



Tiehallinto
Vaasan tiepiiri
Korsholmanpuistikko 44
65100 VAASA

Viite
Hänvisning

Asia
Ärende

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN
ARVIOINTISELOSTUKSESTA;
VALTATIE 8 PARANTAMINEN VÄLILLÄ KOTIRANTA – STORMOSSEN, VAASA,
MUSTASAARI

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Tiehallinnon Vaasan piiri on hankkeesta vastaavana 28.9.2007 toimittanut Länsi-Suomen ympäristökeskukseen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA) annetun lain (468/1994, muutos 267/1999, muutos 458/2006) mukaisen arviointiselostuksen Valtatie 8 parantamishankkeesta välillä Kotiranta (Vaasa) – Stormossen (Mustasaari). Tieosuuden pituus on noin 7 kilometriä. Arviointiselostus on laadittu kaksikielisenä suomeksi ja ruotsiksi.

Hankkeen tarkoituksena on luoda turvallinen ja sujuva seudullinen ajoneuvoliikenneyhteys. Tavoitteita ovat, että tieosuus täyttäisi Suomen päätieverkon laatutavoitteet, valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet sekä maakunnallisen, seudullisen ja kunnallisen kaavoituksen tavoitteet. Hankkeen välittömään vaikutusalueeseen kuuluvat Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta. Suunnittelualueella sijaitsevat muun muassa Sepänkylän taajama (Mustasaaren kuntakeskus), Kivihaan liikekeskusalue, Lintuvuoren teollisuusalue, ostoskeskuksia, myymälöitä, Botniahalli ja Stormossenin jätteenkäsittelylaitos. Mikäli Tiehallinto tekee päätöksen hankkeen toteuttamisesta, hankkeen rakentaminen alkaisi aikaisintaan syksyllä 2010.

YVA-menettelyn tarkoituksena on edistää hankkeen kannalta merkittävien ympäristövaikutusten tunnistamista, arviointia ja huomioonottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. YVA-menettelyssä ei tehdä hanketta koskevia päätöksiä, vaan tavoitteena on tuottaa monipuolista tietoa päätöksenteon perustaksi.

Hankkeesta vastaava

Tiehallinnon Vaasan piiri
Korsholmanpuistikko 44
65100 VAASA

Konsultti

Ramboll Finland Oy
Piispanmäentie 5
02241 ESPOO

Yhteysviranomainen

Länsi-Suomen ympäristökeskus
PL 262
65101 VAASA

Hankkeen arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (468/1994, muutos 267/1999, muutos 458/2006). YVA-lain mukaan arviointimenettelyä voidaan yksittäistapauksissa soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 4§:ssä tarkoitettuun hankkeeseen tai hankkeen olennaiseen muutokseen. Länsi-Suomen ympäristökeskus esitti kirjeessään 10.4.2006 YVA-lain 4§:n 2 momentin ja 6§:n 1 momentin nojalla, että ympäristöministeriö tekee asiaa koskevan päätöksen. Ympäristöministeriö on päätöksellään YM1/553/2006 17.5.2006 todennut, että hankkeeseen tulee soveltaa YVA-menettelyä ja että hankkeen ympäristövaikutukset kohdistuisivat ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, sekä kasvillisuuteen, eliöihin, pohjaveteen, yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan ja kaupunkikuvaan. Uusin YVA-lain muutos tuli voimaan 1.9.2006. Soveltamissäännöksen mukaan tämän muutoksen voimaan tullessa voimassa olevaa lakia sovelletaan edelleen sellaiseen 4§:n 2 momentin soveltamista koskevaan ympäristöministeriön päätökseen, joka on tehty tai annettu ennen tämän lain voimaantuloa.

Yhteysviranomainen antoi 18.12.2006 lausuntonsa Tiehallinnon Vaasan piirin laatimasta hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, mitä vaihtoehtoja hankkeella on, mitä ympäristövaikutuksia aiotaan selvittää ja millä menetelmillä sekä miten arviointimenettely tullaan järjestämään. Arviointiohjelmasta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden sekä selvitysten perusteella laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus, jossa esitetään tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehtoista sekä yhtenäinen arvio niiden ympäristövaikutuksista. Yhteysviranomaisen kokoa eri tahoilta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta oman lausuntonsa, jossa tarkastellaan arviointiselostusta koskevien YVA-asetuksen mukaisten sisällöllisten vaatimusten toteutumista. Arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto liitetään mahdollisiin lupa- tai muihin hankkeen toteuttamista edellyttäviin hakemuksiin. YVA-menettely päättyy, kun yhteysviranomainen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltavat vaihtoehdot

Nollavaihtoehto (VE 0): Vertailuvaihtoehto, hankkeen toteuttamatta jättäminen eli liikenteen jatkuminen nykyisellä tiestöllä.

Vaihtoehto 0+ (VE 0+): Nykyinen valtatie 8 säilyy 2-kaistaisena ja tietä parannetaan pienin parannustoimenpitein, kuten liittymien kanavoinnein, liikennevaloin sekä kevytliikenteen järjestelyin ja yksityistiejärjestelyin.

Vaihtoehto 1 (VE 1): Valtatietä 8 parannetaan nykyisessä tiekäytävässä 4-kaistaistamisella, eritasoliittymillä (4 kpl), rinnakkaistiejärjestelyillä, liittymien kanavoinneilla, kevyen liikenteen järjestelyillä ja ympäristönparantamistoimenpiteillä.

Vaihtoehto 2 (VE 2): Sepänkylän ohikulkutie eli valtatie 8 rakennetaan nelikaistaisena uuteen maastokäytävään vuoden 1991 tiesuunnitelman mukaisesti ja varustetaan eritasoliittymillä (4 kpl). Lisäksi tehdään tiejärjestelyjä, kevyen liikenteen väyliä ja ympäristönparantamistoimenpiteitä.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja päätökset

Tiesuunnitteluprosessi koostuu neljästä vaiheesta: esiselvityksestä, yleissuunnittelusta, tiesuunnittelusta ja rakennussuunnittelusta. YVA-menettely on järjestetty tässä hankkeessa esisuunnitelmavaiheessa. Tiehallinnon Vaasan tiepiiri tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta YVA-menettelyn jälkeen. YVA-menettelyssä esiin tulleet vaikutukset huomioidaan ja niitä täsmennetään ja pyritään lieventämään myöhemmin laadittavissa maantielain (2005/503) mukaisissa yleis- ja tiesuunnitelmissa. Yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökset tekee Tiehallinnon keskushallinto tai liikenne- ja viestintäministeriö. Päätöksistä on valitusoikeus.

Hankkeen suunnittelun eteneminen, tarvittavat luvat ja päätökset sekä aikataulu riippuvat toteutettavasta vaihtoehdosta. Toimenpiteet pohjavesialueilla vaativat vesilain (1961/264) mukaisen luvan ympäristölupavirastolta. Muita lupa- tai päätöstarpeita tai YVA-menettelyn soveltamista yhteen muiden lakien mukaisiin menettelyihin ei ole selostuksessa selvitetty. Jatkosuunnittelussa tulee selvittää mahdolliset kaavamuutokset sekä maa-aineslain ja ympäristönsuojelulain mukaisten ja rakentamisen aikaisten lupien tarve. Esimerkiksi maa-aineksen ottamiseen tulee tarvittaessa hakea maa-aineslain (1981/555) mukaista lupaa, maa-ainesten läjittämiseen ympäristönsuojelulain (2000/86) mukaista lupaa ja mahdollisiin ojitustoimenpiteisiin vesilain mukaista lupaa. Tierakentamisesta johtuvista melua ja tärinää aiheuttavista häiritsevista toiminnoista on tehtävä ympäristönsuojelulain mukainen ilmoitus kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle. Lisäksi tiesuunnittelun tarkentuessa tulee varmistaa, onko tarvetta hakea lupaa poiketa luonnonsuojelulain 49 § mukaisesta kiellosta hävittää ja heikentää liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Hankkeeseen ei sisälly maisemallisesti merkittäviä siltoja tai vesistösiltoja, joihin tarvittaisiin vesilain mukaista lupaa.

Tiehanke on ollut vireillä Vaasassa ja Mustasaassa yli 20 vuotta ja maankäyttösuunnitelmat on laadittu Sepänkylän ohikulkutievaihtoehtoa ajatellen. Ylin oikeusvaikutteinen kaava alueella on Vaasan rannikkoseudun seutukaava (1995), jossa Sepänkylän ohitustie on osoitettu valtatievarauksena. Ohikulkutievaraus on mukana Pohjanmaan maakuntakaavaehdotuksessa, joka on tarkoitus viedä vuonna 2008 maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi. Vaasan kokonaisuyleiskaava on ehdotusvaiheessa; Bölen osayleiskaavassa on varaus ohikulkutietä varten. Mustasaaren kunnan osalta Sepänkylän osayleiskaava on oikeusvaikutteinen ja Bölen osayleiskaavaa päivitetään ja se otetaan uudelleen käsittelyyn tiehallinnon päätettyä, minkä vaihtoehdon se valitsee valtatie 8 parantamiseksi välillä Kotiranta–Stormossen. Vaasassa hanketta koskevat lähinnä Böle I:n asemakaava ja pieneltä osin Kivihaan tarkistuksen ja laajennuksen asemakaavat. Mustasaassa on useita rakennus- ja asemakaavoja nykyisen valtatievarrella ja ohikulkutielinjauksen läheisyydessä vireillä useita asemakaavalaajennuksia ja -muutoksia.

Hanketta koskevissa yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymispäätöksissä sekä viranomaisten lupa- tai siihen rinnastettavissa muissa päätöksissä on esitettävä, miten ympäristövaikutusten arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto on otettu huomioon.

2. ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiselostus on ollut virallisesti nähtävillä hankkeen vaikutusalueen kuntien Vaasan ja Mustasaaren virallisilla ilmoitustauluilla 8.10.–5.12.2007 osoitteissa Vaasan kaupungin kansalaisinfo, Kirjastonkatu 13, Vaasa ja Mustasaaren kunnantalo, Keskustie 4, Mustasaari. Kuulutus arviointiselostuksen nähtävillä olosta on julkaistu sanomalehdissä Pohjalainen ja Vasabladet sekä sähköisesti Länsi-Suomen ympäristökeskuksen internet-sivuilla. Kuulutus ja arviointiselostus ovat olleet luettavissa myös hankkeesta vastaavan internet-sivuilla. Lau-

sunnot ja mielipiteet on pyydetty toimittamaan Länsi-Suomen ympäristökeskukseen viimeistään 5.12.2007.

Kaikille kiinnostuneille avoimet yleisötilaisuudet on pidetty Mustasaaren kunnantalolla arviointiohjelmavaiheessa 27.9.2006 ja arviointiselostuksen valmisteluvaiheessa 28.5.2007. Lisäksi on järjestetty erikseen kutsutuille kuntien, järjestöjen, yritysten ja asukkaiden edustajille työpajatilaisuus 26.3.2007 ja ryhmähaastattelu 12.6.2007.

Arviointiselostuksesta on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: Vaasan kaupunki, Mustasaaren kunta, Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan työvoima- ja elinkeinokeskus, Museovirasto, Länsi-Suomen lääninhallitus / Sosiaali- ja terveysosasto, Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri r.y., Svenska Österbottens jaktvårdsdistrikt ja Pohjanmaan kauppakamari.

3. YHTEENVETO LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Yhteysviranomaiselle on toimitettu yhteensä 5 lausuntoa sekä 9 mielipidettä, joissa oli allekirjoittajina yhteensä 14 henkilöä. Hankkeesta vastaavalle on 28.12.2007 toimitettu kopiot lausuntojen ja mielipiteiden alkuperäiskappaleista, joten kaikki lausunnot ja mielipiteet tulevat hankevastaavan tietoon sellaisenaan.

3.1 Lausunnot

Vaasan kaupunki

Vaasan kaupunginhallituksen suunnittelujaosto toteaa lausunnossaan, että Mustasaaren ja Vaasan maankäytön suunnittelu on jo vuosikymmenet perustunut ohikulkutievaihtoehtoon. Vaasan puolella on rakenteilla Kivihaan liikealueen laajennus sekä suunnitteilla Purolan ja Bölen asuinalueet, joiden liikennejärjestelyt edellyttävät ohikulkutieratkaisun toteuttamista. Vaihtoehto 2 on ainoa, joka tulevana vuosikymmeninä mahdollistaa Vaasan ja Mustasaaren keskeisten alueiden kehittämisen. Vaihtoehto 0+ on väliaikainen, eikä vaihtoehto 1 ole yhtä toimiva kuin vaihtoehto 2, lisäksi se aiheuttaa suuria muutoksia nykyiseen rakenteeseen rakennettavien ramppien ja rinnakkaisteiden vuoksi. Myös ympäristövaikutusten arviointi osoittaa, että vaihtoehto 2 on paras mm. yhdyskuntarakenteen, liikenneturvallisuuden, melun ja muiden päästöjen kannalta sekä yhteiskuntataloudellisesti kannattavin.

Mustasaaren kunta

Lausunnossa todetaan, että vaihtoehto 0+, vain tilapäinen ratkaisu, joka ei ratkaise ajankohdaisia ja keskeisiä maankäyttö- ja liikenneongelmia pitkällä tähtäimellä.

