

Annetut lausunnot, asiantuntijakommentit ja mielipiteet / Utlåtanden, åsikter och expertkommentarer

Laihian kunta

Tehty selvitys on laaja ja aineistoa on paljon. Hanke tuo toteutuessaan suuria muutoksia mm. liikennöintiin, maisemaan ja maankäyttöön. On kuitenkin tarpeellista suunnitella parannuksia tiejärjestelyihin, jotta liikennöinti on sujuvaa ja turvallista myös tulevaisuudessa. Toteutuessaan hanke parantaa Vaasan talousalueen kilpailukykyä ja mahdollistaa alueen teollisuuden kehittymisen sekä lisää muutoinkin alueen vetovoimaa.

Vaihtoehto 0 ei ole selvityksessä mainittujen liikenne-ennusteiden valossa ratkaisu turvallisen ja sujuvan liikenteen toteuttamiselle. Valtatie 3 ei ole ainoastaan pitkän matkan liikenteen käytössä vaan sitä hyödyntävät paljon myös alueen asukkaat ja toimijat. Jo tällä hetkellä on tunnistettavissa useita haasteita, joita voitaisiin ratkaista uusilla liikennejärjestelyillä.

Hankkeessa tulee tilusjärjestelyillä sekä muilla toimilla pienentää viljelijöille aiheutuvia peltolohkojen pirstoutumis- ja kiertohaittoja. Rinnakkaistiet tulee niin ikään toteuttaa mahdollisimman vähän peltolohkoja rikkoen. Lisäksi ne tulee toteuttaa riittävän leveinä, sillä iso määrä maatalousliikennettä siirtyy rinnakkaisteiden käyttäjäksi, mikäli uudet järjestelyt toteutuvat. Uudet tiejärjestelyt aiheuttavat useissa paikoissa pidennyksiä totutuille kulkureiteille. Suuria pidennyksiä nykytilanteeseen verrattuna tulisikin välttää mahdollisuuksien mukaan.

Hulmilla VT3:n varrella sijaitsee huoltoasema ja autokauppa. Näiden sijainti liiketoiminnallisesti heikkenee huomattavasti kaikissa esitetyissä uusissa vaihtoehtoissa. Vastaavasti Maunulassa sijaitsevan autokorjaamon sijainti heikkenee merkittävästi tai se jää kokonaan uusien linjausten alle.

Kaikissa uusissa linjausvaihtoehtoissa rinnakkaistie kulkee Maunulan uuden teollisuustonttialueen halki siten, että suunniteltu linjaus vaatisi toteutuessaan myös olemassa olevan asemakaavan muutoksen. Tarkemmassa suunnittelussa tulee selvittää, voidaanko rinnakkaistie ohjata rautatien läheisyyteen, jolloin asemakaavan muutokselta vältyttäisiin (vaihtoehdot 1a, 1b ja 2c). Tällöin voitaisiin välttyä myös yhden asuinrakennuksen lunastamiselta lähialueella.

Hulmin asuntoalueen mahdollista laajentamista ajatellen tulee kiinnittää huomiota siihen, että kulku sekä Laihian keskustan että Vaasan suuntaan on sujuva.

Vaihtoehdot 1a ja 1b: Laihian kunnan alueella vaihtoehtoissa 1a ja 1b on yli 5 km pitkä rinnakkaistie, joka kulkisi nykyisen valtatie pohjoispuolella. Reitti on pitkä ja aiheuttaa nykytilanteeseen verrattuna pitkiä kiertoja esimerkiksi Potilasta Hulmille kuljettaessa. Laihian kunnalla on Maunulassa teollisuus-alueita, josta tulee suunnitella erityisesti raskaalle liikenteelle soveltuva sujuva yhteys Vaasan suuntaan. Ve 1a:n ja 1b:n mukaisilla suunnitelmilla kulku Vaasan suuntaan rinnakkaistietä pitkin aina Alakylään saakka ei ole teollisuustoimintaa ajatellen järkevä. Hulmin kohtaan tuleekin suunnitella eritasoliittymä, josta on yhteys myös Potilantielle (Valtatien 3 parantaminen Hulmin kohdalla, Tiesuunnitelma 2019). Tämä ratkaisu palvelisi alueen asukkaiden liikennöintiä, Hulmin kohdan huoltoaseman ja autokaupan toimintaa sekä kunnan teollisuustonttien kulkuyhteyksiä. Myös Hulmilla Laihianjoen ylittävä Kapteenintien silta palvelisi laajempaa käyttäjäkuntaa, mikäli eritasoliittymä toteutettaisiin. Hulmilta noin kilometrin verran Laihian suuntaan ajettaessa valtatie nopeusrajoitus muuttuu luultavasti uusienkin järjestelyjen aikana 80 km/h:ksi Maunulan eritasoliittymän vuoksi, joten jatkosuunnittelussa tulisi harkita saman nopeusrajoituksen säilyttämistä myös Hulmin ja Maunulan välillä. Tällöin eritasoliittymä Hulmin kohtaan voisi olla mahdollinen.

Tulvariskien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota etenkin vaihtoehtojen 1a:n ja 1b:n suunnittelun yhteydessä.

Vaihtoehdot 2a ja 2b: Nykyisen VT3:n nopeusrajoituksen tulee säilyä vähintään 80 km/h:ssa, jotta liikenneyhteys Kupparlan, Hulmin, Potilan ja Rudon alueilta Vaasan suuntaan säilyy kohtuullisena.

Laihian kunta esittää selvitettäväksi Faaringintien alueella Vedenojanluoman linjauksen sijoittamista vaihtoehdoissa 2a ja 2b siten, että asuinrakennusten lunastuksilta voitaisiin osittain välttyä. Mikäli Vedenojanluoma voitaisiin ohjata suoraan Faaringintien kohdalta Laihianjokeen, välttyttäisiin mahdollisesti kahden asuinrakennuksen lunastukselta ja siltojen S6 ja S7 rakentamiselta.

Laihian kunta katsoo vaihtoehdon 2a olevan pitkällä tähtäimellä paras YVA-selvityksessä esitetyistä vaihtoehdoista. Tällöin alueen uudet maankäyttömahdollisuudet säilyvät hyvinä, rinnakkaistiejärjestelyistä aiheutuvat pidennykset kulkureitteihin pysyvät kohtuullisina, eikä kyseisellä vaihtoehdolla ole arvioitu olevan vaikutuksia pohjaveteen. Lisäksi liikennemääräennusteiden mukaiseen liikenteen kasvuun pystytään uusilla järjestelyillä vastaamaan hyvin. Erityisen tärkeää on kuitenkin selvittää mahdollisuudet tilusjärjestelyihin ja muihin toimiin, joilla voidaan vähentää viljelijöille aiheutuvia haittoja.

Vaihtoehdot 2a ja 2b eivät sisällä lainkaan liityntämahdollisuuksia Helsingby-Maunula –välillä. Eritasoliittymän mahdollisuutta tulee harkita Rudolle esimerkiksi Tyllijoentien lähiympäristöön. Tämä edesauttaisi maankäytön kehittämistä alueella ja toki myös nykyistä liikennöintiä.

Vaihtoehto 2c: Nykyisen VT3:n nopeusrajoituksen tulee säilyä vähintään 80 km/h:ssa, jotta liikenneyhteys Kupparlan, Hulmin, Potilan ja Rudon alueilta Vaasan suuntaan säilyy kohtuullisena.

Hulmin kohtaan tulee suunnitella eritasoliittymä myös tämän vaihtoehdon yhteydessä. Se helpottaisi kulkua Potilan ja Hulmin välillä, parantaisi Hulmin kohdan huoltoaseman ja autokaupan toimintaedellytyksiä sekä kunnan teollisuustonttien kulkuyhteyksiä Maunulassa. Vastaavasti myös tämän vaihtoehdon yhteydessä tulee harkita eritasoliittymää Rudolle, kuten vaihtoehtojen 2a ja 2b osalta on esitetty.

Uusi tielinjaus katkaisee Rudontien, joka on paikallisliikenteen ahkerassa käytössä. Tämän vaihtoehdon toteutuessa totuttuihin kulkureitteihin tulee huomattavia muutoksia ja pidennyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto TRAFICOM

Hankkeen Helsingbyn alkuosa sijaitsee osin alueella, jossa ilmailulain 158 §:n toisen momentin mukaan rakennettavilta kohteilta ja nostureilta edellytetään lentoestelupaa jo 10 metriä maanpinnasta korkeiden kohteiden pystyttämiseksi. Ote lainkohdasta:

” Edellä 1 momentissa tarkoitettua sekaannusta, häiriötä tai vaaraa mahdollisesti aiheuttavan laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen tarvitaan lentoestelupa, jos este:

1) ulottuu yli 10 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitseelentopaikan, kevytlentopaikan tai varalaskupaikan kiitotien ympärillä olevansuorakaiteen sisällä, jonka pitkät sivut ovat 500 metrin etäisyydellä kiitotien keskilinjasta ja lyhyet sivut 2 500 metrin etäisyydellä kiitotien kynnyksistä ulospäin;”

Lentoaseman esterajoituspintojen vaikutus on tarpeen ottaa huomioon tarkemmissa linjaus- ja taussuunnitelmissa sekä tien toiminnallisissa rakenteissa.

MTK-Laihia

Tehty selvitys on laaja ja monilta osin yksityiskohtainen, mutta jää maankäytön ja elinkeinoille aiheutuvien vaikutusten osalta yleiselle tasolle. MTK-Laihia pitää myönteisenä, että eri sidosryhmiä kuuluu hankkeen eri vaiheissa.

Meneillään oleva raju yhteiskunnallinen murros saattaa aiheuttaa suuriakin muutoksia arvioituun liikennemäärien kehitykseen. Esim. etätyön merkittävä lisääntyminen voi vähentää aamu- ja iltapäiväruuhkia huomattavasti. Samaan aikaan yhteiskunnan taloudellinen kantokyky on heikkenemässä merkittävästi, jolloin suuren tiehankkeen tarpeellisuus on arvioitava uudelleen. Meneillään oleva Vaasa-Seinäjoki raideyhteyden parantamishanke vähentää omalta osaltaan autoliikennettä 3-tiellä. Myös alueen kunnat ovat esittäneet kiinnostuksensa raideliikennettä kohtaan.

Toteutuessaan hankkeella on huomattavia negatiivisia vaikutuksia alueen maaseutuelinkeinoille. Maakunnan parhaita viljelyalueita pirstoutuu ja jää tien alle. Jatkosuunnittelussa tulisikin pyrkiä viljelyalueita ja muuta elinkeinotoimintaa säästäviin ratkaisuihin. Haitallisia vaikutuksia lieventäviin tilusjärjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Rinnakkais- ja kiertotiet pitää suunnitella riittävän leveiksi ja alikulut tarpeeksi korkeiksi vastaamaan nykyisten ja tulevaisuuden maatalouskoneiden vaatimuksia. MTK-Laihia on huolissaan arvokkaan viljely- kulttuurimaiseman tuhoutumisesta.

MTK-Laihia katsoo, että maa- ja metsätalousyrittäjien sekä muiden elinkeinonharjoittajien tulee voida olla tiiviisti mukana tiehankkeen jatkosuunnittelussa.

Mustasaaren kunnan ympäristönsuojeluviranomainen

I utlåtandet har granskats den del av MKB-beskrivningen som berör området inom Korsholm.

