

Valtatie 8 välillä Raisio - Nousiainen

Alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen tiivistelmä



Toukokuu 2005

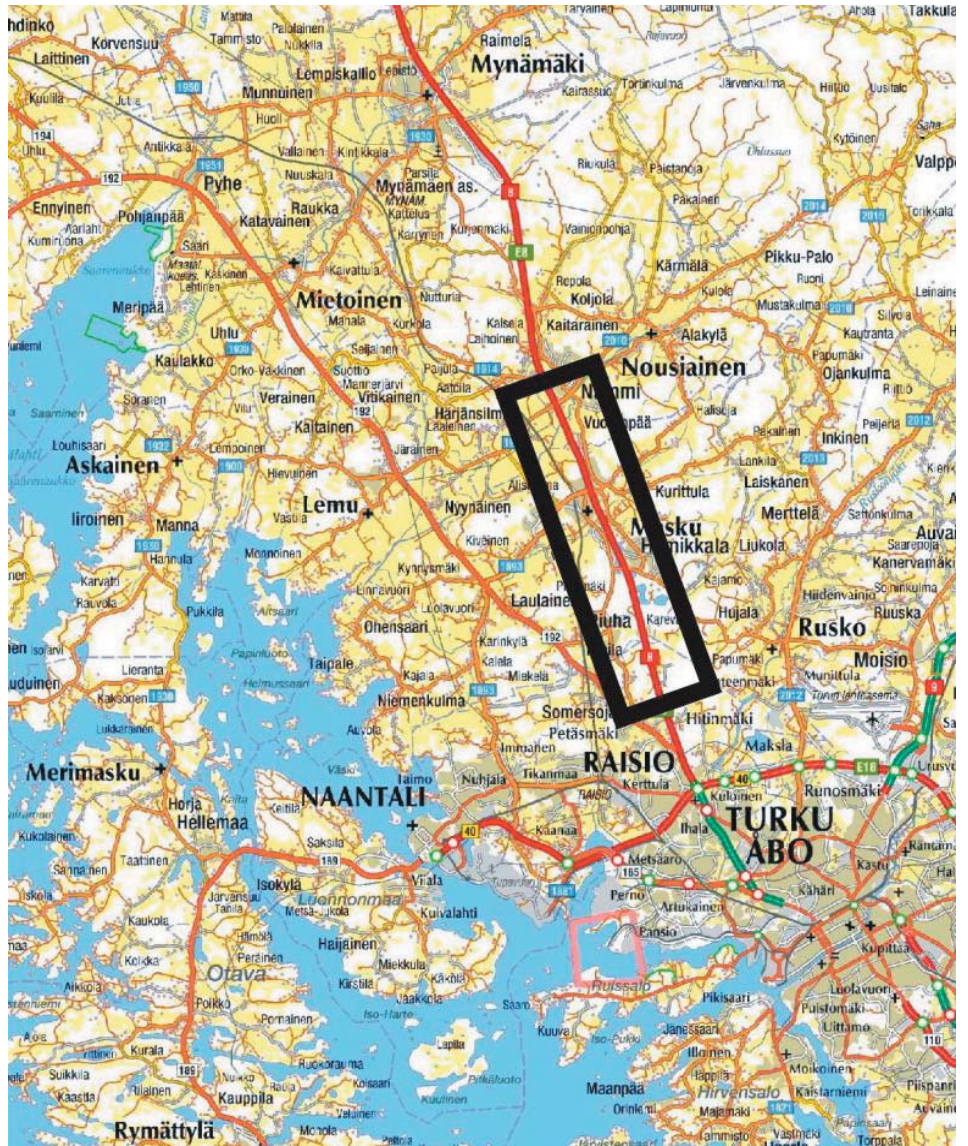
Tien parantamistarve ja hankkeen perustelut

Valtatien 8 parantaminen Raision Marjamäen eritasoliittymän ja Nousiaisten Nummen on tarpeen erityisesti liikenneturvallisuuden parantamisen ja liikenteen palvelutason turvaamisen sekä pohjavesien suojelun vuoksi. Suunnitteluvälillä on nykytilanteessa liikenteen sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmia sekä suojaamattomia yhdyskuntien vedenkäytölle tärkeitä pohjavesialueita. Tien yleissuunnittelu on tarpeen myös siksi, että Maskun Humikkalan kohdalle suunniteltujen teollisuus- ja myymäläalueiden toteuttaminen on viivästynyt ja odottaa tieratkaisujen täsmentymistä.

