



15.8.2022

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

Valtatie 3 välillä Helsingby-Laihia

AJANTASAISTETTU PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

Ajantasaistettu perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös, joka on tehty 28.2.2020 laaditun arviointiselostuksen ja 20.4.2022 arviointiselostuksen täydennyksen, niistä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen, sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain nojalla (jäljempänä YVA-laki).

1 HANKETIEDOT

Hankkeen nimi

Valtatie 3 välillä Helsingby-Laihia (Mustasaari, Laihia),
ympäristövaikutusten arviointi

Hankkeesta vastaava ja YVA-konsultti

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

Konsulttina arviointiselostuksen ja sen täydennyksen laatimisessa on
toiminut Ramboll Finland Oy, yhteyshenkilönä Joonas Hokkanen.

Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena on toiminut Etelä-Pohjanmaan
elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Hankkeen kuvaus ja vaihtoehdot

Hankkeen tarkoituksena on parantaa valtatieä 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.

28.2.2020 päivätyssä arviointiselostuksessa arvioidut vaihtoehdot:

Vaihtoehto 0: Nykyinen valtatie

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

Vaihtoehto 1a: Nykyisen valtatieparantaminen ja uusi Alakylän eritasoliittymä

Vaihtoehdossa valtatietä 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 1b: Nykyisen valtatieparantaminen ja uusi Alakylän eritasoliittymä nykyisen tien pohjoispuolella

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

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

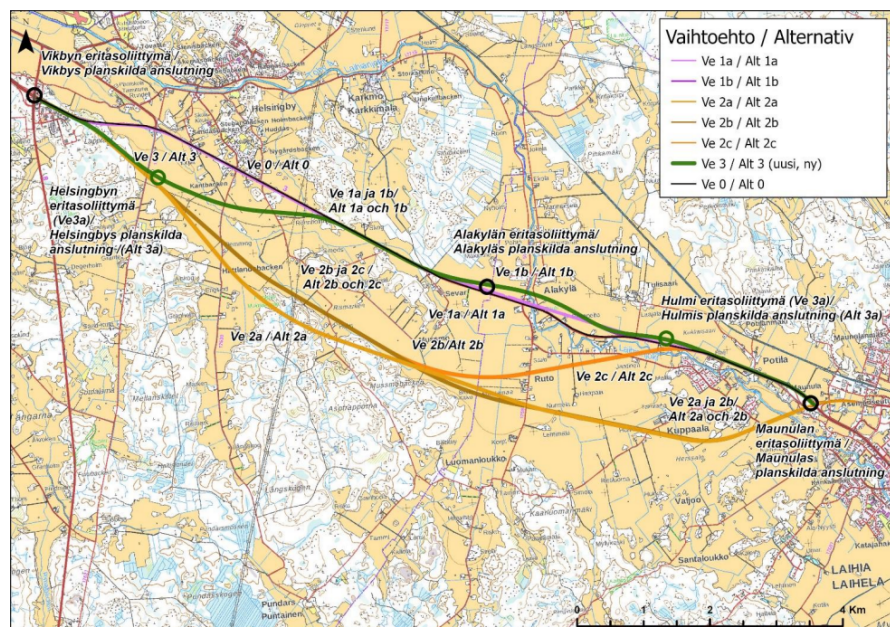
Vaihtoehdossa rakennetaan uusi moottoritie (2+2 kaistaa) maakuntakaavan mukaisesti nykyisen valtatie eteläpuolelle. Uusi valtatie linjaus sijaitsee Tryssjelibackenin ja Mussmobackenin kohdalla pellon reunassa lähellä metsänrajaa kuten vaihtoehdossa 2b. Vaihtoehdoista 2a ja 2b poiketen 2c kääntyy pohjoiseen 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 rinnakkaisteita rakennetaan Alakylän ja Laihian keskustan välille.

Arviointiselostuksen täydennyksessä (20.4.2022) arvioidut uudet vaihtoehdot:

Vaihtoehto 3a: Uusi valtatielinjaus Helsingbyn eteläpuolelta ja uusi Helsingbyn eritasoliittymä. Liittyy nykyiseen valtatiehen Rönholmin kohdalla. Uudet Alakylän ja Hulmin eritasoliittymät nykyisen tien pohjoispuolella.

Vaihtoehto 3b: Uusi valtatielinjaus Helsingbyn eteläpuolelta. Liittyy nykyiseen valtatiehen Rönholmin kohdalla. Uusi Alakylän eritasoliittymä nykyisen tien pohjoispuolella.



Kuva 1-1. Linjausvaihtoehdot.

2 ASIAN VIREILLETULO

Hankkeesta vastaava, Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue, on saattanut hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) vireille toimittamalla ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma) yhteysviranomaiselle 3.5.2019. Arviointiohjelma oli nähtävillä 7.5.-5.6.2019 ja yhteysviranomaisen antoi siitä lausunnon 1.7.2019.

Hankkeesta vastaava toimitti ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (jäljempänä arviointiselostus) yhteysviranomaiselle 5.3.2020 ja yhteysviranomaisen antoi siitä perustellun päätelmän 26.6.2020 (korjattu 1.7.2020/HL 52§).

Perustellun päätelmän antamisen jälkeen hankkeessa nousi esiin kaksi uutta linjausvaihtoehtoa, jotka poikkesivat noin 6-7 kilometrin osuudella aiemmin arvioiduista vaihtoehdoista. Yhteysviranomaisen piti esitettyä muutosta sen kaltaisena, että annettua perusteltua päätelmää tuli ajantasaistaa.

Hankkeesta vastaava toimitti arviointiselostuksen täydennyksen yhteysviranomaiselle 20.4.2022 sen käsittelyä ja perustellun päätelmän ajantasaistamista varten.

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja muiden menettelyjen yhteensovittaminen

Arviointimenettelyä ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisiin menettelyihin.

3 ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

5.3.2020 vireille tulleen arviointiselostuksen 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 ympäristönsuojeluviranomaisen, 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.

20.4.2022 vireille tulleen arviointiselostuksen täydennyksen tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiselostuksen täydennyksestä ja sen nähtävillä olostä sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 21.4.–17.6.2022. Kuulutus ja arviointiselostus liitteineen julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/etela-pohjanmaa ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/vt3helsingbylaihiaYVA. Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Laihian ja Mustasaaren kunnille julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu suomeksi Kyrönmaa ja Ilkka-Pohjalainen – lehdissä ja ruotsiksi Vasabladet -lehdessä 21.4.2022 julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

Arviointiselostuksen täydennykseen on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa Laihian kunnan teknisellä osastolla ja Mustasaaren virastotalolla. Lausunnot arviointiselostuksen täydennyksessä pyydettiin samoilta tahoilta kuin varsinaisesta arviointiselostuksesta.

Arviointiselostuksen täydennyksestä järjestettiin yleisötilaisuus 5.5.2022 Laihian Nuorisoseuralla, johon oli mahdollisuus osallistua myös etäyhteydellä. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisötilaisuudessa oli noin 120 kuulijaa.

4 ARVIOINTISELOSTUKSESTA JA SEN TÄYDENNNKSESTÄ ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteenveto arviointiselostuksesta (3.5.2020) 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

asiantuntijakommentit 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 moottoritielle Riimalan–Helsingbyn–Puntaisten alueella.

