



Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen, Vaasa, Mustasaari

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Förbättring av riksväg 8 Hemstrand - Stormossen, Vasa, Korsholm

Program för miljökonsekvensbedömning



**Valtatien 8 parantaminen välillä
Kotiranta - Stormossen,
Vaasa, Mustasaari**

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

**Förbättring av riksväg 8
Hemstrand - Stormossen,
Vasa, Korsholm**

Program för miljökonsekvensbedömning

Kannen kuva / Pärmens bild: Ramboll Finland Oy

ISBN 951-803-747-7

TIEH 1000129-06

Verkkojulkaisu pdf / Nätpublikation pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISBN 951-803-748-5

TIEH 1000129-v-06

Multiprint Oy

Helsinki 2006

Kartat / Kartor:

© Maanmittauslaitos lupa nro 7/MYY/06 / © Lantmäteribyrån lov nr 7/MYY/06

© Maanmittauslaitos POH/K394/2005 / © Lantmäteribyrån POH/K394/2005

TIEHALLINTO

Vaasan tiepiiri

Korsholmanpuistikko 44

65100 VAASA

Puhelinvaihde 0204 22 11

VÄGFÖRVALTNINGEN

Vasa vägdistrikt

Korsholmsesplanaden 44

65100 VASA

Växel 0204 22 11

Hankkeesta vastaa Tiehallinnon Vaasan tiepiiri

Korsholmanpuistikko 44, 65100 VAASA

Yhteyshenkilö Vaasan tiepiirissä

Hankintapäällikkö Anders Östergård, anders.ostergard@tiehallinto.fi
puh. 0204 22 7507

**Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomainen on
Länsi-Suomen ympäristökeskus**

Koulukatu 19, PL 262, 65101 VAASA

Yhteyshenkilö Länsi-Suomen ympäristökeskuksessa

Kehityspäällikkö Riitta Kankaanpää-Waltermann,
etunimi.sukunimi@ymparisto.fi
puh. 020 490 5206

Arviointiohjelma on nähtävillä 23.10.-30.11.2006 seuraavissa paikoissa:

Vaasan kaupungin kansalaisinfo (Kirjastonkatu 13), Vaasa
Mustasaaren kunta (Keskustie 4), Mustasaari

**Mielipiteet tästä arviointiohjelmasta osoitetaan kirjallisesti yhteys-
viranomaiselle nähtävilläoloaikana osoitteeseen
*kirjaamo.lsu@ymparisto.fi.***

**Arviointiohjelma on myös hankkeesta vastaavan internet-sivuilla
osoitteessa www.tiehallinto.fi ja yhteysviranomaisen internet-
sivuilla www.ymparisto.fi > *ympäristönsuojelu* > *ympäristö-
vaikutusten arviointi* > *YVA-hankkeet* > *vireillä olevat hankkeet***

Lisätietoja antaa myös:
Ramboll Finland Oy

Tore Granskog
tore.granskog@ramboll.fi
puh. 020 755 6238

Ralf Granlund
ralf.granlund@ramboll.fi
puh. 020 755 6237

Vasa vägdistrikt är ansvarig för projektet

Korsholmsesplanaden 44, 65100 VASA

Vasa vägdistrikts kontaktperson

Upphandlingschef Anders Östergård, anders.ostergard@tiehallinto.fi
tel. 0204 22 7507

**Miljökonsekvensbedömningsförfarandets kontaktmyndighet är
Västra-Finlands miljöcentral**

Skolhusgatan 19, PB 262, 65101 VASA

Västra-Finlands miljöcentrals kontaktmyndighet är

Utvecklingschef Riitta Kankaanpää-Waltermann,
fornamn.efternamn@lsu.ymparisto.fi
tel. 020 490 5206

Bedömningsprogrammet är till påseende 23.10.-30.11.2006 vid:

Vasa stads medborgarinfo (Biblioteksgatan 13), Vasa
Korsholms kommun (Centrumvägen 4), Korsholm

Åsikter riktas skriftligen till kontaktmyndigheten då bedömningsprogrammet är till påseende. Bedömningsprogrammet finns på kontaktmyndighetens hemsida kirjaamo.lsu@ymparisto.fi.

Bedömningsprogrammet finns också tillgängligt på Vägförvaltningens hemsida www.tiehallinto.fi och på kontaktmyndighetens hemsida www.ymparisto.fi > miljövard > miljökonsekvensbedömning > MKB-projekt > aktuella MKB-projekt.

Tilläggsinformation fås även av:
Ramboll Finland Ab

Tore Granskog
tore.granskog@ramboll.fi
tel. 020 755 6238

Ralf Granlund
ralf.granlund@ramboll.fi
tel. 020 755 6237

Tiehallinto: Valtatie 8 parantaminen välillä Kotiranta–Stormossen, Vaasa, Mustasaari, Ympäristövaikutusten arviointiohjelma. Vaasa 2006. Vaasan tiepiiri, 10/2006, 67 s. + liitteet 3 s. ISBN 951-803-748-5, TIEH 1000129-06.

Asiasanat: Arviointiohjelma, ympäristö, tie
Aiheluokka: YVA

Vägförvaltningen: Förbättring av riksväg 8 Hemstrand–Stormossen, Vasa, Korsholm, Program för miljökonsekvensbedömning. Vasa 2006. Vasa vägdistrikt, 10/2006, 67 s. + bilagor 3 s. ISBN 951-803-748-5, VÄGF 1000129-06.

Sakord: Bedömningsprogram, miljö, vägAiheluokka: YVA
Ämneskategori: MKB

TIIVISTELMÄ

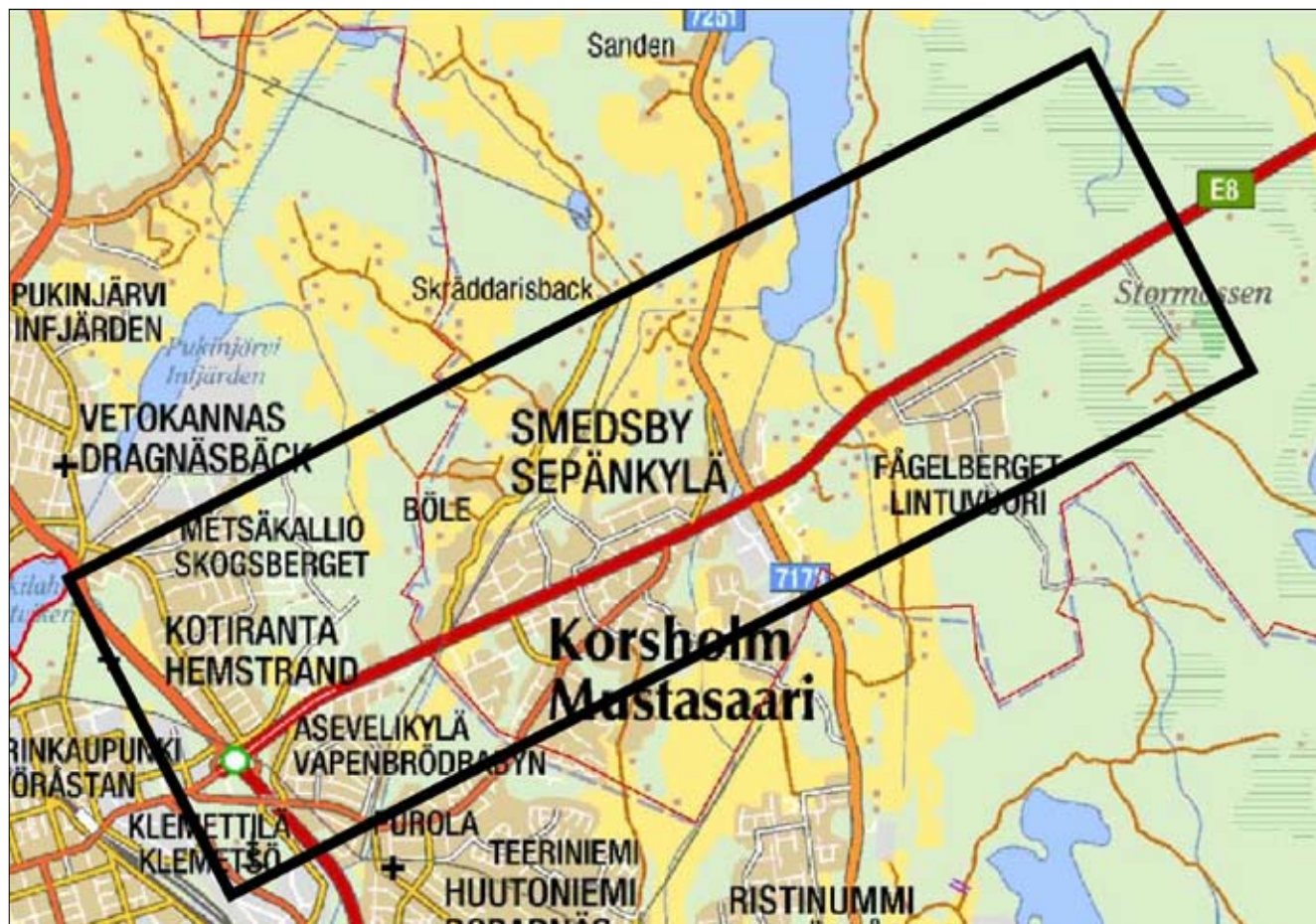
Tiehallinto, Vaasan tiepiiri, on käynnistänyt ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettelyn) valtatie 8 parantamisesta välillä Kotiranta - Stormossen. YVA-menettelyn jälkeen Tiehallinto tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta sekä jatkosuunnitteluaikataulusta että hankkeen sisällyttämisestä Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelmaan (toetusohjelma).

Valtatie 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen, ns. Sepänkylän ohikulkutien tie- ja rakennussuunnitelmat laadittiin 1990-luvun alkupuolella. Hankkeelle ei myönnetty rahoitusta ja tiesuunnitelman lainvoimaisuus päättyi vuoden 2005 lopussa. Tästä syystä suunnittelu alkaa uudelleen lain mukaisella ympäristövaikutusten arviointimenettelyllä (ns. YVA-menettely).

SAMMANDRAG

Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt, har påbörjat ett förfarande vid miljökonsekvensbedömning (MKB-förfarande) för förbättringen av riksväg 8, vägavsnittet mellan Hemstrand - Stormossen i Vasa och Korsholm. Efter bedömningsförfarandet beslutar Vägförvaltningen om vilket alternativ som skall väljas samt om tidtabellen för den fortsatta planeringen. Dessutom görs ett beslut om hur projektet skall infogas i Vägförvaltningens verksamhets- och budgetplan (utbyggnadsprogram).

Väg- och byggplaneringen för Smedsby omfartsväg gjordes i början av 1990-talet. Projektet beviljades inte finansiering. Vägplanen föräldrades rättsgiltighet upphörde sålunda i slutet av år 2005. Av denna orsak påbörjas planeringen på nytt med ett lagstadgat förfarande vid miljökonsekvensbedömning (s.k. MKB-förfarande).



Hankkeen sijainti

Projektområde

YVA-menettely

Arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin. YVA-menettely jakautuu kahteen vaiheeseen; arviointiohjelman- ja arviointiselostusvaiheeseen.

Arviointiohjelmavaihe, eli tämä raportti, on suunnitelma siitä, miten ympäristövaikutukset arvioidaan.

YVA-menettelyn toisessa vaiheessa laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus, jossa esitetään arvioinnin tulokset.

Tutkittavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arviointiin esitetään kolme toteutusvaihtoehtoa. Vertailuvaihtoehtona on ns. 0-vaihtoehto.

0 -vaihtoehto toimii arvioinnin vertailuvaihtoehtona. 0 -vaihtoehto ei edellytä varsinaista suunnittelua.

0+ -vaihtoehto. Nykyisen tien parantaminen valo-ohjatuin tasoliittymän 2+2-kaistaiseksi tieksi, jossa mahdollisesti parannetaan nykyisen tien tasausta. Samassa yhteydessä täydennetään rinnakkaistiestä, kevyen liikenteen väylästä ja torjutaan ympäristöhaittoja. 0+ -vaihtoehtoa voidaan myöhemmin täydentää vaihtoehdon 1 mukaiseksi (tasoliittymät muutetaan eritasoliittymiksi).

Vaihtoehto 1, valtatie 8 parantaminen nykyisessä tiekäytävässä. Ratkaisu sisältää esim. nelikaistaistamista, eritasoliittymiä, rinnakkaistiejärjestelyjä, liittymien kanavoiteja, kevyen liikenteen järjestelyjä ja ympäristönparantamistoimenpiteitä.

Vaihtoehto 2, ohikulkutie. Lähtökohtana on aikaisemmassa suunnitelmassa esitetty ratkaisu. Vaihtoehtoon sisältyy toimenpiteitä nykyisellä tiellä.

MKB-förfarande

Bedömningsförfarandet baserar sig på lagen om förfarande vid miljökonsekvensbedömning. MKB-förfarandet är indelat i två faser; bedömningsprogrammet och konsekvensbeskrivningen.

Bedömningsprogrammet, m.a.o. denna rapport är en plan för hur miljökonsekvenserna bedöms.

I MKB-förfarandets andra fas upprättas en miljökonsekvensbeskrivning som innehåller bedömningsresultaten.

Alternativen som skall undersökas

I miljökonsekvensbedömningen framläggs tre utbyggnadsalternativ. Det s.k. 0-alternativet är jämförelsealternativet.

Alternativ 0 fungerar som jämförelsealternativ. Alternativ 0 förutsätter ingen egentlig planering.

Alternativ 0+. Den nuvarande vägen förbättras till en väg med signalreglerade plananslutningar och 2+2 körfält. Eventuellt förbättras också vägens balanslinje. Samtidigt kompletteras parallellvägnätet samt gång- och cykelvägnätet, och miljöolägenheterna bekämpas. Alternativet 0+ kan senare kompletteras till alternativ 1 (plananslutningarna byggs om till planskilda anslutningar).

Alternativ 1, förbättring av riksväg 8 i den nuvarande vägkorridoren. Alternativet omfattar exempelvis utbyggnad av en väg med fyra körfält, planskilda anslutningar, parallellvägsregleringar, kanaliserade anslutningar samt gång- och cykelvägsregleringar. Dessutom vidtas miljöförbättringsåtgärder.

Alternativ 2, omfartsväg. Utgångspunkten är den tidigare vägplanen. I alternativet ingår åtgärder på den nuvarande vägen.

Osallistuminen

Kaksi yleisötilaisuutta järjestetään suunnitelmanäyttelyinä. Arviointiohjelman luonnosvaiheessa järjestettiin yleisötilaisuus 27.9.2006 klo 15-19 Mustasaaren kunnantalolla, johon osallistui noin 100 henkilöä. Arviointiselostusvaiheen yleisötilaisuus pidetään alustavan aikataulun mukaan kesäkuussa 2007.

Arviointiohjelman ja arviointiselostuksen nähtävilläolon aikana on mahdollista tehdä kirjallisia mielipiteitä, jotka osoitetaan yhteysviranoamisle, Länsi-Suomen ympäristökeskukselle.

YVA-menettelyn edistymisestä laaditaan lehdistötiedotteita. Työn aloitustiedote julkaistiin 26.5.2006. YVA-ohjelmavaiheen alkuvaiheessa laadittiin tiedote 5.9.2006, jossa kerrottiin tarkemmin YVA-menettelyn sisällöstä. Yleisötilaisuudesta kertova tiedote julkaistiin 22.9.2006.

Arviointiselostusvaiheessa hankkeelle avataan internet-sivut osoitteessa www.tiehallinto.fi.

Deltagande

Två informationsmöten anordnas i form av planutställningar. I bedömningsprogrammets utkastskede anordnades 27.9.2006 kl. 15-19 ett informationsmöte på kommunhuset i Korsholm. Informationsmötet i konsekvensbeskrivningsfasen anordnas enligt den preliminära tidtabellen i juni 2007.

Åsikter kan framföras skriftligt när bedömningsprogrammet och konsekvensbeskrivningen är framlagda till påseende. Åsikterna skall riktas till kontaktmyndigheten, Västra Finlands miljöcentral.

Pressmeddelanden ges om MKB-förfarandets förlopp. Ett meddelande om att arbetet inleds publicerades 26.5.2006. I början av MKB-programfasen, 5.9.2006, gavs ett pressmeddelande där det redogjordes noggrannare för innehållet i MKB-förfarandet. Ett meddelande om informationsmötet publicerades 22.9.2006.

I konsekvensbeskrivningsfasen öppnas internet-sidor om projektet, adress: www.tiehallinto.fi.

ESIPUHE

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettelyn) tarkoituksena on tarkastella valtatie 8 parantamisen ympäristövaikutuksia välillä Kotiranta - Stormossen Vaasan kaupungissa ja Mustasaaren kunnassa. YVA-menettelyssä selvitetään suunnitellun hankkeen merkittävimmät vaikutukset ympäristöön ja ihmisiin. Lisäksi tarkastellaan mahdollisuuksia haittojen lieventämiseen tai torjumiseen.

Arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (468/1994, muutos 267/1999, muutos 458/2006). Ympäristöministeriö on päätöksellään YM1/553/2006, 17.5.2006 päättänyt, että hankkeeseen tulee soveltaa YVA-menettelyä. Käsillä olevassa arviointiohjelmassa esitetään, mitä vaikutuksia tullaan arvioimaan ja miten arviointi toteutetaan.

YVA-menettelyssä on tarkasteltavana kolme toisistaan poikkeavaa vaihtoehtoa. Vertailuvaihtoehtona on ns. 0-vaihtoehto, jolla tarkoitetaan hankkeen toteuttamatta jättämistä eli liikenteen jatkumista nykyisellä tiestöllä.

Hankkeesta vastaa Tiehallinto, Vaasan tiepiiri. Yhteysviranomaisena toimii Länsi-Suomen ympäristökeskus. Ympäristövaikutusten arviointiohjelman on laatinut Ramboll Finland Oy. Luontoselvitykset on laatinut alikonsulttina Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. Ympäristövaikutusten arviointia ja hankkeen suunnittelua ohjaa hankeryhmä, jossa ovat edustettuina Vaasan tiepiiri, Vaasan kaupunki, Mustasaaren kunta ja Pohjanmaan liitto. Yhteysviranomaisena toimiva Länsi-Suomen ympäristökeskus toimii hankeryhmässä asiantuntijajäsenenä.

FÖRORD

Syftet med miljökonsekvensbedömningsförfarandet (MKB-förfarandet) är att granska miljökonsekvenserna av att riksväg 8 förbättras på avsnittet Hemstrand - Stormossen i Vasa stad och Korsholms kommun. I MKB-förfarandet utreds det planerade projektets mest betydande konsekvenser för miljön och för människorna. Dessutom studeras möjligheter att lindra och förebygga olägenheter.

Bedömningsförfarandet baserar sig på lagen om förfarande vid bedömning av miljökonsekvenser (468/1994, ändring 267/1999, ändring 458/2006). Miljöministeriet har enligt beslutet YM1/553/2006, 17.5.2006 beslutat att ett MKB-förfarande skall tillämpas på projektet. Detta beskrivet aktuella bedömningsprogram redogörs för hur konsekvenserna kommer att bedömas och hur bedömningen kommer att genomföras.

I MKB-förfarandet granskas tre olika alternativ. Som jämförelsealternativ används ett s.k. 0-alternativ, vilket innebär att projektet inte förverkligas, d.v.s. trafiken använder fortsättningsvis det befintliga vägnätet.

Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt, är projektansvarig. Västra Finlands miljöcentral är kontaktmyndighet. Ramboll Finland Oy har utarbetat miljökonsekvensbedömningsprogrammet. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy har i egenskap av underkonsult gjort naturinventeringarna. En projektgrupp styr miljökonsekvensbedömningen och planeringen. I gruppen igår representanter för Vasa vägdistrikt, Vasa stad, Korsholms kommun och Österbottens förbund. Västra Finlands miljöcentral, som är kontaktmyndighet, är sakkunnig medlem i projektgruppen.

Hankeryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:**Projektgruppens medlemmar:**

Anders Östergård, pj. / ordf.	Vaasan tiepiiri / Vasa vägdistrikt
Martta Ylilauri	Länsi-Suomen ympäristökeskus, 18.9.2006 saakka
	Västra Finlands miljöcentral, t.o.m. 18.9.2006
Riitta Kankaanpää-Waltermann	Länsi-Suomen ympäristökeskus, 18.9.2006 alkaen
	Västra Finlands miljöcentral, fr.o.m. 18.9.2006
Hannele Wilhelms-Holmsten	Länsi-Suomen ympäristökeskus / Västra Finlands miljöcentral
Veli-Pekka Saresma	Vaasan kaupunki / Vasa stad
Pertti Malinen	Mustasaaren kunta / Korsholms kommun
Sten-Ole Back	Mustasaaren kunta / Korsholms kommun
Peter Hedström	Mustasaaren kunta / Korsholms kommun
Saini Heikkuri-Alborzi	Pohjanmaan Liitto / Österbottens förbund
Pirjo Niemi	Pohjanmaan Liitto / Österbottens förbund
Tore Granskog	Ramboll Finland Oy
Ralf Granlund	Ramboll Finland Oy
Mattias Järvinen	Ramboll Finland Oy

Sisältö

1	HANKKEEN ESITTELY	13
1.1	Hankkeen kuvaus	13
1.2	Hankkeen tavoitteet	15
1.3	Hankkeen taustaa ja sen liittyminen aikaisempiin suunnitelmiin	16
1.4	Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin	17
2	YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY JA OSALLISTUMINEN	19
2.1	Tiensuunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa	19
2.2	Lähtökohdat	20
2.3	YVA-menettelyn kuvaus	20
2.4	Aikataulu	21
2.5	Osapuolet	22
2.6	Osallistuminen	22
3	SUUNNITTELUALUEEN NYKYTILANNE	25
3.1	Hankkeen sijainti	25
3.2	Ympäristö	25
3.3	Historiallisesti ja rakennuskulttuurisesti merkittävät kohteet	37
3.4	Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö	37
3.5	Liikenteen nykytilanne	41
3.6	Liikenne-ennuste	43
4	HANKKEEN VAIHTOEHDOT	45
4.1	Vaihtoehtojen muodostaminen	45
4.2	Aiemmin tutkitut vaihtoehdot	46
4.3	Arvioitavat vaihtoehdot	48
4.4	Valtatien poikkileikkausvaihtoehdot	51
4.5	Vaasan ohikulkutie	51
5	ARVIOINNIN RAJAUS	53
5.1	Arvioitavat vaikutukset	53
5.2	Vaikutusalue	54
6	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA MENETELMÄT	55
6.1	Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön	55
6.2	Melu ja tieliikenteen päästöt	56
6.3	Muut päästöt	57
6.4	Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön	57
6.5	Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan	59
6.6	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen	60
6.7	Taloudelliset vaikutukset	61
6.8	Vaikutukset liikenteeseen	61
6.9	Vaihtoehtojen vertailu	61
7	JATKOSUUNNITTELUUVAT JA PÄÄTÖKSET	62
7.1	Jatkosuunnittelun aikataulu	62
7.2	Toteutusaikataulu	62
7.3	Tarvittavat luvat ja päätökset	62
8	HAITTOJEN LIEVENTÄMINEN	63
9	EPÄVARMUUSTEKIJÄT	63
10	SEURANTAOHJELMA	63
	LÄHDELUETTELO	64
	KARTTALIITTEET	67
	1. Vaihtoehto 0+	
	2. Vaihtoehto 1	
	3. Vaihtoehto 2	

Innehåll

1	PRESENTATION AV PROJEKTET	13
1.1	Beskrivning av projektet	13
1.2	Målen med projektet	15
1.3	Projektets bakgrund och anslutning till befintliga planer	16
1.4	Projektet i anslutning till övriga planer	17
2	FÖRFARANDE VID BEDÖMNING AV MILJÖKONSEKVENSER OCH DELTAGANDE	19
2.1	Kopplingen mellan vägplaneringsprocessen och MKB-förfarandet	19
2.2	Utgångspunkter	20
2.3	Beskrivning av MKB-förfarandet	20
2.4	Tidtabell	21
2.5	Parter	22
2.6	Deltagande	22
3	PLANERINGSSOMRÅDETS NULÄGE	25
3.1	Projektets läge	25
3.2	Miljö	25
3.3	Betydande objekt med hänsyn till historia och byggnadskultur	37
3.4	Samhällsstruktur och markanvändning	37
3.5	Trafiken idag	41
3.6	Trafikprognos	43
4	PROJEKTALTERNATIVEN	45
4.1	Upprättande av alternativ	45
4.2	Tidigare undersökta alternativ	46
4.3	Alternativ som bedöms	48
4.4	Alternativa tvärsektioner för riksvägen	51
4.5	Vasa omfartsväg	51
5	AVGRÄNSNING AV BEDÖMNINGEN	53
5.1	Konsekvenser som skall bedömas	53
5.2	Influensområde	54
6	KONSEKVENSBEDÖMNINGEN OCH METODER	55
6.1	Konsekvenser för områdesstruktur och markanvändning	55
6.2	Buller och vägtrafikens utsläpp	56
6.3	Övriga utsläpp	57
6.4	Konsekvenser för natur, växtlighet och fauna	57
6.5	Konsekvenser för landskap och stadsbild	59
6.6	Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel	60
6.7	Ekonomiska konsekvenser	61
6.8	Konsekvenser för trafiken	61
6.9	Jämförelse av alternativen	61
7	TILLSTÅND OCH BESLUT FÖR FORTSATT PLANERING	62
7.1	Tidtabell för fortsatt planering	62
7.2	Tidplan för genomförande	62
7.3	Nödvändiga tillstånd och beslut	62
8	LINDRING AV OLÄGENHETER	63
9	OSÄKERHETSFAKTORER	63
10	UPPFÖLJNINGSPROGRAM	63
	KÄLLFÖRTECKNING	64
	KARTBILAGOR	67
	1. Alternativ 0+	
	2. Alternativ 1	
	3. Alternativ 2	

1 HANKKEEN ESITTELY

1.1 Hankkeen kuvaus

Tehtävänä on suorittaa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994, muutos 267/1999, muutos 458/2006) mukainen menettely valtatie 8 parantamisesta välillä Kotiranta - Stormossen Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan alueella.

Valtatie 8 on Vaasan kaupunkiseudun merkittävimpiä tieyhteyksiä. Se palvelee sekä pitkämatkaista ohikulkuliikennettä että seudun maankäyttöä ja elinkeinoelämää. Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta ovat kehittäneet maankäyttöään voimakkaasti valtatie 8 välittömässä läheisyydessä. Alueella sijaitsee Sepänkylän taajama, Kivihaan liikekeskusalue, ostoskeskuksia, myymälöitä sekä Botniahalli. Lisäksi valtatie 8 läheisyyteen on suunnitteilla kuntien yhteinen noin 6000 asukkaan Bölen asuntoalue. Tiejakson pohjoisosassa sijaitsee voimakkaasti kasvava Lintuvuoren teollisuusalue ja Stormossenin seudullinen jätekeskus.

Liikenneturvallisuus on tiejakson suurin ongelma. Lisäksi tie on liikennemäärin ja raskaan liikenteen osuuteen nähden osittain liian kapea. Liittymiä on runsaasti ja ne ovat osaksi jäsentymättömiä. Tielä on useita liikennevaloja ja liikenne ruuhkautuu ja jonoutuu.

Edellä kuvatut ongelmat haittaavat merkittävästi liikenteen sujuvuutta. Nykyiset yhteydet eivät enää palvele nykyisen maankäytön tarpeita. Vaasa ja Mustasaari eivät myöskään pysty kehittämään maankäyttöään, koska nykyiselle valtatielle ei ole mahdollista saada uusia maankäyttöliittymiä.

Liikennemäärä on 8 000 -13 500 ajon./vrk (KVL 2004). Arkipäivien huipputunnin aikana 50 % liikenteestä joutuu ruuhkaan tai jonoon. Ruuhkasuorituksen osuus on 30-34 %. Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat entisestään merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä. Tiejaksolla on vuosina 2000-2004 sattunut keskimäärin 4,2 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Liikenneonnettomuudet ovat kasautuneet tasoliittymiin. Nykyinen liikenne aiheuttaa sen lisäksi ongelmia asutukselle sekä maisema- ja

1 PRESENTATION AV PROJEKTET

1.1 Beskrivning av projektet

I uppgiften ingår att enligt lagen om förfarande vid bedömning av miljökonsekvenser (468/1994, ändring 267/1999, ändring 458/2006) bedömma miljökonsekvenserna av att riksväg 8 förbättras på avsnittet Hemstrand - Stormossen, i Vasa stad och Korsholms kommun.

Riksväg 8 är en av de viktigaste vägförbindelserna inom Vasa stadsregion. Vägförbindelsen betjänar såväl den långväga omfartstrafiken som regionens markanvändning och näringsliv. Vasa stad och Korsholms kommun har i riksvägens omedelbara närhet utvecklat sin markanvändning kraftigt. Smedsby tätort, Stenhagens affärscentrum, köpcentrum, butiker och Botniahallen ligger på området. Kommunernas gemensamma bostadsområde, för ca 6000 invånare, i Böle planeras för närvarande nära riksväg 8. Fågelbergets industriområde, som expanderar kraftigt, och Stormossens regionala avfallscentral ligger i vägavsnittets norra del.

