



26.6.2020 (korjattu
1.7.2020/HL 52§)

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,
Liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualue
PL 156
60101 SEINÄJOKI

YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ VALTATIE 3 VÄLILLÄ HELSINGBY-LAIHIA -HANKKEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

Hankkeesta vastaava on toimittanut 5.3.2020 Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueelle (jäljempänä ELY-keskus) ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen.

HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Hankkeen nimi

Valtatie 3 välillä Helsingby – Laihia, (Mustasaari ja Laihia)

Hankkeesta vastaava

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualue, yhteyshenkilönä Eeva Kopposela

YVA-konsultti

Ramboll Finland Oy, yhteyshenkilönä Joonas Hokkanen

Hankkeen kuvaus ja vaihtoehdot

Hankkeen tarkoituksena on parantaa valtatietä 3 Mustasaaren Helsingbyn ja Laihian keskustan välisellä alueella. Suunnittelualueen pituus on noin 14 km ja se alkaa Mustasaaren Vikbyssä valtatie 8 eritasoliittymästä ja yhdistyy Laihialla Maunulan eritasoliittymään.

Valtatie 3 on Helsingistä Tampereen kautta Vaasaan johtava valtatie, joka on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista päätieyhteyksistä sekä osa kansainvälistä Euroopan laajuista kattavaa verkkoa (TEN-T ja E12). Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Yhteysvälin haasteina ovat etenkin turvallisten ohitusmahdollisuuksien puute, liittymien turvattomuus ja matka-ajan ennakoitavuuden vaikeus kaikilla liikennemuodoilla. Ongelmista aiheutuu onnettomuuksia ja vaaratilanteita sekä lisäkustannuksia erityisesti raskaalle liikenteelle. Tulevia järjestelyjä suunniteltaessa lähtökohtina ovat nykyisellä tielinjalla

100 km/h ja uudella tielinjalla 120 km/h nopeusrajoitus ja mahdollisimman yhtenäinen palvelutaso.

Arvioitavina olleet vaihtoehdot:

Vaihtoehto Ve 0: Nykyinen valtatie

Valtatie 3 säilyy nyky muodossaan nykyisellä paikalla eli parantamishanketta ei toteuteta. Vaihtoehto 0 on vertailuvaihtoehto.

Vaihtoehto Ve 1a: Nykyisen valtatieparantaminen ja uusi Alakylän eritasoliittymä

Vaihtoehdossa valtatieä kehitetään pääsääntöisesti nykyisellä paikalla 2+2 -kaistaiseksi ja hidasliikenne käyttää rinnakkaistietä. Alakylän kohdalla valtatie linjausta oikaistaan ja siirretään pohjoiseen siten, että nykyinen valtatie jokisilta voidaan säilyttää rinnakkaistieyhteytenä. Rinnakkaistiet ovat sekaliikenneväyliä.

Vaihtoehto Ve 1b: Nykyisen valtatieparantaminen ja uusi Alakylän eritasoliittymä nykyisen tien pohjoispuolella

Vaihtoehdossa valtatieä kehitetään pääsääntöisesti nykyisellä paikalla 2+2 -kaistaiseksi ja hidas liikenne käyttää rinnakkaistietä. Alakylässä Laihianjoen kohdalla valtatie linjausta siirretään pohjoiseen noin 180 m siten, että nykyinen valtatie säilyy rinnakkaistieyhteytenä Rudontien/Karkkimalantien liittymästä itään noin 1,3 km matkalla. Rinnakkaistiet ovat sekaliikenneväyliä.

Vaihtoehto Ve 2a: Uusi valtatielinjaus Tryssjelibackenin ja Mussmobackenin metsän kautta

Vaihtoehdossa rakennetaan uusi moottoritie (2+2 kaistaa) maakuntakaavan mukaisesti nykyisen valtatie eteläpuolelle. Kaikki valtatie liittymät ovat eritasoliittymiä. Nykyinen Vikbyn eritasoliittymä säilyy ennallaan, mutta Maunulan eritasoliittymä uusitaan. Nykyinen valtatie 3 jää rinnakkaistieksi.

Vaihtoehto Ve 2b: Uusi valtatielinjaus Tryssjelibackenin ja Mussmobackenin kohdalla pellolla

Vaihtoehdossa rakennetaan uusi moottoritie (2+2 kaistaa) maakuntakaavan mukaisesti nykyisen valtatie eteläpuolelle. Kaikki valtatie liittymät ovat eritasoliittymiä. Nykyinen Vikbyn eritasoliittymä säilyy ennallaan, mutta Maunulan eritasoliittymä uusitaan. Nykyinen valtatie 3 jää rinnakkaistieksi.

Vaihtoehto Ve 2c: Uusi valtatielinjaus Tryssjelibackenin ja Mussmobackenin kohdalla pellolla ja liittyy Hulmin länsipuolella nykyiselle valtatielle

Vaihtoehdossa rakennetaan uusi moottoritie (2+2 kaistaa) maakuntakaavan mukaisesti nykyisen valtatie eteläpuolelle. Uusi valtatie linjaus sijaitsee Tryssjelibackenin ja Mussmobackenin kohdalla pellon reunassa lähellä metsänrajaa kuten vaihtoehdossa 2b. Vaihtoehdoista 2a ja 2b poiketen 2c kääntyy pohjoiseen Mussmobackenin kohdalla ja liittyy vaihtoehdon 1 mukaiseen linjaukseen Hulmin alueen länsipuolella noin 2,0 km ennen Maunulan risteyssiltaa.

Kaikki valtatie liittymät ovat eritasoliittymiä. Nykyinen Vikbyn eritasoliittymä säilyy ennallaan ja Maunulan eritasoliittymän rampit Vaasasta Seinäjoen suuntaan loivennetaan 80 km/h nopeudelle. Nykyinen valtatie 3 jää rinnakkaistieksi Helsingbyn ja Alakylän välillä ja uusi rinnakkaistie rakennetaan Alakylän ja Laihian keskustan välille.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Arviointimenettelyssä arvioitavat hankkeet on lueteltu YVA-lain (252/2017) liitteen 1 hankeluettelossa. Nyt kyseessä oleva hanke edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelyä hankeluettelon kohdan 9) alakohtien a-c perusteella: a) *moottoriteiden tai moottoriliikenneteiden rakentaminen*; b) *neli- tai useampi kaistainen, vähintään 10 km pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen*; c) *tien uudelleen linjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaistieosan pituudeksi tulee vähintään 10 km.*

Hankkeen arviointiohjelma on tullut vireille 3.5.2019 ja yhteysviranomaisen on antanut siitä lausunnon 1.7.2019. Arviointiselostus on tullut vireille 5.3.2020.

Arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima arvio hankkeen todennäköisestimerkittävistä ympäristövaikutuksista. Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (277/2017) 4 §:ssä säädetään tarkemmin arviointiselostuksen sisällöstä. Arviointiselostuksessa kuvataan muun muassa hankkeen eri vaihtoehtojen merkittävät ympäristövaikutukset, niiden lieventämiskeinot sekä ehdotukset ympäristövaikutusten rajoittamiseksi tai ehkäisemiseksi. Yhteysviranomaisen laatii arviointiselostukseen perehdyttyään perustellun päätelmän hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista.

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja muiden menettelyjen yhteensovittaminen

Arviointimenettelyä ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisiin menettelyihin.

OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN JA YHTEENVETO ARVIOINTISELOSTUKSESTA ANNETUISTA LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Tiedottaminen ja kuuleminen

Suomenkielinen ilmoitus arviointiselostusta ja kuulutuksesta on julkaistu Kyrönmaa ja Ilkka-Pohjalainen -lehdissä. Ruotsinkielinen ilmoitus on ollut Vasabladet -lehdessä.

