

## **Annetut lausunnot, mielipiteet ja asiantuntijakommentit**

### **Laihian kunta**

Laihian kunnalla ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelman sisällöstä.

Arviointiohjelmassa esitetään kattavasti hankkeen alustavien linjausvaihtoehtojen ympäristövaikutusten tutkimukset ja tulosten arvioinnit. Arviointiohjelmasta lainsäädäntöön kirjatut sisällölliset vaatimukset täyttyvät ja varmistavat sitä, että suunniteltua hanketta tarkastellaan riittävän kokonaisvaltaisesti. YVA-prosessin vuorovaikutus toteutuu hankkeessa lain ja asetuksen mukaisesti.

### **Liikenne- ja viestintävirasto Traficom**

Arviointiohjelmassa tulee mainita ja selvittää mahdolliset lentoaseman vaikutukset. Hankealue sijoittuu osin Vaasan lentoaseman eteläpuolelle ja mahdolliset lentoaseman esterajoituspintojen tai muiden rajoitteiden vaikutukset tulee siksi selvittää suunnittelun yhteydessä. Selvityksessä lentoaseman pitäjä, Finavia Oyj, on oikea taho antamaan lähtötietoja ja lausuntoja.

### **Merenkurkun lintutieteellinen yhdistys ry.**

Katsomme, että YVA-ohjelmassa esiteltyjen vaihtoehtojen luonto- ja linnustovaikutukset ovat hyvin eri suuruisia. Vaihtoehdot 0+ ja 1 säilyttäisivät tielinjauksen jokseenkin nykyisellään, kun vaihtoehto 2 alavaihtoehtoineen a-c linjaa tien uudelle reitille halki viljelyalueiden ja osittain myös metsien. Lähtökohtaisesti pidämme vaihtoehtoja 0+ ja 1 parhaana luonnon ja linnuston kannalta.

Nykyisin viljelykäytössä olevat alueet Sundominlahdelta Helsingbyn ja Ruton kautta Laihialle, jolle myös YVA-menettelyn kohdealue sijoittuu, ovat linnuston muuтонаikaista levähdys- ja ruokailualueita. Sundominlahti on kansainvälisesti tärkeää lintualueita (IBA-alue FI042: Söderfjärden-Sundominlahti), ja hankevaihtoehtojen 2 a-c halkomat viljelymaat toimivat levähdys- ja ruokailualueina. Muun muassa äärimmäisen uhanalaiseksi luokitellun suokukon (*Philomachus pugnax*) kevätmuuton aikaisista ruokailuparvista on laskettu huomattavia määriä. IBA-aluestatuksen lisäksi Sundominlahti on vuonna 2016 tunnistettu myös Maakunnallisesti tärkeäksi lintualueeksi.

Merenkurkun lintutieteellinen yhdistys kerää ja tarkistaa lintuhavaintoaineistoa hankealueelta. Tämä aineisto on pyynnöstä käytettävissä YVA-menettelyn edetessä. Merenkurkun lintutieteellinen yhdistys ry. kattojärjestön BirdLife Suomen kanssa kuuluu maailmanlaajuiseen BirdLife International-järjestöön. Paikallisyhdistyksenä tuemme lintuharrastusta ja ohjaamme lintujen havainnointia, edistämme alueen linnuston tuntemusta ja tutkimusta sekä lintujen ja luonnon suojelua.

### **MTK-Laihia**

MTK-Laihia pitää myönteisenä, että tiehankkeen suunnittelussa kuullaan laajasti eri tahoja. MTK-Laihia katsoo, että arviointiohjelmassa on selvitetty hyvin hankkeen suunnitteluun liittyvä osallistumisen ja muun vuorovaikutuksen järjestäminen.

Maataloudelle aiheutuvia vaikutuksia arvioitaessa MTK-Laihia korostaa, että tien rakentamisesta aiheutuva peltolohkojen pirstoutuminen aiheuttaa tiloille haittoja nykytilanteen lisäksi myös pitkällä tähtäimellä, kun otetaan huomioon maatalouden tulevaisuuden tarpeet. Viljelytekniikat kehittyvät, koneiden koko kasvaa ja erilaiset toimenpiteet pelloilla lisääntyvät. Tämä tulee huomioida myös hankkeen aiheuttamien haittojen hyvitysten tasoa määriteltäessä.

Tilusjärjestelyt ovat hyväksi todettu keino pirstoutumisen aiheuttamiin haittoihin. Tiesuunnittelussa tulisi pyrkiä mahdollisimman viljelymaita säästävään ratkaisuun. MTK-Laihia on huolissaan arvokkaan viljely-kulttuurimaiseman tuhoutumisesta.

MTK-Laihia katsoo, että maa- ja metsätalouden harjoittajien ja muiden maanomistajien tulee voida olla tiiviisti mukana tiehankkeen suunnitteluprosessissa.

## **Mustasaaren kunta**

I Vasaregionens livskraftsstrategi 2016-2020 har kommunerna kommit överens om att bland annat resekedjorna mellan Vasa och Seinäjoki ska förbättras. Riksväg 3 är tillsammans med rälstrafiken en viktig del av den ambitionen. Samtidigt är det viktigt att boendemiljöerna i sydöstra Korsholm förblir trivsamma och trygga. En ny, fyrfilig väg ska byggas så att den inte märkbart försämrar invånarnas möjligheter att röra sig i vardagen. Det är av central betydelse att utreda de sammanlagda bullernivåerna av flyg- och biltrafik.

Det måste även i fortsättningen vara tryggt och smidigt att ta sig till butiken, skolan, dagvården och fritidsanläggningen. Samtidigt måste det finnas ett tillräckligt antal ramper så lokalbefolkningen kan ansluta till motorvägen samt planskilda korsningar som gör det möjligt att ta sig från den ena sidan om motorvägen till den andra. Detta gäller speciellt Rimal- och Pundarsvägen. Även för vilda djurs rörelser bör planeras fungerande lösningar så att de kan röra sig mellan norr och syd.

I sydöstra Korsholm finns stora, sammanhängande jord- och skogsbruksområden. Dessa sysselsätter ett märkbart antal personer. Jordbruket är kulturhistoriskt värdefullt då det bidrar till att hålla landskapet öppet. I planeringen av riksväg 3 mellan Vikby och Laihela måste man ta hänsyn till jordbrukets behov av att förflytta tunga och långsamma fordon från en åker till en annan. Torrläggningen av jordbruksmarkerna i området bygger på ett nätverk av täckdikning. Också detta måste beaktas i vägplaneringen. Kommunen vill till sist påpeka att olika privata investeringar typ jordvärme inte får äventyras.

-,,-

Vaasan seudun elinvoimastrategiassa 2016–2020 kunnat ovat sopineet muun muassa matkaketjujen parantamisesta Vaasan ja Seinäjoen välillä. Valtatie 3 on raideliikenteen kanssa merkittävä osa tavoitteen toteutusta. Samalla on tärkeää, että Mustasaaren kaakkoisosan asuin ympäristöt säilyvät viihtyisiä ja turvallisina. Uusi nelikaistainen tie on rakennettava siten, että ei se heikennä merkittävästi arjen liikkumismahdollisuuksia. Lento- ja autoliikenteen yhteismelutasojen selvittäminen on erittäin tärkeää.

Kauppaan, kouluun, päivähoitoon ja liikuntapaikkoihin on jatkossakin päästävä turvallisesti ja sujuvasti. Moottoritielle on oltava riittävästi liittymisramppeja paikallisia asukkaita varten sekä eritasoliittymiä, joita käyttäen moottoritien voi ylittää. Tämä koskee erityisesti Rimalintietä ja Puntaistentietä. Myös luonnonvaraisten eläinten pohjois-eteläsuunnassa liikkumista varten on suunniteltava toimivia ratkaisuja.

Mustasaaren kaakkoisosassa on suuria, yhtenäisiä maa- ja metsätalousalueita. Ne työllistävät huomattavan suuren henkilömäärän. Maanviljely on kulttuurihistoriallisesti arvokasta, koska se osaltaan vaikuttaa siihen, että maisema pysyy avoimena. Valtatien 3 suunnittelussa Vikbyn ja Laihian välillä on huomioitava raskaiden ja hitaiden maatalousajoneuvojen siirtämistarpeet peltojen välillä. Alueen maatalousmaat kuivatetaan salaojaverkoston avulla, mikä on myös huomioitava tiesuunnittelussa. Kunta haluaa lopuksi huomauttaa, että erilaisia yksityisiä investointeja, kuten maalämpöjärjestelmiä, ei saa vaarantaa.

## Pohjanmaan museo

Maakuntamuseo toteaa suunnittelualueen sijaitsevan merkittävilta osin Laihianjoen maisema-alueella, joka on arvotettu maakunnallisesti arvokkaaksi sekä esitetty nostettavaksi valtakunnallisesti arvokkaaksi. Vaikka päätös odottaa Valtioneuvoston vahvistusta, katsoo maakuntamuseo, että tämä tulee huomioida selkeämmin YVA-prosessissa.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema: Vaikutuksia kulttuuriympäristöön ei ole tunnistettu tässä hankkeessa yhdeksi keskeiseksi arvioitavaksi vaikutukseksi. Tiehankkeen vaikutukset kulttuuriympäristöön voivat olla merkittäviä ja eri vaihtoehtojen vaikutus alueen kulttuurimaisemaan voi aiheuttaa nykyisen maisema-alueen pirstoutumisen tai pienentymisen.

Arkeologinen kulttuuriperintö: Vt3 parantamishankkeen ennakkoneuvottelussa 21.3.2019 museo totesi, että muinaismuistojen sijainnit ovat tiedossa. Museo ei näe arkeologisen kulttuuriperinnön osalta laajempaa lisäinventoinnin tarvetta. YVA-ohjelmasta voidaan todeta, että VT3 parantaminen saattaa tulla koskemaan kahta Museoviraston rekisteröimää muinaisjäännöskohdetta, jolloin lisätiedon tarve liittyy näihin kohteisiin. Maakunta-arkeologi kävi Museoviraston edustajan kanssa 16.5.2019 toteamassa silmämääräisesti kyseisten suojelukohteiden nykytilan.