Edellä mainittujen päämäärien saavuttamiseksi valtatie 8 osuus Raisio – Nousiainen tulisi rakentaa nelikaistaiseksi noin 12 kilometrin matkalla. Eritasoliittymät rakennettaisiin Maskun Humikkalaan, Maskun kirkonkylään ja Nousiaisten Nummeen. Lisäksi pääosin nykyistä tieverkkoa noudatteleva rinnakkaistieyhteys parannettaisiin niiltä osin, kun siihen on tarvetta.

Tieosuuden liikennemäärät ovat nykytilanteessa 10 000 – 14 000 autoa vuorokaudessa. Liikenneennusteiden mukaan liikennemäärät ovat vuonna 2030 Raision päässä lähes 19 000 ja Nousiaisten Nummen kohdalla 15 500 autoa vuorokaudessa. Aivan suunnitteluvälin pohjoispäässä ennustetut liikennemäärät ovat 11 500 autoa vuorokaudessa.

Osuudella Raisio-Masku taajamien vilkkaat yksityistieliittymät, valtatie kapea poikkileikkaus ja heikot ohitusmahdollisuudet aiheuttavat merkittävän sujuvuusongelman. Osuudella Raisio-Mynämäki vain 60 %:lla ajoneuvoliikenteestä on hyvä palvelutaso (A-C), 26 %:lla on tyydyttävä palvelutaso (D) ja 14%:lla on huono palvelutaso (E-F).



Arviointimenettelyssä ja alustavassa yleissuunnittelussa on suunniteltu ja selvitetty tien parantamisen vaihtoehtoja Raision Marjamäen eritasoliittymän ja Nousiaisten Nummen välillä..

Poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia vuosina 1999-2003 on tapahtunut 85. Näistä 26 oli henkilövahinko-onnettomuuksia, joista kolme johti kuolemaan. Henkilövahinkoihin johtaneita risteämis- ja peräänajo-onnettomuuksia on tapahtunut valtatiellä 8 erityisesti Maskun ja Humikkalan liittymissä.

Hankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteet on muodostettu tarkastelunäkökulmittain siten, että eri

vaihtoehtojen eroja ja vaikuttavuutta suhteessa asetettuihin tavoitteisiin voidaan arvioida. Näkökulmat ovat ihmisten liikkuminen, elinkeinoelämän tarpeet ja kilpailukyky, alueiden elinvoima ja kehittyminen, turvallisuus, ympäristö ja taloudellisuus. Tavoitteet on hyväksytty ohjausryhmässä ja esitetty ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

Tievaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa ja alustavassa yleissuunnittelussa on tutkittu kolmea päävaihtoehtoa:

Vaihtoehto "Nollaplus", jossa nykyistä tietä parannetaan kaksikaistaiseksi tienä kanavoimalla liittymiä, vähentämällä yksityistie liittymiä rinnakkaisteiden avulla sekä toteuttamalla meluntorjunta ja pohjavesisuojaukset.

Vaihtoehto "Sininen", jossa

nykyisen tien kohdalle rakennetaan nelikaistainen kaksiajoratainen tie, muutetaan kolme tasoliittymää eritasoliittymiksi sekä toteutetaan meluntorjunta ja pohjavesisuojaus. Maskun kirkonkylän liittymästä ja Nousiaisten Nummen liittymästä on tutkittu kummastakin kaksi vaihtoehtoa.