Kuulutus on ollut nähtävillä **19.3. – 15.5.2020** Laihian ja Mustasaaren kuntien verkkosivuilla osoitteissa www.laihia.fi ja www.mustasaari.fi. Arviointiselostus on ollut nähtävillä Laihian kunnan teknisellä osastolla (Laihiantie 50, 66400 Laihia) ja Mustasaaren virastotalolla (Keskustie 4, 65610 Mustasaari). Kuulutus, arviointiselostus ja hankkeen digitaalinen alusta on julkaistu 19.3.2020 alkaen verkkosivuilla: www.ymparisto.fi/vt3helsingbylaihiaYVA.

Arviointiselostusta koskevaa kaikille avointa yleisötilaisuutta ei järjestetty koronavirusepidemian vuoksi, mutta tehdystä arvioinnista laadittiin sähköinen esitys verkkosivuille: www.ymparisto.fi/vt3helsingbylaihiaYVA.

Lausunnot arviointiselostuksesta pyydettiin seuraavilta tahoilta: Finavia Oyj, Laihian kunta, Laihian ympäristönsuojeluviranomainen, Laihian ympäristöterveydenhuolto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Luonnonvarakeskus, Länsirannikon ympäristöyksikkö /ympäristönsuojelu ja ympäristöterveys, MTK- Etelä-Pohjanmaa, Merenkurkun Lintutieteellinen Yhdistys ry, Metsähallitus / Rannikon Luontopalvelut, Natur och miljö rf / Sydbotten Natur och Miljö rf, Metsänomistajien liitto Rannikko ry, Mustasaaren kunta, Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan museo, Pohjanmaan Pelastuslaitos, Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan Piiri ry, Suomen metsäkeskus, Varsinais-Suomen ELY-keskus / Kalatalous, Väylävirasto ja Österbottens svenska producentförbund r.f.

Lisäksi on pyydetty kommentit Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen Alueiden käyttö- ja vesihuolto-, Luonnonsuojelu-, Vesistö- ja Ympäristönsuojeluyksiköiltä.

Yhteenveto saaduista lausunnoista ja mielipiteistä

Arviointiselostuksesta annettiin yhteensä 8 lausuntoa ja 24 mielipidettä. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen eri yksiköt antoivat 4 asiantuntijakomenttia. Annetut lausunnot, mielipiteet ja asiantuntijakomentit ovat kokonaisuudessa liitteessä 1 (lukuun ottamatta henkilötietoja ja oheismateriaalia).

Laihian kunta pitää tarpeellisena suunnitella parannuksia tiejärjestelyihin, jotta liikennöinti on sujuvaa ja turvallista myös tulevaisuudessa. Hankkeessa tulee kuitenkin tilusjärjestelyillä ja muilla toimilla pienentää peltolohkojen pirstoutumishaittaa. Rinnakkaistiet tulee toteuttaa riittävän leveinä ja suuria kulkureittien pidennyksiä tulisi välttää.

Vaihtoehdoissa 1a ja 1b tulee selvittää Maunulan uuden teollisuustonttialueen halki suunnitellun rinnakkaistien ohjausta rautatien läheisyyteen asemakaavan muutoksen ja asuinrakennuksen lunastuksen välttämiseksi. Rinnakkaistien käyttöä Maunulan teollisuusalueen raskaalle liikenteelle ei nähdä järkevänä, vaan Hulmin kohtaan tulee suunnitella eritasoliittymä, joka palvelisi mm. alueen asukkaiden, huoltoaseman ja autokaupan sekä teollisuustonttien kulkuyhteyksiä. Tulvariskien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c nykyisen VT3:n nopeusrajoitus tulee säilyä vähintään 80 km/h:ssa. Vaihtoehdoissa 2a ja 2b tulee selvittää Vedenojanluoman linjauksen sijoittamista siten, että välttyttäisiin asuinrakennusten lunastuksilta ja siltojen S6 ja S7 rakentamiselta. Vaihtoehdoissa 2a ja 2b tulee harkita eritasoliittymän mahdollisuutta Rudolle ja vaihtoehdossa 2c Hulmille ja Rudolle.

Pitkällä tähtäimellä parhaana vaihtoehtona pidetään vaihtoehtoa 2a, jolloin uudet maankäyttömahdollisuudet säilyvät hyvinä, rinnakkaisteiden kulkureittien pidennykset pysyvät kohtuullisina eikä vaihtoehdolla arvioida olevan vaikutuksia pohjaveteen. Tärkeää on kuitenkin selvittää, miten voidaan vähentää viljelijöille aiheutuvia haittoja.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom muistuttaa, että hankkeen Helsingbyn alkuosa sijaitsee osin alueella, jossa ilmailulain mukaan rakennettavilta kohteilta ja nostureilta edellytetään lentoestelupaa jo 10 metriä maanpinnasta korkeiden kohteiden pystyttämiseksi. Lentoaseman esterajoituspintojen vaikutus tulee huomioida tarkemmissa suunnitelmissa.

MTK-Laihia toteaa hankkeella olevan huomattavia negatiivisia vaikutuksia alueen maaseutuelinkeinoille. Jatkosuunnittelussa tulisi pyrkiä viljelyalueita ja muuta elinkeinotoimintaa säästäviin ratkaisuihin ja 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. Maa- ja metsätalousyrittäjien sekä muiden elinkeinonharjoittajien tulee voida olla tiiviisti mukana tiehankkeen jatkosuunnittelussa.

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

Mustasaaren kunnan ympäristönsuojeluviranomainen huomauttaa, että meluvaikutuksissa ei huomioida 2 vaihtoehdoissa uuden ja olemassa olevan tien yhteisvaikutuksia. Myös vaikutusalueella sijaitseviin ympäristöluvallisiiin eläinsuojiiin kohdistuvat vaikutukset tulisi ottaa huomioon ja tiet tulisi sijoittaa pohjavesialueiden ulkopuolelle. Ympäristön ja ympäristöterveyden kannalta vaihtoehdolla 0 on vähiten kielteisiä vaikutuksia, mutta mikäli tieyhteyttä on parannettava, vaihtoehdoilla 1a ja 1b on vähiten kielteisiä vaikutuksia, kun suunnittelussa huomioidaan mm. pinta- ja pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset sekä melunhallinta.

Pohjanmaan liitto katsoo, että Valtatien 3 nykyiset tiejärjestelyt eivät vastaa nykyisen liikenteen tarpeita ja nelikaistainen tie on välttämätön. Suunnitelmat ovat riittävällä tarkkuudella ja kattavuudella tehtyjä ja kaikki esitetyt linjausvaihtoehdot ovat uuden maakuntakaavan 2040 mukaisia.

Vaihtoehdon 1 linjaukset vaikuttavat vähiten uusiin maa-alueisiin, mutta nykyiselle asutukselle syntyy kiertohaittaa. Vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c muuttavat eniten maatalousvaltaista maisemaa aiheuttaen tilojen pirstoutumista. Vaihtoehtojen etuna on nykyisen valtatie säilyminen. Toteuttamiskelpoisin lienee vaihtoehto 2c, sillä se palaa nopeiten valtatie nykyiselle linjaukselle säilyttäen myös Laihian eritasoliittymän geometrioineen nykyisellään.

Vaihtoehdoista 1a 1b ja 2c säilyttävät tielinjauksen pääsuunnan parhaiten Helsinki-Tampere-Vaasa linjauksen mukaisina Maunulan eritasoliittymässä, mikä on niin aluekuin liikennepoliittisestikin ja elinkeinoelämän kuljetuksien kannalta tärkeää. Kaikilla vaihtoehdoilla 1a, 1b, 2a, 2b ja 2c saavutetaan myönteisiä vaikutuksia maankäytön, yhdyskuntarakenteen, liikenteen sekä seudun teollisuuden ja palveluiden osalta. Jatkosuunnitteluun tulee valita yksi selkeä vaihtoehto, jotta maakuntakaavasta voidaan poistaa vähiten toteutuskelpoiset aluevaraukset ja vapauttaa alueet muuhun maankäyttöön.

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.