Kohteen *Tryselibacken* sijainti on louhikko. Kyseisellä kivisellä mäellä ei voitu todeta muinaisjäännösrekisterin osoittamalla paikalla muinaisjäännöksenä pidettävää kivimuodostumaa.

Kohteessa *Middagshult* voitiin havaita jo vuonna 1982 tutkittu ja löydettömäksi todettu pieni kiviröykkiö, joka oli tutkimusten jälkeen ennallistettu ja varustettu pienellä rauhoituskyllillä. Röykkiön sijainti aiemman laajan kosteikon yhteydessä tukee ajatusta, että röykkiö ei ole esihistoriallinen, vaan uudempi esim. metsälaidunnukseen liittyvä raivausröykkiö. Jos myös *Tryselibacken*ilta löydetyksi kuvatuilla latomuksilla on ollut lähihistorian maankäyttöön liittyvä alkuperä, voi niiden olettaa sijainneen alempana rinteessä eli annetusta sijainnista länteen lähempänä johtoaukeaa, joka on ollut kosteikkoa (pitäjänkartassa todennäköisesti luonnonniitty). Tällöin on myös mahdollista, että *Tryselibacken*in röykkiöt ovat tuhoutuneet myöhemmin voimalinjaa rakennettaessa.

*Middagshult*in korkeammalla sijaitevat ja vuonna 1981 tutkituiksi ilmoitetut röykkiöt ovat matalia kivikertymiä muinaisjäännösrekisterin osoittamassa kohdassa mäen kaakkoispäässä. Niillä on tuskin toiminnallista tai ajallista yhteyttä vuonna 1982 tutkittuun ja maastossa alempana ja noin 100 metrin etäisyydellä sijaitsevaan röykkiöön, joka sijaitsee voimalinja-aukean länsipuolella kulkevan ojan läheisyydessä.

*Middagshult*in lakialue on luonnonkivikkoa. Mäen länsisivu rajautuu vanhaan maa-ainesottoon, joka on kuitenkin niin etäällä, että ottotoiminta tuskin selittää lakikivikossa olevia hautoina pidettyjä muodostumia eli niiden kivet ovat tuskin ottotoiminnan yhteydessä pois seulottuja. Itäisemmän röykkiön lansiruunan kiviaineksen joukossa havaittiin särmikästä ja alle nyrkin kokoista kiveä, mikä on yleensä merkki viljelystä tai muusta resistentistä rakenteesta. Sijainti louhikkomäellä ei kuitenkaan ole raivausröykkiölle tavanomainen. Mahdollisesti on kyse vuonna 1981 tehdyn tutkimuksen jälkeisen ennallistamisen synnyttämästä tilanteesta, jossa kiviaines on koottu takaisin eri tavalla kun se alkuaan paikalla oli ja osa kivistä on myöhemmin myös pakkasrapautunut. Kiviaineksen tiivistymättömyys kertoo, että kiveykseen on kajottu, mikä tukee tietoa, että nämä kivikertymät olisi tutkittu. Matalat kivilatomukset on tehty alkuaan ilmeisesti mäen luontaisesti lajittuneeseen pienempikiviseen osaan, joten tältä osin kysessä voisi olla paikalle oletetut muinaishaudat. Vuonna 1981 tehdyt löydöt on tulkittu esihistoriallisiksi, mutta museo huomautta, että talteen otettuja luita ei ole analysoitu saati radiohiiliajoitettu.

Mikäli tielinjaus suunnitellaan Middagshultiin ja asia etenee muinaisjäännöksen kajoamislupamenettelyyn, niin aiemmast penkomisesta ja puutteellisesta dokumentoinnista johtuen voidaan hankkeessa varautua siihen, että lähtötilanne on vaikeaselkoinen ja muinaisjäännöksen kohtalon selvittäminen voi vaatia lisäselvityksiä.

## **Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry**

Liikenne ja turvallisuus: Tieonnettomuuksia on ollut viisivuotisjaksolla keskimäärin 8 kpl vuodessa. Loukkaantumisia on ollut viidessä vuodessa kolme. Onnettomuudet ovat tapahtuneet tasaisesti koko tieosuudella. Valtakunnallisella mittauksella tieosuus on keskimääräistä huomattavasti turvallisempi, johtuen varmaankin tieosuuden suoraviivaisuudesta ja tasaisuudesta. Liikennevirasto ennustaa kuitenkin tieosuudelle melko suurta liikennemäärän kasvua tulevien vuosikymmenten aikana.

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

Ympäristö: Suunnittelualueen luonnonympäristöstä valtaosa koostuu Laihianjokilaakson alavasta viljelylakeudesta. Luonnontilainen kasvillisuus on keskittynyt peltoalueilla pääosin pientareille, jokivarsille ja metsäsaarekkeisiin. Avointa peltomaisemassa ovat pienialaiset ja rehevät metsäsaarekkeet, joissa usein on runsaasti louhikkoa ja siirtolohkareita. Lintulajisto on metsäsaarekkeissa usein monipuolista ja kasvillisuus lehtomaista. Järeitä haapoja esiintyy saarekkeissa paljon.

Laihianjokilaakson viljelylakeutta ympäröivät reunametsät ovat valtaosin tuoreen kankaan (MT), lehtomaisen kankaan (OMT) sekä kuivahkon kankaan (VT) talousmetsiä. Puusto on kuusivaltaista, joukossa paikoitelleen runsaasti lehtipuuta ja mäntyä. Karuimpia metsätyppejä tavataan suunnittelualueella niukasti. Metsät ovat ikärakenteeltaan kasvatusiässä olevia talousmetsiä, jossa nuoria ja keski-ikäisiä metsiköitä on selvästi varttunutta ja vanhempaa enemmän.

Talousmetsäalueelle tyypillisesti avohakkuita ja taimikoita esiintyy alueella. Pohjamaa on paikoitellen hyvin kivistä ja lohkarista. Varsinaisia paksuturpeisia soita ei suunnittelualueella juurikaan ole muutamaa kosteampaa soistumaa ja turvekangasta lukuun ottamatta.

Etenkin Ve 2 tulisi sijoittumaan enemmän lehtomaisille ja rehevämille metsäsaarekkeiden ja kangasmaiden alueelle. Samalla myös louhintatarve lisääntyisi koska rakennettava pohja on monin paikoin hyvin kivistä ja myös maaston korkeuserot ovat alavaa peltoaluetta suurempia.

Ve 2 kulkisi sivuten kahta pienehköä mutta vedenhankinnalta tärkeää pohjavesialuetta. Jokien ja purojen ylityksissä määrä ei muutu vaihtoehdoissa sanottavasti koska ylitettävänä on samoja vesistönsia vain eri paikoista. Varsinaisia tulvavaara-alueita tielinjaukset eivät ylitä.

Luonnon kannalta tielinjan nykyinen parantaminen Ve1 alueella on vähiten haitallinen vaihtoehto. Vaikka vaihtoehtoa Ve2 suunnitellaan ja nähdään mahdollisena vaihtoehtona, on se kokonaisuudessaan kaiken maankäytön kannalta huono, koska tiealueiden määrä kasvaa ja kaikki haitat leviävät laajemmalle alueelle. Nykyinen tielinjaus kun jäisi yhä käyttöön ja liikenne siirrettäisiin etäämmälle, syntyisi laaja alue uutta liikennealuetta. Lisäksi tielinjaukset Ve2 -vaihtoehdossa sijoittuisivat peltoalueiden laitamille sekä reunametsiin, jotka on yva-ohjelmassakin myönnetty olevan monin paikoin luonnoltaan arvokkaita, reheviä, lehtomaisia ja myös rakennusteknisesti haastavia ja kivikkoisia.

Rakennettaessa uusia linjauksia metsäalueelle, levittäytyy tielinjaukset uusille alueille ja leveät väylät pirstovat sinänsä koskemattonta luontoa aivan uudella tavalla. Myös eläinturvallisuus

liikenteen osalta heikkenee, koska peltoalueilla näkyvyys on parempi ja eläinten liikkuvuus vähäisempää.

Tielinjauksessa Ve1 joudutaan tekemään kompromisseja mutta nykyinen tielinjaus on jo hallitseva osa aluetta. Huomioitava on myös se, että nykyisellään tiejakso on ollut vielä hyvin turvallinen ja liikenteellisesti sujuva. Ohjelmavaiheessa ei ole mitenkään osoitettavissa, että Ve2 olisi millään tavoin suunnitelman osalta toteutuskelpoisuudeltaan järkevä tai parempi kuin Ve1, joka on myös todennäköisesti taloudellisesti järkevämpi vaihtoehto. Se, että nykyistä moottoritietä jatketaan Laihialle saakka, ei tue Suomen ilmastotavoitteitakaan, koska moottoriteliikenne lisää ajonepeuksia ja sitä myötä voimakkaasti ajoneuvojen kulutusta.

Melu ja asutus: Tiehankkeen suurimpia ympäristövaikutuksia ovat melu ja vaikutus ihmisasutukseen sekä hitaan paikallisliikenteen ja maatalousliikenteen muutokset. Tiehanke tulee muuttamaan paikallisten ihmisten liikkumista, maankäyttöä ja aiheuttamaan lisääntyvää melua ajosuoritemäärien ja ajonepeuksien noustessa.