Vaihtoehto 1 merkitsee sitä, että tie rakennetaan kokonaan uudestaan, tiekäytävä varustetaan kattavalla melusuojuksella asuinalueilla ja vähintään 9 asuintaloa täytyy lunastaa. Sisäänajo Sepänkylän keskusta on mahdollista vain Karperöntien ja Vältien eritasoristeyksistä. Järjestely aiheuttaisi mittavia tiejärjestelyjä jo rakennetuilla alueilla. Liikenne pohjoisesta johdetaan keskusta Gädan alueen läpi ja etelään Vältieltä Niilontien kautta. Liikenne Lintuvuoreen ja Stormossenille ohjattaisiin yhden yhteisen eritasoristeyksen kautta. Vaihtoehdon etuna olisi että se ottaa paremmin huomioon ympäristönäkökohdat Bölen alueella ja Sepänkylän pohjoisosassa koulun alueen ja terveyskeskuksen välillä ja aluetta voidaan hyödyntää tehokkaasti. Bölen ja Sepänkylän kaavoituksessa kunta on viime vuosikymmeninä ottanut huomioon, että valtatie 8 muutetaan ja tämä näkyy alueen infrastruktuurissa.

Vaihtoehto 2 merkitsee, että ohikulkutie rakennetaan noin vanhan, vuonna 2005 vanhentuneen, tiesuunnitelman reittiä pitkin. Parannustoimenpiteet nykyiseen tiehen tehdään maan-

käytön ja ympäristön ehdoilla. Nykyisestä valtatie 8 tulee kaavatie, joka sallii enemmän liittymiä ja liikenneturvallisuus paranee etenkin Bölessä, Lintuvuoressa ja Stormossenilla. Ohikulkutie kulkee läheltä jo rakennettuja omakotitaloja, vaikuttaa häiritsevästi kylämaisemaan Bölessä ja jakaa kulttuurimaiseman kahtia. Tämä vaihtoehto on huomioitu maankäytössä ja on mukana Bölen ja Sepänkylän osayleiskaavassa ja antaa parhaat mahdollisuudet kehittää maankäyttöä Sepänkylän alueella. Joitakin liikenneratkaisuja koskien liikennejärjestelyjä ja maankäyttöä tulee tutkia tarkemmin:

-Ohikulkutien tasapainolinjaa tulee katsoa uudestaan tiesuunnitelmassa (alentaa) siten että kevytliikenneväylä kunnanrajalla, yhteydet pohjoiseen terveystakeskuksesta ja Sivumaantieltä menevät ohikulkutien yli samalla tavalla kuin aikaisemmassa tiesuunnitelmassa. Tämä malli oli esillä työryhmän käsittelyssä kesällä ja kaikissa tiedotustilaisuuksissa.

-Silta ohikulkutien yli terveystakeskuksen pohjoispuolella, yhteystie Bölentien ja Svedjentien välillä sekä pidempi välimatka Sivumaantietä tulee sisällyttää projektiin.

YVA-selostuksen ja tiehallinnon YVA-menettelyn aikana antaman tiedon perusteella on Mustasaaren kunnan näkemys, että vaihtoehto 2 (ohikulkutie) on edullisin vaihtoehto, joka on myös otettu huomioon viimeisten 15 vuoden aikana maankäytönsuunnittelussa. VE 0+ on tilapäinen ratkaisu ja VE 1 liittyy mittavia seurauksia olemassa olevalle asutukselle rinnakkaisteiden ja eritasoristeyksien takia. VE 1 vaikeuttaa ratkaisevasti Sepänkylän kokonaisuunnittelua ja kehitystä kuntakeskuksena ja siihen sisältyy merkittäviä ongelmia Sepänylänstä Vaasaan suuntautuvan päivittäisliikenteen järjestämisessä.

Pohjanmaan liitto

Lausunnossa todetaan, että Pohjanmaan liitto antoi arviointiohjelmasta lausuntonsa 30.11.2006. Voimassa olevassa seutukaavassa on Sepänkylän ohitustie osoitettu valtatievarauksena. Maakuntakaavaehdotuksessa Sepänkylän ohitustie (Vaasan pohjoinen sisääntulotie) on edelleen valtatievarauksena kaavamerkinnällä uusi tielinjaus. Näin ollen hanke on sekä voimassa olevan vahvistetun seutukaavan että maakuntakaavaehdotuksen mukainen. Pohjanmaan liiton mielestä arviointiselostuksesta ilmenevät hyvin ne asiat, jotka arviointiselostuksessa on YVA-lain mukaan esitettävä. Arviointiselostus on selkeä ja havainnollinen. Pohjanmaan liitto toteaa kuitenkin, että arviointiselostuksesta ei ilmene kaikkia niitä asioita, joita yhteysviranomaisen lausunnossaan esitti täydennettäväksi. Muun muassa asiakirjasta ei käy selville, onko arvioinnissa selvitetty vaarallisten aineiden kuljetusten riskit. Myöskään kohtaan 1.4 Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin ei ole lisätty syksyllä 2006 päättynyttä ympäristövaikutusten arviointihanketta, jossa Stormossenille sijoitettaisiin pilaantuneiden maiden ja teollisuuden sivutuotteiden käsittelykeskus. Tämän hankkeen lisäksi Pohjanmaan liitto esittää kohtaa 1.4 täydennettäväksi arviointiohjelmavaiheessa olevalla Ab Stormossen Oy:n jätteen energiakäyttöhankkeella.

Lopuksi Pohjanmaan liitto viittaa aikaisemmin antamaansa lausuntoon ja toteaa, että Sepänkylän ohitustien toteuttaminen on yhdyskuntarakenteellisesti ja liikenteellisesti välttämätön, koska Vaasan pohjoinen sisääntuloliikenne on vilkasta (8000-13500ajon./vrk), ja Vaasan keskusta, Kivihaan kauppakeskus ja Sepänkylän keskusta ovat kasvamassa yhteen. Sepänkylän keskustan kehittymiselle nykytilanteen hajanaisuus ja liikenteen ruuhkaisuus on todellinen ongelma. Kauppakeskuksen kehittäminen on alkanut siitä lähtökohdasta, että Sepänkylän ohitustie toteutuu. Nopeaa ratkaisua ohitustien toteuttamiselle edellyttävät myös kasvussa olevat Bölen asuntoalue ja Lintuvuoren teollisuusalue sekä Botniahalli ja Stormossenin seudullinen jätekeskus.

Museovirasto

Lausunnossa todetaan, että vaihtoehtojen tarkastelun tueksi ei ole esitetty rakennuskantaa tai kulttuurimaisemaa koskevia inventointeja, joiden perusteella voisi riittävässä määrin arvioida hankkeen kulttuuriympäristöön aiheuttamien vaurioiden ja haittojen laatua ja laajuutta ja katsoo, että arviointiselostusta tulee täydentää tältä osin. Museovirasto pitää VE 2 huonoimpana vaihtoehtona, koska se muuttaa rajusti kulttuurimaisemaa jakaen kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Bölen kylän ja kulttuurimaiseman kahtia. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta Museovirastolla ei ole huomautettavaa hankkeen johdosta.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry ja Vaasan ympäristöseura ry

Suomen Luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry sekä Vaasan ympäristöseura – Vasa miljöforening ry esittävät yhteisenä lausuntonaan VT8 YVA-selostuksesta seuraavan.

Selvitetty vaihtoehto. Yhteysviranomaisen lausunnossa YVA-ohjelmasta todetaan, että ”Yhteysviranomaisen esittää, että vaihtoehdot on arvioinnissa tutkittava tasapuolisesti”. Tasapuolisen arvioinnin vaatimus ei nyt ole YVA-menettelyssä täyttynyt, sillä esitetyistä vaihtoehtoista puuttuu kokonaan vaihtoehto, joka todellisuudessa olisi ”kilpaileva” vaihtoehdolle 2 eli uudelle tielle. VE 1 mukainen tien parantaminen nykyisellä paikallaan on YVA-selostuksenkin mukaan liian raskas, vaikutuksiltaan haitallinen ja kallis, että sen toteuttaminen käytännössä olisi lähes mahdoton. VE 1 puutteellisuus ei tullut riittävästi esiin vielä YVA-ohjelmavaiheessa eikä sille haettu todellista vaihtoehtoa. Olennainen puute YVA-menettelyssä on, että tarkasteltavista vaihtoehtoista puuttuu kokonaan sellainen, toteuttamiskelpoinen, VE:a 1 kevyempi mutta VE:a 0+ raskaampi ratkaisu, jossa olemassa olevaa tietä parannettaisiin muuttamalla se nelikaistaiseksi valoristeyksin ja jossa risteykset olisivat olemassa olevan tien kanssa samassa tasossa (ilman eritasoliittymiä). Tällainen tie veisi vähemmän maa-alaa kuin VE 1 mukainen lähes moottoritietasoinen vaihtoehto eritasoliittymineen ja olisi täten vaikutuksiltaan mahdollisesti vähemmän haitallinen. Tällaisia kevyempiä, useiden kilometrien pituisia nelikaistaisia sisääntuloteitä on monessa Suomen kaupungissa, mm. tultaessa Tampereen kaupunkiin. Esimerkiksi juuri kyseinen Tampereen sisääntulotie toimii erittäin hyvin. Tällainen vaihtoehto puuttuu nyt kokonaan VT8 välillä Kotiranta – Stormossen YVA-tarkastelusta. Se olisi todennäköisesti ollut ainoa järkevä vaihtoehto uudelle VE 2 mukaiselle tielle. Nyt YVA-selostuksessa todetaan, että siinä tarkastelluista vaihtoehtoista vain VE 2 täyttää hankkeelle asetetut tavoitteet. Pudottamalla yllä kuvaamamme kaltainen vaihtoehto pois YVA-tarkastelusta korostuu VE 2 mukaisen ratkaisun paremmuus mielestämme liikaa YVA-selostuksessa. Jottei YVA-menettely olisi pelkkä muodollisuus, pitäisi siinä etsiä vaikutusten arvioinnin pohjaksi ja selvittää sellaiset vaihtoehdot, jotka ovat oikeasti toteutettavissa. YVA-selostuksestakin käy ilmi, että vaikutusalueen asukkaat pitivät erilaisissa tilaisuuksissa VE 0+ riittämättömänä, mutta esittivät siihen parannuksia, joilla liikenne saataisiin paremmin sujumaan ja turvallisiksi. Näitä parannusehdotuksia ei ole missään eritelty eikä otettu mukaan YVA-tarkasteluun.

Selvitykset. YVA-menettelyn aikana tehdyt selvitykset ovat mielestämme pääosin riittävästi ja asianmukaisesti laadittuja. Huomiomme kiinnittyi kuitenkin muutama epäkohtaan. YVA-selostuksesta jää sellainen vaikutelma, että jos VE 2 toteutuu, siirtyy kaikki liikenne kyseiselle uudelle tielle. Vaikka VE 2 toteutuisikin, niin jo olemassa olevalla tiellä tulee olemaan liikennettä jatkossakin ja vaikutukset olemassa olevan tien ympäristöön olisi pitänyt selvittää ja arvioida siinäkin tapauksessa, että VE 2 toteutuu. Se, miten liikenne kehittyy nykyisen tien alueella VE 2:n toteutuessa ja mitä vaikutuksia nykyiselle tielle jää, on jäänyt suurelta osin tarkastelun ulkopuolelle. Meluarvio VE 1 osalta on tehty käyttämällä liikenteen oletusnopeutena 80 km/h. Lausunnonantajien mielestä se on harhaanjohtavaa, sillä ei ole ollenkaan perusteltua, että olemassa olevalla tiellä sallittaisiin parannuksien jälkeenkään 80km/h liikenteen nopeudeksi. Tieosuudella välillä Lintuvuori – Kotiranta ollaan niin lähellä

Vaasan kaupunkia ja Sepänkylän taajamaa, että alhaisemmat nopeudet olisivat perusteltuja. Meluvaikutus nykyisen tien alueella olisikin tullut laskea myös käyttämällä liikenteen alhaisempaa nopeutta. Liito-oravaa koskevia selvityksiä ja vaikutusarviointeja tulee tarkentaa jatkosuunnittelun yhteydessä. Erityisesti VE 2 kulkee keskeltä liito-oravan elinpiiriä, joten on hyvin todennäköistä, että VE 2 rakentamiseen jouduttaisiin hakemaan lupaa poiketa Luonnonsuojelulain mukaisesta liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämisen ja heikentämiskiellosta. YVA-selostuksessa ei ole mainintaa muusta eläimistöstä kuin liito-oravista ja Karperönjärven linnustonsuojelualueen linnustosta. Jää sellainen kuva, että muuta eläimistöä (esim. lepakot, jotka omaavat saman suojelustatuksen kuin liito-oravakin) ei ole selvitettykään. Ei ole riittävää, että vain liito-orava on selvitetty. Vaikutusten arviointi muuhun eläimistöön jää YVA-selostuksen perusteella vajavaiseksi.

3.2 Mielipiteet

Mielipide 1

Mielipiteen esittäjä toteaa, että missään vaihtoehdossa ei ole huomioitu luontevaa liittymää hänen tontilleen Sepänkylässä. VE 0+ mukaan nykyinen tonttiliittymä katkaistaisiin, ja sen sijaan jouduttaisiin käyttämään vilkkaasti liikennöityä pyörätietä Teollisuuskadun kautta, mikä ei ole hyvä ratkaisu. Nytkin ajetaan pyörätien kautta valtatie varrella, mutta se ei ole hyvä ja on ajoittain jopa vaarallista. VE 1 talo jäisi meluesteen taakse ja on epäselvää, miten tontille päästäisiin jatkossa. VE 0+ ja VE 1 osalta ratkaisuehdotus on, että Matalatie rakennettaisiin puron yli ja kulkisi kiinteistöjen 3:145, 3:144 ja 3:165 taitse. Näin alueelle saataisiin parempi pihaympäristö. VE 2 ei ao. kohdalle tulisi toimenpiteitä. Ratkaisuehdotuksena on, että koska Kokkolantien luonne muuttuisi oleellisesti, jos ohikulkutie toteutetaan, allekirjoittaneen kiinteistö saisi suoran oman liittymän Kokkolantielle tai Matalatie toteutettaisiin em. tavalla, jolloin pyörätietä ei enää tarvitsisi käyttää tontille pääsyyn. Ratkaisu nostaisi pyörätien tasoa ja se jäisi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön, kuten tarkoitus onkin.