Vaihtoehto "Sinivihreä" on Humikkalan liittymästä pohjoiseen täysin samanlainen kuin vaihtoehto Sininen.

Eteläosissa suunnittelualueella tie

kulkee nykyisen tien länsipuolella. Humikkalan kohdalla on tutkittu liittymävaihtoehtoina vuoden 1991 pääsuuntaselvityksen mukaista eritasoliittymävaihtoehtoa vaihtoehdossa Sinivihreä 1 ja etelämmäksi sijoittuvaa eritasoliittymää vaihtoehdossa Sinivihreä 2. Vaihtoehdossa Sinivihreä 1 tie rakennetaan Kalustetalon pohjavesilampien päälle, kun taas Sinivihreä 2:ssa tie sivuuttaa lammet.

Kaikkiin nelikaistaisiin tievaihtoehtoihin



Vaihtoehto 0+



Vaihtoehto Sininen



Vaihtoehto Sinivihreä 1



Vaihtoehto Sinivihreä 2

sisältyvät alavaihtoehdot:

Maskun kirkonkylän eritasoliittymässä (vaihtoehto 1) valtatie päättyy rakennetaan kiertoliittymä. Liittymän rampit on suunniteltu mahdollisimman tiiviisti valtatie tuntumaan, jolloin Maskuntien ja Seikeläntien liittymä voidaan järjestää tasoliittymänä.

Toinen eritasoliittymävaihtoehto Maskun kirkonkylän kohdalla on vuonna 1995 tehdyn yleissuunnitelman mukainen (rombinen eritasoliittymä). Suunnitelmassa valtatie ylittyy rakennetaan yksi silta ja Maskuntie toteutetaan alikulkuna Seikeläntien alitse. Lisäksi eritasoliittymän pohjoispuolelle tulee valtatie ylikulkusilta Härkälähteentielle Takapalantantielle.

Nousiaisen Nummen eritasoliittymän vaihtoehtoina on tutkittu sekä valtatie ylittävää että valtatie alittava vaihtoehto. Valtatie ylittävässä vaihtoehdossa valtatie tasausta alennetaan noin kaksi metriä nykyisestä. Tällöin sillan korkeudeksi tulee noin neljä metriä nykyisestä tienpinnasta.

Humikkalan Myllymäen yhdystiestä on tutkittu sekä valtatie ylittävää että alittava vaihtoehto. Rakentamiskustannuksiltaan vaihtoehdot on alustavasti arvioitu lähes samanhintaisiksi. Alitusvaihtoehto pitäisi toteuttaa valtatie parantamisen yhteydessä. Ylittävää vaihtoehto voidaan toteuttaa myöhemminkin. Yhdystie on esitetty toteutettavaksi vaihtoehdoissa Sininen ja Sinivihreä 2, koska Humikkalan eritasoliittymä on niissä nykyistä poikittaistietä etelämpänä.

Vaihtoehtojen suhde maankäytön suunnitelmiin

Seutu- ja maakuntakaavoissa on varauduttu nelikaistaiseen tiehen Raisen ja Nousiaisten välillä joko kokonaan nykyisessä maastokäytävässä tai siitä poiketen Marjamäen ja Humikkalan välillä. Vaihtoehto Sininen edellyttää Humikkalan kohdalla muu-

toksia vahvistettuihin asemakaavoihin ja vaihtoehto Sinivihreä 2 edellyttää ko. asemakaavojen kumoamista ja asemakaavoitusta. Humikkalan asemakaavat on laadittu Sinivihreä 1:n mukaisen linjauksen pohjalta. Vaihtoehto Sinivihreä 1:ssä alueen toteuttamista ei voi aloittaa ennen valtatie parantamista, sillä nykyiselle tielle ei voi liikenneturvallisuussyistä saada liittymälupaa. Asemakaavoissa osoitettu käyttötarkoitus ja rakentamisen määrä voidaan toteuttaa kaikissa vaihtoehdoissa.