Huomioitavaa: Ohjelmassa on esitetty kaikki perinteiset yva-selvitykseen vaadittavat seikat, lajiselvitykset ja direktiiviselvitykset. Hanketta on myös arvioitava kokonaistaloudelliselta kannalta sekä myös arvioida kriittisesti, lisääntykö liikennemäärät esitetyllä tavalla etenkin jos maamme ilmastopolitiikkaa toteutetaan esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Yva-selostukseen tulee myös huomioida tiehankkeen ympäristövaikutusten määrä rakentamisen ja käytön osalta. Hanke kuluttaa paljon luonnonvaroja ja aiheuttaa ilmapäästöjä, samoin kuin tien käyttö lisää ympäristökuormitusta. Nämä tulee huomioida tasapuolisesti eri vaihtoehtojen osalta ja verrata nykytilaan.

Huomioida täytyy myös hankkeen sosiaalinen kestävyys ja ne vaikutukset, jotka aiheutuvat uusien tiealueiden syntymisestä ja vaikutuksesta paikallisten maankäyttöön ja alueiden pirstoutumiseen elinkeinojen, talouden, maanomistuksen sekä luonnon ja lajien kannalta.

## **Österbottens räddningsverk**

1. Räddningsverket omfattar helt syftet med och de primära målen för att utveckla vägen – speciellt att förbättra smidigheten och trafiksäkerheten på vägavsnittet.
2. Punkt 4.1.4 innehåller olycksstatistik för vägavsnittet. För att komplettera olycksstatistiken framför räddningsverket, att det enligt räddningsväsendets olycks- och resursstatistik Pronto åren 2014-2018 hände 44 st trafikolyckor på vägavsnittet, som räddningsresurser alarmerats till. I dessa olyckor skadades 19 personer lindringt och 5 personer allvarligt. De flesta av dessa olyckor hade i samband med trafikorsningar.
3. I punkt 6.2 omnämns transporten av farliga ämnen. Räddningsverket påminner om att det gäller åtminstone transport av farliga ämnen från olje- och godshamnen, dito transporter i samband med passagerartrafiken samt även genomfartstrafik.

Området Långskogen-Granholmsbacken, på gränsområdet mellan Korsholm och Vasa, har detaljplanerats för T-kem verksamhet, dvs omfattande hantering och upplagring av farliga kemikalier. En betydande del av transportererna av farliga ämnen till och från området, kommer att ske på det nu aktuella vägavsnittet.

4. I närheten av vägavsnittet finns brandstationer och –depåer i bl.a. Helsingby, Solf, Laihela och Vasa. Dessutom planeras en ny brandstation i Liselund, för att avhjälpa utmaningar då det gäller aktionsberedskapstiden inom området. Brandstationen i Liselund planeras för så kallad 24/7 beredskap, dvs omedelbar utryckningsberedskap dygnet, runt, sju dagar i veckan. Vägavsnittet inverkar på dessa stationers aktionsberedskap och bör beaktas då man

bedömer konsekvenser för trafiken (punkt 6.2), konsekvenser för samhällsstruktur och markanvändning (6.3.1), konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och trivsel (6.3.10) samt konsekvenser för fastigheterna (6.3.12). Målet bör vara att aktionsberedskapen förbättras. Räddningsverkets aktionsberedskapskrav ska också beaktas då man bedömer användning av nuvarande väg- och anslutningsarrangemang under byggnadstiden (6.3.13).

5. Definition, konsekvenser och utgångspunkt för översvämningar (4.4.4 och 6.3.4) överensstämmer med räddningsverkets erfarenheter under vår och höstöversvämningar i närheten av vägavsnittet.

6. I övrigt har räddningsverket inga kommentarer.

### **Österbottens svenska producentförbund r.f.**

ÖSP fungerar som intressebevakningsorganisation för de österbottniska jord- och skogsbrukarna och har ca 6000 medlemmar fördelat på 33 lokalavdelningar. I Korsholm är 390 aktiva gårdar medlemmar fördelat på 4 lokalavdelningar. En förbättring av riksväg 3 mellan Helsingby och Laihela har en direkt påverkan på förutsättningarna för att bedriva ett rationellt jordbruk i området och ÖSP önskar lyfta fram följande faktorer som bör beaktas i det bedömningsprogram som håller på och utarbetas.

Vägprojekt har alltid en inverkan på markanvändningen men särskilt omfattande projekt som flerfiliga motorvägar och motortrafikleder med tillhörande anslutningar och eventuella parallellvägar har en mycket betydande inverkan på markanvändningen och lägger under sig stora markområden.

Då man planerar vägdragningar som berör åkermark bör dragningarna göras med minsta möjliga negativa påverkan på åkermarkens skiftesarrendering. Jordbrukarnas möjligheter att nå sina skiften på ett smidigt sätt bör också beaktas. Framförallt bör en dialog föras med involverade markägare så att bästa möjliga lösningar kan hittas. Om markägarna så önskar skall skiftesförrättning hållas för att minska på de olägenheter som alltid uppstår vid dylika projekt.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / alueidenkäyttö**

Kaavoitustilanne on kuvattu hyvin YVA-ohjelmassa. Pienenä tarkennuksena ohjelmaan voisi lisätä, että Laihian Hulmin alueen asemakaavan muutos ja laajennus on tullut lainvoimaiseksi 11.4.2019.

Kohdassa 8.1 Jatkosuunnittelu (sivu 66) on huomioitu, että yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Mustasaaren kunnan alueella ei ole MRL:n mukaista oikeusvaikutteista osayleiskaavaa Helsingbystä Laihian kuntarajaan. Yleiskaavan laadinta olisi hyvä käynnistää viimeistään siinä vaiheessa, kun päätös jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta on tehty.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / luonnonsuojelu**

Suunnittelualueelle esitetyt kasvillisuus-, luontotyyppi-, linnusto- ja direktiivilajiselvitykset vaikuttavat pääosin asianmukaisilta ja riittävältä. Kuitenkin erityisesti muuttavan- ja levähtävän linnuston osalta selvitysten tekeminen ainoastaan olemassa olevan IBA-, FINIBA- ja MAALI – aineistojen, sekä lintutieteellisille yhdistyksille tehtyjen kyselyjen perusteella, saattaa aiheuttaa YVA-selostusvaiheessa epävarmuustekijöitä. Suunnittelualue sijoittuu suurelta osin avoimelle peltoalueelle, joka on todennäköisesti merkittävä levähdysalue muuttavan linnuston kannalta. Linnuston suosimat levähdysalueet saattavat kuitenkin vaihdella vuosittain esimerkiksi peltojen sen hetkisen käyttömuodon ja kasvipeitteisyyden mukaan. Tiehankkeesta on suoraa haitallista

vaikutusta linnustoon niin häiriö-, kuin törmäysvaikutusten kautta. Edellä olevat seikat tulee huomioida vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / vesihuolto**

Maa- ja kallioperä: Hankealue on pääosin savi- silttialueella, jossa esiintyy paikoin moreeniharjanteita. Pehmeikkö ulottuu alustavasti arvioiden noin 5...20 m syvyyteen maanpinnasta. Moreeniharjanteiden yhteydessä voi esiintyä kalliopaljastumia. Valtatien nykyinen linjaus sijoittuu savialueelle.

Hankealueella happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on suuri (GTK). GTK:n kartoituspisteistä on löytynyt potentiaalisesti hapanta sulfaattimaata mm. syvyyksiltä 1,0...2,0 m. Happamat sulfaattimaat sijoittuvat erityisesti alueille, joissa maaperä on savea tai liejuista hienoa hietaa.

Pohjavesialueet: Noin 300 metriä nykyisen tien eteläpuolella sijaitsee Rismarkenin (1049906) I-luokan vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue. Pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 0,54 km<sup>2</sup>, josta pohjaveden muodostumisaluetta on noin 0,02 km<sup>2</sup>. Pohjavesialueella arvioidaan muodostuvan pohjavettä 600 m<sup>3</sup>/d.

Rismarkenin pohjavesialue on osa kaakkois-luoteissuuntaista harjua, joka on peittynyt pääosin saveen ja silttiin. Ympäröivän maatalousmaan vuoksi pohjavedestä on todettu kohonneita tyyppiyhdisteiden pitoisuuksia. Pohjavesialueen pohjavettä ei käytetä talousvetenä. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on tutkinut Rismarkenin ja Lahnajoen välistä aluetta kairauksin pohjavesialueiden luokituksen yhteydessä syksyllä 2017. Tutkimusten perusteella Rismarkenin pohjavesialue säilyy ennallaan.

Noin 1,4 km nykyisen tien eteläpuolella sijaitsee Mössintönkän (1049906) I-luokan pohjavesialue. Sen kokonaispinta-ala on 0,85 km<sup>2</sup>, josta varsinaista pohjaveden muodostumisaluetta on 0,4 km<sup>2</sup>. Arvioitu pohjaveden muodostumismäärä on 100 m<sup>3</sup>/d. Mössintönkän pohjavesialue on moreenikumpare, jonka itäinen koostuu huuhtoutuneesta sorasta. Moreenikumpareen länsipuolella on lähdealue.

Pohjavesialueen muodostumisalueen itäpuolella on kallioporakaivo. Vaihtoehdossa 1 tutkittiin Helsingbyn kohdalla nykyisen valtatie eteläpuolelle noin 4 km matkalle uutta tielinjausta sekä Alakylän ja Maunulan eritasoliittymän välille noin 4,5 km matkalle nykyisen valtatie pohjoispuolelle uutta tielinjausta.

Molemmista näistä linjauksista luovuttiin. Helsingbyn kohdalla linjaus olisi mennyt pohjavesialueen läpi ja radan varressa käyvä linjaus olisi estänyt Laihian maankäytön laajenemisen valtatie ja radan väliin. Vaihtoehdossa 2 tutkittiin useita linjausvaihtoehtoja Mussmbackenin kohdalla. Kahdesta pohjavesialueen läpi ja kasvillisuudeltaan arvokkaan alueen läheltä menevästä vaihtoehdosta luovuttiin.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä VT 3 linjausvaihtoehto tulisi valita siten, että valtatie ei kulkisi pohjavesialueiden läpi tai sivuaisi niitä.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / vesistö**

ELY-keskuksessa on meneillään tulvakartoituksen päivittäminen. Laihianjoen merkittävälle tulvariskialueelle (Laihia-Tuovila-Runsor) laadittuja tulvavaara- ja tulvariskikarttoja tarkistetaan vuonna 2019 ja uusi kartoitusaineisto on saatavilla vuoden 2019 lopussa.