Mielipide 2

Mielipiteen esittäjä katsoo, ettei arviointiselostusta sellaisenaan voida hyväksyä. Se keskittyy ympäristövaikutuksiin, jotka kohdistuvat Bölen kylään ja tiesuunnitelman koskettamalle osalle Sepänkylää. 1. Pitäisi paljon enemmän kiinnittää huomiota siihen, että tiesuunnitelman koko on enemmän kuin kaksinkertaistunut verrattuna vanhaan suunnitelmaan, jossa tie oli 2-kaistainen eikä 4-kaistainen eikä paikallista rinnakkaistietä ollut. Johtopäätös tästä on, ettei näin laajalle tiehankkeelle ole tilaa. 2. Tien estevaikutus olisi tuhoisa koulukeskuksen, terveyskeskuksen ja Auroorantien – Almantien asuinalueen kannalta. Koulukeskusta ei voitaisi enää laajentaa. Minne rakennettaisiin esimerkiksi suomenkielinen lukio, jos se haluttaisiin sijoittaa nykyisten koulujen lähelle? Myös terveyskeskuksen vuodeosastojen laajentaminen olisi mahdotonta. 3. Bölen kylä ja sen metsäalue toimivat tärkeänä virkistysalueena koko Sepänkylälle. Monet, eikä vähiten koululaiset, hakeutuvat Böleen ulkoilun vuoksi. Mistä löytyy yhtä sopiva korvaava alue, jos kylän saavutettavuutta vaikeutetaan? Ympäristövaikutusten arviointi on niin yksipuolisesti ja riittämättömästi suoritettu, ettei sitä voida hyväksyä.

Mielipide 3

Mielipide koskee VE 1:tä ja siinä olevaa pyörätien alikulun risteystä Vanhan Karperöntien ja Sepänkyläntien välissä, lähempänä Vanhaa Karperöntietä. Pyörätiehen on piirretty (tien pohjoispuolelle) viistot osuudet, joita ei muissa alikuluissa esiinny. Mielipiteen esittäjä toivoo, ettei näitä "oikopolkuja" rakennettaisi (jos tämä vaihtoehto toteutetaan), koska ne veisivät hänen pihamaastaan kohtuuttoman suuren kaistaleen, levenevä tie veisi siitä jo muutenkin ison osan meluvalleineen. Pyörätien oikopolku toisi myös pyörä- ja jalankulkuliikenteen

käytännössä asukkaiden kesäolohuoneeseen. Hän pitää kustannustenkin kannalta edullisena jättää rakentamatta tällaisia ylimääräisiä rakenteita.

Mielipide 4 (4 allekirjoittanutta)

Mielipiteen esittäjä pitää Sepänkylän ohitustien ainoana oikeana vaihtoehtona alkuperäistä ja nyt VE 2 nimellä kulkevaa ehdotusta eikä pidä oikeana, että samaan aikaan nykyisen tien varteen myönnetään rakennuslupia ja rakennetaan liike- ja asuinrakennuksia, jotka sitten mahdollisesti joudutaan purkamaan pois, samoin kun nyt jo olemassa olevia liike ja asuinrakennuksia. Mahdollisen polttolaitoksen rakentaminen Stormossenille lisää entistä enemmän liikennettä ko. tieosuudella. Tämä kaikki, nykyisten asukkaiden viihtyvyys ja asuntojen hin-
nanalennukset haittojen lisääntyessä puoltavat VE 2 toteutusta.

Mielipide 5

Mielipiteen esittäjät vastustavat ns. uutta Bölentietä, joka liittyy Karperöntiehen. Tie hal-
kaisisi heidän maa-ja metsätaloustilansa, vaikka olisi parempia ja luonnollisempia vaihtoehtoja, esimerkiksi heidän käsityksensä mukaan kunnalla lienee maita pohjoisempana. He toivovat, että on myös muiden intressien mukaista, että Sepänkylässä säilyy vähän maa-ja metsätalousmaata.

Mielipide 6 (2 allekirjoittanutta)

Mielipiteen esittäjät toteavat yleisesti, että hankkeen tarkoitus on toimivan liikennetarkaisun aikaansaaminen ja kysyvät, milloin nykyratkaisu ei ole ollut riittävä nykyisille liikennemäärille? Ongelma syntyy lyhyinä ajanjaksoina aamuisin "Bölesvackanilla" (pieni tien notko ennen Sepänkylän valoristeyttä, josta käännytään vasemmalle Bölentielle). Liikennevalot huolehtivat siitä, että liikenne sujuu hyvin Sepänkylässä, mikäli liikennevaloja kytketään yhteen niin, että vihreä aalto toimii myös Piffinristeyksessä. Lintuvuoren risteyksessä on ajoittain vaikea tulla ulos E8:lle, tätä on yritetty parantaa nopeussäännöstelyllä tiettyinä vuorokaudenaikoina. Mahdollisuuksia on eritasoliittymillä, liikennevaloilla ym. mikäli tahtoa löytyy. Liikenneongelmia on parina päivänä vuodessa kun Botniahallilla on suuria tapahtumia. Muulloin ei ole mainittavia ongelmia. Tie rakennetaan/parannetaan siten mahdollista tulevaisuuden tarvetta varten. Ratkaisu asiaan tarvitaan kuitenkin niin, että varaukset jotka ovat rajoittaneet suunnittelua ja lisärakentamista voidaan poistaa. Koska on epävarmaa, kuinka liikennemäärät tulevat kasvamaan, ovat VE 0+ ja 1 hyviä ratkaisuja. 20 vuoden ajanjaksolla on mahdollista, että ohikulkutie Toby – Vassor on ajankohtainen, tämä helpottaisi tilannetta ja toimisi todellisena ohikulkutienä. Ratkaisut VE 0+ ja 1 ovat epäilemättä luonnoksia. Jos jokin niistä valitaan, tullaan niitä työstämään, jotta ne täyttäisivät tehtävänsä maksimaalisesti.

Keskeiset vaikutukset ja vaihtoehtojen vertailu:

Aluerakenne ja maankäyttö: Uutta Eurooppa-tien linjausta Sepänkylän – Bölen alueella ei voida perustella aikaisemmalla kaavoituksella. Maankäyttösuunnitelmia voidaan halutessa päivittää niin, että hyvät liikennetarkaisut saavutetaan. Esim. Botniahallin alueen laajennusmahdollisuudet (uimahalli, hiihtoladut, monitoimitalo, pysäköintitilat) rajoittuvat, nykyinen alue on jo nyt pieni. Myös koulualueen ja terveystakeskuksen laajennusmahdollisuudet rajoittuvat. Koulu- ja päiväkotilapset käyttävät paljon metsäaluetta terveys- ja koulukeskuksen välillä ja jos tievaraukset poistetaan, voisi kunta kaavoittaa aluetta tästä näkökulmasta. Liikenne- ja liikenneturvallisuus: Paikallisliikenteen yhteydet voivat huonontua VE 1 takia. Esitetyillä liikennetarkaisuille tämä on kuitenkin hyväksyttävää. Liikenneturvallisuus paranee sekä VE 1 että VE 2. Onnettomuuksia tapahtuu kuitenkin myös kesäaikana suorilla teillä. Melu ja muut päästöt: Melu ja lisääntyvän liikennemäärän päästöt kasvavat kaikissa vaihtoehdoissa. Allekirjoittanut protestoi VE 2 kuvauksen sananvalintaa vastaan "aiheuttaa jonkin

verran melua aikaisemmin hiljaisella alueella". Nykypäivänä Eurooppa-tie 8 ei kuulu, paitsi talvipakkasilla, eikä pakokaasuista tai muista autojen päästöistä ole riesaa alueella. Liikennemelu ja muu melu leviää esteettä avoveden yli, joten melun vaikutus Karperönjärven asutukseen yllättää monet. Tien tasapainolinja tulee säilyttää vanhan tiesuunnitelman tasolla, jos sitä korotetaan, tarvitaan korkeampia meluaitoja, mikä vahvistaa tunnetta tunnelimaisuudesta. Ihmisten elinolot ja viihtyvyys: Perustelu ihmisten viihtyvyyden huononemiselle VE 0+ ja VE 1 tuntuu kevyeltä, sillä ihmiset ovat vapaaehtoisesti muuttaneet ja rakentaneet uusia taloja aivan nykyisen tien viereen viime vuosina. Sen sijaan ihmiset, jotka asuvat mahdollisen uuden VE 2 tien varrella eivät ole tietä valinneet ja rakentaminen huonontaisi voimakkaasti elinoloja ja viihtyvyyttä. Meluusteista huolimatta melu häiritsee tähän asti rauhallisella alueella. Tieviranomaisten tulisi kuunnella ihmisten toiveita ja vaatimuksia. VE 2 vaikutuksia nykyiseen asutukseen ei ole riittävästi painotettu. Maisema ja kulttuuriympäristö: VE 1 osalta on mahdollista tunne tunnelissa ajamisesta meluusteiden takia. VE 2 tekee väkivaltaa kulttuurimaisemalle, sillä alue pilkotaan kolmella rinnakkaisella tiellä. Rakentamisen aikaiset vaikutukset häiritsevät 3-4 v ajan ihmisiä projektialueella kaikissa vaihtoehtoissa. Kiinteistövaikutukset: VE 2 merkitsisi allekirjoittaneille suuria tappioita kiinteistön arvon suhteen, joita he eivät ole velvollisia hyväksymään. Uuden tien alle jäävä maa on pääasiassa yksityisomistuksessa. Yhteiskuntatalous: VE 1 ja 2 arvioitujen kustannukset ovat yhtä suuria, joten tulisi valita vaihtoehto, jonka vaikutukset ympäröivään maisemaan ovat pienemmät.

Mielipide 7 (2 allekirjoittanutta)

Mielipiteen esittäjät katsovat, että Bölessä (liitteenä kartta) erään omakotitalon tieliittymää tulisi jatkaa rasiitetille kolmen kiinteistön osalta, sillä uusi ohikulkutie katkaisisi rasiitetien.

Mielipide 8

Mielipiteen esittäjästä YVA-selvityksen lähtökohta on puutteellinen, koska selvitys on rajattu koskemaan vain s. 19 kuvan 6 aluetta. Hyvässä ja kattavassa selvityksessä olisi pitänyt selvittää myös s. 33 kuvan 20 "Vaasan ohikulkutien linjaus (yleissuunnitelma 1990) vaihtoehto. Tämä ratkaisu, johon varmaan tulevaisuudessa siirrytään, on sivuutettu muutamalla rivillä. Sen selvittäminen olisi osoittanut, että tällaisella todellisella ohikulkutiellä saataisiin suurin osa raskaasta liikenteestä ohjattua Vaasan ja Sepänkylän ohi. Nyt selvitetty VE 0-2 johtavat kaikki siihen samaan onnettomaan lopputulokseen, johon aikanaan Vaasan moottoritiekin johti, eli kaiken liikenteen ohjautumiseen Vaasan sydänkeskustaan – torille, mikä ei voi olla nykyaikaisen liikennesuunnittelun tavoite eikä päämäärä.

Selvitetty vaihtoehdot:

Yhteysviranomaisen YVA-ohjelmalausunnossa on kohdassa 4.2. aivan oikein esitetty, että "vaihtoehdot on arvioinnissa tutkittava tasapuolisesti". Lisäksi kohdassa 4.4. lausutaan: "Suunnitellut vaikutusten selvitykset kattavat todennäköisesti pääosin eri ympäristövaikutukset, joita hankkeessa voi olettaa esiintyvän, menetelmät joilla niitä aiotaan selvittää ja millaiseen informaatioon perustuen, mutta niiden kuvaus on osin melko yleisellä tasolla. Arviointiselostuksessa luonnollisesti edellytetään täsmällisiä kuvauksia." Kirjassa Ympäristö-oikeus (KK, AE, AK, PV) s. 517 lausutaan vaihtoehtotarkastelusta mm. "Vaihtoehtotarkastelun perimmäisenä tarkoituksena on kuvata vaihtoehtojen etuja ja haittoja sekä perustella vaihtoehtojen paremmuusjärjestys eri näkökulmista. Jo toteutetuissa arviointimenettelyissä vertailua on pääsääntöisesti käytetty ja vertailuun sisällytetty myös nollavaihtoehdon tarkastelu". Onko näitä periaatteita noudatettu, onko YVA-selvitys tasapuolinen ja riittävästi perusteltu?

Vaihtoehtoon 2 on paneuduttu niin perusteellisesti, että sen läpivienti lienee selvityksen tekijöiden tavoite. Huomioimatta on jätetty, että Mustasaaren kunta on ostanut suuret maa-alueet Aurorantien ja VE 2 tielinjauksen väliseltä alueelta, jolle suunnitellaan suurta asuntoaluetta.