Mustasaaren kunnan ympäristönsuojeluviranomainen huomauttaa, että meluvaikutuksissa ei huomioida 2 vaihtoehtoissa uuden ja olemassa olevan tien yhteisvaikutuksia. Myös vaikutusalueella sijaitseviin ympäristöluvalliisiin eläinsuojoihin 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 alue- kuin 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 rakennussuojelulailla 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.

Toteutusvaihtoehtoiltaan 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 tuleekin huomioida, että Hulmin puistoalueelle ei tehdä luontoa ja kulttuurillisia arvoja heikentäviä toimenpiteitä. Vaihtoehtoon 2 jatkosuunnittelua ei suositella, koska tielinjaus pirstoisi aluetta voimakkaasti ja kulkisi rakentamattomilla ja luonnon kannalta merkittävillä 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 täyttyminen on mahdollista myös hankevaihtoehtoilla 1a ja 1b, joten on olemassa muu tyydyttävä ratkaisu hankevaihtoehtoille 2a, 2b ja 2c. Jatkosuunnitteluun tulee ottaa mukaan myös liito-oravalle potentiaaliset metsät ja käsitellä niitä liito-oravareviirien 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. Vaihtoehtoisissa 1a ja 1b vaikutukset sulfidimaihin ovat todennäköisesti vähäisemmät verrattuna vaihtoehtoihin 2a, 2b ja 2c, koska vaihtoehtoisissa 1a ja 1b muutokset kohdistuvat pääosin alueelle, jolla on jo olemassa oleva valtatie. Suurimmat vaikutukset ovat todennäköisesti vaihtoehtoisissa 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 ojitussyhtiöitä, jotka huolehtivat peltojen peruskuivatuksista. 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 vaihtoehtoista ja arvioinnin eri osaluista seuraavaa:

Yleistä vaihtoehtoista: 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 vaihtoehtoilla katsotaan olevan vähemmän kielteisiä ympäristövaikutuksia kuin 2 vaihtoehtoilla. Vaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c katsotaan aiheuttavan haittaa erityisesti maataloudelle, arvokkaille maisema-alueille ja kulttuuriympäristöille, luonnon monimuotoisuudelle, eläimistölle 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 vaihtoehtoilla 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. Vaihtoehtoissa 1a ja 1b ongelmana pidetään rinnakkaisteita, jotka pidentävät matkoja nykyisestä sekä Laihian että Helsingbyn alueella. Vaihtoehtoissa 1a ja b rinnakkaistiet ovat sekaliikenneteitä, joten myös niiden liikenneturvallisuudesta ollaan huolissaan. Rinnakkaistiet aiheuttavat myös matkojen pidennystä mm. koulujen, päiväkotien. Matkojen lyhentämiseksi esitetään lisää eritasoliittymiä sekä rinnakkaistien rakentamista lähemmäksi nykyistä valtatie. 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 meluesteiden 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 salaojitusten 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. Vaihtoehdoissa 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 esitetyjä kuvasovitteita pidetään vaikeasti havainnoitavina.

Yhteenveto arviointiselostuksen täydennyksestä (20.4.2022) saaduista lausunnoista ja mielipiteistä

Arviointiselostuksen täydennyksestä annettiin yhteensä 8 lausuntoa ja 11 mielipidettä. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen eri yksiköt antoivat 3 asiantuntijakommenttia. Annetut lausunnot, mielipiteet ja asiantuntijakommentit ovat kokonaisuudessa liitteessä 1 (lukuun ottamatta henkilötietoja ja oheismateriaalia).

Laihian kunta toteaa, että vaihtoehto 3a vaatii enemmän nykyistä peltoalaa käyttöönsä kuin vaihtoehto 3b, mutta toisaalta vaihtoehdossa 3a rakennettava eritasoliittymä mahdollistaa paremmat yhteydet valtatielle ja Maunulan teollisuusalueelle. Vaihtoehdot 3a ja 3b jakaisivat valtatiehen tukeutuvaa asutusta ja aiheuttaisivat alueen asukkaille ja toimijoita pidentyneitä kulkumatkoja, hyvien viljelysmaiden pilkkoon tuloa ja erittäin aiheellisen huolen tulvariskien kohoamisesta alueella. Siten kunta puoltaa edelleen 2a:n mukaista linjausta, joka tukee parhaiten kunnan pitkäjänteistä maankäytön suunnittelua. Vaihtoehto noudattelee voimassa olevan yleiskaavan mukaista linjausta, se olisi turvallisin valinta tulvariskien osalta ja aiheuttaisi vähiten haittaa alueen asukkaille ja toimijoille. Vaihtoehdoista 3a ja 3b, toimivampi ratkaisu olisi 3a. Kunta peräänkuuluttaa myös parempaa yhteydenpitoa ELY-keskuksen, konsultin ja kuntien välille. Myös kuntalaisten suuntaan toteutettu informointi ja suunnitelmien esittely on koettu osin puutteelliseksi.

Laihian kunnan terveystieteiden osasto muistuttaa tien eteläpuolella sijaitsevasta Mössintörmän pohjavesialueesta, josta toimitetaan käyttövetä Rudon alueelle. Terveystieteiden osaston kannalta on tärkeintä, ettei tuleva tie aiheuta haittaa pohjavesille. Uusi tie tulee suunnitella siten, ettei tien rakentamisesta, kunnossapidosta tai liikenteestä aiheudu riskiä pohjavesille, eivätkä pohjavesiolot muutu haitallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla ei ole asiasta uutta lausuttavaa, vaan viittaa aiemmin antamiinsa lausuntoihin.

Luonnonvarakeskus toteaa, että esitetyistä linjausvaihtoehdoista Ve3 olisi monimuotoisuuden kannalta paras koska se säästää eniten luontoa ja aiheuttaa vähiten häiriötä. Riittävien kulkuyhteyksien eläimistöille tulee turvata rakentamisen yhteydessä.

Mustasaaren kunta pitää koko selvitysaluetta ajatellen parhaiten toimivana vaihtoehtoa 2a. Lisäksi kunta edellyttää eritasoliittymää

ramppeineen Rimalintielle kunnanhallituksen käsittelyn 28.6.2021 mukaisesti.

Pohjanmaan museo katsoo, että vaikutukset arvokkaaseen maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön on arvioitu laajasti ja johdonmukaisesti. Arvioiduista vaihtoehdoista kumpikaan ei ole kulttuuriympäristön tai -maiseman kannalta neutraali, mutta vaihtoehdolla 3b on pienempi negatiivinen vaikutus erityisesti esitettyjen eritasoliittymien määrän kautta. Vaihtoehdon 3a Helsingbyn ja Hulmin alueille esitetyt eritasoliittymät ovat maisemavaikutuksiltaan merkittävän suuret. Rakennussuojelulailla suojellun kapteenintalon ympäristöön vaikutuksia aiheutuu vaihtoehdon 3a Hulmin liittymän rakentamisesta ja vaihtoehdossa 3b Hulmin alikulusta.