Jatkosuunnitteluun tulee valita ratkaisumalli, jolla on vähiten negatiivista vaikutusta rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kulttuurimaisemaan. 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 huomioimalla lähimaisemat kuten esim. peltoalueet ja koivukujat ja niiden säilyminen sekä myös lähialueiden jatkokäytön mahdollisuudet.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry. pitää selostusta hyvin laadittuna ja helppolukuisena, joskin asiakokonaisuuteen nähden kooltaan aika raskaana.

Virheenä pidetään sitä, että ohjelman jälkeen vaihtoehto 0+ on jätetty pois ilman perusteluita. Vaihtoehto olisi ollut alueen ihmisten liikkumisen kannalta sekä ympäristöllisessä mielessä paras, sillä työn luonteessa tapahtuvien muutosten myötä liikenne ei alueella kasva odotusten mukaisesti.

Toteutusvaihtoehdoiltaan Ve1 on toteutuskelpoisempi kuin Ve2. Tielinjaukset myötäilevät Ve1:ssä olemassa olevia linjauksia ja se on jo mukautunut maisemaan ja luonto osaltaan siihen. Huomattavin puute Ve1:ssä on tien rakentaminen keskelle Hulmin puistoa, jossa on arvokasta kasvillisuutta sekä merkittävää kulttuuriperintöä. Tehdyissä luonto- ja lajihavainnoissa ei ole huomioitu Hulmin puistoaluetta. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Hulmin puistoalueelle ei tehdä luontoa ja kulttuurillisia arvoja heikentäviä toimenpiteitä. Vaihtoehdon 2 jatkosuunnittelua ei suositella, koska tielinjaus pirstoisi aluetta voimakkaasti ja kulkisi rakentamattomilla ja luonnon kannalta merkittäville alueilla. Ve2 on hyvin massiivinen ja kallis tiehanke.

Merkittävänä puutteena pidetään sitä, että arvioinnissa ei ole huomioitu saukkoja, vaikka Laihianjoki kulkee lähellä tiealuetta ja uusi tie sivuaa saukolle soveltuvia elinalueita ja lajityypillisiä kulkureittejä noin 5,5 km matkalta. Vaikutukset saukkoihin on selvitettävä täydentävällä selvitystyöllä. Hankkeessa olisi tullut huomioida paremmin myös hankkeen vaikutukset tilakeskuksiin ja niiden maa-alueiden pirstoutumiseen sekä hitaan liikenteen ajomatkojen minimointiin.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö katsoo, että selostuksessa käytetty aineisto ei anna riittävän luotettavaa kuvaa alueen merkityksestä muuttolinnustolle. Arviointi olisi tullut perustua seurantaan. Selvityksen perusteella on kuitenkin mahdollista arvioida alue vähintäänkin merkittäväksi levähdysalueeksi erityisesti kahlaajille ja suurille vesilinnuille.

Paikallisista luonnonarvoista jää arviointimenettelyssä käsittelemättä ns. Hulmin kasarmialueen jalopuupuisto. Kyseessä on monimuotoisuudeltaan arvokas alue, joka tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Selvitysalueella sijaitsee luontoarvokohteita, joka ovat esimerkiksi liito-oravan ja viiksisiipan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, joiden hävittäminen ja heikentäminen on

kielletty. Liito-oravan elinympäristöt sijoittuvat suurelta osin hankevaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c välittömään läheisyyteen tai osittain jopa linjausten alle, joten todennäköisesti kyseisissä linjauksissa tulee hakea luonnonsuojelulain mukaista lupaa poiketa lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta. Poikkeaminen on mahdollista myöntää, mikäli muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole. Hankkeen tavoitteiden täytyminen on mahdollista myös hankevaihtoehdoilla 1a ja 1b, joten on olemassa muu tyydyttävä ratkaisu hankevaihtoehdoille 2a, 2b ja 2c. Jatkosuunnitteluun tulee ottaa mukaan myös liito-oravalle potentiaaliset metsät ja käsitellä niitä liito-oravareviirin tapaan. Luonnonsuojeluyksikkö yhtyy arviointiselostuksen johtopäätöksiin hankevaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c kohtalaisesta tai suuresta kielteisestä vaikutuksesta alueen luonnonarvoille.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vesihuolto toteaa, että kukin vaihtoehtoista sijoittuu todetulle sulfidimaa-alueelle. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b vaikutukset sulfidimaihin ovat todennäköisesti vähäisemmät verrattuna vaihtoehtoihin 2a, 2b ja 2c, koska 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 hapan valunta aiheuttaa pilaantumisriskin.

Tie ei saa sijoittua vakituisten tai lomakäyttöön osoitettujen kiinteistöjen alueille, tai aiheuttaa niihin kohtuutonta häiriötä. Näiden kiinteistöjen läheisyydessä olevat talousvesikaivot tulee selvittää samoin kuin Rismarken ja Mössintönkkä pohjavesialueilla sijaitsevien vedenottamoiden kaivot. Kaivoista tulee mitata vesipinnat ja selvittää kaivojen vedenlaatu.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vesistöyksikkö muistuttaa, että alueella on useita ojitusyhtiöitä, jotka huolehtivat peltojen peruskuivatuksesta. Valtatien rakentaminen ei saa heikentää alueen peruskuivatusta ja ojiin sekä puroihin asennettavat rummut ja sillat tulee mitoittaa vähintään HQ1/20 ja asentaa sellaiselle tasolle, että alueen peruskuivatus on mahdollista myös tulevaisuudessa.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ympäristönsuojeluyksikkö edellyttää huomioimaan vaihtoehtojen 1a ja 1b osalta, että tielinjauksen läheisyydessä Mustasaaren kunnassa sijaitsevan eläinsuojan toiminta ja laajennus tulee voida toteuttaa jatkossakin ympäristöluvan mukaisesti.

Annetuissa mielipiteissä on todettu vaihtoehdoista ja arvioinnin eri osa-alueista seuraavaa:

Yleistä vaihtoehdoista: mielipiteissä pyydetään huomioimaan riittävästi eri vaihtoehtojen alueelliset seuraukset, vaikka hankkeen tarkoituksena on valtakunnallisen tavoitteen mukaan parantaa ja nopeuttaa liikennettä alueen läpi.

Mielipiteissä kritisoidaan hankkeen kustannuksia ja hankkeesta aiheutuvia vaikutuksia suhteessa hankkeella saavutettavaan hyötyyn. Arviota liikennemäärien kasvusta pidetään ylimitoitettuna ja liikennemäärien kasvun ehkäisemiseksi esitetään mm. alueen joukkoliikenteen kehittämistä. Nykyisen valtatie pienimuotoisempi kunnostaminen mm. ohituskaistojen avulla sekä hitaan liikenteen ohjaaminen

nykyisille kyläteille nähdään nopeimpana ja halvimpana vaihtoehtona. Myös uuden tien sijoittamista nykyisen valtatie viereen sekä tien jatkamista Laihian keskustan ohi esitetään.

Useissa mielipiteissä 1 vaihtoehdoilla katsotaan olevan vähemmän kielteisiä ympäristövaikutuksia kuin 2 vaihtoehdoilla. Vaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c katsotaan aiheuttavan haittaa erityisesti maataloudelle, arvokkaille maisema-alueille ja kulttuuriympäristöille, luonnon monimuotoisuudelle, eläimistöille ja riistaeläinten liikkumiselle. Vaihtoehtojen rakennuskustannuksia pidetään myös merkittävänä, kun huomioidaan että rakentaminen sijoittuu happamille sulfaattimaille.

Toisaalta vaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c katsotaan myös aiheuttavan yhtenäisen maalaismaiseman pilkkoutumista vähemmän kuin vaihtoehdot 1a ja 1b uusine rinnakkaisteineen. Vaihtoehtojen katsotaan aiheuttavan myös vähiten kiertoliikennettä eikä vaihtoehdoilla 2a ja 2b ole tulvavaikutuksia. Helsingbyn alueen yhtenäisyyden kannalta vaihtoehtoa 2a pidetään toteutuskelpoisimpana, koska tällöin alue säilyy yhtenä kokonaisuutena tarjoten hyvät mahdollisuudet kehittää aluetta.