## Mielipide 1, Hammerglass Finland

Arviointiohjelmassa esitetyt tavoitteet ovat hyvät ja perustellut, mutta katsomme, että tavoitteiden kattavuus voisi olla tarkempi sekä vaikutustenarvioinnissa että yleissuunnitelmassa. Tarkastelumme perustuu erityisalueemme; turvallisuuden ja kestävä kehityksen edistämiseen liikenteen, liikennevälineiden, liikenneteknologian ja alueen kansainvälistyvän luonteen tarkastelussa. Näissä tulee mielestämme korostaa spesifisemmin mm. taloudellisuuteen ja elinkaareen liittyviä tekijöitä, joiden elementtejä ovat mm. käyttöikä, ilkvallan torjunta, huoltokustannukset ja kierrätettävyys. Rinnakkaisväyliä suunniteltaessa tulee mielestämme tarkastella myös teknologiaan liittyviä esteettisiä tekijöitä ja turvallisuuteen liittyviä monitoimiratkaisuja. Esim. sopivalla melukaiteella/-seinällä voidaan estää ihmisten ja eläinten törmäilyjä raskaamman liikenteen väylälle, mikä ei esim. maavallilla onnistu.

Melutilannetta verrataan valtioneuvoston päätöksen VNp 993/1992 mukaisiin melun ohjearvoihin. Mielestämme myös näihin ohjearvoihin tulisi suhtautua kriittisesti, tarkastellen enemmänkin empiirisiä selvityksiä ihmisten kokemuksista. Meluhan heikentää kuuloa ja aiheuttaa kuulovaurioita, mutta myös nostaa verenpainetta. Saksalaisten tutkimuksen mukaan yli 3 % kaikista infarkteista on liikennemelun aiheuttamia. Melu myös aiheuttaa unihäiriöitä, heikentää oppimista, tarkkaavaisuutta, muistia ja keskittymiskykyä sekä lapsilla että aikuisilla. Lisäksi melu aiheuttaa hermostuneisuutta, aggressiivisuutta ja levottomuutta. Meluhaitta on siis varsin tärkeä yhteiskunnallinen kysymys. Liikenneteknisillä yksityiskohdilla on erittäin suuri merkitys, joten vaihtoehtojen esittelylle ja valinnalle on pantava erityistä painoa. Laaja hyväksyttävyyden on tärkeä tekijä ja se pitää voida myös verifioida. Palaute toimivilta markkinoilta on yksi tärkeimmistä seikoista, joka tulee huomioida päätöksiä tehtäessä.

Vaihtoehdot 1 ja 2 ovat kummatkin hyviä ja perusteltuja. Molemmissa tulee pohtia tarkasti ennustusta raskaan ja kevyen liikenteen lisääntymisestä, sillä molemmissa on useita alavia paikkoja sekä tarpeita yli- tai alikuluille. Kasvava raskasliikenne aiheuttaa melua ja kevytliikenne häiriintyy sen melusta lähietäisyydellä. Pidemmän kannan meluhaitat etenkin kouluille tulee mieltä siten, että melusteet eivät ole vain melusteitä vaan lisäksi muodostavat selkeän esteen koulussa tapahtuvan liikehännän ja ajoväylien välille.

Taloudelliset ja esteettiset tekijät on nähtävä myös jatkokäsittelyssä tärkeiksi. On vaihtoehtoja, jotka helpottavat maapohjan käyttöratkaisuja ja -mahdollisuuksia, kuten lasiset melukaiteet. Maavallit ja betonirakennelmat eivät sitä tee. Ikääntyvien melusteiden huolto ja ylläpitokustannukset täytyy pitää kohtuullisina, kuten Hammerglassin ratkaisussa. Betoni, puu ja metalliratkaisut ikääntyvät nopeasti, ovat ilkvallaherkkiä, ikävän näköisiä ja kalliita huoltaa.

Meluvaikutukset: Laskentamallit ovat tärkeitä, mutta eivät kerro koko totuutta. Todellinen meluhaitta tulisi mittaattaa oikeissa paikoissa ja paikan päällä, etenkin prioriteettikohteissa kuten koulujen lähialueet. Meluarvot tulisi mittaattaa näissä kohdissa sekä ilman melusuojaa ja melukaiteiden takaa. Parasta olisi teetättää eri mittaisia ja etenkin korkuisia melukaiteita vaimentamistehon arvioimiseksi; melu nousee, vaikka vähenee 1,5 dB per nousometri. Lisäksi melu tulisi mittaattaa eri vuodenaikoina, jotta nastarenkaiden melun vaikutus ja muut ympäristössä tapahtuvat vaihtelut saataisiin lisättyä todellisen meluhaitan arvoihin.

Siltojen melusuojoissa tulee melusuojausta pohtia useasta eri kulmassa. Tuotteen on oltava, erittäin kestävä, pitkäikäinen, huoltovapaa, kevyt ja turvallisuutta parantava. Näiden lisäksi tulee melusuojan täyttää Väyläviraston vaatimukset, joihin kuuluvat mm. CE merkintä EN 14388 mukaan, iskunkestävyyden todentaminen ja minimissään 20 vuoden suunnittelukäyttöikä.

Edullisin vaihtoehto pitkäjänteisellä investointiajattelulla on tuote, josta löytää valmiita ratkaisuja ja joka täyttää kaikki CE merkinnän ja laatuvaatimusten asettamat kriteerit esim. Hammerglass Bridge 3 melusuojaratkaisut. Huoltokustannusten minimoimiseksi tulee välttää laminaatin ja



karkaistun lasin (jonka käytön Väylävirasto tuleekin kieltämään suunnitteluohjeen päivityksessä) käyttöä, sillä ne rikkoutuvat ja sirpaloituvat helposti. Valitessa kestäväää ja kirkasta melusuojaa tulee ottaa huomioon se seikka, että Väylävirasto tulee kieltämään akryylin käytön (liian tulenarkaa) ja että valitessa kovapinnoitteista polykarbonaattia tulee ottaa huomioon Uv - suojataso ja kirkkauden pysyvyys (ei saa kellertyä), jotta suunnittelukäyttöikä (20 vuoden minimi) täyttyy. Tuotteelta on myös vaadittava korkea naarmunkestävyys ASTM D1400 testin mukaan.

Samat edellä mainitut seikat on huomioitava tietenkin myös maanteiden, moottoriteiden ja katujen melusuojauksessa. Suunnitellessa melunestoa riskikohteissa kuten koulujen ympäristöt, liike- ja kulttuurikeskukset ym., joissa on usein vähemmän kontrolloitua liikehdintää, tulee pohtia turvallisuusaspektia erityisen tarkkaan. Esim. maavallit eivät estä kulkua teille. Melukaide sen sijaan toimii tehokkaana erottajana sekä turvana auto-onnettomuuksien seurauksina tapahtuvissa teiltä suistumisissa. Kirkkaat melusuojat tuovat korkeimman turvallisuuden luomalla kaikille liikenteessä liikkuville esteettömämmän näyn ympäristön tapahtumiin ja vaimentaen liikennemelun, suhinan, estäen veden ja liian roiskumisen jne.

## **Mielipide 2, Insinööritoimisto AX-LVI Oy**

Pohjanmaan maakuntakaavaehdotus 2040 on parasta aikaa lausuntokierroksella ja tavoitteena on, että uusi maakuntakaava hyväksytään keväällä 2020. Maakuntakaavaa on mahdollista kommentoida syksyn 2019 aikana. Maakuntakaava tulee määrittämään VT3 uudistamisen osalta alueen, jossa Ympäristövaikutusten arviointiohjelma (YVA) toteutetaan.

Tämän hetkessä YVA:ssa käytetään suunnittelussa pohjana vanhaa maakuntakaavaa, joka on tehty n. 1990-luvulla, eli 30-vuotta sitten. Tällöin VT3 paikka määriteltiin maakuntakaavassa sen mukaisesti, että tähdättiin Laihian ohitustien rakentamiseen. Tässä tilanteessa on ollut järkevää, että tien uudistussuunnitelma on kulkenut tien eteläpuolella. Nyt, kun Laihian ohitustiestä on tavoitteena luovuttu, ja liikenteen pääsuunta on Seinäjoelle, on vanhan maakuntakaavan pohjalta tehtävä Ympäristövaikutusten arviointiohjelma-alue edelleen VT3 eteläpuolella.

Onkin kyseenalaista, millä perusteella pohjoista vaihtoehtoa ei ole huomioitu maakuntakaavassa eikä ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa ollenkaan? Pohjoisella puolella kulkee junarata, jonka läheisyydessä on jo melua sekä muita ympäristövaikutuksia. Eteläpuolella taas on elinvoimainen ja kulttuurimaisemallisesti arvokas alue, jonka uusi tie halkaisisi täysin. Lisäksi eteläpuolella on Mössintönkän ja Rismarkenin 1-luokan vedenhankintaa varten tärkeät pohjavesialueet, jotka vaarantuisivat mikäli tien nykyistä sijaintia muutetaan etelän suuntaan.

Niin maakuntakaavan kuin VT3 -hankkeenkin perusteena on hanke, jonka ympäristövaikutukset ovat mahdollisimman vähäiset. Tämän hetkisillä vaihtoehdoilla pl. Vaihtoehto 0+ tie kiertäisi ylimääräisen lenkin pois juuri rakennetusta pääliikennesuunnasta eli Seinäjoelta. Tämä lisää rakennuskustannuksia sekä ympäristövaikutuksia merkittävästi. Pidemmän matkan aiheuttamat ympäristövaikutukset kertautuvat kasvavilla liikennemäärillä.