MKB-beskrivningen ger en bra och täckande bild över vilka konsekvenser de olika alternativen har för olika intresseområden. I bullerutredningen verkar man dock inte ha tagit i beaktande den sammanlagda bullernivån från såväl den nya vägsträckningen i alternativen 2 som de befintliga vägsträckningar som kommer att vara i fortsatt användning om något av Alt 2 genomförs. Inom bullerinfluensområdet (i huvudsak Alt 1a och 1 b) finns även ett flertal ikraftvarande miljötillstånd för djurstallar som bör tas i beaktande. Alla djurstallar är inte nödvändigtvis verksamma men miljötillståndstnehavarna kunde skilt höras angående MKB-beskrivningen. Västkustens miljöenhet kan ge närmare uppgifter angående dessa.

Som helhet bedöms Alt 1a, 1b och 2b medföra en måttlig negativ inverkan på grundvattnet, och därmed bör dessa vägsträckningar helst placeras utanför grundvattenområde.

Ur miljövärdens och miljöhälsovårdens synvinkel är Alt 0 det alternativ som i dagsläget har minst negativa konsekvenser. Om en förbättring av vägförbindelsen dock måste ske p.g.a. bland annat ökad trafikmängd, kan konstateras att sammantaget har alternativen 1a och 1b minst negativa konsekvenser, men vissa justeringar i vägdragningar eller åtgärder gällande t.ex. yt- och grundvatten samt bullerbekämpning behöver göras innan projektet genomförs. I beskrivningen har det behandlats ganska täckande vilka dessa åtgärder borde vara beroende på vilket alternativ som genomförs.

I övrigt inget att anmärka.

Mustasaaren kunta

Tielinjauksen ei tule vaikuttaa kielteisesti peruselinkeinoihin ja muihin elinkeinoin. Toiseksi tielinjauksen ei saa myöskään vaikeuttaa ja hankaloittaa paikkakuntalaisten elämää ja toimimista yhteisöissä. Tämä tarkoittaa, että osuudella tulee olla riittävän monta ali- ja ylikulkua sekä eritasoliittymää. Lisäksi on tärkeää huomioida riistaeläinten kulkureitit ja toteuttaa kulkureittejä tien alle.

Linjauksilla 1a ja 1b on meluntorjunnasta huolimatta kielteisiä vaikutuksia tien varrella asuville ihmisille Helsingbyssä. Suunnitelman mukaan nykyinen kaksikaistainen tie levennetään nelikaistaiseksi moottoritieksi, minkä seurauksena uuden tien alle jää pihoja ja rakennuksia. Uuden valtatieksi lisäksi myös uusilla rinnakkaisteilla on vaikutuksia lähikiinteistöille. Nopeusrajoitusta nostetaan, mikä liikenteen melutasoa. Meluaitojen ja meluvallien rakentaminen heikentää Helsingbyn asuin ympäristöä. Myös eri työvaiheissa melutaso on häiritsevän korkea tietyömaan läheisyydessä.

Ehkä suurin haitta aiheutuu siitä, että pääsy valtatielle 3 huononee lähitaloista. Tämä ei tarkoita pelkästään sitä, että paikalliset asukkaat eivät pääse tielle vaan heidän voi myös olla vaikeaa päästä tien toisella puolella oleville alueille. Nykyisten selvitysvaihtoehtojen 1a ja 1b ja 2a–c mukaan moottoritietä ei ole mahdollista poistaa Vikbyn ramppien ja suunnitellun uuden eritasoliittymän välillä kunnatarajalla.

Kielteisiä vaikutuksia on lievennettävä riittävällä määrällä liittymiä, tieosuuksia, ylikulkusiltoja ja alikulkutunneleita. Riittävän suuret ja korkeat alikulut ovat tärkeitä maatalouskoneille, ja samalla on järjestettävä kevyelle liikenteelle turvallinen liikkuminen samoissa alikuluissa.

Maataloustiloihin kohdistuvat vaikutukset ovat nykytilanteeseen ja vaihtoehtoon 0 nähden kielteisiä. Suurimmillaan ne ovat vaihtoehtoissa 2a, 2b ja 2c, joissa maatalousvaltaisella alueella tulisi tapahtumaan merkittävää kiinteistöjen pirstoutumista. Kaikkiin vaihtoehtoihin liittyy maatalousliikenteelle uusien kiertoyhteyksien käyttöönottoa.

Rakentamalla riittävän korkea ja leveä moottoritien alikulku Puntaistentien kohdalle jompaankumpaan niistä kohdista, jossa moottoritie katkaisee tien, voitaisiin helpottaa yhteyksiä molemmin puolin moottoritietä. Lisäksi alikulku toimisi riistaeläinten kulkureittinä.

Vaihtoehtoihin 2a–c ei ole suunniteltu eritasoliittymää poistumismahdollisuuksin. Helsingbyn/Tuovilan osa-alue on yksi kunnan viidestä osakeskuksesta. Eritasoliittymä rampeineen alueelle ja alueelta on tarpeellinen tulevien liikennevirtojen kestävä kehityksen kannalta.

Vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c aiheuttavat harmia maanviljelijöille, ja näitä kielteisiä vaikutuksia on lievennettävä alikulkutunneleilla ja tilusjärjestelyillä, joissa valtiolla tulee olla sekä aloitteentekijän että asiantuntijan rooli. Vaihtoehdolla 1 ja 2 ei ole vaikutuksia Vikbyn yritysalueeseen.

Kaikista vaihtoehtoista aiheutuu myös huomattavia meluhaittoja laajoille alueille. Jatkovalmistelussa nämä haitat tulee minimoida melusteilla ja muilla toimenpiteillä. Meluselvityksessä asteikko ei näytä alle 45 dB:n päivämelutasoa, mistä johtuu, että kaikki alueet, jotka eivät yllä tälle tasolle, luokitellaan valkoisiksi, toisin sanoen meluttomiksi. Jos melun esiintymistä havainnollistettaisiin tarkemmalla asteikolla, selvitys antaisi paremman käsityksen melun vaikutuksista. Vaihtoehdossa 2 melu siirtyy etelämmäksi aivan uusille alueille, minkä johdosta on tärkeää, että vaihtoehtoa parannetaan melua vähentävillä toimenpiteillä.

Vaikutukset kiinteistöihin eri tievaihtoehtoissa ovat hankkeen laajuuden vuoksi huomattavat. Kiinteistövaikutukset koostuvat kiinteistörakenteen pirstoutumisesta uuden tieosuuden aiheuttaessa kiinteistöjen pirstoutumista, sekä kiinteistöille aiheutuvasta yksityistieverkon muutoksista ja kulkuyhteyksien uudelleen järjestelyn tarpeesta. Vaihtoehdosta riippuen päätielinjaus vaikuttaa suoraan 85–127 kiinteistöön. Rakennettavan tien alle jää kaikissa vaihtoehtoissa asuinrakennuksia ja muita rakennuksia, vähiten vaihtoehdossa 1b (3+12 rakennusta) ja eniten vaihtoehtoissa 2a ja 2b (7+28 rakennusta).

Riippumatta siitä, mikä tievaihtoehto toteutetaan, jää osa Helsingbystä jatkossakin tien eteläpuolelle, minkä vuoksi tarvitaan riittävästi yhteysratkaisuja, jotta asukkaat pääsevät turvallisesti ja vaivattomasti kyläkeskustan palvelupisteisiin, kuten päiväkotiin ja kouluun.

Kokonaisanalyysinä Mustasaaren kunta puoltaa jotakin vaihtoehtoista 2 jatkosuunnittelun pohjaksi. Jatkosuunnitteluun tulee sisältyä tehokkaita toimenpiteitä meluntorjuntaan, toimiviin tilusjärjestelyihin, riistaeläinten kulkureittien avaamiseen ja täysin uuden liittymän avaamiseen moottoritiele Riihimalan–Helsingbyn–Puntaisten alueella.

Pohjanmaan liitto

Valtatien 3 nykyiset tiejärjestelyt välillä Helsingby – Laihia eivät vastaa nykyisen liikenteen tarpeita. Liikennemäärien kasvaessa edelleen tulee haasteeksi tien liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus sekä kuljetusten toimivuus. Valtatien 3 nelikaistaistaminen on nähdäksemme välttämätöntä.

Näkemyksemme mukaan vaihtoehto 0+ ei ole mahdollinen toteuttaa liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden heikkenemättä.

Vaihtoehdot 1a ja 1 b ovat mahdollisia ja säilyttävät Laihian eritasoliittymän geometriat lähes nykyisellään. Lisäksi vaihtoehdon 1 linjaukset vaikuttavat vähiten uusiin maa-alueisiin, mutta kiertohaittaa syntyy nykyiselle asutukselle.

Vaihtoehdoista 2a, 2b ja 2c. Muuttavat eniten pelto- ja maatalousvaltaista maisemaa aiheuttaen lisäksi tilojen pirstoutumista. Näiden vaihtoehtojen etuna on se, että nykyinen valtatie jää täydentämään nykyistä tie-/katuverkkoa. Toteuttamiskelpoisin esitetyistä lienee vaihtoehto 2c, sillä se palaa nopeiten valtatie nykyiselle linjaukselle säilyttäen myös Laihian eritasoliittymän geometrioineen nykyisellään.

Vaihtoehdot 1a, 1b ja 2 c ovat kustannuksiltaan edullisimpia toteuttaa. Vaihtoehdot 2a ja 2b ovat kalliimpia ja sisältävät enemmän riskiä, minkä takia kustannusarvion yläpää saattaa karata esim. sulfitmaiden massanvaihtojen takia.

Näemme kuitenkin, että kaikilla vaihtoehdoilla 1a, 1b, 2a, 2b ja 2c saavutetaan myönteisiä vaikutuksia maankäytön, yhdyskuntarakenteen, liikenteen sekä seudun teollisuuden ja palveluiden osalta. Ne ovat myös kaikki toteuttamiskelpoisia.

Strateginen näkökulma: Vaihtoehdoista 1a 1b ja 2 c säilyttävät tielinjauksen pääsuunnan parhaiten Helsinki-Tampere-Vaasa linjauksen mukaisina Maunulan eritasoliittymässä. Lisäksi nämä vaihtoehdot vaativat vähiten muutoksia juuri valmistuneen Maunulan eritasoliittymän geometriaan. Valtatie-linjauksen pääsuunnan säilyttäminen nykyisellään on niin alue- kuin liikennepoliittisestikin erittäin tärkeää. Myös elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tämä suunta on myös merkittävä. Strategisessa ja edunvalvonnallisessa mielessä on välttämätöntä säilyttää maakuntakeskuksista liikennesuorayhteys pääkaupunkiin. Valtatie 3 on osa Eurooppatietä E12 ja TEN-T kattavan verkon väylää. Näillä asioilla on toisinaan myös merkitystä ulkomaisten yritysten etabloituessa alueelle.

Kaavoituksellinen näkökulma: Maakunta- ja kuntakaavoitusta ajatellen on erittäin tärkeää, että jatkosuunnitteluun valitaan esitetyistä linjauksista yksi selkeä päävaihtoehto jatkosuunnittelua varten (ve 1 tai ve 2, ja mieluiten myös jokin niiden alavaihtoehtoista). Valinnalla on merkitystä siksi, että maakuntakaavasta voidaan tällöin poistaa vähiten toteutuskelpoiset aluevaraukset ja vapauttaa alueet muuhun maankäyttöön.

Kaavoihin tehdyillä aluevarauksilla on vaikutusta kiinteistöjen arvoon (joko nostavasti tai laskevasti) sekä tätä kautta myös niiden myyntimahdollisuuksiin. Vaikutuksia on myös kuntakaavoitukseen sekä kunnan ja yksityisen maankäytön kehittämismahdollisuuksiin ja halukkuuteen.

Loppusanat: Suunnitelmat ovat nähdäksemme riittävällä tarkkuudella ja kattavuudella tehtyjä, ja soveltuvat jatkossa työstettävän linjauksen valintaan. Kaikki esitetyt linjausvaihtoehdot ovat uuden maakuntakaavan 2040 mukaisia.