Trafiksäkerheten är det största problemet på vägavsnittet. Med hänsyn till trafikmängderna och andelen tung trafik är vägen dessutom på vissa avsnitt alltför smal. Vägen har många anslutningar och de är odifferentierade. På vägen finns många trafiksignaler, vilket leder till att trafiken stockar sig och det bildas köer.

Ovannämnda problem stör trafikens framkomlighet i betydande grad. De nuvarande vägförbindelserna fyller inte längre den nuvarande markanvändningens behov. Varken Vasa eller Korsholm kan utveckla sin markanvändning, eftersom nya markanvändningsanslutningar inte tillåts.

Trafikmängden är 8 000 – 13 500 bilar per dygn (ÅMD 2004). Under vardagens maximitimme kör 50 % av trafiken i stockade förhållanden eller i trafikköer. Stockningarnas andel av trafikarbetet är 30-34 %. Utvecklingsåtgärderna inom markanvändningen på området kommer betydligt att öka trafikmängderna på vägen. Åren 2000-2004 har det på vägavsnittet i medeltal inträffat 4,2 personskadeolyckor per år. Plananslutningarna är olycksbelastade platser. Den nuvarande trafiken åsamkar dessutom bosättningen samt landskaps-

taajamakuvalle ja on riskitekijä Sepänkylän pohjavesialueelle.

Hankkeen tavoitteena on toimiva liikennetarkaisu.

Ohikulkutiehanke on ollut Tiehallinnon ohjelmassa yli kymmenen vuotta, mutta hankkeelle ei ole myönnetty rahoitusta.

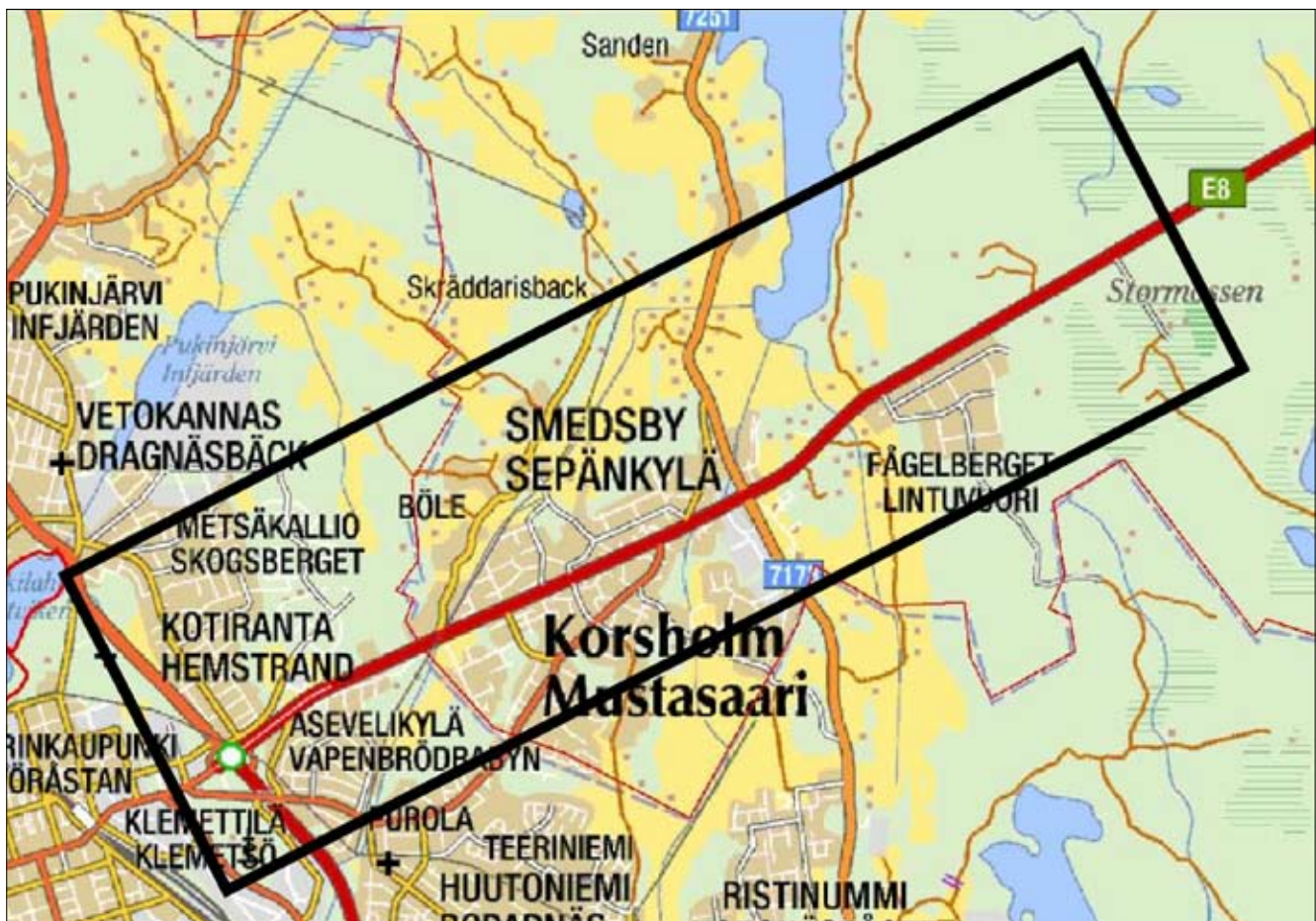
Tiesuunnitelman lainvoimaisuus päättyi vuonna 2005. Tiesuunnitelman vanhentumisen johdosta suunnittelu aloitetaan uudelleen ympäristövaikutusten arviointimenettelyllä. Vertailtaviksi vaihtoehtoisiksi esitetään aikaisemmin suunniteltua ohikulkutietä, tien parantamista nykyisessä tiekäytävässä ja hankkeen toteuttamatta jättämistä.

och stadsbilden problem och utgör en riskfaktor för grundvattenområdet i Smedsby.

Målet med projektet är ett fungerande trafikinät.

Omfartsvägsprojektet har redan i över tio år funnits i Vägförvaltningens program, men projektet har inte beviljats finansiering.

Vägplanens laga kraft upphörde år 2005. På grund av att vägplanen är föråldrad, inleds planeringen på nytt med ett miljökonsekvensbedömningsförfarande. Alternativ som föreslås till bedömningen är; den tidigare planerade omfartsvägen, en förbättring av vägen i den nuvarande vägkorridoren, och att projektet inte genomförs.



Kuva 1. Hankkeen sijainti

Bild 1. Projektområdet

1.2 Hankkeen tavoitteet

Valtatien 8 parantamiselle on määritelty seuraavat tavoitteet valtakunnallisella, seudullisella ja paikallisella tasolla.

Valtakunnalliset tavoitteet

- Valtatie 8 tieosa Kotiranta - Stormossen täyttää liikenteelliset tavoitteet siten, että kasvavat turvallisuus- ja sujuvuusongelmat merkittävästi vähenevät.
- Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyödyt suhteessa kustannuksiin on optimoitava liikenteen ja tienpidon kannalta mahdollisimman tehokkaasti.
- Hanke täyttää seuraavat valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet
 - Toimiva aluerakenne
 - Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
 - Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
 - Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto

Seudulliset tavoitteet

- Valtatie 8 luo turvallisen ja sujuvan seudullisen ajoneuvoliikenteen yhteyden
- Seutu- ja maankuntakaavoituksen mukaiset tavoitteet toteutuvat

Paikalliset tavoitteet

- Tien parantamisesta aiheutuvat ympäristöhaitat torjutaan (esim. pohjavesi) ja kasvavan liikenteen aiheuttamat haitat hallitaan ja niitä vähennetään
- Hankkeen toteuttaminen tukee kuntien maankäytön suunnittelua ja toteutusta
- Hanke aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa kiinteistöille
- Pohjaveden hankintaan käytettävän pohjavesialueen ja pohjaveden pilaantumisriski pienenee
- Karperöfjärdenin linnuston suojelualueen suojeluarvo säilyy nykyisellään
- Eläimistön, esimerkiksi liito-oravan elinolosuhteet säilyvät nykyisellään

1.2 Målen med projektet

Följande mål på nationell, regional och lokal nivå har definierats för förbättringen av riksväg 8.

Riksomfattande mål

- Riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen, fyller de trafikmässiga kraven genom att betydligt minska problemen med trafiksäkerhet och -framkomlighet.
- Projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytta i förhållande till kostnaderna skall optimeras så effektivt som möjligt då det gäller trafiken och väghållningen.
- Projektet uppfyller följande riksomfattande mål för områdesanvändningen
 - En fungerande regionstruktur
 - En enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön
 - Kultur- och naturarv, rekreation i det fria och naturresurser
 - Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning

Regionala mål

- Riksväg 8 erbjuder en trygg och smidig regional fordonstrafikförbindelse
- Målen med region- och landskapsplanläggningen förverkligas

Lokala mål

- Miljöolägenheterna som vägförbättringen förorsakar (ex. grundvattnet) bekämpas och olägenheterna av ökad trafik bemästras och minskas
- Projektet stöder kommunernas planering och genomförande av markanvändningen
- Projektet förorsakar fastigheterna så lite olägenheter som möjligt
- Risken minskar för att grunvattandområdet som används för vattenanskaffning och grundvattnet förorenas
- Skyddsvärdet för Karperöfjärdens fågel-skyddsområde blir oförändrat
- Levnadsförhållandena för faunan, exempelvis för flygekorren, blir oförändrade

1.3 Hankkeen taustaa ja sen liittyminen aikaisempiin suunnitelmiin

Valtatiestä 8 Kotiranta - Stormossen (ns. Sepänkylän ohikulkutie) on laadittu useita suunnitelmia:

- Valtatien 8 parantaminen välillä Vaasa - Sepänkylä. Sepänkylän ohikulkutie, yleissuunnitelma (1979)
- Sepänkylän ohikulkutie, yleissuunnitelman tarkistus (1989)
- Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen, tiesuunnitelma (1991)
- Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen. Muutossuunnitelma Karperön eritasoliittymän kohdalla (1994)
- Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen, rakennussuunnitelma (1994)
- Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen, tiesuunnitelman kustannusarvion tarkastus (2003)

Karperön eritasoliittymän kohdalla valtatie 8 Kotiranta - Stormossen tiesuunnitelman ja muutossuunnitelman lainvoimaisuus päättyi 31.12.2005.

Valtatien 8 parantamisesta Sepänkylän kohdalla on laadittu suunnitelma vuosina 2005 ja 2006, joka koskee nykyisen valtatie 8 parantamista tilanteessa, että ohikulkutie toteutetaan. Hankkeen hanke-ehdotus on parhaillaan laadittavana.

Hankkeeseen ja sen tarpeeseen liittyy seuraavat suunnitelmat ja selvitykset:

- VASELI, Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka on Vaasan ja 13 muun naapurikunnan yhteishanke
- Yhdystien (vt 8, mt 724) kehittäminen välillä moottoritie - Singsbyntie
- Kaupunkiseudun tieverkko-suunnitelma (VASELIN päivitys)

1.3 Projektets bakgrund och anslutning till befintliga planer

Många planer har utarbetats för riksväg 8, Hemstrand - Stormossen (den s.k. Smedsby omfartsväg):

- Förbättring av riksväg 8, avsnittet Vasa - Smedsby. Smedsby omfartsväg, utredningsplan (1979)
- Smedsby omfartsväg, revidering av utredningsplanen (1989)
- Förbättring av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen, vägplan (1991)
- Förbättring av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen. Ändringsplan vid Karperö planskilda anslutning (1994)
- Förbättring av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen, byggplan (1994)
- Förbättring av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen, revidering av kostnadsförslaget i vägplanen (2003)

Vägplanen för riksväg 8, Hemstrand - Stormossen, vid Karperö planskilda anslutning och ändringsplanen har sedan 31.12.2005 saknat laga kraft.

En plan för att förbättra riksväg 8 vid Smedsby har utarbetats åren 2005 och 2006. Planen avser förbättring av nuvarande riksväg 8 i en situation där omfartsvägen byggs. Projektförslaget utarbetas för närvarande.

Följande planer och utredningar ansluter till projektet och dess behov:

- VASELI, Vasanejdens trafiksystemplan, som är ett gemensamt projekt för Vasa och 13 grannkommuner
- Utvecklingen av en förbindelseväg (rv 8, lv 724), avsnittet motorvägen - Singsbyvägen
- Vagnätsplanen för stadsregionen (uppdatering av VASELI)

1.4 Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin

Muut tiehankkeet

Vaasan alueella on laadittu seuraavia suunnitelmia:

- Vaasan ohikulkutien yleissuunnitelma välillä Helsingby - Vassor, Mustasaari (1990)
- Yhdystien (vt 8, mt 724) kehittäminen välillä moottoritie - Helsingby - Singsbyntie
- Kaupunkiseudun tieverkkosuunnitelma (VASELIN päivitys)

Maankäyttösuunnitelmat

Ylempänä oikeusvaikutteisena kaavana alueella on voimassa Vaasan rannikkoseudun seutukaava.

Maakuntakaavoitus on parhaillaan käynnissä Pohjanmaan liitossa. Maakuntakaavaprosessi on nyt ehdotusvaiheessa. Maakuntakaavaehdotus on ollut nähtävillä 16.1.-15.2. 2006.

Vaasan kokonaisyleiskaavaa on laadittu vuodesta 1976 lähtien. Laadituista osayleiskaavoista ja erillissuunnitelmista kootaan parhaillaan tarkennettu ehdotus yleiskaavaksi. Yleiskaavaehdotuksen on määrä olla valmis syksyllä 2006. Osayleiskaavoista Kotirannan ja Bölen osayleiskaavat koskevat kyseistä valtatie 8 -tiehanketta.

Mustasaaren kunnalla on koko kunnan alueen käsittävä yleiskaava. Kaava ei ole oikeusvaikutteinen ja on osittain sisällöltään vanhentunut. Kaavan tarkistustyö on ollut käynnissä useamman vuoden ajan ja jatkuu edelleen.

Mustasaaren kunnan osayleiskaavoista ovat valtatie 8 Kotiranta - Stormossen -hankkeen kannalta merkittäviä Bölen ja Sepänkylän osayleiskaavat. Bölen osayleiskaavan laatimistyötä on tehty yhdessä Vaasan kaupungin kanssa. Bölen osayleiskaava on hyväksytty huhtikuussa 2006. Sepänkylän osayleiskaava on lainvoimainen ja oikeusvaikutteinen.

Vaasan kaupungin alueella on vahvistetut asemakaavat Sepänkylän ohikulkutien alkupäässä. Ohikulkutien paaluvälillä n. 1350-2150 on kaavaluonnoksia (Kivihaka tarkistus, kaava nro 935 ja Kivihaka laajennus, kaava nro 936).

1.4 Projektet i anslutning till övriga planer

Övriga vägprojekt

Följande planer har utarbetats i Vasa området:

- Utredningsplan för Vasa omfartsväg, avsnittet Helsingby - Vassor, Korsholm (1990)
- Utvecklingen av en förbindelseväg (rv 8, lv 724), avsnittet motorvägen - Helsingby - Singsbyvägen
- Vagnätsplanen för stadsregionen (uppdatering av VASELI)

Markanvändningsplaner

Den översta planen med rättsinverkan för planeringsområdet är regionplanen för Vasa kustområde.

Landskapsplanläggning pågår på Österbottens förbund. Landskapsplaneringsprocessen är nu i förslagsskedet. Förslaget till landskapsplan har varit till påseende 16.1.– 15.2.2006.

Helhetsgeneralplanen för Vasa har utarbetats sedan år 1976. För närvarande sammanställs delgeneralplanerna och separata planer till ett preciserat generalplaneförslag som skall vara färdigt hösten 2006. Delgeneralplanerna för Hemstrand och Böle berör det aktuella vägprojektet för riksväg 8.

Korsholms kommun har en generalplan som omfattar hela kommunen. Planen har inga rättsverkningar och dess innehåll är delvis föråldrat. Planen har reviderats i många år och revideringen fortsätter.

Av delgeneralplanerna i Korsholms kommun är delgeneralplanerna för Böle och Smedsby betydande med hänsyn till vägprojektet riksväg 8, Hemstrand - Stormossen. Delgeneralplanen för Böle har utarbetats i samarbete med Vasa stad. Delgeneralplanen för Böle har godkänts i april 2006. Delgeneralplanen för Smedsby är lagkraftvunnen och har rättsverkningar.

Inom Vasa stads område finns det fastställda detalplaner i början av Smedsby omfartsväg. Vid sektion ca 1350-2150 på omfartsvägen finns det utkast till detalplaner (Stenhagen revidering, plan nr 935 och utvidgning av Stenhagen, plan nr 936).

Mustasaarella on detaljkaavoja nykyisen Kokkolantien varrella koko suunnittelualueella. Ohikulkutien välittömässä läheisyydessä on Bölen I-vaiheen rakennuskaava, joka rajoittuu eteläosastaan nykyiseen Bölentiehen, käytännössä ohikulkutievaraukseen sekä Prostö rakennuskaava (Botniahallin kaava), jonka pohjoisosassa sijaitseva paikoitusalue rajoittuu ohikulkutievaraukseen. Käytännössä myös koulun alueen rakennuskaavat ulottuvat tiealuevaraukseen saakka. Lisäksi Bölen ja Sepänkylän osayleiskaava-alueilla on ohitustielinjauksen läheisyydessä vireillä useita asemakaavalaajennuksia ja -muutoksia.

Muut hankkeet

- Laatukäytäväsuunnitelma (työn alla) valmistuu vuoden 2006 lopussa
- Kivihaan osayleiskaavojen laajentaminen pohjoisen Bölen suuntaan (sisältää mm. Kemiran yhteyden). Liikenneyhteyksien asemakaavat valmistuvat vuonna 2007.
- Vaasan matkailukeskushanke valmistuu vuonna 2008
- Lintuvuori - Stormossen asemakaavan laajentaminen (osayleiskaavatyö käynnistyy vuonna 2007)
- Bölen asemakaavan toteutus ja siihen liittyvien liikenneongelmien ratkaisu ovat osa valtatie 8 Kotiranta - Stormossen -hanketta
- Kivihaka / Asevelikylä / Purola -kaavoitus (sisältää välitieteyhteyden) odottaa Vt 8 -hanketta

I Korsholm finns det gällande detaljplaner längs den nuvarande Karlebyvägen, inom hela planeringsområdet. I omedelbar närhet till omfartsvägen finns detaljplanen för Böle, etapp I. Planen gränsar i den södra delen till den nuvarande Bölevägen, i praktiken till omfartsvägreserveringen samt till detaljplanen för Prostö (planen för Botniahallen). Parkeringsområdet i planområdets norra del gränsar till omfartsvägreserveringen. Byggnadsplanerna för skolområdet sträcker sig i praktiken också fram till vägområdesreserveringen. I närheten av omfartsvägens linjesträckning finns det på delgeneralplaneområdet för Böle och Smedsby dessutom flera anhängiga detaljplanutvidgningar och -ändringar.

Övriga projekt

- Planen för kvalitetskorridoren (planeringen pågår) blir färdig i slutet av år 2006
- Utvidgning av delgeneralplanerna för Stenhagen, norrut mot Böle (innehåller bl.a. förbindelsen till Kemira). Detaljplanerna för trafikförbindelserna blir färdiga år 2007.
- Projektet för en resecentral i Vasa blir färdigt år 2008.
- Utvidgning av detaljplanen för Fågelberget - Stormossen (delgeneralplanarbetet inleds år 2007)
- Genomförande av detaljplanen för Böle, och en lösning på trafikproblemen i anslutning till planen, är en del av projektet riksväg 8, Hemstrand - Stormossen
- Planläggning av Stenhagen / Vapenbrödraby / Bobäck (innehåller en mellanväg) in väntar projektet riksväg 8.

2 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY JA OSALLISTUMINEN

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) tarkoituksena on varmistaa, että ympäristövaikutukset selvitetään riittävällä tarkkuudella silloin, kun hanke aiheuttaa merkittäviä ympäristövaikutuksia. YVA-menettelyn tavoitteena on myös lisätä kansalaisten mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun.

2.1 Tiensuunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa

Tiensuunnitteluprosessi koostuu neljästä vaiheesta, joissa yhteen kytkentä YVA-menettelyyn tapahtuu esisuunnitelmia laadittaessa. Myöhemmin laadittavissa hankesuunnitelmissa YVA-menettelyn aikaisia vaikutuksia täsmennetään ja vaikutuksia pyritään lieventämään.

Kuvassa 2 on esitetty tiensuunnitteluprosessin ja ympäristövaikutusselvitysten yhteenkytkentä.

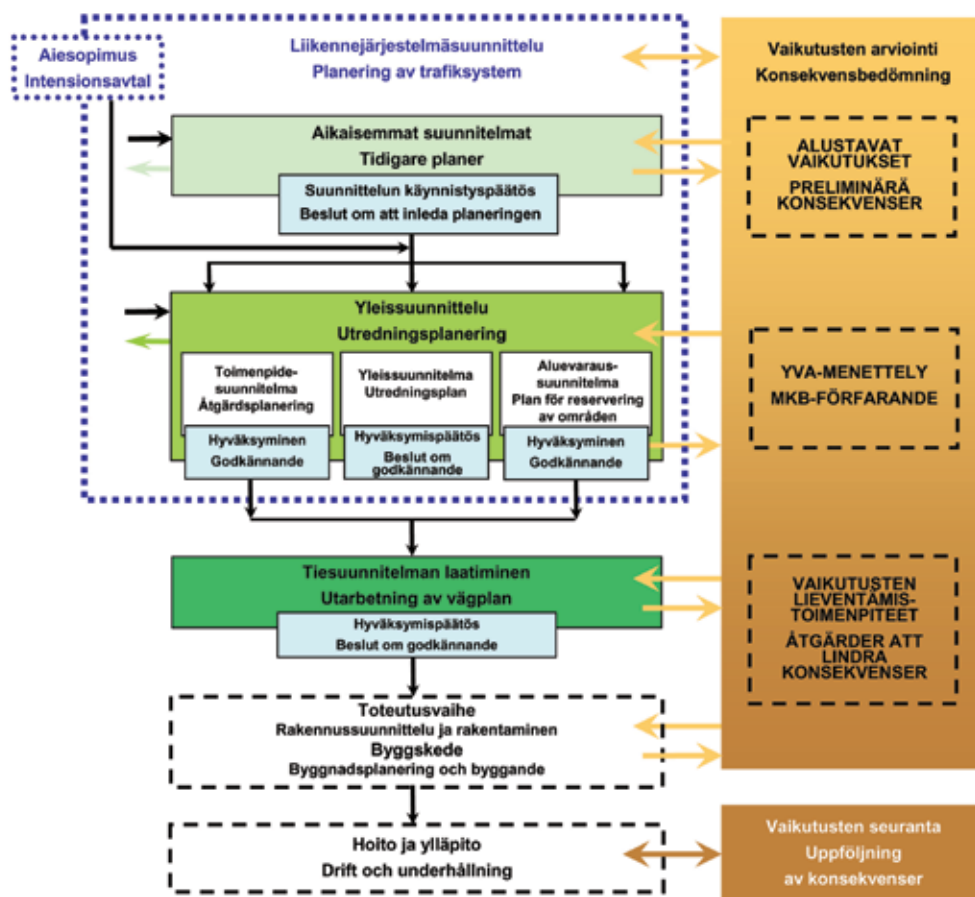
2 FÖRFARANDE VID BEDÖMNING AV MILJÖKONSEKVENSER OCH DELTAGANDE

Syftet med förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB) är att säkerställa en tillräckligt noggrann utredning av miljökonsekvenserna då ett projekt förorsakar betydande miljökonsekvenser. Målet med MKB-förfarandet är också att öka medborgarnas möjligheter att delta i och påverka planeringen.

2.1 Kopplingen mellan vägplaneringsprocessen och MKB-förfarandet

Vägplaneringsprocessen omfattar fyra faser, där kopplingen till MKB-förfarandet sker när förberedande planer utarbetas. I projektplanerna, som utarbetas senare, preciseras konsekvenserna som har behandlats i MKB-förfarandet och man strävar till att lindra konsekvenserna.

Kopplingen mellan vägplaneringsprocessen och miljökonsekvensutredningarna framgår av bild 2.



Kuva 2. Tiesuunnitteluprosessi ja YVA-menettely

Bild 2. Vägplaneringsprocessen och MKB-förfarandet

2.2 Lähtökohdat

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan lain (468/1994, muutos 267/1999, muutos 458/2006) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalais-ten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

YVA-menettelyä sovelletaan YVA-asetuksen (268/1999) 2 luvun 6 § hankeluettelon kohdan 9 mukaisesti seuraaviin tiehankkeisiin:

- moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rakentaminen
- neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen
- tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 km

Valtatie 8 Kotiranta - Stormossen ei ole hankeluettelon mukainen hanke.

Arviointimenettelyä voidaan yksittäistapauksissa soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenetelystä annetun lain 4 §:n 2. momentin tarkoitettuun hankkeeseen.

Ympäristöministeriö on päätöksellään YM1/553/2006, 17.5.2006 todennut, että "Valtatie 8 välillä Kotiranta - Stormossen" -hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

2.3 YVA-menettelyn kuvaus

YVA-menettely jakautuu kahteen vaiheeseen; arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Arviointiohjelma, eli tämä raportti, on suunnitelma siitä, miten ympäristövaikutukset tullaan arvioimaan.

Arviointiohjelmassa rajataan aluksi tarkasteltavat toteuttamisvaihtoehdot ja vaikutukset ja laaditaan selvitysten tekemistä varten arviointiohjelma.

Arviointimenettely alkaa, kun hankkeesta vastaava toimittaa yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiohjelman. Arviointiohjelmassa tulee mm. kuvata hanke ja sen toteuttamisvai-

2.2 Utgångspunkter

Målet med lagen om förfarande vid miljökonsekvensbedömning (468/1994, ändring 267/1999, ändring 458/2006) är att främja miljökonsekvensbedömningen och ett enhetligt beaktande av dem i planeringen och beslutsfattandet. Medborgarnas möjligheter till information och att delta i planeringen skall samtidigt utökas.

MKB-förfarandet tillämpas på följande vägprojekt enligt projektförteckningen i MKB-förordningen (268/1999) 2 kap. 6 §, punkt 9:

- byggande av motorvägar eller motortrafikleder
- anläggandet av en ny minst 10 kilometer lång sammanhängande väg med fyra eller flera körfält
- ny linjeföring eller breddning av en väg så att den sammanhängande vägsträckan med fyra eller flera körfält är minst 10 kilometer lång

Riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen är inte ett projekt i enlighet med projektförteckningen.

Bedömningsförfarandet kan i enskilda fall tillämpas på ett projekt som avses i lagen om förfarande vid miljökonsekvensbedömning 4 § 2 mom.

Miljöministeriet har med sitt beslut YM1/553/2006, 17.5.2006 konstaterat att förfarande vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projektet "Riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen".

2.3 Beskrivning av MKB-förfarandet

MKB-förfarandet är indelat i två faser; bedömningsprogrammet och konsekvensbeskrivningen. Bedömningsprogrammet, m.a.o. denna rapport, är en plan för hur miljökonsekvenserna kommer att bedömas.

I bedömningsprogrammet avgränsas först de utbyggnadsalternativ och konsekvenser som skall granskas och ett bedömningsprogram upprättas för utredningsarbetet.

Bedömningsförfarandet inleds när den projektansvariga har skickat programmet för miljökonsekvensbedömningen till kontaktmyndigheten. Bland annat projektet och dess utbyggnadsalter-

toehdot sekä esittää suunnitelma siitä, miten vaikutuksia arvioidaan.

Arviointiselostusvaiheessa eli ympäristövaikutusten arviointityön yhteydessä laaditaan tekninen tarkastelu eri vaihtoehtoista, joissa esitetään hankkeen liikennetekniset ratkaisut yleispiirteisellä tarkkuudella. Arvioinnin tulokset esitetään ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.

2.4 Aikataulu

Ympäristövaikutusten arviointi käynnistyi arviointiohjelman laatimisella kesäkuussa 2006. Arviointiohjelma valmistuu lokakuussa 2006, jonka jälkeen ympäristökeskus asettaa ohjelman nähtäville ajalle 23.10.-30.11.2006. Arviointiohjelman ja siitä saadun palautteen perusteella yhteysviranomaisen antaa arviointiohjelmasta oman lausuntonsa kuukauden kuluessa nähtävilläolon päättymisestä eli 31.12.2006 mennessä.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella suoritetaan ympäristövaikutusten arviointi. Arvioinnin tulokset esitetään ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa, joka valmistuu keuhalla 2007. Yhteysviranomaisen asettaa arviointiselostuksen nähtäville kahdeksi kuukaudeksi. Ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy yhteysviranomaisen selostuksesta antamaan lausuntoon loppuvuonna 2007.