Tämä ja muukin Bölen alueen kaavoitus on sivuutettu sivulla 28 maininnalla "Lisäksi Bölen ja Sepänkylän osayleiskaava-alueilla on ohituslinjauksen läheisyydessä vireillä useita asemakaavalaajennuksia ja –muutoksia". Tällainen ylimalkainen lausuma ei ole riittävä YVA-lain mukainen selvitys, vaan asia olisi tullut selvittää perusteellisesti huomioiden tekeillä oleva kaavoitus. Arviointiselostuksen sisältövaatimuksien osalta YVA-asetuksen 12 §:n 2) kohdassa edellytetään mm. että selostuksessa on tarpeellisessa määrin esitetty selvitys hankkeen ja sen vaihtoehtojen suhteesta maankäyttösuunnitelmiin. Ympäristöoikeus –kirja s. 537 "YVAL 5.1 § sisältää säännöksen kaavoituksen ja hankkeen arviointimenettelyn yhteensovittamisesta. Sen lähtökohtana on tilanne, jossa kaava laaditaan keskeisiltä osin suunnitteilla olevan YVA-lain mukaista arviointia edellyttävän hankkeen toteuttamiseksi. Hanke voi joko edellyttää uutta kaavaa tai olemassa olevan kaavan muutosta, mutta säännös voi tulla sovellettavaksi myös tilanteessa, jossa hankesuunnittelu ja kaavoitus hankkeesta riippumatta toteutetaan samanaikaisesti. Koska selvitystyöt kohdistuvat samaan alueeseen, sekä kaavoittaja että hankkeesta vastaava voivat hyötyä toistensa selvityksistä." Arviointiselostus ei täytä edellä esitettyjä vaatimuksia ja on siten puutteellinen.

Vaihtoehtoa 1 on niin ikään melkoisessa määrin selvitetty, mutta lopputuloksena esitetään tavattoman suuria ja monimutkaisia rakennelmia Sepänkylän keskusta sen pilaamaan. VE 1 ja 2 lähtökohtana tuntuu olevan toive liikenteen jatkuvasta kasvusta ja suurten ajonopeuksien tavoittelemisesta, mitkä eivät liene tavoittelemisen arvoisia.

Vaihtoehtojen 0 ja 0+ selvitykset ovat erittäin puutteelliset eivätkä vastaa YVA-lainsäädännön vaatimuksia ja tavoitteita. Selvitykset perustuvat oletuksiin, ylimalkaisuuksiin ja ennen kaikkea asenteisiin. Riittävästi ei ole selvitetty ajonopeuksien alentamisen merkitystä eikä liikennevalojen hyviä puolia. Tosiasiassa nykyisellä valtatie 8:llä välillä Sepänkylä –Vaasa ei ole liikennevaaraa. Allekirjoittanut on v. 1971 alkaen ajanut päivittäin ja pääasiassa työpaikkaliikenteen aikana em. väliä ilman joutumista liikennevaaraan. Hän on joskus joutunut odottamaan Vaasassa ns. maasillalla liikennevaloissa muutaman kymmenen sekuntia, tuskin koskaan minuuttiakaan. Silloinkaan ei ole ollut kysymys liikennevaarasta vaan jonossa ajamisesta. Ihmeelliseltä tuntuu s. 41 liikennevaloja koskeva toteamus (6.1.2.) "Ongelmana ovat monet liikennevalot". Yleensä kaikkialla maailmassa käytetään liikennevaloja liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja liikenteen joustavuuden lisäämiseksi – ei ongelmien synnyttämiseksi. S. 46 (6.2.2) ei perustella millään tavoin miksi "toimivia ja järkeviä liikennetarkoituksia ei voida toteuttaa" ja koko kohta sisältää perustelemattomia kannanottoja ilman riittäviä, näkyviin kirjattuja selvityksiä. Samalla tasolla on s. 42 kohta 6.1.3 Liikenneturvallisuus. "Nykyisen tien kevyt parantaminen (...) parantaa liikenneturvallisuutta jossain määrin. Liikennemäärät ovat niin suuria, että onnettomuuksien määrä vähenee vain jonkin verran". Tämäkin kohta osoittaa, miten perustelemattomasti on suhtauduttu VE 0+, ainakaan perusteluja ei ole kirjattu näkyviin.

Edellä oleva osoittaa, että ennen kuin arviointiselostusta voidaan käyttää päätösten apuvälineenä, sitä pitäisi täydentää. Koko YVA olisi pitänyt laatia huomattavasti paremmin ja asiassa olisi tullut perusteellisesti, ennakkoluulottomasti ja tehtyä paremmin selvittää myös VE 0+. YVA-lainsäädäntö ja sen taustalla oleva EY-direktiivi edellyttävät, että kaikki vaihtoehdot ratkaisumallit aina 0-vaihtoehdosta "raskaimman asteen" vaihtoehtoon selvitetään perusteellisesti ja tasapuolisesti

Mielipide 9

Mielipiteen esittäjä toteaa aluerakenne- ja maankäyttövaikutusten osalta (viitaten YVA-selostuksen tiivistelmään: "VE 0+ ja 1 eivät tue kaavoituksen tavoitteita. Liikennetarkaisu on lyhytjänteinen, eikä ratkaise maankäytön ongelmia. VE 2 on kaavoituksen tavoitteiden mukainen."), että maankäytön suunnittelun tavoitteita on jo kauan sopeutettu VE 2, koska tie-suunnitelma oli jo hyväksytty. Kaikki vaihtoehdot ovat lyhytnäköisiä siltä osin, että ne eivät

ota huomioon ilmastokysymyksen pitkän tähtäimen vaikutuksia liikennekulttuuriin. Jos VE 2 olisi ratkaisu ongelmiin, olisi se jo toteutettu, onhan ohikulkutievaraus ollut jo 35 vuotta. Liikennesuunnittelun teoriatausta on tuona aikana kehittynyt eri suuntaan ja ratkaisu vanhentunut.

Viitaten liikenne- ja liikenneturvallisuusvaikutuksiin (tiivistelmässä "...Vaihtoehdossa 1 paikallisliikenneyhteydet huononevat, mutta ovat hyviä vaihtoehdossa 2.") hän toteaa, että VE 1 on selvästi tarkoituksella laadittu niin, että se huonontaa paikallisia yhteyksiä eikä kysymystä ole pyrittykään ratkaisemaan. On kuitenkin mahdollista muokata VE 1 niin, etteivät paikallisyhteydet merkittävästi huonone ja liikenneturvallisuuskin säilyy (ks. ehdotus jäljempänä).

Melun ja muiden päästöjen osalta (tiivistelmässä: "Vaihtoehdossa 0+ ja 1 melu lisääntyy nykyisen tien läheisyydessä. Melun leviämistä voidaan vaihtoehdossa 1 vähentää huomattavasti melusuojuuksilla. Vaihtoehdo 2 on melun osalta parempi kuin sekä vaihtoehdo 0+ että 1, mutta aiheuttaa jonkin verran melua aikaisemmin hiljaisella alueella.") melua voitaisiin allekirjoittaneesta torjua jopa ilman rumia meluaitoja (ks. ehdotus). Liitekarttoja verratessa VE 2 ei ole parempi vaan pikemminkin päinvastoin. Se kuormittaisi melulla suuria alueita, jotka aiemmin ovat olleet suhteellisen hiljaisia, ja lisäisi melua Sepänkylän pohjoisosan taajama-alueella koulukeskuksineen, päiväkoteineen ym. Vastaavasti meluvähennys erityisesti taajama-alueen eteläosassa on yllättävän pieni.

Luontovaikutusten osalta (tiivistelmässä: "Vaihtoehdot 0+ ja 1 eivät aiheuta merkittäviä vaikutuksia luontoon. VE 2 aiheuttaa lieviä vaikutuksia liito-oravien liikkumiseen (...) lisäksi lieviä meluvaikutuksia Karperönjärven lintuvesien suojeluohjelmaan kuuluvalla alueella.") hän toteaa, että arviointi on hatara ja epäselvästi muotoiltu, sillä mitä merkitsee "ei-merkittäviä" ja "lieviä"? VE 2 koskee useita liito-oravien reviirejä, mikä todennäköisesti huonontaa niiden elinympäristöä. Luonto on kuitenkin muutakin kuin liito-oravia ja lintuja. VE 2 vaatii merkittävän osan aiemmin melko koskematonta luontoa; jolla on kasvistoa, eläimistöä ja virkistysarvoa. Eikö näille ole mittareita? Miten arvioidaan näiden menetysten kustannukset taloudellisissa vertailuissa? Pohja- ja pintavesien osalta hän toteaa, että VE 2 lisää päällystetyn alueen pinta-alaa, mikä vaikuttaa pintavesien virtaamiseen.

Ihmisten elinolojen ja viihtyvyyden osalta (tiivistelmässä: "Ihmisten elinolot huononevat VE 0+ ja 1 jatkuvasti kasvavan liikenteen takia. VE 1 elinolot huononevat huomattavasti Kokkolantien varrella. VE 2 parantaa viihtyvyyttä ja vähentää estevaikutusta Kokkolantien varrella, mutta haittaa joidenkin asuinrakennusten olosuhteita Bölen alueella.") hän toteaa, että jos lisääntyvä liikenne huonontaa ihmisten elinolosuhteita, niin niiden pitäisi huonontua riippumatta tielinjausvaihtoehdoista, varsinkin kun VE 2 ei myöskään ole niin etäällä asutuksesta. Sanan "huomattava" käyttö VE1 kohdalla (vrt. luontokohdassa käytetty "lievä") antaa tarkoitushakuisen ja epäammattimaisen vaikutelman arvioinnista. Tien estevaikutuksia voidaan lieventää muokkaamalla VE 1 (ks. ehdotus jäljempänä). VE 2:n haittavaikutukset kohdistuvat koko Bölen alueelle, eivät vain tiettyihin asuinrakennuksiin.

Lopuksi kirjoittaja esittää ehdotuksen VE 1 parantamiseksi. Eri vaihtoehtojen perusta on hänestä puutteellinen ja mielipiteen muodostumista ohjaava YVA-menettelyn vaihtoehtojen osalta. VE 1 on muotoiltu niin, että Sepänkylän keskustaan ei ole helppo päästä ja Lintuvuoren liittymää on huononnettu siirtämällä se lähes Stormossenille asti, joten on ymmärrettävää, että Lintuvuoren ja Sepänkylän yritykset vastustavat sitä. Samanaikaisesti VE 2 osalta vanhan tiesuunnitelman maiseman kannalta epäonnistunut eritasoylikulku Böleen keskellä peltoja on ratkaistu muuttamalla sitä koilliseen. Tämä korkeine tiepenkereineen ja siltoineen sijaitsee kuitenkin liian lähellä uusia omakotitaloja ylikulun pohjoispuolella. Yleisölle tarkoitettun versiosta puuttuu sekä vaihtoehdo- että maisema-analyysikartoista useita uusia taloja sekä koko rakennettu Sveden asuinalue. Melunleviämiskarttojen perusteella VE 2:ssa melu

leviää laajemmalle kuin VE 1:ssä ja myös Sepänkylän asuma-alueille. VE 1 parantamalla voitaisiin vähentää meluhaittaa entisestään.

Vaihtoehtojen esittelyssä näkyy tietoinen tai tiedostamaton näkemysten ohjailu sen vaihtoehdon puolelle, jota viranomaiset (Tiehallinto, Vaasan kaupunki, Mustasaaren kunta) pitävät lopullisena. Pääongelma on, että ohikulkutievaraus vuodelta 1972 edustaa Bölen rakentamisen ja liikennesuunnittelun teknisen kehityksen myötä mennyttä tapaa käsitellä liikenneongelmia. Esimerkiksi Ruotsissa on liikennesuunnittelun painopistettä muutettu kulkukelpoisuudesta helppopääsyisyyteen, jolloin tarkoituksena on saavuttaa määränpää, vaikka se veisikin vähän enemmän aikaa. Englannissa puhutaan liikenteen nopeuksien rauhoittamisesta erilaisilla teknisillä luonnollisilla ratkaisuilla (esim. hidasteet, kavennetut ajoradat, liikenneympyrät), jotka lisäävät liikenneturvallisuutta olemassa olevilla teillä ja kaduilla.

Jotta luotaisiin todellinen harkittu VE 1, tulisi sitä osittain tarkastella uudelleen: 1. Valtatien ajoratoja tulee leikata voimakkaammin, jolloin korkeustaso koko Sepänkylän läpi pysyisi ns. "Bölesvackanilla". Keskustien kohdalla voitaisiin luoda eritasoliittymä liikenneympyrällä ja valtatielle rinnakkaiset liittymäkaistat, jolloin liittymä- ja risteysliikenne vapautuisivat läpikulkuliikenteeltä ja melu vähenisi kun päätie sijaitsisi syvempänä leikkauksessa. 2. VE 1 ehdotettu alikulku ilman liittymää Niittylähteentielle voidaan muuttaa kiertoliittymäksi; valtatie alittaisi Niittylähteentien ja liittyisi sitten rinnakkaisilla ylös- ja alasajokaistoilla ja pienillä liikenneympyröillä Niittylähteentiehen valtatie molemmilla puolilla. Tällöin tulee lunastaa yksi rakennus (ei kovin arvokas vanha liike). Niittylähteentien sillasta voidaan tehdä kaarimainen korkeuden lisäämiseksi. 3. Karperöntien risteys voidaan muutoin säilyttää VE 1 mukaisesti, mutta siihen tarvitaan yksi rinnakkaistie valtatie eteläpuolelle liittymälle Lintuvuoresta etelään. 4. Lisäksi tulisi rakentaa keskikaide valtatie ajosuuntien väliin koko Sepänkylän halki, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta ja säästäisi tilaa.

