudattelee nykyistä ojalinjaa. Viljeltävyys alueella säilyisi. Rinnakkaistien liikenne saattaa olla vilkkaampaa ja raskaampaa kuin on arvioitu. Rinnakkaistie yhdistää mm. Lakarin ja Köykän teollisuusalueet eli on kaiketi mahdollista, että esim. niiden välinen raskas ja kevyt liikenne kulkee rinnakkaistietä. Liikennemäärät voivat kasvaa myös Lapijoen asuntoalueella, koska rinnakkaistie kulkee sen läpi.

Lapijoen kylän kohdalla VE2:ssa joukko ihmisiä altistuu enemmän haitallisille vaikutuksille verrattuna VE3:een. 8-tie uudessa maastokäytävässä (VE3) ihmisten määrä vähenee eli yhteen lasketut haitat vähenevät. Nykyisen 8-tien varrella asuvien kokema haitta ei ole yhtään vähäisempi verrattuna mahdollisen uuden linjauksen läheisyydessä asuvien kokemuksiin. Ratkaisevaa on, kuinka isoon joukkoon tien haitalliset vaikutukset osuvat ja kuinka voimakkaita haitat ovat.

Selostuksessa todetaan talojen purkamisen olevan hyvin merkittävä haitta. VE2:ssa kolme taloa jäisi tien alle. VE2 toteuttamisen aiheuttama haitta on kohtuuton.

Toivon viranomaisen valinnan kohdistuvan vaihtoehto kolmeen (VE3).

Tiejärjestelyissä tulee ottaa huomioon Olkiluodontien linjaus Lapijoen koulun ja asutuksen näkökulmasta. VE3 merkittävänä etuna on Olkiluodontien uusi linjaus, jolla läpikulkuliikenne saadaan pois koulun ja muun asutuksen keskeltä. VE3 parantaa turvallisuutta ja viihtyisyyttä Olkiluodontien varrella Lapijoen kohdalla. Hyötyjinä on iso joukko ihmisiä, sekä asukkaita että koululaisia.

### **Mielipide 6**

Lapijoen kylän kannalta VE3 on paras ratkaisu. Vaikutusalueella olevien talojen ja ihmisten määrä vähenee ja vanhan tien jättäminen rinnakkaistieksi palvelee tarkoitusta erinomaisesti. VE0 ja VE1 parantavat tilannetta vain vähän ja kustannukset ovat kuitenkin mittavat.

VE2 melusuojaus on vaillinainen ainakin eritasoliittymässä ja Raskintien kohdassa. Melusuojaus tulisi toteuttaa asutuksen kohdalla. VE2 ratkaisut risteävän liikenteen palvelemiseksi ovat riittämättömiä. VE2 uusi rakennettava rinnakkainen paikallistie rikkoo kulttuurimaisemaa ja haittaa maankäyttöä arvioitua enemmän. Päätöksessä on otettava täysimääräisesti huomioon valtatie parantamisen vaikutusten lisäksi muiden tielinjausten vaikutukset elinolosuhteisiin.

VE2 ja VE3 maisemallinen haitta jokilaaksossa on selostuksessa todetusta poiketen yhtenevä. Molemmat sisältävät hieman eri paikoissa olevat samanlaiset tiet. VE2 koteja joudutaan purkamaan enemmän verrattuna muihin vaihtoehtoihin. Purkamisia pyrittävä välttämään.

## **5 ARVIOINTISELOSTUKSEN RIITTÄVYYS JA LAATU SEKÄ SEN LAATIJOIDEN PÄTEVYYS**

Yhteysviranomainen on tarkastanut Valtatie 8 parantamishankkeesta laaditun arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun ja toteaa siitä seuraavaa:

Valtatie 8 parantamishankkeesta laadittu arviointiselostus on kokonaisuutena kattava, huolellisesti laadittu ja havainnollinen asiakirja. Hankkeen toteuttamista on tutkittu ja hankkeen vaikutuksia on arvioitu aitojen ja riittävien hankevaihtoehtojen pohjalta ja vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia on käsitelty tasapuolisesti. Hankkeen laajuuden vuoksi myös arviointiselostus on laaja.

Esitetty vaikutusten arviointi on tehty pätevästi ja esitetyt päätelmät on perusteltu riittävästi ja asiantuntevasti. Yhteysviranomaisen mielestä hankkeesta vastaavalla on ollut käytettävissään riittävä asiantuntemus hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin ja sen erillisselvitysten toteuttamiseen.

Valtatie 8 parantamishankkeen vaikutukset ovat moninaisia ja merkittäviä. Hankkeen tavoite on liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen Rauman Eurajoen välillä. Liikenteellisten tavoitteiden kannalta hanke on riittävästi perusteltu.

Arviointimenettelyssä on arvioitu ja vertailtu vaikutuksia neljän hankkeen toteutusvaihtoehdon (VE0+, VE1, VE2 ja VE3) osalta. Hankkeen vaikutusten merkittävyys ja haitallisuus vaihtelevat vaihtoehdoittain. Laajoina kokonaisuuksina hankkeen merkittäviksi vaikutuksiksi ovat arviointiselostuksen mukaan nousseet ihmisten elinoloihin ja viihtyisyyteen, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä luonnonolosuhteisiin kohdistuvat vaikutukset. Osaa merkittäviksi todetuista haitallisista vaikutuksista voidaan arviointiselostuksen mukaan lieventää tehokkaasti suunnitelluilla keinolla.

Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin tulee lisätä vaikutukset luonnonvaroihin (maa-ainekset) ja rakentamisen aikana syntyvät vaikutukset. Hankkeen liikenteellisesti merkittävien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää merkittävää maanrakentamista ja siitä aiheutuu myös haitallisia ympäristövaikutuksia. Hankkeen vaikutustenarvioinnissa rakentamisaikaisten vaikutusten ja luonnonvaroihin kohdistuvien vaikutusten arviointi on jäänyt muuta vaikutusten arviointia vähäisemmälle tasolle.

Arviointiselostus on kokonaisuutena riittävä. Kuitenkin sen kuulemisen sekä yhteysviranomaisen oman siitä tekemän tarkastelun yhteydessä on noussut esille joitakin puutteita ja epävarmuustekijöitä. Luonteeltaan puutteet ovat kuitenkin sellaisia, että ne voidaan selvittää tarkemmin hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä tehtävillä lisäarvioinneilla ja haitallisten vaikutusten lieventämiskeinojen selvittämisillä. Osa puutteista on sellaisia, että arviointimenettelyvaiheessa käytettävissä olevan tiedon tarkkuus ei ole välttämättä ollut riittävää tarkkojen johtopäätösten tekemiseen.

Yhteysviranomaisen käsittelee ja ottaa kantaa hankkeen eri vaikutuskohtiin liittyvään vaikutusten arviointiin kappaleessa 6 *Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä* ja nostaa esiin asioita, joita tulee tarkentaa jatkosuunnittelun yhteydessä.

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointimenettelyn yhteydessä järjestetty vuoropuhelu hankkeen vaikutusalueen kuntien ja ihmisten kanssa on onnistunut ja täyttää hyvin YVA-laissa vuoropuhelulle asetetut tavoitteet.



Hankkeesta vastaavan konsultti ylläpiti mm. sähköisesti hankesivuja ja oli järjestänyt jatkuvan palautteen jättämismahdollisuuden sähköisesti.

Valtatien 8 parantamishankkeesta tehty ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-lain 19 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n sisältövaatimukset, ja se on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. Arviointiselostus on laadittu ottaen huomioon hankkeen arviointiohjelma ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto. Arviointiselostukseen ei kokonaisuutena arvioiden sisälly sellaisia olennaisia puutteita, jotka estäisivät yhteysviranomaista laatimasta perusteltua päätelmää hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista.

### **Arviointiselostuksen laatua ja riittävyttä koskevat yksityiskohtaiset huomiot**

Arviointiselostuksessa esitetty rakentamisen aikaisten vaikutusten arviointi ja siihen liittyvä vaikutusten arviointi luonnonvaroihin olisi yhteysviranomaisen mielestä tullut olla näiden vaikutusten merkittävyys huomioiden esitettyä laajempi.

Hankkeen arviointimenettelyn aikana järjestetyn vuoropuhelun yhteydessä esitettiin tutkittavaksi VE3:een liittyvän Olkiluodontien uusi linjaus, joka on noin 1,7 km metriä pitkä. Samalla valtatielle VE3:ssa suunniteltu Olkiluodon eritasoliittymä siirtyisi aiemmin suunnitellusta sijaintikohteesta Rauman suuntaan. Arviointiselostuksessa esitetty VE3:n Olkiluodontien eritasoliittymä ja Olkiluodontien linjaus poikkeavat siten sijainniltaan arviointiohjelmassa esitetystä.

Vaihtoehtoon VE3 esitetty muutos tehtiin niin myöhään, että kyseisiä alueita koskevat maastoinventoinnit mm. luonnonsuojelun ja arkeologisten arvojen selvittämiseksi eivät ehtineet tehtyyn arviointiselostukseen. Arviointiselostuksessa on todettu edellä mainitut vaikutusten selvittämisten täydennystarpeet. Arviointiselostuksen tulokset eivät siten kuitenkaan kaikilta osin ole vertailtavissa selostuksessa esitettyjen muiden vaihtoehtojen (joista maastoinventoinnit tehtiin) arviointitulosten kanssa. Maastossa myöhemmin tehtävien inventointien jälkeen vaikutusten arviointia on täydennettävä VE3:n osalta mm. luontovaikutusten ja arkeologisiin vaikutusten osalta. Kaikki täydentävät arvioinnit on toimitettava ennen päätöksentekoa erityisesti luonnonsuojelun ja arkeologisten tietojen osalta ELY-keskuksen Y-vastuualueelle, alueelliselle museolle, Satakuntaliitolle sekä yhteysviranomaiselle tiedoksi ja mahdollisesti lausuttavaksi.

