

Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma-Eurajoki YVA-selostuksen kuulutusaikana yhteysviranomaiselle annetut mielipiteet

Mielipide 1

Seuraavassa ajatuksiani vt8 linjauksesta Lapijoella.

Mielestäni ainutjärkevä vaihtoehto on ns kokonaan uusi linjaus eliikkä vaihtoehto 3.

Uusi linjaus nelikaistaisena on helppoin ja edullisin tehdä koska työmaa on suljettu kokonaan muulta liikenteeltä ja kun tie on valmis niin se vaan avataan liikenteelle. Seassa ei ole muuta liikennettä.

Myös työturvallisuuden kannalta paras vaihtoehto.

Vain yksi asunto menee lunastukseen.

Pellot pirstoutuvat vähiten.

Muissa vaihtoehtoissa pitää tehdä monia paikallisteitä mitkä pilkkovat peltoja.

Nykyinen 8 tie jää paikalliseksi 3. vaihtoehdossa. Siihen voidaan jopa avata tonttiliittymiä mitkä nyt ovat suljettuja. Nykyinen valtatie silta riittää siinä käytössä.

Melu vähenee koska 3. vaihtoehto on kauempana asutuskeskittymistä.

Uusi tielinjaus mahdollistaa liikenteen kasvun siitä arvioidusta.

Ns Olkiluodontien eritasoliittymän tyyppiä valitsisin ns Maskun risteuksen mallin missä iso liikenneympyrä on valtatie päällä. Ko risteys sopii kapeammalla alueelle. Metsää säästyy. Vertailukuva liitteenä.

3. Vaihtoehtolinjaus myös suoristaa valtatie linjausta isossa mittakaavassa.

Erittäin tärkeää on huomioida valtatiehen nähden risteävä liikennejokilaaksossa.

Riittävät alikulut pitää olla erityisesti maatalousliikennettä varten.

Itselläni on suhteellisen laajaa peltoviljelyä nykyisen 8 tien molemmilla puolilla.

[REDACTED] Lapijoella.

Toivoisin myös sujuvan peltoliikenteen huomioinnottamista.

Vanha museosilta seutuineen pitää suojata suuremmalta läpikululiikenteeltä.

Ratkaisua mahdollisimman pian 3. vaihtoehdon hyväksi toivoen.

Vaikka itse toteutus tapahtuisi vuosienkin päästä niin olisi hyvä tietää miten asennoituu kun [REDACTED]

Mielelläni havainnollistaisin esittämiäni argumentteja myös kasvotusten vaikkapa maastokäynnillä suunnittelijoiden kanssa.

Mielipide 2

Valtatie 8 parantamisen suunnitelman Rauma-Eurajoki tulisi kattaa myös Rauman eteläinen risteys (metsäteollisuuden risteys). Tällöin tulisi huomioida kaupungin läpi kulkevan valtatie perusparannus ja selvitys siitä, onko tie edes mahdollista nelikaistaistaa Rauman kohdalta. Tulisi myös pohtia vaihtoehtoisia toteutustapaa esim. uuden tien rakentaminen, jossa tieyhteys lähtee lähtee Rauman eteläpuolelta ja liittyen nykyiseen valtatiehen Eurajoella vuonna 2022 avattuun perusparannettuun tieyhteyteen, kiertäen esim. Lapijoen asuntoalueen.

Vaikka Olkiluodontien risteys on nykyisellään tiettyinä aikoina ruuhkainen, tien suunnittelussa tulee ottaa huomioon OL3 kaupallisen käytön aloitus huhtikuussa 2023 ja rakennusvaiheen päättymisen johdosta pienentyneet henkilömäärät. Lisäksi Olkitien valmistuminen tulee ohjaamaan Rauman pohjoisen osan työmatkaliikenteen Eurajoen Hankkilan kylään.

Mikäli Teollisuuden Voima Oyj:llä on suunnitelmissa rakentaa Olkiluodon voimalaitosalueelle lisää ydinlaitoksia, tulee sinne järjestää toinen poistumistie Säteilyturvakeskuksen ohjeen YVL A.2 15.2.2019 kohdan 402. mukaisesti (5. Maantieyhteyksiä on tai voidaan järjestää ainakin kaksi voimalaitokselle pelastustoiminnan ja laitoksen turvallisuuden ylläpidon varmentamiseksi myös poikkeavissa liikenne- ja muissa olosuhteissa). Tällä hetkellä Olkiluodon voimalaitosalueelle johtaa vain yksi tie. Tämän tien liityntä valtatielle 8 tulisi ottaa alustavasti suunnitelmassa.