Vaikutukset liikenteeseen: Hankkeen katsotaan heikentävän nykyisiä paikallisliikenteen yhteyksiä. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b ongelmana pidetään rinnakkaisteita, jotka pidentävät matkoja nykyisestä sekä Laihian että Helsingbyn alueella. Vaihtoehdoissa 1a ja b rinnakkaistiet ovat sekaliikenneteitä, joten myös niiden liikenneturvallisuudesta ollaan huolissaan. Rinnakkaistiet aiheuttavat myös matkojen pidennystä mm. koulujen, päiväkoteihin. Matkojen lyhentämiseksi esitetään lisää eritasoliittymiä sekä rinnakkaistien rakentamista lähemmäksi nykyistä valtatieä. Rinnakkaisteiden ja alikulkujen osalta on esitetty myös huoli niiden riittävästä leveydestä ja korkeudesta nykyisille ja tuleville maatalouskoneille.

Tulvavaikutukset: Laihian alueella vaihtoehtojen 1a ja 1b katsotaan aiheuttavan tulvariskin, kun rakennettavat rinnakkaistiet estävät tulvan leviämisen pelloille. Toisaalta Rudon ja Alakylän alueita ei pidetä myöskään sellaisina alueena, että vaihtoehtojen 1a ja 1 b poissulkemista tulvariskin vuoksi pidettäisiin tarpeellisena. Myös vaihtoehdon 2c todetaan aiheuttavan tulvariskin lisääntymistä.

Vaikutukset maankäyttöön ja kulttuuriympäristöön: Maatalousmaan käyttämistä valtatie rakentamiseen ei pidetä hyvänä. Kaikkien toteutusvaihtoehtojen todetaan aiheuttavan peltojen pirstoutumista, mutta erityisesti vaihtoehdon 2b. Vaikutuksia pyydetään lieventämään mm. tilusjärjestelyiden avulla.

Hankkeen todetaan aiheuttavan merkittäviä vaikutuksia alueen nykyiseen maaseutumiljööseen. Vaihtoehtojen 1a ja 1b rinnakkaisteiden katsotaan aiheuttavan arvokkaiden maisema-alueiden rikkoutumista, mutta erityisesti vaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c katsotaan aiheuttavan huomattavia vaikutuksia nykyisille yhtenäisille peltoalueille ja maisemallisesti arvokkaille kulttuuriympäristöille erityisesti Laihialla. Helsingbyn alueella vaihtoehtojen 1a ja 1b todetaan lisäävän entisestään Helsingbyn kyläalueen jakautumista, mm. kulkuyhteyksien heikentymisen ja rakennettavien melusteiden johdosta.

Vaikutukset elinkeinoihin: Uusien tielinjauksien alle jaa runsaasti viljelysmaita ja hanke aiheuttaa peltojen pirstoutumista, pidempiä kiertomatkoja peltojen,

tilakeskusten ja maatalouden muiden toimintojen välillä sekä mm. peltojen salaajitusten uudistustarvetta. Useissa mielipiteissä on esitetty huoli erityisesti 2 vaihtoehtojen vaikutuksista maatalouteen.

Maatalouden lisäksi hankkeen kaikkien toteutusvaihtoehtojen todetaan aiheuttavan haittaa mm. Laihialla sijaitsevien autoalan yritysten ja huoltamo saavutettavuudelle. Vaihtoehdossa 2a ja 2b yksi yritys sijoittuu tielinjauksen alle. Yritykset edellyttävätkin liittymien säilyttämistä nykyisellä kohdalla tai eritasoliittymän rakentamista Potilan ja Holmin välille yritysten saavutettavuuden ja liiketoiminnan jatkamisen mahdollistamiseksi. Mielipiteissä kysytään myös kuka maksaa toimintojen siirron tai tielinjauksien muutoksista aiheutuvat tappiot. Vaihtoehtojen 2a ja 2b todetaan aiheuttavan haittaa myös tielinjauksen läheisyydessä sijaitsevalle maatilamatkailulle.

Meluvaikutukset: hankkeen katsotaan aiheuttavan meluhaittaa nykyisen valtatie läheisyydessä sijaitsevalle asutukselle sekä vaihtoehdossa 2 asutukselle, johon aiheutuu meluhaittaa myös Vaasan lentokentältä. Alueilla, joihin kohdistuu melun yhteisvaikutuksia, meluntorjuntaa pyydetäänkin toteuttamaan riittävän tehokkailla menetelmillä.

Luontoympäristö: Vaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c todetaan sijoittuvan peltoalueelle, jotka ovat muuttolintujen levähdysalueita. Vaihtoehto 2a sijoittuu myös mm. Middagshultin metsäalueelle, jonka toivotaan säilyvän nykyisellään, koska alueella esiintyy mm. liito-oravia, petolintuja ja ilveksiä.

Osallistuminen: jatkosuunnittelussa maanomistajien ja asukkaiden kuuleminen nähdään tarpeellisena.

Arviointityö: arviointiselostuksessa maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvioinnissa esitettyjä kuvasovitteita pidetään vaikeasti havainnoitavina.

ARVIOINNIN RIITTÄVYYS JA LAATU

Arviointiselostus (Ramboll Finland Oy 28.2.2020) täyttää YVA-lain (252/2017) 19 §:ssä ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:ssä arviointiselostukselle säädetyt sisältövaatimukset ja se on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. Selostus on laadittu arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon pohjalta eikä se sisällä sellaisia olennaisia puutteita, jotka estäisivät yhteysviranomaista laatimasta perusteltua päätelmää hankkeen merkittävistä vaikutuksista. Hankkeen toteuttamiselle on esitetty useita vaihtoehtoja ja selostuksessa on esitetty riittävästi näiden vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia.

Todetusta arviointiselostuksen riittävydestä huolimatta kuulemisen sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun yhteydessä on noussut esille joitain puutteita ja epävarmuustekijöitä. Puutteet ovat luonteeltaan kuitenkin sellaisia, että ne voidaan korjata hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Yhteysviranomainen toteaa puutteellisten arviointien tai arviointiselostuksen laadun osalta seuraavaa:

Vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen

Arviointiselostuksessa on esitetty tiedot luonnontilaisten alueiden nykytilan kasvillisuudesta, luontotyypeistä ja eläimistöstä sekä arvioitu vaikutusalueen

herkkyys muutoksille. Vaikutuksia on arvioitu kuitenkin lähinnä eläimistöön kohdistuvien vaikutusten perusteella.

Arviointiohjelmavaiheen mielipiteissä nousi esiin vaikutusalueen suosio muuttolintujen levähdysalueena ja yhteysviranomaisen edellytti arviointiohjelmasta antamassa lausunnossa selvittämään suunnittelualueen merkittävyys lintujen levähdysalueena. Selostuksessa alueella levähtävien muuttolintujen määrää on arvioitu TIIRA-havaintojärjestelmän ja Merenkurkun lintutieteellisen yhdistyksen aineiston perusteella. Nykytilan kuvauksen mukaan isojen vesilintujen muutonaikaiset kerääntymismäärät on selvitysalueella vaatimattomat. Mm. arviointiohjelmavaiheen mielipiteissä esiin nousseen suokukon on todettu esiintyvän alueella keväällä 2019 poikkeuksellisen runsaana, mutta alueen pidempiaikaista merkittävyyttä suokukon levähdysalueena ei ole arvioitu.

ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö on katsonut, että selostuksessa käytetty aineisto ei anna riittävän luotettavaa kuvaa alueen merkityksestä muuttolinnustolle ja arviointi olisi tullut perustua seurantaan. Luonnonsuojeluyksikkö on arvioinut alueen merkittäväksi levähdysalueeksi erityisesti kahlaajille ja suurille vesilinnuille.