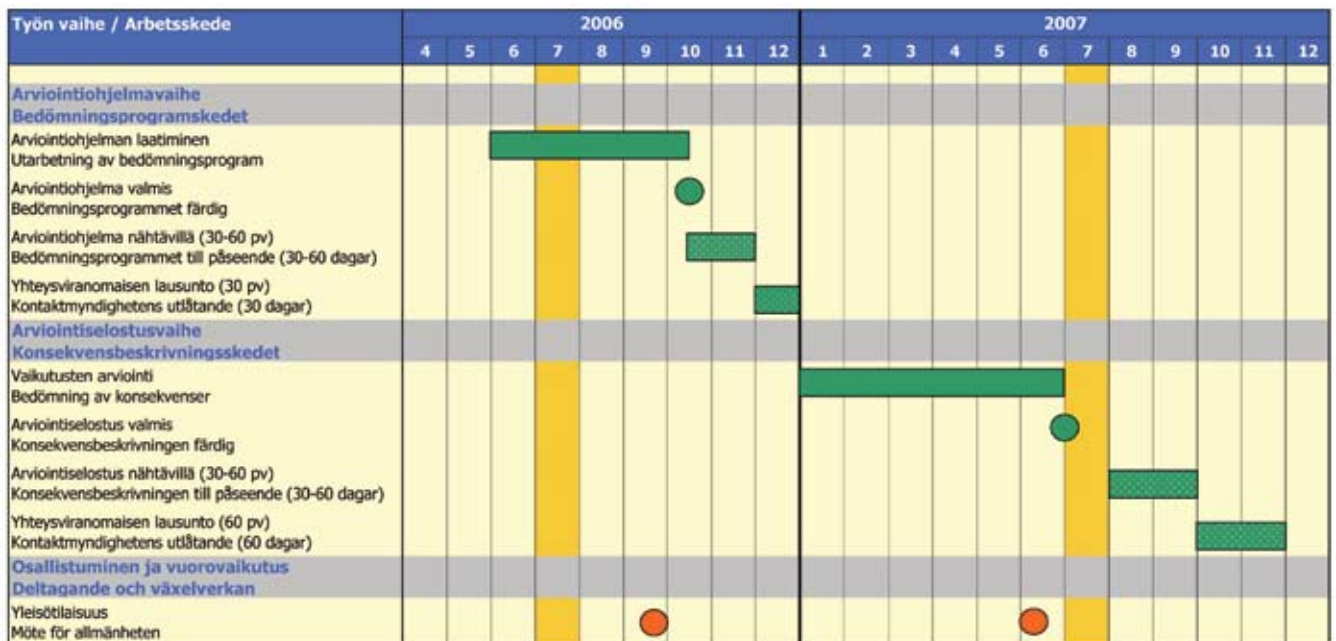
nativ skall beskrivas i bedömningsprogrammet och en plan för hur konsekvenserna bedöms skall ingå.

I konsekvensbeskrivningsfasen, d.v.s. i anslutning miljökonsekvensbedömningsarbetet, utförs en teknisk studie av olika alternativ. Studien behandlar projektets trafiktekniska planer med en översiktlig noggrannhet. Bedömningsresultaten redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

2.4 Tidtabell

Miljökonsekvensbedömningen inleddes i juni 2006 med att upprätta bedömningsprogrammet. Bedömningsprogrammet blir färdigt i oktober 2006, varefter miljöcentralen håller programmet framlagt till påseende under tiden 23.10.-30.11.2006. Kontaktmyndigheten ger på basis av programmet och erhållen respons sitt utlåtande inom en månad efter att framläggandet har avslutats, d.v.s. senast 31.12.2006.

Miljökonsekvensbedömningen utförs på basis av miljökonsekvensbedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om det. Bedömningsresultaten presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen, som torde bli färdig sommaren 2007. Kontaktmyndigheten håller miljökonsekvensbeskrivningen framlagd i två månader. Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning avslutas när kontaktmyndigheten i slutet av år 2007 har gett sitt utlåtande om beskrivningen.



Kuva 3. YVA-menettelyn alustava aikataulu

Bild 3. MKB-förfarandes preliminära tidtabell

2.5 Osapuolet

Hankkeesta vastaa Tiehallinto, Vaasan tiepiiri. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Länsi-Suomen ympäristökeskus.

Hankkeen suunnittelua ohjaa hankeryhmä, jossa ovat edustettuina Vaasan tiepiiri, Vaasan kaupunki, Mustasaaren kunta, Pohjanmaan liitto ja konsultti.

Hankeryhmän puheenjohtajana toimii Vaasan tiepiiri ja sihteerinä konsultti. Yhteysviranomaisena, Länsi-Suomen ympäristökeskus, toimii hankeryhmässä asiantuntijajäsenenä.

Arviointiohjelma on laadittu konsulttityönä. Konsulttina toimii Ramboll Finland Oy, alikonsulttina luontoselvityksissä Ympäristösuunnittelu Enviro Oy.

2.6 Osallistuminen

Yhteysviranomaisen järjestämä kuuleminen

Yhteysviranomaisena, Länsi-Suomen ympäristökeskus, asettaa arviointiohjelman nähtäville 23.10.-30.11.2006 väliseksi ajaksi seuraaviin paikkoihin:

- Vaasan kaupungin kansalaisinfo
- Mustasaaren kunnantalo

Arviointiohjelman nähtävilläoloaikana arviointiohjelmasta on mahdollisuus antaa kirjallisia mielipiteitä ja lausuntoja.

Yhteysviranomaisena kuuluttaa vastaavalla tavalla arviointiselostuksen nähtävilläolosta, mutta tällöin nähtävilläoloaika on kaksi kuukautta.

Yleisötilaisuudet

Yleisötilaisuuksia järjestetään kaksi kappaletta, jotka pidetään suunnitelmanäyttelyinä arviointiohjelman ja -selostuksen luonnosvaiheissa.

Arviointiohjelman yleisötilaisuus järjestettiin 27.9.2006 klo 15-19 Mustasaaren kunnantalolla. Tilaisuuteen osallistui noin 100 henkeä ja kirjallisia palautteita saatiin noin 20 kappaletta.

2.5 Parter

Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt är projektansvarig. Västra Finlands miljöcentral är kontaktmyndighet i miljökonsekvensbedömningsförfarandet.

En projektgrupp, med representanter för Vasa vägdistrikt, Vasa stad, Korsholms kommun, Österbottens förbund och konsulten, styr projektplaneringen.

Vasa vägdistrikt innehar ordförandeposten i projektgruppen och konsulten är sekreterare. Kontaktmyndigheten, Västra Finlands miljöcentral, deltar som expertmedlem i projektgruppen.

Bedömningsprogrammet har upprättats som ett konsultarbete. Konsult är Ramboll Finland Oy. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy är underkonsult och utför naturinventeringen.

2.6 Deltagande

Hörande som kontaktmyndigheten anordnar

Kontaktmyndigheten, Västra Finlands miljöcentral, håller bedömningsprogrammet till påseende 23.10.-30.11.2006 på:

- Vasa stads medborgarinfo
- Kommungården i Korsholm

Under påseendetiden kan åsikter och utlåtanden ges skriftligt om påseendeprogrammet.

Kontaktmyndigheten kungör på motsvarande sätt om framläggandet av miljökonsekvensbeskrivningen, men framläggningstiden är två månader.

Informationsmöten för allmänheten

Två informationsmöten anordnas för allmänheten. Mötena arrangeras som planutställningar i bedömningsprogrammets och konsekvensbeskrivningens utkastskede.

Informationsmötet angående bedömningsprogrammet anordnades på kommungården i Korsholm 27.9.2006 kl. 15-19. I mötet deltog ca 100 personer och ca 20 gav skriftlig respons.

Kirjallisissa palautteissa otettiin pääosin kantaa siihen, mitä vaihtoehtoa palautteen antaja pitää parhaimpana sekä mitä toimenpiteitä vaihtoehdon tulee sisältää. Palaute käsitellään ja hyödynnetään vaihtoehtojen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa.

Lisäksi tilaisuudessa saatiin lukuisa määrä suullista palautetta tämän arviointiohjelman viimeistelyä varten.

Arviointiselostusvaiheen yleisötilaisuus pidetään alustavan aikataulun mukaan kesäkuussa 2007.

Muu tiedottaminen

YVA-menettelyn edistymisestä laaditaan lehdistötiedotteita. Tiepiiri on tiedottanut 26.5.2006 Ympäristöministeriön antamasta päätöksestä, että hankkeeseen tulee soveltaa YVA-menettelyä.

Lisäksi tiepiiri on 5.9.2006 tiedottanut YVA-menettelyn sisällöstä ja aikataulusta (tiedote 5.9.2006).

Tiepiiri ilmoitti yleisötilaisuudesta paikkakunnalla ilmestyvissä lehdissä Vasabladet ja Pohjalainen.

Yleisötilaisuudesta kertova tiedote julkaistiin 22.9.2006. Tiedottamisen ja vuoropuhelun laajuus ilmenee kuvasta 5.

Hankkeelle on tarkoitus avata internet-sivut (<http://www.tiehallinto.fi>) arviointiohjelmavaiheen jälkeen.



Kuva 4. Arviointiohjelman yleisötilaisuus 27.9. 2006 (Kuva Kirsi Tuura, Pohjalainen)

I den skriftliga responsen togs närmast ställning till alternativ samt vilka åtgärder alternativet bör bestå av. Responsen behandlas och används i planeringen av alternativen och vid konsekvensbedömningen.

Dessutom gavs muntliga åsikter som användes vid utarbetningen av detta bedömningsprogram.

Enligt den preliminära tidtabellen ordnas ett andra informationsmöte i juni 2007.

Övrig information

Ett pressmeddelande utarbetas om MKB-förfarandets förlopp. Vägdistriktet har 26.5.2006 informerat om Miljöministeriets beslut om att ett MKB-förfarande skall tillämpas på projektet.

Vägdistriktet har dessutom 5.9.2006 informerat om innehållet och om tidtabellen för MKB-förfarandet (meddelande 5.9.2006).

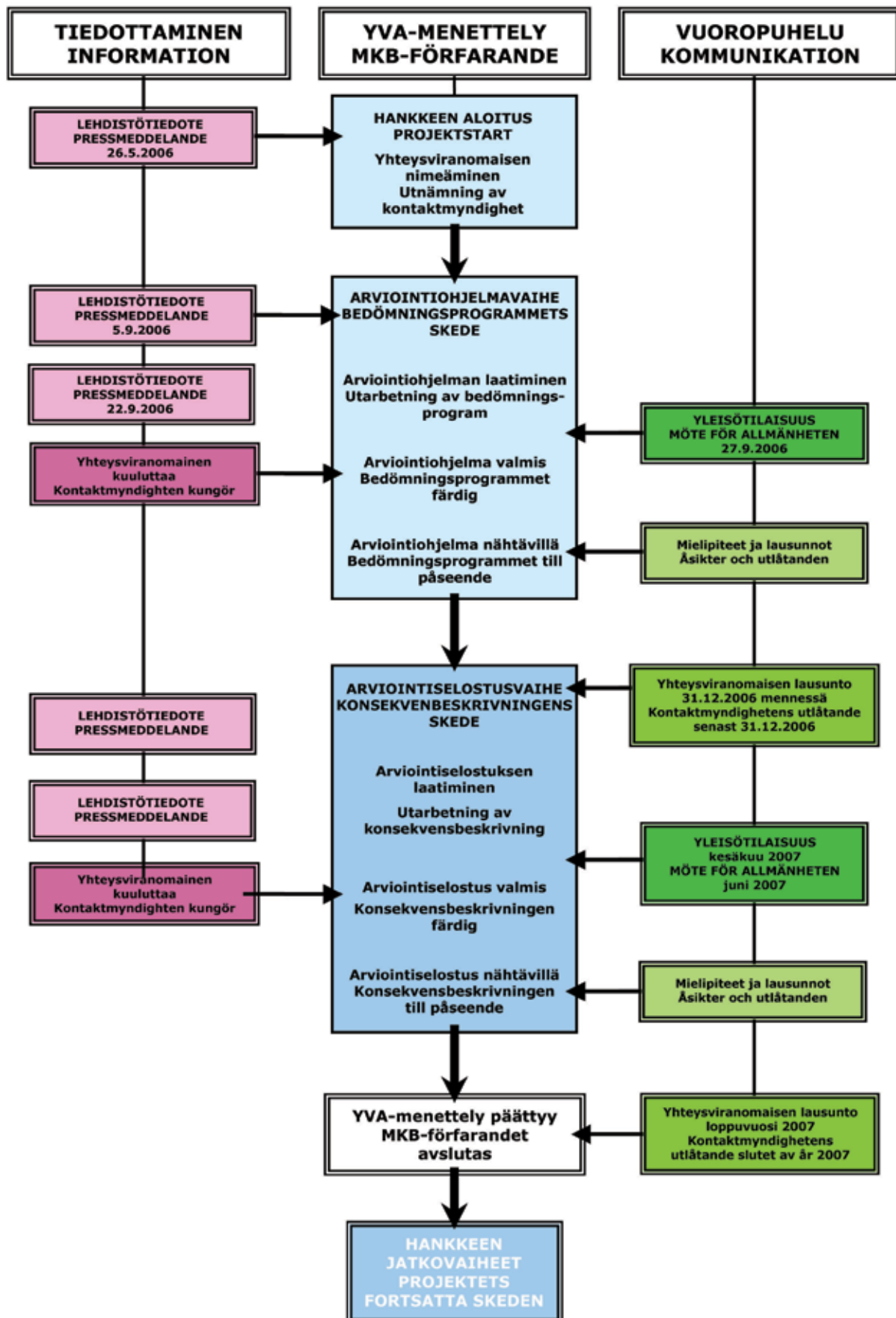
Vägdistriktet meddelade om informationsmötet i tidningarna Vasabladet och Pohjalainen, som utkommer på orten.

Ett meddelande om informationsmötet publicerades 22.9.2006. Informationens och dialogens omfattning framgår av bild 5.

Avsikten är att efter bedömningsprogramfasen öppna internetsidor om projektet (<http://www.tiehallinto.fi>).



Bild 4. Möte för allmänheten 27.9.2006 angående bedömningsprogrammet (Bild Kirsi Tuura, Pohjalainen)



Kuva 5. YVA-menettely, tiedottaminen ja vuoropuhelu

Bild 5. MKB-förfarande, information och växelverkan

3 SUUNNITTELUALUEEN NYKY- TILANNE

3.1 Hankkeen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan alueella. Tarkasteltavan valtatie 8, ns. Kokkolantien, osuus alkaa Kotirannasta ja päättyy Sepänkylän ja Koivulahden välissä olevan Stormossenin alueeseen. Suunnittelualueella sijaitsee Sepänkylän taajama, joka on Mustasaaren kuntakeskus. Hankkeen yleissijainti on esitetty kuvassa 1 sivulla 14.

3.2 Ympäristö

Maaperä

Suunnitellun ohikulkutien (Vaihtoehto 2) maaperä on vaihteleva. Korkeilla maastokohdilla esiintyy moreenia ja kalliopaljastumia. Alavimmilla mailla on pehmeitä koheesiomaakerroksia, joiden kokonaispaksuus on suurimmillaan noin 16 metriä. Painanteissa maaperä koostuu pääasiassa joko liejuisesta savesta tai siltistä. Paikoin esiintyy runsaasti lohkareita sisältävää siltistä hiekkamoreenia tai hiekkaista soramoreenia. Kivihaan risteyssillan itäpuolella sijaitsee täytemaa-alue. Sepänkylän ylikulkukäytävän (S14) molemmin puolin maaperän pintaosassa on turvetta.

Valtatien 8 vanhan osuuden (Vaihtoehto 0, 0+ ja 1) maaperä on myös vaihteleva ja pääosin samankaltainen kuin ohikulkutien maaperä. Vanhan osuuden maaperä on sen lisäksi ohikulkutietä moreenivaltaisempi. Krohnin kohdalla maaperässä esiintyy poikkeuksellisesti hiekkaa.

3 PLANERINGSOMRÅDETS NULÄGE

3.1 Projektets läge

Planeringsområdet ligger inom Vasa stads och Korsholms kommuns område. Avsnittet på riksväg 8, på den s.k. Karlebyvägen, som är föremål för granskningen, börjar i Hemstrand och slutar vid Stormossen som ligger mellan Smedsby och Kevlax. Smedsby tätort, som är Korsholms kommuncentrum, ligger på planeringsområdet. Projektets läge framgår översiktligt av bild 1 på sidan 14.

3.2 Miljö

Jordmån

Marken under den planerade omfartsvägen (Alternativ 2) är omväxlande. På höga terrängställen förekommer det morän och hållmarker. På de låglänta markerna förekommer det kohesionsjordarter, vilkas totala tjocklek uppgår till ca 16 meter. I svackorna består jordgrunden huvudsakligen antingen av gyttjig lera eller av silt. Ställvis förekommer det siltig sandmorän som innehåller rikligt med stenblock eller sandhaltig grusmorän. Öster om Stenhagens korsningsbro finns ett område med fyllnadsjord. På bägge sidorna av Smedsby överfartsbro (S14) består markens ytsikt av torv.

Marken på det gamla avsnittet på riksväg 8 (Alternativ 0, 0+ och 1) är också omväxlande och huvudsakligen lik marken under omfartsvägen. Marken på det gamla avsnittet domineras desutom av morän mer än på omfartsvägen. Vid Krohn består marken undantagsvis sand.

Suunnittelualueen nykyisen valtatie 8 tien luonnonolot

Suunnittelualueen nykyisen valtatie 8 tien luonto on Vaasan seudulle tavanomaista metsämaastoa, jota pilkkovat mm. viljelykäytössä olevat pellot, teollisuus- ja liikealueet ja käytöstä poistuneet metsittyvät pellot. Tievarren luonto on erilaisten maankäyttömuotojen johdosta muuttunut, eikä luonnontilaisia tai sen kaltaisia alueita nykyisen tien läheisyydessä sen takia löydy. Ainoita luonnonsuojelumielessä arvokkaita kohteita ovat tien varrella vuonna 2006 löytyneet kolme liito-oravan elinympäristöt (katso Liito-oravien elinympäristöt).

Nykyisien valtatie 8 varren luonto koostuu pääosin ei luonnontilassa olevista pientareista sekä sekametsästä. Pientareiden kasvillisuus perustuu paikoittain istutetusta ruohosta, muualla lajistossa esiintyy runsaasti erilaisia tuoreiden niittyjen kasvilajeja. Metsän puuston muodostavat järeät kuuset, koivut ja harvakseltaan männyt. Muutamassa kohteessa kasvaa reheviä haavikoita. Paikoissa missä esiintyy vanhempaa sekametsää, aluskasvillisuudessa kasvaa mustikkatyypin kangasmetsälle tyypillisiä varpuja. Maasto on paikoittain kivikkoinen, koostuen kuivan kankaan metsätyypistä. Uhanalaisia lajeja ei alueelta ole löytynyt.



Kuva 6. Valtatie 8 tienvarsikasvillisuus on vaihtelevaa

Bild 6. Växtligheten varierar längs riksväg 8

Den nuvarande vägavsnittets naturförhållanden

Naturförhållanden i omgivningen av det nuvarande vägavsnittet (riksväg 8) består av typisk skogsterräng för Vasa region. Naturen splittras av åkrar, industri- och affärsbyggnader samt åkrar som tagits ur bruk. Vägrenarna och deras omgivning har olika markanvändning är inte mera i naturtillstånd. De enda värdefulla objekten ur naturskyddsperspektiv är tre flygekorremiljöer som finns i närheten av vägen (se Flygekorrenas livsmiljöer).

Naturen i den nuvarande riksvägens omgivning består av vägrenar och blandskog som inte är i naturtillstånd. I vägrenarna förekommer typisk planterad gräsvegetation och rikligt av växtarter som är typiska för ängsmiljöer. Skogens trädbestand består av grova granar, björkar och mera sällsynta tallar. På somliga ställen växer frodiga aspbestånd. I blandskogarnas undervegetation växer typiska arter för blåbärstypens moskogar. Jordmånen är ställvis torrare och stenigare och där förekommer vanligen torr moskog.

Utrotningshotade arter har med undantag av flygekorren inte hittats i områdets näromgivning.



Kuva 7. Heinäkasveja tien ojassa

Bild 7. Höväxtlighet i vägdiket

Suunnittelualueen ohikulkutien luonnonolot

Ohikulkutien luonnonolot ovat kuten nykyisen valtatie 8 varrella oleva luonto, myös seudulle tavanomaista metsämaastoa. Tielinjan tuntumassa on muutamia luonnonoloiltaan arvokkaita kohteita, joista toinen on lintuvesiensuojeluohjelmaan kuuluva järvi ja muut ovat liito-oravan elinympäristöjä. Suunnitellun tielinjan eteläpään ensimmäiset 400 metriä koostuu kivikkoisesta mustikka- tai puolukkatyyppin mäntyvaltaisesta sekametsästä (kuva 8).

Noin 400 metrin kohdalla alkaa laaja täyttömaa-alue, jolla on joutomaa-alueille tyypillistä kasvillisuutta ja reuna-alueilla lisäksi nuorta lehtimetsää. Täyttömaa-alueesta pohjoiseen linjan varrella esiintyy kuivahtanut kangasräme. Verbackenin ympäristössä on kivikkoista nuorta / varttuvaa mustikka- ja puolukkatyyppin sekametsää, notkopaikoissa on varttuneempaa kuusta kasvavaa kangaskorpea.

Österbergissä tielinja kulkee varttuneessa mustikkatyyppin sekametsässä. Ennen pellon reunaa on pensoittuneita niittyjä ja nuorta / varttuvaa haapavaltaista lehtimetsää, jossa paikoin tiheää tuomipensaikkoo. Seuraavaksi linja kulkee noin kilometrin pellolla ylittäen Bölentien ja Bölesundintien, viimeksimainitun kohdalla tielinja ylittää myös Stocksunds bäcken -nimisen puron, joka on lähinnä seisovavetinen umpeenkasvava oja.



Kuva 8. Mustikka- ja puolukkatyyppinen sekametsä (Pekka Routasuo, Enviro Oy, 2005)

Bild 8. Stening moskog av blåbärs- / lingontyp (Pekka Routasuo, Enviro Oy, 2005)

Den planerade omfartsvägens naturförhållanden

Naturförhållande i omgivningen av den planerade omfartsvägen är lik riksvägens 8 natur, typisk natur för nejden. I närheten av väglinjen förekommer några värdefulla naturobjekt, varav den en är en sjö som tillhör skyddsprogrammet för fågelvatten och de övriga är livsmiljöer för flygekorre. De första 400 metrarna av den planerade väglinjens södra ända består av talldominerad blandskog av blåbärs- eller lingontyp på stening mark (bild 8).

Vid ca 400 meter börjar ett omfattande område med fyllnadsjord. På området är vegetationen typisk för impediment och utmed kanterna växer det dessutom ung lövskog. Norrut från fyllnadsområdet finns det längs väglinjen en uttorkad, moartad tallmyr. Omgivningen kring Verbacken består av ung/äldre, stenbunden blandskog av blåbärs- och lingontyp. Svackorna är moartade grankärr, där det växer äldre granskog.

I Österberg sträcker sig väglinjen i äldre blandskog av blåbärstyp. Före åkerkanten finns det ängar med buskvegetation och ung/äldre aspdominerad lövskog, där det ställvis förekommer täta haggstån. Därefter sträcker sig väglinjen ca en kilometer på åker och går över Bölevägen och Bölesundsvägen. Vid den senare går vägen också över Stocksunds bäcken, som närmast är ett igenvuxet dike med stillastående vatten.



Kuva 9. Sararäme (Pekka Routasuo, Enviro Oy, 2005)

Bild 9. Starrmyr (Pekka Routasuo, Enviro Oy, 2005)

Pellon jälkeen ennen Norrgårdsbackvägeniä tielinjan varrella esiintyy nuorta koivikkoo ja varttuvaa mustikkatyypin männikköä. Norrgårdsbackavägenin jälkeen esiintyy taas nuorta ja varttuvaa mustikkatyypin kuusi- ja mäntymetsää. Noin neljän kilometrin kohdalla tielinjan varrella esiintyy kasvillisuudeltaan tavanomainen varsinainen sararäme, jonka puuston muodos-taa viisimetriset männyt ja koivut. Suon luoteisosassa on pieni avoin kasvillisuudeltaan tavanomainen saraneva. Suon jälkeen on nuorta varttuvaa kuusivaltaista sekametsää (kuva 9).

Terveyskeskuksen luoteispuolella tielinjaus kulkee puuttoman saranevan halki. Nevaa reunustaa kapea isovarpurämevyöhyke (kuva 10).

Ennen Vanhaa Karperöntietä on nuorta ja varttuvaa mustikka- ja puolukkatyypin sekametsää, painanteissa on mustikkakorpea. Karperöntien jälkeen on peltoa, jota reunustavan ojan jälkeen on tiheää nuorta koivikkoo ja entisellä pellolla valaistuja latureittejä. Ennen seuraavaa peltoa on hevoslaidun, jonka jälkeen on peltoa Sivumaantielle asti. Sivumaantien länsipuolisella pelto-alueella tielinja on lähimmillään Lintuvesien suoje-luohjelmaan (katso Muut luonnon-suojelualueet) kuuluvaa Karperöfjärdenin järveä. Järven ja pel-lon välissä on vähintään noin sadan metrin levyi-nen alue nuorta tiheää koivikkoo. Tielinjan etäi-syys järvestä on noin 250 metriä.



Kuva 10. Puuton neva (Pekka Routasuo, Enviro Oy, 2005)

Bild 10. Trädlös myr (Pekka Routasuo, Enviro Oy, 2005)

Efter åkern förekommer det vid väglinjen, före Norrgårdsbackavägen, ung björkskog och äldre tallskog av blåbärstyp. Efter Norrgårdsbackavägen växer det ung och äldre gran- och tallskog av blåbärstyp. Vid ca fyra kilometer finns vid väglinjen en egentlig starrmyr med typisk vegetation. Skogen består av fem meter höga tallar och björkar. I myrens nordvästra del finns ett litet öppet fattigkärr med typisk vegetation. Ung, växande grandominerad blandskog förekommer efter kärret (bild 9).

Nordväst om hälsocentralen sträcker sig väglinjen genom ett trädlöst fattigkärr. Kärret kantas av en smal zon med ris-tallmyr (bild 10).

Före Gamla Karperövägen förekommer ung och växande blandskog av blåbärs- och lingontyp. I svackorna finns det blåbär-grankärr. Efter Karperövägen finns det åkermark, där det bakom nackdiket växer tät, ung björkskog. På den f.d. åkern finns det belysta skidspår. Före nästa åker finns det en hästhage, varefter terrängen består av åker ända till Sidlandsvägen. På åkern väster om Sidlandsvägen sträcker sig väglinjen närmast Karperöfjärden, som hör till fågelskyddsprogrammet (Övriga naturskyddsområden, sidan 32). Mellan sjön och åkern finns ett minst hundra meter brett område med ung, tät björkskog. Väglinjen sträcker sig på ca 250 meters avstånd från sjön.



Kuva 11. Siirtolohkareita sivumaantien varrella (Pekka Routasuo, Enviro Oy, 2005)

Bild 11. Jättekast vid sidlandsvägen (Pekka Routasuo, Enviro Oy, 2005)

Sivumaantien varrella on suuria siirtolohkareita (kuva 11), joiden korkeus on noin viisi metriä. Tien itäpuolella esiintyy nuorta ja varttuvaa haavikkoa ja koivikkoa. Koivikon jälkeen tielinjan ja vanhan valtatie välissä on vanha kaatopaikka / täyttömaa-alue ja tielinjan pohjoispuolella on laajahko taimikko.

Taimikon ja täyttömaa-alueen jälkeen linjaus on taimikossa ja nuoressa männikössä noin 100 metrin päässä valtatie pohjoispuolella. Ennen valtatie levähdysaluetta ja sen pohjoispuolella on varttuvaa paikoin korpimaista kuusivaltaista sekametsää. Levähdysalueen jälkeen esiintyy nuorta sekametsää ja kivenmurskausalueelle menevän tien varrella nuorta haavikkoa.

Lähellä Stormossenintien risteystä on ilmeisesti vanhaa viljelysmaata, jota ympäröi varttuva koivikko. Suunnitellun tielinjan ja valtatie yhtymäkohtaa ennen on vielä varttuvaa kuusikkoa ja nuorta koivikkoa.

Vid Sidlandsvägen finns det stora jättekast (bild 11), med en höjd på ca fem meter. På vägens östra sida förekommer det en ung och växande aspdunge och en björkdunge. Efter björkdungen, mellan väglinjen och den gamla riksvägen, finns en gammal avstjälpningsplats/jordfyllnadsområde, och på vägens norra sida ett rätt så omfattande plantbestånd.

Efter plantbeståndet och jordfyllnadsområdet sträcker sig väglinjen ca 100 meter norr om riksvägen genom plantbestånd och ung tallskog. Före rastplatsen vid riksvägen och norr om den växer grandominerad blandskog, som ställvis är kärrartad. Efter rastplatsen förekommer det ung blandskog och längs vägen som leder till stenrossningsområdet ung aspskog.