Pohjanmaan museo

Maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön osalta arvioinnin tuloksina todetaan, että tierakentaminen muuttaa aina ympäristönsä maisemakuvaa. Vaihtoehdoissa 1a ja 1 b muutoksen vaikutukset ovat merkittävydeltään kohtalaisia kielteisiä ja vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c vaikutukset ovat merkittävydeltään suuria kielteisiä. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalle ei kohdistu vaikutuksia minkään

linjausvaihtoehdon osalta. Selvityksessä esitetään myös keinoja, joilla voidaan lieventää tierakentamisen aiheuttaman muutoksen haitallisia vaikutuksia.

Pohjanmaan museo toteaa, että ympäristövaikutusten arvioinnissa on huomioitu arvokkaan maisema-alueen ja rakennetun kulttuuriympäristön eri osa-alueiden erilaisia ominaisuuksia ja arvoja. Arvokkaista kohteista olisi ollut hyvä nostaa esille myös rakennussuojelulla suojeltu Ylipotin luhtirakennus.

Selvityksessä on laajasti ja johdonmukaisesti arvioitu eri linjausvaihtoehtojen rakentamisen ja käytön vaikutuksia suunnittelualueen arvokkaaseen maisemaan sekä rakennettuun kulttuuriympäristöön nähden. Museo toteaa, että linjausvaihtoehtojen ollessa pääarvioinnin kohteena, jää rinnakkaisteiden sekä kevyen liikenteen ratkaisujen vaikutusten arviointi luonnollisesti vähäisemmälle huomiolle. Tämän tieverkon osa-alueen suunnittelulla/toteutuksella on kuitenkin vaikutusta erityisesti valtatie lähialueiden kulttuuriympäristölle ja maisemalle.

Museo toteaa, että arvioinnin kohteena olleista vaihtoehdoista yksikään ei ole kulttuuriympäristön tai -maiseman kannalta neutraali vaihtoehto. Museo katsoo, että koska tiehankkeen toteutumisella on merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia ja siten hankkeen toteutumatta jääminen ei ole vaihtoehto, tulee jatkosuunnitteluun valita ratkaisumalli, jolla on vähiten negatiivista vaikutusta rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kulttuurimaisemaan.

Museo katsoo, että tarkemmassa tiesuunnittelussa on tärkeää sijoittaa vielä paremmin uusien rinnakkais- ja kokoojateiden linjaukset pelto/maisema-alueiden reuna-alueille ja ensisijaisesti hyödyntää vanhoja tieyhteyksiä myös päätien lähialueilla. Tierakentamisen haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää myös huomioimalla lähimaisemat kuten esim. peltoalueet ja koivukujat ja niiden säilyminen sekä myös lähialueiden jatkokäytön mahdollisuudet.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry

Selostus oli kattava ja selkeä. Se oli laadittu hyvin ja oli helppolukuinen. Rungas jaottelu ja eri vaihtoehtojen asiakohtainen esittely ja vertailu toki toivat selostukselle runsaasti pituutta. Selostus oli ehkä asiakokonaisuuteen nähden kooltaan aika raskas.

Vaihtoehdoista: Selkeä muutos tai jopa virhe ohjelmaan nähden on se, että selostuksen 0 -vaihtoehto ei ole se, joka ohjelmassa on esitetty. Nollavaihtoehto on ohjelman ja selostuksen välillä muuttunut radikaalisti. Selostuksessa vaihtoehto 0+ -vaihtoehto on jätetty kokonaan pois ilman perusteluita. Pois jätetty vaihtoehto olisi ollut alueen ihmisten liikkumisen kannalta sekä ympäristöllisessä mielessä paras vaihtoehto, koska siinä olisi nykyiset tiejärjestelyt säilyneet liki ennallaan liittymäjärjestelyitä lukuun ottamatta. Pääasialliset muutokset olisi tehty palvelemaan alueen jalankulun ja pyöräilyliikenteen turvallisuutta.

On erittäin huono, että paikallisten ihmisten liikenneturvallisuuteen ja ekologisemman liikenteen kehittämiseksi ei tehdä panostusta edes suunnittelutasolla. Kyseinen 0+ -vaihtoehto olisi taloudellinen ja turvallisuutta lisäävä toteutusvaihtoehto.

Liikenne ja turvallisuus: Liikennemäärien on ennustettu lisääntyvän alueella melko vähäisesti tulevien vuosien aikana. Liikennesuoritteiden kasvu on kiinni monista yhteiskunnallisista asioista ja on täysin mahdollista, että pendelöinnin tavat muuttuvat ja lisääntyvän etätyön ja työn luonteen muutosten myötä liikenne ei alueella kasva edes odotusten mukaisesti.

Tieosuus sijaitsee eteläosassa huomattavassa määrin valtakunnalliselle maisema-alueelle, jopa puolet matkasta on maisema-aluetta. Eteläiseksi reitiksi suunniteltu Ve2 sijoittuu taasen alueelle, jossa on muinaismuistolain suojaamia kohteita.

Luonto ja ympäristö: Tiekokonaisuus muodostuu maisema-alueeseen kuuluvasta viljelylakeudesta. Luonto on alueelle tyypillistä, jota monipuolistaa peltosaarekkeet, pientareet ja Laihianjoen varsi, jota tie pitkään seurailee. Alueella on reheviä pieniä peltosaarekkeita ja uomien ja ojien varsia, jotka ovat linnustolle elintärkeitä alueita. Suuremmat nisäkkäät hyötyvät laajemmista metsäalueista ja rakentamattomista isommista metsäsaarekkeista peltoalueilla ja kylvien välisillä osuuksilla.

Toteutusvaihtoehdoiltaan Ve1 on toteutuskelpoisempi kuin Ve2. Tielinjaukset myötäilevät Ve1:ssä olemassa olevia linjauksia ja tielinjaus on jo mukautunut maisemaan ja luonto on osaltaan sopeutunut siihen.

Huomattavin puute Ve1:ssä on kuitenkin Hulmin alue, jossa tietä rakennettaisiin keskelle Hulmin puistoa, jossa on arvokasta kasvillisuutta sekä merkittävä kulttuuriperintö alueelle. Tämä tulee huomioida tiehanketta jatkettaessa, että Hulmin puistoalueelle ei tule tehdä minkäänlaisia luontoa ja kulttuurillisia arvoja heikentäviä toimenpiteitä. Hulmi alueesta on erikseen laaja aineisto tämän lausunnon liitteenä.

Ve2 ei edusta sitä vaihtoehtoa luonnon ja ympäristön kannalta, jota voisi edistää hankkeessa enempää. Tielinjaus pirstoisi aluetta voimakkaasti lisää ja kulkisi rakentamattomilla ja luonnon kannalta merkittävillä alueilla, läpi metsäsaarekkeiden ja kangasmaiden sivuten läheisesti pohjavesialueita jne. Näitä asioita on tuotu esiin voimakkaasti jo ohjelmavaiheen aikana.

Ve2 on ainoastaan varaus moottoritien jatkeelle Laihialle saakka. Moottoritie on kuitenkin hyvin massiivinen ja kallis tiehanke. Näinä aikoina maakuntien vähempiarvoiset tiet kaipaavat lisärahoitusta jo pelkän kunnossapidon osalta, joten uusien massiivisten tiehankkeiden tekeminen on rahan käyttöä väärin kohteisiin.

Alueen lajisto on selvitetty tavanomaisella hankkeissa tehtävällä tarkkuustasolla, jossa monilta alueilta luonto- ja lajihavaintoja jää puuttumaan. Tämä epäkohta esiintyi erityisesti Hulmin puistoalueella, jota ei ole selvityksissä huomioitu käytännössä lainkaan. Alueelta on erilliset lintuselvitykset ja puulajiluettelot tämän lausunnon yhteydessä.

Direktiivilajeista on huomioitu oikeastaan vain lepakot. Hankkeissa on otettava huomioon kaikkien lajiryhmien direktiivilajit riittävällä tarkkuudella huomioon. Puuttumaan on jäänyt saukon huomioiminen. Saukkoja kuolee tieliikenteessä ja tämä olisi pitänyt huomioida hankkeessa etenkin jo siksi, että Laihianjoki kulkee hankealueella hyvin pitkälti ja lähellä tiealuetta. Uusi tiehanke sivuaa saukolle soveltuvia elinalueita ja lajityypillisiä kulkureittejä noin 5,5 km matkan. Lajin huomioimatta jättäminen on ollut merkittävä puute ja hankkeen edetessä saukon huomioiminen tiehankkeessa on selvitettävä erikseen täydentävällä selvitystyöllä.

Maatalousliikenne: Alueen maatalous on tärkeässä osassa. Hankkeessa olisi pitänyt ottaa huomioon ehkä paremmin myös tilakeskukset ja niiden maa-alueiden pirstoutuminen tai maatalousmaan muuttaminen viljelyn kannalta kelvottomaksi tai lohkoiltaan epäsuotuisaksi. Myös maatalousliikenne on kausittain huomioimisen arvoinen tekijä alueella. Kaikkea ei voida siirtää vanhoille tieurille tai poistaa liittymiä välttämättömiltä alueilta. Huomattavaa on myös tilusvaihtojen merkitys sekä hitaan liikenteen ajomatkan minimointi tieverkoston alueella.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / luonnonsuojelu

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä tehdyt luontoselvitykset vaikuttavat pääosin melko kattavilta ja ne on laadittu asianmukaisesti. ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö kuitenkin huomauttaa, että muuttolinnuston osalta mieluummin useamman kauden kattava varsinainen seuranta olisi ollut tarpeen arvioitaessa alueen merkitystä muuttavan linnuston kannalta. Lähinnä lintuharrastajien vapaaehtoisuuteen ja sattumanvaraiseen kirjaamiseen ja havainnointiin perustuvat aineistot eivät anna riittävän selvää ja luotettavaa kuvaa alueen merkityksestä linnustolle. TIIRA-

aineistoon tulee todennäköisesti kirjatuksi vain merkittävimmät ja poikkeavat havainnot, jotka sijoituvat usein olemassa olevan tiestön tms. läheisyyteen. Vuoden 2019 maastohavaintojen perusteella muuttolinnustolle tärkeitä alueita löytyi myös suunniteltujen uusien tielinjausten alueelta, TIIRA-aineiston havaintojen painottuessa nykyisen valtatie 3:n läheisyyteen. Selvityksessä käytetyn aineiston perusteella on kuitenkin mahdollista arvioida alue vähintäänkin merkittäväksi levähdysalueeksi erityisesti kahlaajille ja suurille vesilinnuille.

Lisäksi paikallisista luonnonarvoista jää arviointimenettelyssä täysin käsittelemättä ns. Hulmin karsamialueen jalopuupuisto. Kyseinen puisto on monimuotoisuudeltaan arvokas alue, jonka arvoja tosin on heikennetty vuoden 2019 harkitsemattomissa hoitotoimenpiteissä. Kyseinen alue tulee huomioida alueen jatkosuunnittelussa.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen mukaan selvitysalueen tärkeimpiä luontoarvokohteita ovat järeät kuusi-haapavaltaiset tuoreen ja lehtomaisen kankaan sekametsät, jossa esiintyy mm. liito-oravaa. Varttuneet ja järeät kuusikot ovat myös viiksisiippon suosimaa elinympäristöä. ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö toteaa, että kyseiset liito-oravan elinympäristöt sijoittuvat suurelta osin hankevaihtoehtojen Ve2a, Ve2b ja Ve2c välittömään läheisyyteen tai osittain jopa linjausten alle. Luonnonsuojelulain 49 § 1 momentin mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettujen eläinlajien, eli tässä tapauksessa esimerkiksi liito-oravan ja viiksisiipan, lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Edellä mainitut hankevaihtoehdot vähintäänkin heikentävät lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, joka todetaan myös selostuksessa. Todennäköisesti sovellettavaksi tulisi kyseisten linjausten kohdalla luonnonsuojelulain 49 § 3 momentti, jonka mukaan ELY-keskus voi yksittäistapauksissa myöntää luvan poiketa edellä mainitusta lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellostä luontodirektiivin artiklassa 16 (1) mainituilla perusteilla. Poikkeaminen on mahdollista myöntää, mikäli muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole. ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö toteaa, että ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella kaikki toteutusvaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia ja hankkeen tavoitteiden täytyminen on mahdollista myös hankevaihtoehdoilla Ve1a ja Ve1b. Täten on olemassa muu tyydyttävä ratkaisu hankevaihtoehdoille Ve2a, Ve2b ja Ve2c.