Vaikutukset liikenteen palvelutasoon Nelikaistaistamisvaihtoehdoissa (Sininen, Sinivihreä 1, Sinivihreä 2) koko vertailtavalla liikenneverkolla (käsittää myös sivuteiden lähimmät osuudet) on hyvä palvelutaso (A-C). 0-vaihtoehdossa vain 63 %:lla tarkastellun nykyverkon (ja myös pelkän Vt8:n) liikenteestä on hyvä palvelutaso, kun 25 %:lla on tyydyttävä (D) ja 12 %:lla huono palvelutaso (E-F).

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Kaikki nelikaistaistamisvaihtoehdot parantavat liikenneturvallisuutta ja vähentävät liikennekuolemia, mikä on linjassa tavoitteiden kanssa.

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus Kaikki nelikaistaiset vaihtoehdot ovat selvästi kannattavia, sillä niiden hyötykustannussuhde on yli 2. Vaihtoehdossa 0+ se on noin 2.

Vaikutukset pohjavesiin

Kaikkien vaihtoehtojen pohjavesien suojaustilanne paranee nykyiseen verrattuna, kun pohjaveden suojausta toteutetaan noin kuuden kilometrin matkalla.

Humikkalan kohdalla kaikki vaihtoehdot aiheuttavat ongelmia suhteessa pohjavesien suojeluun. Vaihtoehto Sinivihreä 2 on suunniteltu nimenomaan ottaen huomioon pohjavesiolot ja vedenhankinta. Sen etuna verrattuna vaihtoehto Sinivihreä 1:een on, että pohjaveden

virtauskuvaan ei tule yhtä suuria, pelättyjä muutoksia. Ns. Kalustetalon lammikoita ei täytetä yhtä suurella määrällä, joten veden samentumisriski ja riski mahdollisista vääristä täyttömaista pienenevät. Pohjaveden suojaus on helpompaa ja varmempaa, vaikutus pohjaveden muodostumisolosuhteisiin vähenee ja pohjaveden muuttumisriskit pienenevät kun tien taso jää korkeammalle. Humikkalan eritasoliittymän sijainti pääosin pohjavesialueen ulkopuolella vähentää pohjaveden pilaantumiskärsiä.

Vaikutukset luontoon

Tie on leviämisseste liito-oraville jo nykyisin. Hirvieläinonnettomuudet lisääntyvät liikenteen kasvun myötä. Marjamäen ja Humikkalan välillä vaihtoehdoilla Sinivihreä 1 ja 2 on haitallisia vaikutuksia paikallisiin luontoarvoihin. Tien (valtatie + vähäliikenteinen rinnakkaistie) merkitys leviämisseste liito-oraville kasvaa. Eräiden liito-oravien reviirin osalta saattaa olla tarvetta hakea lupaa poiketa LSL 49§ mukaisesta kiellosta

Hirvieläinonnettomuudet vähenevät riista-aitojen rakentamisen vuoksi. Estevaikutusta lievennetään rakentamalla kaksi hirvieläinkulkua. Vaikutukset kulttuuriympäristöihin ja maisemaan

Vaihtoehdot Sinivihreä 1 ja 2 on linjattu niiden kahden matalan kalliokumpareen välistä, joilla sijaitsevat inventoinnissa löydetty varhaismetallikautiset hautaröykkiöt. Muilta osin suunnitellut rakentamistoimenpiteet eivät vaaranna tiedossa olevia muinaisia asuinpaikkoja.

Tie on rakennettavissa pääosin maisemaan sopeuttaen ja eritasoliittymät soveltuvat tyydyttävästi maisemarakenteeseen ja kaupunkikuvaan. Nousiaisten Nummen alueen järjestelyt eivät vaaranna valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita kulttuurihistoriallisia ympäristöjä.