Edellä kuvattu realistinen nykyisellä reitillä tapahtuva tien uudelleenrakentaminen mahdollistaisi melun vähentämisen. Väite, ettei nykyistä reittiä ole mahdollista rakentaa uudelleen ilman rakentamisen aikaisen ohikulkutien tekemistä ei pidä paikkaansa, sillä on lukuisia esimerkkejä liikenteeltään vilkkaammiltakin paikoilta, joissa järkevällä työvaihesuunnittelulla on voitu rakentaa sulkematta liikenneväylää kokonaan (esim. Tukholmassa). VE 2 edustaa vanhentunutta kulkukelpoisuuden vaatimusta päästä nopeasti perille, edellä kuvatuksi uudelleenrakennettu nykyinen reitti taas ajanmukaisempaa helppopääsyisyyden vaatimusta päästä perille vaikka se veisikin vähän kauemmin.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiselostus täyttää pääosin valtioneuvoston asetuksen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (713/2006) 10 § mukaiset sisällölliset vaatimukset. Hankkeen jatkotarkastelussa tulee kuitenkin kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin.

Hankekuvaus

Arviointiselostuksessa on esitetty tiedot hankkeesta, sen tarkoituksesta, suunnitteluvaiheesta, sijainnista, maankäyttötarpeesta, hankkeen liittymisestä muihin hankkeisiin, hankevastaavasta sekä hankkeen vaihtoehtoista, joihin sisältyy myös hankkeen toteuttamatta jättäminen.

Hankkeen tarkoituksena on luoda toimiva liikenneratkaistu valtatielle 8 välillä Kotiranta – Stormossen. Kyseessä on yksi Vaasan kaupunkiseudun merkittävimpiä tieyhteyksiä. Valtatie 8 yhdistää satamakaupunkeja Turusta Rauman, Porin, Vaasan ja Kokkolan kautta Liminkaan ja on osa E8-tietä. Hankkeen tavoitteita on selostettu kattavasti valtakunnallisesta, seudullisesta ja paikallisesta näkökulmasta. Hankkeen tarvetta on perusteltu nykyisen tien liikenne-

turvallisuuteen, tien suhteelliseen kapeuteen, liikenteen sujuvuuteen ja maankäytön tarpeisiin liittyvillä ongelmilla. Perusteluja hankkeelle voidaan pitää riittävinä. Hankkeen sijainti Suomen kokonaistieverkon osana olisi voitu esittää kartalla.

Arviointiselostuksessa esitetyt liikennemäärät vuonna 2030 perustuvat Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön liikenne-ennusteeseen vuodelta 2007. Ennusteen mukaan liikennemäärät kasvaisivat ajanjaksolla 2006–2030 nykyisellä tieverkolla valtatiellä 8 noin 15–40 %. Nykyiset liikennemäärät vaihtelevat välillä 9 000 – 15 000 ajoneuvoa/vrk (KVL 2006). Vuonna 2030 liikennemäärä olisi noin 2 000 – 6 000 ajoneuvoa/vrk suurempi. Liikenne-ennusteen taustaoletuksia ja epävarmuustekijöitä olisi voitu selostaa tarkemmin. Liikennemäärää VE 1 ja 2 osalta kuvaavien kuvien (kuvat 25 ja 26) rinnalla olisi voitu esittää taustaksi liikennemäärät nykytilanteessa. Nykyistä kulkutapajakaumaa suunnittelualueella olisi voitu selvittää ja arvioida tien vaikutuksia siihen.

Hankekokonaisuutena on käsitelty tien rakentamistoimien ja tien käytön aikaisia ympäristövaikutuksia. Tarkastelu painottuu käytönaikaisiin vaikutuksiin. Rakentamisen aikaiset vaikutukset on käsitelty erillään melko yleisluonteisesti luvussa 6.13. Selostuksessa olisi voinut olla tarkempi kuvaus hankkeesta elinkaarinäkökulmasta, johon olisi sisältynyt arvioita esimerkiksi rakentamisen aikaisista liikennemääristä, tarvittavista materiaaleista (itse tie, melu- ja pohjavesisuojaus, sillat ym.), syntyvistä jätteistä ja päästöistä sekä suunnitelmat läjitys- ja varastoalueiden sekä asfaltti- ja murskausasemien sijoittumisesta. Näiden ympäristövaikutuksia ei ole käsitelty selostuksessa. Tarvittavien ja läjitettävien maa-ainesmassojen määriä on selostuksessa tarkasteltu (luku 6.7). Läjitysalueet selviävät selostuksen mukaan tiesuunnitelmassa. Viimeistään tällöin tulisi selvittää myös mahdollisten asfaltti- ja murskausasemien sijoittuminen.

Hankekuvauksesta ei ilmene tiealueen edellyttämän maapinta-alan laajuus. Yleispiirteiset poikkileikkausvaihtoehdot ja meluntorjuntarakenteet on esitetty havainnollisesti kuvina. Asutuksen ja hankkeen kannalta herkkien kohteiden (päiväkodit, koulut, terveyskeskus, vanhainkodit, virkistysalueet, loma-asutus) sijoittumista ja etäisyyksiä eri tielinjauksista olisi voitu selostaa kartan (kuva 10) lisäksi sanallisesti.

Arviointiselostuksessa on esitetty tiedot hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista, luvista ja niihin rinnastettavista päätöksistä tiesuunnittelun, pohjavesialueiden ja luonnon-suojelulain poikkeusluvan osalta. Muita lupa- tai päätöstarpeita kuten maa-aineslain ja ympäristönsuojelulain mukaisia lupia ei ole selostuksessa esitetty yhteysviranomaisen arviointiohjelmalausunnossa edellytetyllä tavalla.

Selostuksessa on lueteltu hankkeeseen liittyviä muita tie- ja katuhankeita, Vaasan seudun liikennejärjestelmä ja tieverkkosuunnitelma, maankäyttösuunnitelmia ja muita hankkeita kuten Vaasan laatukäytävä ja matkakeskushanke. Valtatie 8 parantamisen vaihtoehtojen suhdetta muihin hankkeisiin ei kuitenkaan ole selkeästi kuvattu muuten kuin laatukäytävän ja matkakeskuksen osalta. Esimerkiksi Bölen ja Sepänkylän asemakaavaajennusten ja –muutosten suhdetta VE 2-linjaukseen tulee jatkossa tarkastella perusteellisesti. Lisäksi selostuksessa olisi voitu tarkastella hankkeen liittymistä (tulevat liikennemäärät, liittymien tarve jne.) Stormossenin alueella kahteen hankkeeseen: Salvor Oy:n pilaantuneiden maiden ja teollisuuden sivutuotteiden käsittelykeskukseen, jonka YVA-menettely on päättynyt syksyllä 2006, sekä Ab Stormossen Oy:n jätteen energiakäyttöhankkeeseen, jonka YVA-menettely on käynnissä. Tämä huomioitiin jo arviointiohjelmasta annetussa lausunnossa.

Selostuksessa on esitetty riittävät tiedot hankkeen suunnitteluvaiheesta ja arvio suunnittelu- ja toteuttamisaikataulusta. Rakentaminen alkaisi aikaisintaan vuonna 2010, mutta aloittamisajankohtaan liittyy epävarmuustekijöitä. Jatkosuunnittelussa selvitetään mahdollisuuksia rakentaa tietä vaiheittain.

Vaihtoehtojen käsittely

Hankkeen vaihtoehdot ja niihin liittyvät toimenpiteet on kuvattu selkeästi tekstissä ja kartoilla. VE 2 eli Sepänkylän ohikulkutien vaihtoehtona on tarkasteltu tien parantamista nykyisessä tiekäytävässä, koska suunnittelualueen maankäytön takia vapaita maastokäytäviä ei enää löydy muualta. Ns. Vaasan ohikulkutie (kuva 20) Helsingbystä (lentoasemalta) Vassoriin ei ole tarkastelussa mukana, koska sen liikennettä vähentävä vaikutus on alle 1 000 ajoneuvoa vuorokaudessa eikä se ole yhteiskuntataloudellisesti perusteltu. Valtatie 8:n YVA-menettelyä koskevassa neuvottelussa ympäristöministeriön kanssa on keskusteltu, että ohikulkutievaihtoehtona tutkitaan ainoastaan tiesuunnitelman mukaista linjausta, koska maankäyttöä on vuosien varrella suunniteltu ja toteutettu Sepänkylän ohitustien rakentamiseen nojaten. Vaihtoehtojen rajausta ja Vaasan ohikulkutien sivuuttamista tarkastelussa voitaneen pitää oikeutettuna. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Kaavoitustilanteen kehitys tulee huomioida hankkeen jatkosuunnittelussa.

Selostuksessa on kuvattu työpajatilaisuudessa ehdotettu tunneliratkaisu, jonka karsiminen vaihtoehtoista on perusteltu riittävästi. Mahdollisia muita yleisö- ja työpajatilaisuuksissa esitettyjä ratkaisuja ja parannusehdotuksia, joita vaikutusalueen asukkaat ovat esittäneet esimerkiksi VE 0+ osalta, ei ole kuvattu. Kansalaisosallistumisen mielekkyyden tukemiseksi ehdotuksia ja niiden toteuttamiskelpoisuutta olisi ollut syytä ainakin lyhyesti käsitellä.

Vaihtoehtojen ja niiden sisältämien yksityiskohtaisten toimenpiteiden muodostaminen olisi vaatinut tuekseen enemmän perusteluja. Yhteysviranomaiselle toimitetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä on kiinnitetty huomiota vaihtoehtojen 0+ ja 1 puutteelliseen muotoiluun ja käsittelyyn. Vaihtoehdon 0+ osalta olisi voitu tarkemmin selvittää ajonopeuksien alentamisen ja liikennevalojen säätämisen mahdollisuuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Nämä toimet olisivat kuitenkin liikenteen sujuvuuden tavoitteen kannalta epäedullisia. Perustelut sille, miksi toimivia ja järkeviä liikenneratkaisuja ei voida toteuttaa (kohta 6.2.2) tai liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa vain jossain määrin (kohta 6.1.3) jäivät epäselviksi. VE 1:n osalta ei ole selvitetty esimerkiksi, olisiko siihen ollut mahdollista laatia sellaisia toimenpiteitä, että paikallisyhteydet eivät huononisi merkittävästi. Esimerkiksi Suomen Luonnonsuojeluliiton ja Vaasan ympäristöseuran yhteisessä lausunnossa todetaan, että tarvetta olisi ollut VE 2 vastapainoksi VE 1 ”kevyemmälle” vaihtoehdolle, jossa olemassa olevaa valtatietä parannettaisiin muuttamalla se nelikaistaiseksi ilman eritasoliittymiä. Myös mielipiteessä 9 on tähän vaihtoehtoon paneuduttu perusteellisesti.

Tiehallinto on selostuksen mukaan (luku 4.1) ottamassa suunnittelussa käyttöön uutta ns. neliporrasmenettelyä, jossa väylien kehittämisen rinnalla tarkastellaan myös kysynnän hallinnan keinoja. Neliporrasmenettelyn 1. vaiheessa tarkastellaan toimenpiteitä, joilla vaikutettaisiin maankäyttöön / liikennetarpeeseen sekä kulku- ja kuljetusmuodon valintaan, 2. vaiheessa liikenneverkon käytön tehostamista, 3. vaiheessa pieniä parannustoimia ja vasta 4. vaiheessa uusinvestointeja. Selostukseen sisältyykin kaikkiin vaiheisiin liittyvät lyhyet tarkastelut. Vaiheisiin 1, 2 ja 3 liittyviä toimenpiteitä ei olosuhteiden takia tai hankkeen tavoitteiden kannalta pidetä riittävinä, joten tarkastelu keskittyy vaiheeseen 4.

Alueella saattaisi kuitenkin – huomioiden usein lyhyet etäisyydet asutuksen, palveluiden ja työpaikkojen välillä – olla hyviäkin edellytyksiä kehittää kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia esimerkiksi työmatkaliikenteessä ja näin leikata henkilöautoliikenteen kasvua. Valituissa vaihtoehtoissa näkyy kuitenkin pitkälti henkilöautoliikenteen kasvun ja ruuhkien ehkäisyn näkökulma. Selostuksessa todetaan (luku 4.1), että linja-autoliikenne toimii täysin lipputuloilla eikä kunnilla ole tarkoitus subventoida sitä, joten mitään huomattavaa linja-auton käytön lisäystä ei ole odotettavissa. Linja-autoliikenteen edus-

tajalta saatujen tietojen mukaan Vaasan paikallinen ja seudullinen linja-autoliikenne toimivat pääosin itsekannattavana linjaliikenteenä. Osa on kuitenkin ostoliikennettä, johon on mahdollista saada tukea lääninhallitukselta, kunnilta ja valtiolta. Joukkoliikenteen matkustajamäärissä on viime vuosina tapahtunut huomattavaakin kasvua useiden seudun kuntien osalta. Näin ollen joukkoliikenteen merkitystä ei voitane sivuuttaa niin kevyesti kuin selostuksessa on tehty. Myös kevyen liikenteen houkuttelevuuden parantamiskeinoja olisi voitu pohtia tarkemmin.

Vaihtoehtojen muodostamisessa ei ole huomioitu ilmastonmuutoksen hillitsemisen haasteita ja mahdollisia vaikutuksia liikennekulttuuriin ja henkilöautoilua ekologisesti kestävämpien liikennemuotojen tukemiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tavoitteena on vähentää merkittävästi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, jotka muodostavat noin 16 % Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä.

Vaikutukset ja niiden selvittäminen

Selostuksessa on esitetty YVA-asetuksen 10 § mukainen selvitys ympäristöstä ja tehty sen pohjalta arvio hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Selvitystä suunnittelualueen nykytilanteesta sekä ympäristövaikutusten rajausta ja tarkastelua voidaan pitää pääosin riittävänä ja perusteltuna. Ympäristövaikutusten selvittämisessä on kaiken kaikkiaan onnistuttu melko hyvin huomioiden hankkeen suunnitteluvaihe, laajuus ja ympäristövaikutusten monimuotoisuus.