Luonnonsuojeluyksikkö toteaa myös, että jatkossa suunnitteluun tulee ottaa mukaan myös liito-oravalle potentiaaliset metsät ja käsitellä niitä liito-oravareviirien tapaan. Kuten selostuksen luvussa 23 todetaan, luontoselvitysten epävarmuudet liittyvät lajien vuosittaiseen esiintymisen vaihteluun. Liito-oravan kohdalla reviirien väliaikainen tyhjentäminen on normaalia ja kuuluu lajin ekologiaan.

ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö yhtyy ympäristövaikutusten arviointiselostuksen johtopäätöksiin hankevaihtoehtojen Ve2a, Ve2b ja Ve2c kohtalaisesta tai suuresta kielteisestä vaikutuksesta alueen luonnonarvoille.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / vesihuolto

Pohjavesialueet: Tien rakentamisen aikana vaikutukset muodostuvat maanrakennuksesta, työkoneiden öljy- tai polttoainepäästöistä, rakentamisen aikaisista erityisjärjestelyistä ja liikennehäiriöistä sekä pohjanvahvistuksen aiheuttamasta mahdollisesta haitallisesta pohjaveden purkautumisesta, mikäli toimitaan paineellisen tai arteesisen pohjaveden alueella ja savikerros joudutaan puhkaisuun. Toiminnan aikana vaikutus pohjavesiin muodostuu tienpidosta (liukkaudentorjunta) sekä mahdollisista onnettomuustilanteista. Suurimmat riskit aiheutuvat vaarallisten aineiden kuljetuksista.

Vaihtoehdossa 0 pohjavesivaikutusten arvioidaan pysyvän nykytilaan nähden samoina, sillä nykyinen tielinjaus ei sijaitse luokiteltujen pohjavesialueiden läheisyydessä. Arviointiselostuksessa on vaihtoehdoissa 1a ja 1b vaikutukset pohjavesiin arvioitu kohtalaisiksi kielteisiksi erityisesti Rismarckenin pohjavesialueen osalta, sillä rinnakkaistie kulkee pohjaveden muodostumisalueen halki. Vaihtoehdon 2a mukaisella toteutuksella ei arvioida olevan vaikutuksia pohjaveteen, sillä tielinjaus sijoittuu paksulle savikolle, eikä hydraulista yhteyttä pohjavesialueelle arvioida olevan. Vaihtoehdon 2b

vaikutukset pohjaveteen arvioidaan kohtalaisiksi kielteisiksi, sillä päätien linjaus kulkee Mössintönkän pohjavesialueen halki vain noin 100 metrin etäisyydellä pohjaveden muodostumisalueelta. Vaihtoehdon 2c mukaisella toteutuksella ei arvioida olevan vaikutuksia pohjaveteen, sillä tielinjaus sijoittuu paksulle savikolle, eikä hydraulista yhteyttä pohjavesialueelle arvioida olevan.

Noin 300 metriä nykyisen tien eteläpuolella sijaitsee Rismarkenin (1049906) alueluokka 2 Muu vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue. Pohjavesialue luokitellaan 2-luokkaan, koska pohjavesitutkimusten sekä antoisuusarvion mukaan antoisuus ylittää 100 m³/vrk, mutta lähitulevaisuudessa ei ole vedenottosuunnitelmia. Luokitus- ja rajausmuutokset ovat voimassa 23.5.2019 lähtien.

Rismarkenin pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 0,54 km², josta pohjaveden muodostumisaluetta on noin 0,02 km². Pohjavesialueella arvioidaan muodostuvan pohjavettä 600 m³/d. Alue kuuluu kaakkois-luoteissuuntaiseen harjujaksoon. Lajittuneita ja hyvin vettä johtavia maa-aineksia löytyy 18 metrin syvyyteen asti, ja raekoko kasvaa syvyyden mukaan (hiekaista soraan). Koko pohjavesialueella peittää kuitenkin tiivis savi- ja silttikerros. POSKI-projektin yhteydessä alueella suoritettiin ominaisantoisuuspumppaus, jolloin saatiin syvyydeltä 3–4 m 168 l/min ja syvyydeltä 14–15 m 140 l/min.

Pohjavesi oli hapetonta ja sisälsi korkeita pitoisuuksia typpiyhdisteitä (ammoniumia jopa 9,6 mg/l) ja orgaanista ainesta (enimmillään 22,9 mg/l). Alueen vedenottamon ympärillä on maatalousmaata, joka selittää pohjaveden huonon laadun. Suuren pohjaveden ottomäärän takia vettä alkoi imeytyä ympäröivältä maatalousalueelta ja typenyhdisteiden pitoisuudet pohjavedessä kasvoi.

Noin 1,4 km nykyisen tien eteläpuolella sijaitsee Mössintönkkä (1049906), alueluokka 1 Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, lain (1299/2004) mukainen tarkistus. Sen kokonaispinta-ala on 0,85 km², josta varsinaista pohjaveden muodostumisaluetta on 0,4 km². Arvioitu pohjaveden muodostumismäärä on 100 m³/d. Alue koostuu huuhtoutuneesta moreenista, ja pohjaveden päävirtausuunta on koilliseen. Kallioporakaivo on sijoitettu lähteeseen moreenikumpareen viereen.

Maaperä ja sulfaattimaat: Hankealue on pääosin savi- silttialueella, jossa esiintyy paikoin moreeniharjanteita. Pehmeikkö ulottuu alustavasti arvioiden noin 5...20 m syvyyteen maanpinnasta. Moreeniharjanteiden yhteydessä voi esiintyä kalliopaljastumia. Valtatien nykyinen linjaus sijoittuu savialueelle. Hankealueella happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on suuri (GTK). Happamat sulfaattimaat sijoittuvat erityisesti alueille, joissa maaperä on savea tai liejuista hienoa hietaa.

Vaihtoehdossa 1a valtaosa rakennettavasta alueesta sijoittuu pehmeiköille, sekä päätien että rinnakkaisteiden osalta. Pohjanvahvistuksia tarvitaan valtatielle noin 3700 m matkalla. Vaihtoehdoissa 2a, b ja c uudet tielinjaukset sijoittuvat lähes kokonaisuudessaan pehmeikköalueelle. Vaihtoehdoissa tarvitaan pohjanvahvistuksia.

Maankohoamisen ja/tai maankäytön kuten ojituksen ja maiden kuivatuksen myötä pohjaveden pinta laskee ja kyseiset maakerrokset altistuvat hapettumiselle ja muuttuvat happamiksi sulfaattimaiksi. Hapettumisen seurauksena maa-aineksen pH laskee merkittävästi. Tämä voi aiheuttaa alueen maaperän ja vesien pH-tason merkittävää laskua, jolloin maa-aineksen sisältämät metallit liukenevat. Tietyt metallit aiheuttavat ongelmia ja kustannuksia mm. viljelykäytölle sekä kuormitusta alueen alapuolisiin vesistöihin. Happamilla sulfaattimailla on myös yleisesti heikot geotekniset ominaisuudet, minkä vuoksi ne ovat rakentamisympäristöinä ilman kuivatusta erittäin haasteellisia.

Kukin vaihtoehdoista sijoittuu todetulle sulfidimaa-alueelle. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b vaikutukset sulfidimaihien ovat todennäköisesti vähäisemmät verrattuna vaihtoehtoihin 2a, 2b ja 2c. Tämä johtuu siitä, että vaihtoehdoissa 1a ja 1b muutokset kohdistuvat pääosin alueelle, jolla on jo olemassa oleva valtatie.

Suurimmat vaikutukset ovat todennäköisesti vaihtoehdossa 2b, mikäli uudella valtatielinjauksella joudutaan toteuttamaan massanvaihtoja. Linjaus kulkee myös 1-luokan pohjavesialueella, jolle hapen valunta aiheuttaa pilaantumisriskin.

YVA-ohjelmassa jo todettiin, että tievaihtoehtojen suunnittelun tavoitteena on todettu, että tie ei saa sijoittua vakituisten tai lomakäyttöön osoitettujen kiinteistöjen alueille, tai aiheuttaa niihin kohtuutonta häiriötä. Näiden kiinteistöjen läheisyydessä olevat mahdolliset talousvesikaivot tulee selvittää samoin kuin Mustasaaren kunnan vesilaitoksen omistaman Björkön vedenottamon kaivot. Kaivoista tulee mitata vesipinnat ja selvittää kaivojen vedenlaatu.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / vesistö

På området finns flera dikningssammanslutningar som sköter om grundtorrläggningen på åkerområdena. Bygandet av riksvägen får inte försämra grundtorrläggningen på området. Trummor och broar som installeras i diken och bäckar bör vara dimensionerade för minst HQ1/20 och installeras på en sådan nivå att full grundtorrläggning på området är möjligt också i fortsättningen.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / ympäristönsuojelu

Vaihtoehdot 1a ja 1b osalta tulee huomioida, että nykyisen tielinjauksen läheisyydessä Mustasaaren kunnassa sijaitsevan eläinsuojan toiminta voidaan jatkossakin toteuttaa ympäristöluvan mukaisesti. Aluehallintovirasto on 18.6.2019 myöntänyt ympäristöluvan, jonka mukaan toimintaa laajennetaan rakentamalla kaksi uutta broilerikasvattamoaa sekä uusi kuivalantala. Valtatie 3 sijaitsee noin 80 metrin etäisyydellä rakennettavista kasvattamoista, lantalaatta sijaitsee valtatie 3 toisella puolella. Tilalle liittymä on tällä hetkellä suoraan valtatie 3:lta. Ympäristölupamääräyksen mukaan rakennettavan kuivalantalalan ja valtatie 3:n väliselle alueelle tulee istuttaa riittävän tiheä havupuuvaltainen suojapuustoalue.

Mielipide 1

Tielinjaa voidaan parantaa käyttäen useaa eri vaihtoehtoa.

Nopein, halvin ja käytännöllisin vaihtoehto on leventää nykyistä tielinjaa puolta leveämmäksi tarpeellisin kiihdytyskaistoin Hulmin yritysten kohdalla.

Hyväksymme myös vaihtoehdot 1a, 1b sekä 2c siten parannettuna, että yritystemme kohdalle tulee kiihdytyskaista Seinäjoen suuntaan ja levennyskaista Vaasan suuntaan. Tai aikaisemmin suunniteltu yli- tai alikulku 3 tien ylitse tai alitse.

Oli vaihtoehto mikä hyvänsä, vaadimme että liikekiinteistöiltämme säilyy liittymä nykyiseltä kohdalta valtatiehen.

Mikäli liittymä poistetaan ja jos tilalle ei tule yli- tai alikulku on elinkeinon suorittaminen liikepaikoilamme mahdotonta. Asiakkaat, jotka käynneillään pitävät elinkeinon harjoittamisen taloudellisesti kannattavana, eivät lähde kiertelemään mistä sattuu/suunnistamaan. Ei harjoittamiemme toimintoja voi tehdä niillä ehdoilla, joita te ELY-keskus tarjoatte. Liittymät on säilytettävä 3 tiehen liiketonteiltamme ilman kiertelyä.