Nära Stormossens anslutning finns en sannolikt gammal odlingsmark, som omges av växande björkskog. Före platsen där den planerade väglinjen ansluter till riksvägen finns ytterligare äldre granskog och ung björkskog.



Kuva 12. Tyypillinen piennarkasvusto
Bild 12. Typisk vägrensväxtlighet

Eläimistö

Suunnittelualueella on vuosina 2005 ja 2006 tehty luontoselvityksiä (Enviro Oy). Näiden tulok-
sista on ilmennyt, että Sepänkylän suunnitellun
ohikulkutien sekä vanhan valtatie 8 lähialueella
sijaitsee seitsemän liito-oravan elinaluetta.

Tielinjan ympäristössä olevat liito-oravan elinym-
päristöjen rajaukset esitetään kuvissa 13 ja 14.

Liito-orava on Suomessa luokiteltu uhanalaiseksi
(luokka vaarantuneet, VU; ks. Rassi ym. 2001) ja
laji kuuluu luontodirektiivin liitteen IV lajeihin.

Muita uhanalaisia lajeja ei ole selvityksissä todet-
tu.

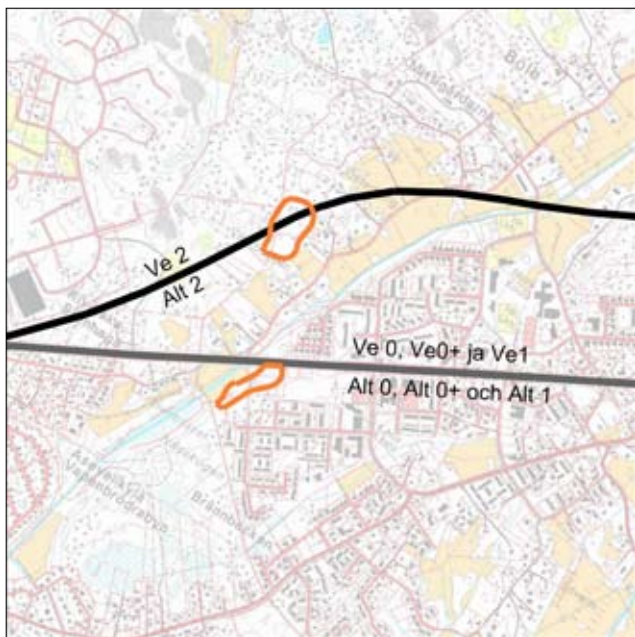
Fauna

Naturinventeringarna har gjorts på området åren
2005 och 2006 (Enviro Oy). Av resultaten fram-
går att det vid den planerade omfartsvägen vid
Smedsby samt i närområdet vid den gamla riks-
väg 8 finns det sju områden där flygekorre före-
kommer.

Gränserna för flygekorrens livsmiljöer nära väg-
linjen framgår av bilderna 13 och 14.

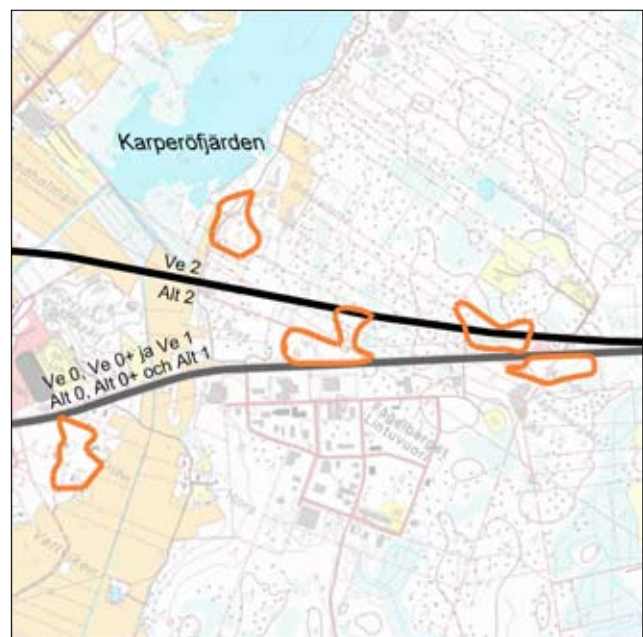
I Finland klassificeras flygekorren som en hotad art
(klassen sårbara, VU; se Rassi m.fl. 2001). Flyge-
korren är en art enligt bilaga IV till naturdirektivet.

Andra hotade arter påträffades inte vid invente-
ringarna.



Kuva 13. Suunnittelualueen alkuosan liito-orava-
alueet

Bild 13. Flygekorrområden i början av plane-
ringsområdet



Kuva 14. Suunnittelualueen loppuosan liito-ora-
va-alueet

Bild 14. Flygekorrområden i slutet av plane-
ringsområdet

Pinta- ja pohjavedet

Tielinjan alueella ei ole paljon pintavesistöä, lukuun ottamatta muutama oja ja puro tielinjan pohjoispäässä sekä Karperöfjärdenin järvi. Ojat ovat suurelta osin ihmisen tekemiä muun muassa suo-oituksen takia, eivätkä sen takia ole luontaisia tai luonnontilaisia. Karperöfjärdenin järvi sijaitsee noin 250 metriä nykyisestä valtatiestä ja noin 50 metriä suunnitellusta ohikulkutiestä pohjoiseen. Karperöfjärdenin eteläosasta harautuu kaksi ojaa jotka virtaavat etelään. Karperöfjärdenin veden laatu on viime vuosina ollut melko huono, mikä on mm. kesäisin ilmennyt leväkukintana.

Lintuvuoren ja Sepänkylän välillä sijaitsee Sepänkylän pohjavesialue (1049951, kuva 15). Alue on I-luokan vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue. Kaavailtu tielinja ylittää kyseisen pohjavesialueen noin 660 metrin pätkällä. Valtatie 8 ylittää alueen noin 1,2 kilometrin pätkällä.

Pohjavesialue kuuluu pitkittäisharjuun, joka kulkee etelästä pohjoiseen. Alue peittyy osittain savikerroksesta. Savikerrostumaa ympäröi kivisestä hiekasta koostuva moreenikerros, joka näyttää olevan yhteydessä vettäläpäiseviin kerroksiin. Vettäläpäisevät kerrokset ovat hyvin ohuet. Pohjavesialue on synkliininen (keräävä). Päävirtaus-suunta on etelästä pohjoiseen. Pohjavesialueen päivittäinen tuotantokapasiteetti on 1500 m³.

Nykyisellä valtatiellä ei ole pohjavesisuojausta.

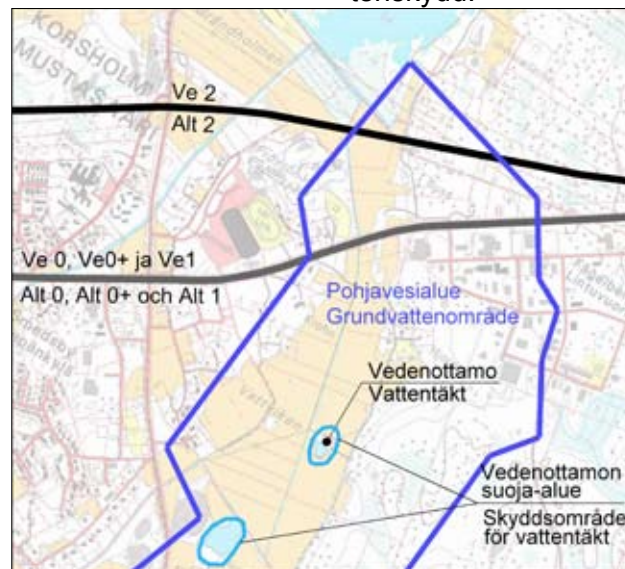
Yt- och grundvatten

Med undantag av några diken och bäcken i väglinjens norra ända finns det få ytvattendrag vid väglinjen samt Karperöfjärdens sjö. Människan har till stor del grävt diken, bl.a. vid utdikning av kärren, och de är därför varken naturliga diken eller diken i naturtillstånd. Karperöfjärden är beläget ca 250 m från den nuvarande riksvägen, och 50 m från den planerade väglinjen. I Karperöfjärdens sydliga del utmynnar två diken som rinner söderut. Vattenkvaliteten i Karperöfjärden har under de senaste åren varit dålig, vilket bl.a. resulterat i algblomningar under sommarperioderna.

Smedsby grundvattenområde (1049951, bild 15) ligger mellan Fågelberget och Smedsby. Grundvattenområdet är av klass I och viktigt för vattensankaffning. Cirka 660 meter av den planerade väglinjen sträcker sig genom detta grundvattenområde. Cirka 1,2 kilometer av riksväg 8 sträcker sig genom grundvattenområdet.

Grundvattenområdet hör till en längsgående ås, som sträcker sig från söder mot norr. Området är delvis täckt av ett lerlager. Ett moränlager med stening sand omger lerlagret. Moränlagret verkar vara i kontakt med vattenledande lager. De vattenledande lagren är mycket tunna. Grundvattenområdet är vattensamlade (synkint). Vattnet strömmar huvudsakligen från söder mot norr. Grundvattenområdets dagliga produktionskapacitet är 1500 m³.

Den nuvarande riksvägen har inget grundvat-
tenskydd.



Kuva 15. Sepänkylän pohjavesialue

Bild 15. Smedsby grundvattenområde

Natura-alueet

Suunnittelualueen lähistöllä sijaitsee Vedahuggetin Natura-alue (FI0800097, pinta-ala: 40 ha). Alue sijaitsee Stormossenilla noin 1,4 kilometriä valtatiestä 8. Alue on SCI-alue, eli suojelu perustuu alueella oleviin luontodirektiivin liitteessä I lueteltuihin luontotyyppeihin ja liitteessä II lueteltujen lajien elinympäristöihin. Vedahuggetin alueella kasvaa vanhoja kuusivaltaisia tuoreen kankaan ja lehtomaisen kankaan metsiä. Natura-tietolomakkeen mukaan 88% alueesta koostuu luontodirektiivin liitteen I boreaalisesta luonnonmetsästä. Alueella esiintyy luontodirektiivin liitteen II liito-orava (*Pteromys volans*) sekä noin kymmenen lintudirektiivin liitteen I lintua. Natura-alue tullaan suojelemaan luonnonsuojelulain mukaisena luonnonsuojelualueena.

YVA-ohjelmavaiheessa voidaan jo todeta ettei vaikutusten arviointia tulla selvittämään Vedahuggetin Natura-alueen suojeluperusteisiin, sillä alueeseen ei etäisyytensä takia tule kohdistumaan merkittäviä vaikutuksia.

Muut luonnonsuojelualueet

Suunniteltu tielinja kulkee noin 250 metrin etäisyydellä Karperöfjärdenin järven eteläpään vesialueesta. Karperöfjärden on arvioitu valtakunnallisesti arvokkaaksi lintukohteeksi ja on sen mukaan liitetty valtakunnalliseen lintuvesien suojeluohjelmaan (LVO100219, ha 167,73). Lintuvesien suojeluohjelman mukainen raja on lähimmillään alle 50 metrin päässä suunnitellusta tielinjasta (kuva 14).

Natura-områden

Vedahuggets Natura-område (FI0800097, areal: 40 ha) ligger nära planeringsområdet. Området är beläget på Stormossen, ca 1,4 kilometer från riksväg 8. Området är ett SCI-område, d.v.s. skyddet är baserat på naturtyper enligt bilaga I till naturdirektivet och på livsmiljöer för arter som upptas i bilaga II. På Vedahugget växer gamla grandominerade skogar på frisk mo och lundartade moskogar. Enligt Natura-datablanketten består området till 88 % av västlig taiga enligt naturdirektivets bilaga I. På området förekommer flygekorre (*Pteromys volans*) enligt naturdirektivets bilaga II, samt ca tio fågelarter enligt fågeldirektivets bilaga I. Natura-området kommer att skyddas som naturskyddsområde enligt naturvårdslagen.

Det kan redan i MKB-programfasen konstateras att konsekvensbedömningen inte utsträcks till skyddsmotiveringarna för Vedahuggets Natura-område, eftersom området p.g.a. avståndet inte utsätts för några betydande konsekvenser.

Övriga naturskyddsområden

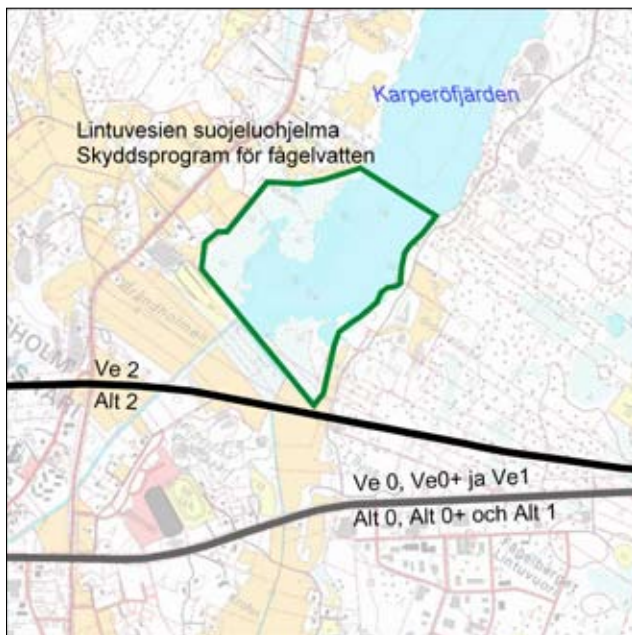
Den planerade väglinjen sträcker sig ca 250 meter från den södra ändan av Karperöfjärden. Vattenområdet har bedömts vara ett värdefullt fågelobjekt av riksintresse och har på dessa grunder inlemmats i det riksomfattande skyddsprogrammet för fågelsjöar (LVO100219, 167,73 ha). Det kortaste avståndet mellan gränsen för skyddsprogrammet för fågelvatten och den planerade väglinjen är under 50 meter (bild 13).

Karperöfjärden on noin kuuden kilometrin pituinen entinen merenlahti, jonka laskuoja padottiin vuonna 1974. Järven pinta on nykyään noin metrin merenpintaa ylempänä. Etenkin alueen vesilinnusto on ollut runsas (Lintuvesityöryhmä 1981). Vuonna 2004 järvellä pesi yli 60 lintuparia, lajeja oli noin 40. Runsain pesimälaji oli naurulokki, joita oli noin 330 paria (Koivisto ym. 2005).

Noin puolet Karperöfjärdenin linnustosta pesii järven eteläpäässä. Järvellä pesi vuonna 2004 EU:n lintudirektiivin liitteen I lajeista varmuudella kuikka, mahdollisesti myös ruskosuohaukka, liro, kalatiira ja pikkulokki. Ruskosuohaukka ja pikkulokki ovat aiemmin pesineet järven pohjoisosassa ja kalatiira keskiosassa, kaikki vähintään kahden kilometrin päässä tielinjasta.

Karperöfjärden är en ca sex kilometer lång f.d. havsvik, vars utfallsdike dämades år 1974. Sjöns yta ligger i dag ca en meter över havsytan. Framförallt vattenfågelfaunan har varit riklig på området (Arbetsgruppen för fågelsjöar 1981). År 2004 häckade drygt 60 fågelpar vid sjön och fågelarterna uppgick till 40. Skrattnåsen häckar här rikligast och arten uppgick till ca 330 par (Koivisto m.fl. 2005).

Cirka hälften av Karperöfjärdens fågelfauna häckar i sjöns södra ända. Av fågeldirektivets arter enligt bilaga I konstaterades med säkerhet att storlom häckar på området, eventuellt också brun kärrhök, grönben, fisktärna och dvärgmå. Brun kärrhök och dvärgmå har tidigare häckat i sjöns norra del och fisktärna i sjöns mellersta del, samtliga minst två kilometer från väglinjen.



Kuva 16. Karperöfjärdenin lintuvesiensuojeluohjelmaan kuuluva alue (vihreällä viivalla esitetty alue)
Bild 16. Karperöfjärden ingår i skyddsprogrammet för fågelvatten (markerat med grön linje)



Kuva 17. Karperöfjärden, kuvattuna lahden kaakkoisosasta kohti länttä
Bild 17. Karperöfjärden, fotograferat från sjöns sydöstra del mot väst

Maisema ja kaupunkikuva

Suunniteltu toimenpidealue sijoittuu Vaasan keskustan tiiviin kaupunkirakenteen laitamille ja Mustasaaren rakentamattoman Stormossenin välille. Tarkastelujakso kulkee selänteiden ja niiden välisten kolmen kapean laaksopainanteen halki. Maisemallisesti tieosuus voidaan jakaa eriluonteisiin jaksoihin:

- rakennettu ympäristö; asuinalueet, lähinnä pientalovaltaista
- rakennettu ympäristö; teollisuus, palvelut, julkinen rakentaminen
- kulttuurimaisema-alue; pellot
- luonnonalue; soinen ja kivikkoinen metsä

Valtaosa tarkasteltavasta nykyisestä tieosuudesta sijaitsee tiiviin taajamarakenteen keskellä. Vaihtoehtoinen suunniteltu uusi linjaus sijoittuu nykyisen taajamarakenteen pohjoispuolelle. Alueella sijaitsee nykyisin pääasiassa viljeltäviä peltoja ja suovaltaista metsää.

Tarkastelualueella ei sijaitse tiedossa olevia valtakunnallisesti tai seudullisesti merkittäviä maisema-alueita tai kulttuurihistoriallisia aluekonaisuuksia, muinaismuistoja tai historiallisia

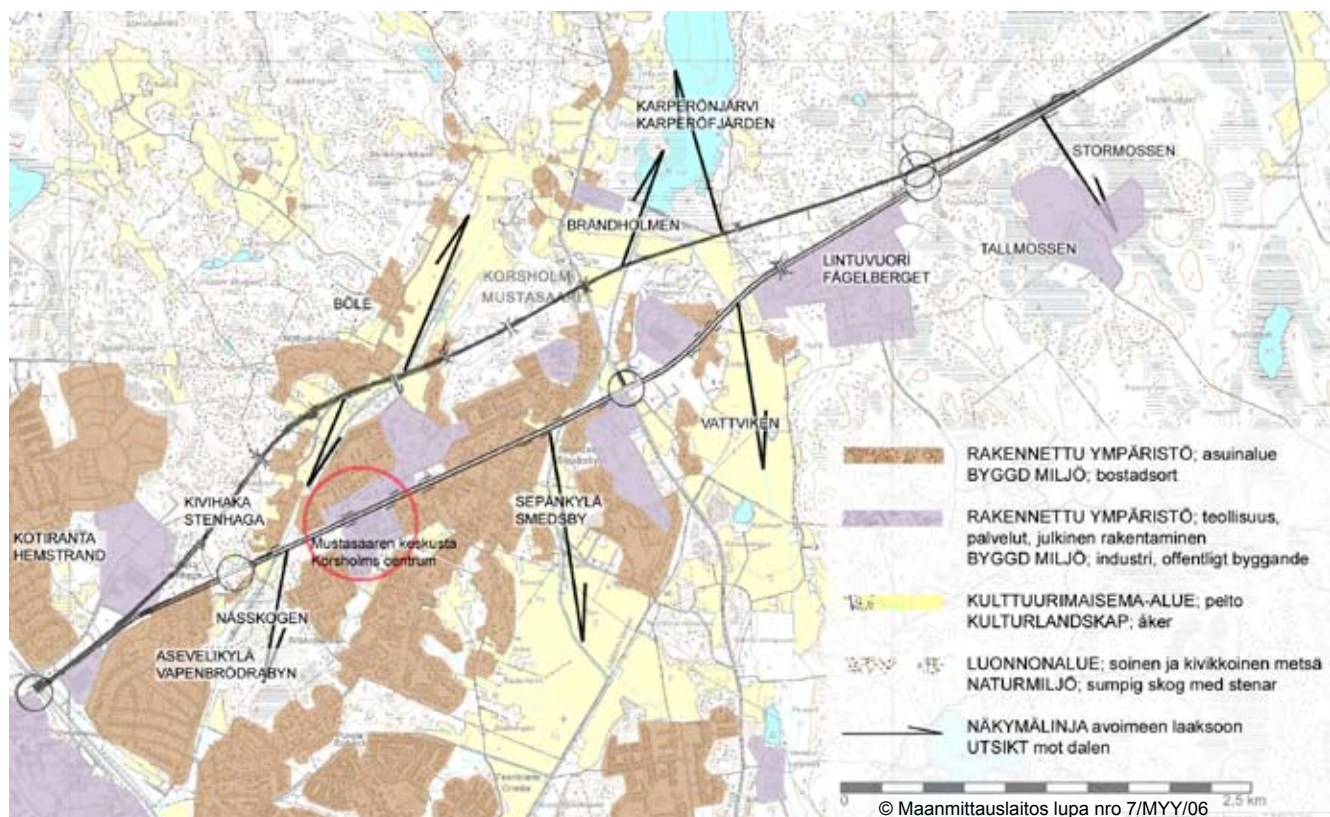
Landskap och stadsbild

Det planerade åtgärdsområdet sträcker sig från utkanten av den täta stadsstrukturen i Vasa stad till den obebyggda Stormossen i Korsholm. Det granskade avsnittet sträcker sig över åsar och tre smala dalsänkor mellan åsarna. Landskapsmässigt kan vägavsnittet indelas i avsnitt av olika karaktär:

- byggd miljö; bostadsområden, närmast småhusdominerade
- byggd miljö; industri, service, offentlig byggnation
- kulturlandskapsområde, åkrar
- naturområde; skog med kärr och stenig mark

Största delen av det nuvarande vägavsnittet som granskas sträcker sig mitt i en tät tätortsstruktur. Den planerade, alternativa nya väglinjen sträcker sig norr om den nuvarande tätortsstrukturen. Området består i dag huvudsakligen av odlingsbar åker och kärrdominerad skog.

Inom undersökningsområdet finns inte uppgifter om betydande landskapsområden av riks- eller regionalt intresse, inte heller kulturhistoriskt betydande områdeshelheter, fornminnen eller histo-



Kuva 18. Maisema-aluejako

Bild 18. Landskapets delområden

kohteita. Alueella ei ole myöskään tiedossa olevia suojeltavia rakennuksia.

Nykyinen rakentaminen sijoittuu selänteille. Valittavana tarkastelualueella on asuin- ja liikeraikentaminen. Pientalovaltaiset asuinalueet on tarkastelualueella rakennettu tiiviiksi. Asevelikylän asuinalue sijoittuu Kivihaan liikekeskusalueen kohdalla olevan tien eteläpuolelle. Sepänkylässä asutus reunustaa molemmiin puolin olevaa valtatie 8 -linjausta sijoittuen myös laaksopainanteeseen.

Sepänkylän länsiosassa sijaitsee aluekeskus julkisine rakennuksineen ja kerrostaloineen. Palvelut keskittyvät Sepänkylään, missä sijaitsevat myös koulu ja liikuntapalveluita tarjoava Botnia-halli. Alueita ovat Vaasan Kotiranta ja Mustasaaren Sepänkylä ja Lintuvuori.

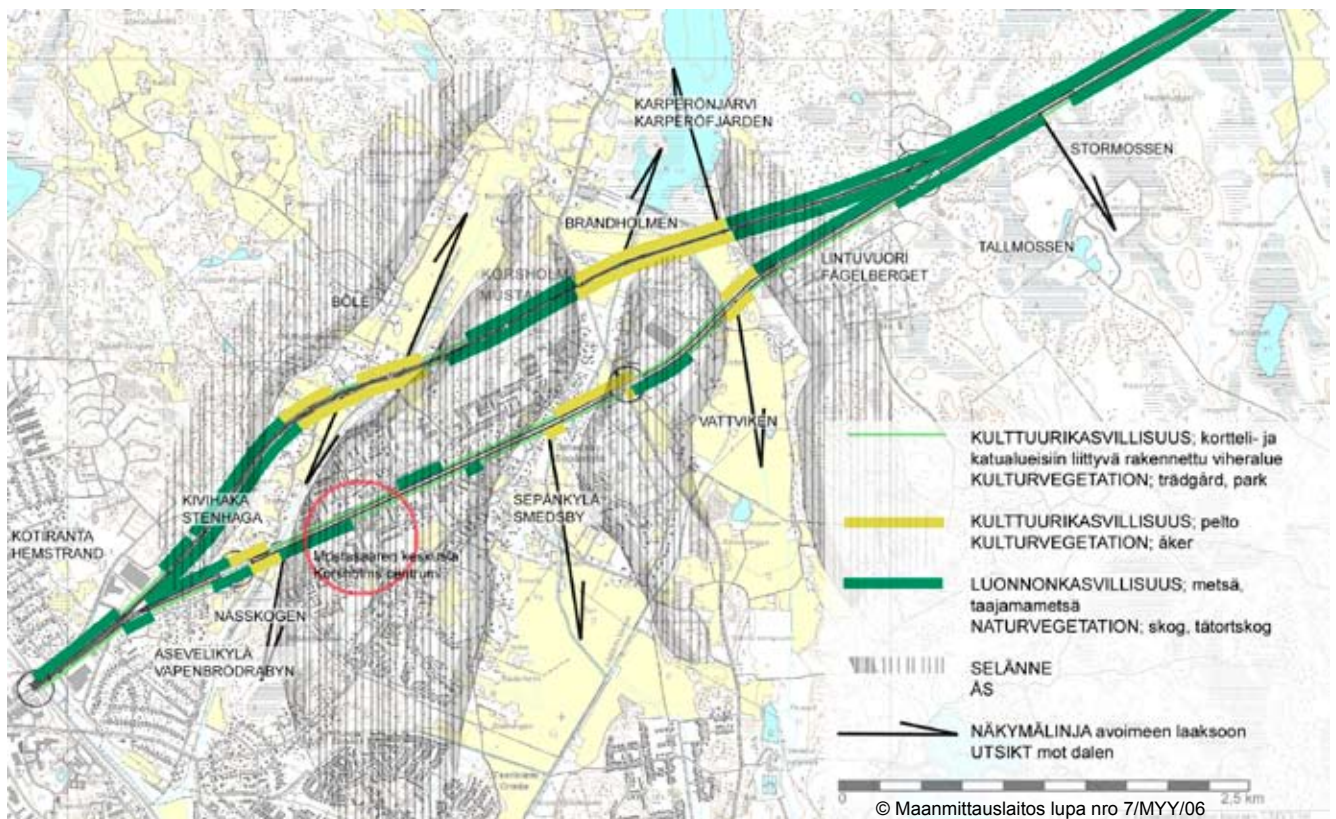
Alueen yhtenäiset peltokokonaisuudet, tien pohjoispuolella sijaitsevat Bölen sekä Brändholmenin pellot sekä tien eteläpuolella sijaitseva Sepänkylän ja Vattvikenin peltokokonaisuus ovat paikallisesti arvokkaita kulttuurimaisema-alueita. Avoimeen maisemaan avautuvat pitkät näkymät muodostavat kohokohtia nykyiselle reitille. Peltojen ylitse avautuu näkymä myös Karperönjärvelle.

riska objekt. På området finns det veterligen inte heller skyddsvärda byggnader.

Den nuvarande byggnationen ligger på åsar. Bostads- och affärsbyggnader dominerar granskningsområdet. De småhusdominerade bostadsområdena på granskningsområdet är tätt bebyggda. Bostadsområdet i Vapenbrödraby ligger söder om den befintliga vägen vid Stenhagens affärscentrumområde. I Smedsby kanter bosättningen bägge sidorna av nuvarande riksväg 8, men ligger också i dalsänkan.

I Smedsbys västra del ligger ett regioncentrum med allmänna byggnader och flervåningshus. Servicen är koncentrerad till Smedsby, där det också finns en skola, samt Botniahallen som erbjuder motions- och idrottstjänster. Områdena är Hemstrand i Vasa och Smedsby och Fågelberget i Korsholm.

Områdets enhetliga åkerhelheter, åkrarna i Böle och i Brändholmen på vägens norra sida samt åkerhelheten i Smedsby och Vattviken på vägens södra sida, är lokalt värdefulla kulturlandskapsområden. De långa vyerna i det öppna landskapet bildar blickfång längs den nuvarande rutten. En vy öppnar sig också över åkrarna mot Karperöfjärden.



Kuva 19. Miljötyypit

Bild 19. Miljötyper

Maisemallisesti merkittäviä luonnonmaisema-alueita ovat tarkastelualueen pohjoisosaan sijoittuva Stormossenin ja Tallmossenin suovaltainen ja kivikkoinen alue sekä Kivihaan kivikkoinen metsä ja Nässkogin suomaiesema.

Stormossens och Tallmossens kärrdominerade och steniga område samt Stenhagens steniga skog och Nässkogens myrlandskap är landskapsmässigt betydande naturlandskapsområden i granskningsområdets norra del.