Nyt tekeillä olevassa Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa eikä päivitettävässä maakuntakaavassa ole otettu huomioon sitä, että pääliikennevirta nykyään on Seinäjoen, ei Tampereen suuntaan.

Lisäksi ko. vaihtoehdoilla todennäköisesti jouduttaisiin rakentamaan uusi eritasoliittymä juuri valmistuneen Maunulan liittymän tilalle, mikä tuhlaisi taas luonnonvaroja, rahaa ja aiheuttaisi lisää ympäristövaikutuksia.

Paikallisparantaminen on ehdottomasti paras vaihtoehto, koska uusia alueita ei tarvitsisi pirstaloida tien vuoksi ja kaksi kaistaa on jo valmiina. Lisäksi Rismarkenin sekä Mössintönkän pohjavesialueet eivät vaarantuisi uuden tien aiheuttamista vaikutuksista. Pohjavesi on arvokas luonnonvara, jonka laatua ei saa vaarantaa.

Paikallisparantamisen rinnakkaistiejärjestelyt hitaille kulkuneuvoille voidaan järjestää samoin kuin Jalasjärvellä, eli olemassa olevaa pyörätietä saavat käyttää myös hitaat kulkuneuvot. Uudet tiejärjestelyt vaatisivat poikkeuksellisen paljon uusia rinnakkaisteitä, että päästään ajamaan pelloille, metsiin ja Mössintönkän vedenottamolle.

### **Mielipide 3**

Perusteluita nykyisen tien 4-kaistaiseksi muuttamisesta:

Tie on jo kerran halkaissut maiseman ja 2 kaistaa on jo valmiina. Ympäristö säilyy pienemmin vaurioin kuin uusissa vaihtoehdoissa. Uudet vaihtoehdot halkaisevat uuteen paikkaan kulttuuri- sekä historiallisesti arvokkaan maiseman.

Pohjavesialue säilyy koskemattomana eikä nykyistä uutta Maunulan risteystä tarvitse muuttaa. Ajomatka on lyhyempi ja tie on halvempi rakentaa. Ympäristösaateet ovat vähäisemmät.

Rinnakkaistiet ovat melko helppo toteuttaa ja sitä paitsi uudetkin linjaukset tarvitsevat rinnakkaistiet (mm. moottoritien taakse jäävät pellot ja metsät, Rudon vedenottamo ym.)

### **Mielipide 4**

Efter att ha läst den konsekvensbedömning som funnits till påseende tycker jag att alternativet 0+ och eventuellt alternativ 1 är de bästa. Detta grundar jag till exempel på följande:

- Torde vara de alternativ som är de mest ekonomiskt hållbara. I dessa tider när pengar till vägunderhåll är en bristvara känns det onödigt att bygga nya vägar som staten sedan inte har råd att underhålla. Befintliga vägar borde istället förbättras och hållas i skick.
- Utgår man från alternativ 0+ och 1 kunde vägområdet göras bredare genom att t.ex. ta bort cykelvägen, som går längs med riksvägen och istället leda den lätttrafiken genom byarna via de mindre vägarna.
- Ovanstående alternativ är också de bästa om man ser till närmiljön och de byar samt samhällen som berörs av riksvägen. Väljer man något av alternativen med en ny vägsträckning kommer detta att ännu en gång dela de byar som berörs av projektet.
- En ny vägsträckning får även andra konsekvenser för miljö eftersom i området finns både forngravar och grundvattenområden.

Enligt vad jag har förstått så finns det aktörer, som i samband med detta projekt, har gått runt i t.ex. Helsingby och samlat namn på listor för att få understöd för sina egna åsikter. Det är bra att komma ihåg dylika listor endast speglar en liten del av de åsikter som finns bland de människor som påverkas av vägen. Speciellt när det förefaller som en del inte vet vad de har undertecknat och andra som skrivit under varken äger mark eller bor på områden som direkt berörs av projektet.

### **Mielipide 5**

Mielestämme ainoa järkevä vaihtoehto on kehittää nykyistä tietä 4-kaistaiseksi. Ainoa etu joka uusilla linjauksilla saataisiin, olisi 120 km:n vauhti ja sekin vain osan vuodesta. 14 kilometrin matkalla olisi aikasäästö kesäaikaan vain muutaman minuutin. Noin pienen ajansäästön takia tuntuu täysin ylimitoitetulta lähteä rakentamaan tietä täysin uuteen paikkaan. Ne asukkaat, jotka asuvat jo nyt tien vieressä ovat aikoinaan valinneet asuinpaikkansa tiestä huolimatta, me kauempana asuvat olemme valinneet asuinpaikkamme mm. rauhallisuuden vuoksi.

Vaasan torilta 10 minuutin päästä löytyy upea maisema ja luonto, jonka rauha tuhoutuu täysin, jos linjaukset 2 a, b tai c toteutetaan. Tämä alue on tärkeä lukuisille eläimille ja niiden seuraamisesta nauttiville ihmisille.

## Mielipide 6

Linjaus padottaa Rudontien kiinteistöt VT3 ja 2C-linjauksen väliin, jonka johdosta sulfiittimaiden huuhtoutumisen riski kasvaa tulvaherkällä alueella erittäin suureksi.

2C linjauksen pohjan vahvistuksen tarve noin 1,5 kilometrin matkalla ennen Hulmin eritasoliittymää on suuri (savea 20-50m), jonka johdosta melkein joen suuntaisesti rakennettavan sillan toteutus on melkoisen haasteellinen.

Meluhaitta kasvaa 2C vaihtoehdolla Rudonkylää, Hulmin asuntoaluetta ja Hulmin koulua sekä päiväkotia kohden merkittävästi, liikennemeluselvitykseen (5.7.2018) nähden.

2C linjaus katkaisee myös täysin talousrakennusten ja peltojen välisen yhteyden tilaltamme.

## Mielipide 7

Minulla on maatila kyseisen tiesuunnitelman vaikutusalueella. Tielinjausvaihtoehdoista VE2a ja VE2b kulkevat tilan poikki ja pirstovat tiluksia pahasti siten, että suurin osa pelloista jää tien eteläpuolelle. Kun tilan talouskeskus on nykytilanteessa peltojen välittömässä läheisyydessä niiden pohjoispuolella siten että palstat alkavat n. 100 metrin päästä, jää valtaosa pelloista tien taakse lisäten matkaa pelloille tuntuvasti.

Nykytilanteessa 100 metrin matka kulkee vähäliikenteistä yksityistietä pitkin ollen huomattavasti nopeampi ja turvallisempi kuin tielinjauksen pakottama kiertotie yleistä tietä pitkin. Lisäksi tien alle jää huomattava määrä tilan pelloista.

Toisena asiana haluan tuoda esille tyttäreni omistaman kiinteistön, joka on vt3:n välittömässä läheisyydessä. Tontilla sijaitsee 5 rakennusta, jotka ovat Laihian kunnan kulttuuriympäristö- ja maisemaselvityksen mukaan kyläkuvallisesti arvokkaita ja säilytettäviä. Erityisesti täytyy mainita tontilla sijaitseva peruskorjattu asuinrakennus sekä arvokas rakennussuojelulailla suojeltu luhtirakennus joka on rakennettu v. 1810 Laihian vanhan 1800 luvun alussa puretun kirkon hirsistä.

## Mielipide 8

Näen paljon haittoja, jotka koskevat minun asumista, jos tie tulisi rakennetuksi 2c suunnitelman mukaan. Pahin ongelma tulisi olemaan tulvavaara, josta olen jo saanut kokea paljon vahinkoa.

Käyttövesi tulee Rudon vesiyhtiön liittymästä. Onko varmaa ettei pohjavesialue tulisi saastumaan, jos liikenteessä sattuisi jokin onnettomuus, joka olisi vaaraksi vedenotto alueella? Lisäksi ajattelen maisemallista haittaa ja meluhaittaa, joka tulisi olemaan melkoinen. Myös maanomistajille tulee suuria haittoja peltojen lohkoutumisesta.

Vastusta jyrkästi 2c suunnitelmaa.

## Mielipide 9

Rudontien välittömään läheisyyteen on ehdotuksessa tielinjaus Ve 2C. Se kulkee Rudontien vieressä, sen välittömässä läheisyydessä katkoen kaikkien maatilojen peltolohkot poikki. Jatkossa tämä estää suoran kulun tiluksille Rudontien poikki. Samalla se estää meillä hevosten valmentamisen katkoen täysin kulun harjoituslenkille ja itse lenkin käytön. Vastaavaa lenkkiä ei ole käytössä tai järjestettävissä karrymatkan päähän vaan hevoset joudutaan lastaamaan kuljetuskoppiin ja ajamaan Marttilan radalle Jurvantien varteen (24 km/suunta) tai muualle lähialueille Ylistaroon tai Seinäjoelle. Matkoja tulisi useita päivittäin, koska hevoset tulee liikuttaa päivittäin jo eläinsuojelulain perusteella.

Rudontien alue on erittäin tulvaherkkää aluetta. Joki tekee jyrkkiä mutkia, johon jäät patoavat ja nostavat veden pintaa. Nykyinen Vt3 patoaa veden pohjoispuolelta eli ainut suunta mihin tulva voi laajeta on etelään. Suunniteltu tielinjaus Ve 2C estäisi jatkossa tulvaveden virtaaman eteläpuoleisille pelloille ja täten pussittaisi yleiskaavan mukaisille rakennuspaikoille rakennetut rakennukset tulvauomaan. Vuoden 1984 tulva laajeni lähes 500 m eteläpuoleisille pelloille Rudontien yli. Keväällä 2019 maastoon merkatut puutolpat ovat tulva-alueella. Tarvittaessa tulvista on valokuvamateriaalia saatavilla.

Rudontien varrella suorallamme jouduttaisiin uusimaan kaikki salaojat, koska uusi tie katkaisisi ne. Lisätiedot Maanmittauslaitos/arkisto/salaojakartat.