Sosiaaliset ja terveysvaikutukset

Eri vaihtoehtojen erot asuinympäristön laadun, terveellisuuden ja viihtyvyyden kannalta ovat melko vähäisiä. Uudet väylät tai liikenteelliset muutokset eivät kohdistu herkkiin alueisiin ja kohteisiin tai väestöryhmiin. Vaihtoehto Sininen muuttaa tosin virkistyskäytössä olevan Rivieran alueen olosuhteita. Uusi yhteys rakennetaan virkistyskäytössä olevan alueen läpi. Tieyhteydet alueelle tulevat turvallisemmiksi rinnakaistietä pitkin kuin nykytilanteessa. Meluntorjuntatoimien ansiosta melulle altistuvien määrä vähenee kaikissa vaihtoehtoissa merkittävästi.

Vaikutukset luonnonvarojen kestäväan käyttöön

Kaikissa vaihtoehtoissa, erityisesti nelikaistaistamisvaihtoehtoissa, joudutaan kaivamaan, louhimaan, läjittämään ja kuljettamaan suuria massamääriä.

Massa-alijäämäisin vaihtoehtoista on vaihtoehto Sinivihreä 1, jossa lisäksi lampien täyttämiseen vaadittavan erittäin suuren massamäärän on oltava hiekkaa tai soraa. Tämä maa-aines on tuotava suunnittelualueen ulkopuolisilta soranotto paikoilta.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset
Vaihtoehdossa Sininen tehdään rakennustyö Humikkalan eteläpuolisella jaksolla nykyisen tien läheisyydessä. Rakentaminen on vaikea toteuttaa ja työnaikaiset järjestelyt aiheuttavat viivytyksiä. Myös Rivieran alueen virkistyskäytölle on tien rakentamisesta haittaa.

Vaihtoehdot Sinivihreä 1 ja Sinivihreä 2 voidaan eteläosaltaan rakentaa sivussa valtatie liikenteeltä. Humikkalasta pohjoiseen ovat vaihtoehtojen työnaikaiset järjestelyt mittavia kaikissa vaihtoehtoissa.

Myllymäen yhdystien valtatie alittavan vaihtoehdon haittana on rakentamisen vaikeus pehmeän maapohjan johdosta

sekä pohjavesialueen läheisyys. Humikkalan vedenottamo sijaitsee noin 100 metrin päässä valtatiestä alittavan tien vieressä. Vedenottamon läheisyys edellyttää pohjavesisuojausmahdollisesti myös rakenteissa luiskien suojaamisen lisäksi. Myös rakentamisen aikainen pohjaveden aleneminen ja häiriintyminen on otettava huomioon. Valtatie ylittävissä vaihtoehdossa rakentaminen on riskittävämpää.

Pohjavesivaikutusten seurannan kytkeminen muihin pohjavesitarkkailuihin suunnitellaan jatkossa tarkemmin, samoin liito-oraviin kohdistuvien vaikutusten seuranta.

Suositus jatkosuunnittelusta

Valtatie 8 välin Raisio-Nousiainen parantamiselle asetettiin ympäristövaikutusten arvioinnin ja yleissuunnitelman laadinnan alussa tavoitteet. Hankevastaavan suositus perustuukin pitkälti siihen, kuinka hyvin eri ratkaisut näitä tavoitteita täyttävät. On tärkeää huomata, että kyse ei ole vielä jatkosuunnittelupäättöksestä. Päätös jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta tehdään ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta sidosryhmiltä ja yhteisviranomaiselta saatujen lausuntojen pohjalta.

Hankavastaavan suositus on, että yleissuunnitelma laaditaan pohjautuen seuraavaan ratkaisuun: Valtatie on koko suunnittelualueella nelikaistainen kaksiajoratainen tie, jonka kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä. Eritasoliittymiä on kolme: Humikkala, Maskun kirkonkylä ja Nousiainen Nummi. Tien nopeustaso on 100 km/h. Valtatiellä kielletään kevyt liikenne. Kevyelle liikenteelle osoitetaan oma väylä tai se käyttää rinnakkaista tieverkkoa.