Yhteysviranomainen toteaa VE3:en muutoksesta, että YVA-lain mukainen arviointimenettely on hankkeen suunnitteluväline ja tavoite on löytää ympäristövaikutuksiltaan vähiten haitallinen toteutusvaihtoehto. VE3:n osalta todettiin perustellusti, että edellä mainittu muutos on perusteltua ottaa hankkeen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa tarkasteltavaksi.

Kun muutokseen liittyvät maastoinventoinnit ja niiden perusteella tehtävä vaikutusten arviointi on toteutettu saman tasoisesti muun tehdyn ja arviointiselostuksessa julkaistun vaikutusten arvioinnin kanssa ja mikäli vaikutusten arvioinnin tuloksena muutosesitys todetaan toteuttamiskelpoiseksi, niin muutosesitys voidaan katsoa tehdyn YVA-lain mukaisesti.

## 6 YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

### Yleistä perustellusta päätelmästä

Yhteysviranomaisen (Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastualue) perusteltu päätelmä on laadittu ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (YVA-lain) (252/2017) 23 §:n nojalla.

Perusteltu päätelmä on tehty ELY-keskuksen L-vastualueen hankkeesta *Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma-Eurajoki* YVA-lain 19 §:n nojalla laatiman ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, siitä kuulutusaikana annettujen lausuntojen ja mielipiteiden sekä yhteysviranomaisen tiedossa ja hallussa olevan muun aineiston pohjalta. Hankkeen arviointiselostusta ennen hankkeesta on laadittu YVA-lain 16 §:n mukaisen arviointiohjelma ja yhteysviranomaisen on antanut siitä 28.6.2022 YVA-lain 18 §:n mukaisen lausunnon.

Perustellussa päätelmässä yhteysviranomainen arvioi hankkeen merkittävien vaikutusten arvioinnin laatua ja riittävyttä, arvioinnin pätevyyttä sekä arvioi, onko arviointiselostus laadittu YVA-lain 19 §:n ja YVA-asetuksen 4 §:n vaatimusten mukaisesti sekä onko yhteysviranomaisen hankkeen arviointiohjelmasta laatima lausunto otettu huomioon. Perustellun päätelmän lopuksi yhteysviranomainen antaa perustellun johtopäätöksensä hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista.

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä tulee sisällyttää hanketta koskeviin lupa- ja päätösmenettelyihin YVA-lain 26 §:n mukaisesti. Päätöksistä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on niissä otettu huomioon.

### Vaikutuskohtainen tarkastelu

Yhteysviranomainen antaa perustellun päätelmänsä hankkeen *Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma-Eurajoki* todennäköisesti merkittävistä vaikutuksista käyttäen otsakkeissa pääosin arviointiselostuksessa valittuja teemoja.

Valtatie 8 parantamishankkeen päätavoitteena on sujuvoittaa tieliikennettä ja parantaa liikenneturvallisuutta Rauman ja Eurajoen välisellä valtakunnallisella pääväylällä. Valtatien 8 parantamishanke on pituudeltaan noin 13 kilometriä.

Kyseessä on mittava hanke, josta aiheutuu hankkeen toteutuessa erilaisia merkittäviä vaikutuksia riippumatta hankkeen valittavasta toteutusvaihtoehdoista. Hanke on liikenteen ja maankäytönsuunnittelun kannalta erittäin merkittävä Rauman ja Eurajoen alueella.

### **Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen**

#### Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot:

- Maankäytön kehittäminen: Valtatie sijoittuu Rauman kaupunkiseudun kehittyvän maankäytön piiriin.
- Kaavoitus: Voimassa olevassa Satakunnan maakuntakaavassa valtatie 8 välillä Rauma-Eurajoki on osoitettu merkinnällä kaksiajoratainen parannettava päätie. Suunnittelualue on yleiskaavoitettua, lukuun ottamatta Lapijoen aluetta.
- Nykyinen maankäyttö, suorat vaikutukset: Maankäytöltään monipuolista aluetta, jossa on sekä taajama-aluetta, asutusta ja työpaikka-aluetta sekä maaseutumainen osuus.

#### Arviointiselostuksen johtopäätökset:

- Kaavoitus: Sujuva päätieyhteys edistää maankäytön kehittämistä laaja-alaisesti. Maankäytön kehittämisen kannalta kehittämisvaihtoehdoilla VE1, VE2 ja VE3 ei ole merkittäviä eroja. Vaihtoehto VE0+ on huonoin. Vaihtoehdoissa VE1, VE2 ja VE3 Rauma ja Eurajoki lähenevät toisiaan ja toimivat kaupunkiseutuna yhä tiiviimmin liikennejärjestelyn ja maankäytön kehittyessä valtatiehen tukeutuen. Paikallisella tasolla Olkiluodon eritasoliittymään VE2 ja VE3 saattaa tulla yritystoimintaa, mutta nykytiedon valossa kehitys jäänee pienimuotoiseksi.
- Nykyinen maankäyttö, suorat vaikutukset: Vaihtoehdot VE1, VE2 ja VE3 tukevat maakuntakaavan päätietä koskevien merkintöjen ja suunnittelumääräyksien toteutumista. Vaihtoehto VE3 saattaa vaatia kaavamutoksia. Ristiriitoja yleiskaavan sisällön tai määräysten osalta ei ole tunnistettavissa YVA-vaiheen suunnittelutarkkuuden perusteella missään vaihtoehdossa.
- Nykyinen maankäyttö, suorat vaikutukset: Vaihtoehdoilla on huomattavia eroja. Nykyisen valtatie toimenpiteissä suorat haitalliset vaikutukset maankäyttöön ovat vähäisiä lukuun ottamatta vaihtoehdon VE2 asuintalojen purkamisia. Suurimmat suorat muutokset nykyiseen maankäyttöön aiheutuvat Lapijoella päätien linjauksesta vaihtoehdossa VE3.

Yhteysviranomaisen kannanotto: Valtatie 8 parantamishankkeen arviointiselostuksessa on korostettu hankkeen maankäytöllisten ja kaavoitukseen kohdistuvien vaikutusten roolia.

Maankäyttöön eri tavoin kohdistuvien vaikutusten arviointi on tehty monipuolisesti. Kaavojen, kuten Satakunnan maakuntakaavan, tavoitteet, kaavojen mukaisuus ja mahdollisesti muodostuvat ristiriidat on arvioinnissa tuotu esille. Kaikkia hankkeen toteuttamisvaihtoehtoja on arvioinnissa käsitelty tasapuolisesti. Hankkeen merkittävät myönteiset ja haitalliset vaikutukset on tunnistettu riittävästi. Nykyiseen maankäyttöön verrattuna kaikista hankevaihtoehdoista aiheutuu jonkin verran haitallisia vaikutuksia, mutta erityisen haitallisia vaikutuksia on todettu aiheutuvan vaihtoehdosta VE3. Yhteysviranomaisen päätyttyä osin samaan lopputulemaan.

Yhteysviranomaisen näkee tärkeäksi, että kaavoituksen osalta on tunnistettu keskeisenä asiana hankkeen ja kaavoituksen ristiriita. VE3:n poikkeaa joiltakin osin Satakunnan maakuntakaavan ja Eurajoen keskustan yleiskaavan mukaisista ratkaisuista. Hankevaihtoehtojen kokonaisvertailussa on todettu, että VE3 linjaus saattaa vaatia muutoksen maakuntakaavaan ja Eurajoen keskustan yleiskaavaan. Tämä jää hankkeen jatkosuunnittelussa tarkemmin selvitettäväksi.

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon myös vireillä olevat kaavahankkeet, joista merkittävä on esimerkiksi Satakunnan maakuntakaava 2050, joka edennee luonnosvaiheeseen vuoden 2024 aikana. Yhteysviranomaisen mielestä jatkoselvitysten yhteydessä voi olla tarpeen tutkia, muodostuuko myös Lapijoen alueen ja Olkiluodontie eritasoliittymän alueelle yleiskaavallinen selvitystarve.

Hankkeen vuoropuhelun yhteydessä on nostettu esiin tarve muuttaa Olkiluodontien tielinjausta, mikäli päädytään toteuttamaan Valtatie 8 parantamishanke VE3:n mukaan. Linjaus on kuvattu arviointiselostuksessa. Olkiluodontien uudesta linjausvaihtoehdosta puuttuu vielä vaikutusten arvioinnin kokonaisuudessa tarvittavia selvityksiä (mm. arkeologinen inventointi ja luontoarvojen selvittäminen). Nämä tulee ottaa huomioon maankäytöllisessä jatkosuunnittelussa. Mikäli Olkiluodontien uudella linjauksella todetaan VE3:n yhteydessä Lapijoen kylälle myönteisiä vaikutuksia, niin sen toteuttamisen mahdollisuutta voisi olla yhteysviranomaisen mielestä perusteltua tutkia ja selvittää myös vaihtoehdon VE2 yhteydessä.

Vaihtoehto VE3:n valintaan liittyy maankäytöllisesti ja kulttuuriympäristön kannalta selvästi ongelmallisia asioita ja vaihtoehto VE2:ta enemmän haitallisia ympäristövaikutuksia. Yhteysviranomaisen katsoo, että maankäytön kehittämisen ja Lapinjoen kulttuuriympäristön kannalta voisi olla suotuisampi valita kehittämisvaihtoehdoksi VE2.

Rinnakkaisteitä tarvitaan Valtatie 8 parantamishankkeen toteutuksessa ja arviointiselostuksessa on todettu, että alempi tieverkko ja yksityistiet ”taipuvat” päätietä paremmin. Tämä on varmasti totta.