Yllä olevista syistä kannatamme suunnitelman vaihtoehtoa 1 (VE1).

Vaihtoehdossa 2 tielinjaus pirstoaa metsä- ja peltoalueet ja vaihtoehdossa 3 edellisen lisäksi Lapijoen kylän melutaso nousee ja kulttuurimaisema rikkoutuu.

Mielipide 3

Haluan esittää mielipiteen YVA-selostukseen valtatie 8 parantaminen välillä Rauma-Eurajoki:

1. Kiireellisimpiä toimenpiteitä mielestäni ovat Olkiluodon risteysjärjestelyt ja Hietatien liittymän turvallisuus. Uhkana mielestäni on se, että mitä järeämpää toteutusta lähdetään suunnittelemaan niin nykyisten, huonosti toimivien ja vaarallisten risteysten kanssa joudutaan elämään liian pitkään. Meluvallit parantaisivat varmaan huomattavasti Lapijoen asuntoalueen äänimaailmaa nykyisestä.
2. Jos halutaan säilyttää ja kunnioittaa Lapijoen kulttuurimaisemaa, viljelysmaita sekä viherkäytävää niin huonoin vaihtoehto on VE3. Mielestäni paikallisia asukkaita ja olosuhteita tulee myös kunnioittaa, ei pelkästään rakentaa tietä pitkämatkaisia ohikulkijoita varten.
3. Haluan esittää kompromissivaihtoehdon suunnitelmiin. Ehdotan, että toteutetaan vaihtoehto VE 2 vaiheittain, ja liitetään siihen Olkiluodon risteysjärjestelyt sekä Olkiluodon tien uudelleen linjaus Lapijoen kylän ohi eteläpuolelta, VE 3 mukaisesti. Se toisi turvallisuutta Lapijoen koulun oppilaiden koulumatkoihin, sekä rauhoittaisi Lapijoen kylää Olkiluodontien jatkuvasti kasvavalta liikenteeltä.

Mielipide 4

Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma - Eurajoki, ympäristövaikutusten arviointiohjelma

MIELIPIDE HANKKEESEEN, VARELY/2579/2022, 2.5.2023

YVA-selostuksessa on tuotu hyvin esille VE3 uuden tielinjauksen tuomat merkittävät haitalliset vaikutukset. Selostuksessa on kuitenkin jäänyt laajemmin perustelematta maisemalliset haittavaikutukset, niiden lieventäminen ja maakuntakaavan huomioinnin ottaminen, mikäli ratkaisussa päädyttäisiin vaihtoehtoon VE3.

Selostuksen mukaan suunnittelun alueen merkittävimmät maisemalliset arvot liittyvät Lapinjoen kulttuurimaisemaan Eurajoella. Maakuntakaavassa alue on osoitettu *”maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö”*. Selostuksessa on maakuntakaavan ohjauksesta mainittu muun muassa seuraavasti:

”Vaihtoehdon VE 3 nykyisestä valtatielinjauksesta 500 metrin etäisyydellä kulkeva osuus Lapijoen kohdalla ei ole täsmällisesti maakuntakaavan mukainen sijainniltaan. Maakuntakaavan mittakaavassa kyseinen viiden kilometrin pituinen poikkeama on ratkaisu, jonka tulisi pääsääntöisesti näkyä maakuntakaavassa. Eurajoen ohitus on merkittävä maakuntakaavaan. Vaihtoehdon VE 3 poikkeamaa voi pitää kuitenkin vähäisenä, sillä maakuntakaavan suuntaa-antavat strategisen tason linjat ratkaistaan vakiintuneesti yleiskaavatasolla tai muussa suunnittelussa. Tätä tulkintaa puoltaa myös se, että VE 3 ei myöskään estä maakuntakaavan osoittamaa muuta maankäyttöä toteutumista. Maakuntakaavan keskeiset ratkaisut ja tavoitteet eivät vaaranna. Tämän YVA-menettelyn arviossa Lapinjoen kulttuurimaiseman ominaispiirteisiin kohdistuva haitallinen vaikutus on kohtalainen vaihtoehdoissa VE 1 ja VE 2 ja suuri vaihtoehdossa VE 3, eli valtatie toteutuksella on välttämättä ristiriitoja edellä mainittujen Lapinjoen kulttuurimaiseman suojelumääräysten kanssa.”