Välillä Marjamäen eritasoliittymä - Humikkala suunnittelua jatketaan vaihtoehdon Sinivihreä 2 pohjalta. Suunnittelu tehdään rinnan uuden

kaavan laadinnan kanssa.

Humikkalan pohjoispuolella Myllymäen paikallistielle rakennetaan ylikulkusilta siten, että se sallii korkeiden erikoiskuljetusten liikkuamisen valtatiellä. Valtatie tasausta lasketaan hiukan nykyisestä mm. melu- ja maisemahaittojen lieventämiseksi.

Maskun kirkonkylän liittymä toteutetaan eritasoliittymänä, jonka ylätasolle tulee kiertoliittymä. Valtatie tasausta lasketaan nykyisestä, jotta mm. Maskuntien-Seikeläntien liittymä voidaan toteuttaa vanhasta yleissuunnitelmasta poiketen tasoliittymänä. Samalla lievennetään valtatieliikenteen aiheuttamia melu- ja maisemahaittoja.

Nousiainen Nummen eritasoliittymä toteutetaan niin, että risteävä Lemuntie ylittää valtatie. Myös tällä osuudella valtatie tasausta lasketaan hiukan nykyisestä melu- ja maisemahaittojen lieventämiseksi.

Valtatie 8 parantamistarpeen tärkeimmät perustelut pohjautuvat liikenneturvallisuuden parantamiseen, liikenteen toimivuuden turvaamiseen myös tulevaisuudessa ja pohjavesien likaantumisen pienentämiseen. Vaihtoehto 0+ pienentää pohjavesien likaantumisen riskiä, mutta siinä sekä liikenneturvallisuus että liikenteen toimivuus heikkenevät nykyisestä jo huonosta tilanteesta. Vaihtoehtoa voidaan pitää turvallisuuden ja toimivuuden näkökulmasta toteuttamiskelvottomana.

Liikenneturvallisuuden ja liikenteen toimivuuden näkökulmasta vaihtoehtoja Sininen ja Sinivihreä 1 voidaan pitää välillä Marjamäen eritasoliittymä - Humikkala yhtä hyvinä kuin vaihtoehtoa Sinivihreä 2. Pohjavesivaikutuksiltaan ne ovat vaihtoehtoa Sinivihreä 2 huonompia. Erityisesti vaihtoehdon Sinivihreä 1 haittana ovat kielteiset vaikutukset Humikkalan-Alhon pohjavesialueen keräytymisalueen laajuuteen ja Kalustetalon eteläpuoleisten pohjavesilampien täyttämiseen liittyvät

pohjavesiongelmat. Vaihtoehto Sinisen heikkoutena ovat lisäksi rakentamisen aikaiset liikenteen haitat ja nykyisten rakenteiden hyödyntämiseen liittyvät arviointiriskit. Vaikka kyse on nykyisen tien parantamisesta, joudutaan vaihtoehto rakentamaan periaatteessa kokonaan uudelleen nykyisen valtatieen länsipuolelle. Vaihtoehtoista Sinivihreä 1 on kallein. Siinä mm. massantarve on selkeästi suurin.

Humikkalasta pohjoiseen ovat kaikki nelikaistaiset eritasoliittymin varustetut vaihtoehdot identtisiä. Kaikkiin sisältyy variaatiomahdollisuudet Myllymäen yhdystien tasauksessa, Maskun Kirkonkylän liittymässä ja Nousiaisten Nummen eritasoliittymässä.

Myllymäen paikallistien risteämisvaihtoehtoista ylikulku on pohjavesiriskien kannalta edullisempi. Kun samalla lasketaan valtatie tasausta, voidaan lieventää asutukselle aiheutuvia meluhaittoja. Valtatie tasausten alentaminen on myös maisemavaikutuksiltaan myönteinen asia. Vastaavasti ylemmäksi tuleva valtatie melusteineen heikentää maisemakuvaa. Tässä kohteessa pohjavesiriskit on "arvotettu" maisemaakin korkeammalle.