Hankkeen vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida hankekokonaisuus. YVA-menettelyssä arvioitavan hankekokonaisuuden tulee sisältää kaikki ne hankkeen merkittävät osahankkeet, joita ilman hanketta ei voida toteuttaa. Mikäli Valtatie 8 parantamishankkeessa päädytään vaihtoehtoihin VE1, VE2 tai VE3, niin rinnakkaistiet ovat osa arvioitavaa ja suunniteltavaa hankekokonaisuutta, joilla todennäköisesti on merkittäviä vaikutuksia.

Vaikutusten arvioinnissa rinnakkaistiet on otettu huomioon, mutta niiden painoarvo vaikutusten arvioinnissa on jäänyt vielä vähäiseksi. Rinnakkaisteilla voi olla merkittäviä vaikutuksia mm. luontoarvojen osalta tai ihmisiin kohdistuvien vaikutusten osalta, mutta ne ovat merkityksellisiä myös maankäytöllisenä kysymyksenä. Niiden on todettu mm. tarvitsevan omat maastokäytävät ja niiden alle jää mittava maa-ala. Niiden sijaintiin sekä liikennemääriin liittyy YVA-vaiheessa käytettävän tiedon perusteella vielä epävarmuutta. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida rinnakkaisteitä koskevat erilaiset selvitystarpeet arviointiselostuksessa esitettyä tarkemmin.

Maankäytönsuunnittelun kannalta hankkeen jatkosuunnittelussa huomioitavaa yhteisvaikutusta voi muodostua mm. Olkiluodon ydinvoimalan vuoksi alueella olevien ja sinne mahdollisesti rakennettavien voimajohtokäytävien kanssa.

Arviointiselostuksessa on tuotu esiin hyvin hankkeen jatkosuunnittelun eteneminen ja haittojen lieventämismahdollisuudet.

## **Vaikutus maisemaan ja kulttuuriperintöön**

*Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot:*  
*Maiseman kannalta herkkä kohde on Lapinjoen kulttuurimaisema. Vaikutusalueella on muinaisjäännöksiä ja historiallinen tielinja Rauman ja Eurajoen rajalla. Kaikissa vaihtoehdoissa maiseman herkkyys muutokselle on pienempi Raumalla kuin Eurajoella sulkeutuneen kaupunkirakenteen ja metsäalueiden vuoksi.*

*Arviointiselostuksen johtopäätökset:* *Vaihtoehdoilla on huomattavia eroja. Vähäisimmät vaikutukset maisemalle ja kulttuuriympäristölle on vaihtoehdolla VE0+ ja suurimmat vaikutukset vaihtoehdolla VE3. Lapinjoen kulttuurimaisemalle aiheutuu merkittävää haittaa vaihtoehdossa VE3. Vaihtoehdoissa VE1 ja VE2 vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat samansuuruiset. Vaihtoehdossa VE3 kaikkia vaikutuksia ei voida arvioida, koska arkeologinen inventointi puuttuu Olkiluodontien uuden linjauksen alueelta.*

Yhteysviranomaisen kannanotto (vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön): Valtatie 8:n nykyinen linjaus ja myös kaikki hankkeen arviointimenettelyn yhteydessä tutkitut linjausvaihtoehdot kulkevat Eurajoen alueelle sijoittuvan maakunnallisesti merkittävän Lapinjoen kulttuurimaiseman halki. Tämän vuoksi maisemaan ja kulttuuriympäristöön aiheutuvien vaikutusten arviointi on noussut arviointimenettelyn keskiöön.

Lapinjoen kulttuurimaisema-alueen nykytila on kuvattu ja siihen kohdistuvat vaikutukset on arvioitu riittävästi. Pääväylän eri vaihtoehdoista arviointiselostuksessa esitetyt havainnekuvat ovat kattavia. Havainnekuvia olisi kuitenkin ollut hyvä esittää myös toteutettavista rinnakkaisteista ja niiden vaikutuksista.

Arviointiselostuksessa esitetään: *Eurajoen osuudella maiseman herkkyyks muutokselle on avoimen peltomaiseman, pienipiirteisen jokimaiseman, muinajäännösten ja rakennetun kulttuuriympäristön arvojen vuoksi suuri.* Vaikutusten arvioinnin kannalta tämä huomio on oleellinen.

Hankkeen kaikista vaihtoehdosta (VE0+, VE1, VE2 ja VE3) todetaan aiheutuvan Lapinjoen kulttuurimaisemaan vähintään kohtaisia haitallisia vaikutuksia ja aiheuttajia ovat mm. uusi valtatie, rinnakkaistiet, meluntorjuntarakenteet sekä uudet siltarakenteet. Niiden katsotaan pirstovan avointa Lapinjoen kulttuurimaisemaa. Erittäin suuri kielteinen vaikutus on tunnistettu aiheutuvan VE3:sta, joka rakennettaisiin uuteen maastokäytävään Eurajoen puolelle, Lapinjoen kylän ja Lapinjoen kulttuurimaiseman alueella. Valtatie 8:n ja siihen liittyvien rinnakkaisteiden ja meluntorjunnan todetaan erityisesti VE3:n osalta jakavan avoimen peltomaiseman ja katkaisevan näkymät Lapinjoen kylän kohdalla.

Satakunnan Museo on lausunnossaan päätenyt samaan lopputulemaan kuin arviointiselostus: kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta vaihtoehdot VE0+ ja VE1 ovat soveltuvimpia. Satakunnan Museo toteaa, että toteutettavalla melunsuojauksella on huomattavia vaikutuksia maisemaan ja näkymiin, mutta meluntorjuntaa pidetään kuitenkin tärkeänä.

Lisäksi Satakunnan Museo esittää, että peltoaukeille toteutettavien rinnakkaisteiden korko ja päällyste vaikuttavat siihen, että ne tulevat ajan myötä maastoutumaan osaksi maalaismaisemaa.

Yhteysviranomaisen katsoo, että arvioinnissa todettujen tulosten ja lausuntopalautteen perusteella vaihtoehdon VE3 valinta jatkosuunnitteluun vaikuttaa erittäin ongelmalliselta ja se edellyttäisi runsaasti erityisselvityksiä haitallisten maisemavaikutusten lieventämiseksi. Valtatie 8 parantamishankkeeseen liittyvien muiden haittavaikutusten, kuten meluvaikutusten lieventämiseksi edellytettävät meluntorjuntarakenteet saattavat tehdä haitallisten maisemavaikutusten lieventämisen ja lopulta koko vaihtoehdon VE3 valinnan toteutettavaksi erittäin vaikeaksi.

Arviointiselostuksessa on tuotu esiin ristiriita, joka vallitsee vaihtoehdon VE3 ja Satakunnan maakuntakaavassa esitetyn Lapinjoen kulttuurimaisemaan liittyvien suojelumääräysten kanssa. Arviointiselostuksesta annetuissa mielipiteissä on kiinnitetty huomiota valtatie 8:n kaavan mukaisuuteen ja maakuntakaavassa esitettyjen suojelumääräysten sitovuuteen. Valtatie 8:n jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota siihen, että hankkeesta ei aiheudu erittäin haitallisia vaikutuksia Lapinjoen kulttuurimaisema-alueeseen ja siihen, miten vaikutuksia voidaan tehokkaasti lieventää. Valittavan valtatie 8:n vaihtoehdon maakuntakaavan mukaisuus tulee varmistaa ja perustella, myös kaavan suojelumerkintöjen osalta.

Yhteysviranomaisen kannanotto (vaikutukset arkeologiseen kulttuuriympäristöön): Tiehankkeen vaikutusalueella on todettu sijaitsevan muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä, jotka on esitelty arviointiselostuksessa. Alueen arkeologisessa inventoinnissa on tunnistettu myös ennen tuntemattomia muinaisjäännöksiä, varhaismetallikautiseksi ajoitettuja rökkiöitä. Nämä kohteet on esitetty arviointiselostuksessa kartoilla. Satakunnan Museo muistuttaa, että vaihtoehdossa VE3 on suunniteltu Olkiluodontien linjauksen muuttaminen. Tämän tielinjauksen osalta arkeologista maastoinventointia ei ole laadittu. Lisäselvitys tarvitaan viimeistään tiehankkeen yleissuunnitteluvaiheessa, mikäli VE3 valitaan toteutettavaksi.

Satakunnan Museon mukaan eri vaihtoehtojen vaikutuksia muinaisjäännöksiin on vertailtu olemassa olevan tiedon pohjalta riittävästi. Vaihtoehdoissa VE1 ja VE2 kiinteitä muinaisjäännöksiä sijaitsee tien välittömällä vaikutusalueella. Vaihtoehtojen toteutuessa on varauduttava tekemään tarkempia arkeologisia maastotutkimuksia. VE3:n osalta vertailua ei toistaiseksi voi tehdä.

Kulttuurimaisemaan kohdistuvien vaikutusten kannalta hankkeen jatkosuunnittelussa huomioitavia yhteisvaikutuksia voi muodostua mm. läheisen Olkiluodon ydinvoimalan vuoksi alueella olevien ja/tai sinne mahdollisesti rakennettavien voimajohtokäytävien kanssa.

## Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot: Monipuolinen ympäristö, jossa rakennettua ympäristöä ja kyläaluetta. Nykytilanteessa valtatie aiheuttaa häiriöitä suhteellisen tiiviille asutukselle. Myös päätiellä liikkumisen turvallisuus korostuu jokapäiväisessä elinympäristössä.