Rudon Vesilaitos Oyn pohjavesialue jäisi esitetyn linjauksen alle tai sen välittömään läheisyyteen, joka aiheuttaa kohtuuttomat riskit alueen noin 70 talouden talousveden saannille.

Rudontien varressa pelloilla on runsaasti lintuja ja eläimiä, joista osa vahvasti suojeltuja mm lepakot ja suokukot. Alueen jokeen laskevissa luomissa metsästäetään syksyisin aktiivisesti mm. sorsia.

Katson, että Ve 2c tielinjausvaihtoehdosta tulee luopua kokonaan, koska Rudontien asukkaille ja elinkeinoille aiheutuu kohtuutonta haittaa liian lähellä joen eteläpuolta kulkevasta linjauksesta.

Ottaen huomioon nykyiset alueen arvoidut alle 10.000 auton liikennemäärät ja alueen väestömäärää sekä sen kasvuennuste niin tarvetta nelikaistaiselle tielle välille Helsingby-Maunula voidaan pitää ylimitoitettuna. Selvitystä liikennemäärästä kpl/ tunti/suunta/viikonpäivä ei ole esitetty materiaalissa. Vertailun vuoksi pääkaupunkiseudulla kehä I ja III ovat nelikaistaisia ja niillä kulkee 90 000 - 100.000 ajoneuvoa/vrk.

Lähivuosikymmeniksi riittäneen puuttuvien riittävän pitkien kiihdytys – ja kääntymiskaistojen rakentaminen, alikulut, valaistus sekä kolmikaistaisuus (vrt Vt 3 Parkano – Hämeenkyrö, jossa huomattavasti suurempi liikennemäärä) hitaan liikenteen ohittamiseen. Vt 3 vieressä kulkee kevyenliikenteenväylä em. matkalla jo valmiina.

## Mielipide 10

Jag anser att enda vettiga alternativet skulle vara att bredda befintlig vägmellan Helsingby o Laihia.

Jag bedriver lant o skogsbruk på sammanlagt 70 ha från lägenheten på --vägen, har även pojkar som är intresserade av skogs o lantbruk. Det skulle vara en olägenhet med en motorväg tätt intill åkrar o skog ,och känns väldigt onödigt att bygga en helt ny väg när det finns befintlig som borde gå att göra trefilig (som mellan Jalasjärvi o Tammerfors ) omkörnings filer med jämna mellanrum.

Och även med tanke på vår nya regering med höjda bränsle priser borde biltrafiken minska helt naturligt i stället för att öka ? Väg alternativet som går längst bort från den befintliga vägen kommer även att sträcka sig genom Middagshult som är en av dom få ställena med forngravar o är historiskt värdefullt , museieverket har säkert mycket information om Middagshult.

Har även kommit till kännedom att det har cirkulerat en namnlista **mot** breddningen av befintlig väg och **för** det längsta alternativet , den listan är inte trovärdig pga att de som skrivit under inte har fått info om vad de har undertecknat. Går säkert att pröva lagligheten i ett sånt förfarande?

Och inte minst kommer det att krävas underhåll av två vägar i stället för en om det byggs en helt ny väg (o till underhåll av vägnätet har det väl aldrig funnits för mycket pengar).

Har även samtycke från mina närmaste grannar.

## Mielipide 11

Nykyisen valtatielinjauksen eteläpuolelle sijoittuvat linjausvaihtoehdot pirstovat kohtuuttomasti Laihian parasta yhtenäistä viljelyaluetta. Arvokas pohjalainen perinnemaisema tuhoutuu rakennettaessa moottoritie monumenttaalisine siltoineen keskelle lakeutta. Tuota esi-isiemme raivaamaa peltoaluetta ei koskaan enää saada entiselleen suunnitelmien toteutuessa. Miellä on eteläisimmän suunnitellun linjauksen alla yhtenäinen peltolohko, joka vaihtoehtojen VE2a ja VE2b toteutuessa pistoutuu pahoin. Olemme viljelijäuramme aikana panostaneet tuohon lohkoon salaojittamalla sen ja saattamalla lohkon pH-arvot erittäin hyvään kuntoon. Lisäksi lohko on saatettu yhtenäiseksi putkittamalla lohkoja halkoneet valtaojat. Mielestämme valtatie tulisi rakentaa suurimmalta osin nykyiselle paikalleen 4-kaistaiseksi moottoritieksi.

## Mielipide 12

Muutammat argumentit siihen miksi pitäisi valita vaihtoehto 2A, joka on eteläisin reitti.

1. Tämä vaihtoehto kulkee olemassa olevan yhteiskunnan sivulla.
2. Moni talo ja talouskeskus säästyvät.
3. Pakokaasupäästöjä ja melua poistuu asuinalueilta.
4. Ei tarvitse jakaa kylää siihen liittyvine monimutkaisine rinnakkaisteiden, melusuojiin, ylikulkujen/alikulkujen sekä mahdollisten liikenneympyröidenjärjestelyineen.
5. Hyvää maatalousmaata tulee käytetyksi, mutta pitäisi olla itsestään selvää suojella yhteiskuntaa kouluineen, päiväkoteineen sekä olemassa olevine asumisineen, kun on mahdollista kulkea tiheimmän asumisen ohitse.
6. Mikäli vaihtoehto 2A toteutetaan se johtaa siihen että Laihiantien liikenne vähenee, mitä vaikuttaa siihen että Helsingby tulee rauhallisemmaksi ja houkuttelevammaksi sisään muutolle ja yrityksille. Sen lisäksi alueen maatalousliikenteen liikenneturva paranee.

Me allekirjoittaneet vetoamme päätöksentekijöille.

Vaikka useimmat meistä menettää maatalousmaata tällä vaihtoehdolla, toivomme että valitsette vähiten häiritsevän vaihtoehdon ja otatte huomioon kokonaisuuden. Antakaa kylälle ja siellä asuvat ihmiset mahdollisuuden rauhassa ja raikkaassa ilmassa jatkaa kehittymistä ja kasvamista!

,-,-

Några argument varför man borde enas om ALT. 2 A som går längst söderut.

1. Detta alternativ går på sidan av det befintliga samhället.
2. Man skonar många hus och economicentra.
3. Avgasutsläpp och buller kommer bort från bebyggelsen.
4. Man undviker att dela byn med komplicerade arrangemang med parallellvägar, bullerskydd, överfarter /underfarter samt eventuella rondeller.
5. God jordbruksmark går åt, MEN att bevara samhället med skolor , daghem samt befintligt boende , borde vara en självklarhet, när det finns möjlighet att gå vid sidan av den tätaste bebyggelsen.
6. Om ALT. 2 A förverkligas avlastas Laihiovägen vilket medför att Helsingby blir lugnare, mer attraktivt för inflyttning och företagsetablering. Dessutom förbättras trafiksäkerheten för lantbrukstrafiken i området.

Vi undertecknade vädjar till beslutsfattarna.

Trots att de flesta av oss förlorar jordbruksmark med detta alternativ önskar vi att Ni väljer det minst onda och ser på helheten. Ge byn och de boende en chans att i lugn och ro med frisk luft få fortsätta att utvecklas och växa!

### **Mielipide 13**

Alternativ 0+: Förbättring av den befintliga vägen och säkert det förmånligaste alternativet. Ett fullt acceptabelt alternativ som jag kan godkänna.

Alternativ 1: Riksvägen förbättras i huvudsak på nuvarande plats till en fyrfilig (2+2) landsväg. Förlagsvis kan en tvåplanskorsning byggas vid Rimalvägen, som bör gå under Laihela-vägen.

Eftersom höga specialtransporter inte ryms under motorvägsbron vid Björneborgsvägen, kan en ramp för dylika transporter byggas på södra sidan om bron. Rampen skulle vara stängd för allmän trafik.

Cykelväg kan dras mellan Mussmovägen och Pundarsvägen bakom (norr om) husen som står närmast Laihelavägen. Den kunde fortsätta längs Pundarsvägen förbi skolan genom byn, längs Toby å och sammankopplas med den befintliga cykelvägen vid gamla Laihelavägen – Lappräntvägen.

Tvåplanskorsning bör även byggas på lämplig plats vid Mussmovägen, tillräckligt hög och bred för specialtransporter.

Alternativ 2: Jag motsätter mig på det bestämdaste alternativ 2. Det skulle korsa mina åkrar och i stort sätt göra de små resterande åkerlapparna obrukbara med dagens stora maskiner. Jag liver mig på jordbruket och en motorvägen tvärsöver mina bästa åkrar vore en ekonomisk katastrof för mig. Ifall en helt ny väg skall byggas, kan den dras söder om mina åkrar, kan delvis följa ellinjen, som redan till en del förstör åkrarna.

Varför överhuvudtaget planera och bygga nya vägar i Finland, när hela det befintliga vägnätet håller på att förfalla? Inga ekonomiska resurser finns ens för ett vettigt underhåll.

Hur vore det t.ex. med rondeller / trafikljus i Helsingby vid Rimal- och Mussmovägarna?

Minsta kostnaderna!

### **Mielipide 14**

Kaikki Laihianjoen eteläpuolelle suunnitellut linjausvaihtoehdot aiheuttaisivat kohtuutonta haittaa alueen luonnolle, asumiselle ja maatalouselinkeinolle.

Maatalous: Linjaukset aiheuttaisivat tilallamme kestäättömiä ongelmia. Peltokuviot pirstoutuisivat pienemmiksi, epäsäännöllisiksi kuvioiksi ja niitä olisi hankalampi viljellä. Myös kustannukset nousisivat ja pienten kuvioiden viljely rasittaisi enemmän myös ympäristöä. Lisäksi peltojemme salaojat laskevat pääsääntöisesti Laihianjokeen ja näin ollen tielinjaukset katkaisisivat toimivan salaojituksen.

Tielinjaukset katkaisisivat myös pellolleni vuosiksi suunnitellun lajikekokeiden koesarjan ja näin ollen tulosten vertailu eri vuosina olisi mahdotonta.