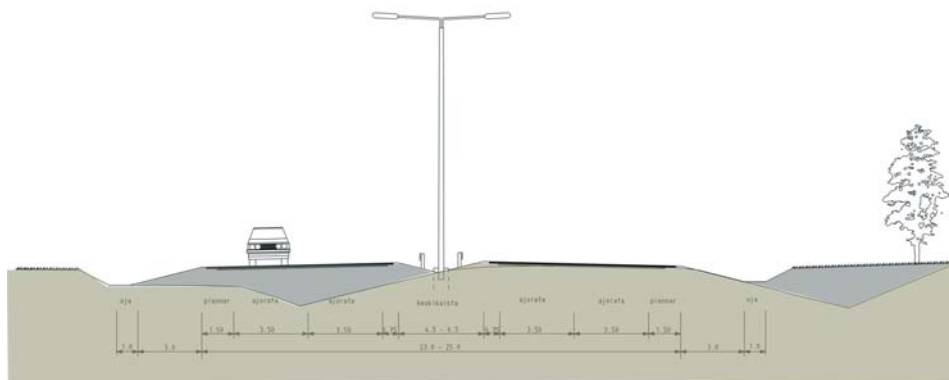
Maskun kirkonkylän eritasoliittymässä kiertoliittymäratkaisulla voidaan välttää Maskuntien-Seikeläntien risteäminen eritasossa. Tällä säästetään sekä kustannuksia että saadaan yhteyksien kannalta luontevampi ratkaisu. Myös eritasoliittymän tilantarve on olennaisesti pienempi kiertoliittymäratkaisussa.

Nousiaisten Nummen liittymässä esitetyllä ratkaisulla saavutetaan maisema- ja meluvaikutuksiltaan edullisempi ratkaisu. Laskemalla hiukan valtatie tasausta saadaan suuret ja nopeat melua synnyttävät liikennevirrat nykyistä alemmas ja tällä vältetään valtatiellä korkeita melurakenteita, jotka osaltaan sulkisivat maisemaa.

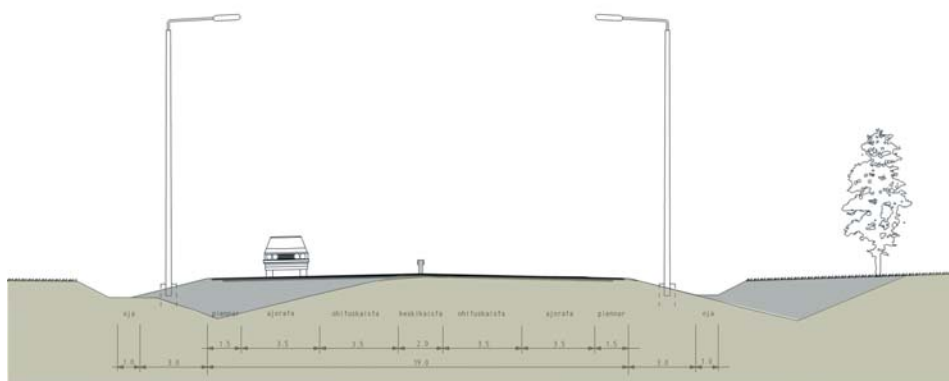
Osallistuminen

Arviointiohjelma toimitettiin yhteysviranomaiselle heinäkuun alussa 2004.

Arviointiohjelman nähtävilläoloaikana



Kaksiajorataisessa tiessä on pohjavesialueiden ulkopuolisilla jaksoilla kaitein varustettu keskikaista. Poikkileikkaukseen on merkitty eri värillä nykyinen valtatie 8 ja uuden tien edellyttämä rakenne. Vanhan tien rakenteita ei kuitenkaan useimmiten voida käyttää hyödyksi.



Kaksiajorataisessa tiessä on pohjavesialueilla kaide ajoratojen välillä. Poikkileikkaukseen on merkitty eri värillä nykyinen valtatie 8 ja uuden tien edellyttämä rakenne. Vanhan tien rakenteita ei kuitenkaan useimmiten voida käyttää hyödyksi.

pidettiin yleisötilaisuus Masku-talossa keskiviikkona elokuun 25 päivänä 2004 klo 18-20.