Jatkosuunnitteluun tulee valita ratkaisumalli, jolla on vähiten negatiivisia vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kulttuurimaisemaan. Rinnakkaisteiden ja kevyen liikenteen ratkaisulla on vaikutuksia valtatie lähialueen kulttuuriympäristölle ja maisemalle ja niiden suunnittelulla voidaan vaikuttaa merkittävästi tiehankkeen kokemiseen ja vaikutuksiin. Tarkemmassa tiesuunnittelussa onkin tärkeää sijoittaa vielä paremmin uusien rinnakkais- ja kokoojateiden linjaukset pelto/maisema-alueiden reuna-alueille, välttämällä avoimien kenttien turhaa lohkomista sekä ensisijaisesti hyödyntää vanhoja tieyhteyksiä myös päätien lähialueilla. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida myös esim. koivukujat, tiealueeseen rajautuvat talousrakennukset ja niiden säilyminen sekä myös lähialueiden jatkokäytön mahdollisuudet.

Länsirannikon ympäristöyksikkö katsoo, että mikään vaihtoehto ei ole optimaalinen vaan kaikissa vaihtoehdoissa on haasteita. Vaihtoehtoja 3a tai 3b voidaan suositella tarkempaan suunnitteluun, mikäli voidaan varmistaa, että pohjaveden määrä ja/tai laatu Rismarckenin pohjavesialueella ei laske/heikkene ja happamia sulfaattimaita voidaan hallita. Vaihtoehtoa 1b voidaan suositella, jos huomioidaan mm. tulvaongelmat, vaikutukset pinta- ja pohjavesiin sekä melunhallinta. Suunnittelussa tulee turvata eläinsuojien ympäristöluvan mukainen toiminta, eikä asutuksen tai Helsingbyn alueen koulun tai päiväkodin läheisyydessä saa aiheuttaa haittaa mm. melusta, tärinästä, pölystä, hajuista, savusta.

Pohjanmaan pelastuslaitoksella on suunnitteilla uusi paloasema Liselundiin, jonka hälytysalueeseen ulottuu myös mm. Laihian kunta. Toimintavalmiusajan parantamiseksi suunnittelussa tulee huomioida riittävät liittymät valtatielle 3. Pelastuslaitos muistuttaa myös Rudon ja Alakylän alueiden tulvariskien lisääntymisestä ja niiden ehkäisemisen tarpeesta.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kalatalousviranomainen katsoo, että jatkosuunnitteluun tulee mahdollisuuksien mukaan valita vaihtoehto, joka aiheuttaa vähemmän happamista sulfaattimaista aiheutuvia

happamia valumia alapuolisiin vesistöihin. Rakentamisen aikaiset happamat valumat alapuolisiin vesistöihin tulee minimoida eri toimenpiteillä.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ilmastoasiantuntija muistuttaa ilmastonmuutosvaikutusten puuttumisesta aikaisemmassa arvioinnissa. Täydennyksessä esitetyt joukkoliikenteeseen kohdistuvat vaikutukset on kuitenkin hyvä lisäys. Suunnittelussa tulee myös huomioida, että suunnittelun aloittamisen jälkeen tapahtuneet muutokset saattavat muuttaa liikenteen kasvuennustetta.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen teollisuuden ja jätehuollon ympäristönsuojeluryhmä muistuttaa, että tiensijoittelu ja melusuojaukset tulee tehdä niin, etteivät melun ohjeavrot ylitä missään olosuhteissa.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vesihuoltoryhmä muistuttaa, että valtateilla muodostuvat hulevedet sisältävät ravinteita ja haitta-aineita, joten hyvä hulevesien hallinnan taso edellyttää siten hulevesien käsittelyä. Vesien hallinnan onnistumiseksi on varmistettava suunnittelussa riittävät aluevaraukset hankkeen elinkaari huomioiden. Erityisesti rakentaminen aiheuttaa merkittävää kiintoainekuormitusta ja rakentamistoimenpiteiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon happamat sulfidimaat.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vesistöyksikkö katsoo, että arviointiselostuksen täydennyksessä on tuotu hyvin esille hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutukset alueen tulviin ja tulvariskeihin. Hankealue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä tulvariskialueella ja vaihtoehto 3 (a ja b) on tulvariskien kannalta kriittisin, sillä Alakylän ja Rudon alueella rakennetaan eritasoliittymä, rinnakkaisteitä sekä uusia siltoja, jotka vaikuttavat tulvavesien kulkeutumiseen alueella. Rumpu- ja silta-aukkojen mitoituksissa tulee huomioida vaikutukset tulviin ja tulvariskeihin, erityisesti Rudon tulvatasanteen poikki kulkevan rinnakkaistien suunnittelussa.

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

Yleistä vaihtoehdoista: vaihtoehdon 3a katsotaan vastaavat parhaiten paikallisia tarpeita, mutta mm. Mustasaaren kunnan asukkaiden mielipiteessä vaihtoehtoa 1b pidetään edelleen suositeltavana. Mikäli valitaan vaihtoehto 2a, linjausta pyydetään siirtämään Helsingbyssä pohjoisemmalle reitille asutukselle ja maataloudelle aiheutuvien haittojen lieventämiseksi. Mielipiteissä tuetaan myös kuntien näkemystä, jonka mukaan vaihtoehtoa 2a pidetään pitkällä aikavälillä parhaana vaihtoehtona kuntien kehitykselle.

Laihialla vaihtoehtojen 1 ja 3 todetaan pilkkovat Rudon aluetta. Vaihtoehdoissa rakennetaan tulvariskialueelle ja vaihtoehdoissa rakennettavia uusia rinnakkaisteitä pidetään ongelmallisina mm.

paikallisliikenteen matkojen pidentymisen ja liikenneturvallisuuden kannalta. Vaihtoehtoissa 2 uusien rinnakkaisteiden määrä on vähäisempi, mutta vaihtoehtojen 2 katsotaan aiheuttavan haittaa mm. luontoarvoille ja eläinten elinympäristöille, luonnon monimuotoisuudelle, arvokkaalle kulttuurimaisemalle ja Rudonalueen talousveden saannille.

Liikennevaikutukset: Liikennelaskelmat pyydetään tekemään uudestaan, koska valtatie liikennemäärien katsotaan vähentyneen, mm. lisääntyneen etätyön ja polttoaineen hinnan nousun seurauksena. Liikenteen sujuvoittamiseksi riittävinä toimenpiteitä pidetään mm. kevyiden erillisliittymien ja ohituskaistojen rakentamista.

Vaihtoehdon 3a katsotaan vaativan rinnakkaistien Kasarmintien päästä Hulmin eritasoliittymään saakka.

Tulvavaikutukset: lisääntyvä tulvariski tulee huomioida suunnittelussa. Tulva-alueelle sijoitettavan valtatie katsotaan aiheuttavan lisääntyvää tulvavaaraa kiinteistöille.

Vaikutukset maankäyttöön, yhdyskuntarakenteeseen ja kulttuuriympäristöön: hankkeen vaikutukset paikalliseen yhdyskuntarakenteeseen pyydetään ottamaan huomioon riittävän laajasti ja kokonaisuutena. Suunnittelussa tulee huomioida mm. paikallisten palveluiden, kuten päiväkotien ja koulujen saavutettavuus Helsingbyn alueella.

Kaikkien linjausvaihtoehtojen katsotaan aiheuttavan peltojen pirstoutumista, haittaa viljelylle ja peltojen salaojituksille. Maatalousmaata katsotaan menetettävän eniten vaihtoehdossa 2a.