Ympäristövaikutuksina on arvioitu vaikutuksia liikenteeseen, aluerakenteeseen ja maankäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, historiallisiin kohteisiin, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, yhteiskuntatalouteen, tieliikenteen melua ja päästöjä, kiinteistö- ja tärinävaikutuksia; vaikutuksia ilmanlaatuun, luontoon, kasvillisuuteen, eläimistöön, pinta- ja pohjavesiin ja luonnonvaroihin sekä rakentamisen aikaisia vaikutuksia.

Vaikutuksia koskevat selvitykset kohdentuvat melko hyvin merkittäviin vaikutuksiin ja ne ovat pääosin riittävän perusteellisia. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia ei ole kuitenkaan vielä tässä vaiheessa pystytty arvioimaan riittävästi, koska esimerkiksi läjitysalueiden ja asfaltti- ja murskausasemien sijaintia ei ole vielä suunniteltu. Vaikutuksia esimerkiksi virkistysalueisiin sekä liikenteellisiä ja välillisiä vaikutuksia olisi voitu selostuksessa tarkastella enemmän. Vaihtoehdon 2 osalta ei ole arvioitu sitä, miten paljon liikennettä jäisi ohikulkutien käyttöönoton jälkeen nykyiselle 8-tielle ja millaisia ympäristövaikutuksia sillä olisi. Vaikutusten merkittävyyttä ja kohdentumista eri ihmisryhmien (esimerkiksi lapset ja vanhuks) suhteen ei ole esitetty, myöskään vaikutusten kohdentumisen ajallista tarkastelua ei ole tehty. Eri alueille kohdistuvia vaikutuksia on jonkin verran eritelty.

Hankkeen vaikutusalueen rajausta ja sen perusteluita ei selostuksessa ole riittävästi kuvattu. Vaikutusaluearajauksesta kerrotaan luvussa 5 yleisesti, että se voidaan jaotella kolmeen luokkaan: suorat vaikutukset väläkäytävässä (melu, lähimaisema, kasvillisuus), vaikutukset ympäröivään maankäyttöön, asuin-, virkistys- ja maisema-alueisiin sekä liikenteellisten ja välillisten vaikutusten alue. Eri vaikutusten vaikutusalueita olisi voitu esittää kartoilla.

Arvioinnissa käytetty keskeinen aineisto ja menetelmät kuten luonto- ja meluselvitykset on valittu pätevin perustein ja kuvattu pääosin riittävästi. Selostuksessa ei ole riittävästi selvitetty arviointien tekijöitä ja heidän asiantuntemustaan, mikä olisi tärkeä tieto ympäristövaikutusten arvioinnin tulosten luotettavuuden ja puolueettomuuden arvioimiseksi. Useassa kohdassa mainitaan vain tehtyjen arvioiden perustuvan ”asiantuntija-arvioon”. Käytetyt tietolähteet on koottu asianmukaisesti lähdeluetteloon.

Käytettyihin menetelmiin ja arviointiin liittyviä oletuksia ja epävarmuustekijöitä on käsitelty melko hyvin erillisessä luvussa 7. Niitä olisi ollut hyvä käsitellä lyhyesti myös luvussa 6 kunkin teeman yhteydessä. Epävarmuustekijöinä on mainittu esimerkiksi liikenne-ennusteisiin ja arviointimenetelmiin liittyvät oletukset, tiesuunnittelun tarkkuustaso, paikkatietoaineiston puutteet sekä epäsuorien pitkän aikavälin vaikutusten ja yhteisvaikutusten arviointiongelmat. Epävarmuustekijöiden takia arvioinnit onkin järkevästi tehty maksimivaikutusten perusteella. Myös Tiehallinnon käyttämiin kustannus/hyöty-analyysseihin liittyviä taustaoletuksia kuten eri tekijöiden (aika, onnettomuudet, meluallistus) arvottamisperiaatteita olisi voitu käsitellä tässä luvussa, koska ne ovat keskeisessä asemassa päätöksenteossa tiesuunnittelussa.

Yhteysviranomaisen tarkastelee seuraavassa vaikutusten arviointia YVA-lain 2 §:ssä esitetyn jaottelun pohjalta yksityiskohtaisemmin ja tuo esille jatkosuunnittelun kannalta huomioitavia näkökohtia ja lisäselvitystarpeita.

Vaikutukset maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvarojen hyödyntämiseen

Maa- ja kallioperään liittyvien vaikutusten osalta on arvioitu tarvittavia massamääriä ja ylijäämämassojen läjitystä. Maaperän laatuun liittyviä tekijöitä ei ole mainittu. Jatkosuunnittelussa tulisi selvittää valitun tielinjauksen osalta mahdolliset pilaantuneet maa-alueet. Ympäristöhallinnon Hertta-tietojärjestelmän mukaan nykyisen tien alueella on muutamia toimivia ja selvittämistä vaativia maaperän tilaan liittyviä kohteita.

Pohjavedet. Nykyinen valtatie 8 (VE 0, 0+ ja 1) sijaitsee Sepänkylän pohjavesialueella noin 1,3 km:n matkalla ja VE 2:n linjaus ylittäisi sen noin 600 metrin matkalla. Pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset ja riskit ovat kaikkien vaihtoehtojen osalta merkittäviä ja niiden tarkastelu olisi voinut olla yksityiskohtaisempaa. Pohjavesien suojelun näkökulmasta vaihtoehto 0 ja 0+ ovat huonoimpia ja valinnan kohdistuessa niihin tulee vaikutuksia pohjavesiin tarkastella tarkemmin, jotta selviää täyttyvätkö ympäristönsuojelu- ja vesilain vaatimukset. VE 1 ja 2 sisältyvät pohjavesisuojauskset pienentävät pohjaveden pilaantumisen riskiä tiesuolauksen ja liikenneonnettomuuksien riskien osalta. VE 2 kasvattaa tiealueen pohjavesialueelle sijoittuvaa kokonaispinta-alaa, mutta vilkkain liikenne siirtyisi kauemaksi Mustasaaren kunnan vedenottamosta ja pohjavesialueella sijaitseva tieosuus olisi lyhyempi. Jos VE 2 valitaan, tulisi pohjavedensuojelun tarve selvittää myös nykyisen tien kohdalla. Pohjavesien suojelutoimenpiteet ja muut pohjaveteen vaikuttavat toimenpiteet tulee suunnitella yhteistyössä Länsi-Suomen ympäristökeskuksen kanssa. Pohjavesialueen karttaa liitteessä 2.5 tulee tarkistaa siltä osin, että sen koillisraja kulkee esitettyä pohjoisempana. Suunnitellut pohjavesisuojauskset olisi voitu selostaa tarkemmin tekstissä ja lisäksi kuvina.

Pintavesien osalta on selvitetty melko yleisluonteisesti ojien merkitystä, samenenemishaittaa ja kuivatuspumppausten sekä stabiloinnin vaikutuksia. Tien käytöstä ja ylläpidosta aiheutuvaa kuormitusta olisi voitu eritellä selostuksessa tarkemmin. Vaikutuksia Långfjärdsbäckenin ja Finnbäckenin vedenlaatuun ei ole arvioitu yhteysviranomaisen arviointiohjelmalausunnossa edellytetyllä tavalla. Jos vaihtoehto 2 valitaan, tulee mahdollisia vesistövaikutuksia vielä selvittää tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Ilma ja ilmasto. Vaikutukset ilmanlaatuun on arvioitu liikenne-ennusteiden ja VTT:n eri ajoneuvojen päästömallien perusteella vuoden 2030 tasossa. Päästölaskennassa on huomioitu ajoneuvo- ja ajoneuvokalustojakauma ja kaluston tekninen kehitys. Selostuksessa olisi ollut lukijajystävällistä selvittää eri päästöjen ympäristö- ja terveysvaikutukset pääpiirteissään. Vertailussa ei ole saatu aikaan eroja vaihtoehtojen välille, sillä kaikissa vaihtoehdoissa päästömäärät vähenevät yhtä paljon. Tarkastelussa olisi voitu huomioida ainakin epävarmuuste-

kijänä se, miten paljon uuden ohitustien rakentaminen ja sen vaikutukset ajonopeuksien kasvuun ja asumisen sijoittumiseen vaikuttavat liikenne- ja päästömääriin. Lisäksi olisi voitu tarkastella ilman epäpuhtauksien terveysvaikutuksia eri väestöryhmiin esimerkiksi siltä kannalta, onko vaihtoehtojen välillä eroja esimerkiksi ilmanlaadun kannalta herkkien kohteiden kuten päiväkotien, koulujen ja virkistysalueiden läheisyyden osalta. Kuvassa 30 esiintyvät pienet erot CO₂-, CO- ja NO_x-päästöjen välillä jäävät epäselväksi.

Kasvillisuus, eliöt ja luonnon monimuotoisuus. Luontovaikutusten arvioinnin pohjana on käytetty vuosina 2005–2007 tehtyjä luontoselvityksiä ja niiden täydennyksiä, jotka kattavat nykyisen valtatie 8 varren sekä ohikulkutien ja suunniteltujen rinnakkaisteiden ja uusien paikallisteiden tielinjaukset noin 100 metrin etäisyydellä tielinjasta. Tarkastelukohteina olivat liito-oravan (vaarantunut laji, EU:n luontodirektiivin liitteen IV a laji) elinympäristöt, muut luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät kohteet ja Karperönjärven eteläosan lintuvesialue. Alueella ei todettu uhanalaisia tai muita huomionarvoisia kasvilajeja eikä suojeltavia luontotyyppejä. Karperönjärven itäpuolella kasvavaa uhanalaista haavanhytelöjäkälää ei löydetty. Yhteysviranomaisen käsityksen mukaan YVA-menettelyn aikana tehdyt luontoselvitykset ovat valtaosin riittäviä ja asianmukaisesti laadittuja ajankohtansa ym. suhteen. Selvityksissä olisi kuitenkin voitu tarkastella myös vaikutusalueen muuta eläimistöä kuten lepakoita, jotka kuuluvat liito-oravan tavoin luontodirektiivin liitteen IV lajeihin.

Nykyisen tien varrella on viisi ja suunnitellun tien kohdalla kaksi ja lähistöllä neljä liito-oravan elinaluetta. Selostuksen karttoihin olisi voitu selvemmin merkitä kolojen ja risupesien sijaintipaikat. Tiedot näistä on kuitenkin toimitettu ympäristökeskukselle. Kohdassa 6.5.3. esitetään vaikutusten lieventämiskeinona, että liito-oravan elinympäristön kohdalla puuton tiekäytävä jätetään mahdollisimman kapeaksi ja sen molemmille puolille jätetään korkeaa puustoa. Yhteysviranomaisen katsoo toimet tarpeelliseksi. Ehdotuksesta poiketen liito-oraville tarkoitetut pönttöt tulisi paremman suojavaikutuksen takia ripustaa ensisijaisesti kauempana tiestä kasvaviin kuusiin eikä haapoihin. Liito-oravaa koskevia selvityksiä tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa tielinjauksen tarkentuessa ja liito-oravapönttöjen sijoituksen ja määrän osalta tulee olla yhteydessä ympäristökeskukseen.

Osaksi valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan kuuluva Karperönjärvi sijaitsee noin 50 metrin etäisyydellä suunnitellusta ohikulkutiestä ja noin 250 metrin etäisyydellä nykyisestä valtatiestä. Osa alueen lajeista (esim. kuikka, ruskosuohaukka, liro, kalatiira, pikkulokki) kuuluu lintudirektiivin liitteen I lajeihin. Järven eteläpää on padottu. Kohdassa 9.2 todetaan, että VE 2 aiheuttaa lieviä meluvaikutuksia Karperönjärven suojelualueelle. Meluvaikutukset lienevät kuitenkin merkittävämpiä. Kuvan 33 laskennallisten melukäyrien mukaan 1,4 metriä korkeasta meluesteestä huolimatta valtioneuvoston luonnonsuojelualueiden päiväaikaisen melun ohjearvo 45 dB ylittyisi koko suojelualueen eteläosassa ja osin melutaso olisi jopa 55 dB. Kohdan 6.5.2. mukaan nykyisestä valtatiestä aiheutuva päiväaikainen melutaso on Karperönjärven eteläosassa alle 50 dB. Lisääntyneen melun vaikutuksia ei ole arvioitu lintulajeittain kuten ohjelmalausunnossa edellytettiin, vaan selostuksessa todetaan, että melualueen pesimälinnusto on lähinnä liikennemelua hyvin sietäviä varpuslintuja. Kohdassa 6.5.3 esitetty melusuojaus Karperönjärven kosteikon kohdalla on tarpeellinen niin linnuston, asutuksen kuin alueen virkistyskäytönkin kannalta ja suojausta tulee mahdollisuuksien mukaan tehostaa melun ohjearvojen alittamiseksi, jos VE 2 valitaan. VE 2 mahdollisia välillisiä vaikutuksia Karperönjärven vesitalouteen ei ole selostuksen tässä kohdassa mainittu.