VE3 poikkeamaa maakuntakaavasta ei voida pitää vähäisenä. Uudella tielinjauksella olisi merkittävä vaikutus muun muassa kyseisten alueiden suunnitteluun ja kulttuuriympäristöön. Tielinjaus VE3 ei tue Lapijoen alueen maankäytön suunnittelua kaavan mukaisesti. Maakuntakaavassa merkitty kh1-alue on suunnittelua koskeva rajoitus, jota ei voi sivuuttaa ilman maakuntakaavan muuttamista. Perusteluja poiketa maakuntakaavasta ja suunnittelumääräyksestä ei ole esitetty ja ne tulisi olla selvillä jo tässä vaiheessa. Mikäli taas tielinjaus merkitään maakuntakaavaan, tulee kyseenalaiseksi kh1-alueen säilyminen, alueen rikkoutuessa merkittävästi suojelumerkinnän tavoitteeseen nähden.

Alla olevat selostuksessa mainitut maisemavaikutukset ovat ristiriidassa tulkinnan kanssa, joka viittaa aikaisemmin mainittuun maakuntakaavan vähäiseen poikkeamaan.

”VE3 Uusi valtatie linjaus kulkee Lapinjoen kulttuurimaiseman halki nykyisen valtatieen ja Koivuniementien välissä pirstoen avoimen peltomaiseman. Neljä metriä korkeat meluntorjuntarakenteet korostavat tielinjausta ja katkaisevat viljelylaakson pitkät näkymälinjat. Peltolaueiden pirstoutuminen voi johtaa niiden pensoittumiseen ja metsittymiseen ja maiseman sulkeutumiseen. Lapinjoen yli rakennetaan uusi silta, millä on vaikutusta jokimaisemaan. Jokimaisema

on tässä kohtaa avoimempi kuin nykyisen valtatie itäpuolella.”

”Maisemallisesti herkin alue muutoksille on maakunnallisesti merkittävä Lapinjoen kulttuurimaisema Eurajoella. Nykyinen valtatie halkaisee pitkän jokilaakson Lapinjoen kylän keskeltä. Varsinainen kylän keskus on valtatie länsipuolella, mutta myös itäpuolella on vanhaa asutusta valtakunnallisesti merkittävän Lapinjoen museosillan ympäristössä. Uudet tielinjaukset ja meluntorjuntarakenteet pirstovat peltoaluetta ja sulkevat näkyviä avoimeen peltomaisemaan vaihtoehdoissa VE 1, VE 2 ja VE 3. Suurimmat maisemavaikutukset on vaihtoehdolla 3, jossa valtatie 8 uusi linjaus meluntorjuntarakenteineen sijoittuu keskelle avointa peltomaisemaa. Vaihtoehdossa VE 3 Oikiluodontien linjausta muutetaan merkittävästi ja uusi eritasoliittymä sijoittuu keskelle metsää.

Maakuntakaavan ohjausvaikutus määräytyy mm. maankäyttö- ja rakennuslain 32§ sekä 33§: ien nojalla. Maantielain mukaan tiesuunnitelma tulee perustua kaavaan. Maakuntakaavan sisältövaikutuksista on mainittu MRL 28:ssä.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 32§:

Maakuntakaavan oikeusvaikutukset muuhun suunnitteluun ja viranomaistoimintaan

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

Maantielaki 17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma

voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta ja alueellinen ympäristökeskus sitä puoltavat. Tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan, maakunnan liiton ja alueellisen ympäristökeskuksen kanssa.

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

Tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua lisäksi liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 28§:

Maakuntakaavan sisältövaatimukset

Maakuntakaavaa laadittaessa on valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään. Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä huomiota maakunnan oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin. Kaava on mahdollisuuksien mukaan yhteen sovitettava maakuntakaava-alueeseen rajoittuvien alueiden maakuntakaavoituksen kanssa.

Luonnonsuojelulain (9/2023) 15 §:ssä ja 144 §:ssä tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja -päätösten sekä 91 §:ssä tarkoitettua maisemanhoitoaluetta koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa. (5.1.2023/15)

L:lla 15/2023 muutettu 2 momentti tulee voimaan 1.6.2023. Aiempi sanamuoto kuuluu:

Luonnonsuojelulain (1096/1996) 7 ja 77 §:ssä tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja -päätösten sekä 32 §:ssä tarkoitettua maisema-aluetta koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa.

Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota:

- 1) maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen;*
- 2) alueiden käytön ekologiseen kestävyYTEEN;*
- 3) ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin;*
- 4) vesi- ja maa-ainesvarojen kestäväan käyttöön;*
- 5) maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin;*
- 6) maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen; sekä*
- 7) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyYTEEN.*

Kaavaa laadittaessa on myös pidettävä silmällä alueiden käytön taloudellisuutta ja sitä, ettei maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kohtuutonta haittaa. Kaavaa laadittaessa on selvítettävä, kenen toteutettavaksi kaava ja sen edellyttämät toimenpiteet kuuluvat.

Edellä tässä pykälässä mainitut seikat on selvítettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä kaavana edellyttää.

Maiseman korvaaminen?

Havainnekuvia silloista, rampeista, neljä metriä korkeista melumuureista ja läpinäkyvistä melusteista olisi pitänyt tuottaa enemmän. Päätöksien tueksi tulisi olla riittävästi havainnollistavaa materiaalia, ettei toteutusvaihtoehtoa valita ympäristöstä välittämättä. Selostuksen materiaaliin perusteella, ei ympäristön asukkaat tai päättäjät pysty oikeasti arvioimaan maisemallisia vaikutuksia. Kaikkea ei voi pelastaa jatkosuunnittelussa ja maiseman menetyksen kompensoimisvaihtoehtoja on esitetty niukasti. Millä toimenpiteillä maiseman menetys voidaan korvata? Maakuntakaavan sisältö on otettava huomioon. Kulttuurimaiseman menetystä ei voi kompensoida siltarakenteilla tai läpinäkyvillä kaiteilla. Kaiteen läpinäkyvyys käytännössä on kyseenalainen.

Uusi tielinjausvaihtoehto VE3 on ristiriidassa maakuntakaavan tavoitteiden ja suojelumääräysten osalta. Linjaus poikkeaa kaavan keskeisistä periaatteista ja vaikuttaa ympäristöön, sekä ihmisten elinoloihin merkittävän haitallisesti. Tielinjauksessa on huomioitava maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaaliminen.

Mielipide 5

Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma – Eurajoki

Lausuntoni ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 2.5.2023

Kuten YVA-selostuksessa on todettu, vaihtoehdot 0+ ja 1 eivät toteuta 8-tiellä asetettuja liikenteellisiä tavoitteita. Tästä syystä ko. vaihtoehdot ovat näkemykseni mukaan toteuttamiskelvottomia. Lisäksi em. vaihtoehtojen uudet rinnakkaistielinjaukset aiheuttaisivat yhtä pahoja haittoja maankäytölle kuin VE2 rinnakkaistiet.

Arviointiselostuksessa arvioitiin VE3 olevan maisemallisesti haitallisempi kuin VE2 Lapijoen kohdalla. Aluetta kokonaisuutena tarkastellessa tämä ei mielestäni ole ihan näin. Molemmissa ratkaisuissa Lapijoen peltomaisemaa halkoo meluaitojen reunustama nelikaistainen tie sekä rinnakkaistie. Ainoa ero on muutama sata metriä poikkeavat sijainnit. Eli haitta maisemassa on täsmälleen sama kummassakin vaihtoehdossa kokonaisuutta katsoen.

Lapijoella nykyisen 8-tien varrella on runsaasti asutusta. Tie halkoo käytännössä kylää ja 8-tien yli on monessa kohtaa vilkastakin elämään ja elinkeinon harjoittamiseen liittyvää kulkua. VE2 käytännössä halkaisisi kylän kahtia ja haittaisi merkittävästä elämisen edellytyksiä. Nykyisessä suunnitelmassa olevat alikulut eivät ole riittäviä kompensoimaan aiheutuvaa haittaa.