Vaikutukset elinkeinoihin: vaihtoehtojen 3a ja 3b katsotaan haittaavan Maunulan alueella sijaitsevan autokorjaamon toimintaa. Vaihtoehdot pidentävät matka-aikoja ja heikentävät asiakkaiden tavoitettavuutta, koska vaihtoehtoissa ei ole korjaamon alueelta riittäviä liittymiä valtatielle 3 tai rinnakkaisteita.

Meluvaikutukset: melusuojausten suunnittelussa tulee huomioida tie- ja lentoliikenteen yhteisvaikutukset.

Vaikutukset luontoympäristöön: arviointia luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvista vaikutuksista pidetään riittämättömänä. Hankkeessa tulee arvioida mm. riistaeläinten liikkumismahdollisuuksia rannikolle ja sieltä pois.

Pinta- ja pohjavesivaikutukset: alueen maaperä on hapanta sulfaattimaata, joten rakentamisesta aiheutuvat pohjavesitasojen muutokset voivat saastuttaa valumavesiä.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen: vaihtoehto 2a sijoittuu Mustasaaren kunnan alueella lähelle uutta asuinaluea, joista osa on rakennettu ja osa suunnitteilla, joten kaikkia rakennuksia ei

ole huomioitu arviointiselostuksen kartoissa. Epätietoisuus valittavasta vaihtoehdosta vaikeuttaa asuinrakennusten rakentamispäätöksiä. Vaihtoehdon 2a katsotaan aiheuttavan vaikutuksia myös rakennettujen talojen arvoon. Asutuksen läheisyyteen rakennettavan tien katsotaan vaikuttavan myös terveyteen.

Osallistaminen: mielipiteissä toivotaan riittävää alueen asukkaiden kuulemista.

Muuta: hankkeen jatkosuunnittelussa pyydetään selvittää tarkemmin kiinteistöille aiheutuvat taloudelliset seuraukset.

5 ARVIOINTISELOSTUKSEN JA SEN TÄYDENNYKSEN RIITTÄVYYS JA LAATU SEKÄ LAATIJOIDEN PÄTEVYYS

Yhteysviranomainen on tarkastanut arviointiselostuksen ja sen täydennyksen riittävyyden ja laadun. Arviointiselostus ((Valtatie 3 välillä Helsingby-Laihia, yleissuunnitelma (Mustasaari, Laihia), Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, raportteja 8 I 2020)) sekä arviointiselostuksen täydennys (Ympäristövaikutusten arviointi – täydennys aiempaan 28.2.2020 valmistuneeseen arviointiin, raportti 47 I 2022) täyttävät YVA-lain (252/2017) 19 §:ssä ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:ssä arviointiselostukselle säädetyt sisältövaatimukset.

Arviointiselostus on laadittu arviointiohjelman ja olennaisilta osiltaan yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon pohjalta eikä se sisällä sellaisia olennaisia puutteita, jotka olisivat estäneet yhteysviranomaista laatimasta perusteltua päätelmää hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista (perusteltu päätelmä 26.6.2020). Uusien linjausvaihtoehtojen 3a ja 3b arviointia koskevassa arviointiselostuksen täydennyksessä on huomioitu yhteysviranomaisen 2.7.2021 lausunnossa perustellun päätelmän ajantasaistamiseksi edellytetyt asiat. Täten tehtyjen arviointien perusteella on mahdollista muodostaa kokonaiskuva hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista sekä tunnistaa ja arvioida hankkeen merkittävät vaikutukset. Myös arviointiselostuksen ja sen täydennyksen laatijoiden pätevyys kaikilla toimintaan liittyvillä osa-alueilla on riittävä. Selvitys pätevyydestä on esitetty selkeästi.

Kuulemisen sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun yhteydessä on noussut esille joitain puutteita ja epävarmuustekijöitä, jotka voidaan korjata hankkeen jatkosuunnittelun ja lupamenettelyjen yhteydessä. **Yhteysviranomainen toteaa 3.5.2020 päivätyn arviointiselostuksen puutteellisista arvioinneista tai sen laadusta 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.

Vaihtoehdoissa 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 neutraalisia 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 yhteysviranomaisen 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. Yhteysviranomaisen 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 yhteysviranomaisen 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 yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiselostukseen olisi tullut sisällyttää kartat, joista ilmenee arvioinnissa esitettyjen paikkojen nimet.

Seurantaohjelma

Hankealueella sijaitsee kartoituksen perusteella happamia sulfaattimaita, joten arviointiselostuksessa esitettyyn pinta- ja pohjavesien seurantaohjelmaan tulee lisätä pH:n tarkkailu.

Yhteysviranomaisen toteaa puutteellisten arviointien tai arviointiselostuksen täydennyksen (20.4.2022) laadun osalta seuraavaa:

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Arviointiselostuksen täydennyksestä kuvasta 1-1 'linjausvaihtoehdot' puuttuu maininta vaihtoehdoissa 3a ja 3b Alakylän alueelle

rakennettavasta eritasoliittymästä. Kartan merkinnät tulee korjata tuleviin asiakirjoihin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja elinkeinoihin

Arviointiselostuksen täydennyksen mukaan vaihtoehdot 3a ja 3b tukevat ympäröivän alueen maankäyttöä ja elinkeinojen toimintaedellytyksiä ja vaihtoehdoilla on kohtalainen myönteinen vaikutus nykyiseen teollisuus- ja työpaikka-alueiden maankäyttöön.

Arvioinnissa jää kuitenkin epäselväksi estääkö vaihtoehto 3b mm. Hulmin huoltoaseman toiminnan jatkumisen kuten vaihtoehto 3a. Vaihtoehdon 3b todetaan heikentävän myös Hulmin eritasoliittymään liittyvän teollisuusalueen saavutettavuutta ja mielipiteissä on noussut esiin huoli mm. Maunulan eritasoliittymän eteläpuolella sijaitsevan yritystoiminnan liikenneyhteyksistä.

Yhteysviranomaisen katsoo, että vaikutukset ja niiden merkittävyys Laihian kunnan alueella valtatie pohjois- ja eteläpuolella sijaitseviin yrityksiin jää osittain epäselväksi. Jatkosuunnittelussa tulee tarkistaa vaihtoehtojen 3a ja 3b vaikutukset edellä mainittuihin toimintoihin ja niiden saavutettavuuteen.

Muut huomiot

Kohtien 'vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön' ja 'happamat sulfaattimaat' teksteissä ja niiden 'vaikutusten merkittävyys' -taulukoista on termistöön liittyviä ristiriitaisuuksia, jotka heikentävät ymmärrettävyyttä. Tekstien mukaan vaihtoehtojen 3a ja 3b vaikutukset ovat kohtalaisen kielteiset, kun taulukkojen mukaan muutoksen suuruus on kohtalainen kielteinen, mutta vaikutuksen merkittävyys on kokonaisuutenaan suuri kielteinen. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan taulukoissa esitetyt kuvaukset vaihtoehtojen vaikutuksista ovat oikeansuuntaiset.

Vaihtoehtojen 3a ja 3b rinnakkaistie- ja kevyenliikenteen väylien kunnostamisessa Laihian Hulmin alueella tulee huomioida niiden vaikutukset Hulmin kasarmialueen jalopuupuistoon sekä mahdolliset haittojen lieventämistoimenpiteet kuten vaihtoehdoissa 1a, 1b ja 2c.