Olemme toimintamme aikana keränneet ja suorittaneet Suomen Valtiolle yli 10miljoonaa. Sillä rahalla maksaa yli puolet koko tielinjan parannuksesta, jos se tehdään ns. maalaisjärkeä käyttäen eli tie levennetään ja parannetaan nykylinjalle.

Mikäli järki ei voita tätä suunnittelua, vaan vedetään kiemuroita mikä kivalta näyttää, on kiemuroiden suunnittelijoiden kannettava vastuunsa.

Jos nykyinen liittymämalli parannettuna kiihdytys- ja leveyskaistoinen ei sisälly suunnitelmaan, VAADIMME että yrityksemme tontteineen lunastetaan Valtiolla, onko lunastaja liikenneministeriö tai joku muu taho se on teidän ratkaistava. Meidän kohtalomme on teidän tai eri oikeusistuntojen käsissä.

Tämäkin tie on tehty tienkäyttäjii ja meitä yrittäjiä (jotka olemme panostaneet koko perheidemme ja työntekijöiden perheiden elämän näihin liikeyrityksiin) varten, tässä on meidän elämämme. Se on maksanut kaiken mitä meillä on.

Olemme aikoinaan kovalla työllä ja valtatie levittämisellä, laillisine lupineen menettäneet 10 vuotta elämästämme. Sitä ei voi ilman korvauksia viedä meiltä pois.

Viikolla 19 toukokuun alussa v.2020 Pääministeri Sanna Marin yhdessä Valtiovarainministeri Katri Kulmunin ja muiden ministerikollegoiden kanssa piti televisiossa puheen Suomen eri hallintoelimille, joihin tekin ELY-keskus lukeudutte. Puheessaan Pääministeri painotti, että nykypäivän kaikki tieto ja tutkimukset määrittelevät, että nyt on elvytyksen aika. Yrityksiä on tuettava ja niille on annettava pitkäaikaista elvytystä ja tukea, jotta Suomi selviytyy kansakuntana ja yritykset selviytyvät.

Pyydänkin Teitä ELY-keskus tarkoin harkitsemaan sitä, että jos viette meiltä liittymän valtatie 3:een niin se on toimenpide, joka katkaisee samanaikaisesti "niskamme", koska sen jälkeen taloudellinen toimintamme kaatuu. Eikä ole edellytyksiä jatkaa kannattavaa liiketoimintaa.

Mielipide 2

Olemme korkealaatuinen Bosch Car Service korjaamo bensiini-, diesel- ja sähköautoille.... Tavoitteena on myös jatkossa kehittää toimintaamme ja tavoitella tasaista kasvua.

Asiakkaamme tulevat Laihiaan lisäksi Vähäkyrön sekä Isokyrön suunnalta ja iso osa myös Vaasan ja Mustasaaren seudulta.

Palautteemme suunniteltuun Vt 3 parantamiseen välillä Helsingby – Laihia:

Linjausvaihtoehdot Ve0, Ve 1a ja Ve 1b: Miten näissä vaihtoehdossa pääsee jouhevasti Vaasan suuntaan?

Linjausvaihtoehdot Ve 2a ja Ve 2b: Missä meidän yritys on jatkossa?

Linjausvaihtoehdot Ve 2c: Miten tässä vaihtoehdossa pääsee jouhevasti Vaasan suuntaan?

Linjausvaihtoehdot Ve0, Ve 1a ja Ve 1b sekä Ve 2c: Liittymä päätielle siirtyy entistä kauemmaksi. Nyt Vaasaan lähtiessä Vt 3 on 0,9 km päässä yrityksemme piha-alueelta. Näissä vaihtoehdoissa kiertolenkkien jälkeen matkaa Vt 3:lle on 3,7 km enemmän kuin nyt. Nyt Vaasasta päin tultaessa liittymä Faaringintielle on Potilassa. Ve0, Ve 1a ja Ve1b malleissa joutuu ensin ajamaan keskustaan ja sieltä Faaringintielle eli matka pitenee 2 km ja monimutkaistuu.

Mikäli yritykseemme ei ole hyviä liittymiä, hankaloittaa ja vaikeuttaa se merkittävästi toimintaamme. Näemme nämä vaihtoehdon erittäin hankaliksi ja vaarantaisi koko yritystoimintamme.

Ongelmien korjaamiseksi ehdotamme Potilan ja Hulmin välille eritasoliittymää, joka mahdollistaisi jouhevan ja turvallisen reitin Vaasasta ja ennen kaikkea Vaasan suuntaan. Eritasoliittymään johtaisi nykyisen kaltainen Vt 3:n rinnakkaistie.

Linjausvaihtoehdot Ve 2a ja Ve 2b: Yrityksemme jää tien alle: Missä yrityksemme sijaitsee jatkossa? Kuka/mikä taho maksaa siirron? Kuka/mikä taho organisoisi siirron?

Mielipide 3

Onko tutkittu ohituskaistavaihtoehtoa välille Helsingby Mussmovägen Laihia Rudontien risteys? Tässä olisi hyvä mahdollisuus tehdä ohituskaista molempiin suuntiin kyseiselle matkalle. Keskikaitteella varustettuna liikenneturvallisuus tulisi hyvin hoidettua. Kustannuksiltaan varmaan edullinen ja toteutettavissa varmaan joustavasti.

Mielipide 4

Onko ohituskaistavaihtoehdot tutkittu kunnolla. Esimerkiksi välille Helsingby Mussmovägen - Laihia Potila.

Samoin olisi mahdollista jatkaa ohituskaistaa Rudon sillan jälkeen aina Hulmille saakka. Näin pysyttäisiin puolet koko matkasta toteuttamaan nopeampana tienä hetkittäisiä ruuhkaikoja silmällä pitäen, jotka ovat suuresti liioiteltuja. Moottoritie vaihtoehdot kokonaisuudessaan arvioiden huomioon ottaen suuret asumis ja ympäristö haitat sekä kustannukset on täysin järjetön vaihtoehto. Suurin hyöty saadaan alueella ohituskaistoista, jolloin yksittäisten kansalaisten alinopeudella aiheuttamat ruuhkat vältetään.

Mielipide 5

Koko tiehankkeen perustana on ollut arvio kasvavasta liikennemäärästä. Kuitenkin Koronan aikana monet ovat jääneet etätöihin, ja on huomattu, että se on erittäin hyvä tapa tehdä töitä. Uskon, että tämä jää yleiseksi tavaksi tehdä töitä ja vähentää osaltaan liikennemääriä. On myös suunnitteilla kiskobussia + muita joukkoliikennettä lisääviä uudistuksia, jotka vähentävät yksin autolla kulkevien työ- ja opiskelumatka-autoilua ja osaltaan vähentävät tarvetta järeille tiemuutoksille.

Selvityksessä mainittiin, ettei suuria muuttolintuparvia 2-tielinjausten lähistölle laskeudu. Tänäkin keväänä on Puntaistentien pelloilla oleskellut kymmenien yksilöiden kokoisia hanhi- ja joutsenparvia, sekä useita kurkia. Kapustarinnat ovat saapuneet vapun tienoilla pelloille sankoin joukoin. Muuttolintujen määrä vaihtelee vuosittain aika paljon. Peltojen ollessa märempiä lumisten talvien jälkeen, on lintuja enemmän. Sinisuo- ja Ruskosuohaukat vierailevat pelloilla, olen nähnyt ne joka kesä lähes päivittäin.

Mielestämme vaihtoehto yhden eri variaatiot ovat ainoat oikeat linjaukset. Tie voidaan hyvin tehdä vanhalle paikalleen 4-kaistaisena keskiaidalla varustettuna nopeuden ollessa korkeintaan 100 km tunnissa. Näin säästetään luontoa ja kustannuksia.

Mielipide 6

Vastustan Vt3 Helsingby-Laihia parantamishankkeen vaihtoehtojen 2a ja 2b toteuttamista.

Perusteluni ovat seuraavat:

2020-luvun arvot eivät priorisoi autoilijaa: Vt3 Helsingby-Laihia parantamishanke on kuin tuulahdus 1960-luvun Suomesta, jossa autoilijat olivat kaiken keskiössä. 2020-luvun arvot ovat täysin toisenlaiset; luonto-, kulttuuri- ja hyvinvointiarvoja priorisoivia ja niiden haittavaikutuksia minimoivia. Mikäli hanke toteutetaan, se tulisi toteuttaa edellä mainitut haittavaikutukset minimoiden vaihtoehtoina 1a tai 1b. Vt3 Helsingby-Laihia parantamishanke vertautuu 1960-luvun Helsingin keskustan rakentamiseen, jonka rakentamista puolsivat liikenteelliset seikat. Helsingin onneksi hanke haudattiin ja nyky-sukupolvi kiittää historiaa siitä. Se mistä Helsinki säästyivät voi lukea havainnollisilla 3D-mallinnuksilla osoitteessa <https://dynamic.hs.fi/2019/smith-polvinen/>

Helsingin läntisen sisääntuloväylän Länsiväylän parannustyö välillä Espoo-Kirkkonummi toteutettiin onnistuneesti vaihtoehtojen 1a ja 1b mukaisesti. Linjaus toteutettiin olemassa olevaa tielinjausta mukaellen. Maisemaan ei luotu täysin uutta tielinjausta vaan vanhaa kyettiin hyödyntämään tehokkaasti ja onnistuneesti. Haitat ja tuhot ympäristölle, maisemalle, ihmisille ja maanviljelylle minimoitiin. Tästä hankkeesta olisi hyväksi esimerkiksi Vt3 Helsingby-Laihia parantamishankkeelle.

Koronaviruksen ja etätyöskentelyn vaikutus liikennemääriin: Koko hanke on suunniteltu ennen koronavirukseen liittyvää kriisiä ja työelämän muutosta. Etätyöskentely muuttaa radikaalisti ihmisten liikkumista jota ei ole osattu ottaa huomioon hanketta suunnitellessa. Tulevaisuuden liikennemäärät on laskettu tilanteessa ennen koronapandemiaa ja kriisin vaikutus sen jälkeisiin liikennemääriin on vielä tuntematon. Koko hanke on saattanut muuttua kriisin myötä täysin tarpeettomaksi. Tarvittaisiin aikalisä ja uudet selvitykset, kun kriisin jälkeisen Suomen arkitodellisuus alkaa hahmottua.

Koronaviruksen jälkeisten matkustustrendien mukaisen, kansainvälisen tason maatilamatkailukohde suunnitteilla vaihtoehtojen 2a ja 2b kulttuurihistoriallisesti merkittävän peltomaiseman hiljaisuuteen Kaarloomantie 22:n toimesta. Vaasan lentokentän läheisyys, Vaasan merelliset mahdollisuudet sekä yhteistyö alueen kuuluisimman kansainvälisen brändin Kyrö Distillery kanssa tekevät hankkeesta erittäin merkittävän. Hanke on laitettu vireille ja Vt3 Helsingby-Laihia parantamishanke luonnollisesti tärvetäisi koko konseptin ja sen mukana tuoman kansainvälisen näkyvyyden alueelle.

Mielipide 7

Tässä sijaitsee.... Moottoritie pilkkoi tilan peltoja pahasti. Jäljellejäävät peltolohkot olisivat hyvin hankalan mallisia. Lisäksi tie pilaisi lähes kaikki lohkon laskuojan pohjoispuolella sijaitsevat salaojat. Jos tie toteutetaan tämän suunnitelman mukaisesti pitäisi salaojat rakentaa uudestaan ja peltolohkojen muotoa parantaa esim. tilusjärjestelyillä. Myös laskuojan putkittamista voisi harkita, jolloin ojan eripuolilla olevat osat voisi yhdistää.