Luonnonvaroihin kohdistuvien vaikutusten osalta on selvitetty vain tien rakentamisessa tarvittavien maamassojen määriä. Muiden tierakenteiden kuten tiepäälysteiden, siltojen ja meluesteiden rakentamiseen tarvittavia luonnonvaroja ei ole mainittu.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen

Elinolojen ja viihtyvyyden osalta arviointi perustuu yleisötilaisuuksien palautteisiin, ympäristöviranomaiselle toimitettuihin mielipiteisiin ja työpajassa esitettyihin näkemyksiin ja ryhmähaastatteluun. Ryhmähaastattelun osalta ei selviä, miten ja millä perusteilla osallistujat valittiin. Yleisötilaisuuksissa esitettyjä palautteita olisi voitu kuvata. Kohdan 6.2.2 toteamusta, että VE 2 heikentäisi asumisolosuhteita muutamien asuinrakennusten osalta Böhlentien varrella, voidaan pitää hieman aliarvioituna. Vaihtoehtojen aiheuttamia estevaikutuksia ihmisten päivittäiselle liikkumiselle ei ole kuvattu riittävästi.

Melu. Ihmisvaikutusten kannalta keskeistä melua mitattiin SoundPlan 6.4-melunlaskentaohjelmalla tehdyillä melulaskennoilla. Sen periaatteita on kuvattu riittävästi ja meluvaikutukset on kuvattu sekä sanallisesti että liitekartoilla. Kohdassa 9.2 todetaan, että "VE 2 on melun osalta parempi kuin sekä VE 0+ että 1, mutta aiheuttaa jonkin verran melua aikaisemmin hiljaisella alueella." Melun leviämistä aiemmin hiljaiselle alueelle voidaan pitää kuitenkin melko merkittävänä muutoksena, eikä ilmeisesti melulle altistuvien määrän vähenemiseen perustuva arvio "parempi" liene perusteltu. Meluarviot on tehty VE 1 ja VE 2 osalta tehty oletusnopeutena 80–100 km/h, nopeuden määrittämisestä olisi voitu perustella. Alhaisempien nopeusrajoitusten käyttömahdollisuutta meluvaikutusten lieventämiseksi tulisi selvittää jatkossa. Lisääntyneen melun vaikutuksia Karperönjärven virkistyskäyttöarvoon ja –mahdollisuuksiin ei ole lainkaan arvioitu, vaikka järven eteläinen pätömpöngö on hyvä ja paljon käytetty linnuston ja muun luonnon tarkkailupaikka. Melun leviämismallit osoittavat, että VE 2 sisältyvä melueste ei näytä riittävän tehokkaasti estävän melun leviämistä. Olemassa olevien kaavojen melumääräyksiä ja varauksia melusuojaustoimenpiteille ei ole kirjattu kuten arviointiohjelmalausunnossa esitettiin eikä yöaikaista melua tarkasteltu erikseen. Melusuojausten rakentaminen tehokkaasti, mutta ympäristön kannalta esteettisesti tyydyttävällä tavalla on haasteellista ja siihen tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota.

Tieliikenteen ilmapäästöjen vaikutuksia ihmisten terveyteen ei ole selostuksessa käsitelty lainkaan. Päästöjä on käsitelty luvussa 6 "Vaikutukset ilmanlaatuun", mutta tarkastelua olisi voinut tarkentaa ottaen huomioon erityisesti suunnittelualueella sijaitsevat herkäät kohteet kuten päiväkodit, koulut, terveyskeskus ja vanhainkodit ja selvittää eri vaihtoehtojen merkitys niiden kannalta. Tärinävaikutuksia on käsitelty riittävällä tarkkuudella.

Liikenteeseen liittyviä vaikutuksia on käsitelty kattavasti huomioiden liikennemäärät, liikenteen toimivuus ja turvallisuus sekä vaikutukset liikenneverkkoihin, joukkoliikenteeseen ja kevytliikenteeseen. Liikenneturvallisuusvaikutuksia on arvioitu TARVA-ohjelman avulla, sen laskentaperusteita olisi hyvä ollut avata. VE 1 ja 2 ovat selostuksen mukaan (luku 6.1.3) samanarvoisia liikenneturvallisuuden kannalta ajosuuntien erottelun, 2+2-kaistaisuuden ja eritasoliittymien takia. VE 2 todetaan kuitenkin hieman turvallisemmaksi, perustelut tälle jäävät epäselväksi, sillä yhteenvertotaulukon 7 mukaan VE 1:een liittyisi 0,09 ja VE 2:een nykyinen ja uusi tie yhteenlaskettuna 0,12 kuollutta/vuosi eikä henkilövahinko-onnettomuuksien määrässäkään ole suurta eroa. Sitä, miten suuren aikasäästön 7 km:n ohikulkutie toisi yksittäisen ajoneuvon osalta, ei ole selvitetty missään kohdin. Vaikutuksia joukko- ja kevytliikenteeseen on kuvattu melko lyhyesti ja vähäisin perusteluin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Aluerakenteen ja maankäytön muutoksia on tarkasteltu yksityiskohtaisesti ja perustellusti asiantuntija-arvioina ja maankäytön suunnitelmien perusteella. Selostuksessa olisi ehkä voitu tarkemmin esitellä, minkä tahojen arvioihin kuvaukset perustuvat ja ovatko esitetyt arviot mahdollisesti poikenneet toisistaan. Alueidenkäytön kannalta keskeisiä ovat hank-

keen vaikutukset taajamakuvan eheyteen ja viihtyisyyteen sekä melu- ja liikenneturvallisuskysymykset. Vaihtoehdot 0 ja 0+ on kuvattu hyvin lyhyesti, kuvaukset vaihtoehdoista 1 ja 2 ovat melko kattavia. Tarkemmin olisi voitu tarkastella ohikulkutien vaikutuksia siltä osin kuin se vaikuttaa asumisen siirtymiseen kauemmaksi kaupunkialueelta ja pidentää työmatkoja ja vaikuttaa tätä kautta liikennemäärien ja liikenteen ympäristövaikutusten, erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen kasvuun. Tältä osin on todettu, että tie nopeuttaa kulkuyhteyksiä seudullisella tasolla, jolloin halukkuus kauempana (työpaikoista) asumiseen ja yritysten siirtymiseen vähemmän ruuhkaisille alueille lisääntyy.

Maisema ja kaupunkikuva. Maisemavaikutuksia on arvioitu asiantuntijatyönä ja niitä on kuvattu melko perusteellisesti ja tasapuolisesti tekstissä ja kuvassa 36. Selostuksesta ei selviä, onko havainnekuvia näytetty esimerkiksi yleisötilaisuudessa ja millaista palautetta ne ovat herättäneet. Tarkastelualueella ei ole tiedossa merkittäviä maisema-alueita, kulttuuriympäristöjä, muinaismuistoja tai historiallisia kohteita. Selostuksessa ei ole esitetty rakennuskantaa tai kulttuurimaisemaa koskevia inventointeja. Näin ollen tien vaikutuksia ja niiden merkittävyyttä paikallisesti arvokkaisiin kohteisiin ei ole arvioitu lainkaan. Tähän on kiinnitettävä huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa. Vaihtoehtoihin 1 ja 2 liittyy molempiin aluerakenteen ja maiseman kannalta myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia, VE 2 pirstoo Bölen kylämaisemaa ja VE 1 Sepänkylän taajamaa.

Yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi on melko suppea. Vaikutuksia on kuvattu ainoastaan hankkeen taloudellisuuden ja hyöty-kustannus-suhteen kannalta. Ennustemalliin sisältyvät aika- ja ajoneuvokustannukset, onnettomuus- ja päästömäärät ja haitalliselle melulle altistuvien asukkaiden määrä euromääräisiksi arvoiksi muutettuina ja 30 vuoden laskenta-ajalle. Tien tai muidenkaan hankkeiden rakentamiskustannukset sinänsä eivät kuitenkaan ole varsinaisia ympäristövaikutuksia, vaan taustatietoa, vaikka teiden toteuttaminen tapahtuukin yhteiskunnan varoilla. Yhteiskuntataloudellisten vaikutusten tarkasteluun olisi voitu sisällyttää lisäksi esimerkiksi hankkeen vaikutukset kiinteistöjen arvomuutoksiin, vaikutukset työllisyyteen, tuotantoon ja verotuloihin esimerkiksi yritysten toimintaedellytysten vahvistamisen tai heikentämisen kautta, mahdolliset joukkoliikenteen lipputulosten muutokset.

Vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus

Vaihtoehtoja on pääosin käsitelty avoimesti ja tasapuolisesti, mutta useassa kohdin todettu muiden kuin VE 2 riittämättömyys tavoitteiden toteuttamisen kannalta luo vaikutelman tietynasteisesta subjektiivisuudesta. Vaihtoehtojen muotoiluun ja tasapuoliseen vertailuun olisi ehkä voitu arvioinnin aikana kiinnittää enemmän huomiota. Kaikki vaihtoehdot tulisi YVA-menettelyssä käsitellä yhtä perusteellisesti ja tasapuolisesti. Hankevastaavan näkökulmasta paras vaihtoehto ei saisi painottua, niin kuin tässä näyttää jossakin määrin käyneen. Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuuteen olisi parempi ottaa kantaa vasta lopuksi erillisessä kappaleessa, kun niiden ympäristövaikutukset ja ominaisuudet hankkeen tavoitteiden täyttämisen kannalta on tutkittu ja selostettu. Jatkuva vaihtoehtojen paremmuuden vertailu tietystä näkökulmasta alkaa helposti ohjailla lukijaa.

Vaikutusten merkittävyyden arviointia on ohjattu hankeryhmässä, mitä voidaan pitää tarkoituksenmukaisena. Vaihtoehtojen kuvauksessa on keskitytty merkittäviin vaikutuksiin, joita ovat selostuksen mukaan suorat ja pysyvät vaikutukset ihmisiin tai seudullisesti ja paikallisesti arvokkaisiin kohteisiin sekä välilliset, pysyvät vaikutukset seudullisesti arvokkaisiin kohteisiin. Erittäin merkittäviä suoria vaikutuksia, joiden vuoksi menetetään pysyvästi valtakunnallisesti merkittäviä arvoja, ei hankkeessa voitu tunnistaa. Eri vaikutuksia ei ole varsinaisesti asetettu merkittävyyden mukaiseen järjestykseen, vaan lähes kaikki vaikutukset ovat mukana myös vertailutaulukossa.

Vaihtoehtojen vertailu on tehty kolmivaiheisena siten, että ensin vaikutuksia on arvioitu erittelevästi teemoittain, sitten koottu keskeiset vaikutukset vertailutaulukkoon ja lopuksi vertailtu vaihtoehtoja tavoitteiden saavuttamisen mukaan. Vertailutaulukot ovat hyvin havainnollinen tapa esittää ympäristövaikutuksia ja erittelevän vertailun käyttöä voidaan pitää tarkoituksenmukaisena, koska vaikutukset eivät ole yhteismitallisia. Taulukkojen lisäksi olisi voitu esittää sanalliset kuvaukset vaihtoehtojen edullisuudesta joidenkin merkittävien vaikutusten suhteen (Esimerkiksi näiden vaikutusten näkökulmasta vaihtoehtojen edullisuusjärjestys olisi A, B, C ja näiden suhteen C, B, A.)

Keskeisinä vaikutuksina on käsitelty yhteenvetotaulukossa (s. 71) aluerakenne ja maankäyttö, liikenne, melu ja muut päästöt, luonto, pohja- ja pintavedet, ihmisten elinolot ja viihtyvyys, maisema- ja kulttuuriympäristö, rakentamisen aikaiset vaikutukset, kiinteistövaikutukset ja taloudelliset vaikutukset. Taulukossa olisi tullut käsitellä soveltuvin osin myös nollavaihtoehtoa. Taloudellisten vaikutusten osalta on käsitelty hankkeen rakentamiskustannuksia, mitkä eivät ole sinänsä ympäristövaikutuksia. Virkistysnäkökohtia olisi voinut käsitellä aluerakenteen lisäksi myös ihmisten elinolot ja viihtyvyys –sarakkeessa. Liikennesarakkeessa VE 1 kohdalla ensimmäisenä oleva 0,12 kuollutta/vuosi kuuluisi ilmeisesti VE 0+ kohdalle. Yhteenvetotaulukon perusteella esimerkiksi liikenneturvallisuuden mittareina käytetyt henkilövahinkoon johtavat onnettomuudet eivät näyttäisi uuden tien rakentamisen vaikutuksesta muuttuvan niin merkittävästi kuin selostuksessa korostetaan. Kaikkia vaikutuksia ei ole otettu huomioon joka kohdassa samalla tavalla. Esimerkiksi: VE 1 osalta ei ole rakentamisen aikaisissa vaikutuksissa pintavesien samentumista, VE 2 kohdalla on. VE 1 kohdalla ei ole luontokohdassa käsitelty liito-orava-vaikutuksia, VE 2 kohdalla on. VE 1 kohdalla on ihmisten elinolosuhteiden osalta käsitelty Kokkolantien varren asumisolojen vaikeutumista, mutta ei Bölen alueen olosuhteiden heikentymistä, VE 2 kohdalla asumisolot molempien alueiden kannalta. Meluhaittoja Karperönjärven lintukosteikolle pidetään lievinä. Vaikutusta on kuitenkin pidettävä kohtalaisen merkittävänä, kun huomioidaan myös melun vaikutukset järven virkistyskäyttöarvoon ja –mahdollisuuksiin. Taloudellisten vaikutusten osalta taulukossa on tarkasteltu vain rakentamiskustannuksia ja hyöty/kustannus-suhdetta. Sama asia on selostuksen tekstiosassa nimetty yhteiskuntataloudelliseksi vaikutukseksi. Tien tai muidenkaan hankkeiden rakennuskustannuksia ei kuitenkaan voida käsitellä varsinaisena ympäristövaikutuksena.