6 YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

Arviointiselostuksen ja sen täydennyksen, saadun kuulemispalautteen ja oman tarkastelun perusteella yhteysviranomaisen esittää ajantasaistettuna perusteltuna päätelmänään valtatie 3 välillä Helsingby-Laihia hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista seuraavaa:

Kaikki hankkeen toteutusvaihtoehdot aiheuttavat merkittävyydeltään suuria tai erittäin suuria kielteisiä vaikutuksia eikä hankkeen toteuttamatta jättäminenkään ehkäise negatiivisten

ympäristövaikutusten lisääntymistä, mikäli liikennemäärät kasvavat arvioinnissa esitetyllä tavalla.

Arvioitujen vaihtoehtojen merkittävimmät kielteiset ympäristövaikutukset, merkittävyydeltään suuret kielteiset, kohdistuvat tulvavaikutuksiin sekä happamista valumista syntyviin pinta- ja pohjavesivaikutuksiin, sillä hankealue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä tulvariskialueella ja alueen maaperä on pääosin hapanta sulfaattimaata. Muita merkittäviä kielteisiä ympäristövaikutuksia eri vaihtoehtoista aiheutuu erityisesti maisemaan ja kulttuuriympäristöön, luonnonoloihin ja luonnonmonimuotoisuuteen, pohjavesiin, maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin ja kiinteistöihin. Lisäksi kaikki kehittämisvaihtoehdot aiheuttavat suuria kielteisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin, koska tielinjaukset sijoittuvat lähes kokonaan pehmeiköille ja rakentaminen edellyttää pohjanvahvistuksia ja muualta tuotavia maa-aineksia. Vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c aiheuttavat eniten suuria tai erittäin suuria kielteisiä ympäristövaikutuksia. Vaihtoehdot 3a ja 3b aiheuttavat vähemmän suuria tai erittäin suuria kielteisiä ympäristövaikutuksia kuin vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c, mutta enemmän kuin vaihtoehdot 0, 1a ja 1b. Vaihtoehtojen 1a ja 1b ympäristövaikutukset ovat pääosin samankaltaiset, mutta vaihtoehdon 1b vaikutukset tulviin ovat vaihtoehtoa 1a vähäisemmät.

Vaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c merkittävimmät ympäristövaikutukset aiheutuvat tielinjan sijoittumisesta lähes kokonaan uuteen maastokäytävään (vaihtoehdoissa uutta maastokäytävää 10,7-12,9 km). Uudet tielinjaukset sijoittuvat pääosin happamille sulfaattimaille, joten ilman haittoja ehkäiseviä toimenpiteitä rakentaminen aiheuttaa happamia valumia. Linjaukset sijoittuvat myös avoimille peltoalueille ja osittain valtakunnallisesti arvokkaalle Laihianjoen kulttuurimaisema-alueelle aiheuttaen merkittäviä kielteisiä vaikutuksia erityisesti maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä peltojen pirstoutumista. Vaihtoehtojen 2a ja 2c välittömässä läheisyydessä sijaitsevat liito-oravien elinympäristöt saattavat edellyttää luonnonsuojelulain mukaista poikkeuslupaa ja uusien tielinjauksien vaikutukset peltolinnustoon ja muuttolintujen levähdysalueisiin ovat merkittävät. Vaihtoehdon 2b kielteisiä ympäristövaikutuksia lisää linjauksen sijoittuminen osittain Mössintönkän vedenhankintaan tärkeälle pohjavesialueelle.

Vaihtoehdot 3a ja 3b sijoittuvat vaihtoehtoja 2a, 2b ja 2c vähemmän uuteen maastokäytävään (8,6 km), mutta vaihtoehdossa 3a rakennetaan muita vaihtoehtoja enemmän eritasoliittymiä. Vaihtoehtojen 3a ja 3b merkittävimmät kielteiset vaikutukset aiheutuvat tulvavaikutuksista, sillä uudet tielinjaukset ja rakenteet rajaavat mm. valtakunnallisesti merkittävällä tulvariskialueella tulva-alueita ja tulvavesien luontaista kulkeutumista. Merkittäviä kielteisiä ympäristövaikutuksia aiheutuu myös uuden tielinjauksen sijoittumisesta vedenhankintaan soveltuvalla pohjavesialueella ja alueelle, jossa happamien sulfaattimaiden todennäköisyys on suuri. Pääosin avoimelle

peltoalueelle sijoittuvat uudet tielinjaukset ja eritasoliittymät aiheuttavat myös suuria kielteisiä maisemavaikutuksia ja peltojen pirstoutumista.

Vaihtoehtojen 0, 1a ja 1b merkittävimmät kielteiset ympäristövaikutukset kohdistuvat tulvavaikutuksiin, sillä nykyinen valtatie sijoittuu valtakunnallisesti merkittävälle tulvariskialueelle.

Arvioitujen vaihtoehtojen merkittävimmät myönteiset ympäristövaikutukset kohdistuvat liikenne- ja tulvavaikutuksiin. Kaikkien kehittämisvaihtoehtojen vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen ovat suuret myönteiset, vaihtoehdon 0 kielteiset. Tulvavaikutuksiltaan vaihtoehdot 2a ja 2b ovat muita myönteisemmät. Vaihtoehdoissa 1-3 rakennettavat melusuojuukset vähentävät meluhaittaa ja sitä kautta parantavat ihmisten elinoloja ja viihtyisyyttä erityisesti nykyisen valtatie läheisyydessä. Yhteysviranomaisen kuitenkin muistuttaa, että mikäli hankkeessa ei toteuteta arvioinnissa esitettyä meluntorjuntaa, hankkeen vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ovat selvästi arvioitua haitallisemmat.

Yhteysviranomaisen katsoo, että merkittävien ympäristövaikutusten lieventämiseksi jatkosuunnittelussa tulee huomioida arviointiselostuksessa ja sen täydennyksessä esitetyt haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteet. Suunnittelussa ja vaihtoehtojen toteutuskelpoisuuden tarkastelussa tulee huomioida myös vaihtoehtojen 0-2 arvioinnin jälkeen voimaan tulleet muutokset Laihianjoen kulttuuriympäristön luokituksessa, sekä jäljempänä päätelmän perusteluissa ja 'arvioinnin riittävyys ja laatu' -kohdassa todetut asiat.

Laihian ja Mustasaaren kunnat ovat ilmaisseet lausunnoissaan puoltavansa vaihtoehtoa 2a, kun taas suurimmassa osassa jätetyitä mielipiteistä vaihtoehdot 1a ja 1b tai muut nykyisen valtatie kunnostustoimenpiteet on katsottu vähiten ympäristöhaittoja aiheuttaviksi vaihtoehdoiksi. Koska yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa, vuorovaikutteinen yhteistyö kuntien kanssa onkin ensisijaisen tärkeää valittaessa jatkosuunnitteluun valittavaa vaihtoehtoa.