Ympäristökeskus antoi lausuntonsa arviointiohjelmasta 13.10.2004.

Arviointiselostuksen nähtävilläolo-aikana järjestetään arviointiohjelman esittelytilaisuutta vastaava tilaisuus 2. kesäkuuta 2005. Lounais-Suomen ympäristökeskus kuuluttaa arviointiselostuksen nähtävilläolosta erikseen.

Jatkosuunnittelu ja arvio toteuttamisesta

Yleissuunnitelman laatiminen alkaa lausuntojen saamisen jälkeen. Tiepiiri päättää jatkosuunnitteluvaihtoehdosta, jonka alustavaa yleissuunnitelmaa tarkennetaan yleissuunnitelmatasoon vuoden 2005 loppuun mennessä.

Yleissuunnitelman laatimisen jälkeen tehdään tiesuunnitelma ja rakennussuunnitelma. Rakennussuunnitelmien laatimistapa riippuu hankkeen rahoitustavasta (budjettirahoitus, elinkaari-malli). Nopeimmillaan hanke voitaisiin toteuttaa niin, että se on liikenteellä noin vuonna 2010.



Vaihtoehto Sinivihreä 1:n toteuttaminen edellyttäisi ns. Kalustetalon lammikoiden täyttämistä. Kuvassa vasemmalla alhaalla näkyy vaihtoehdon Sinivihreä 2 rampin sijainti.



Vaihtoehto Sininen edellyttää uutta yhteyttä nyt virkistyskäytössä olevien alueiden läpi.

**Hankkeesta vastaa
Turun tiepiiri**

Yliopistonkatu 34
PL 636, 20101 TURKU

**Yhteyshenkilöt
Turun tiepiirissä:**

dipl.ins. Markus Salmi
markus.salmi@tiehallinto.fi
puh. 0204 2211

Projektikonsultti

Sito
Tietäjäntie 14
02130 ESPOO
Tapio Puurunen
tapio.puurunen@sito.fi
puh. 09 476 111

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

Itsenäisyydenaukio 2
PL 47, 20801 TURKU

**Yhteyshenkilöt Lounais-Suomen
ympäristökeskuksessa**

Ylitarkastaja Seija Savo
seija.savo@ymparisto.fi
puh. 02 525 3500

**Muistutukset ja huomautukset
arviointiselostuksesta osoitetaan
kirjallisesti yhteysviranomaiselle
nähtävilläoloaikana**

**Lisätietoja antavat myös
suunnittelukonsultit:**

Maa ja Vesi Oy
Sakari Grönlund
sakari.gronlund@poyry.fi
puh. 09 682 661

JP-Transplan Oy
Taisto Kapulainen
taisto.kapulainen@poyry.fi
puh. 09 682 661

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA)	2004												2005											
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Yleisötilaisuudet																								
Esittelytilaisuus tai suunnitelmanäyttely																								
Lähtökohdat ja tavoitteet																								
Tavoitteet																								
YVA-ohjelman laatiminen ja käsittely																								
Ohjelman laatiminen																								
Ohjelma valmis ja vireille																								
Nähtävilläolo ja yhteysviranomaisen lausunto																								
Arviointiselostuksen laatiminen ja käsittely																								
Vaikutusten arviointi																								
Arviointiselostus valmis																								
Nähtävilläolo ja yhteysviranomaisen lausunto																								
Alustava yleissuunnittelu																								
Vaihtoehdot																								
Yleissuunnitelman laatiminen																								



Turun tiepiiri
PL 636
20101 TURKU
puh. 0204 2211

**Lisätietoa, mm. ympäristövaikutusten
arviointiohjelman ja -arviointiselo-
stuksen sekä annetut lausunnot
löydät ympäristökeskuksen sivuilta:
www.ymparisto.fi**