Arviointiselostuksen johtopäätökset: Vaihtoehdoilla on huomattavia eroja. Vaihtoehtoon VE3 sisältyvän Lapinjoen uuden valtatie linjauksen vuoksi vaihtoehdot poikkeavat selvästi toisistaan. Uuden linjauksen

*vaikutusalueella sijaitsevan asutuksen kannalta vaihtoehto VE3 on suorilta vaikutuksiltaan huonoin. Parasta vaihtoehtoa ei voida esittää. Lapijoen kohdalla vaihtoehdossa VE3 riippuen uusi valtatie tulee joidenkin asukkaiden kohdalla nykyistä lähemmäksi ja joidenkin vastaavasti nykyistä etäämmäksi. Valtatien haitat ja hyödyt jakaantuvat uudella tavalla nykytilanteeseen verrattuna. Vaihtoehdossa VE3 ei oteta kantaa vaikutuksen kokonaismerkittävyyteen.*

Yhteysviranomaisen kannanotto: Ihmisiin kohdistuu valtateistä ja niiden liikenteestä aina erilaisia vaikutuksia, jotka voivat ilmetä mm. liikenneturvallisuuskysymyksinä, kulkuesteinä, asuinrakennusten lunastamisena, meluna, ilmanlaadun heikkenemisenä ja maiseman muutoksena.

Arviointiselostuksessa VE2:en valinnan on todettu edellyttävän kolmen ja VE3:en osalta yhden lunastettavia asuinrakennuksen lunastamista. Vaikka asuinrakennusten lunastaminen on joskus tien rakentamisen tai siitä aiheutuvien haitallisten vaikutusten takia välttämätöntä, niin lunastamisen kohteena olevien henkilöiden osalta kyse on aina suuresta muutoksesta.

Yhteysviranomaiselle toimitetuissa mielipiteissä on tuotu esille, että ihmiset kokevat asuinrakennusten lunastamisen merkittävänä haittana. Lapijoen alueen asukkaat ovat tuoneet esille arviointimenettelyn aikana jättämällään palautteella, että sekä VE2:sta että VE3:sta aiheutuu ihmisiin ja heidän elinoloihinsa merkittävää haittaa. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten perusteella vaihtoehtojen VE2 ja VE3 valinta on vaikeaa.

Hankkeessa meluhaittojen torjunta edellyttää kaikissa vaihtoehdoissa mittavien meluntorjuntatoimien (meluvallit tai meluaidat) toteuttamista. Meluntorjunnan toteuttaminen voi aiheuttaa nykyiseen maisemanäkymään esteitä ja muuttaa ihmisten kokemusta asuinpaikkansa viihtyvyydestä. Eri vaikutusten kokonaisuuden hallinta valtatie 8:n toteutusvaihtoehdosta päätettäessä edellyttääkin eri vaikutusten arvottamista. Tavoite tulee olla, että ihmisten kokemus asuinympäristöstään säilyy hyvänä.

Valtatie 8 rakentamishankkeen kesto on pitkä, jopa 2–4 vuotta. Rakentamisesta aiheutuvat erilaiset vaikutukset ihmisiin voivat olla merkittäviä. Pitkän rakentamisvaiheen aikana lähellä asuvien ihmisten asuinympäristön tulisi säilyä mahdollisimman viihtyisänä ja turvallisena. Rakentamisvaiheeseen liittyvässä suunnittelussa tulee ottaa huomioon lähialueen asukkaisiin rakentamisesta mahdollisesti kohdistuvat haitat ja pyrkiä lieventämään niitä kaikin tavoin. Melun lisäksi tulee huomioida mm. pölyhaitan hallinta ja liikkumisen sujuva sekä turvallinen toteutuminen.

## **Vaikutukset meluun**

Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot:  
*Nykytilanteessa yli 55 dB keskiäänialueille jäävien häiriöiden määrä on*



*211. Meluntorjuntaa toteutetaan kaikissa vaihtoehdoissa sinne, missä valtatiehenkin kohdistuu toimenpiteitä.*

*Arviointiselostuksen johtopäätökset: Vaihtoehdoilla on huomattavia eroja. Kaikki vertailut vaihtoehdot aiheuttavat melun kannalta myönteisiä vaikutuksia. Vaihtoehdossa VE0+ myönteiset vaikutukset ovat suppeita. Vaihtoehdossa VE3 tie sijoittuu osin uuteen, harvemmin asutettuun maastokäytävään, minkä vuoksi meluallistus on vähäisempää kuin muissa vaihtoehdoissa, vaikka tieliikenne jakautuu nykyisen valtatieen lisäksi uudelle alueelle. Myönteinen vaikutus on suurin vaihtoehdolla VE3 kokonaisuudessa.*

*Yhteysviranomaisen kannanotto: Valtatie 8:n varrella Rauman ja Eurajoen välillä on runsaasti nauhamaista pientaloasutusta. Meluhaitta ja sen torjunta on jo hankkeen arviointiohjelmavaiheessa tunnistettu hankkeen todennäköisesti merkittäväksi haittavaikutukseksi.*

Arviointiselostuksessa on meluvaikutusten osalta huomioitu yhteysviranomaisen hankkeen arviointiohjelmavaiheessa antaman lausunnon ohjaus meluhaitan arviointiin, mikä on hyvä asia.

Arviointiselostuksessa on arvioitu meluhaittaa ja melulle altistumista lähtökohtaisesti oikein vertaamalla tuloksia Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisesti meluohjearvoihin. Arviointiselostuksen liitteenä on havainnollisuutta lisääviä melutilannekarttoja eri vaihtoehdoista ja niissä toteutettavasta meluntorjunnasta. Kartoista selviää hyvin, miten liikennemelu leviää eri vaihtoehdojen osalta ilman meluntorjuntaa ja meluntorjuntatoimien jälkeen.

Arviointiselostuksessa todetaan meluarvioinnin tuloksena, että kaikista vaihtoehdoista aiheutuu melun kannalta myönteisiä vaikutuksia suhteessa nykytilanteeseen. Tämä merkitsee kuitenkin mittavien meluntorjuntatoimien toteuttamista.

VE0+:n yhteydessä toteutetaan vain vähäisiä muutoksia valtatiehen ja myös meluntorjuntatoimet ovat vähäisiä. Hankkeen liikenteellisten tavoitteiden mukaisesti vaihtoehdoihin VE2 ja VE3 toteutetaan tavoitteiden mukaan meluntorjuntaa melualueille, joten ne ovat meluntorjunnan kannalta parhaita vaihtoehtoja. Meluntorjunta näyttäisi vähentävän erityisesti korkeille yli  $L_{Aeq} 55$  dB päiväajan melutasoille altistuvien määrää. On huomattava, että meluntorjuntaa ei ole suunniteltu alueille, missä liikennemelun taso jää alle  $L_{Aeq} 55$  dB. Melulle  $L_{Aeq} 50-55$  dB altistuvien määrä näyttääkin jopa kasvavan nykytilanteeseen verrattuna molemmissa vaihtoehdoissa.

Vaihtoehdoista VE2 ja VE3 aiheutuvaan meluhaittaan ja saatujen tulosten tulkintaan liittyy ongelma, jota olisi voinut meluhaittaa kuvaavien johtopäätösten yhteydessä pohtia tarkemmin. Vaihtoehtojen valintaan

liittyvää merkitystä meluhaitan muodostumiselle ja melulle altistumiselle on pohdittu mm. selostuksen sivulla 76.

Vaihtoehtoa VE2 suunnitellaan nykyiseen maastokäytävään. Valittaessa toteutettavaksi VE2 altistuvat sen tieliikennemelulle käytännössä samat henkilöt kuin nykytilanteessa, joskin altistuvien meluhaitta vähenee meluntorjuntatoimenpiteiden vuoksi. Tällöin VE3 jää toteutumatta ja uutta melualueetta ei muodostu tämän uuden maastokäytävän läheisyyteen.

Mikäli toteutettavaksi valitaan VE3, joka on meluntorjunnan kannalta todettu parhaaksi, niin liikenteen meluhaitta siirtyy nykyisen valtatie 8:n varrelta uuteen maastokäytävään rakennettavan tien varrelle ja melulle altistuvat tällöin eri henkilöt kuin valittaessa VE2. Ihmisten määrää tarkastellen VE3:n valinta johtaa kuitenkin melulle altistuvien kokonaismäärän vähenemiseen.

Arviointiselostuksessa ei ole selvitetty hankkeen rakentamisaikaista melua ja sille altistumista. Valtatietä 8 rakennetaan vaihtoehdosta riippumatta pitkään ja samalla alueella rakennushanke kestää kuukausia, jopa vuosia. Rakentamisaikana valtatie 8 varrella ei ole meluntorjuntatoimenpiteitä. Yhteysviranomaisen mielestä rakentamisaikainen melu ei ole sen ajallinen kesto huomioiden vain tilapäinen haitta, vaan rakentamisaikana muodostuvan meluhaitan torjunta ja haittavaikutusten lieventäminen on tehtävä suunnitelmallisesti.

## Vaikutukset luonnonoloihin

*Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot: Keskeiset luontoarvot liittyvät muutamiin liito-oravien ympäristöihin ja Neulan luonnonsuojelualueeseen sekä maakunnalliseen ekologiseen käytävään. Tien rakentamisen / parantamisen yhteydessä menetetään luontoympäristö uudelta tiealueelta. Valtatiellä on nykytilanteessa estevaikutus lajiston liikkumiselle ja levittäytymiselle. Pitkät rinnakkaistiet voivat heikentää paikallisesti ekologisia yhteyksiä ja luoda metsäisille alueille heikentäviä reunavaikutuksia, mutta eivät aiheuta totaalista estettä eläinten liikkumiselle.*

*Arviointiselostuksen johtopäätökset: Vaihtoehdoissa VE 1, VE 2 ja VE 3 poikittaisten yhteyksien vahvistamisen myötä saadaan parannuksia ekologisiin yhteyksiin, millä kompensoivia vaikutuksia kokonaisuudessa. Eniten haitallisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuudelle aiheutuu uuden valtatie toteutuksesta vaihtoehdossa VE3.*

*Yhteysviranomaisen kannanotto: Arviointiselostuksessa on luontoarvoja ja niihin kohdistuvia vaikutuksia käsitelty monipuolisesti ja laadukkaasti. Arvioinnissa on otettu huomioon hankealueen luonnon monimuotoisuus sekä eri lajit ja luontotyytit. Arvioinnissa on hyödynnetty olemassa olevia tietoja ja tarvittaessa erillisiä selvityksiä on tehty. Ekologiset yhteydet on*

otettu huomioon ja hiljattain laaditun Satakunnan viherverkkoselvityksen tuloksia on hyödynnetty.