Perustelut

Tulvavaikutukset

Hankealue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä tulva-alueella, minkä vuoksi hankealueen herkkyyks tulvien kannalta on erittäin suuri. Vaihtoehtojen 1a, 1b, 3a ja 3b vaikutukset tulvavesiin ovatkin merkittävyydeltään erittäin suuret kielteiset. Lähekkäin rakennettavat sillat saattavat nostaa tulvavesipintoja Rudon ja Alakylän alueilla ja jääpatoherkkyyks voi lisääntyä. Tulvatasanteen poikki rakennettavat rinnakkaistiet estävät myös tulvan luonnollisen leviämisen. Vaihtoehdoissa 3a ja 3b lisäksi Sevarbäckenin ja Laihianjoen yli

rakennettavat sillat altistavat tulvavesien padotukselle. Vaihtoehdon 1b haitalliset vaikutukset ovat hieman vaihtoehtoa 1a vähäisemmät, koska rakennettavien siltojen välissä on hieman enemmän tilaa.

Nykyisen tien vaikutukset tulviin ovat myös merkittävät, joten myös vaihtoehdon 0 vaikutukset ovat suuret kielteiset. Vaihtoehtojen 2a ja 2b vaikutukset ovat myönteiset, koska vaihtoehdot noudattavat tulvariskien hallintasuunnitelman tavoitteita valtatie linjaamisesta siten, että tulva-alueet pystytään ohittamaan. Myös vaihtoehto 2c ohittaa Rudon tulva-alueet lähes kokonaan, mutta Laihianjoen ylittävä silta voi lisätä paikallista padotusta alueella ja vaihtoehdon vaikutukset on vaihtoehtoja 2a ja 2b kielteisemmät.

Mikäli jatkosuunnitteluun valitaan vaihtoehdot 1a, 1b, 2c, 3a tai 3b tulee suunnittelussa kiinnittää huomiota haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoihin kuten mm. rumpu- ja silta-aukkojen riittävään mitoittamiseen. Jatkosuunnittelussa tulee myös huomioida ilmastomuutoksen aiheuttamat vaikutukset tulviin ja rankkasateiden yleistymiseen.

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.

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. Happamista sulfaattimaista aiheutuvat vaikutukset vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c ovat kokonaisuutenaan erittäin suuret kielteiset ja vaihtoehdoilla 1a, 1b, 3a ja 3b suuret kielteiset.

Ennalta arvioiden happamista sulfaattimaista aiheutuvat vaikutukset pinta- ja pohjavesiin ovat merkittävimmät vaihtoehdolla 2b, koska arviolta 90 % uudesta tieverkosta on sulfidimaa-alueella, kun taas vaihtoehto 2a sijoittuu osittain moreenialueelle ja noin 75 % sulfidimaille. Vaihtoehdon 2b haitallisia 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, mikä vähentää vaihtoehdon vaikutuksia suhteessa vaihtoehtoon 2b.

Vaihtoehdoista 3a ja 3b happamista sulfaattimaista aiheutuvat vaikutukset ovat vähäisemmät kuin vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c, mutta

suuremmat kuin vaihtoehdoissa 1a ja 1b, koska vaihtoehdoissa rakennetaan uuden tielinjaa vähemmän kuin vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c mutta enemmän kuin vaihtoehdoissa 1a ja 1b. Vaihtoehtojen 3a ja 3b haitallisia vaikutuksia lisää myös linjausten kulkeminen vedenhankintaan soveltuvan Rismarkenin pohjavesialueen läpi. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b rakennustoimenpiteet sijoittuvat alueille, joissa sulfidimaiden esiintymistodennäköisyys on suuri, mutta massanvaihtotarpeet ovat muita vaihtoehtoja vähäisemmät.

Kaikki vaihtoehdot voivat heikentää paikallisesti Laihianjoen vedenlaatua ja tilaluokkatavoitteen saavuttamista, mikäli rakentamisesta aiheutuu hapanta valuntaa. Haitallisia vaikutuksia voidaan 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 toteutuskelpoisuudet ja niiden vaikutusten merkittävyys happamien valumien ehkäisyssä.

Vaikutukset maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön

Noin puolet hankealueesta sijoittuu arvokkaalle Laihianjoen kulttuurimaisema-alueelle. Arvioitaessa vaihtoehtojen 0, 1 ja 2 vaikutuksia maisema-alue oli luokiteltu maakunnallisesti arvokkaaksi, mutta Valtioneuvoston päätöksellä marraskuussa 2021 alue on vahvistettu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Hankealueella sijaitsee myös arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä, joten kaikista vaihtoehdoista 1-3 aiheutuu negatiivia vaikutuksia sekä maisemaan että rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

Merkittävimät kielteiset maisemavaikutukset aiheutuvat vaihtoehdoista 2a ja 2b. Uudet tielinjaukset sijoittuvat laajalle avoimelle lakeusalueelle, missä on ennestään vain vähän maisemahäiriöitä. Linjaukset halkovat valtakunnallisesti arvokkaan Laihianjoen kulttuurimaisema-alueen ja linjaukset sijoittuvat myös Vikbyn maisemallisesti arvokkaalle peltoalueelle. Linjaukset jakavat ennestään yhtenäiset peltoalueet ja tielinjauksien läheisyydessä sijaitseviin pihapiireihin aiheutuu voimakkaita maisemallisia vaikutuksia uuden tien sijoituessa ennestään rakentamattomalle alueelle. Vaihtoehdot aiheuttavan myös suuria kielteisiä vaikutuksia tielinjauksien läheisyydessä sijaitseviin arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin, mm. Kupparlan ja Hulmin kyläkuvallisesti arvokkaille alueille sekä Kaarluomantien varren säilytettävillä rakennuksilla. Vaihtoehtojen vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat kokonaisuutenaan vähintään arviointiselostuksessa esitetyn arvion mukaisesti suuret kielteiset. Maisemavaikutusten merkittävyyttä lisää mm. Laihianjoen

kulttuurimaisema-alueen muuttuminen maakunnallisesta
valtakunnallisesti arvokkaaksi.

Vaihtoehtoon 2c maisemavaikutukset ovat pääosin samat kuin vaihtoehtoisissa 2a ja 2b, mutta alueella jossa linjaus kulkee nykyisen valtatie mukaisesti, vaikutukset ovat hieman vähäisemmäksi kuin vaihtoehtoisissa 2a ja 2b.

Vaihtoehtojen 3a ja 3b maisemavaikutukset ovat vaihtoehtoja 2 vähäisemmät, mutta suuremmat kuin vaihtoehtojen 0, 1a ja 1b. Arvioinnin mukaan vaihtoehtojen 3a ja 3b vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat kokonaisuutenaan kohtalaisia kielteisiä, mutta osittain erityisesti vaihtoehtosta 3a aiheutuu myös suuria kielteisiä vaikutuksia. Vaihtoehtossa 3a rakennetaan melko lähekkäin kolme maisemallisesti hallitsevaa eritasoliittymää, joista kaksi (Alakylän ja Hulmin) sijoittuu Laihianjoen kulttuurimaisema-alueelle ja yksi (Helsingby) maisemallisesti arvokkaalle peltoalueelle. Vastaavasti vaihtoehtossa 3b rakennetaan eritasoliittymä ainoastaan Alakylään ja Hulmin sekä Helsingyn alueille rakennetaan maisemavaikutuksiltaan vähäisemmät yli-/alikulut.

Vaihtoehtoista 3a ja 3b aiheutuu lisäksi suuria kielteisiä maisemavaikutuksia Vikby- Rönholmin välille, jossa tielinja sijoittuu 4 km matkalle uuteen maastokäytävään osittain rakentamattomalle maisemaltaan arvokkaalle peltoalueelle.