Tulvat: Laihianjoki on kylämme kohdalla varsin herkkä tulvimaan. Isompia tulvia on ollut viimeksi syksyllä 2012. Myös 2015 oli syystulva. Kevättulvista suurimpia on ollut vuonna 1984 ja 1953. Perimätiedon mukaan myös vuonna 1922 on ollut hyvin iso tulva. Tulvat eivät aiheuta nykyään suuria omaisuusvahinkoja, sillä Rudontietä perusparannettiin vuonna 2008. Tie perustettiin niin matalalle, että tulvavedet pääsevät levittäytymään tien yli pelloille. Silloiset tiesuunnittelijat totesivat, että tulva muodostuu niin suurella paineella ja nopeasti, ettei sitä pysty ohjaamaan tien

alitse laitettavilla rumpuputkilla. Jos Laihianjoen eteläpuolelle rakennettaisiin valtatie, sitä tuskin olisi mahdollista perustaa yhtä matalalle kuin Rudontietä, sillä valtatie liikenne ei varmaan voisi katketa päiviksi tulvien takia. Näin ollen kiinteistömme olisi nykyisen valtatie ja uuden suunnitellun valtatie muodostaman tulva-altaan sisällä ja rakennukset kastuisivat.

Maisema- ja luontoarvot: Rudon viljelylakeus on yksi merkittävimpiä peltoalueita maakunnassamme. Viljelyaukea on pysynyt hyvin yhtenäisenä, vapaana tilana, sillä asutus on keskittynyt alueen reunamille.

Pelloillamme viihtyvät myös mm. kurjet, joita vieraillet keväisin suurina auroina ja kesäisin yksittäiset kurjet liihottavat ruokailemaan pelloillemme läheisiltä soilta. Myös harvinaiset suokukkoparvet pyörähtelevät pelloillamme keväisin ja kesäisin etsien ravintoa. Perinteiset isojen viljelyalueiden töyhtöhyypät ja kuovit pesivät vuosittain pelloillamme. Myös paikallaan lepattava tuulihaukka on tuttu näky ilmassa ja niillä on pesä läheisen ladon päädyssä. Upeat sinisuohaukat metsästävät usein peltojemme yllä ja toisinaan myös suopöllö ja huuhkaja syöksähtelevät jyräjien perään. Kevät- ja syysmuutoillaan levähtävät joutsenet ja hanhet rauhallisella peltoaukealla. Monesti ne saattavat viihtyä pitkänkin ajan pelloillamme. Peltopyyryhmiä tapaa useasti pelto-ojien ruohikoissa ja pikkulinnuille pellot ovat mieluisa pesimisympäristö: tuttujen västäräkkien ja kiurujen lisäksi alueella on bongattu mm. harvinaisempi keltävästäräkki. Kesäisin ruisräkki äänтелеe monesti viljavainioilla.

Pihapiirissämme lentelee usein lepakoita. Lepakot ovat viihtyneet rakennuksissamme useamman vuosikymmenen. Myös melko harvinaiset tervapääskyt ovat pesineet rakennuksiemme räystäskouruilla aina 60-luvulta lähtien. Niitä pesii vuosittain useampi pariskunta. Lähistön pohjalaistalon puutarhassa laulaa kesäisin satakieli ja monta muuta pikkulintulajia.

Näiden kaikkien eläinten elinympäristö tuhoitaisiin, jos Rudon lakeuden läpi päätettäisiin rakentaa valtatie. Olisi hyvin harmillista, jos tällainen alue luontoarvoineen uhrattaisiin asfalttivyölyän vuoksi. Tällaista lakeudelle muodostunutta eläinten elinpiiriä ei saada rahallakaan tulevaisuudessa takaisin. Luontoarvojen tuhoutumisen ohella myös alueen maisema-arvot katoaisivat viedessä myös asuinviihtyvyyden alueella.

Muut ympäristöhaitat: Ympäristö kärsisi kovasti myös tietöiden aiheuttamista pohjavesitasen muutoksista. Alueemme pohjamaa on hapanta sulfaattimaata, joka kuivuessaan reagoi hapen kanssa muodostaen rikkihappoa, joka saastuttaa vesistöjä.

Maatilamme on ollut hankkeessa, jossa on pyritty neutraloimaan maata päästöjen minimoimiseksi. Myös kaikille peltolohkoillemme on rakennettu säätösalaajärjestelmä, joka on hyödyksi viljelykasvien lisäksi valumavesille. Pitämällä pohjaveden pinta tarpeeksi korkealla sulfaattimaa ei pääse hapettumaan ja aiheuttamaan vesistöille haitallisia päästöjä.

## **Mielipide 15**

Katsomme, että esitetty suunnitelma on erittäin puutteellinen ja esitetty ilman oikeaksi todettuja/mitattuja perusteita, jotta alueen asukkaat voivat ottaa siihen kantaa. Esimerkiksi tuntikohtainen liikenne (liikennemäärä/tunti/suunta), nykyisen tielinjauksen parannettavien liittymien sijainti ja määrä, luonnosteltujen tielinjausten liittymien sijainti ja määrä sekä nykyisen tielinjauksen liittyminen mahdollisiin uusiin tielinjauksiin on esittämättä. Vasta näiden perusteella voidaan arvioida alueen liikenteen mahdollinen muutos, mahdollinen sujuvoituminen ja matka-ajan nopeutuminen suhteessa maiseman muutokseen ja kustannuksiin. Pelloille on merkitty puutolppia keväällä 2019 kiinteistön omistajia informoimatta. Vaadimme, että viranomaisen veloitetaan esittämään viimeistään seuraavassa yleisötilaisuudessa em. tiedot, koska vain siitä selviää mahdollinen oikea liikenteellinen haaste/tarve mahdollisille uusille tielinjauksille.

Kulttuurimaisema: Rudontie kuuluu Laihianjoen kulttuurimaisemaan, joka on maakunnallisesti arvokas maisema-alue, ja jota esitetään inventointien perusteella valtakunnallisesti arvokkaaksi. Ympäristöministeriö: "Laihianjoen kulttuurimaisema edustaa laaja-alaista pohjalaista viljelykäyttöön otettua jokivarsitasankoa. Alueen viljelymaisema on säilynyt avoimena ja edustavana". Rudontien varrella on merkitty useita maisemallisesti arvokkaita alueita voimassa olevassa kaavassa (Laihian kunnan valtateiden vaikutusalueen osayleiskaava/voim. 18.5.2006). Vaadimme huomioimaan suunnitellussa kulttuurimaiseman ja maisemallisesti arvokkaat alueet sekä antamaan niille kuuluvan arvon myös tielinjauksia tehdessä eli hylkäämään tielinjauksen 2c.

Tulva: Koko Rudontien alue, nykyisen Vt 3 ja Rudontien risteyksestä aina Rudontie 428:aan asti, on tulvaherkällä alueella. Yleisesti ottaen Laihianjoki on tulvaherkkä vesistö, jonne muodostuu jääpatoja keväisin. Tulvaherkkyyteen vaikuttavat mm. maaston tasaisuus ja vähäjärvisyys. Maa- ja metsätalousministeriö on nimennyt vesistöjen ja meren rannikon merkittävät tulvariskialueet vuoteen 2024 asti (20.12.2018), jossa Laihia – Runsor on merkitty yhdeksi merkittäväksi tulvariskialueeksi.

Rudontien varrella jyrkkämutkainen joki patoaa useampaan kohtaan jäitä ja vedenpintaa nostaa entisestään metsistä tulevat sulamisvedet (luomia 4 kpl). Tulvavesi pääsee purkautumaan vain etelään Rudontien yli, koska pohjoisessa Vt 3 patoaa tulvaveden. Ehdotettu 2c-tielinjaus tekisi padon myös Rudontien eteläpuolelle, jolloin **Rudontien kiinteistönomistajat asuisivat kahden tien välisessä tulvakanjonissa, erittäin tulvaherkän joen kanssa**. Tilanne on täysin kohtuuton ottaen huomioon, että tulvavahinkojen kustannukset jäisivät yksin vanhan, alueelle tyypillisen nauhamaisen asutuksen kiinteistönomistajien kannettaviksi, koska valtio on luopunut vahinkojen korvaamisesta. Tulvavakuutukset eivät korvaa vahinkoja täysimääräisesti ja ehdot (mm. rakennusten pengertäminen) ovat kohtuuttomia em tilanteessa toteuttaa yksityisin maaomistajien varoin.

Rudolla viimeisin tulva on ollut syksyllä 2012, jolloin useamman kiinteistön rakennuksia uhkasi tulvavahinko. Tulvavesi katkaisi Rudontien useasta kohdasta ja viranomaiset olivat kiinteistöillä tulvatorjuntatöissä suojaamassa asuinrakennuksia. Viljelykset kastuivat ja lienee vaikuttaneen myös satotasoon. Vuoden 2012 tulva oli maltillinen verrattuna aikaisempiin vuosien 1953 ja 1984 kevättulviin jääpatoineen. Vuonna 1984 Rudontie oli poikki läheltä Vt 3:sta koko matkan Rudontie 428:n kiinteistölle saakka. Tulvavesi nousi Rudontien yli ja peitti alleen peltoalueita noin 500 metrin etäisyydellä Laihianjoesta etelään. Kiinteistöjen omistajilta on saatavissa muistitietoa ja kuvamateriaalia tulvaveden levinneisyydestä. Rudontien rakennukset, mutta myös osittain joen vastakkaisella rannalla olevat rakennukset olivat veden saartamina. Useampi (jopa uusi) rakennus kastui myös sisätiloista. Tulvavahingot korvattiin tällöin valtion varoista. Vahingot olivat merkittäviä. Vuoden 1953 tulva oli vielä pahempi, sillä vesi nousi lähes 600 m joesta pelloille.