Rinnakkaistievaihtoehtojen osalta luontoarvot ja -vaikutusten arviointi on vielä selvittämättä ja luontovaikutusten arviointia tulee täydentää tältä osin. Hankkeen jatkotoimien yhteydessä on haitallisten luontovaikutusten osalta esitettävä lieventämistoimia tai kompensoivia toimia heikentyville luontoarvoille.

Vaihtoehtoon VE3 on tehty uusi Olkiluodontien linjaus. Sen osalta luontoarvoja koskevat selvitykset puuttuvat. Uutta tielinjausta ei ole otettu huomioon esimerkiksi arviointiselostuksen luvun 10 kartoissa 10.1.–10.8. vastaavalla tavalla kuin esimerkiksi sivulla 57 on tehty. Nämä tiedot tulee täydentää jatkosuunnitteluvaiheessa.

Arviointiselostuksen perusteella merkittävimmät haittavaikutukset luonnon monimuotoisuuteen todetaan aiheutuvan vaihtoehdosta VE3.

Vaihtoehtojen VE1 ja VE2 vaikutuksista ekologiaan yhteyksiin ei ole esitetty täyttä varmuutta.

Hankkeessa tulee ottaa huomioon, että kaikki suuret hankkeet, kuten valtatie 8, edistävät metsien pirstoutumista ja heikentävät ekologiaa yhteyksiä ja paikoin eliölajien elinolosuhteita.

Yhteysviranomaisen tuo esille, että luontoarvoihin kohdistuvaa vaikutusten arviointia ei voi tehdä ainoastaan suojelualueisiin keskittyen, vaan arvioinnissa on huomioitava, että myös ns. talousmetsä on luonnon kannalta tärkeä. Arviointiselostuksessa on käsitelty metsän pirstoutumista ja sen vaikutuksia. Metsän pirstoutumisen todetaan mahdollisesti heikentävän ekologiaa yhteyksiä paikallisesti. Lisäksi metsäisillä alueilla uudet linjaukset lisäävät reunavaikutuksia, jolla on vaikutusta alueen lajistoon. Lajisto voi esimerkiksi muuttua reuna-alueilla valoisuusmuutosten vaikutuksesta.

Hankkeen vaikutusten arviointi tulee luontoarvojen ja esimerkiksi liito-oravaselvitysten osalta päivittää, mikäli varsinaisen valtatieen rakentamisen aloittamiseen kuluu arviointimenettelyn päättymisestä useita vuosia. Liito-oravan levähdys- ja lisääntymispaikat voivat ajan kuluessa muuttua. Luonnonsuojelun kannalta valtatieen rakentamiseen tarvittavat luvat voidaan käsitellä todellisen päivitetyn tiedon mukaisilla tiedoilla. Jatkosuunnittelussa on tarpeen tehdä tarkentavia luontoselvityksiä alueelle ja tarvittaessa myös tarkentaa tielinjauksen tai rinnakkaisteiden sijaintia lisääntyvän tiedon pohjalta.

Tie voi aiheuttaa eläimille estevaikutuksen niiden elinalueella.

Liikenneturvallisuuden takia tehtävät riista-aidat ja erikseen rakennettavat tien ylitys- ja alitusmahdollisuudet erityisesti nisäkkäille on arviointiselostuksessa otettu huomioon. Pitkät riista-aidat ja meluaidat

estävät kuitenkin eläinten liikkumista vapaasti tien ylitse, ja se aiheuttaa uusien eläinten käyttämien reittien syntymistä. Teiden ylittämistä varten on suunniteltu muutamia ylitysmahdollisuuksia, mutta niitä voisi olla enemmän ja tiheämmin ja ne tulisi sijoittaa tunnettujen eläinten käyttämien ylitysreittien kohdille. Lapijoen alituksen kohdalle suunniteltu leveä alituskäytävä on hyvä ja parantaa todennäköisesti myös ainakin pienempien eläinten kulkumahdollisuuksia valtatie toiselle puolelle. Arviointiselostuksessa on sivulla 114 kiinnitetty huomiota hirvieläinten kulkuun. Tarkasteluun olisi hyvä ottaa myös suurpetojen, kuten suden ja ilveksen liikkumismahdollisuudet.

Arviointiselostuksessa on tuotu esille uusia ”keinotekoisia” poikittaisyhteyksiä eläimiä varten, kuten sillat, alitukset ja ylitykset. Ne osoittavat toimivuutensa eläinten kannalta vasta jälkikäteen. Jatkosuunnittelussa on tarpeen havainnollistaa sitä, millaisia ovat liito-oravan hyppypylväät, kuivapolku ja miten alikulku / maayhteys on mahdollista toteuttaa. Lisäksi kyseisten ratkaisujen osalta olisi ollut hyvä esittää osana vaikutusten arviointia myös tutkimustietoa tai selvityksiä esimerkiksi hyppypylväiden toimivuudesta

Valtatiehankkeen jakosuunnittelussa ja toteutuksessa on luontovaikutusten kannalta tärkeää ottaa huomioon kappaleissa 10 ja 19 esitetyt toimenpiteet, jotka voivat vähentää esimerkiksi ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia haittoja hanketta toteutettaessa.

Luontovaikutuksiin kohdistuvien vaikutusten kannalta hankkeen jatkosuunnittelussa huomioitavia yhteisvaikutuksia voi muodostua mm. läheisen Olkiluodon ydinvoimalan vuoksi alueella olevien ja/tai sinne mahdollisesti rakennettavien voimajohtokäytävien kanssa.

## Liikenteelliset vaikutukset

Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot: Tavoitteeksi on asetettu valtakunnallisen pääväyläverkkoon kuuluvan tieyhteyden toimivuuden ja turvallisuuden turvaaminen vuodelle 2050 ennustetuilla liikennemäärillä.

Arviointiselostuksen johtopäätökset: Arvioiduilla vaihtoehdoilla on huomattavia eroja. Vaihtoehdoilla VE0+ ja VE1 ei saavuteta asetettuja tavoitteita. Vaihtoehdot VE2 ja VE3 täyttävät tavoitteet parhaiten.

Yhteysviranomaisen kannanotto: Vaikutusten arvioinnin mukaan kaikki vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia, mutta vaihtoehdot VE2 ja VE3 toteuttavat hankkeen keskeisintä tavoitetta ”tieyhteyden liikenteellisen toimivuuden ja turvallisuuden turvaaminen”. Vaihtoehdot VE0+ ja VE1 eivät täytä hankkeelle asetettuja tavoitteita.

Yhteysviranomaisen mielestä arvioinnin tulos kertoo, että todennäköiset hankkeen toteuttamisvaihtoehdot ovat VE2 tai VE3. Näiden vaihtoehtojen (kuten myös VE1) valinta edellyttää lisäksi mittavan rinnakkaistieverkoston käyttöönottoa erityisesti paikallisen liikkumisen turvaamiseksi.

Rinnakkaistiet lisäävät hankkeen yhteydessä lisävaikutuksien arvioinnin tarvetta ja tekee valtatie 8 sen liikenteellisten vaikutusten suunnittelun haasteellisemmaksi. Rauman kaupungissa ei ole esitetty valtatielle erilaisia linjausvaihtoehtoja ja Rauman mielestä sekä VE2 että VE3 täyttävät hankkeen liikenteelliset tavoitteet. Vaihtoehtojen VE2 ja VE3 linjausten erilaisuus sijoittuu Eurajoen kunnan alueelle ja Eurajoen kunta katsoo, että liikennöinnin, maakäytön ja hankkeen vaikutusten kannalta VE2 on toteuttamiskelpoisin.

Yhteysviranomaisen ottaa kantaa valtatie 8 eri linjausvaihtoehtoihin kunkin vaikutuksen osalta erikseen.

## Vaikutukset ilmastoon ja ilmanlaatuun

### Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot:

- Ilmastovaikutukset: Lähtökohtana on arvioida rakentamisen ja liikenteen päästöjä sekä metsien hiilivaraston ja -nielun muutosta hiilineutraaliustavoitteisiin peilaten. Kaikki vertailut vaihtoehdot aiheuttavat ilmaston kannalta kielteisiä vaikutuksia.
- Vaikutukset ilmanlaatuun: Lähtökohtana on yleinen raja-arvo asuinrakennuksille sovellettavasta 20 metrin suositusetaisyydestä. Suojaetäisyyden sisällä on nykytilanteessa osittain 2 asuinrakennusta.