Vaihtoehtojen 1a ja 1b maisemavaikutukset ovat toteutusvaihtoehtoista 1-3 vähäisimmät. Vaihtoehtojen huomattavimmat maisemavaikutukset aiheutuvat Alakylän alueelle rakennettavasta eritasoliittymästä ja tien muuttuminen nelikaistaiseksi voimistaa valtatie vaikutuksia. Rinnakkaistieksi jäävän nykyisen valtatie ja uuden linjauksen väliin jääville pihapiireille kohdistuu lisäksi voimakkaita paikallisia maisemavaikutuksia. Vaihtoehtossa 1b Alakylän eritasoliittymä sijoittuu etäämmälle nykyisestä linjauksesta kuin vaihtoehtossa 1a, joten peltoalueita pirstova vaikutus on suurempi. Kokonaisuutenaan maisemalliset vaikutukset vaihtoehtoisissa 1a ja 1b ovat kuitenkin kohtalaisen kielteisiä.

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

Vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen

Suurimmat kielteiset vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen aiheutuvat vaihtoehtoista 2a ja 2c. Vaihtoehdot sijoittuvat uuteen maastokäytävään ja erityisesti vaihtoehto 2a kaventaa liito-oravan elinpiirejä ja heikentää kulkuyhteyksiä. Vaihtoehdot 2a ja 2c sijoittuvat peltolinnuston kannalta keskeisille alueille ja vaihtoehdosta 2c aiheutuu muita vaihtoehtoja enemmän kielteisiä vaikutuksia Rudonniityn lintujen kerääntymisalueeseen.

Vaihtoehdot 3a ja 3b aiheuttavat kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia luonnonoloihin. Vaihtoehdot sijoittuvat osittain uuteen maastokäytävään ja ne heikentävät yhden liito-oravareviirin kulkuyhteyksiä. Kantbackenin peltoalueella uuteen maastokäytävään rakennettava tie aiheuttaa mm. melu ja törmäyshaittaa linnustolle. Rönholmin ja Maunulan välillä linjaus noudattelee kuitenkin valtaosin nykyistä valtatieä, joten vaihtoehtojen vaikutukset linnustoon ovat vaihtoehtoja 2a, 2b ja 2c vähäisemmät.

Vaihtoehtojen 2 ja 3 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. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee huomioida myös liito-oravalle potentiaaliset metsät ja ne tulee käsitellä liito-oravareviirien tapaan.

Vaihtoehtojen 1a ja 1b vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen ovat vaihtoehtoja 2 ja 3 vähäisemmät. Peltoalueelle rakennettavista rinnakkaisteistä aiheutuu haittaa lähinnä peltolinnustolle ja saatujen lausuntojen perusteella rinnakkaisteistä voi aiheutua vaikutuksia ns. Hulmin kasarmialueen luontoarvoille. Yhteysviranomaisen edellyttääkin hankkeen jatkotyössä selvittämään eri vaihtoehtojen vaikutukset Hulmin kasarmialueeseen. Ennalta arvioiden vaikutukset eivät ole kuitenkaan sellaisia, että ne aiheuttaisivat muutoksia arvioinnin johtopäätöksiin.

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

Arvioinnin mukaan vaihtoehtojen 1a, 1b, 2b, 3a ja 3b vaikutukset pohjavesiin ovat kohtalaisen kielteisiä vaikutuksia. Vaihtoehdossa 2b päätien linjaus kulkee osittain Mössintönkän pohjavesialueella, noin 100 metrin etäisyydellä pohjavesialueen muodostumisalueesta ja 150 metriä vedenottamon porakaivosta. Vaihtoehdoissa 3a ja 3b päätien linjaus kulkee Riskmarkenin pohjavesialueen halki noin 300 metrin etäisyydellä pohjaveden muodostumisalueesta ja rinnakkaistie Riskmarkenin pohjavesialueen rajalla. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b rinnakkaistie kulkee Riskmarkenin pohjavesialueen muodostumisalueen halki. Vaihtoehdoista 0, 2a ja 2c ei ole arvioitu aiheutuvan vaikutuksia pohjaveteen.

Yhteysviranomaisen pitää tehtyä arviointia asianmukaisena, mutta toteaa, että pohjavesivaikutusten merkittävyyteen liittyy epävarmuustekijöitä ja siten vaikutukset pohjavesiin tulee selvittää jatkosuunnittelussa. Epävarmuutta aiheuttavat mm. puutteelliset tiedot karkeiden maakerrosten päällä olevien savikerrosten paksuuksista ja niiden yhtenäisyydestä sekä kuinka laajalle savikerrosten alla ovat vettä hyvin läpäisevät maakerrokset ulottuvat. Uudet tielinjaukset sijoittuvat myös alueille, joissa happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on suuri ja koska linjaukset kulkevat pohjavesialueiden halki tai niiden läheisyydestä, happamista valumavesistä voi aiheutua pohjaveden pilaantumista.

Koska pohjaveden pilaamisen vaaran aiheuttaminen on lainsäädännöllä kielletty, tie tulisi ensisijaisesti 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. Lisäksi vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c tulee selvittää Mössintönkän

pohjavesialueen vettä johtavien kerrosten jatkuminen pohjavesialueen ulkopuolelle. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b tulee selvittää mahdollisuus rinnakkaistien linjauksen muuttamisesta pois pohjavesialueelta, jota myös Mustasaaren kunnan ympäristönsuojeluviranomainen on lausunnossaan edellyttänyt.

Vaihtoehdoissa 3a ja 3b päätien linjauksen siirtäminen pois pohjavesialueelta aiheuttaisi huomattavan muutoksen linjauksessa, joten mikäli jatkosuunnitteluun valitaan vaihtoehto 3a tai 3b, tulee riittäviä suojausmenetelmiä varten selvittää maaperän ja pohjaveden ominaisuudet arviointiselostuksen täydennyksessä esitettyjen haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteiden mukaisesti.

Jatkotyössä tulee selvittää myös valittavan linjauksen läheisyydessä sijaitsevat talousvesikaivot sekä pohjavesialueilla sijaitsevien vedenottamoiden kaivot, kaivojen vedenpinnan korkeudet ja niiden vedenlaatu.

Vaikutukset maaperään- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Hankealue on laajoilta alueilta pehmeikköä, joten rakentaminen edellyttää pohjanvahvistuksia. Vaihtoehdot ovat myös massatasapainoltaan alijäämäiset eli rakennusmateriaalia joudutaan tuomaan muualta. Kaikkien vaihtoehtojen vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön ovatkin täten suuret kielteiset. Vaihtoehtojen 2a, 2b ja 2c vaikutukset ovat merkittävimmät, koska näissä vaihtoehdoissa pohjanvahvistusta vaativan uuden tielinjauksen osuus on suurin.

Haitallisten vaikutusten lieventämiseksi tulee selvittää uusiomateriaalien käyttömahdollisuus rakentamisessa sekä muut arviointiselostuksessa esitetyt haittojen lieventämiskeinot.