Tavoitteiden saavuttaminen –taulukossa (s. 73) tavoitteet on muotoiltu epämääräisesti ja ne olisi tullut tehdä konkreettisemmalla tasolla. Taulukossa on joitakin arvioita, joista voidaan olla esitettyjen selvitysten perusteella eri mieltä. Esimerkiksi VE 2 kohdalla tavoitteiden "Karperönjärven linnuston ja suojeluohjelma-alueen suojeluarvo säilyy" ja "Eläimistön, esim. liito-oravien elinolosuhteet säilyvät mahdollisimman hyvin" osalta pitäisi olla -, ei (-/0) ja tavoitteen "Hanke aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa kiinteistöille" osalta -. Tavoite "Tien parantamisesta aiheutuvat ympäristöhaitat torjutaan ja kasvavan liikenteen aiheuttamat haitat hallitaan ja niitä voidaan vähentää" on jo sinällään ristiriitaisesti muotoiltu ja olisi tullut käsitellä kahtena erillisenä tavoitteena. Tähän liittyvää -,0,+ arviota voi pitää perustelemattomana.

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta ei ole tarkasteltu erillisessä luvussa, mutta sen sijaan epäsuorasti kautta selostuksen. Vaihtoehtojen ympäristöllistä toteuttamiskelpoisuutta ei ole tarkasteltu. Arviointiselostuksessa ei ole suoraan esitetty suositusta yleissuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta, mutta vaihtoehdon 2 paremmuus hankkeen tavoitteiden täyttämisen kannalta ilmenee kautta linjan selostuksessa. Ympäristövaikutusten osalta vaihtoehtoja on vaikea asettaa paremmuusjärjestykseen.

Riskit ja haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Mahdollisista ympäristöonnettomuuksista ja niiden riskeistä ja seurauksista ei ole esitetty erillistä arviota. Hankkeen merkittävimmät riskit kohdistuvat pohjavesialueille. Luvussa 6.6 on käsitelty asiaa vaarallisten aineiden kuljetusreittien kannalta ja todettu, että pohjavesisuojausten avulla voidaan mahdollisissa onnettomuustilanteissa pienentää pohjavesien pilaantumiskäsitteitä. Vaarallisten aineiden kuljetusten riskejä tai EU:n Seveso II-direktiivin vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta mukaisten tuotantolaitosten (Kemira, Suomen Petrooli, Shell, ST1) ja niihin liittyvien kuljetusten suhdetta tiehankkeeseen ei ole selvitetty yhteysviranomaisen arviointiohjelmalausunnossa edellyttämällä tavalla. Ympäristöministeriön ohjekirjeen (3/501/2001) mukaan mahdollisesti vaaraa aiheuttavia tuotantolaitoksia ympäröivillä ns. konsultointivyöhykkeillä tulee kiinnittää kaavoitukseen ja rakentamiseen erityistä huomiota. Riskialttiita toimintoja kuten vilkkaita liikenneväyliä ei tulisi sijoittaa liian lähelle vaaraa aiheuttavia laitoksia. Noin 1,8 km:n etäisyydellä tielinjauksista sijaitsevan Kemiran konsultointivyöhykkeeksi on määritetty 1,5 km. Mahdollisten pilaantuneiden maa-alueiden löytymistä suunnittelualueelta ei ole huomioitu riskinä.

Vaikutusten lieventämistoimia on käsitelty kussakin vaikutuskohdassa erikseen ja yhteenvedon luvussa 8. Lieventämistoimia ovat mm. tielinjauksen, tasauksen ja liittymien suunnittelu, melu- ja pohjavesisuojaukset, maisemanhoitotoimet, estevaikutusten vähentäminen ja liito-oravien elinympäristöjen säilyttäminen. Esitetyt lieventämistoimet ovat tarpeellisia ja riittäviä tässä vaiheessa ja tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Seuranta

Selostuksessa ehdotetaan ympäristövaikutuksia seurattavaksi jatkossa VE 1 osalta pohjavesien määrän ja laadun tarkkailulla ja VE 2 osalta tielinjauksen lähellä olevien liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen muutosten seurannalla ennen rakentamisen aloittamista ja sen aikana sekä pohjavesien määrän ja laadun tarkkailulla. Seurantaohjelma on riittämätön ja sitä tulee tarkentaa jatkosuunnittelun yhteydessä kaikkien merkittävien ympäristövaikutusten seurannan varmistamiseksi. Myös VE 0+ osalta tulee seurata pohjavesien määrää ja laatua. Vaihtoehtoon 2 osalta tulee seurata myös hankkeen vaikutuksia linnustoon sekä veden laatuun ja määrään Karperönjärven alueella. Meluvaikutuksia tulisi seurata kaikissa vaihtoehtoisissa. Täydennetty seurantaohjelma tulee sisällyttää tien yleissuunnitelmaan.

Osallistuminen

YVA-menettelyn aikana on järjestetty kaksi yleisötilaisuutta, joista toinen YVA-ohjelmavaiheessa 27.9.2006 ja toinen selostusvaiheessa 28.5.2007. Tilaisuuksista ilmoitettiin lehdistössä ja niissä oli noin 100 ja 80 osallistujaa. Lisäksi suunnittelualueen kuntien viranhaltijoita sekä kuntayhtymän, järjestöjen ja yritysten edustajia kutsuttiin kirjeitse pidettyyn 26.3.2007 työpajaan, jossa oli paikalla 47 henkilöä. Lisäksi hankkeen vaikutusalueen lähiasukkaiden, järjestöjen, yritysten ja muiden toimijoiden edustajia kutsuttiin kirjeitse 12.6.2007 pidettyyn ryhmähaastatteluun, jossa oli mukana 9 henkilöä. Tilaisuuksista saatua palautetta on hyödynnetty arvioinnissa. Hankkeesta, YVA-ohjelman ja –selostuksen valmistumisesta sekä järjestetyistä tilaisuuksista on tiedotettu lehdistötiedotteiden, ilmoituksien ja Tiehallinnon internetsivujen välityksellä. Hankkeen suunnittelua ja vaikutusten arviointia on ohjannut hankeryhmä, jossa ovat olleet edustettuina Vaasan tiepiiri, Vaasan kaupunki, Mustasaaren kunta, Pohjanmaan liitto ja konsultti sekä asiantuntijajäsenenä Länsi-Suomen ympäristökeskus. Yhteysviranomaisen käsityksen mukaan YVA-menettelyn osallistumisjärjestelyt ovat olleet riittävät. Yhteenvedon yleisötilaisuuksissa, työpajassa ja ryhmähaastattelussa esitettyjen kommenttien sisällöstä olisi kuitenkin ollut syytä liittää arviointiselostukseen.

Raportointi

Arviointiselostus on samalla sekä suomen- että ruotsinkielinen. Arviointiselostus sisällöltään hyvin monipuolinen ja kattava ja hyvin havainnollinen, sillä siinä on hyödynnetty riittävästi havaintokuvia, karttoja ja taulukoita. Jäsennys on pääosin toimiva ja selkeä. Vaikutusten arviointi ja menetelmät -osion rakennetta olisi kuitenkin voitu muokata selkeämmäksi. Ympäristövaikutuksia olisi voitu käsitellä järjestyksessä, jossa ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ja luontoon kohdistuvat vaikutukset olisi käsitelty selkeämmin erillään toisistaan, nyt luonto-vaikutukset (luvut 6.4-6.7) käsitellään erilaisten ihmis- ja sosiaalisten vaikutusten välillä (luvut 6.1-6.3 ja 6.8-6.13). Lähes kaikkien karttojen ja kuvien laatu on erinomainen ja liitekartat ovat riittävän tarkkoja. Erityisesti liitteiden 2.1–2.12 kartat ovat hyvin lukijaystävällisiä, lukuun ottamatta paikoittaista selitystekstien hukkumista taustakuvaan.

Luvussa 6.3. "Tieliikenteen melu ja päästöt" ei käsitellä melun lisäksi muita päästöjä otsikosta huolimatta. Jossain määrin harhaanjohtavaa on, että paikannimistä käytetään välillä suomen- ja välillä ruotsinkielisiä nimiä tekstin eri kohdissa (esim. Sepänkylä – Smedsby, Karperöfjärden – Karperönjärvi). Myös joitakin termejä olisi ollut hyvä selittää (esim. pienhiukkasat =PM, melulaskentoihin liittyviä, stabilointi) ja pieni erillinen sanasto olisi helpottanut lukijaa. Liitteiden 1.1, 1.2 ja 1.3 yleiskartoissa olisi ollut hyvä käyttää vertailun kannalta samanlaista esitystapaa, nyt vain liitteessä 1.1 on kuvattu tekstein vaihtoehdon sisältö tiivistelmälaatikossa ja siihen liittyvät toimenpiteet kartalla. Lisäksi myös vaihtoehto 0+ olisi voitu esittää kartalla kuten vaihtoehdot 1 ja 2 liitteissä 2.1–2.12 on esitetty.

Selostus sisältää YVA-asetuksen 10 § mukaisen yhteenvedon. Tiivistelmä on yleistajuinen ja selkeä ja sisältää perustiedot hankkeesta, sen tarkoituksesta, sijainnista, suunnitteluvaiheesta, YVA-menettelystä, hankkeen vaihtoehdoista, keskeisistä ympäristövaikutuksista, vaihtoehtojen vertailun, tiedot YVA-menettelyn osallistumisjärjestelyistä ja jatkosuunnittelusta. Lisäksi tiivistelmässä olisi voitu kuvata lyhyesti arvioinnissa käytettyä keskeistä aineistoa ja siihen liittyviä epävarmuustekijöitä, hankkeen ympäristöä ja aiottuja ympäristövaikutusten lieventämistoimia. Arviointiselostuksesta tehty erillinen tiivistelmä kuvineen ja karttoineen on ollut saatavilla Tiehallinnon internet-sivuilla ja paperiversiona.

Yhteenveto ja arviointiselostuksen riittävyys

Arviointiselostus on informatiivinen ja antaa hyvän kuvan hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä mahdollistaa vaihtoehtojen keskinäisen vertailun.

YVA-asetuksen 10 § kohdan 11 mukaan arviointiselostuksessa on esitettävä selvitys siitä, miten yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon. Lausunto arviointiohjelmasta on laitettu selostuksen liitteeksi, mutta siinä esitettyjen tarkistusvaatimusten huomioimista tai huomiotta jättämistä ei ole tekstissä selvitetty tai perusteltu. Lausunnossa on todettu, että esitetyt täydennykset arviointiohjelmaan ja saapuneissa lausunnoissa esitetyt lisäykset ja korjaukset tulee ottaa huomioon tai perustella niiden pois jättäminen oleellisin osin. Selostuksesta puuttuu useita asioita, joita yhteysviranomaisen arviointiohjelmalausunnossa esitettiin (esim. vaarallisten aineiden kuljetukset, liittyminen muihin hankkeisiin). Näiden huomioimiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa. Samoin tulee ottaa huomioon kaavoitustilanteiden kehittyminen ja mahdollisuuksien mukaan lausunnoissa ja mielipiteissä esitettyjä ehdotuksia. Hanketta koskevista yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymispäätöksissä on esitettävä, miten ympäristövaikutusten arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto ja siinä esitetyt täydennystarpeet on otettu huomioon.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Ympäristökeskus lähettää lausuntonsa tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteiden esittäjille. Lisäksi yhteysviranomaisen lausunto pidetään yleisön nähtävillä yhden kuukauden ajan Vaasassa ja Mustasaassa kuntien virallisilla ilmoitustauluilla sekä kuntien pääkirjastoissa niiden virka- tai aukioloaikoina. Lisäksi lausunto tulee nähtäville Länsi-Suomen ympäristökeskuksen internetsivuille osoitteeseen: www.ymparisto.fi/lsu > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi > Vireillä olevat hankkeet. Yhteysviranomaisen on toimit-
tanut hankkeesta vastaavalle kopiot kaikista annetuista lausunnoista ja mielipiteistä. Alku-
peräiset asiakirjat säilytetään Länsi-Suomen ympäristökeskuksen arkistossa.

Johtajan sijainen
Yli-insinööri

Martti Kujanpää

Ylitarkastaja

Anu Lillunen

Jakelu	Tiehallinnon Vaasan piiri, suoritemaksua vastaan
Tiedoksi	Lausunnon antajat ja mielipiteen esittäjät Ympäristöministeriö Suomen ympäristökeskus, liitteenä 2 kpl arviointiselostuksia
LIITE	Maksun määräytyminen ja maksua koskeva muutoksenhaku

LIITE**Suoritemaksu**

4 880 €

Maksun määräytyminen ja maksua koskeva muutoksenhaku

Maksu määräytyy valtion maksuperustelain (150/1992) perusteella annetussa ympäristöministeriön asetuksessa (1237/2003) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista perittävistä maksuista esitetyn maksutaulukon mukaan. Asetuksen (1387/2006) mukaan suoritteista, joita koskeva asia on tullut vireille ennen tämän asetuksen voimaantuloa (1.1.2007), peritään maksu tämän asetuksen voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Hankkeen YVA-menettely on tullut vireille 16.10.2006 arviointiohjelman toimitamisella ympäristökeskukseen. Maksutaulukon mukaan YVA-laissa tarkoitettua lausunnosta arviointiselostuksesta perittävän maksun suuruus kahden kunnan alueella on 4 880 € (3 910 € + 970 €).

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määräytymisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Länsi-Suomen ympäristökeskukselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräytymisestä.

Länsi-Suomen ympäristökeskuksen

käyntiosoite: Länsi-Suomen ympäristökeskus, Koulukatu 19, 65101 Vaasa

postiosoite: Länsi-Suomen ympäristökeskus, PL 262, 65101 Vaasa

puhelin: 020 490 109

telefax: 020 490 5251

sähköpostiosoite: kirjaamo.lsu@ymparisto.fi

aukioloaika: klo 8.00–16.15