Uutta tielinjausta 2c harkittaessa tulee huomioida Rudontien perusparannus 6.9.2006, (3629/2006/3076) annetut muistutukset ja asiasta tehty päätös ylimmästä sallitusta tienpinnan tasosta. "Neuvotteluissa Länsi-Suomen ympäristökeskus on antanut tien tasaukselle ylimmän sallitun tason 8,5 merenpinnasta. Tien pinta on oltava vähintään 30 metrin matkalla 8,50 metrin tasossa tai tätä alempana, jotta tulvaveden pääsy tien toiselle puolelle on mahdollista". Perusparannusvaiheessa tien korkoa tarkennettiin kohdittain vielä alaspäin. Myös silloin vakuuteltiin tienpitäjän/suunnitteluviranomaisten toimesta rumpujen toimintavarmuudesta tulvatilanteessa, mutta käytännössä tulvatilanteessa (2012 syksyllä) suuremmalla rumpukoolla ei ollut merkitystä, koska tulvavesi nousi tien yli. Tien korko toimi vain patona, esteenä veden virtaamalle. Vaadimme, että mahdollisen 2c teialueen korkoa ei tulla nostamaan vuoden 2006 tasosta vaan sitä alennetaan vuoden 2012 kokemusten jälkeen.



Katsomme, että ehdotus tielinjaukseksi 2c on vastoin maankäyttö- ja rakennuslakia. Lain 22 §:n perusteella on annettu valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka sisältävät myös tulvariskien hallinnan tavoitteita. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Tavoitteiden tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioonottaminen kaavoituksessa ja viranomaisten toiminnassa. Tavoitteet tarkistettiin vuonna 2008 pääteemanaan ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaaminen. Alueiden käytössä on otettava huomioon viranomaisten selvitysten mukaiset tulvavaara-alueet ja pyrittävä ehkäisemään tulviin liittyvät riskit. Valtakunnallisen alueiden käyttötavoitteen mukaan yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden **toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa**, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Mikäli tielinjaus 2c toteutettaisiin, jäisi Rudontien ja nykyisen VT3 välisellä alueella sijaitsevat talouskeskukset tulva-altaaseen. Tilanne aiheuttaa täysin kohtuutonta taloudellista haittaa alueen asukkaille ottaen huomioon, että tulvavahingot jäävät täysimäärisesti kiinteistönomistajan vastattavaksi. Voimassa olevassa yleiskaavassa on uudet rakennuspaikat kaavoitettu myös nykyisten rakennusten väliin.

Pohjavesialue ja Rudon vesihuolto Oy: Rudon Vesihuolto Oy on perustettu 8.11.1963. Sen toimialana on, toimien yleishyödyllisenä yrityksenä, rakentaa, hoitaa ja ylläpitää vesilaitosta Laihian ja Mustasaaren kuntien alueella vesijohtoveden hankkimiseksi sekä jakamiseksi suoraan kuluttajille. Se toimittaa talousvettä lähes 70:lle alueen taloudelle.

Rudon Vesihuolto Oy omistaa Mössintönkän vedenottamon Mustasaassa, josta vesi johdetaan pääasiassa Rudolla sijaitseville asiakastalouksille. Alue on veden hankintaa varten tärkeä pohjavesialue (luokka 1). 2c-tielinjaus kulkee Mössintönkän pohjavesialueella tai sen välittömässä läheisyydessä. Riski pohjavesialueen pilaantumiseen on merkittävä, koska tiellä kulkisi mm vaarallisten aineiden kuljetuksia, jotka onnettomuustilanteessa mahdollisesti aiheuttaisivat merkittävää vahinkoa pohjavesialueelle.

Katsomme, että esitetty tielinjaus 2c vaarantaa Rudon Vesihuolto Oyn toiminnan, aiheuttaa merkittäviä kustannuksia alueen asukkaille ja lisää merkittävästi riskiä pohjaveden pilaantumisesta. Tämän vuoksi tielinjauksesta 2c tulee kokonaan luopua, samoin kuin on luovuttu Helsingin reservissä olevan pohjavesialueen ylityksestä ns. luovutuissa tielinjan pohjoisissa vaihtoehdoissa.

Elinkeinot: Tielinjaus 2c aiheuttaa Rudontien maanviljelijöille runsaasti lisäkustannuksia, joka johdosta se tulisi hylätä tielinjausvaihtoehdoista. Kustannuksia aiheuttavat:

- Pirstaloituvat tilat: Ruto ja Rudontie on asutettu 1900-luvun alussa, nauhamaiseen talonpoikaisasutukseen. Talouskeskukset ovat sijoitettu jokirantaan ja ne ovat vieläkin vanhoilla paikoilla. Lisärakentaminen on myös Rudontien ja jokirannan välisellä alueella, samoin kunnan osoittamat rakennuspaikat. Jokaisella tilalla on maat Rudontien vastakkaisella puolella sarkoina ja talouskeskuksen ympärillä. Esitetty ”tielinjaus” **katkaisee kaikki sarat** ja aiheuttaa merkittävää haittaa maatalouden harjoittamiseen mm. lisäämällä maatalousliikennettä talouskeskuksen ja peltolohkojen välillä. Tyllyjoentien ja Rudontien varrelta joudutaan purkamaan talouskeskuksia linjausvaihtoehdon kohdalla. Myöskään korvaavia maita ei ole tarjolla lähietäisyydellä. Satotasoltaan pellot ovat erinomaisia. Viereinen Laihianjoki mahdollistaa myös erikoisviljelyn vaatiman kasteluveden ottamisen.
- Salaojat: Kaikki salaojat laskevat jokeen/luomiin, jonka johdosta tielinjaus aiheuttaisi salaojituksen katkeamisen ja sen uusimistarpeen tiloilla. Kustannukset ovat merkittäviä.

- Ramboll Oy:n esittämän taustamateriaalin mukaan Laihialla on 20 % maatalousmaasta vaihtanut omistajaa viimeisen 10 vuoden aikana, mutta Rudontien varrella maatilat ovat vanhojen omistajasukujen hallinnassa (normaalit sukupolvenvaihdokset ei lueta omistajavaihdoksiin). Muutosta Rudolla tähän ei ole tiedossa. Taustamateriaalin väite 1/5 osan peltomaan omistajienvaihdoksista Laihialla viimeisen 10 vuoden aikana on epäuskottava. Mitkä tilastot tukevat em. tietoa?
- Lisäkustannuksia kiinteistöille aiheutuu myös käyvän arvon alenemisesta. Suunnitellut investoinnit siirtyvät (lupaviranomaiset, rahoittajat ym).
- Rakentaminen ja peruskorjaus kallistuvat, koska rakennusten rakennuskorko nousee. Lisäksi rakentamisessa tulee huomioida tulvan vaikutus.

Tarkastelualueella on maatalouden lisäksi myös muuta paikallista yritystoimintaa mm. puutavaraliike, tuotantotoimintaa ja asiakaspalveluyrityksiä. Liikennejärjestelyt ja niiden toimivuus on ensiarvoisen tärkeää esim. palvelualan yrityksille. Hienotkaan liittymät eivät lisää asiakasvirtaa, jos niiden käyttö tai sijainti koetaan hankalaksi.

#### Ympäristöarvot ja asumisviihtyisyys:

- 2c-tielinjaus ylittää/leikkaa erityisesti Rudonniityn ja Järvenniityn runsaan ja rikkaan lintualueen. Siellä on tehty havaintoja uhanalaisista ja erityisesti suojeltavista lajeista (luonnonsuojeluasetuksen luettelo). Mm Suokukko, joita Suomessa on 680 kpl. Luonnonsuojelulain mukaan erityisesti suojeltavan lajin säilymiselle tärkeää esiintymispaikkaa ei saa heikentää tai hävittää. Lisäksi alueella on runsaasti lintubongareita ja linnustajia runsaan ja monipuolisen lajivalikoiman vuoksi. Suunniteltu tielinjaus 2c halkaisee ko. alueen tuhoten sen. Tämä samalla lopettaa harrastus-/virkistysmahdollisuuden lukuisilta lintuharrastajilta.
- Linnustaminen on suosittua myös viljelyaukeilla ja laskuojissa, runsaan ja monipuolisen lajiston johdosta.
- Erityisesti suojeltavaa suokukkoa esiintyy Rudolla keväisin kylvöaikana runsaina parvina noin kuukauden ajan.
- Rudontien yli kulkee riistakuja, jossa on tavattu mm. hirviä ja peuroja. Lisäksi pelloilla on runsaasti pieneläimistöä.
- Rudontien varren rakennuksissa on myös havaintoja lepakoista. Suomessa lepakoita suojaavat tiukat määräykset. Kaikki lajimme ovat rauhoitettuja ja kuuluvat EU:n luontodirektiiviin, joka suojaaa lajien lisääntymis- ja levähdyspaikat kaikenlaiselta häirinnältä. Euroopan lepakoiden suojelusopimus EUROBATS asettaa omat vaatimuksensa jäsenmailleen – se kannustaa esimerkiksi huomioimaan lepakoiden tärkeät muuttoreitit ja saalistusalueet maankäytön ja tuulivoimaloiden suunnittelussa.

Katsomme runsaan ja osittain erittäin uhanalaisten lajien esiintymisen vaarantuvan esitetystä 2c-tielinjauksessa, jonka johdosta sen jatkotyöstämisestä tulee luopua kokonaan.

Rudontien alueella asumisviihtyvyyttä heikentää merkittävästi 2c-tielinjauksen mahdollinen toteutuminen lisääntyvänä meluna, liikenteen päästöinä ja liikennemäärien lisääntymisenä sekä usean talouskeskuksen purkaminen 2c-tielinjauksen alta, mikäli vaihtoehto toteutettaisiin. Merkittävä tulvariskin kasvaminen aiheuttaa taloudellisen riskin huomattavaa kasvua.

Lisäksi pyydämme selvitystä, miksi hankkeeseen on lisätty 2c-linjausvaihtoehto, jota siinä ei ole ollut aikaisemmin esitettyä.