Mielipide 8

Kartoilla mielipide koskien suunnitelmakarttojen VE1a, VE1b sekä VE2c tielinjauksien yhteydessä olevaa paikallistielinajausta.

Mielipide 9

1a: Vaihtoehto katkaisee maatiloja siten, että talouskeskukset jäävät moottoritien eri puolelle kuin viljelysmaat. Tämä aiheuttaa lisää ylimääräistä ajoa ja sitä kautta huomattavia ilmansaasteita. Peltojen taloudellinen käyttö käy kannattamattomaksi. Myös muu paikallinen liikenne joutuu kiertämään ja siten lisäämään saasteita. Eritasoliittymä paikallisteineen tekee alueesta tulva-aikana altaan. Nykyisin tulva pääsee leviämään pelloille Sevarin suuntaan ja sieltä alaspäin. Uudet paikallistiet estävät tämän. Lisäksi paikallistiet pilkkovat tilojen pellot pieniin epäkäytännöllisiin lohkoihin. Koko maalaismaisena pilkkoituu epäkäytännöllisiin tilkkuihin.

1b: Sama kuin edellä. Lisäksi pilkkoutuvien tilojen määrä on enemmän kuin 1a. Vaihtoehto 1a ja 1b käyttää nykyistä 3-tietä osana moottoritietä. Nykyinen 3-tie on tehty 1960 luvun alussa ja on nykyisillä ajoneuvopainoilla viimeisen kymmenen vuoden aikana alkanut pettää. Vaihtoehdossa 1a ja 1b tämä joudutaan avaamaan ja pohjustamaan uudestaan. Näin ollen on parempi tehdä tykkäänään uusi linjaus vaihtoehtojen 2a tai 2b mukaan. Hitaassa- ja paikallisliikenteessä nykyinen tie kestää.

2a: Tämä vaihtoehto on käyttökelpoisen. Se aiheuttaa vähemmän maalaismaiseman pilkkoutumista kuin 1a ja 1b uusine paikallisteineen. Luonnolle koituu vähemmän haittaa kuin 1a ja 1b paikallisteineen. Peltolohkot pilkkoutuvat vähemmän kuin 1a ja 1b ja nämä pilkkoutumiset on helpompi korjata lunastuksilla ja tilusvaihoilla. Tämä vaihtoehto ei lisää paikallisten asukkaiden liikennettä, vaan se toimii kuten nykyin. Tässä vaihtoehdossa tulee vähiten ns kiertoliikennettä ja tätä myöten vähiten saasteita. Tämä vaihtoehto ei vaikuta Alakylän tulvatilanteeseen. Maunulan eritasoliittymässä täytyy paikallisliikenne päästä liittymään moottoritiele, Tervajoen suuntaan ja Tampereen suuntaan ja takaisin. Myös hitaanliikenteen on päästävä Tervajoen ja Tampereen suuntaan ja takaisin ilman monivaiheisia paikallisteitä. Samoin Mustasaaren päässä pitää "vanhalta kolmotieltä" päästä moottoritiele ja sieltä pois. Tämä liittymismahdollisuus palvelee myös mahdollisesti tulevan akkutehtaan tai sille alueelle tulevan teollisuuden liikennettä.

2b: Sama kuin edellä. Tämä rikkoo Mustasaaren puolella enemmän peltoja kuin 2 a

2c: Rikkoo enemmän kylämiljöötä ja aiheuttaa enemmän tulvavaaraa kuin 2 a ja 2b

Mielipide 10

Vaihtoehdot 2a ja 2b ovat toteutuessaan, alueen maatalouselinkeinon kannalta kaikkein huonoimmat.

Alueen viljelyllä on satoja vuosia pitkät perinteet. Viljelysmaata jää runsaasti tien alle ja tiluskuviot pirstaloituvat. Itsellämme tilan paras peltokuvio on vaihtoehtojen 2a tai 2b toteutuessa menossa kahdeksi kolmion muotoiseksi lohkoksi, näille kummallekin peltolohkolle nykyinen kulkuyhteys katkeaa. Kupparlan alue on osayleiskaavassa merkitty kyläkuvallisesti arvokkaaksi alueeksi museoineen ja vanhoine pohjalaistaloineen ja maisemallisesti arvokkaaksi peltoalueeksi, ollen tyypillinen pohjalainen lakeusmaisema. Luonnonsuojelun kannalta alueella pesii rauhoitettu ja harvinaistunut peltopyykanta. Pesintä keskittyy nimenomaan vaihtoehtojen 2a ja 2b ympäristössä olevalle alueelle.

Laihian Rudon ja Alakylän alue eivät ole erityisen tulvaherkkiä. Viimmeisestäkkin kevättulvasta on vuosikymmeniä. Tulvaherkkyydellä ei voi poissulkea vaihtoehdon 1 toteuttamista, koska tulvat alueella ovat toistuneet vain pitkien aikajaksojen välein Laihianjoen pienen valuma-alueen vuoksi.

Mielipide 11

Nykyisen vt3 parantaminen paikoilleen (vaihtoehdot 1a ja 1b) tulisi vaikeuttamaan niin omaan kuin muidenkin Potilalaisten elämään. Samoin kuin vaihtoehto 2c. Meiltä poistuisi liittymä valtatie kolmelle, jolloin kiertotie täältä muualle pidentyisi merkittävästi.

Suunnitelma uudesta rinnakkaistiestä ei ole inhimillinen. Ei voida olettaa, että ihmiset kiertäisivät pitkää hiekkatietä kilometrejä päästäkseen valtatielle. Potilasta tulisi olla oma ramppi valtatielle, jos yllä mainittuja vaihtoehtoja lähdetään toteuttamaan. Kiertomatka Alakylän uudelle rampille olisi liian pitkä. Nykyistäkään hiekkatietä ei saada ylläpidettyä, joten miten uusi pidempi reitti saataisiin pidettyä inhimillisenä? Rinnakkaistien tulisi olla nykyisen 3-tien veroinen, jos sellainen tänne haluttaisiin. Potilantiellä on paljon maatalousliikennettä ja laitteet on nykypäivinä isoja. Nykyisinkään tiellä ei mahdu ohittamaan vastaantulevaa maatalousliikennettä kapean tien ja leveiden maatalouslaitteiden takia. Jos henkilöautoliikennettä ohjataan vielä enemmän tälle tielle ja sekaan laitetaan pyöräilevät koululaiset ja muu kevytliikenne, niin kaikkien turvallisuutta ei pystytä takaamaan, Käsittääkseni hankkeen tarkoitus oli kuitenkin lisätä liikenneturvallisuutta kaikilta osin, ei vain valtatie kolmella? Eli mikäli Potilantiestä tehdään rinnakkaistie, niin tietä tulisi leventää ja parantaa merkittävästi. Tie on nykyisellään liian kapea rinnakkaistieksi liikennemäärien siinä lisääntyessä.

Matka-aika Vaasaan myös kasvaisi merkittävästi, mikäli liittymiä välillä Laihia-Alakylä olisi vain ne kaksi. Täältä on kuitenkin myös työmatkaliikennettä ja meillä on yhtäläinen oikeus kulkea töihin hyvää, nopeaa ja turvallista reittiä suuntautui työliikenne sitten Vaasan tai Laihian suuntaan.

Rinnakkaistiesuunnitelmissa oli myös suunnitelma Potilantieltä Maunulan suuntaan. Se olisi myös turvallisuusriski. Lisääntynyt liikenne vähentää asumismukavuutta ja hyvinvointiamme. Myöskään tuottavaa peltomaata ei ole syytä pilkkoa. Lohkot ovat jo nykyiselläänkin pieniä ja niiden pilkkominen lisää ei ole perusteltua. Uuden rinnakkaistien tulisikin kulkea nykyisen vt3 rinnalla, ei keskellä asutusta ja peltoja.

Myös Hulmin kyläkoulun ja päiväkodin jääminen valtatie toisella puolen aiheuttaisi omat haasteensa. Toki sinne jatkossakin pääsis pyörätietä nopeasti ja turvallisesti, mutta kulkeminen autolla hankaloituisi huomattavasti. Vaihtoehtojen 1 a ja b, sekä 2c toteutuessa autolla tulisi jatkossa kiertää

joko Alakylän ja Rudon kautta tai Maunulan ja kirkonkylän kautta koululle. Kiertomatka olisi merkittävä. Tämä ei lisäisi Potilan ja lähialueen viihtyvyyttä, eikä innosta lapsiperheitä muuttamaan tänne. Eli tämä kouluasia tulisi myös huomioida päätöksenteossa.

Lisääntynyt meluhaitta vaihtoehdoissa 1 a ja b, sekä 2c mietityttää myös.

Eli mikäli vaihtoehtoja 1a ja b tai 2c lähdetään miettimään, niin kaikki yllämainitut kohdat tulee ottaa huomioon päätöksenteossa. Mietintään tulisi ottaa myös alkuperäinen suunnitelma eritasoliittymästä huoltoasema Nesteen kohdille.

Mielipide 12

Vaihtoehto 1a: Praskitien liittymän poisto aiheuttaa meille usean kilometrin kiertotien asiointissa esim Laihian kirkolle. Viljelysmaidemme vuokramiehen tilakeskus sijaitsee Vaasantien ...puolella, joten maillemme kulku joudutaan tekemään uuden eritasoliittymän kautta. Havainnekuvasa la koillisesta lounaaseen ei näy liittymää Tulisaarentiestä Praskintiehen, eikä vanhaan Karkkimalantiehen.

Vaihtoehto 1b: Eritasoristeyksestä Laihian suuntaan menevä uusi tie joen yli mentyään lohkaisee joen rannassa ja Praskintien itäpuolella olevat peltolohkomme pahanpäiväisesti. Uuden tien eteläpuolelle jäävien pajojen viljely muuttuu lähes mahdottomaksi. Kulku maillemme vaikeutuu erittäin hankalaksi, ja viljankuivaamot jäävät uuden ja vanha tien väliin. Uuden tien eteläpuolelle jäävä alue ja joen rannassa oleva lohko ovat aluesuunnitelmassa asuinrakennusalueita. Tämä tielinjaus pilaa täysin mahdollisuudet tulevaisuuden rakentamiseen. Moottoritien läheisyys aiheuttaa meille selvästi meluhaittoja ja mahdolliset meluesteet pilaavat täysin kylämiljöön.

Käsityksemme mukaan vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c ovat kokonaisuutta ajatellen selvästi järkevämmät toteutettavaksi. Emme ymmärrä miksi vaihtoehdoissa 1a ja 1 b tullaan vanhaa tielinjaa ja sitten yhtäkkiä tehdään parin kilometrin matkalla mutkat pelloille ja palataan takaisin vanhalle linjalle. Näin pilataan monen tilan viljelysmaat ja kylämiljöö sekä hankaloidaan normaalia elämistä.