Yhteysviranomaisen toteaa, että arvioinnissa ei ole esitetty selkeästi luonnon monimuotoisuuteen ja muuttolinnustoon kohdistuvia vaikutuksia ja tältä osin tehty arviointi on puutteellinen. Muuttolintujen arviointiin liittyy myös epävarmuustekijöitä. Huomioiden kuitenkin hankealueen ominaisuudet ja arviointi kokonaisuutena, puutteet eivät vaikututa luonnonolojen ja luonnon monimuotoisuuden arvioinnin johtopäätöksiin.

Vaihtoehdossa 1a, 1b ja 2c kunnostetaan Laihian Hulmin alueelle rinnakkaisteitä- ja kevyenliikenteen väyliä. Alueella sijaitsee ns. Hulmin kasarmialueen jalopuupuisto, jonka nykytilaa tai luontoarvoja ei ole selvitetty arvioinnin yhteydessä. Koska tiestön kunnostustyöt rajoittuvat alueeseen, yhteysviranomaisen edellyttää jatkosuunnittelussa vaihtoehtojen 1a, 1b ja 2c osalta selvittämään ko. alueen nykytila, hankkeen vaikutukset alueeseen sekä mahdolliset haittojen lieventämistoimenpiteet.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttö

Hankkeen todetaan aiheuttavan suuria kielteisiä vaikutuksia maaperään ja luonnonvarojen käyttöön huomattavan pohjan vahvistustarpeen vuoksi. Hankkeen todetaan olevan myös massatasapainoltaan alijäämäinen, joten rakentamismateriaali joudutaan tuomaan muualta. Selostuksessa on esitetty pohjanvahvistuksia vaativien tieosuuden pituudet, mutta arviot poistettavan materiaalin määrästä ovat hyvin suurpiirteiset eikä rakentamiseen tarvittavan materiaalin laatua, määrää tai saatavuutta ole arvioitu. Arvioinnissa ei ole myöskään esitetty arviota alueella sijaitsevien happamien sulfaattimaiden käsittelystä aiheutuvia erityisvaatimuksia.

Yhteysviranomaisen pitää tehtyä arviointia suppeana. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee selvittää mahdollisuuksia korvata muualta tuotavia neitseellisiä maa-aineksia kierrätysmateriaaleilla sekä linjauksen alta poistettavien sulfaattimaiden käsittelystä aiheutuvat vaikutukset.

Vaikutukset ilmastoon

Selostuksessa on esitetty eri vaihtoehtojen vaikutukset ilmanlaatuun arviointiohjelmassa esitetyn mukaisesti ja tältä osin yhteysviranomainen pitää tehtyä arviointia riittävänä. Selostuksessa olisi ollut kuitenkin suotavaa arvioida hankkeen vaikutuksia ilmastomuutokseen, esim. voidaanko hankkeella hillitä ilmastomuutosta tai kuinka ilmastomuutos tulee vaikuttamaan hankkeen eri vaihtoehtoihin. Hanke sijoittuu valtakunnallisesti merkittävälle tulva-alueelle, joten mm. mahdollisilla lisääntyvillä tulvilla ja rankkasateilla voi olla hankkeeseen vaikutuksia. Yhteysviranomainen edellyttääkin huomioimaan hankkeen jatkotyössä ilmastomuutoksesta aiheutuvat vaikutukset.

Hankealueen havainnollistaminen

Arviointiselostuksen rakenne on selkeä ja arvioinnin päätulokset on esitetty hyvin taulukkomuotoisia tiivistelmiä hyväksi käyttäen. Hankkeen vaikutukset eri kohteisiin on esitetty myös hyvin tarkasti, jota yhteysviranomainen pitää hyvänä asiana.

Arvioinnissa viitataan useisiin tien ja paikan nimiin, jotka eivät ilmene selostuksessa esitetyistä kartoista. Maisemavaikutusten arvioinnissa on esitetty kuvia, joiden kuvauspistettä ei ole esitetty kartalla. Arviointiselostuksen luettavuuden helpottamiseksi yhteysviranomainen toteaa, että arviointiselostukseen olisi tullut sisällyttää kartat, joista ilmenee arvioinnissa esitettyjen paikkojen nimet.

YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä hankkeen todennäköisesti merkittävistä vaikutuksista perustuu YVA-lain 19 §:ssä ja YVA-asetuksen 4 §:ssä annettuihin arviointiselostuksen sisältövaatimuksiin, selostuksessa esitettyihin arvioihin sekä annettuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin.

Tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä sisällytetään hanketta koskevaan lupapäätökseen YVA-lain 26 §:n mukaisesti. Lupapäätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä kokonaisuudessaan on otettu huomioon.

Arviointiselostuksessa esitetyn arvion, kuulemisen ja oman tarkastelun perusteella yhteysviranomainen esittää perusteltuna päätelmänään ympäristövaikutuksiltaan merkittävistä sekä muista erityisesti hankkeen jatkosuunnittelussa huomioon otettavista vaikutuksista seuraavaa:

Johtopäätökset hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista ja niiden perustelut

Vaikutukset liikenteeseen

Hankkeen tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen. Arviointiselostuksessa eri toteutusvaihtoehtojen vaikutukset liikenteeseen onkin arvioitu merkittävyydeltään suuriksi myönteisiksi, kun hankkeen toteuttamatta jättämisen on arvioitu aiheuttavan suuria kielteisiä vaikutuksia. Suurin myönteinen merkitys on todettu olevan vaihtoehdoilla 2a, 2b ja 2c, koska rinnakkaistieksi jäävällä nykyisellä valtatiellä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus ovat jatkossa paremmat kuin vaihtoehdoissa 1a ja 1b rakennettavilla rinnakkaistiejärjestelyillä. Rinnakkaistiet ovat sekaliikenneteitä, joka heikentää liikenneturvallisuutta. Rakennettavat alikulut voivat aiheuttaa korkeille koneille lisämatkaa ja rinnakkaistieiden alhaiset nopeusrajoitukset

(60 km/h) voivat aiheuttaa matka-ajan pidentymistä. Myös kevyen liikenteen osalta voi aiheutua pidempiä kiertomatkoja. Liikenteen sujuvuuden on arvioitu kuitenkin kompensoivan matka-ajan pitenemistä ja eri tasoliittymät lisäävät osaltaan turvallisuutta. Vaihtoehdon 2c myönteiset vaikutukset todetaan olevan hieman vaihtoehtoja 2a ja 2b heikommat rinnakkaistiejärjestelyiden vuoksi, mutta erot ovat hyvin pieniä.

Yhteysviranomaisen pitää tehtyä arviointia asianmukaisena. Huomioiden liikennemäärien kasvu, myös annetuissa lausunnoissa hankkeen liikennevaikutukset on todettu pääosin myönteisiksi. Alueen kuntien ja jätettyjen mielipiteiden perusteella erityisesti eritasoliittymien määrä ja rinnakkaisteistä aiheutuvat matkojen pidennykset koetaan negatiivisina vaikutuksina suhteessa paikallisliikenteen nykytilanteeseen.

Yhteysviranomaisen edellyttää tarkastelemaan hankkeen jatkosuunnittelussa eritasoliittymien määrää sekä rinnakkaisteiden sijaintia, leveyttä ja alikulkujen korkeuksia paikallisliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden lisäämiseksi sekä maatalousliikenteen toimivuuden turvaamiseksi. Helsingyn alueella tulee huomioida Vaasan lentoaseman läheisyydestä johtuvien esterajoituspintojen vaikutus rakennettaviin kohteisiin ja rakentamiseen, kuten Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on lausunnossaan todennut.

Rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta on arvioitu hankkeen vaikutukset liikennejärjestelyihin, mutta arviota rakentamiseen liittyvästä raskaan liikenteen määrästä tai rakentamisen kestosta ei ole esitetty. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että vaikka kaikissa toteutusvaihtoehdoissa liikennevaikutukset on arvioitu suuriksi myönteisiksi, rakentamisesta ja rakentamiseen tarvittavan materiaalin toimittamisesta aiheutuu väliaikaisesti liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen negatiivisia vaikutuksia.