Kuva 20. Valokuvat nykytilanteesta; asuminen, teollisuus, peltoaukea, metsä
Bild 20. Fotografier av områdets nuvarande tillstånd; boende, industri, åker, skog

3.3 Historiallisesti ja rakennuskulttuurisesti merkittävät kohteet

Alueella ei Museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaan ole tunnettuja muinaisjäännöksiä. Alue ei myöskään kuulu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin rakennettuihin ympäristöihin tai kulttuurimaisema-alueisiin (Mikkonen, T. suullinen tieto. Museo- virasto, Vaasan toimisto). Arviointiselostusvaiheessa tullaan uudestaan tarkastelemaan alueen kulttuurihistoriallisia arvoja maakunnallisista ja paikallisista näkökulmista.

3.4 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Asutus ja keskeiset toiminnot

Suunnittelualue on nykyisen valtatievarressa suurimmaksi osaksi taajamaa tai taajamamais- ta asutusta sekä suunnittelualueen loppupäässä metsätalousvaltaista aluetta. Ohikulkutielinjauksen mukainen alue on pääosin maa- ja metsä- lousvaltaista aluetta.

Suunnittelualueen alkuosa sijaitsee Vaasan Kivi- haan liikekeskittymä suurine päivittäis- ym. liik- keineen. Suunnittelualueen keskiosassa sijait- see Mustasaaren kuntakeskus eli Sepänkylän taajama. Valtatie sijaitsee keskeisesti Sepänky- län taajamassa. Taajaman maankäyttöratkaisut on aikoinaan tehty siltä pohjalta, että ohikulkutie rakennetaan. Suunnittelualueen pohjoisosissa sijaitsee Botniahalli, Lintuvuoren teollisuusalue sekä Stormossenin seudullinen jätteenkäsittely- laitos.

Seutu- ja maakuntakaava

Voimassa olevassa seutukaavassa on Sepänky- län ohitustie osoitettu valtatievarauksena.

Maakuntakaavaehdotuksessa Sepänkylän ohi- tustie (Vaasan pohjoinen sisääntulotie) on edel- leen valtatievarauksena kaavamerkinnällä uusi tielinjaus.

3.3 Betydande objekt med hänsyn till his- toria och byggnadskultur

På området finns veterligen inga fornlämningar enligt Museiverkets register över fornlämningar. Området hör inte heller till kulturhistoriskt bety- dande byggda miljöer eller till kulturlandskap- sområden av riksintresse (Mikkonen, T., muntlig uppgift., Museiverkets byrå i Vasa). Områdets kulturhistoriska värden granskas på nytt i beskriv- ningsfasen ur landskaps och lokala synvinklar.

3.4 Samhällsstruktur och markanvändning

Bosättning och centrala funktioner

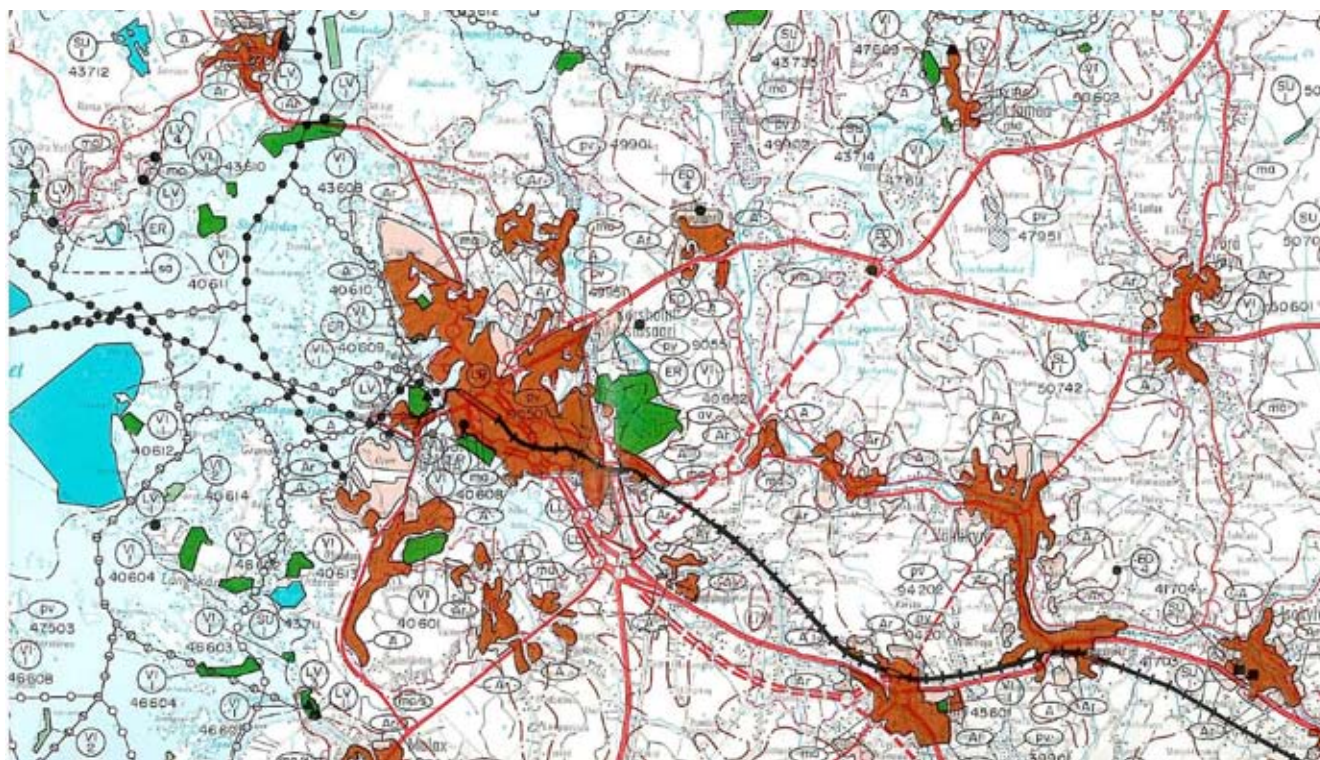
Vid den nuvarande riksvägen är planeringsområ- det till största delen tätort eller har tätortsbeto- nad bosättning samt i slutet av planeringsavs- nittet skogsdominerat ett område. Området vid omfartsvägens linjesträckning är huvudsakligen jord- och skogsbruksdominerat område.

Stenhagens affärskoncentration i Vasa, med stora dagligvarubutiker och andra affärer, ligger i början av planeringsavsnittet. Korsholms kom- muncentrum, d.v.s. Smedsby tätort, ligger i plane- ringsområdets mellersta del. Riksvägen sträcker sig centralt i Smedsby tätort. Markanvändningen i tätorten har i tiden planerats utgående från att omfartsvägen byggs. Botniahallen, Fågelbergets industriområde samt Stormossens regionala av- fallsverk ligger i planeringsområdets norra delar.

Region- och landskapsplan

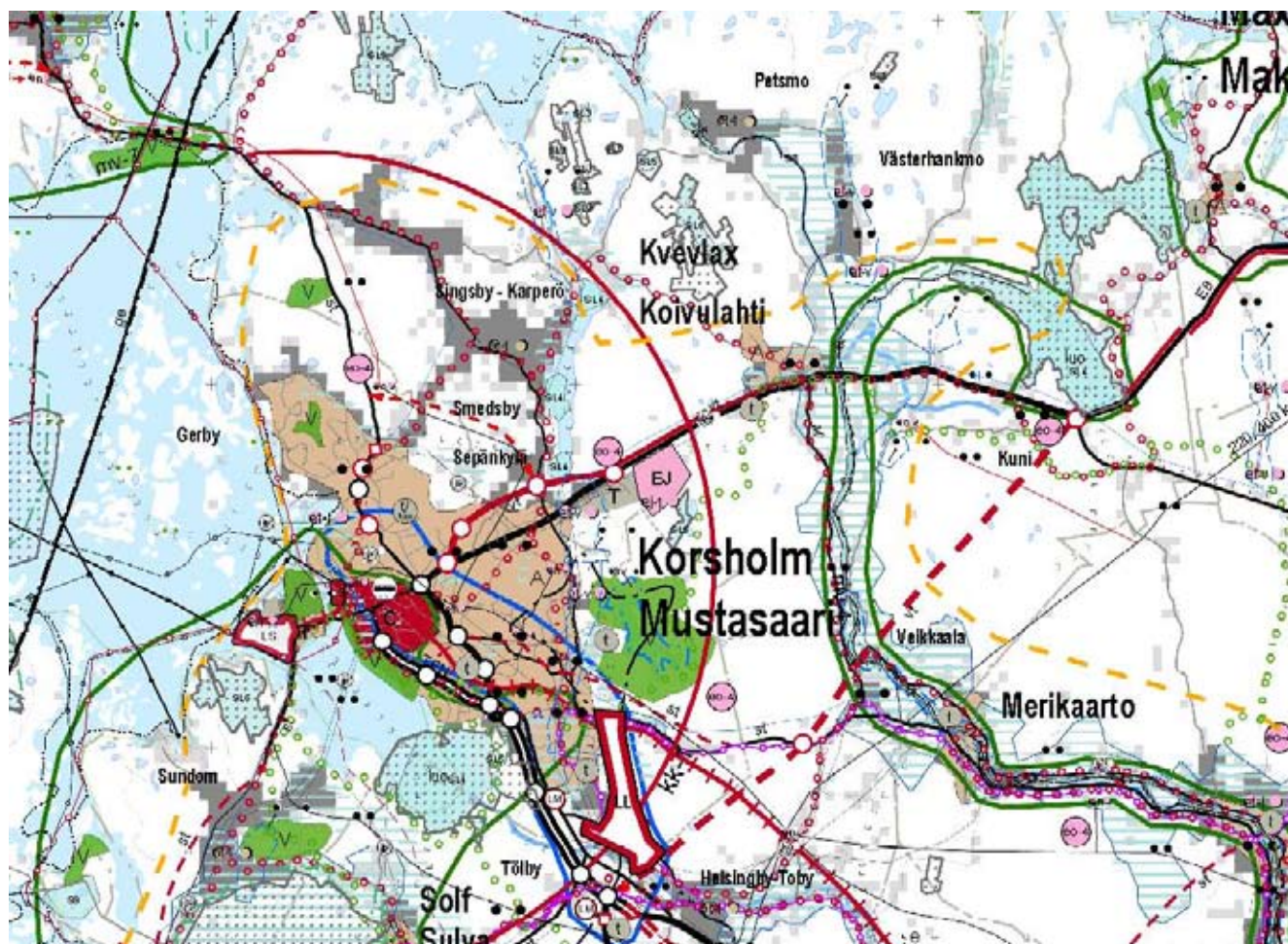
I den lagenliga regionplanen har Smedsby om- fartsväg reserverats med riksvägsmarkering.

I förslaget till landskapsplan har omfartsvägen fortsättningsvis reserverats med (Vasa nordliga infartsväg) med riksvägsmarkering.



Kuva 21. Ote seutukaavasta

Bild 21. Utdrag ur regionplanen



Kuva 22. Ote maakuntakaavaehdotuksesta

Bild 22. Utdrag ur förslaget till landskapsplan

Yleiskaavoitus

Vaasan kokonaisyleiskaavaa on laadittu vuodesta 1976 lähtien. Laadituista osayleiskaavoista ja erillissuunnitelmista kootaan parhaillaan tarkennettu ehdotus yleiskaavaksi. Kokonaisyleiskaava on tällä hetkellä luonnosvaiheessa. Yleiskaavaluonnoksen on määrä olla valmis syksyllä 2006.

Osayleiskaavoista Kotirannan ja Bölen osayleiskaavat koskevat kyseistä valtatie 8 -tiehanketta. Näissä osayleiskaavoissa ja Vaasan kokonaisyleiskaavaluonnoksessa on varaus Sepänkylän ohikulkutietä varten.

Mustasaaren kunnalla on koko kunnan alueen käsittävä yleiskaava, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 14.4.1983. Kaavalla ei ole oikeusvaikutuksia, vaan se on ohjeellinen sekä suurelta osin vanhentunut. Kaavan tarkistustyö on ollut käynnissä useamman vuoden ajan ja jatkuu edelleen. Tarkistustyö etenee taajama-alueittain osayleiskaavojen kautta.

Mustasaaren kunnan osayleiskaavoista ovat valtatie 8 Kotiranta-Stormossen -hankkeen kannalta merkittäviä Bölen- ja Sepänkylän osayleiskaavat. Bölen osayleiskaavan laatimistyötä on tehty yhdessä Vaasan kaupungin kanssa. Bölen osayleiskaava (ohikulkutien plv n. 2300 - n. 3300) on hyväksytty huhtikuussa 2006. Kaavan laatimisen yhteydessä on tarkasteltu Liisantien ramppien tarpeellisuutta ja kustannuksia. Ramppeja ei sisällytetty kaavaan. Sepänkylän osayleiskaava (ohikulkutien plv n. 3300 - 7800) on lainvoimainen ja oikeusvaikutteinen. Sepänkylän osayleiskaava ei sisällä eritasoliittymävarausta Lintuvuoren kohdalla.

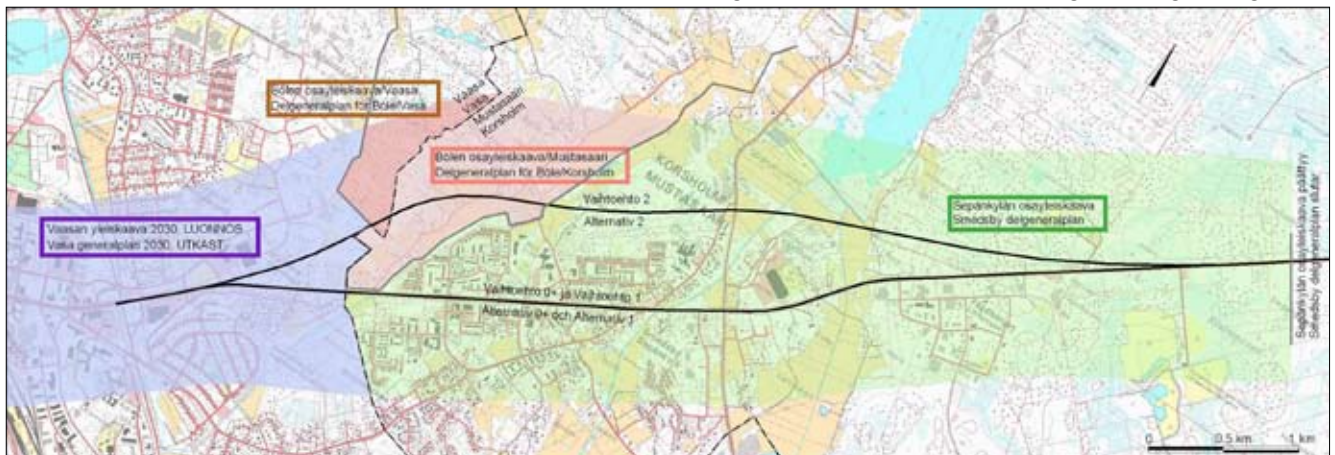
Generalplanering

Helhetsgeneralplanen för **Vasa** har utarbetats sedan år 1976. Delgeneralplanerna och separata planer sammanställs för närvarande till ett preciserat generalplaneförslag. Helhetsgeneralplanen är för närvarande i utkastskedet. Utkastet till generalplan skall vara färdigt hösten 2006.

Delgeneralplanerna för Hemstrand och Böle berör det aktuella vägprojektet för riksväg 8. I dessa delgeneralplaner och i utkastet till helhetsdelgeneralplan för Vasa finns en reservering för Smedsby omfartsväg.

Korsholms kommun har en generalplan över hela kommunens område. Kommunfullmäktige har godkänt planen 14.4.1983. Planen saknar rättsverkningar och är riktgivande samt till stora delar föråldrad. Revideringen av planen har redan pågått i många år och fortsätter ännu. Revideringsarbetet görs för vart och ett tätortsområde via delgeneralplanerna.

Av delgeneralplanerna i Korsholms kommun är delgeneralplanerna för Böle och Smedsby betydande med hänsyn till vägprojektet riksväg 8, Hemstrand - Stormossen. Delgeneralplanen för Böle har utarbetats i samarbete med Vasa stad. Delgeneralplanen för Böle (omfartsvägen, sekt. ca 2300-ca 3300) har godkänts i april 2006. I samband med planläggningen har behovet av ramper vid Lisavägens och deras kostnader granskats. Ramperna har inte inlemmats i planen. Delgeneralplanen för Smedsby (omfartsvägen, sekt. ca 3300-7800) har vunnit lagakraft och har rättsverkningar. Delgeneralplanen för Smedsby innehåller ingen reservering för en planskild anslutning vid Fågelberget.



Kuva 23. Suunnittelualueen yleiskaavakaavatilanne

Bild 23. Planeringsområdets generalplanesituation

Vaasan kaupungin alueella on vahvistetut asemakaavat Sepänkylän ohikulkutien paaluvälillä 0 - n. 1350.

Kivihaan ja Bölen alueisiin kohdistuu voimakasta rakentamispainetta. Ohikulkutien paaluvälillä n. 1350 - 2150 on kaavaluonnoksia (Kivihaka tarkistus, kaava nro 935 ja Kivihaka laajennus, kaava nro 936). Kivihaka Y, kaava nro 919, on kuulutettu lainvoimaiseksi 10.8.2006.

Mustasaarella on rakennus- ja asemakaavoja nykyisen Kokkolantien varrella koko suunnittelualueella. Ohikulkutien välittömässä läheisyydessä ei ole asemakaavoja.

Mustasaarella on lisäksi asemakaavaluonnoksia Sepänkylän ja Bölen osayleiskaavojen alueilla.

Mustasaarella on rakennus- ja asemakaavoja nykyisen Kokkolantien varrella koko suunnittelualueella. Ohikulkutien välittömässä läheisyydessä on Bölen I-vaiheen rakennuskaava, joka rajoittuu eteläosastaan nykyiseen Bölentiehen, käytännössä ohikulkutievaraukseen sekä Prostö rakennuskaava (Botniahallin kaava), jonka pohjoisosassa sijaitseva paikoitusalue rajoittuu ohikulkutievaraukseen. Käytännössä myös koulualueen rakennuskaavat ulottuvat tiealuevaraukseen saakka. Lisäksi Bölen ja Sepänkylän osayleiskaava-alueilla on ohitustielinjauksen läheisyydessä vireillä useita asemakaavalaajennuksia ja -muutoksia.

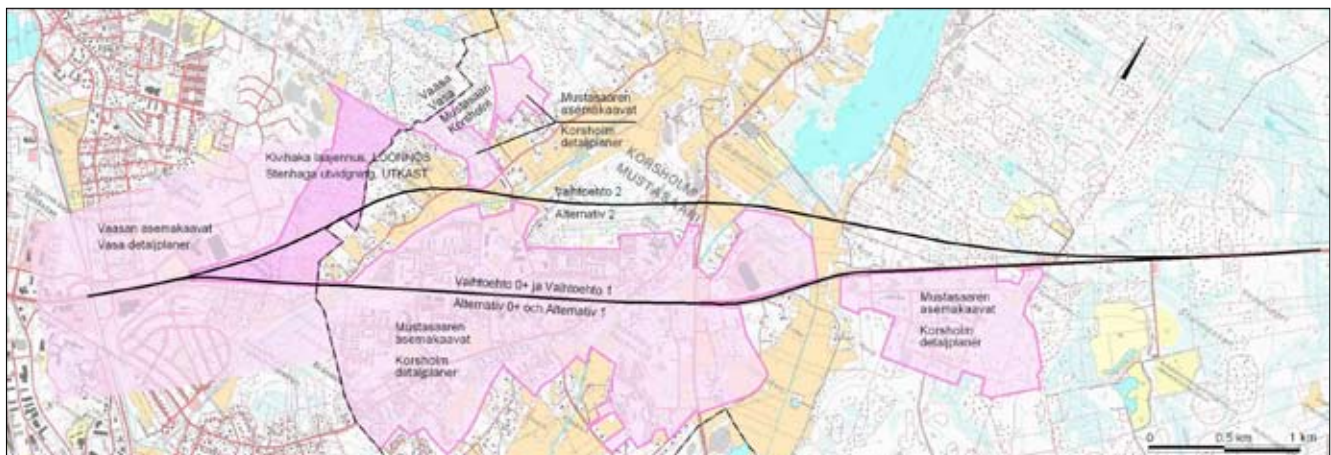
På **Vasa** stads område finns fastställda detaljplaner vid Smedsby omfartsväg, sekt. 0 - ca 1350.

I Stenhagen och Böle är byggnadstrycket stort. Vid omfartsvägen, sekt. ca 1350 - 2150 finns några detaljplaneutkast (revidering av Stenhagen, plan nr 935 och utvidgning av Stenhagen, plan nr 936). Kungörelse om att Stenhagen Y, plan nr 919, har vunnit laga kraft har givits 10.8.2006.

I **Korsholm** finns det för hela planeringsområdet byggnads- och detaljplaner vid den nuvarande Karlebyvägen. I omfartsvägens omedelbara närhet finns det inga detaljplaner.

I Korsholm finns det dessutom detaljplaneutkast inom delgeneralplaneområdena i Smedsby och Böle.

I Korsholm finns det inom hela planeringsområdet byggnads- och detaljplaner längs den nuvarande Karlebyvägen. I omedelbar närhet till omfartsvägen finns detaljplanen för Böle, etapp I. Planen gränsar i den södra delen till den nuvarande Bölevägen, i praktiken till omfartsvägreserveringen samt till byggnadsplanen för Prostö (planen för Botniahallen). Parkeringsområdet i planområdets norra del gränsar till omfartsvägreserveringen. Detaljplanerna för skolområdet sträcker sig i praktiken också fram till vägområdesreserveringen. I närheten till omfartsvägens linjesträckning på delgeneralplaneområdena i Böle och Smedsby finns det dessutom flera anhängiga detaljplaneutvidgningar och -ändringar.



Kuva 24. Suunnittelualueen asemakaavatilanne

Kuva 24. Planeringsområdets detaljplaner

3.5 Liikenteen nykytilanne

Liikennemäärät

Valtatie 8 liikennemäärä suunnittelualueella vaihtelee välillä 8000 - 13500 ajon./vrk (KVL 2004). Arkipäivien huipputunnin aikana 50 % liikenteestä joutuu ruuhkaan tai jonoon.

Tieosuus on liikennemääriin ja raskaan liikenteen osuuteen nähden osittain liian kapea.

Osuudella on seitsemät liikennevalot. Noin 40 %:lla tieosuudesta on 60 km/h nopeusrajoitus.

Liikenneturvallisuus

Suunnitteluvälillä tapahtuneet liikenneonnettomuudet tarkasteltiin viimeisen viiden vuoden ajalta, ajanjaksolta 1/2001-12/2005. Tänä aikana reilun seitsemän kilometrin pituisella osuudella on tapahtunut 142 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta.

Onnettomuuksista 86 kpl on ollut törmäämisiä toisen moottoriajoneuvon kanssa (lähinnä peräänajoja) ja 22 kpl yksittäisonnettomuuksia. 11 kpl onnettomuuksista on ollut eläinonnettomuuksia. Lisäksi on tapahtunut 15 mopedionnettomuutta ja yksi polkupyöräonnettomuus. Muita onnettomuuksia on tapahtunut 7 kpl.

3.5 Trafiken idag

Trafikmängder

Trafikmängden på planeringsområdet är 8 000 - 13 500 bilar per dygn (ÅMD 2004). Under vardagens maximitimme kör 50 % av trafiken i stockade förhållanden eller i trafikköer.

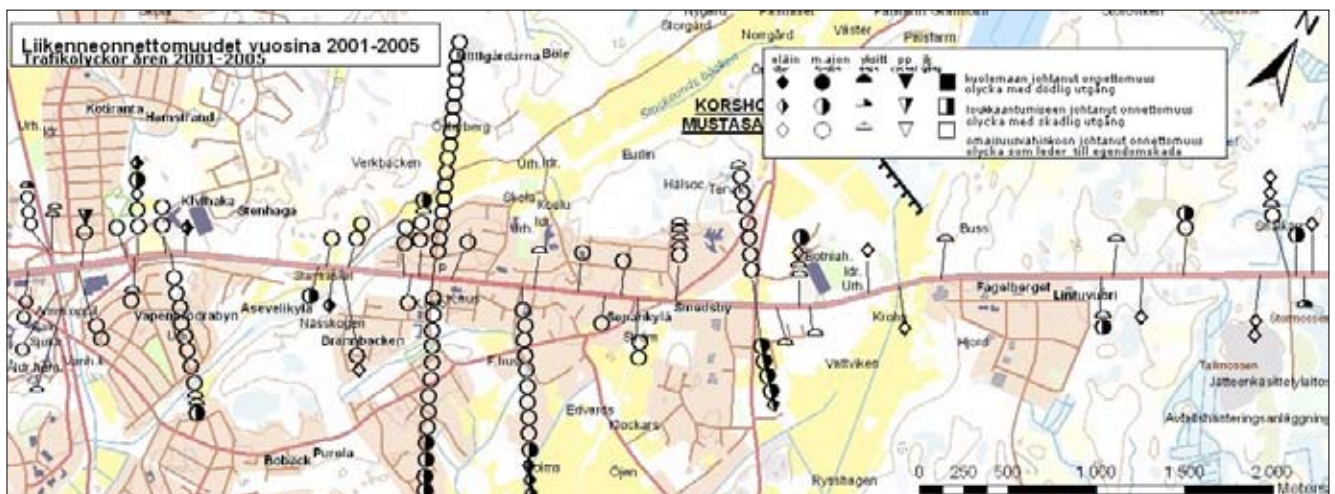
Med hänsyn till trafikmängderna och andelen tung trafik är vägen dessutom på vissa avsnitt alltför smal.

På vägvägnittet finns det sju trafiksäkerhetsreglerade korsningar. Cirka 40 % av vägvägnittet har 60 km/h hastighetsbegränsning.

Trafiksäkerhet

Trafikolyckor som inträffat i det planerade riksvägsavsnittet under de senaste fem åren, granskades för tidsperioden 1/2001-12/2005. Under denna tid har det på det sju kilometer långa vägvägnittet inträffat 142 trafikolyckor som har rapporterats till polisen.

Av olyckorna var 86 kollisioner mellan motorfordon (närmast upphinnande olyckor) och 22 var singelolyckor och 11 djurolyckor. Dessutom har det inträffat 15 mopedolyckor och en cykelolycka. Sju andra olyckor har inträffat.



Kuva 25. Liikenneonnettomuudet valtatiellä 8 vuosina 2001-2005

Bild 25. Trafikolyckor på riksväg 8 under åren 2001-2005

Tapahtuneista liikenneonnettomuuksista 28 kpl on johtanut loukkaantumiseen (yhteensä 40 henkilöä). Yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta ei ajanjaksolla ole tapahtunut.

Tarkastelualueella on selvästi eniten (30 kpl) onnettomuuksia tapahtunut Keskustien ja Liisantien risteyksessä.

Kolme pahinta ko. ajanjaksolla tapahtunutta onnettomuutta:

- Syyskuussa 2005 tapahtui onnettomuus, jossa loukkaantui kolme henkilöä. Onnettomuus sattui 100 km/h nopeusrajoitusalueella, pimeällä, voimalinjan kohdalla, 2,4 km itään tieltä nro 7251.
- Huhtikuussa 2005 tapahtui onnettomuus, jossa loukkaantui kolme henkilöä. Kyseessä oli ajo päin risteävää ajosuuntaa tien nro 7251 liittymässä 60 km/h nopeusrajoitusalueella. Liikennevalot olivat vilkulla.
- Heinäkuussa 2004 tapahtui onnettomuus, jossa loukkaantui kolme henkilöä. Kyseessä oli peräänajo-onnettomuus 2 km itään tieltä nro 7251, 80 km/h nopeusrajoitusalueella.

Av de inträffade olyckorna har 28 lett till personskador (sammanlagt 40 personer). Ingen olycka med dödlig utgång har inträffat under gransningsperioden.

I Centrumvägens och Lisavägens korsning har det klart inträffat mest olyckor (30 st.) på undersökningområdet.

De tre svåraste olyckorna som har inträffat under gransningsperioden:

- I september 2005 inträffade en olycka där tre personer skadades. Olyckan inträffade i mörker på ett avsnitt med 100 km/h hastighetsbegränsning, vid kraftlinjen, 2,5 km öster om väg 7251.
- I april 2005 inträffade en olycka där tre personer skadades. Det gällde körning mot korsande körriktning i anslutningen till väg nr 7251, på ett avsnitt med 60 km/h hastighetsbegränsning. Trafiksignalerna blinkade gult.
- I juli 2004 inträffade en olycka där tre personer skadades. Det gällde en upphinnande olycka, 2 kilometer från väg nr 7251, på ett avsnitt med 80 km/h hastighetsbegränsning.

3.6 Liikenne-ennuste

Liikenne-ennusteena käytettiin Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön yhteydessä laadittua liikenne-ennustetta. Ennusteen edellinen päivitys on tehty vuonna 2003. Nykytilanne vastaa vuoden 2002 tilannetta ja ennustevuotena on 2020.

Ennusteverkkoon tehtiin tarkistukset Sepänkylän ohikulkutien osalta. Ennustemallilla tarkasteltiin tilannetta myös ilman ohikulkutietä.