Vaikutukset kiinteistöihin sekä ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

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, 1b, 3a ja 3b kohtalaiseksi kielteiseksi. Vaihtoehdoissa 3a ja 3b uudet tielinjaukset pirstovat kiinteistöjä etenkin Helsingbyn, Alakylän ja Tulisaaren kohdilla.

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 lähisyydessä, mutta heikentävät uuden tien alueella. Vaihtoehdot 3a ja 3b parantavat asumisviihtyvyyttä erityisesti Helsingbyn ja Rudon alueilla. Myös nykyisen valtatie säilyminen osittain rinnakkaistienä lisää asumisviihtyvyyttä.

Kaikissa toteutusvaihtoehdoissa uusien linjauksien alle jää asuinrakennuksia. Vaihtoehdoissa 1b ja 3b linjausten alle jää asuinrakennuksia vähiten (2 kpl) ja vaihtoehdoissa 2a ja 2b eniten (7 kpl). Kokonaisuutenaan ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset on arvioitu vähäisiksi tai kohtaisiksi kielteisiksi tai vähäisiksi myönteisiksi riippuen vaihtoehdosta ja asuinalueesta, kun arvioinnissa on huomioitu melunsuojaus.

Yhteysviranomaisen yhtyy tehtyihin arviointeihin ja toteaa niiden olevan johtopäätöksiltään annettujen lausuntojen ja mielipiteiden kanssa samansuuntaiset. Hankkeen jatkotyössä tulee huomioida lausunnoissa ja mielipiteissä esitetyt asiat sekä arviointiselostuksessa ja sen täydennyksessä esitetyt haittojen lieventämistoimenpiteet, kuten tilusjärjestelyt, meluntorjunta ja riittävä tiedottaminen hankkeen jatkosuunnittelusta ja sen eri vaiheista. Melunsuojaus tulee suunnitella niin, etteivät melun ohjearvot ylity missään olosuhteissa. Meluntorjunnassa tulee myös huomioida Vaasan lentokentästä aiheutuvan yhteismelun vaikutukset ja sen melun luonteesta aiheutuvat erityispiirteet.

Yhteysviranomaisen yhtyy arviointiselostuksen täydennyksessä ja annetuissa mielipiteissä esitettyyn huoleen siitä, että pitkäaikainen epävarmuus valittavasta vaihtoehdosta heikentää asukkaiden ja yritystoiminnan maankäytön suunnittelua.

Liikennevaikutukset

Hankkeen tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen, joten on hyvin perusteltua, että kaikkien toteutusvaihtoehtojen vaikutukset liikenteeseen on arvioitu merkittävydeltään suuriksi myönteisiksi ja hankkeen toteuttamatta jättämisen vaikutukset suuriksi kielteisiksi. Suurin myönteinen merkitys on vaihtoehdoilla 2a, 2b ja 2c, koska rinnakkaistieksi jäävällä nykyisellä valtatiellä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus ovat jatkossa paremmat kuin vaihtoehdoissa 1a, 1b, 3a tai 3b rakennettavilla rinnakkaistiejärjestelyillä. Rakennettavat rinnakkaistiet ovat sekaliikenneteitä, jotka heikentävät kevyenliikenteen turvallisuutta. Rinnakkaistiejärjestelyt aiheuttavat paikallisliikenteelle myös sekä matkojen että matka-aikojen pidentymistä. Rinnakkaisteilla on alhaiset nopeusrajoitukset (60 km/h) ja myös rakennettavat alikulut voivat aiheuttaa korkeille koneille lisämatkaa. Liikenteen sujuvuus voi kuitenkin kompensoida matka-ajan pitenemistä ja eri tasoliittymät lisäävät osaltaan turvallisuutta. Vaihtoehdon 2c myönteiset vaikutukset ovat

hieman vaihtoehtoja 2a ja 2b heikommat rinnakkaistiejärjestelyiden vuoksi, mutta erot ovat hyvin pieniä.

Vaihtoehdossa 3a on valtatiellä kolme eritasoliittymää, jotka sujuvoittavat paikallisen liikenteen pääsyä valtatielle. Lyhytmatkainen liikenne valtatiellä häiritsee kuitenkin jonkin verran pitkämatkaista liikennettä. Vaihtoehdossa 3b on ainoastaan yksi eritasoliittymä, joka aiheuttaa paikallisliikenteelle ajomatkojen- ja aikojen pitenemistä sekä mm. autoliikenteen kasvua Hulmilta Laihian keskustan suuntaan.

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 rinnakkaisteiden sijainteja, leveyttä ja alikulkujen korkeuksia paikallisliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden lisäämiseksi sekä maatalousliikenteen ja muun yritystoiminnan toimivuuden turvaamiseksi. Alueellisten palvelujen osalta tulee huomioida erityisesti toimivat ja turvalliset kulkuyhteydet päiväkoteihin, kouluihin ja Liselundiin suunnitteilla olevaan uuteen paloasemaan. Helsingbyn 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 määristä 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.

7 HANKKEEN JATKOKÄSITTELYSSÄ HUOMIOITAVAA

Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja tämä yhteysviranomaisen ajantasaistettu perusteltu päätelmä. Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän. Lupapäätökseen on sisällytettävä perusteltu päätelmä, ja siinä on asianmukaisesti otettava huomioon arviointiselostusta koskevan kuulemisen tulokset. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon.

Lupaviranomaisen on varmistettava, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Hankkeesta vastaava voi tarvittaessa pyytää ennen lupa-asian vireille tuloa yhteysviranomaista esittämään näkemyksensä perustellun päätelmän ajantasaisuudesta. Ajantasaistamisen tarvetta voidaan joutua tarkastelemaan esimerkiksi, jos hanke on muuttunut tai arvioinnista on kulunut pitkä aika.

8 AJANTASAISTETUN PERUSTELLUN PÄÄTELMÄN TOIMITTAMINEN JA SIITÄ TIEDOTTAMINEN

Yhteysviranomaisen toimittaa ajantasaistetun perustellun päätelmänsä sekä kopiot arviointiselostuksen täydennyksestä saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Varsinaisesta arviointiselostuksesta saadut lausunnot ja mielipiteet on toimitettu hankkeesta vastaavalle 26.6.2020 annetun perustellun päätelmän yhteydessä.

Ajantasaistettu perusteltu päätelmä toimitetaan tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille, vaikutusalueen kunnille, maakuntien liitoille ja muille asianosaisille viranomaisille.

Ajantasaistettu perusteltu päätelmä sekä saadut lausunnot ja mielipiteet ovat nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/vt3helsingbylaihiaYVA sekä viranomaisen verkkosivuilla 30 päivän ajan osoitteessa <https://www.ely-keskus.fi/kuulutukset/etela-pohjanmaa>.

9 SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUMAHDOLLISUUS

Suoritemaksu on **6 000** euroa.

Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on määriteltä suppean hankkeen mukaisesti (7-13 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että perustellusta päätelmästä perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän perustellun päätelmän antamispäivästä.

10 SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 19 ja 23 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 4 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (1259/2021) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullista suoritteista vuonna 2022 (liite).

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Elina Venetjoki ja ratkaissut ympäristönsuojelupäällikkö Päivi Kentala.

LIITTEET

Liite 1 Annetut lausunnot, mielipiteet ja asiantuntijakommentit

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

Ratkaisija Kentala Päivi 15.08.2022 10:08

Esittelijä Venetjoki Elina 15.08.2022 10:03