### Arviointiselostuksen johtopäätökset:

- Ilmastovaikutukset: Vaihtoehdossa VE0+ kielteiset vaikutukset ovat vähäisimmät, mikä johtuu rakentamistoimenpiteiden pienimmästä laajuudesta ja siten pienimmistä rakentamisen hiilijalanjäljestä ja suppeimmista vaikutuksista puuston hiilivarastoon. Liikennöinnin ilmastovaikutukset ovat vaihtoehdossa VE0+ hieman vertailutilannetta pienemmät. Kehittämisvaihtoehdoista VE1 arvioidaan ilmastovaikutusten kannalta parhaaksi vaihtoehdoksi. Vaikutukset ovat kuitenkin samaa suuruusluokkaa kaikilla kehittämissvaihtoehdoilla.
- Ilmanlaatu: vaihtoehdoissa VE 0+ ja VE 1 ei ole eroa nykytilanteeseen tai vertailutilanteeseen. Vaihtoehto VE 2 arvioidaan muita vaihtoehtoja hieman huonommaksi ja vaihtoehto VE 3 hieman paremmaksi, mutta suurta eroa vaihtoehtojen välillä ei ole.

Yhteysviranomaisen kannanotto: Arviointiselostuksessa on esitetty riittävän monipuolinen analyysi valtatie 8 parantamishankkeen todennäköisesti aiheuttamista ilmastovaikutuksista. Ilmastovaikutuksia on

arvioitu niin rakentamisen kuin varsinaisen tieliikenteen aiheuttamien CO<sub>2</sub>-päästöjen osalta. Saatuja tuloksia on verrattu olemassa olevan valtatie 8 liikenteen aiheuttamiin CO<sub>2</sub>-päästöihin ja valtakunnallisiin tavoitteisiin.

Keskeisimmän ilmastovaikutuksen arvioidaan aiheutuvan valtatie varsinaisesta liikenteestä vuoteen 2050 mennessä. Tämä tulos oli odotettavissa, koska autoliikenteen käyttämät polttomoottorit ovat merkittäviä CO<sub>2</sub>-lähteitä. Yhteysviranomainen kuitenkin muistuttaa, että valtatie 8 rakentaminen aiheuttaa Rauman ja Eurajoen alueella lyhyen ajan sisällä muodostuvan ilmastovaikutuksen. Rakentamisesta aiheutuva hiilijalanjälki tulee pyrkiä pitämään mahdollisimman alhaisena.

Ilmastovaikutusten arvioinnin lähtökohdista on arviointiselostuksessa todettu, että laskenta sisältää karkeita yleistyksiä. Yhteysviranomainen katsoo kuitenkin ansiokkaaksi, että hankkeen ilmastovaikutuksia on pyritty arvioimaan monipuolisesti kokonaisuus huomioiden.

Arvioinnissa on otettu huomioon niin rakentamisen kuin liikennöinnin vaikutus. Ilmastovaikutuksia on myös pohdittu paitsi ilmastomuutoksen hillinnän, niin myös siihen sopeutumisen kannalta. Vaikutusten arvioinnin ohella on esitetty hyvää yleistietoa ilmastomuutokseen vaikuttavista eri tekijöistä sekä siitä, miten haitallisia ilmastovaikutuksia voidaan tieliikenteessä ja valtatie rakentamisvaiheessa lieventää. Ilmastovaikutusten lievennyskeinoiksi on tunnistettu mm. vähäpäästöinen rakentaminen, vähäpäästöisten polttoaineiden käyttö, autojen moottoritekniikan kehittyminen ja sähköautojen käyttöönotto sekä liikennöinnin vähentäminen. Valtatie 8 hankkeen toteutuksessa tulee ottaa huomioon arviointiselostuksessa esiintuotuja toimenpiteitä haitallisten ilmastovaikutusten hillitsemiseksi.

## Vaikutukset pohjavesiin

*Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot: Vaikutusalueella ei ole luokiteltuja pohjavesialueita tai pohjavedenottamoita. Yksityiskaivoja on suhteellisen vähän, eikä tiedossa ole lähteitä tai tihkupintoja.*

*Arviointiselostuksen johtopäätökset: Tien parantamistoimenpiteet sujuvoittavat liikennettä ja vähentävät siten onnettomuuksista johtuvaa pohjaveden pilaantumiskärsiä. Kaikilla vaihtoehdoilla on vähäinen positiivinen vaikutus.*

*Yhteysviranomaisen kannanotto: Hankealueella ei ole luokiteltuja pohjavesialueita tai pohjavedenottamoita. Yhteysviranomainen katsoo tehdyn vaikutusten arvioinnin pohjavesivaikutusten osalta riittäväksi.*

## Vaikutukset pintavesiin

Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot: Pintavesiin kohdistuu sekä rakentamisen että käytön aikaisia vaikutuksia kaikissa vaihtoehdoissa, mutta vaikutusten merkittävyys eroaa eri vaihtoehdoissa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat pääasiassa veden laadullisia muutoksia, myös hydrologisia muutoksia voi esiintyä etenkin pienemmissä vesistöissä. Käytön aikaiset vaikutukset ilmenevät hulevesikuormituksen kasvuna vastaanottavissa vesistöissä läpäisemättömän pinta-alan lisääntymisen myötä. Hankealueen vesistöistä Lapinjoen herkkyyks on arvioitu vähäiseksi, Hiknummenojan ja Lapinjoen raakavesikanavan herkkyydet kohtalaiseksi ja Raumanjoen herkkyyks suureksi.

Arviointiselostuksen johtopäätökset: Vesistöihin vaikuttava hulevesikuormitus kasvaa nykytilaan verrattuna arvioitavissa vaihtoehdoissa VE1 - VE3. Kuormitus on hieman suurempaa vaihtoehdoissa VE2 ja VE3 kuin vaihtoehdossa VE1. Rakentamisen aikana lähialueiden vesistöihin kohdistuu tilapäistä kuormitusta esimerkiksi kiintoaineen liikkeelle lähtemisen myötä. Rakentamisesta aiheutuvien vaikutusten suuruus riippuu siitä, kuinka eri vesistöilytykset toteutetaan sekä kuinka hapanta valuntaa saadaan estettyä. Sulfaattimaista mahdollisesti aiheutuvien haitallisten vaikutusten todennäköisyys on suurin vaihtoehdossa VE3. Kaikissa vaihtoehdoissa tien parantamistoimenpiteiden myötä liikenteen sujavuus paranee ja onnettomuusriski pienenee, mikä laskee lähialueen vesistöihin kohdistuvaa pilaantumisriskiä.

Yhteysviranomaisen kannanotto: Arviointiselostuksessa on tunnistettu hankkeen vaikutusalueella olevat pintavesiuomat, kuten Lapinjoki, Lapinjoen raakavesikanava, Raumanjoki ja Hiuknummenoja sekä niiden herkkyyks. Uomiin ja pintaveden laatuun kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu olemassa olevien tietojen perusteella.

Hankkeen vaikutusalueen uomista vain Lapinjoesta on olemassa ympäristöhallinnon pintavesirekisterissä vedenlaadun tarkkailutietoja. Lapinjoesta on myös biologista seurantatietoa.

Kaikista hankkeen vaihtoehdoista on todettu aiheutuvan todennäköisesti ainakin jonkinlaisia haitallisia vaikutuksia pintavesille. Haitallisia vaikutuksia voi arviointiselostuksen mukaan aiheutua mm. hulevesistä, joiden määrä lisääntyy päällystetyn tiealueen laajenemisen vuoksi, mahdollisista onnettomuuksista sekä vesistöilytyksien rakentamisen yhteydessä. Haittojen on arvioitu muodostuvan pääosin hulevesien mukanaan kuljettamasta kiintoaineesta. Haittojen lieventämistoimenpiteet ovat arviointiselostuksessa jääneet pääosin maininnan tasolle.

Rakentamisen aikana muodostuvien pintavesien haitallisia vaikutuksia aiheuttavat tilanteet on arviointiselostuksessa tunnistettu yleisellä tasolla.

Arvioinnissa on rakentamisen aikaiset vesistövaikutukset pääosin ohitettu toteamuksella, että rakentamisesta voi aiheutua ohimenevä tai tilapäinen vaikutus. Yhteysviranomaisen katsoo, että pintavesivaikutuksia tai pintavesivaikutuksia aiheuttavaa riskiä ei voida todeta ohimeneväksi tai tilapäiseksi, mikäli vesistökohteeseen kohdistuvaa pintavesivaikutusta aiheutuu esimerkiksi rakentamisesta, joka kestää kuukausia tai jopa vuosia. Arviointiselostuksessa ei ole haittavaikutusten lieventämiskeinona pohdittu sitä, miten rakentamisen aikaiset hulevedet voitaisiin johtaa rakentamisalueen ulkopuolelle siten, etteivät ne aiheuta haitallisia pintavesivaikutuksia tai lisää pintavesiin kohdistuvaa riskiä.

Pintavesiin kohdistuvien haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteiden suunnittelu tulee sisältyä sekä hankkeen rakentamista että itse valtatie 8:n käyttöä koskevaan tarkempaan suunnitteluun mm. hulevesien hallinnan ja happamiin sulfaattimaihin liittyvien vaikutusten osalta. Hulevesien osalta tulee ottaa huomioon, että asfaltoidulta tiealueelta jokiin tuleva hulevesien virtaama kasvaa ja nopeutuu. Tätä voisi hillitä esimerkiksi valuma-altailla, joiden tarvetta on suunnittelussa selvitettävä. Rauman kaupunki on lausunnoissaan korostanut, että Valtatie 8 sijoittuu osin metsäteollisuuden raakavesikanavan valuma-alueelle, josta Rauman Vesi valmistaa talousvettä. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee varmistaa metsäteollisuuden käyttämän raakavesikanavan veden laatu. Tämä on otettava jatkosuunnittelussa huomioon.

Vesistövaikutuksia tullee merkittävimmässä pintavesiuomissa seurata niin hankkeen rakentamisen kuin valtatie 8:n käytön aikana.

## Vaikutukset maaperään

Arviointiselostuksessa esitetyt arvioinnin lähtökohdat ja yleiset huomiot: Kaikki hankkeen toteuttamisvaihtoehdot todetaan massataseeltaan alijäämäiseksi. Millään vaihtoehdolla ei ole vaikutuksia arvokkaisiin geologisiin kohteisiin tai maakunnallisesti arvokkaisiin kallioalueisiin.