Tulvavaikutukset

Hankealue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä tulva-alueella, minkä vuoksi hankealueen herkkyyks tulvien kannalta on erittäin suuri. Nykyisen tien vaikutukset tulviin ovat merkittävät, joten vaihtoehdon 0 vaikutukset on arvioitu suureksi kielteiseksi. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b tulvavaikutukset on arvioitu erittäin suuriksi kielteisiksi, koska tulvatasanteen poikki rakennettavat rinnakkaistiet ja lähekkäin rakennettavat sillat saattavat nostaa tulvavesipintoja Rudon ja Alakylän alueilla. Vaihtoehdossa 1b rakennettavien siltojen välissä on hieman enemmän tilaa, jolloin haitallisten vaikutusten arvioidaan olevan hieman vaihtoehtoa 1a vähäisemmät.

Vaihtoehtojen 2a ja 2b vaikutukset on arvioitu suuriksi myönteisiksi, koska vaihtoehdot noudattavat tulvariskien hallintasuunnitelman tavoitteita valtatie linjaamisesta siten, että tulva-alueet pystytään ohittamaan. Vaihtoehto 2c ohittaa Rudon tulva-alueet lähes kokonaan, mutta Laihianjoen ylittävä silta voi lisätä paikallista padotusta alueella, joten vaihtoehdon vaikutukset on arvioitu kohtalaisen kielteiseksi.

Arvioinnissa ei ole huomioitu ilmastonmuutoksesta mahdollisesti aiheutuvia tulvien tai äkillisten rankkasateiden aiheuttamia vaikutuksia. Kun huomioidaan alueen nykyinen tulvaherkkyys sekä mahdolliset ilmastonmuutoksesta aiheutuvat vaikutukset,

yhteysviranomaisen katsoo, että tulvavaikutukset ja ilmastonmuutoksen vaikutukset tulviin ovat yksi merkittävimmistä vaikutuksista, jotka tulee huomioida vertailtaessa eri vaihtoehtojen toteutuskelpoisuutta. Mikäli jatkosuunnitteluun valitaan vaihtoehdot 1a, 1b tai 2c, tulee suunnittelussa kiinnittää huomiota haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoihin kuten mm. arviointiselostuksessa mainittuihin silta-aukkojen kokoihin.

Vaihtoehtojen 2a ja 2b osalta yhteysviranomaisen muistuttaa, että vaikka arvioinnissa vaihtoehtojen vaikutukset on arvioitu suuriksi myönteisiksi, vaihtoehdoilla ei ole rinnakkaistieksi jäävän nykyisen tien osalta tulvatilannetta parantavaa vaikutusta, mikäli tulva-alueella sijaitsevia tierakenteita ei muuteta nykyisestä.

Maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset

Hankealue sijoittuu maakunnallisesti arvokkaalle Laihianjoen kulttuurimaisema-alueelle ja alueella sijaitsee myös arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä, joten kaikista toteutusvaihtoehdoista aiheutuu negatiivisia vaikutuksia sekä maisemaan että rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

Vaihtoehtojen 1a ja 1b merkittävimmät maisemavaikutukset aiheutuvat Alakylän alueelle rakennettavasta eritasoliittymästä. Tien muuttuminen nelikaistaiseksi voimistaa myös valtatie vaikutuksia. Eritasoliittymästä aiheutuvia vaikutuksia lieventää kuitenkin liittymän sijoittuminen nykyisen valtatie alueelle. Rinnakkaistieksi jäävän nykyisen valtatie ja uuden linjauksen väliin jääville pihapiireille kohdistuu lisäksi voimakkaita paikallisia maisemavaikutuksia. Vaihtoehdossa 1b Alakylän eritasoliittymä sijoittuu etäämmälle nykyisestä linjauksesta kuin vaihtoehdossa 1a, joten peltoalueita pirstova vaikutus on suurempi. Kokonaisuutenaan maisemalliset vaikutukset vaihtoehdoissa 1a ja 1b on arvioitu kuitenkin kohtalaisiksi kielteisiksi.

Vaihtoehtojen 2a ja 2b maisemalliset vaikutukset on kokonaisuutenaan arvioitu suuriksi kielteisiksi. Uudet tielinjaukset sijoittuvat laajoille avoimille peltoalueille, joista aiheutuu voimakkaita maisemavaikutuksia peltomaisemaan ja asutukselle. Linjaukset jakavat ennestään yhtenäiset peltoalueet ja tielinjauksien läheisyydessä sijaitseviin pihapiireihin aiheutuu voimakkaita maisemallisia vaikutuksia uuden tien sijoituksessa ennestään rakentamattomalle alueelle. Linjausten arvioidaan aiheuttavan myös suuria kielteisiä vaikutuksia Laihianjoen kulttuurimaisema-alueeseen, koska tie sijoittuu tasaiselle lakeusalueelle, jossa on ennestään vain vähän maisemahäiriöitä. Vaihtoehtojen arvioidaan aiheuttavan myös suuria kielteisiä vaikutuksia tielinjauksien läheisyydessä sijaitseviin arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin.

Vaihtoehdon 2c maisemavaikutukset ovat pääosin samat kuin vaihtoehdoissa 2a ja 2b. Hankealueen itäosassa, jossa tielinja kulkee nykyisen valtatie linjauksen mukaisesti, vaikutukset on arvioitu kuitenkin hieman vähäisemmäksi kuin vaihtoehdoissa 2a ja 2b.

Yhteysviranomaisen pitää tehtyä arviota hankkeen maisemavaikutuksista riittävänä ja yhtyy tehtyyn arvioon. Kun huomioidaan, että vaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c linjaukset halkaisevat laajoja rakentamattomia ja avoimia peltoalueita, jotka sijaitsevat lisäksi suurelta osin arvokkaalla maisema-alueella, vaikutuksia voidaan pitää merkittävänä. Myös Alakylän eritasoliittymästä aiheutuvat vaikutukset ovat suuret, kuten

arviointissakin todetaan, mutta kokonaisuudessaan vaihtoehtojen 1a ja 1b vaikutukset ovat vähäisemmät.

Hankkeesta aiheutuvia maisemavaikutuksien lieventämiseksi, hankkeen jatkosuunnittelussa tulee huomioida arviointiselostuksessa esitetyt haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot, kuten teiden korkeudet suhteessa ympäröivään maanpintaan, istutukset ja maaston muotoilut. Suunnittelussa tulee selvittää myös Pohjanmaan museon lausunnossa esitetyt lähimaisemien lieventämiseksi tehtävät toimenpiteet ja mahdollisuudet sijoittaa rinnakkais- tai kokoojatiet pelto- ja maisema-alueiden reuna-alueille tai nykyisille tiealueille.

Happamien sulfaattimaiden vaikutukset

Kaikki vaihtoehdot sijoittuvat lähes kokonaisuudessaan alueille, jossa happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on suuri. Vaihtoehdot sijoittuvat myös lähes kokonaan pehmeiköille, joten pohjanvahvistukset ovat tarpeellisia eikä sulfidimaakerrostumien häiritsemiseltä voida välttyä. Tehdyn arvioinnin perusteella happamista sulfaattimaista aiheutuvat vaikutukset vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c ovat kokonaisuutenaan erittäin suuret kielteiset ja vaihtoehdoilla 1a ja 1b suuret kielteiset.