VE3:ssa nykyinen 8-tie jäisi erittäin toimivaksi kylätieksi ja mahdollistaisi jopa uusien aiemmin poistettujen liittymien avaamisen. VE3:ssa nykyinen Lapijoen ylittävä silta toimisi jatkossakin ja uusia siltoja pitäisi rakentaa vain yksi. Rinnakkaistieratkaisujen aiheuttamaa haittaa ei ole (mahdollisesti YVA-prosessin luonteen takia) otettu riittävästi huomioon. VE2:ssa rakennettava rinnakkaistie haittaa kulttuurimaisemaa ja maankäyttöä merkittävästi. VE2 rinnakkaistie pilkkoo esimerkiksi ruuantuotannossa olevaa peltomaata suhteellisesti enemmän ja tekee suurempaa haittaa viljeltävyydelle kuin VE3 uusi 8-tien linjaus. [REDACTED]

[REDACTED] VE2:en rinnakkaistie vaikuttaa hyvin haitallisesti. Rinnakkaistie [REDACTED] Tämä [REDACTED]

VE2-rinnakkaistieratkaisulla on suuri negatiivinen vaikutus [REDACTED]

Lapijoen pohjoispuolen 8-tien uusi tielinja noudattelee pitkän matkaa nykyistä ojalinjaa. Viljeltävyys tällä alueella säilyisi melkein yhtä hyvänä isossa osassa tielinjausta. Myös rinnakkaistien liikenne saattaa olla vilkkaampaa ja raskaampaa kuin arviointiselostuksessa todetaan. Rinnakkaistie yhdistää mm. Lamarin ja Köykän teollisuusalueet eli on kaiketi mahdollista, että esim. niiden välinen raskas ja kevyt liikenne kulkee rinnakkaistietä. Liikennemäärät voivat kasvaa tästä syystä myös Lapijoen asuntoalueen keskellä merkittävästi, koska rinnakkaistie kulkee sen läpi.

Arviointiselostuksessa todetaan, että Lapijoen kylän kohdalla VE2:ssa isompi joukko ihmisiä ja kotitalouksia on tien haitallisille vaikutuksille alttiina verrattuna VE3:een. Siirtämällä 8-tie uuteen maastokäytävään (VE3) tien vaikutusalueella olevien ihmisten ja kotitalouksien määrä vähenee huomattavasti eli yhteen lasketut

haitat vähenevät huomattavasti. Nykyisen 8-tien varrella asuvien kokema haitta ei ole yhtään vähäisempi verrattuna mahdollisen uuden linjauksen läheisyydessä asuvien kokemuksiin. Ratkaisevaa on nähdäkseni haittojen kokonaismäärä eli se, kuinka isoon joukkoon tien haitalliset vaikutukset osuvat ja kuinka voimakkaita haitat ovat.

Selostuksessa todetaan asianmukaisesti talojen purkamisen olevan hyvin merkittävä haitta.

Edellä mainittujen seikkojen perusteella toivon viranomaisen valinnan kohdistuvan vaihtoehto kolmeen (VE3). Rauma-Eurajoki-välin nelikaistaistaminen ja sijoittaminen uuteen maastokäytävään Lapijoen kohdalla on liikenteellisesti paras ja vähiten haittoja aiheuttava ratkaisu.

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

Mielipide 6

Valtatie 8 parantaminen välillä Rauma – Eurajoki
Mielipide ympäristövaikutusten arvioinnista

- Lapijoen kylän elinolosuhteiden kannalta valtatie kahdeksan siirto uuteen paikkaan eli VE3 on paras ratkaisu. Tien vaikutusalueella olevien talojen ja ihmisten määrä vähenee ja vanhan tien jättäminen rinnakkaistieksi palvelee tarkoitusta erinomaisesti. Ratkaisu on riittävä palvelemaan valtatie liikennettä. VE0 ja VE1 parantavat tilannetta vain vähän ja kustannukset ovat kuitenkin hyvin mittavat.
- VE2 melusuojaus näyttäisi olevan arviointiselostuksessa vaillinaisen ainakin eritasoliittymässä ja Raskintien kohdassa. Melusuojaus tulisi toteuttaa asutuksen kohdalla.
- VE2 ratkaisut risteävän liikenteen palvelemiseksi ovat riittämättömiä.
- VE2 uusi rakennettava rinnakkainen paikallistie rikkoo kulttuurimaisemaa ja haittaa maankäyttöä selostuksessa arvioitua enemmän. Päätöksessä on otettava täysimääräisesti huomioon myös varsinaisen valtatie parantamisen vaikutusten lisäksi muiden tielinjausten vaikutukset elinolosuhteisiin.
- VE2 ja VE3 maisemallinen haitta jokilaaksossa on selostuksessa todetusta poiketen yhtenevä. Molemmat ratkaisut sisältävät hieman eri paikoissa olevat samanlaiset tiet.
- VE2 koteja joudutaan purkamaan enemmän verrattuna muihin vaihtoehtoihin. Purkamisia pyrittävä välttämään.