Mielipide 13

Enligt flera av oss invånare i Mussmo, Pundars och Rimal är alternativ 2a 2b 2c lika dåliga, och de sämsta alternativen eftersom:

- jordbruket förstörs och försvåras
- skogsbruket förstörs och försvåras
- orörd, djurrik, fridfull landsbygd förstörs
- fridlysta arter störs och kan försvinna
- fornminnen kan skadas
- det är det dyraste alternativet, och blir säkert dyrare med tanke på lermarken och sura jordar som skall åtgärdas
- det har största konsekvens på fastigheter, och flera generationers livslånga verk förstörs och försvåras

Personliga frågor:

- Riksväg 3 är redan en fullt fungerande väg, men kan självklart förbättras.
- Varför leds inte långsam trafik in på byavägar?
- Varför byggs inte omkörningsfiler på befintlig väg?
- Varför byggs inte en parallell väg bredvid den befintliga vägen, som gjordes från kvevlax-stormossen?

i 7 landskap och kulturmiljö:

Varför är bilderna 7-2, 7-3, 7-5, 7-7, 7-8, 7-9, 7-10, 7-11, 7-12, 7-13, 7-18, 7-19, 7-20, 7-21, 7-22, 7-29 fotade en mulen, dimmig och allmänt tråkig mörk vinterdag, och inte på sommarhalvåret när allt står i blomm, som i t.ex. 8.4.1 figur 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.20?

i 7.5-konsekvenser för landskap och byggd kulturmiljö:

Varför är det skrikiga nyanser av lila/rosa i 1a 7.5.2 och 1b 7.5.3, detta anser jag vara så att det ska skära sig från terrängen och verka dålig, medan i 7.5.4 2a är harmoniskt gul och 7.5.5 2b nästan helt försvinner i terrängens karta (se t.ex. figur 7-40 och 7-42) detta anser jag vara med flit för att det skall verka som att inget skulle ändras om detta vägförslag skulle genomföras. Även 2c figur 7-49 så är det en väg nästan helt bortgömd om man inte är väldigt observant.

Personliga åsikter:

Förbättra och underhåll (vilket verkar svårt) befintlig väg.

1a och 1b är billigare och går snabbare att färdigställas.

2a 2b 2c Varför skall åkrar, gårdar och familjer drabbas för att det skall gå någon minut snabbare att köra?

På befintlig väg är det rusningstrafik 1 timme på morgonen, och en timme på eftermiddagen, känns onödigt att kosta på allt mellan 91 till 147 miljoner euro.

2a 2b 2c varför splittra åkrar och förstöra orörd natur och landsbyggd för nästa generations lantbrukare, det kommer bli väldiga omvägar för att ta sig från en sida motorvägen till den andra, till de små åkerbitarna som lämnar kvar i såna fall. 1a 1b är väl något smartare alternativ med tanke på att åkerantalet som skulle splittras är betydligt mindre och det skulle endast ta på en av åkerkanten för de flesta. Det som skulle splittra åkrarna minst och beröra människorna som bor runtom är ju att fortsätta som det är, med alternativ 0, vilket fungerar varje dag sedan vägen byggdes.

Alternativ 0 är ett självklart alternativ.

Alternativ 1a och 1b är naturligtvis en liten förbättring, men fortfarande skulle det gå att förenkla så att mindre skulle drabbas av vägen.

Alternativ 2a, 2b och 2c har störst negativ inverkan på allt och alla och är fullkomligt idiotiskt planerat.

Det blir inte flera åkrar på landsbygden, bara mindre!

Mielipide 14

Undertecknade representanter för invånare i Helsingbyområdet vill efter det vi tagit del av MBK-utredningen gällande förbättring av trafikförhållandena på RV 3 Vikby — Laihela fortsättningsvis starkt framhålla att vi med stöd av ett 50-tal fastighetsägare i området förespråkar alternativ 2 A.

Enligt vår mening är det av yttersta vikt att Helsingbyområdet även i fortsättningen förblir som en helhet utan en motorväg som delar området i två delar. En helt ny dragning av vägen enligt alternativ 2 A ger även goda möjligheter att planera Helsingbyområdet och utnyttja befintligt vägnät vilket kan vara av yttersta vikt med tanke på redan planerade Gigafactoryområdet, samt de tilläggsområden som kommunen anskaffat för framtida bruk.

Vi har reagerat speciellt på att man från planeringshåll håller en ombyggnad av nuvarande sträckning som "mest sannolik" vilket går emot både markägarnas åsikt och den sträckning som Landskapsplanen förespråkar.

Mielipide 15

Konsekvenserna för samhällsstrukturen i området: Även om syftet med detta omfattande vägprojekt enligt riksomfattande mål antagligen är att förbättra och försnabba trafikrörelser och -flöden förbi området bör även konsekvenserna för det samhälle som finns invid de olika alternativen bedömas och beaktas i tillräcklig omfattning.

Tillgänglighet till närservice och områdets trafikflöden: När man läser konsekvensbedömningen kan man lätt att tro att man genom att flytta vägen söderut enar Helsingby som byasamhälle och kommundelcentra. Oavsett vilket vägalternativ som förverkligas så kommer delar av Helsingby fortsättningsvis finnas på södra sidan av vägen (bosättning längs bl.a. Rimalvägen och Pundarsvägen), varför det krävs tillräckligt med förbindelselösningar för att befolkningen på ett säkert och enkelt sätt når de serviceställen som finns i byns centrum, såsom dagvård och skola. På södra sidan av riksväg 3 bor många barnfamiljer. Båda dessa vägar bör genom över- eller underfart knytas ihop med områdets centra. Delområdet Helsingby/Toby är ett av Korsholms fem delcentra med mål att öka bosättningen. En planskild korsning med ramper till och från området är absolut nödvändig för en hållbar utveckling av framtida trafikströmmar.

Bullerbekämpningen: I den fortsatta planeringen bör ingå effektiva åtgärder för bullerbekämpning, i synnerhet för det område där man i konsekvensbedömningen konstaterar att "Samverkande buller uppkommer tillsammans med bullret från Vasa flygplats i alternativ 2a–2c vid vissa bostäder nära flygfältet." "I alternativ 2a, 2b och 2c blir konsekvenserna för både landskapet och den byggda kulturmiljön av stor negativ betydelse. De största konsekvenserna orsakas av att huvudvägsträckningen löper över ett vidsträckt öppet åkerområde." Eftersom bullerbekämpning för luftbuller är så gott som omöjligt att förverkliga så bör gränsvärdet för vägbullret sänkas under normala riktvärden för att dämpa det ackumulerade bullret i ett landskap där bullret färdas mycket långt utan hinder pga dess öppna karaktär. Användandet av kombinerade och tillräckliga bullerskydd som passar in i landskapsmiljön ska förverkligas enligt bästa möjliga teknik för att underskrida gränsvärden med råge.

Miljövärden i området: "Konsekvenser av stor negativ betydelse uppkommer då alternativen 2a, 2b och 2c dras över ett vidsträckt öppet åkerområde och byggnader hamnar under eller i närheten av vägen. I alternativ 2a och 2c uppkommer också stora negativa konsekvenser för naturen och naturens mångfald"

Denna beskrivning känns oroväckande. I området trivs älg, vitsvanshjortar och rådjur. Även lodjur och varg rör sig i området. Området är viktigt för stora flyttfågelbestånd och det märks att det finns ett mångfald av olika arter i området. Vi upplever att bedömningen av konsekvenserna för naturens mångfald inte utretts i tillräcklig omfattning och att det finns all anledning att genom fältobservationer få en uppfattning om bl.a. olika flyttfåglars rörelser i området. I projektet måste också viltjurens möjlighet att röra sig till och från kusten bedömas utgående från att det redan finns viltstängsel från nuvarande motorvägs början in mot Vasa centrum och därifrån ytterligare norrut till Kvevlax. Ett tillräckligt antal **för viltjuren anpassade viltövergångar/undergångar** bör förverkligas i detta område med beaktande av redan existerande viltstängsel för befintlig motorväg.

Vägalternativen: Vägalternativen 2 a-c borde kompletteras med ett d-alternativ som dras närmare nuvarande riksväg 3 och invid befintlig kraftledningslinje, för att undvika ytterligare minskning av åkermark och minimera antal bostäder som hamnar under den nya vägen. Vägplaneringen bör göras så att riksvägen i ett senare skede kan förlängas förbi Laihela centrum också, där ju hastigheten är betydligt lägre än i det nu planerade området. Ifall syftet är att försnabba trafiken mellan Vasa och Tammerfors är det märkligt att vägen inte dras förbi Laihela centrum också. Det finns mycket som kunde förbättra nuvarande vägsträckning också, fler underfarter och funktionella bullerskydd för de mest utsatta fastigheterna längs nuvarande riksväg 3 t.ex.

Mielpide 16

Alternativ 0: Förbättring av befintliga vägen.

Ett fullt acceptabelt alternativ. Kanske med rondeller och omkörningsfiler.

Alternativ 1: Jag motsätter mig alternativ 1 p.g.a. den nya informationen som har framkommit med flera parallella vägar som dessutom är ritade rakt över min spannmålstork samt åker. Det blir omständigt att kunna röra sig smidigt med jordbruksmaskinerna och alternativ 1 blir en korridor mitt genom byn som vi i Helsingby inte har någon som helst nytta av.

Om alternativ 1 blir av kräver jag att det byggs en ny spannmålstork samt silo ...innan den nuvarande rivs.

Som jordbrukare yrkar jag på att få motsvarande mark på annat närliggande, lämpligt ställe, alternativt full ersättning för de områden som hamnar under vägen. En stor åker är betydligt mera värd än de små marker som blir kvar efter vägen byggs. Jag yrkar dessutom på ersättning för men - de kvarvarande åkerlapparna blir svårskötta med dagens stora maskiner.

Alternativ 2b, 2c: Ett fullt acceptabelt alternativ som jag kan godkänna.

Jag ser helst att Middashult-skogen inte berörs av vägen, eftersom det är en mycket trivsamt, rolig gammal skog med historia. Där finns även rikligt med djurliv, svamp och bär. Jakt med hund bedrivs också i skogarna i området vilket är mycket viktigt med tanke på viltolyckor och planteringar. Skogen är även ett föryngringsområde för lodjur.

Avslut: Hoppas på ett beslut snarast så att jag kan planera framtiden med jordbruket.

Mielipide 17

Asumme Laihialla ...omakotitalossa kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla alueella. Nyt kaikki suunnitelmassa esitetyt vaihtoehdot, joissa uutta tiestöä rakennettaisiin nykyisen valtatie eteläpuolelle (mukaanlukien sekundääritiet) rikkoisivat peruuttamattomasti kulttuurihistoriallisia alueita useassa kohdassa. Olemme asuinpaikkaa valitsemme päätyneet nimen maan rauhalliseen maalaisympäristöön mitä tämä alue nykyisellään edustaa ja emme halua, että uudet tiejärjestelyt rikkoivat tätä idylliä.

Mikäli tiejärjestelyjä on kuitenkin tehtävä, toivomme että ne suunniteltaisiin nykyisen valtatie paikalle parantamalla ja kehittämällä sitä edelleen.

Mielipide 18

Asumme Laihialla ... alueella, jota moottoritiekehityshanke koskettaa ja palautteemme koskee erityisesti vaihtoehtojen 2a ja 2b mukaista ratkaisua.

Mikäli moottoritie tullaan rakentamaan Laihialle, sen sijoittaminen vaihtoehtojen 2a ja 2b mukaisesti olisi mielestämme todella huono ratkaisu. Moottoritie tarvelisi maisemallisesti merkittävän kulttuuri- ja maiseman Kupperlantien, Rudontien ja Kaarluomantien seudulla, jossa mm. Laihian Nuukuuren museo sijaitsee, sekä aihauttaisi asuinalueille merkittävät äänihaitat. Alueella on paljon omakotitaloja, jotka on suunniteltu maaseudun rauhaan. Omaan asumismukavuuteemme aiheuttaisi myös täysin kestävämmältä vaikuttavan muutoksen... Olemme talon sijainnin valinneet yksityisyyden ja luonnonrauhan vuoksi ja satsanneet siihen omaisuuteemme.

Luontevinta kuntalaisen ja asukkaan näkökulmasta olisi, että mahdollinen moottoritie toteutettaisiin mukaillen nykyistä valtatieta mahdollisimman pitkälti. Tällöin muutokset maisemallisesti, aluerakenteellisesti ja äänenmelutasoihin olisivat vähäisimmät. Tämän uskoisi olevan myös kustannustehokain ratkaisu. Myös nykyinen vastavalmistunut tienparannusinvestointi tulisi parhaiten hyödynnettyä tällaisessa ratkaisussa (vaihtoehdot 1a ja 1b).