Vaihtoehdoissa 1a ja 1b rakennustoimenpiteet sijoittuvat alueille, joissa sulfidimaiden esiintymistodennäköisyys on suuri, mutta massanvaihtotarpeet ovat muita vaihtoehtoja vähäisemmät. Vaihtoehdolla 2b on todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset, koska arviolta 90 % uudesta tieverkosta on sulfidimaa-alueella, kun taas vaihtoehto 2a sijoittuu osittain moreenialueelle ja noin 75 % sulfidimaille. Vaihtoehdon 2b vaikutuksia lisää linjan sijoittuminen Mössintönkän vedenhankintaan tärkeälle pohjavesialueelle noin 140 metrin etäisyydelle vedenottoaivosta, jolloin happamista valumista aiheutuva matala pH sekä maa-aineksesta liukenevat metallit saattavat aiheuttaa pohjaveden pilaantumisvaaraa. Vaihtoehdossa 2c kokonaan uuden valtatie osuus on pienempi kuin vaihtoehdossa 2b, joten vaihtoehdon kokonaisvaikutukset arvioidaan olevan vaihtoehtoa 2b pienemmät. Kaikkien vaihtoehtojen arvioidaan heikentävän paikallisesti Laihianjoen vedenlaatua ja tilaluokkatavoitteen saavuttamista, mikäli rakennusaikana pääsee muodostumaan hapanta valuntaa.

Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeen sijoittumisesta happamille sulfaattimaille voi aiheutua merkittäviä ympäristövaikutuksia. Vaikutuksia voidaan kuitenkin lieventää useilla eri toimenpiteillä, kuten arviointiselostuksessa on esitetty. Selostuksesta ei kuitenkaan ilmene onko hankkeessa sitouduttu esitettyjen lievennystoimenpiteiden toteuttamiseen, joten vaikutusten merkittävyyteen jää huomattavia epävarmuustekijöitä. Jatkosuunnittelussa tuleekin selvittää lievennystoimenpiteiden toteutuskelpoisuus ja niiden vaikutusten merkittävyys happamien valumien ehkäisyssä.

Vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen

Vaihtoehdoilla 1a ja 1b todetaan olevan vähäisiä kielteisiä vaikutuksia luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen. Peltoalueelle rakennettavista rinnakkaisteistä aiheutuu haittaa lähinnä peltolinnustolle ja saatujen lausuntojen perusteella rinnakkaisteistä voi aiheutua lisäksi vaikutuksia ns. Hulmin kasarmialueen

luontoarvoille. Yhteysviranomaisen edellyttää hankkeen jatkotyössä selvittämään hankkeen vaikutukset Hulmin kasarmialueeseen. Ennalta arvioiden vaikutukset eivät ole kuitenkaan sellaisia, että ne aiheuttaisivat muutoksia arvioinnin johtopäätöksiin.

Suurimmat kielteiset vaikutukset on arvioitu aiheutuvan vaihtoehtoista 2a ja 2b, koska ne sijoittuvat uuteen maastokäytävään ja linjaus aiheuttaa liito-oravan elinpiirien ja kulkuyhteyksien heikentymistä. Vaihtoehdon 2b vaikutukset on arvioitu vaihtoehtoja 2a ja 2b vähäisemmiksi, mm. liito-oravaan kohdistuvien vaikutusten osalta.

Yhteysviranomaisen yhtyy arvioinnin johtopäätöksiin hankevaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c kohtalaisesta tai suuresta kielteisestä vaikutuksesta alueen luonnonarvoille. Linjaukset sijoittuvat liito-oravan elinalueelle tai niiden läheisyyteen ja alueella sijaistee myös viiksisiipoille soveltuvia elinympäristöjä, kuten varttuneita ja järeitä kuusikoita. Vaihtoehtojen toteutuskelpoisuutta arvioitaessa tuleekin huomioida, että luonnonsuojelulain 49 § 1 momentin mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettujen eläinlajien, mm. liito-oravan ja viiksisiipan, lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty ja vaihtoehdot edellyttävät ainakin liito-oravan osalta luonnonsuojelulain mukaista lupaa poiketa lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta. Edellä mainitun perusteella, hankkeen jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida myös liito-oravalle potentiaaliset metsät ja käsitellä niitä liito-oravareviirien tapaan.

Selostuksessa ei ole arvioitu hankealueen merkitystä muuttolintujen levähdysalueena kuten arvioinnin riittävyys ja laatu -kohdassa on todettu. Vaikutuksen merkittävyyden osalta yhteysviranomaisen toteaa ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikön näkemyksen mukaisesti, että alue voidaan arvioida vähintäänkin merkittäväksi levähdysalueeksi erityisesti kahlaajille ja suurille vesilinnuille.

Suomen luonnonsuojelupiirin Pohjanmaan piiri ry on edellyttänyt selvittämään hankkeen vaikutukset saukkoihin erillisen selvityksen avulla. Yhteysviranomaisen kuitenkin toteaa, että saukkojen elinpiiri on laaja, joten hankealueen merkitystä esimerkiksi alueelta laadittavalla saukkoselvityksellä on hankala luotettavasti arvioida. Todennäköisesti alueen vesistöt ja pienemmät uomat kuuluvat saukon tai useiden saukkoyksilöiden elinpiiriin tai alueella saattaa esiintyä vaeltelevia saukkoyksilöitä. Ottaen huomioon alueen peltovaltainen luonne ja alueen vesistöt, ei alue kuitenkaan todennäköisesti ole saukon elinpiirin ydinaluetta. Tiehankkeella saattaa olla vaikutusta erityisesti vaeltaville ja ravinnonhaussa oleville saukoille törmäysuhan muodossa, joten hankkeen jatkosuunnittelussa tulee huomioida arviointiselostuksessa todetut lievennystoimenpiteet siltojen alle jätettävistä kuivapoluista.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee turvata myös riistaeläimille riittävät kulkuyhteydet ja kulkureittien suunnittelussa tulee huomioida luontaisten kulkureittien lisäksi hankealueen läheisyydessä valtatie 3:lla sijaitsevat nykyiset esteet.

Vaikutukset pohjaveteen

Vaihtoehtoista 0, 2a ja 2c ei ole arvioitu aiheutuvan vaikutuksia pohjaveteen. Vaihtoehtojen 1a, 1b ja 2b on arvioitu aiheuttavan kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia,

koska vaihtoehdossa 2b päätien linjaus kulkee pohjavesialueen halki ja vaihtoehdoissa 1a ja 1b rinnakkaistie kulkee pohjavesialueen halki.

Yhteysviranomaisen pitää tehtyä arviointia asianmukaisena. Koska pohjaveden pilaamisen vaaran aiheuttaminen on kielletty, yhteysviranomaisen katsoo, että ensisijaisesti tie tulee sijoittaa vedenhankintaan tärkeän pohjavesialueen ulkopuolelle. Yhteysviranomaisen edellyttääkin vaihtoehdon 2b osalta selvittämään Mössintönkän pohjavesialueen läheisyydessä mahdollisuutta linjata tie niin, että se ei halkaise pohjavesialuetta, esim. vaihtoehdon 2a mukaisesti.

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee huomioida arviointiselostuksessa esitetyt haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteet. Vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c tulee selvittää Mössintönkän pohjavesialueen vettä johtavien kerrosten jatkumisesta pohjavesialueen ulkopuolelle ja vaihtoehdoissa 1a ja 1b tulee huomioida rinnakkaistien linjauksen muutosta koskeva suositus, jota myös Mustasaaren kunnan ympäristönsuojeluviranomainen on lausunnossaan edellyttänyt. Jatkotyössä tulee selvittää myös valittavan linjauksen läheisyydessä sijaitsevat talousvesikaivot ja Rismarken ja Mössintönkkä pohjavesialueilla sijaitsevien vedenottamoiden kaivot, kaivojen vedenpinnan korkeudet ja niiden vedenlaatu.

Kiinteistöihin ja ihmisten elinoloihin sekä viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset

Kiinteistöihin kohdistuvat vaikutukset koostuvat kiinteistöjen pirstoutumisesta sekä yksityistieverkoston muutoksista ja kulkuyhteyksien uudelleen järjestelyn tarpeesta. Suurimmat kiinteistövaikutukset on arvioitu aiheutuvan vaihtoehdoista 2a, 2b ja 2c, joissa linjaukset sijoittuvat maatalousvaltaiselle alueelle. Vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c vaikutusten merkittävyys on arvioitu suureksi kielteiseksi ja vaihtoehdoissa 1a ja 1b kohtalaiseksi kielteiseksi.