Tässä tarkastelussa ”ennustematriiseihin” ei tehty muutoksia, eli ennusteen perusteet ja oletukset noudattavat VASELI-ennustetta. VASELI-ennusteesta ollaan tekemässä päivitystä syksyllä 2006. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen laatimisen yhteydessä on syytä käyttää uusittua ennustetta.

VASELI-mallissa Vaasan tiepiirin vuotta 2020 kuvaava Emme/2-verkko on tehty vuoden 2002 verkosta lisäämällä siihen seuraavat hankkeet:

- Onkilahden ylitys
- Sepänkylän ohikulkutie
- Jurva - Kurikka tien parantaminen
- Äminne - Söderfjärden
- Koivulahti - Veikkaala tien parantaminen
- Huutoniemi - Höstvesi
- Lentokentäntien uusi yhteys
- Maaliikennekeskuksen liikennejärjestelyt
- Ahjotie
- Konepajankadun jatke
- Meijerikatu
- Pohjolankadun jatkeet länteen ja itään
- Västervikintien jatke
- Gerbyn rantatien jatke
- Alskatintien parannus
- Bölen liikennejärjestelyt
- Välitie

Liikennemäärät vuoden 2002 tilanteessa esitetään kuvassa 26.

3.6 Trafikprognos

Trafikprognosen som utarbetades för Vasa nejdens trafiksystemplan används för detta arbete. Prognosen uppdaterades senast år 2003. Nuläget motsvarar situationen år 2002 och år 2020 är prognosår.

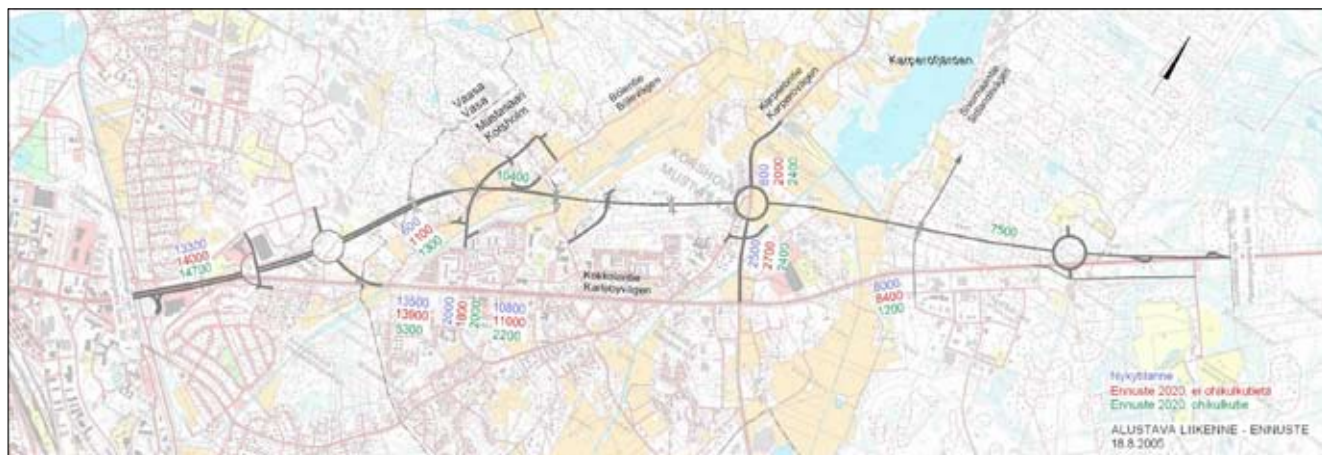
Prognosens vägnät justerades för Smedsby omfartsvägs vidkommande. En situation utan omfartsväg granskades också med prognosmodellen.

I denna undersökning ändrades inte ”prognosmatriserna”, utan prognosgrunderna och antagandena följer prognosen i VASELI, som kommer att uppdateras hösten 2006. När miljökonsekvensbeskrivningen utarbetas är det skäl att använda den uppdaterade prognosen.

IVASELI-modellen har Vasa vägdistrikt Emme/2-nät för år 2020 upprättats utgående från trafiknätet år 2002 med tillägg av följande projekt:

- Metvikens överfart
- Smedsby omfartsväg
- Förbättring av vägen Jurva-Kurikka
- Äminne-Söderfjärden
- Förbättring av vägen Kvevlax-Veikars
- Roparnäs-Höstves
- Flygfältsvägens nya förbindelse
- Trafikregleringarna vid landtrafikcentralen
- Ahjovägen
- Förlängning av Verkstadsvägen
- Mejerigatan
- Förlängning av Pohjolagatan mot väster och öster
- Förlängning av Västerviksvägen
- Förlängning av Gerby strandvägen
- Förbättring av Alskatvägen
- Trafikregleringar i Böle
- Mellanvägen

Trafikmängderna år 2002 framgår av bild 26.



Kuva 26. Nykytilanteen liikennemäärät ja liikenne-ennuste vuodelle 2020

Bild 26. Trafikmängderna idag och trafikprognosen för år 2020



Kuva 27. Liikennettä nykyisellä valtatellä 8 Kivihaan kohdalla

Bild 27. Trafik på nuvarande riksväg 8 vid Stenhaga

4 HANKKEEN VAIHTOEHDOT

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä selvitetään tässä luvussa esitettyjen vaihtoehtojen vaikutukset. Vaihtoehtoja on kuvattu seuraavassa sekä sanallisesti että karttakuvilla.

Arviointiin esitettävät vaihtoehdot on esitetty kuvissa 31-33 ja suuremmassa mittakaavassa tämän ympäristövaikutusten arviointiohjelman karttaliitteinä.

4.1 Vaihtoehtojen muodostaminen

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn muodostettujen vaihtoehtojen tavoitteena on löytää valtatielle 8 toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka parhaiten vastaisi kehittyvän maankäytön sekä turvallisen ja sujuvan valtatieliikenteen tarpeita.

Ympäristöministeriön kanssa käydyissä neuvotteluissa, jotka koskivat YVA-menettelyn soveltamista valtatie 8 parantamiseen on keskusteltu, että ohikulkutievaihtoehtona tutkitaan ainoastaan tiesuunnitelman mukaista linjausta. Tämä syystä, että maankäyttö on vuosien varrella suunniteltu ja toteutettu oletuksella, että ohikulkutie rakennetaan. Ainoana keskusteluissa realistisena vaihtoehtona ohikulkutielle on pidetty tien parantamista nykyisessä käytävässä. Alustavan käsityksen mukaan valtatie parantaminen nykyisessä käytävässä ei täytä hankkeelle asetettuja liikenteellisiä tavoitteita.

4 PROJEKTALTERNATIVEN

I förfarandet vid miljökonsekvensbedömningar utreds konsekvenserna av alternativen som presenteras i detta kapitel. Alternativen beskrivs nedan verbalt och på kartor.

Alternativen som tas med i bedömningen framgår av bilderna 31-33 och i en större skala på kartbilagorna till detta miljökonsekvensbedömningsprogram.

4.1 Upprättande av alternativ

Målet med alternativen som upprättats för MBK-förfarandet är att ta fram en genomförbar plan för riksväg 8. Planen skall bäst fyller markanvändningens behov samt tryggar en säker och smidig trafik på riksvägen.

Vid förhandlingarna med miljöministeriet, gällande tillämpningen av MKB-förfarandet på förbättringen av riksväg 8, diskuterades att endast en linjesträckning enligt vägplanen undersöks för omfartsvägalternativet. Orsaken är att markanvändningen under årens lopp har planerats och genomförts utgående från omfartsvägen. Vid diskussionerna har det enda realistiska alternativet för omfartsvägen varit att förbättra vägen i den nuvarande vägkorridoren. Enligt en preliminär uppfattning uppfyller en förbättring av riksvägen i den nuvarande korridoren inte de trafikmässiga kraven som ställs på projektet.

4.2 Aiemmin tutkitut vaihtoehdot

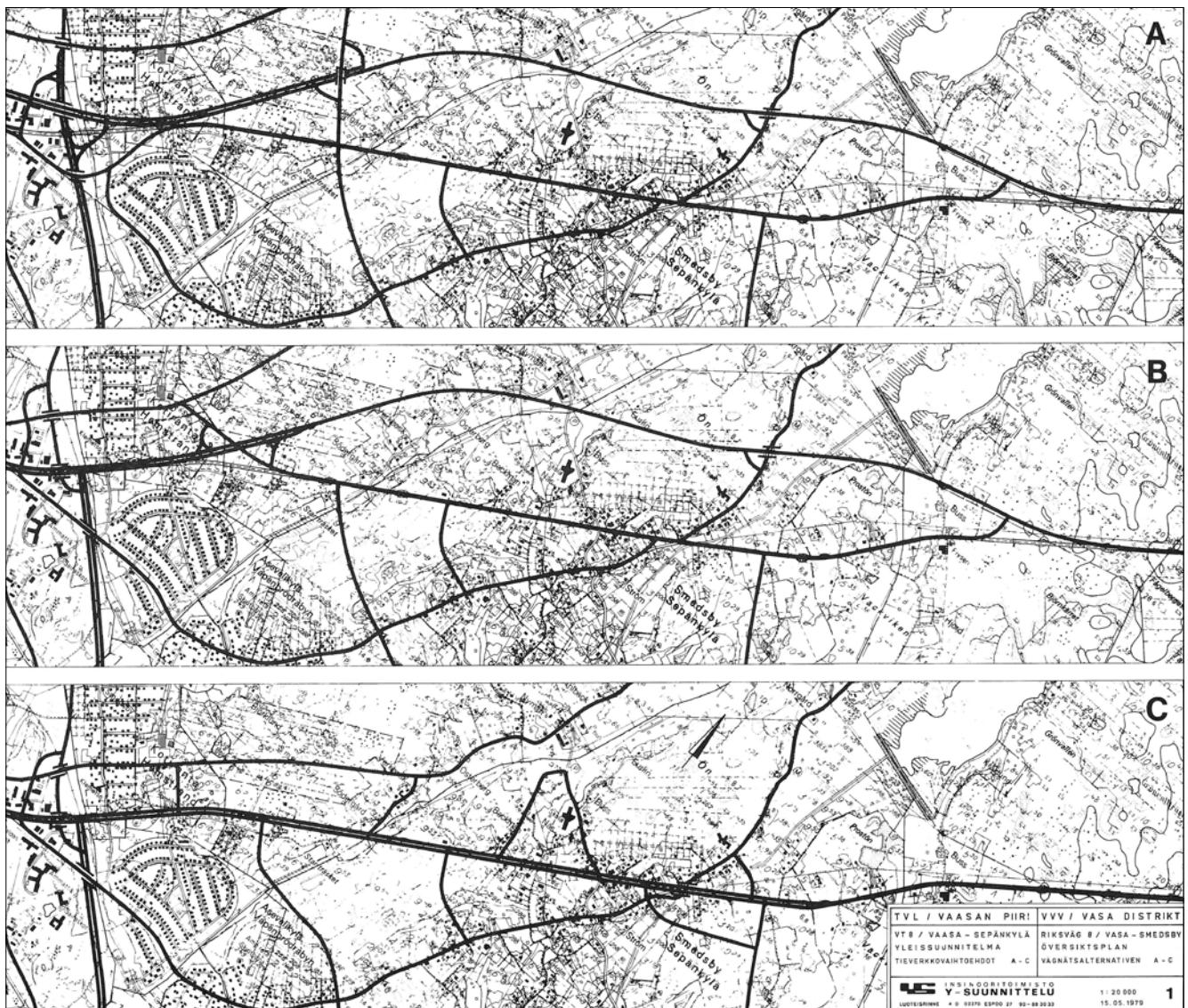
Valtatien 8 parantamista välillä Kotiranta - Stormossen on selvitetty ja suunniteltu eri suunnitelmissa. Ko. suunnitelmat sisältävät mm. useita linjausvaihtoehtoja. Suunnitelmat on mainittu kappaleessa 1.3 sivulla 16.

Aikaisemmat suunnitelmat on laadittu ennen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja asetuksen voimaan tuloa. Laki astui voimaan 1.9.1994. Suunnitelmat on laadittu ja vaikutukset selvitetty kulloinkin voimassa olleen lainsäädännön ja vaatimusten mukaisesti.

4.2 Tidigare undersökta alternativ

Förbättringen av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen, har utretts och planerats i olika planer. Dessa planer innehåller bl.a. flera sträckningsalternativ. Planerna har nämnts i kapitel 1.3 på sidan 16.

De äldre planerna har utarbetats innan lagen och förordningen om förfarande vid bedömning av miljökonsekvenser trädde i kraft 1.9.1994. Planerna har utarbetats och konsekvenserna utretts i enlighet med den dåvarande lagstiftningen och de krav som fanns då.



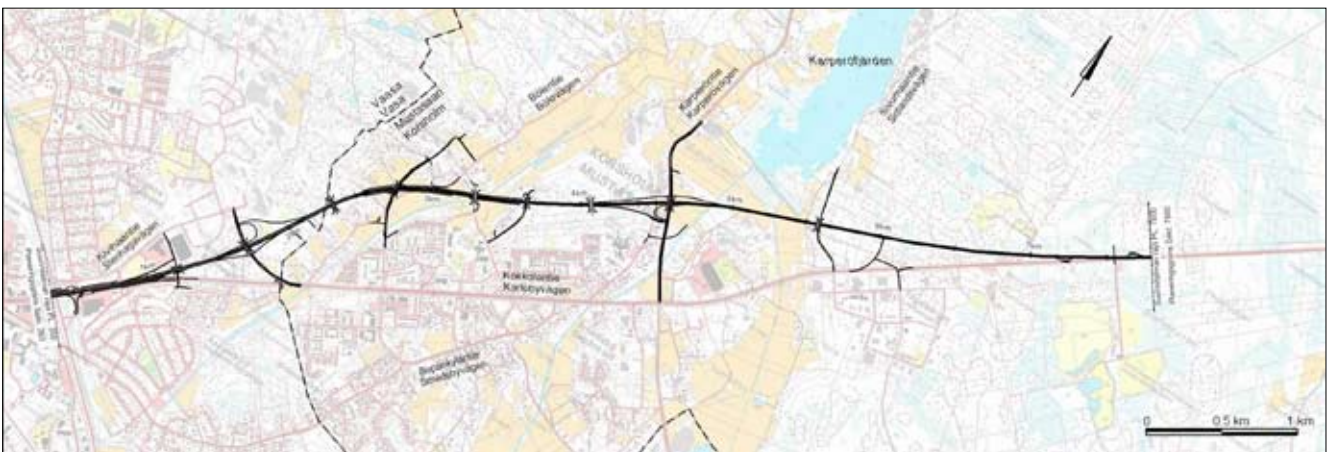
Kuva 28. Yleissuunnitelmassa vuonna 1979 tutkitut ohikulkutien vaihtoehdot A-C

Bild 28. I utredningsplanen från år 1979 studerade alternativ A-C



Kuva 29. Tutkitut vaihtoehdot yleissuunnitelman tarkistuksessa vuodelta 1989

Bild 29. Alternativ som studerats vid utredningsplanens komplettering år 1989



Kuva 30. Tie- ja rakennussuunnitelman mukainen vaihtoehto vuodelta 1994

Bild 30. Alternativet enligt väg- och byggplaner från år 1994

4.3 Arvioitavat vaihtoehdot

Vaihtoehto 0, vertailuvaihtoehto, jossa valta- tie säilyy nykyisellään

Ns. 0-vaihtoehto toimii arvioinnin vertailuvaihtoehtona. 0-vaihtoehto ei edellytä suunnittelua.

Vaihtoehto 0+, nykyisen tiestön pienet parannustoimenpiteet

Vaihtoehdon lähtökohtana on tilanne, että ohikulkutietä ei rakenneta. Vaihtoehto voi olla jäljempänä kuvatun vaihtoehdon 1, valtatie 8 parantaminen nykyisessä tiekäytävässä, ensimmäinen toteutusvaihe.

Vaihtoehdossa 0+ tutkitaan sellaisia toimenpiteitä, joiden avulla nykyisen valtatie liikenteen sujuvuutta, toimivuutta ja liikenneturvallisuutta voidaan hieman parantaa. Näitä ovat esimerkiksi liikenteen olosuhteista riippuvat telematiikan toimenpiteet (muuttuvat nopeusrajoitukset) ja tievalaistuksen lisääminen.

Vaihtoehdossa VE 0+ nykyinen tie parannetaan valo-ohjatuin tasoliittymän 2+2-kaistaiseksi tieksi, jossa mahdollisesti parannetaan nykyisen tien tasauksen puutteellisia kohtia. Tavoitteena on vaihtoehdon 1 mukaisten eritasoliittymien toteuttaminen seuraavana vaiheena. Samassa yhteydessä täydennetään rinnakkaistiestä, kevyen liikenteen väylästä ja torjutaan ympäristöhaittoja.

Tavoitteena on saada valtatielle 80 km/h nopeusrajoitus, joka voi liittymien kohdalla olla rajoitettu

4.3 Alternativ som bedöms

Alternativ 0, ett jämförelsealternativ där riksvägen bevaras som idag

Det s.k. 0-alternativet används som jämförelsealternativ i bedömningen. 0-alternativet förutsätter ingen planering.

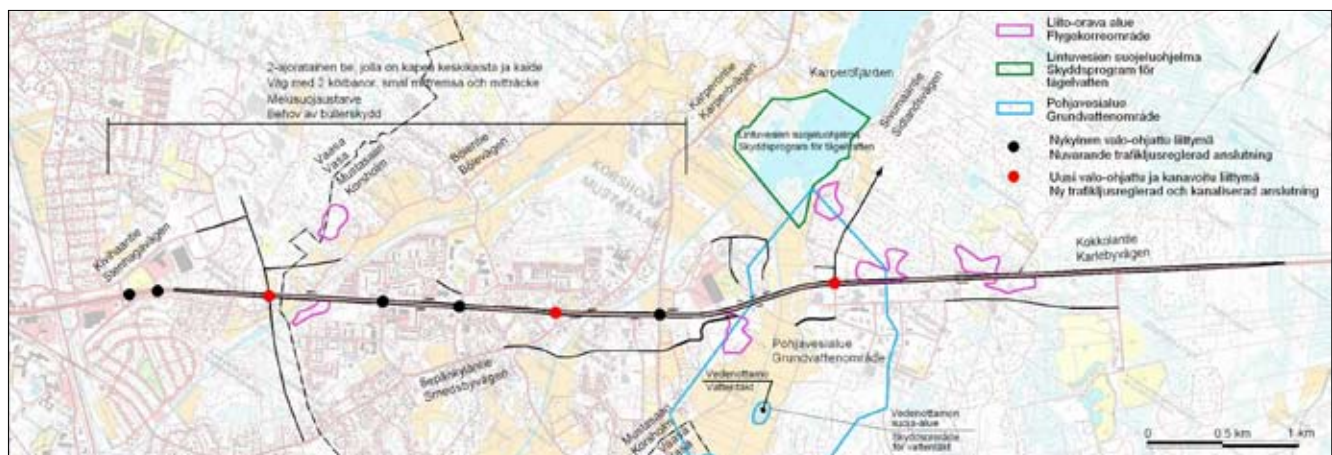
Alternativ 0+, små förbättringsåtgärder i det nuvarande vägnätet

Utgångspunkten för alternativet är en situation där omfartsvägen inte byggs. Alternativet kan vara det första utbyggnadsskedet av förbättringen av riksväg 8 i den nuvarande vägkorridoren, så som i det nedan beskrivna alternativet 1.

I alternativ 0+ undersöks sådana åtgärder som bidrar till att förbättra trafiksmidigheten, -framkomligheten och -säkerheten på den nuvarande riksvägen en aning. Åtgärderna är exempelvis telematik som styrs av trafikförhållanden (variabla hastighetsbegränsningar) och utökad vägbelysning.

I alternativ VE 0+ förbättras den nuvarande vägen med signalstyrda plananslutningar till en väg med 2+2 körfält. På bristfälliga avsnitt förbättras eventuellt också den nuvarande vägens balanslinje. Målet är att de planskilda anslutningarna enligt alternativ 1 byggs i följande skede. Samtidigt kompletteras parallellvägnätet samt gång- och cykellederna och miljöolägenheter förebyggs.

Målet är att hastighetsbegränsningen på riksvägen skall vara 80 km/h. Vid anslutningarna kan



Kuva 31. Vaihtoehtoehdon VE 0+ mukainen tiekäytävä

Bild 31. Vägavsnitt i enlighet med alternativ 0+

pistemäisesti 50 km/h.

Vaihtoehtoon sisältyy myös meluntorjuntatointenpiteitä.

Yksityistie- ja tonttiliittymien määrää vähennetään oleellisesti ja niitä korvaamaan esitetään paikoin uusia yksityistiejärjestelyjä.

Kevyen liikenteen raitteja täydennetään ja valta tielle tutkitaan uusia kevyen liikenteen alikulkukäytäviä tarpeellisiin kohteisiin.

Vaihtoehdon VE 0+ mukainen tiekäytävä on esitetty kuvassa 31 ja liitteessä 1.

Vaihtoehto VE1, valtatien 8 parantaminen nykyisessä tiekäytävässä

Vaihtoehto VE 1 sisältää vaihtoehdon 0+ toimenpiteet ja lisäksi nelikaistaistamista, eritasoliittymiä, rinnakkaistiejärjestelyjä, liittymien kanavoitinta, kevyen liikenteen järjestelyjä ja ympäristönparantamistoimenpiteitä.

Tien parannustoimenpiteet suunnitellaan pääosin nykyiseen tiekäytävään. Tietä parannetaan tarpeen mukaisella osuudella nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi, jolloin kyseeseen tulevat useat erilaiset tietyypit. Valtatien nopeusrajoitus on 80 km/h.

Valtatien 8 ja tarkasteltavalla tieosuudella olevien muiden yleisten teiden liittymät järjestellään niin, että tavoitetilanteessa valta tielle liittyminen tapahtuu eritasoliittymien kautta.

hastighetsbegränsningen punktvis vara 50 km/h.

Alternativet innehåller också bullerbekämpningsåtgärder.

Antalet anslutningar till enskilda vägar och tomter reduceras väsentligt och de ersätts ställvis med nya regleringar av enskilda vägar.

Gång- och cykellederna kompletteras och på riksvägen undersöks nya GC-underfarter på nödvändiga ställen.

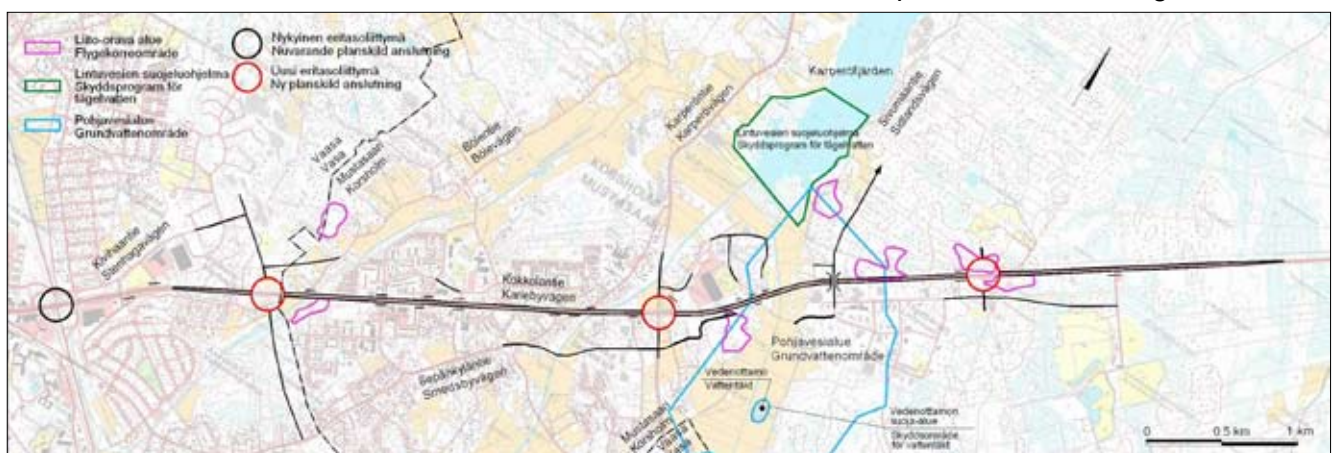
Vägorridoren enligt alternativ VE 0+ framgår av bild 31 och bilaga 1.

Alternativ VE1, riksväg 8 förbättras i den nuvarande vägorridoren

I alternativ VE 1 ingår samma åtgärder som i alternativ 0+. Vägen utrustas dessutom med fyra körfält, planskilda anslutningar och parallellvägregleringar. Anslutningarna kanaliseras och GC-regleringar byggs. Dessutom vidtas miljöförbättringsåtgärder.

Vägförbättringsåtgärder planeras huvudsakligen i den nuvarande vägorridoren. Vägen förbättras på ett nödvändigt avsnitt till en väg med blandtrafik och fyra körfält, varvid flera olika vägtyper kommer i fråga. Hastighetsbegränsningen på riksvägen är 80 km/h.

De övriga allmänna vägarnas anslutningar på riksväg 8 och på det vägavsnitt som granskas regleras så att körningen till riksvägen i målsituationen sker via planskilda anslutningar.



Kuva 32. Vaihtoehdon VE 1 mukainen maasto- ja tiekäytävä

Bild 32. Terräng och vägorridor i enlighet med alternativ 1

Koko parannettavalla tieosuudella nykyisiä poikittaisyhteyksiä korvataan uusilla yleisten teiden ja yksityisten teiden järjestelyillä sekä katu- ja järjestelyillä. Kevyen liikenteen väyläverkostoa täydennetään ja kaikki jalankulun ja pyöräilyn risteämiset valtatieen kanssa hoidetaan ali- tai ylikulkukäytävillä.

Parannettavalle tielle tutkitaan tarvittavat pohjavesisuojaustoimenpiteet ja tienvarren asutukselle liikenteen melusta aiheutuvat meluhaitat torjutaan melusteiden avulla.

Vaihtoehto 1 on esitetty kuvassa 32 ja liitteessä 2.

Vaihtoehto VE 2, ohikulkutievaihtoehto

Valtatie 8 parannetaan uuteen maastokäytävään aikaisemmin laaditun tiesuunnitelman pohjalta.

Tie on tarkoitus toteuttaa sekaliikennetienä. Valtatieen nopeusrajoitus on 80 - 100 km/h.

Valtatien 8 ja risteävät tiet järjestellään niin, että tavoitetilanteessa valtatielle liittyminen tapahtuu eritasoliittymien kautta. Parannettavalle tielle tutkitaan tarvittavat pohjavesisuojaustoimenpiteet ja tienvarren asutukselle liikenteen melusta aiheutuvat meluhaitat torjutaan melusteiden avulla.

Nykyinen valtatie 8 jää uuden tien rinnakkaisyyteksi. Valtatieen parantamisesta ohikulkutietilanteessa on laadittu erillinen suunnitelma "VT:n 8 parantaminen Sepänkylän kohdalla, Mustasaari".

Vaihtoehto 2 on esitetty kuvassa 33 ja liitteessä 3.

På hela det vägavsnitt som förbättras ersätts de nuvarande tvärförbindelserna med nya regleringar av allmänna och enskilda vägar samt med gaturegleringar. Gång- och cykelvägnätet kompletteras och all gång- och cykeltrafik som korsar riksvägen styrs till över- eller underfarter.

I anslutning till vägförbättringarna undersöks erforderliga grundvattenskyddsåtgärder och trafikbullerolägenheterna för vägkantsbosättningen bekämpas med bullerskydd.

Alternativ 1 är presenterad i bild 32 och bilaga 2.

Alternativ VE 2, omfartsvägalternativet

Riksväg 8 förbättras i en ny terrängkorridor, utgående från en vägplan som har upprättats tidigare.

Avsikten är att bygga vägen för blandtrafik. Hastighetsbegränsningen på riksvägen är 80-100 km/h.

Riksväg 8 och de korsande vägarna regleras så att trafiken till riksvägen i målsituation kör via planskilda anslutningar. I samband med vägförbättringarna undersöks erforderliga grundvattenskyddsåtgärder och trafikbullerolägenheterna för bosättningen längs vägen bekämpas med bullerskydd.

Nuvarande riksväg 8 blir parallellväg till den nya vägen. En separat plan har utarbetats för att förbättra riksvägen i en situation med omfartsväg, "Förbättring av riksväg 8 vid Smedsby, Korsholm".

Alternativ 2 är presenterad i bild 33 och bilaga 3.



Kuva 33. Vaihtoehtoon VE 2 mukainen maasto- ja tiekäytävä

Bild 33. Terräng och vägkorridor i enlighet med alternativ 2

4.4 Valtatien poikkileikkausvaihtoehdot

Valtatien parantamis- ja uusinvestointivaihtoehtojen tutkimuksessa liikenne-ennusteiden pohjalta liikenteen turvallisen kulun järjestämiseksi useita eri poikkileikkausvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia.

Vaihtoehdossa 1, jossa tie parannetaan nykyisellä paikalla, tie muutetaan 2+2-kaistaiseksi, jossa tien keskikaista on noin 2 metriä. Tien edellyttämä alue laajenee mm. meluntorjuntaratkaisujen vaatimalla alueella.