Mielipide 19

Det behövs inte byggas någon motorväg utan brädda den befintliga vägen eller bygg omkörningsfiler istället. Tillåt att sakta gående fordon får använda cykel och gångbanan istället. Dessutom blir hastigheterna alldeles för höga. 80 km/ timme räcker bra.

Markägarna har inte blivit hörda gällande åkermarken. Jag tycker att det är markägarna och invånarna som borde höras från Korsholms sidan eftersom att det är vi som är de stora förlorarna om en motorväg byggs, invånarna från Laihela drabbas inte lika hårt.

På vems initiativ är det att en motorväg skall byggas? Som jag ser det så är det onödigt att bygga nya vägar utan ta hand om de befintliga vägarna så att de är i körbart skick. Det är stora summor i omlopp 95 miljoner till 149 miljoner det dyraste alternativet om det ens räcker till. Som aktiv jordbrukare så blir det dyrt ekonomiskt att ta hand om ett skifte på 1ha -3ha när åkern är kluven mitt i tu. Dessutom kan det hända att vi bönder har lån på de åkrar som vägen skall byggas på.

Om en ändring ska göras så bredda den befintliga vägen.

Förstod att Kommunstyrelsen i Korsholm hade gått in för alternativ 2. I deras beslut kommer det inte fram om det är a b eller c alternativet.

Alternativen: 2c förstör mindre hus än de andra alternativen och är det billigaste alternativet 2a Intill forngravarna finns även flygekorrar och ett rikt djurliv med rovfåglar och lodjur.

Vi som bor på den norra sidan av den nuvarande vägen kommer att få problem när vi skall över till den södra sidan av vägen till vår åkermark. Dessutom kommer motorvägen att dela Helsingby i 2 delar och det är för stort ingrepp i naturen och i miljön. Om vägen byggs så är nog minimikraven att det finns en under eller överfart vid Pundarsvägen och Helsingbyvägen så att jordbrukarna och invånarna kommer över till den södra sidan samt bullerskydd. Att vi som bor på norra sidan av Helsingby först ska köra en omväg som byggs från Ruto är helt och hållet en dum ide vi vill inte ha omvägar därför att det har betydelse för vårt arbete vi vill inte köra långa omvägar vår tid är dyrbar och det blir mera kostnader i bränsle.

Att förstöra miljön och lantbruksmarken genom att dra en motorväg genom odlingsmarken är inte okej, samtidigt som invånarantalet växer och matbehoven ökar. Den odlingsmarken som hamnar under asfalten är brukad odlingsmark och kan inte användas mera.

Mielipide 20

Vt3 Helsingby-Laihia tiesuunnitelmakartoista puuttu meidän omakotitalo, jonka rakensimme 2019-2020 talomme on aika lähellä suunniteltua tietä.

Mielipide 21

Haluan kommentoida Laihian moottoritie -hanketta... Vuosi vuodelta arvostan yhä enemmän ja enemmän suomalaista maajussia, hänen utteruuttaan, ja lisäksi Pohjalaista aakiaa laakiaa maise-
maa, josta monen on vaikea irrottautua lähtemällä asumaan muualle päin Suomea.

Nyt on kuitenkin iso huoli mielessä tämän 3-tien laajennushankkeen takia. Kaavaillut tievaihtoehdot 2a ja 2b kulkisivat omien peltojeni halki Kupparlassa, mikä toki ensinnäkin veisi palan maistani, mutta lisäksi hankaloittaisi moottoritien toiselle puolelle jääville peltosaroille pääsyä. Etäviljeijän ja muutenkin ahtaalle puristetun maajussin elinkeinoa kuristettaisiin entisestään. Ja tiedän etten olisi ainoa maajussi Laihialla, jolle nämä 2-vaihtoehdon linjaukset toisivat paljon lisäharmeja.

Vaikka tuo peltojeni rikkominen toisi eniten henkilökohtaista harmia minulle, niin suren kuitenkin ehkä vielä enemmän tuota mahdollista maalaisidyllin ja pohjalaisen mielenmaiseman, isojen peltoaukoiden menettämistä. Koska sitähän nuo vaihtoehdot 2a, b, c tekisivät. Lisäksi ne tarvelisivät varsin

tehokkaasti Kupparlantie museonmäen ja sen lähitienväen miljööseen. Näitä arvoja ei kerran ne rikottu-
aan voisi ikinä enää saada takaisin. Vaihtoehto 2c säästäisi sentään vähän paremmin Kupparlassa
ja Maunulan asuinalueita, mutta lännempänä sekin rikkoo ikävästi vanhaa koskematonta pelto-
maata.

Lisäksi ajattelen niinkin, että olisiko reilua tärvtä iso pala arvokasta maalaismaisemaa sen vuoksi että
ajoaika lyhenee muutamalla minuutilla. Mitkä arvot ovat tärkeitä? Se, että liikenne sujuu hieman
paremmin, vaiko se, että ihminen ja luonto voi paremmin. Eikä ajoaikakaan edes lyhenisi verratta-
essa 2-vaihtoehtoja ykkösiin, itse asiassa toisin päin, koska 2-vaihtoehdot taisivat olla pari kilometriä
pidemmät kuin ykkösuunnitelmat. Entä se, halutaanko tukea vai hankaloittaa kotimaisen ravinnon
tuotantoa? Laihian pelot ovat erinomaisia, etelä-Suomen pelkoihin verrattavia viljaaitoja. Kuinkahan
monta hehtaaria peltoalaa jäisi etenkin vaihtoehtojen 2a-c alle?

Kun luin raporttianne eri vaihtoehtojen haitoista, tulikin itse asiassa sellainen vaikutelma, että eihän
noissa 2-vaihtoehtoissa olisi mitään järkeä toteuttaa. Ne toivat lähes jokaisella mittarilla eniten va-
hinkoa. Ne tärvelisivät eniten maisemaa, aiheuttaisivat eniten harmia luonnolle, jättäisivät alleen eni-
ten koteja ja muita rakennuksia, tärvelisivät kulttuurimaisemaa, kulkisivat liito-oravien reiteillä, jne,
jne. Ja olisivat lisäksi huomattavan paljon kalliimpia kuin vaihtoehdot 1a ja 1b. Erityisesti vaihtoehdot
2a ja 2b olivat reilusti muita kalliimpia.

Ja kun maalaisjärjellä ajattelee, niin onhan se tie, joka tulee täysin uuteen paikkaan huomattavasti
dramaattisempi muutoksen tuoja ympäristöönsä monella taholla, kuin tie, jota vain laajennetaan van-
halle paikalleen. Ihmiset, jotka jo asuvat ison tien varressa, ovat tottuneita siihen, eikä muutos moot-
toritieteksi ole niin ratkaiseva muutos. Toisin taas ne, jotka asuvat idyllisessä maalaismaisemassa, ja
ovat siihen tottuneet, tai ehkä juuri siksi niille asuinsijoille hakeutuneet, joutuisivat todella suuren,
ankean muutoksen eteen, kun ikkunan alla pellon sijaan olisikin moottoritie. Se, että naapurustoon
vedetään pienempää kylätietä, ei ole niin raju muutos. Ja jos vaihtoista 1a tai 1b jompi toteu-
tuisi, niin ymmärtääkseni uusia tielinjauksia tehtäisiin vain noin 4km, nekin pienempiä yhdysteitä.
Vaihtoehtoissa 2a ja 2b koko 14 kilometriä uutta moottoritielinjausta tulisi puolestaan uuteen paik-
kaan, ja lisäksi toki pienemmät liittymätiet. Näissä kahdessa on ihan valtava ero ihmiselle, joka asuu
siellä!

Me näimmekin täällä Kirkkonummella kymmenisen vuotta sitten sen vaihtoehdon, että valtatie 51
Espoon rajalta tänne Kirkkonummelta laajennettiin moottoritieteksi juurikin niin, että moottoritie laajen-
nettiin entisen tien paikalle, toinen puolisko entisestä tiestä saaden. Silloin jo ajattelin kuinka fiksum
ja näppärää laajentaminen oli, kun ei tarvinnut sotkea usean ihmisen asioita uusilla tielinjauksilla.
Toimisi varmasti siellä Laihiallakin.

Faktahan on se, että vaikka kyse on valtatiestä 3, ei autotiheys siellä Pohjanmaalla ole lähellekään
sama kuin täällä etelän päässä. Lisäksi näin korona-aikaan mietityttää sekin, tuleeko etätyöskente-
lystä yhä suositumpaa, eikä liikennemäärä kasvakaan kuten kuvitellaan??

Suuremmat haitat tievaihtoehtoista 2a-c 1a-b:hen verrattuna olivat lähinnä rakennusteknisiä, vesis-
töihin liittyen. Luottamukseni suomalaiseen insinööriin on kuitenkin niin suuri, että uskoisin heidän
osaavan laskea rakentamiseen liittyvät asiat sellaisiksi, että haittaa tulisi mahdollisimman vähän.

Itse olen ehdottomasti sitä mieltä että vaihtoehdot 1a tai 1b olisivat ehdottomasti järkevämät toteu-
tusvaihtoehdot kuin vaihtoehdot 2a-c, mihin te monessa tutkimuksessannekin olette ikään kuin pää-
dyttekin.

Mielipide 22

Uudet pelloille rakennettavat tiet aiheuttavat vinoja kulmapaloja peltoihin haitaten pahasti viljelyä.
Tämä tulisi olemaan pysyvä haitta koneiden käytössä sekä pinta-alan menetys ja negatiivinen vai-
kutuksen kulttuurimaisemaan. Tästä syystä kannatan suunnitelmaa 0.

Mielipide 23

Haluan julkituoda tässä kirjallisessa mielipiteessäni sen, että vaadin ehdottomasti ko. tiehankkeessa hylättäviksi vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c.

Kaikki em. vaihtoehdot pilaavat valtavalla melukuormituksella asuinalueeni ns. Kupparlanmäen, pitalen sen ympäristön, visuaalisen näkymän ja aiheuttaen hirvittävän meluhaitan, joka on jatkuvaa. Myös kiinteistöjen arvo laskee moottoritien läheisyyden vuoksi ja kaikkinaisen mukavuus ennen niin rauhallisesta ja idyllisestä mäestä häviää. Ihmisten asuinmukavuuden romahtaessa myös erilainen linnusto ja alueen muu eläimistö häviää.

Toisekseen järkyttävän älyttömät tiesuunnitelmat rikkovat hienot viljelyspellot tilkkutäkeiksi, joilla ei ole enää arvoa kenellekään. Käsittämätöntä välinpitämättömyyttä alueen viljelijöistä ja ruokatuotannosta nuo suunnitelmat. Älyttömiä työpöydällä mistään piittaamatta piirrettyjä tiesuunnitelmia, joita ei voi mitenkään ymmärtää tai hyväksyä, vaihtoehdot 2a, 2b, ja 2c.

Mielestäni ainut järkevä tievaihtoehdo näissä suunnitelmissa on alkuperäisen tievaihtoehdon levennys moottoritien vaatimaan leveyteen, koska siinä on pienin haitta kaikelle. Hyötynä on lähes valmis tie, jota tarvitsee vain leventää tarpeeksi moottoritien leveyteen ja reunuksiin ja liikenne kykenee kaiken aikaa kuitenkin kulkemaan lähes normaalisti.

Mielipide 24

Ehdotuksemme VT 3 välillä Helsingby-Laihia moottoritien jatketta on 1 ab_4 (4) pdf koskien Laihian Maunulassa omistamiamme tiloja...