Vaihtoehdon 0 arvioidaan heikentävän paikallisten asukkaiden liikkumismahdollisuuksia liikennemäärien kasvun myötä. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b rinnakkaistiet lisäävät paikallisliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä parantavat liikenteestä aiheutuvaa meluhaittaa, mutta pidentävät paikallisliikenteen matkoja ja matka-aikoja. Vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c parantavat asumisviihtyvyyttä nykyisen valtatie läheisyydessä, mutta heikentävät uuden tien alueella. Kaikissa toteutusvaihtoehdoissa uusien linjauksien alle jää asuinrakennuksia. Vaihtoehdoissa 1a ja 2c tien alle jää 4 asuinrakennusta, vaihtoehdossa 1b 3 asuinrakennusta ja vaihtoehdoissa 2a ja 2b 7 asuinrakennusta. Kokonaisuutenaan ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset on arvioitu vähäisiksi tai kohtalaisiksi kielteisiksi tai vähäisiksi myönteisiksi riippuen vaihtoehdosta ja asuinalueesta.

Yhteysviranomaisen yhtyy tehtyihin arviointeihin ja toteaa niiden olevan johtopäätöksiltään annettujen lausuntojen ja mielipiteiden kanssa samansuuntaiset. Hankkeen jatkotyössä tulee tarkastella kuntien lausunnoissa esitetyt eritasoliittymien lisästarpeet, rakennusten lunastustarpeiden ja alueen elinkeinotoiminnoille aiheutuvien haittojen ehkäisemiseksi esitetyt toimenpiteet sekä arviointiselostuksessa esitetyt haittojen lieventämistoimenpiteet, kuten tilusjärjestelyt, meluntorjunta ja riittävä tiedottaminen hankkeen jatkosuunnittelusta ja sen eri vaiheista.

Hankkeen toteutuskelpoisuus

Kaikilla hankkeen toteutusvaihtoehdoilla on ympäristövaikutuksia, joiden merkittävyys on suuri tai erittäin suuri kielteinen. Myöskään hankkeen toteuttamatta jättäminen ei ehkäise negatiivisten ympäristövaikutusten lisääntymistä, mikäli liikennemäärät kasvavat arvioinnissa esitetyllä tavalla. Arvioinnissa on esitetty selkeästi eri vaikutusten merkittävyydet, mutta selostuksessa ei ole kuitenkaan arvioitu eri vaikutusten välistä merkittävyyttä, jonka perusteella voisi tunnistaa ympäristövaikutuksiltaan toteutuskelpoisimman vaihtoehdon. Yhteysviranomaisen toteaaakin, että vaihtoehdoilla 1a ja 1b on vaihtoehtoja 2a, 2b ja 2c vähemmän suuria kielteisiä ympäristövaikutuksia, mutta mikään vaihtoehdon ympäristövaikutukset eivät ole selkeästi muita vaihtoehtoja vähäisemmät. Vaihtoehtojen 2 toteuttaminen voi luonnonsuojeluyksikön lausunnon mukaisesti edellyttää luonnonsuojelulain mukaista poikkeuslupaa hankkeiden välittömään läheisyyteen sijoittuvien liito-oravien elinympäristöjen vuoksi, mikä saattaa heikentää näiden vaihtoehtojen toteutuskelpoisuutta.

Alueen kuntien näkemysten mukaan 2 vaihtoehtot tai vaihtoehto 2a nähdään kokonaisuutena suositeltavana vaihtoehtona, kun osassa lausunnoista ja suurimmassa osassa jätetyistä mielipiteistä vaihtoehtot 1a ja 1b tai muut nykyisen valtatie kunnostustoimenpiteet on katsottu vähiten ympäristöhaittoja aiheuttaviksi vaihtoehtoiksi.

Muita huomioita

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee huomioida hankkeen vaikutukset ympäristöluvullisiin toimintoihin ja niitä koskeviin määräyksiin sekä alueelliset kuivatusyhtiöt ja peruskuivatusa koskevat vaatimukset, kuten ELY-keskuksen asiantuntijakommenteissa on edellytetty.

Meluntorjunnassa tulee huomioida Vaasan lentokentästä aiheutuvan yhteismelun vaikutukset ja melun luonteesta aiheutuvat erityispiirteet.

Hanke sijaitsee alueella, jossa suurella todennäköisyydellä sijaitsee happamia sulfaattimaita, joten arviointiselostuksessa esitettyyn pinta- ja pohjavesien seurantaohjelmaan tulee lisätä pH:n tarkkailu.

Perustellun päätelmän ajantasaisuus

Meneillään olevalla suunnitteluvaiheella haetaan ratkaisuja tuleville vuosikymmenille eikä hankkeen toteutusaikataulu ole tällä hetkellä tiedossa, joten lupavaiheessa on varmistettava arvioinnin ajantasaisuus. Lupaviranomainen voi pyytää yhteysviranomaiselta näkemystä laatimansa perustellun päätelmän ajantasaisuudesta.

Arviointiselostuksen laatijoiden pätevyys

Arviointiselostuksen laatijoiden pätevyys kaikilla toimintaan liittyvillä osa-alueilla on riittävä. Selvitys pätevydestä on esitetty arviointiselostuksessa kattavasti.

YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELLUSTA PÄÄTELMÄSTÄ TIEDOTTAMINEN

ELY-keskus toimittaa yhteysviranomaisen perustellun päätelmän hankkeesta vastaavalle. Hankkeesta annetut lausunnot ja mielipiteet on toimitettu hankkeesta vastaavalle sähköisesti. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään ja arkistoidaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa sähköisessä muodossa asianhallintajärjestelmässä. Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä lähetetään myös tiedoksi lausunnon antajille.

Kuulutus yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä on nähtävillä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen verkkosivuilla <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/kuulutukset> (>valitse aluevalinnasta Etelä-Pohjanmaa) ja Laihian ja Mustasaaren kuntien verkkosivustoilla osoitteissa www.laihia.fi ja www.mustasaari.fi. Perusteltu päätelmä on nähtävillä verkkosivuilla: www.ymparisto.fi/vt3helsingbylaihiaYVA, Laihian kunnan teknisellä osastolla (Laihiantie 50, 66400 Laihia) ja Mustasaaren virastotalolla (Keskustie 4, 65610 Mustasaari).

Ympäristönsuojelupäällikkö

Päivi Kentala

Ylitarkastaja

Elina Venetjoki

Tämä asiakirja on hyväksytty sähköisesti.

SUORITEMAKSU, MÄÄRÄYTYMISEN PERUSTEET JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUVAATIMUSOSOITUS

Suoritemaksu 11 000 € (alv 0 %)

Maksu määräytyy valtioneuvoston asetuksen ELY-keskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2019 annetun valtioneuvoston asetuksen (1372/2018) liitteen mukaisesti. Maksutaulukon mukaan YVA-laissa tarkoitettu perusteltu päätelmä tavanomaisessa hankkeessa (14 – 23 henkilötyöpäivää) on 11 000 euroa.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määräytymisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräytymisestä. Osoite: Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Ympäristö ja luonnonvarat vastuualue, PL 262, 65101 Vaasa, sähköpostiosoite: kirjaamo.etela-pohjanmaa@ely-keskus.fi.

LIITTEET

Liite 1 Annetut lausunnot, mielipiteet ja asiantuntijakommentit

JAKELU

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus / Liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualue

Ramboll Finland Oy

Laihian kunta

Mustasaaren kunta

Tiedoksi

Lausunnonantajat

Tämä asiakirja EPOELY/308/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument EPOELY/308/2019 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Kentala Päivi 01.07.2020 15:54

Esittelijä Venetjoki Elina 01.07.2020 15:54