Vaihtoehdossa 2 on tie pääosin 2+2-kaistainen ja muuttuu 2-ajorataiseksi pohjoiseen mentäessä. Tien keskikaistan leveys on noin 5-7 metriä. Varsinaisen tien lisäksi meluntorjunta ja muut ympäristönparantamistoimenpiteet laajentavat tiealuetta.

4.5 Vaasan ohikulkutie

Vaasan ohikulkutiestä välillä Helsingby - Vassor Mustasaaren kunnassa on laadittu yleissuunnitelma vuonna 1990. Hankkeen jatkosuunnittelua ei ole käynnistetty, koska hankkeen ei ole todettu olevan liikennetaloudellisesti kannattava. Viimeisimmän kannattavuuslaskelman perusteella hankkeen hyötykustannussuhde (h/k-suhde) on noin 0,5, jos avausvuosi on 2010. Tiehallinnon toteutusohjelmiin edellytetään hankkeilta vähintään h/k-suhdetta joka on yli 1, mutta mieluiten yli 2.

Usein on esitetty, että Vaasan ohikulkutie on vaihtoehto valtatie 8 parantamiselle välillä Kotiranta - Stormossen. Kuitenkin pääosa, arviolta noin 90 %, valtatie 8 liikenteestä Sepänkylän kohdalla on Vaasaan/Vaasasta suuntautuvaa liikennettä. Olemassa olevan tiedon perusteella voidaan todeta, että Vaasan ohikulkutie ei ole vaihtoehto valtatie 8 parantamiselle välillä Kotiranta - Stormossen.

Ohikulkutien linjaus on esitetty kuvassa 34.

4.4 Alternativa tvärsektioner för riksvägen

I förbättrings- och nyinvesteringsalternativen för riksvägen undersöks på basis av trafikprognoserna flera olika tvärsektionsalternativ och deras konsekvenser med avsikt att anordna en trygg trafik.

I alternativ 1, där vägen förbättras på sin nuvarande plats, byggs vägen om så att den har 2+2 körfält. Vägens mittskiljeremsa är ca 2 meter bred. Vägområdet blir bredare, bl.a. för att bullerbekämpningen kräver tilläggsområde.

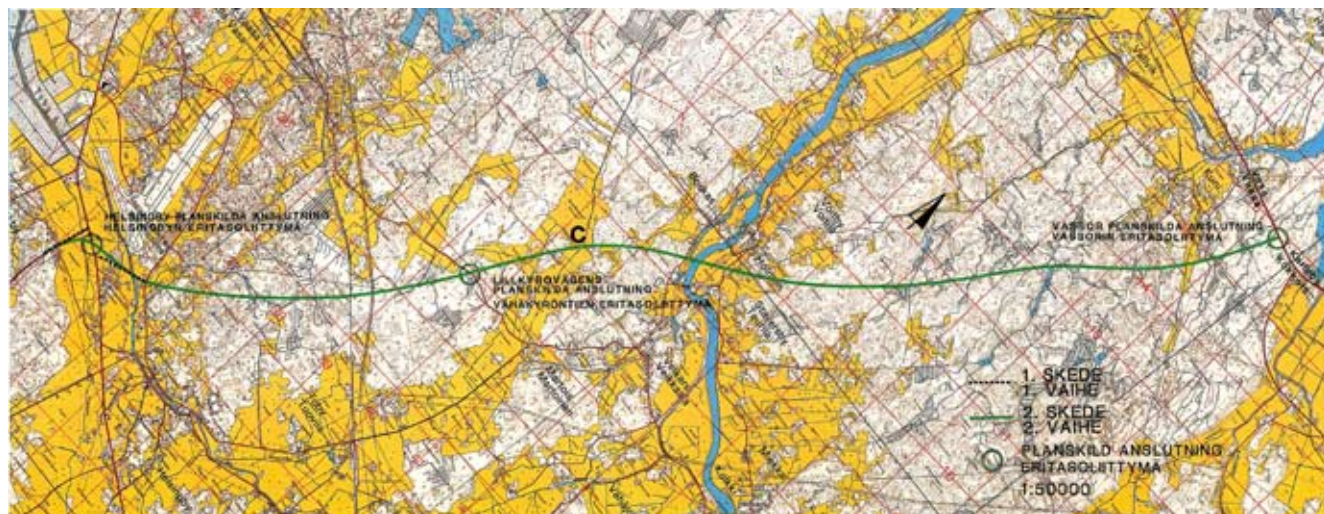
I alternativ 2 har vägen huvudsakligen 2+2 körfält och norrut kommer vägen att ha två körbanor. Vägens mittskiljeremsa är ca 5-7 meter bred. Förutom den egentliga vägen leder också bullerbekämpningen och övriga miljöförbättringsåtgärder till att vägområdet blir bredare.

4.5 Vasa omfartsväg

År 1990 har man upprättat en utredningsplan för Vasa omfartsväg, avsnittet Helsingby - Vassor i Korsholms kommun. En fortsatt planering av projektet har inte inletts, eftersom projektet har konstaterats vara affärsekonomiskt olönsamt. Enligt den senaste lönsamhetskalkylen är projektets nytto-kostnadsförhållande ca 0,5, om vägen öppnas för trafik år 2010. I Vägförvaltningens utbyggnadsprogram krävs att projektets nyttokostnadsförhållande skall vara över 1, men helst över 2.

Det har ofta framförts att Vasa omfartsväg är ett alternativ till förbättringen av riksväg 8 på avsnittet Hemstrand - Stormossen. Största delen av trafiken på riksväg 8, uppskattningsvis ca 90 %, vid Smedsby, kör antingen till eller från Vasa. Enligt uppgifter som finns till förfogande kan man konstatera att Vasa omfartsväg inte är ett alternativ till att förbättra riksväg mellan Hemstrand - Stormossen.

Omfartsvägens läge är presenterad i bild 34.



Kuva 34. Vaasan ohikulkutien linjaus (yleissuunnitelma 1990)

Bild 34. Väglinje för Vasa omfartsväg enligt utredningsplanen från år 1990

5 ARVIOINNIN RAJAUS

5.1 Arvioitavat vaikutukset

YVA-laissa ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan hankkeen tai toiminnan aiheuttamia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka voivat kohdistua:

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen,
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- luonnonvarojen hyödyntämiseen ja
- edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin

Tämän hankkeen keskeiset vaikutukset tulevat todennäköisesti olemaan seuraavat:

- vaikutukset pohjaveden laatuun ja määrään
- vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön
- vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (melu ja päästöt)
- vaikutukset yhteisöihin ja sosiaalisiin suhteisiin
- vaikutukset liikenteeseen
- vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön
- vaikutukset yhdyskuntatalouteen

5 AVGRÄNSNING AV BEDÖMNINGEN

5.1 Konsekvenser som skall bedömas

I MKB-lagen avses med miljökonsekvenser de direkta eller indirekta verkningar som ett projekt eller en verksamhet medför för:

- mänskors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel
- marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten och naturens mångfald
- samhällsstrukturen, byggnader, landskapet, stadsbilden och kulturarvet
- utnyttjandet av naturresurserna samt för
- växelverkan mellan dessa

De viktiga konsekvenserna av detta projekt kommer sannolikt att vara:

- konsekvenser för grundvattnets kvalitet och mängd
- konsekvenser för naturförhållanden och naturens mångfald
- konsekvenser för landskap och kulturarv
- konsekvenser för mänskors levnadsförhållanden och trivsel
- konsekvenser för samhällen och sociala reaktioner
- konsekvenser för trafik
- konsekvenser för samhällsstruktur och markanvändning
- konsekvenser för samhällsekonomi

5.2 Vaikutusalue

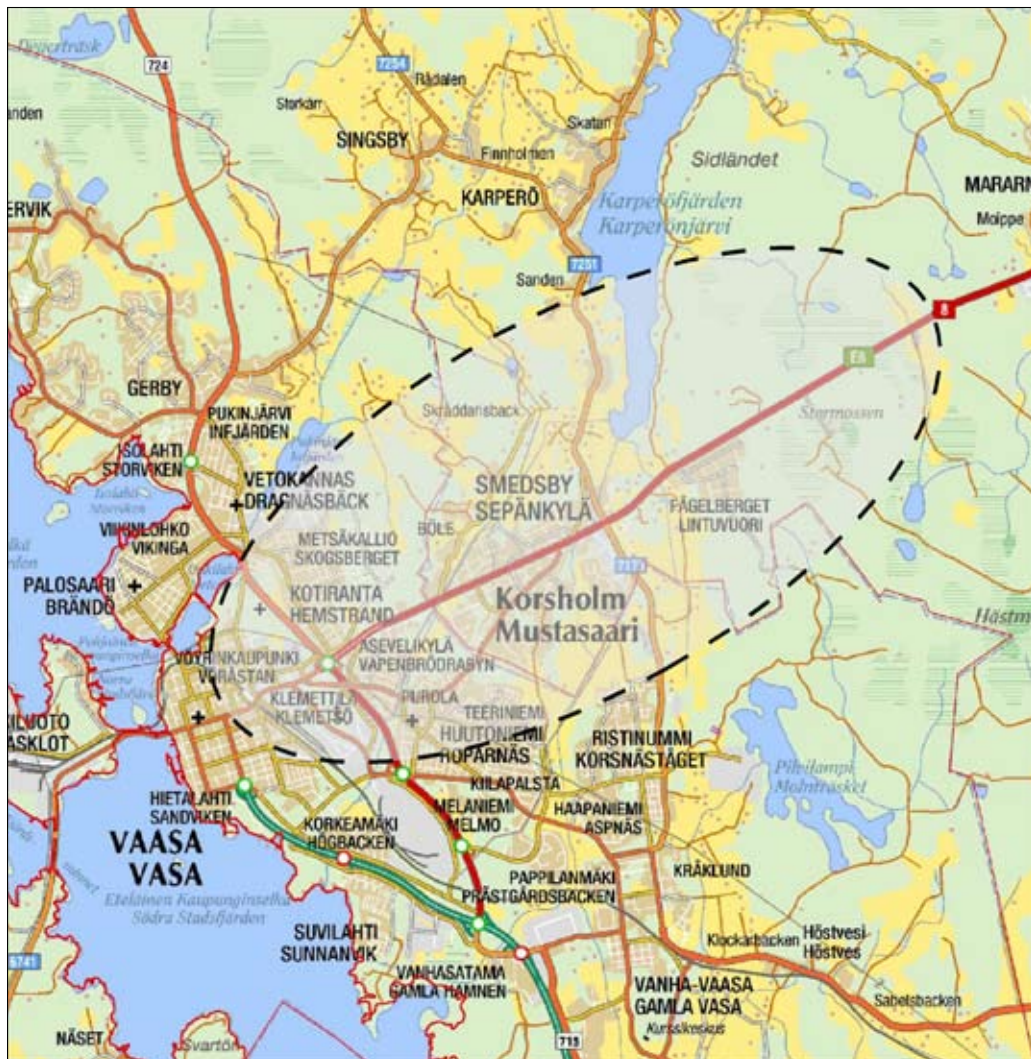
Vaikutusalueen laajuus riippuu arvioitavasta vaikutuksesta; erityyppiset vaikutukset kohdistuvat alueellisesti eri tavoin. Välittömät, kuten lähimajaan kohdistuvat vaikutukset, rajoittuvat tielinjan läheisyyteen. Hankkeen välilliset vaikutukset, mm. vaikutukset liikenteeseen ja maankäyttöön, kohdistuvat laajemmalle alueelle.

Arviointiohjelmavaiheessa vaikutusalueen raja on arvio, jota tarkennetaan selostusvaiheessa. Vaikutusalueen täsmällinen määrittely edellyttää liikennejärjestelmävaihtoehtojen suunnittelua ja tarkastelua, minkä vuoksi täsmällinen vaikutusalueen raja voidaan tehdä vasta varsinaisessa arviointivaiheessa. Kuvassa 33 on esitetty arvioitu hankkeen vaikutusalue.

5.2 Influensområde

Influensområdets utsträckning beror på de konsekvenser som bedöms; konsekvenser av olika typ har olika geografisk utsträckning. Direkta konsekvenser, som t.ex. konsekvenser för närlandskapet, begränsas till området närmast väglinjen. Projektets indirekta konsekvenser, som bl.a. konsekvenser för trafik och markanvändning, når ut över ett större område.

Avgränsningen av influensområdet i bedömningsprogrammet är en uppskattning, som preciseras i miljökonsekvensbeskrivningen. En exakt bestämning av influensområdet förutsätter planering och granskning av alternativa trafiksystem, och därför kan den exakta avgränsningen av influensområdet göras först i det egentliga bedömningsskedet. En uppskattning av projektets influensområde visas i figur 33.



Kuva 35. Hankkeen alustava vaikutusalue

Bild 35. Projektets preliminära influensområde

6 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA MENETELMÄT

Valtatien 8 Kotiranta - Stormossen YVA-hankkeessa ympäristövaikutuksia tarkastellaan pääasiassa välittömien vaikutusten alueella. Vaikutusten tarkastelussa keskitytään liikenteellisiin vaikutuksiin, meluvaikutuksiin, perinne- ja kulttuurimaisemaan sekä pinta- ja pohjavesiin kohdistuviin vaikutuksiin, luontovaikutuksiin, taloudellisiin sekä sosiaalisiin vaikutuksiin. Työn aikana tutkitaan alustavasti haittavaikutuksien lieventämistoimenpiteitä.

Vaikutusten arviointiin liittyy myös arvoja ja arvostuksia, jotka tuovat erilaisia näkökulmia vaikutusten arviointiin. Arviointityön aikana pyritään ottamaan huomioon mahdolliset lähtötiedoissa ja eri toteuttamisvaihtoehdoissa esiintyvät epävarmuustekijät.

YVA-prosessin aikana käytävän vuoropuhelun yhtenä tarkoituksena on tuoda esiin erilaiset näkemykset vaikutuksista ja niiden merkittävyydestä. Epävarmuustekijät ja niiden vaikutukset arviointeihin kuvataan YVA-selostuksessa.

Suunnitteluun liittyviä epävarmuuksia pyritään vähentämään keskustelemalla viranomaisten, asukkaiden ja muiden sidosryhmien kanssa.

6.1 Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön

Hanke muuttaa toteutuessaan nykyistä aluerakennetta. Muutoksen suuruus ja merkittävyys on eri vaihtoehdoilla erilainen. Tien rakentaminen uuteen maastokäytävään vaikuttaa nykyisten ja uusien toimintojen sijoittumiseen. Alueiden kytkeytyminen toisiinsa ja tien saavutettavuus eri alueilta muuttuu uuden tieyhteyden myötä. Jos tietä parannetaan nykyisessä maastokäytävässä, ovat muutokset aluerakenteessa todennäköisesti merkittäviä, koska nykyiset tonttiliittymät poistuvat ja maankäyttöä palvelevat uudet rinnakkaisyhteydet.

Tie uudessa maastokäytävässä ohittaa Sepänkylän taajaman ja se toimii nopeana yhteytenä, johon liitytään vain muutamista eritasoliittymistä. Aluerakenteeseen vaikuttaa oleellisesti tulevien liittymien sijainti. Nykyinen valtatie 8 jää uuden

6 KONSEKVENSBEDÖMNINGEN OCH METODER

I MKB-förfarandet för förbättring av riksväg 8 Hemstrand - Stormossen granskas framför allt direkta konsekvenser. I konsekvensbedömningen fokuseras på trafikkonsekvenser, bullerkonsekvenser, konsekvenser för traditions- och kulturlandskap, konsekvenser för yt- och grundvatten, konsekvenser för natur samt ekonomiska och sociala konsekvenser. Åtgärder för att lindra skadliga konsekvenser utreds preliminärt under arbetets gång.

I miljökonsekvensbedömningen ingår även värden och värderingar, som ger olikartade perspektiv i bedömningsarbetet. Man strävar till att beakta eventuella osäkerhetsfaktorer i utgångsmaterialet och de olika genomförandealternativen.

Ett syfte med samrådsprocessen i MKB-förfarandet är att lyfta fram olika uppfattningar om konsekvenserna och deras betydelse. Osäkerhetsfaktorer och deras konsekvenser beskrivs i MKB-beskrivningen.

Man strävar till att minska osäkerheter i samband med planering genom att diskutera med myndigheter, invånare och övriga intressentgrupper.

6.1 Konsekvenser för områdesstruktur och markanvändning

När projektet genomförs ändras nuvarande områdesstruktur. Förändringens storlek och betydelse är olika för de olika alternativen. Anläggning av vägen i en ny terrängkorridor påverkar lokalisering av nuvarande och nya funktioner. Den nya vägförbindelsen förändrar vägens tillgänglighet för olika områden och hur områdena är förenade med varandra. Om vägen förbättras i nuvarande terrängkorridor är förändringarna i områdesstrukturen sannolikt betydande, eftersom nuvarande fastighetsanslutningar tas bort och nya parallellförbindelser förmedlar trafiken till och från markanvändningen.

Vägen i den nya terrängkorridoren går vägen förbi Smedsby tätort och utgör en snabb förbindelse med några få planskilda anslutningar. De nya anslutningarnas placering påverkar områdesstruktu-

tielinjauksen toteutuessa vähäliikenteisemmäksi kokoojatieksi.

Hankkeen vaikutuksia aluerakenteeseen arvioidaan asiantuntija-arviona yhdessä kuntien kaavoittajien kanssa. Arvioinnissa tarkastellaan aluerakenteen mahdollisia muutoksia vertaamalla nykyistä aluerakennetta eri vaihtoehtojen toteuttamiseen. Arvioinnissa keskitytään liikenteen suuntautumisen ja alueen palvelurakenteen tarkasteluun sekä arviointiin niiden kehittämisedellytyksistä eri vaihtoehtoisissa.

Hankkeella on toteutuessaan sekä välillisiä että välittömiä vaikutuksia maankäyttöön. Uusi tie muuttaa alle jäävien alueiden maankäyttöä. Välillisesti uusi tielinjaus tai nykyisen tien parantaminen vaikuttaa maankäytön intensiteettiin eri alueilla. Maankäyttö voi esimerkiksi tehostua uusien eritasoliittymien läheisyydessä ja samaan aikaan keventyä kauempana liittymäalueista. Uuden tielinjauksen toteutuessa nykyinen valtatie 8 jää kokoojatieksi, jonka varrelle voi puolestaan hakeutua uusia kevyempiä maankäyttötoimintoja, kuten asutusta.

Maankäytön muutokset tarkastellaan asiantuntija-arviona yhdessä kuntien kaavoittajien kanssa. Maankäytön muutoksia arvioidaan tarkastelemalla nykyistä maankäyttöä ja hankkeen eri toteuttamisvaihtoehtojen mahdollisia vaikutuksia siihen. Tarkastelussa keskitytään maankäytön kehittämisedellytysten arviointiin eri vaihtoehtoisissa.

6.2 Melu ja tieliikenteen päästöt

Liikenteen meluvaikutukset arvioidaan laskennallisesti SoundPlan 6.3-melunlaskentaohjelmistolla. Ohjelma laskee ajoneuvoliikenteen melutasot pohjoismaisella laskentamallilla (-96). Meluvaikutukset määritellään nyky- ja ennustetilanteista seuraavasti:

- laskennat laaditaan nykytilanteesta (vuosi 2005) nykyisillä liikennejärjestelyillä sekä ennustetilanteesta vuonna 2030 arvioitavilla vaihtoehtoisilla
- melulähteenä huomioidaan päätien synnyttämät melutasot

ren i väsentlig grad. När den nya vägdragningen genomförs kommer nuvarande riksväg 8 att vara en uppsamlingsväg med mindre trafikflöde.

Bedömning av projektets konsekvenser för områdesstrukturen görs som sakkunnigbedömning i samarbete med planerare från kommunerna. I bedömningen bedöms eventuella ändringar i områdesstrukturen genom att jämföra nuvarande områdesstruktur med de olika genomförandealternativen. Bedömningen fokuserar på trafikens ruttval samt servicestruktur och utvecklingsmöjligheter för dessa i de olika alternativen.

Projektet har, när det genomförs, både indirekta och direkta konsekvenser för markanvändningen. En ny väg påverkar markanvändningen i de områden som blir under vägområdet. En ny väglinje eller förbättring av nuvarande väg påverkar indirekt markanvändningens intensitet i olika områden. Markanvändningen kan t.ex. bli tätare i närheten av de nya planskilda anslutningarna och glesare i områden som ligger längre från anslutningarna. När den nya vägdragningen genomförs blir nuvarande riksväg 8 uppsamlingsväg och där kan mindre trafikintensiv markanvändning som t.ex. bosättning etableras.

Bedömning av förändringar i markanvändningen görs som sakkunnigbedömning i samarbete med planerare från kommunerna. Bedömningen görs genom att undersöka nuvarande markanvändning och de olika genomförandealternativens eventuella konsekvenser för markanvändningen. I granskningen ligger fokus på markanvändningens utvecklingsförutsättningar i de olika alternativen.

6.2 Buller och vägtrafikens utsläpp

Konsekvenser av trafikbuller bedöms med hjälp SoundPlan 6.3 bullerberäkningsprogram. Programmet beräknar fordonstrafikens bullernivåer enligt den nordiska beräkningsmodellen (-96). Bullerkonsekvenserna för nuläge och prognosår bestäms på följande sätt:

- nulägesberäkningarna (år 2005) görs för nuvarande trafiklösningar och beräkningarna för prognosår för de alternativ som skall bedömas år 2030
- bullernivåerna från huvudvägen beaktas som bullerkällor

- melulaskennat laaditaan päiväaikaisista (klo 7–22) melutilanteista (yöaikaiset klo 22–7 melutilanteet selvitetään tarvittavilta osin)
- melulaskennoissa ei oteta huomioon rakennuksia
- melulaskennoissa otetaan huomioon nykyiset meluesteet
- laskentojen perusteella vaihtoehtoille määritellään alustavat meluntorjunnan tarpeet (kohteet ja alustava mitoitus)
- meluntorjunnan toimenpiteiden määrittämistä ohjaa valtioneuvoston asettamat melutaso-ohjeet (993/92).

Liikenteen meluvaikutuksia ja vaihtoehtojen vertailua tarkastellaan melualueille sijoittuvien asukasmäärälaskentojen perusteella. Asukasmäärät melualueilla jaotellaan 55–60 dB:n, 60–65 dB:n ja yli 65 dB:n vyöhykkeisiin. Loma-asutus määritellään edellä mainittujen vyöhykkeiden lisäksi myös 45–55 dB:n vyöhykkeen osalta. Vaihtoehtojen välisen vaikutusten vertailemiseksi tarkastellaan myös muita melulle altistuvia herkkiä kohteita, kuten mm. kouluja, hoitolaitoksia, luonnonsuojelualueita yms.

6.3 Muut päästöt

Päästömäärät lasketaan liikenne-ennusteesta laskettujen suoritteiden perusteella ajoneuvolajikohtaisesti. Päästölaskennassa käytetään IVARin tai LIPASTO -laskentamallin mukaisia EURO3 -normin täyttävien ajoneuvojen ominaispäästökertoimia, ellei tilaajan kanssa sovita muuta. Hankkeen lähivaikutusalueella laskettuja päästömääriä verrataan nollavaihtoehtoon ja arvioidaan vaihtoehtojen vaikutusta päästömääriin. Hankkeen ja vaihtoehtojen vaikutus ilmastonmuutokseen arvioidaan laskettujen kasvihuonekaasupäästöjen perusteella.

6.4 Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Suunnittelualueelta on kerätty tiedot luonnonsuojelualueista ja muista arvokkaista luontokohteista sekä suojeltavien lajien esiintymistä. Tietolähteinä ovat ympäristöhallinnon Hertta-tietojärjestelmä, Länsi-Suomen ympäristökeskuksen ja Pohjanmaan liiton muut tietolähteet sekä alueen kunnat (mm. kaavojen luontoselvitykset).

- beräkningarna görs för buller dagtid (kl. 7–22) (buller på natten kl. 22–7 utreds där det behövs)
- byggnader beaktas inte i bullerberäkningarna
- nuvarande bullerskärmar beaktas i beräkningarna
- utgående från beräkningarna fastslås preliminärt behov av bullerbekämpning (ställen och preliminär dimensionering)
- valet av bullerbekämpningsåtgärder styrs av de av stadsrådet uppställda riktvärdena för bullernivåer (993/92).

Konsekvenserna av trafikbullret och jämförelsen av alternativ granskas utgående från invånarantal i bullerområdena. Bullerområdena delas in i zoner för 55–60 dB, 60–65 dB och över 65 dB och invånarantalet i dessa zoner räknas. Fritidsbosättning bestäms även i zonen 45–55 dB. För att jämföra de olika alternativen granskas även andra känsliga miljöer som utsätts för buller, som t.ex. skolor, vårdinrättningar, naturskyddsområden o dyl.

6.3 Övriga utsläpp

Mängden utsläpp beräknas skilt för olika fordonsslag på basis av i trafikprognosen beräknat trafikarbete. Faktorer för fordonens specifika utsläpp, som är i enlighet med IVAR eller LIPASTO-beräkningsmodell och uppfyller EURO3-normen, används i utsläppsberäkningarna om annat inte avtalas med beställaren. Beräknade utsläpp i projektets närområde jämförs med nollalternativet, och de olika alternativens konsekvenser för utsläppsmängden bedöms. Projektets och de olika alternativens konsekvenser för miljöförändringen bedöms utgående från den beräknade mängden växthusgaser.

6.4 Konsekvenser för natur, växtlighet och organismer

Uppgifter från planeringsområdet om naturskyddsområden och andra värdefulla naturmiljöer samt arter, som skall skyddas, har samlats in. Uppgifterna har tagits från Hertta-databasen, Västra Finlands miljöcentrals och Österbottens förbunds övriga databaser samt kommunerna i området (bl.a. planernas naturutredningar).

YVA-menettelyssä mukana olevat tiekäytävät on inventoitu vuosien 2005 ja 2006 aikana. Vaihtoehtoilta selvitetään luonnonolot, kasvillisuuden yleispiirteet sekä arvokkaat luontokohteet, jotka rajataan kartalle. Arvioinnissa arvioidaan hankkeen mahdollisten vaikutusten todennäköisyyttä, laajuutta ja merkittävyyttä. Erityistä painoarvoa annetaan alueen arvokkaimmille kohteille, jotka tässä hankkeessa ovat Karperöfjärdenin lintu- ja eläinsuojeluohjelmaan kuuluva alue, sekä suunnittelualueella olevat liito-oravan elinympäristöt. Selostusvaiheessa tullaan myös selvittämään muita alueella mahdollisesti olevia tunnistamattomia luontoarvoja.

Selvityksissä todetut arvokkaat luontokohteet ja lajiesiintymät rajataan ja merkitään kartalle. Vertaamalla sijaintitietoja vaihtoehtojen linjauksiin voidaan arvioida kunkin vaihtoehtojen välittömät vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, arvokkaisuuteen luontokohteisiin ja suojeltaviin eliölajeihin. Arvioinnissa käytetään hyväksi tietämystä kohteiden abioottisista ja bioottisista ympäristötekijöistä sekä lajien ekologiasta.

Tiehankkeen välittömistä vaikutuksista on kyse esimerkiksi silloin, kun rakentaminen kohdistuu suojeltavalle alueelle tai suojeltavan lajin elinympäristöön tai hanke muuttaa suojeltavan alueen vesitaloutta siten, että luonnonolot muuttuvat suojeltavan luontotyyppin tai lajin kannalta epäedullisiksi. Tiehankkeen välillisiä vaikutuksia voivat olla esimerkiksi estevaikutus tai melun häiriövaikutus. Tarvittaessa arvioidaan myös vaihtoehtojen välillisiä vaikutuksia sekä annetaan suosituksia haitallisten vaikutusten lieventämiseksi.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Pinta- ja pohjavesivaikutuksia arvioitaessa määritellään liikenteestä ja rakentamisesta aiheutuvat riskilähteet ja pohditaan yleispiirteisesti niiden vaikutuksia alueen vesistöolosuhteisiin, vesitasapainoon ja vedenlaatuun.

Arvioinnin tukena käytetään alueelta kerättyä hydrogeologista tutkimusaineistoa ja vedenlaatu- tutkimuksia, tietoja liikennemäärästä sekä liikenteen laadusta.

Vaikutusten arvioinnissa kiinnitetään erityistä huomiota suunnittelualueella sijaitsevaan pohja-

De vägkorridorer, som omfattas av MKB-förfarandet, inventerades åren 2005 och 2006. I alternativen utreds naturförhållanden, allmänna egenskaper hos växtligheten och värdefulla naturmiljöer, som utmärks på en karta. I miljökonsekvensbedömningen bedöms projektets eventuella konsekvensers sannolikhet, omfattning och betydelse. Särskild vikt läggs vid de värdefullaste miljöerna i området, som i detta fall är Karperöfjärden, som ingår i programmet för skydd av fågelvatten, och livsmiljöer för flygekorrar. I bedömningsskedet kommer även att utredas övriga eventuella oidentifierade naturvärden i området.