Arviointiselostuksessa esitetyt johtopäätökset: Hankkeen massataseen kannalta vaihtoehto VE0+ todetaan parhaaksi ja VE2 on alijäämäisin massataseeltaan. Alijäämä vaikuttaa kielteisesti luonnonvarojen käyttöön, sillä tien rakentamiseen tarvittavia maa- ja kiviaineksia joudutaan tuomaan hankealueen ulkopuolelta.

Yhteysviranomaisen kannanotto: YVA-menettelyssä arvioitavat valtatiehankkeet ovat rakentamiskohteina aina suuria ja rakentamiseen tarvittavat maa-ainesten määrät ja muu rakentamismateriaalin määrä on mittava. Valtatie 8 parantamishankkeessa VE1, VE2 ja VE3 osalta varaudutaan myös rinnakkaisteiden rakentamiseen. Suunnitteluvaiheessa jokaisen valtatiehankkeen rakentamiseen tarvittavat massamäärät arvioidaan ja



hanke pyritään toteuttamaan massatasapainoisesti tielinjauksen alueelta saatavilla maamassoilla. Näin myös valtatie 8 parantamishankkeessa.

Valtatie 8 sijoittuu alueelle, jossa hanke ei ole toteutettavissa massatasapainoisesti, vaan kaikki vaihtoehdot ovat massataseeltaan alijäämäisiä. Arviointiselostuksessa on esitetty riittävä ja kuvaava arvio rakentamishankkeessa tarvittavien erilaisten maa-aineisten määrästä ja siitä, minkä verran maa-aineksista on hankittava hankealueen ulkopuolelta.

Arviointiselostuksessa maaperän kohdistuvat vaikutukset on kuitenkin arvioitu käytännössä vain siltä osin, kun ne kohdistuvat itse hankkeeseen ja hankealueeseen. Hankkeen arviointiselostuksen keskeisin puute rakentamisaikaisten vaikutusten arvioinnin rinnalla onkin tiehankkeesta luonnonvaroihin (murske, louhe tai muu maa-aines) kohdistuvien vaikutusten arvioinnin vähäisyys. Erityisesti tällä tarkoitetaan sitä vaikutusten arviointia, joka kohdentuu valtatie rakentamisessa tarvittaviin alueen ulkopuolelta tuotaviin maa-aineksiin.

Arviointiselostuksen sivulla 125 todetaan, että *hankkeessa tarvittava ulkopuolelta tuleva maa-aineisten otto todetaan toteutettavan tästä hankkeesta erillisenä, kohdekohtaisten lupamääräysten mukaisesti, eikä maa-aineisten oton ympäristövaikutuksia arvioida tässä arviointimenettelyssä.*

YVA-lain nojalla tulee arvioida hankkeesta aiheutuvia välillisiä ja välittömiä ympäristövaikutuksia. Hankkeen merkittävien vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon hankkeen koko elinkaari, jossa huomattavaa osaa merkitsevät myös rakentamisen yhteydessä syntyvät vaikutukset.

Arviointiselostuksessa esitetyllä hankkeesta vastaavan tekemällä rajauksella poissuljetaan tiehankkeen vaikutusten arvioinnista merkittäviä osia.

Valtatien rakentamisen aikaisista vaikutuksista hankkeesta vastaavalla on tienpitäjänä kokemusta ja arviointi voidaan tehdä, vaikka kyseisen hankkeen rakentaminen jääkin urakoitsijoiden toteutettavaksi ja myös luonnonvarojen, maa-ainesten, ottokohteet ja murskausasemien sijoittuminen tarkentuvat urakoitsijoiden valinnan jälkeen, kohdekohtaisten lupien käsittelyn yhteydessä.

Hankkeen rakentamiseen liittyvät vaikutukset olisi kuitenkin ollut tarpeen arvioida huolella, koska hankkeesta vastaavalla on mahdollisuus vaikuttaa rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin mm. urakoitsijoiden kilpailuttamiseen liittyviä ehtoja asettaessaan. Tietoa olisi yleisellä tasolla ollut tarpeen saada mm. siitä, mistä tarvittavat maa-ainekset hankkeeseen hankitaan, millaista käsittelyä maa-aineksille on tehtävä ennen käyttöä ja millaisen

kuljetustarpeen ne muodostavat ja miten tämä kaikki vaikuttaa kyseisten alueiden käyttöön ja luonnonvaroihin.

Valtatien rakentamiseen tarvitaan suuri määrä erilaisia työkoneita ja kuorma-autoja. Työmaan suuruudesta kertoo paljon paitsi se, minkä aikaa se kestää ja minkä verran maamassoja tarvitaan, mutta myös se millaisia koneita rakentamiseen tarvitaan.

Rakentamisen mittakaavalle luo vertailukohdan se, että YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon kohdan 2 b mukaan luonnonvarojen ottohanke edellyttää arviointimenettelyä, kun kiven, soran tai hiekan ottamisalueen pinta-ala on yli 25 hehtaaria, tai kun otettava ainesmäärä on vähintään 200 000 k-m<sup>3</sup>/a.

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen massatasapainoltaan alijäämäisimmän vaihtoehdon VE2:n toteuttaminen edellyttää pelkästään tien rakennekerrosten osalta 300 000 k-m<sup>3</sup> ulkopuolelta tuotavia maamassoja ja VE3 edellyttää 330 000 k-m<sup>3</sup> ulkopuolelta tuotavia maamassoja. Edellä mainittujen maa-ainesten lisäksi maa-aineksia tarvitaan tiehankkeessa mm. rakennettavissa maapenkereissä ja asfaltin raaka-aineena.

Arviointiselostuksessa on nyt käytännössä tuotu esiin vain hankealueen läheisyydessä sijaitsevat suojellut geologiset kohteet, kuten Pullakallio, jotka jäävät hankkeen haitallisten vaikutusten ulkopuolelle.

Valtatiehankkeessa syntyy myös erilaisia rakentamiseen kelpaamattomia maa-aineksia. Tällaiset maa-ainekset sijoitetaan arviointiselostuksen mukaan rakentamisalueen läheisyyteen. Arviota näiden maamassojen määrästä tai tarvittavien läjitysalueiden määrästä tai sijainnista ei ole esitetty arviointiselostuksessa.

## Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Arviointiselostuksessa ei ole esitetty rakentamisen aikaisille vaikutuksien osalta arvioinnin lähtökohtia tai johtopäätöksiä.

Yhteysviranomaisen kannanotto: Valtatie 8 parantamishankkeen arviointiselostuksessa keskitytään lähinnä tien varsinaisen käytön aikana muodostuvien välittömien (suorien) ympäristövaikutusten arviointiin. Yhteysviranomaisen on korostanut arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa rakentamisen aikaisien vaikutusten arvioinnin tarvetta, koska valtatie rakentaminen on aina suuri ja pitkäkestoinen hanke ja rakentamisvaiheessa syntyy aina suuri osa valtatiehankkeen merkittävistä ja pysyvistä vaikutuksista.

Arviointiselostuksessa on rakentamisen aikaiset vaikutukset jaoteltu vaikutuskohteittain, joten esimerkiksi *Vaikutukset maaperään* -otsakkeen alla on käsitelty rakentamisen aikana hankealueen maaperään ja

tarvittaviin maa-aineksiin liittyviä vaikutuksia ja *Vaikutukset pintavesiin* -otsakkeen alla on käsitelty rakentamisen aikaisia vaikutuksia pintavesiin.

Arviointiselostuksen *Rakentamisen aikaiset vaikutukset* -otsakkeen alla käsitellään sellaisia rakentamiseen liittyviä vaikutuksia, kuten melu, tärinä, pöly tai rakentamisaika. Tämä jaottelu on hankkeen vaikutusten kokonaisuuden hallinnan osalta asianmukainen ja myös yhteysviranomaisen kommentoi mm. rakentamisen aikaisia vaikutuksia mm. maaperään ja pintavesiin kyseisten otsakkeiden alla.

Valtatiehankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset koostuvat monen tyyppisistä ja ajalliselta kestoaltaan eripituisista vaikutuksista, joiden vaikutuskohteena ovat erityisesti ihminen ja hänen elinolosuhteensa, maankäyttö, ilmanlaatu, ilmasto, liikenne, pintavedet tai luonnonvarat. Hankkeen rakentamisen on arvioitu kestävän lyhimmillään VE0+ osalta 1–1,5 vuotta ja pisimmillään VE2/VE3 osalta 2–4 vuotta.

Rakentamisaikana muodostuu erilaisia vaikutuksia, ja niiden ajallinen kesto on erilainen. Esimerkiksi rakentamisesta muodostuva melu kohdistuu rakennettavan kohteen ympäristöön rakentamisaikana. Sen sijaan luonnonvarojen osalta rakentamisella todennäköisesti on pysyviä vaikutuksia erityisesti kohteeseen, josta otetaan maa-aineksiä massa-alijäämämiseen hankkeeseen.

Arviointiselostuksessa on eri kohdissa (mm. sivut 13, 120 ja 151) todettu rakentamisen aikaisen vaikutuksen aiheuttavan tilapäistä vaikutusta pintavesiin. Tilapäisellä vaikutuksella tarkoitetaan yleensä nopeasti ohimenevää haittaa. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia ei voida yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan pitää tilapäisinä, jos vaikutuksia aiheuttavan toimenpiteen esimerkiksi rakentamisen kesto on alueella kuukausia tai jopa vuosia.

Valtatien rakentamisen laajuuden hahmottamiseksi on hyvä huomioida, että mm. melu- ja pölyhaittaa aiheuttava kivenlouhimo tai kiinteä murskausasema edellyttävät ympäristölupaa, kun niiden käyttö kestää kohteessa yli 50 päivää. Tällöin sen ei tulkita aiheuttavan vain tilapäistä tai ohimenevää haittaa.

## **Yhteysviranomaisen perustellun päätelmän yhteenveto**

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen L-vastualueen hankkeessa Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma-Eurajoki on tutkittu valtatie 8:n kehittämistä ja rakentamista neljän linjausvaihtoehdon (VE0+, VE1, VE2 ja VE3:n) osalta. Valtatie 8 parantamishanke on pituudeltaan noin 13 kilometriä ja sen tavoitteena on lisätä liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta Rauman ja Eurajoen välillä.

Arviointiselostuksessa esitetty vaikutusten arviointi on tehty esitetyltä osin laadukkaasti ja hankevaihtoehtoja on käsitelty arvioinnissa tasapuolisesti.

Hankevaihtoehtoista nelikaistaiset hankevaihtoehdot VE2 ja VE3 täyttävät arvioinnin mukaan parhaiten hankkeen liikenteelliset tavoitteet. Hanke on kokonaisuutena erittäin laaja. Kaikilla vaihtoehtoilla on todettu olevan sekä positiivisia että haitallisia ympäristövaikutuksia. Osa vaikutuksista on merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Osa haitallisista ympäristövaikutuksista, kuten melua, voidaan lieventää tehokkailla torjuntamenetelmillä.

Arvioinnissa on todettu, että VE3 mukaisesta tielinjauksesta aiheutuu erittäin haitallisia vaikutuksia, jotka kohdistuvat Lapijoen maankäyttöön ja Lapinjoen kulttuurimaisemaan. Tielinjauksen todetaan pirstovan kiinteistöjä ja jakavan avointa peltomaisemaa ja katkaisevan näkymät Lapijoen kylän kohdalla.

Valtatie 8:n varrelle on nykytilanteessa sijoittunut runsaasti nauhamaisesti pientaloasutusta. Nykyisestä valtatie 8:n liikenteestä aiheutuu ihmisille meluhaittaa. Meluhaittaa on tarkoitus torjua rakentamalla tien varteen meluntorjuntaa.

Ihmisiin kohdistuvien erilaisten merkittävimpien vaikutusten todetaan todennäköisesti kohdistuvan erityisesti Lapijoen kylän alueelle, jonne on myös suunniteltu tiehankkeen erilaiset linjausvaihtoehdot VE2 ja VE3. Haitallisia ja myönteisiä vaikutuksia syntyy molempien linjausvaihtoehtojen valinnasta. Kuitenkin ihmiset, joihin haitalliset vaikutukset kohdistuvat, vaihtelevat eri vaihtoehtoissa.

Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeen vaikutusten arvioinnissa rakentamisaikaiset vaikutukset ja luonnonvaroihin rakentamisen aikana kohdistuvat vaikutukset on arvioitu muita arviointeja vähäisemmin.

Hankkeen arviointiselostuksessa ei ole otettu lopullisesti kantaa toteutettavaan hankevaihtoehtoon tai eri vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuuteen. Eurajoen kunta on tuonut esille, että sen näkemyksen mukaan nelikaistainen vaihtoehto VE2 palvelisi kuntien maankäytöllisiä ja liikenteellisiä tarpeita parhaiten. Rauman kaupungin alueelle ei sijoittunut linjausvaihtoehtoa ja Rauman näkemyksen mukaan sekä VE2 että VE3 täyttävät hankkeelle asetetut tavoitteet.

Yhteysviranomaisen katsoo, että VE3:n valinta voi olla ongelmallista arviointiselostuksessa todettujen Lapijoen kylän maankäyttöön ja Lapinjoen kulttuurimaisemaan kohdistuvien haitallisten vaikutusten vuoksi. Haittavaikutusten lievittäminen saattaa olla vaikeaa huomioiden mm. samalle alueelle tarvittavien meluntorjuntatoimien (meluvalli, meluaita) kanssa.

## 7 HANKKEEN JATKOKÄSITTELYSSÄ HUOMIOITAVAA

Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Lupaa tai päätöstä valmistelevalle viranomaiselle on varmistettava, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla asiaa ratkaistaessa. Hankkeesta vastaava voi tarvittaessa pyytää ennen lupa- tai päätöksen vireille tuloa yhteysviranomaiselta esittämään näkemyksensä perustellun päätelmän ajantasaisuudesta. Ajantasaistamisen tarvetta voidaan joutua tarkastelemaan esimerkiksi, jos hanke on muuttunut tai arvioinnista on kulunut pitkä aika.

Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen, eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän. Lupapäätökseen on sisällytettävä perusteltu päätelmä, ja siinä on asianmukaisesti otettava huomioon arviointiselostusta koskevien kuulemisten tulokset. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon. Lupalaissa on lisäksi tarkemmat säännökset arvioinnin huomioon ottamisesta.

## 8 PERUSTELLUN PÄÄTELMÄN TOIMITTAMINEN JA SIITÄ TIEDOTTAMINEN

Yhteysviranomaisen toimittaa perustellun päätelmänsä sekä kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle.

Perusteltu päätelmä toimitetaan tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille, vaikutusalueen kunnille (Rauma ja Eurajoki), Satakuntaliitolle ja muille asianosaisille viranomaisille ja mielipiteen jättäneille.

Perusteltu päätelmä sekä saadut lausunnot ja mielipiteet ovat nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa: [www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA](http://www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA) sekä viranomaisen verkkosivuilla 30 päivän ajan osoitteessa [www.ely-keskus.fi/kuulutukset/varsinais-suomi](http://www.ely-keskus.fi/kuulutukset/varsinais-suomi).

## 9 SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUMAHDOLLISUUS

**Suoritemaksu on 11 000 euroa.**

Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on määritelty tavanomaisen hankkeen mukaisesti (14–23 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen (1357/2022) perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että perustellusta päätelmästä perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua

ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän perustellun päätelmän antamispäivästä. (Liite 1)

## 10 SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 19 ja 23 §  
Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 4 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (1357/2022) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallinto-keskuksen maksullista suoritteista vuonna 2023.

*Perustellun päätelmän on esitellyt johtava asiantuntija Asta Asikainen ja ratkaissut yksikönpäällikkö Anu Lillunen. Asia on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä, mistä on merkintä asiakirjan viimeisellä sivulla.*

### Jakelu

Hankkeesta vastaava, Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue  
YVA-konsultti, Sitowise Oy ja Ramboll Oy  
Rauman kaupunki  
Eurajoen kunta  
Satakuntaliitto  
Satakunnan kauppakamari  
Satakunnan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Etelä-Suomen aluehallintovirasto, ympäristöluvut  
Lounais-Suomen aluehallintovirasto  
Varsinais-Suomen ELY-keskus, kalatalousviranomaisen  
Metsähallitus  
Lounais-Suomen Metsäkeskus  
Satakunnan aluepelastuslaitos  
Satakunnan museo  
Suomen ympäristökeskus  
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES  
Satakunnan luonnonsuojelupiiri ry  
Mielenpitemien antajat

### Liitteet

Liite 1 Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus

30.6.2023

VARELY/2579/2022

Perustellun päätelmään liittyvän arviointiselostuksen kuulemisvaiheessa annetut lausunnot ja mielipiteet julkaistaan erillisessä tiedostossa osoitteessa [www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA](http://www.ymparisto.fi/vt8RaumaEurajokiYVA)

**Liite 1.****PERUSTELLUN PÄÄTELMÄN MAKSUA KOSKEVA  
OIKAISUVAATIMUSOSOITUS****Maksua koskeva muutoksenhaku**

Maksuvelvollisella, joka katsoo, että maksun määräytymisessä on tapahtunut virhe, on oikeus vaatia siihen oikaisua Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY-keskus). Oikaisuvaatimus on toimitettava ELY-keskukselle kuuden (6) kuuden kuukauden kuluttua maksun määräämisestä. Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava oikaisua vaativan nimi, asuinpaikka ja postiosoite, vaatimus maksun muuttamiseksi sekä oikaisuvaatimuksen perustelut.

Oikaisuvaatimus on oikaisuvaatimuksen tekijän ja oikaisuvaatimuksen muun laatijan omakätisesti allekirjoitettava. Jos ainoastaan laatija on allekirjoittanut oikaisuvaatimuksen, siinä on mainittava myös laatijan nimi, asuinpaikka ja postiosoite. Oikaisuvaatimus voidaan toimittaa ELY-keskukseen myös sähköisessä muodossa. Kun sähköisessä asiakirjassa on riittävät tiedot lähettäjistä, sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella eikä myöskään ns. sähköistä allekirjoitusta tarvita.

Oikaisuvaatimukseen on liitettävä maksun määräämisen perusteena oleva asiakirja alkuperäisenä tai jäljennöksenä.

Omalla vastuullaan oikaisuvaatimuksen voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Kirjallinen oikaisuvaatimus on jätettävä postiin tai sähköinen oikaisuvaatimus lähetettävä siten, että se ehtii perille oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen yhteystiedot:

Sähköposti: [kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi](mailto:kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi)

Postiosoite: PL 236, 20101 TURKU

Käyntiosoitteet:

Itsenäisyydenaukio 2, 20800 TURKU

Valtakatu 12, 28100 PORI

Aukioloaika: 8.00–16.15

Maksupäätökseen sovelletut oikeusohjeet:

Valtion maksuperustelaki (150/1992)

Valtioneuvoston asetus (1357/2022) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallinto- keskuksen maksullista suoritteista vuonna 2023

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003)

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017)



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

Asikainen Asta 30.06.2023 13:56

Lillunen Anu 30.06.2023 13:58