De värdefulla naturmiljöer och artförekomster, som har konstaterats i utredningarna, avgränsas och märks ut på en karta. Genom att jämföra positionsuppgifterna med de alternativa vägdragningarna, kan man bedöma de direkta konsekvenserna av respektive alternativ för värdefulla naturmiljöer och skyddsvärda arter. I bedömningen utnyttjas uppgifterna om miljöernas abiotiska och biotiska faktorer samt arternas ekologi.

Man talar om direkta konsekvenser när det t.ex. byggs i ett skyddsvärt område eller i en skyddsvärds arts livsmiljö, eller när projektet ändrar vattenhushållningen i ett skyddsvärt område så, att naturförhållandena blir ofördelaktiga för den skyddsvärda naturtypen eller den skyddsvärda arten. Indirekta konsekvenser av ett vägprojekt kan vara t.ex. barriäreffekter eller störande buller. Vid behov bedöms även alternativens indirekta konsekvenser samt ges rekommendationer för hur skadliga konsekvenser bör reduceras.

Konsekvenser för yt- och grundvatten

När konsekvenserna för yt- och grundvatten bedöms identifieras riskkällorna i trafiken och byggnadsverksamheten och deras konsekvenser för förhållandena i vattendragen, vattenbalans och vattenkvalitet bedöms på ett generellt plan.

Som stöd för bedömningen används hydrogeologiskt undersökningsmaterial och vattenkvalitetsundersökningar och uppgifter om trafikflöden och trafiksammansättning.

Särskild uppmärksamhet riktas i bedömningen på det grundvattenområde som finns i plane-

vesialueeseen (katso liite 1). Selostusvaiheessa esitetään rakentamisen sekä käytön aikaiset (mm. tien suolauksen vaikutukset) vaikutukset ja toimenpide-ehdotuksia haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi näillä alueilla.

Arviointiselostuksessa esitetään yleispiirteisesti hankkeen vaikutukset valuma-alueen vesistöjen tilaan sekä keskeisten purojen vesitalouteen.

Vaikutukset luonnonvaroihin

Tarkasteltavilla uusilla tiejärjestelyillä saattaa olla paikallisesti merkittäviä maa- ja kallioperää muuttavia vaikutuksia. Rakentamisaikaiset vaikutukset esitetään teknisten suunnitelmien perusteella arviointiselostusvaiheessa.

Luonnonvarojen hyödyntämisellä tarkoitetaan esimerkiksi kallio- ja soranottoalueiden hyödyntämistä, pohjavesivarojen käyttöä, marjastusta, sienestystä, metsästystä ja kalastusta. Vaikutusten arviointi ja merkitys esitetään arviointiselostuksessa.

6.5 Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan

Maisemaan ja kaupunkikuvaan kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan olevien tietojen ja selvitysten pohjalta, joita ovat tiedot kulttuurihistoriallisesti merkittävistä kohteista, muinaismuistoista, arvokkaista rakennuksista ja ympäristöistä.

Tietoja tarkennetaan maastokäynnin ja viranomaisten lausuntojen avulla. Työn aikana todetaan mahdollinen lisäselvitysten ja -tutkimusten tarve.

Tarkastelualueesta laaditaan maisemakuva-analyysi, jossa kuvataan merkittävät näkymät, maisemalliset solmukohdat, avoimet maisematilat ja niiden reunavyöhykkeet sekä muut merkittävät maisemakuvaan vaikuttavat tekijät. Arvokkaat kohteet ja aluekokonaisuudet esitetään kartalla, jota täydennetään kirjallisella selostuksella. Lisäksi tuotetaan tarvittaessa keskeisiä vaikutuksia havainnollistavaa materiaalia, kuten valokuvasovitteita.

Vaikutusten tarkastelussa pääpaino on vaihtoehtojen vaikutuksilla asukkaiden ja tienkäyttäjien

ringsområdet (se bilaga 1). Konsekvenserna av byggande i detta område och förslag till åtgärder för att reducera de skadliga konsekvenserna av trafiken kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas projektets konsekvenser för vattendragen i tillrinningsområdet och vattenhushållningen i de betydelsefulla bäckarna.

Konsekvenser för naturresurser

De nya väglösningarna kan lokalt få betydande konsekvenser som förändrar mark och berggrund. Konsekvenserna i byggskedet presenteras utgående från de tekniska planerna i miljökonsekvensbeskrivningen.

Med exploatering av naturresurser avses t.ex. exploatering av berg- och grustäktområden, exploatering av grundvattenförekomster, bär- och svamplockning samt jakt och fiske. Konsekvensbedömning och betydelse redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

6.5 Konsekvenser för landskap och stadsbild

Konsekvenser för landskap och stadsbild bedöms utgående från befintliga uppgifter och utredningar om kulturhistoriskt betydande miljöer, fornminnen, värdefulla byggnader och miljö.

Uppgifterna preciseras med hjälp av terrängbesök och myndighetsutlåtanden. Eventuellt behov av tilläggsutredningar konstateras under arbetets gång.

En landskapsbildanalys görs av området, där betydande scenerier, knutpunkter i landskapet, öppna landskapsutrymmen och deras randzoner samt övriga betydande faktorer som påverkar landskapsbilden är beskrivna. Värdefulla miljöer och landskapshelheter märks ut på en karta, som kompletteras med en skriftlig beskrivning. Vid behov tas dessutom fram material, t.ex. fotomontage, som åskådliggör viktiga konsekvenser.

Konsekvensbedömningen fokuserar på konsekvenserna för invånarnas och trafikanternas dagliga miljö. I bedömningen av konsekvenser för

jokapäiväiseen ympäristöön. Maisemaan ja kaupunkikuvaan kohdistuvat vaikutukset arvioidaan erottamalla toisistaan lähi- ja kaukomaisemaan kohdistuvat vaikutukset. Kaukomaisemaan kohdistuvat vaikutukset korostuvat avoimen maiseman alueella, jolloin vaikutusalue saattaa ulottua muita alueita laajemmalle.

Selvityksessä esitetään suositukset mahdollisten maisemaan kohdistuvien haitallisten vaikutusten vähentämiseksi.

6.6 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Työssä arvioidaan hankkeen vaikutukset ihmisten päivittäisiin elinoloihin ja viihtyvyyteen, kuten

- asuminen (vakituinen ja loma-asuminen)
- elinympäristön viihtyvyys ja turvallisuus
- väestömuutokset
- liikkumisolosuhteet
- palvelujen tavoitettavuus
- estevaikutukset
- alueen virkistyskäyttö
- yhteisöllisyys
- terveys ja hyvinvointi
- palvelut ja elinkeinotoiminta

Sosiaalisten vaikutusten tunnistamisessa ja arvioinnissa selvitetään ne ryhmät, joihin vaikutukset erityisesti kohdistuvat.

Arviointimenetelminä käytetään hankkeen kirjallista lähtöaineistoa, työn aikana saatavaa palautetta (yleisötilaisuudet, internet-palaute, suora palaute, lehtikirjoitukset jne.) sekä havainnointia tilaisuuksissa. Kerätty tieto analysoidaan ja arvioidaan kokonaiskuvan ja vaihtoehtojen vertailun pohjaksi.

Selostusvaiheen arviointityössä selvitetään vaihtoehtojen vaikutuksia sekä asiantuntijoiden arvioina että ihmisten kokemana. Terveystieteellisten vaikutusten arviointia käsitellään melun ja päästöjen yhteydessä.

landscape och stadsbild skiljer man mellan när- och fjärrlandskap. Konsekvenserna för fjärrlandskapet betonas i ett öppet landskap, där influensområdet kan ha större utsträckning än i andra områden.

I utredningen ges rekommendationer för hur eventuella skadliga konsekvenser kan reduceras.

6.6 Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel

I arbetet bedöms projektets konsekvenser för människors dagliga levnadsförhållanden och trivsel:

- boende (stadigvarande och fritids)
- trivsel och trygghet i levnadsmiljön
- flyttning
- möjligheter att röra sig
- servicetillgänglighet
- barriäreffekter
- områdets användning för rekreation
- samhällighet
- hälsa och välfärd
- service och näringsverksamhet

De grupper, som konsekvenserna särskilt riktar sig mot, klarläggs för att identifiera och bedöma de sociala konsekvenserna.

Vid bedömningen används projektets skriftliga utgångsmaterial, feedback under arbetets gång (informationsmöten, feedback över Internet, direkt feedback, insändare och artiklar i tidningar o.s.v.) samt intryck från informationsmötena. Insamlade uppgifter analyseras och bedöms används som bas vid jämförelse av alternativen. I själva bedömningskedet utreds konsekvenserna av de olika alternativen både som sakkunnigbedömning och utgående från människors upplevelser. Konsekvenserna för hälsa bedöms i samband med buller och utsläpp.

6.7 Taloudelliset vaikutukset

Arviointiselostusvaiheen aikana tutkittavista vaihtoehtoista laaditaan alustavat suunnitelmat, joiden perusteella arvioidaan kunkin vaihtoehdon rakentamiskustannukset. Selostusvaiheessa arvioidaan myös vaihtoehtojen ympäristölle aiheutuvia hyötyjä ja haittoja kustannusvaikutuksineen. Edellä mainittujen kustannusten perusteella arvioidaan eri vaihtoehtojen taloudelliset kannattavuudet.

6.8 Vaikutukset liikenteeseen

Sepänkylän ohikulkutie vähentää nykyisen valtatie 8:n liikennettä. Siirtyvä liikenne on pitkämatkaista ja vanhalle tielle jää tien varren maankäytön liikenne. Vaikutukset tarkentuvat selostusvaiheessa.

6.9 Vaihtoehtojen vertailu

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa vaihtoehtoja vertaillaan niiden keskinäisten ominaisuuksien ja merkittävien vaikutusten suhteen. Vertailussa esitetään eri vaihtoehtoihin liittyvät positiiviset ja negatiiviset tekijät, mahdolliset riskit, epävarmuudet sekä merkittävät vaikutukset. Arviointiselostuksessa vaihtoehtojen vertailu esitetään havainnollisena yhteenvetotaulukkona. Vaikutusten merkittävyyden pohjalta arvioidaan vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta.

Vaikutusten merkittävyyden arviointia varten otetaan huomioon seuraavat tekijät:

- arviointimenetelmät
- vaikutusten alueellinen laajuus
- vaikutuksen kohde ja kohteen herkkyyks muutoksille
- vaikutusten palautuvuus tai pysyvyys
- vaikutusten kesto ja aiheutuvan muutoksen suuruus
- pelot, asenteet ja epävarmuudet
- vaikutuksen merkittävyys eri näkökulmista (asukkaat, elinkeinoelämä, ympäristönsuojelu)
- vaikutusten todennäköisyys
- epävarmuustekijät

6.7 Ekonomiska konsekvenser

Preliminära planer upprättas under bedömningskedet för de alternativ som skall utredas. Utgående från dessa planer uppskattas byggkostnaden för respektive alternativ. I bedömningsskedet bedöms även alternativens skadliga och nyttiga konsekvenser för miljön tillsammans med kostnadseffekter. Utgående från ovannämnda kostnader bedöms även alternativens ekonomiska lönsamhet.

6.8 Konsekvenser för trafiken

Smedsby förbifartsväg kommer att minska trafiken på den nuvarande riksväg 8. Den långväga trafiken flyttar över till den nya vägen och kvar på den gamla vägen blir den trafik som markanvändningen genererar. Konsekvenserna preciseras i miljökonsekvensbeskrivningen.

6.9 Jämförelse av alternativen

Alternativen bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen avseende egenskaper och betydande konsekvenser. I jämförelsen redovisas de olika alternativens positiva och negativa faktorer, eventuella risker, osäkerheter samt betydande konsekvenser. Jämförelsen av alternativen presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen med en sammanställning i en åskådlig tabell. Alternativens genomförbarhet bedöms utgående från konsekvensernas betydelse.

Vid bedömning av konsekvensers betydelse beaktas följande:

- bedömningsmetoder
- konsekvensernas geografiska utsträckning
- företeelsen som konsekvensen riktar sig mot och dess känslighet för förändring
- konsekvensens beständighet
- konsekvensens varaktighet och storlek av den förändring den ger upphov till
- rädslor, attityder och osäkerheter
- konsekvensens betydelse ur olika perspektiv (invånare, näringsliv, miljöskydd)
- konsekvensens sannolikhet
- osäkerhetsfaktorer

7 JATKOSUUNNITTELULUVAT JA PÄÄTÖKSET

7.1 Jatkosuunnittelun aikataulu

Arviointiselostuksesta annettavan yhteysviranomaisen lausunnon jälkeen Tiehallinto tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Valitusta vaihtoehdosta laaditaan maantielain mukainen yleissuunnitelma, josta annetaan lain mukainen hyväksymispäätös suunnitelman käsittelyn jälkeen. Ennen hankkeen toteuttamista laaditaan yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen tiesuunnitelma ja rakentamisen yhteydessä rakennussuunnitelma.

7.2 Toteutusaikataulu

Tiehallinto ei ole tehnyt päätöstä hankkeen toteuttamisesta. Tiehankkeen jatkosuunnittelun aikatauluun ja toteuttamisajankohtaan vaikuttavat tienpidon rahoitus ja hankkeen eteneminen Tiehallinnon hankelistoilla. Tämän hetkisen tiedon perusteella hankkeen rakentamisen arvioidaan alkavan aikaisintaan syksyllä 2009.

7.3 Tarvittavat luvat ja päätökset

Hankkeen suunnittelun eteneminen, tarvittavat luvat ja päätökset sekä aikataulu riippuvat toteuttavasta vaihtoehdosta. Tiehallinto tekee päätökset jatkosuunnittelusta YVA-menettelyn jälkeen.

Hankkeen tekninen jatkosuunnittelu edellyttää maantielain mukaista käsittelyä ja hyväksymispäätöksiä sekä yleissuunnitelmasta että tiesuunnitelmasta. Hyväksymispäätökset tekee joko Tiehallinto tai liikenne- ja viestintäministeriö. Hanketta koskevissa päätöksissä on esitettävä, miten nyt käynnissä oleva ympäristövaikutusten arviointi ja arviointiselostuksesta saadut lausunnot on otettu huomioon.

Muut mahdolliset lupatarpeet selvitetään arviointiselostusvaiheessa ja/tai tiesuunnitteluprosessin edetessä.

7 TILLSTÅND OCH BESLUT FÖR FORTSATT PLANERING

7.1 Tidtabell för fortsatt planering

Efter kontaktmyndighetens utlåtande om miljökonsekvensbeskrivningen besluter Vägförvaltningen vilket alternativ som väljs för fortsatt planering. För det valda alternativet upprättas en utredningsplan enligt landsvägslagen. Efter behandling godkänns utredningsplanen med ett lagligt godkännandebeslut. Efter godkännandet av utredningsplanen upprättas en vägplan innan projektet genomförs. För byggskedet upprättas bygghandlingar.

7.2 Tidplan för genomförande

Vägförvaltningen har inte beslutat om projektets genomförande. Tidplan för fortsatt planering och tidpunkt för genomförande påverkas av väghållningens finansiering och vägförvaltningens byggnadsprogram. För närvarande är bedömningen den att projektet genomförs med början efter år 2010.

7.3 Nödvändiga tillstånd och beslut

Valet av alternativ, som skall genomföras, påverkar projektering, nödvändiga beslut samt tidplan för projektet. Vägförvaltningen beslutar om fortsatt planering när MKB-förfarandet är avslutat.

Fortsatt projektering förutsätter att både utredningsplan och vägplan behandlas enligt landsvägslagen och ges godkännandebeslut. Godkännandebeslut ges av antingen Vägförvaltningen eller Kommunikationsministeriet. I beslut, som berör projektet, bör redovisas hur man har beaktat erhållna utlåtanden om det nu pågående bedömningsarbetet och miljökonsekvensbeskrivningen.

Eventuella övriga tillstånd utreds i miljökonsekvensbeskrivningen och/eller vägplanen.

8 HAITTOJEN LIEVENTÄMINEN

Haittojen torjunta ja lieventäminen on tärkeä osa suunnittelua. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä määritellään alustavat toimenpiteet, joiden avulla ennakoituja haitallisia vaikutuksia on mahdollista ehkäistä tai rajoittaa. Haittoja ehkäiseviä toimenpiteitä voivat olla mm. tien linjauksen tai tasauksen suunnittelu, melusuojaus, pohjavesien suojaus, tieympäristön maisemointi tai rakentamisen aikaisten toimenpiteiden suunnittelu.

Suunnitteluratkaisuja haettaessa pyritään otta-
 maan huomioon ratkaisujen taloudellinen, sosi-
 aalinen ja ekologinen kestävyys.

9 EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Vaikutusten arvioinnissa on tarpeen käyttää oletuksia jotka tuovat mukanaan epävarmuus-
 tekijöitä. Epävarmuustekijät kuvataan ja niiden
 vaikutus tehtyyn arviointiin esitetään arviointise-
 lostuksessa.

Epävarmuustekijät liittyvät mm. maankäyttösuun-
 nitelmien toteutukseen, liikenne-ennusteeseen
 sekä useisiin muihin tekijöihin. Myös arviointiin
 liittyy epävarmuustekijöitä.

10 SEURANTAOHJELMA

Arviointityön aikana selvitetään, sijaitseeko vai-
 kutusalueella tai sen välittömässä läheisyydessä
 kohteita, joihin kohdistuu merkittäviä haitallisia
 vaikutuksia tai joiden tarkkailu edellyttää seuran-
 taohjelman laatimista.

Seurattaviksi kohteiksi voidaan esittää alueita tai
 kohteita, joihin kohdistuvien vaikutusten kesto
 on pitkäaikainen, kertautuva tai jos vaikutusta ei
 pystytä tarkasti määrittelemään arviointimenet-
 telyn aikana. Ehdotus mahdollisesta vaikutusten
 seurantaohjelmasta esitetään arviointiselostuk-
 sessa.

8 LINDRING AV OLÄGENHETER

Eliminering och reducering av olägenheter är en
 viktig beståndsdel i planeringen. I samband med
 miljökonsekvensbedömningen bestäms prelimi-
 nära åtgärder för att eliminera eller reducera fö-
 rutspådda olägenheter. Sådana åtgärder kan vara
 bl.a. planering av vägens plan- och profilsträck-
 ning, bullerskärmar, grundvattenskydd, landskap-
 sutformning i vägens omgivning eller åtgärder i
 byggskedet.

I planeringen beaktas lösningarnas ekonomiska,
 sociala och ekologiska hållbarhet.

9 OSÄKERHETSFAKTORER

Man är tvungen att utgå från antaganden i be-
 dömningsarbetet, vilket medför osäkerheter.
 Osäkerheterna beskrivs och deras effekt på den
 gjorda bedömningen redovisas i miljökonsek-
 vensbeskrivningen.

Osäkerhetsfaktorer är bl.a. genomförande av
 markanvändningsplaner, trafikprognoser och
 många andra faktorer. Även bedömningen in-
 nehåller osäkerhetsfaktorer.

10 UPPFÖLJNINGSPROGRAM

Under bedömningsarbetets gång utreds om det
 i influensområdet eller dess omedelbara närhet
 finns miljöer som utsätts för betydande skadliga
 konsekvenser eller för vilka uppföljningsprogram
 bör upprättas.

Uppföljning kan föreslås för sådana områden
 eller miljöer, som utsätts för långvariga eller åter-
 kommande konsekvenser eller om konsekven-
 serna inte noggrant kan fastställas under MKB-
 förfarandet. Förslag om uppföljningsprogram för
 konsekvenser redovisas i miljökonsekvensbe-
 skrivningen.

LÄHDELUETTELO

Herttajärjestelmä (2006). Suomen ympäristökeskuk-
sen sovelluspalvelut. <https://www.ymparisto.fi>:
Natura 2000 suojelualueverkosto
Kansallispuistot (luonnonsuojelulaki, LSL)
Luonnonpuistot
Muut luonnonsuojelualueet (LSL)
Soidensuojelualueet
Lehtojensuojelualueet
Erämaa-alueet (erämaalaki)
Valtionmaiden ja yksityismaiden suojelualueet
(LSL)
Suojellut luontotyytit (LSL)
Koskiensuojelulain mukaiset vesistöt
Kansallis- ja luontopuistoverkon kehittämisohjel-
ma (LSL)
Harjujen suojeluohjelma (maa-aineslaki)
Lintuvesien suojeluohjelma (LSL)
Lehtojen suojeluohjelma (LSL)
Soidensuojeluohjelma (LSL)
Vanhojen metsien suojeluohjelma (LSL)
Rantojen suojeluohjelma (LSL)
Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja
perinnemaisemakartoituksen kohteet
Luonnonsuojelulain 29 §:n, 65 §:n ja 66 §:n luon-
totyytit
EU-lajit (LSL 49 §:n, LSA 23 §:n ja liitteen 5 lajit,
lintu- ja luontodirektiivin mukaiset lajit.

Koivisto, A.-K, Kairimo, A. & Nousiainen, I. 2005:
Karperöfjärdenin luonnontaloudellinen sel-vitys
2004. Länsi-Suomen ympäristökeskuksen moniste.

Mikkonen, T. suullinen tieto. 31.7.2006. Museovi-
rasto, Vaasan toimisto.

Länsi-Suomen ympäristökeskus. 2006. [http://
www.ymparisto.fi/default.asp?node=80&lan=fi](http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=80&lan=fi)

Mustasaaren kunta. Kaavoituskatsaus 2006.
Kaavoitusosasto. <http://www.korsholm.fi>

Lintuvesityöryhmä 1981: Valtakunnallinen lintuve-
sien suojeluohjelma. Komiteanmietintö 1981:32.
Maa- ja metsätalousministeriö. Helsinki.

Vaasan kaupunki. Kaavoitusohjelma ja kaavoit-
uskatsaus 2006. Kaupunkisuunnittelu. [http://
www.vaasa.fi](http://www.vaasa.fi)

KÄLLFÖRTECKNING

Hertta-databasen (2006). Finlands miljöcentral's
applikationer. <https://www.ymparisto.fi>:
Natura 2000 skyddsnätverk
Nationalparker (naturskyddslagen, NSL)
Naturparker
Övriga naturskyddsområden (NSL)
Myrskyddsområden
Lundskyddsområden
Ödemarksområden (Ödemarkslagen)
Kronojordar och privata områdens skyddsområ-
den (NSL)
Skyddade naturtyper (NSL)
Vattendrag enligt Forsskyddslagen
Utvecklingsprogrammet för national- och natur-
parksnätverket (NSL)
Skyddsprogrammet för åsar (marktäktslagen)
Programmet för skydd av fågelvatten (NSL)
Programmet för skydd av lundar (NSL)
Programmet för skydd av myrar (NSL)
Programmet för skydd av gamla skogar (NSL)
Programmet för skydd av stränder (NSL)
Nationellt värdefulla landskapsområden och kul-
turbiotoper
Naturskyddslagens 29 §, 65 §, och 66 § naturty-
per
EU-arter (NSL 49 § NSF 23 § och bilaga 5 arter
samt arter enligt fågeldirektivet och habitatdirek-
tivet.

Koivisto, A.-K, Kairimo, A. & Nousiainen, I. 2005:
Karperöfjärdens naturekonomiska undersökning
2004. Västra Finlands miljöcentral's duplikat.

Mikkonen, T. muntl. info. 31.7.2006. Museiver-
ket, Vasa byrå.

Västra Finlands miljöcentral. 2006. [http://www.
ymparisto.fi/default.asp?node=80&lan=fi](http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=80&lan=fi)

Korsholms kommun. Planläggningsöverblick
2006. Planeringsenheten. <http://www.korsholm.fi>

Fågelvattensarbetsgruppen 1981: Programmet för
skydd av fågelvatten. kommittébetänkande 1981:32.
Jord- och skogsbruksministeriet. Helsingfors.

Vasa stad. Planeringsprogram och planeringsö-
verblick 2006. Stadsplanering. [http://www.vaasa.
fi](http://www.vaasa.fi)

Vaasan läänin seutukaavaliitto.1981, 1990 & 1995. Seutukaava (seutukaava siirtyi 10.5.1994 Vaasan läänin seutukaavaliitolta Pohjanmaan liitolle)

Pohjanmaan Liitto. 2006. Maakuntakaavaluonnos 2006.

Rassi, P., Alanen, A., Kanerva, T. & Mannerkoski, I. (toim.) 2001: Suomen lajien uhanalaisuus 2000. Uhanalaisten lajien II seurantatyöryhmän mietintö. – Ympäristöministeriö ja Suomen ympäristökeskus, Helsinki. 432 s.

Sierla, L., Lammi, E., Mannila, J. & Nironen, M. 2004: Direktiivilajien huomioon ottaminen suunnittelussa. – Suomen ympäristö. 113 s.

Söderman, Tarja (2003). Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi - kaavoituksessa, YVA-menettelyssä ja Natura-arvioinnissa. Suomen ympäristökeskuksen ympäristöopas 109. 196 s.

Tiehallinto, Vaasan tiepiiri. (2006) www.tiehallinto.fi

Ympäristösuunnittelu Enviro Oy (2005). Sepänkylän ohikulkutien luontoselvitys. 7 s.

Ympäristösuunnittelu Enviro Oy (2006). Sepänkylän ohikulkutien Liito-oravaselvitys. 8 s.

Ympäristöministeriö 2005: Liito-oravan huomioon ottaminen kaavoituksessa. – Ympäristöministeriö, Helsinki. 16 s.

Lait ja asetukset

Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 268/1999.

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 468/1994, muutos 458/2006.

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain muuttamisesta 267/1999.

Neuvoston direktiivi 79/409/ETY, 2.4.1979, luonnonvaraisten lintujen suojelusta (ns. lintudirektiivi).

Neuvoston direktiivi 92/43/ETY, 21.5.1992, luototyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta (ns. luontodirektiivi).

Vasa läns regionplaneförbund.1981, 1990 & 1995. Regionplan (regionplanen flyttades 10.5.1994 från Vasa läns regionplaneförbund till Österbottens förbund)

Österbottens förbund. 2006. Landskapsplanens utkast 2006.

Rassi, P., Alanen, A., Kanerva, T. & Mannerkoski, I. 2001: Rödlistade arter i Finland 2000.- Miljöministeriet & Finlands miljöcentral, helsingfors. 432 s.

Sierla, L., Lammi, E., Mannila, J. & Nironen, M. 2004: Beaktandet av direktivarter i planering. Finlands miljö. 113 s.

Söderman, Tarja (2003). Naturutredningar och bedömning av konsekvenser vid planläggning, MKB-förfarande och Natura-bedömning. Finlands miljöcentral's miljöpublikationer. 109. 196 s.

Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt. (2006) www.tiehallinto.fi

Ympäristösuunnittelu Enviro Oy (2005). Naturutredning för Smedsby omfartsväg. 7 s.

Ympäristösuunnittelu Enviro Oy (2006). Flygekorutredning för Smedsby omfartsväg. 8 s.

Miljöministeriet 2005. Beaktandet av flygekorren vid planläggning. Miljöministeriet, Helsingfors. 16 s.

Lagar och förordningar

Lag om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 468/1994, förändring 458/2006.

Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 268/1999.

Lag om förändring av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 267/1999.

Rådets direktiv 79/409/ETY, 2.4.1979, skydd av vilda fåglar (sk. fågeldirektivet).

Rådets direktiv 92/43/ETY, 21.5.1992, skydd av naturtyper, vilda djur och växtlighet (sk. habitatdirektivet).

Valtioneuvoston päätös (480/1996) ilmanlaadun ohjearvoista.

Valtioneuvoston päätös (993/92) melun yleisistä ohjearvoista.

Ympäristönsuojelulaki 86/2000.

Aikaisemmat tiehallinnon suunnitelmat

Valtatien 8 parantaminen välillä Vaasa - Sepänkylä. Sepänkylän ohikulkutie, yleissuunnitelma (1979).

Sepänkylän ohikulkutie, yleissuunnitelman tarkistus (1989).

Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen, tiesuunnitelma (1991).

Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen. Muutossuunnitelma Karperön eritasoliit-
tymän kohdalla (1994).

Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen, rakennussuunnitelma (1994).

Valtatien 8 parantaminen välillä Kotiranta - Stormossen, tiesuunnitelman kustannusar-
vion tarkistus (2003).

Statsrådets beslut (480/1996) om luftkvalitetens riktvärden.

Statsrådets beslut (993/92) om allmän riktvärden för buller.

Miljöskyddslagen 86/2000.

Vägverkets planer från tidigare

Smedsby. Smedsby omfartsväg, utredningsplan (1979).

Smedsby omfartsväg, revidering av utredningsplan (1989).

Förbättring av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen, vägplan (1991).

Förbättring av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen. Ändringsplan vid Karperö planskil-
da anslutning (1994).

Förbättring av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen, byggplan (1994).

Förbättring av riksväg 8, avsnittet Hemstrand - Stormossen, revidering av kostnadsförslaget i
vägplanen (2003).

KARTTALIITTEET

1. Vaihtoehto 0+
2. Vaihtoehto 1
3. Vaihtoehto 2

KARTBILAGOR

1. Alternativ 0+
2. Alternativ 1
3. Alternativ 2

