

Vt3 parantaminen välillä Helsingby-Laihia, yleissuunnitelma, Mustasaari, Laihia

Kooste yleisötilaisuudessa esitetyistä kysymyksistä ja vastauksista

Suomenkielinen yleisötilaisuus 27.3.2023 klo 18.30–20 Laihialla

Paikka: Laihian keskuskoulun ruokala (Länsitie 62, Laihia) + Microsoft Teams

Osallistujamäärä

- Paikan päällä noin 65 henkilöä
- Etäyhteydellä: 36 henkilöä

Ohjelma

18.30 Tilaisuuden avaus, Janne Ponsimaa, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

18.50 Yleissuunnitelmaluonnoksen esittely, Sanna Kaikkonen, Ramboll Finland Oy

19.10 Kysymyksiä ja keskustelua

19.30 Suunnitelmaluonnoksiin tutustumista karttojen äärellä

20.00 Tilaisuus päättyy

Ennen yleisötilaisuutta klo 17–18 järjestettiin Laihian keskuskoululla yleissuunnitelmaluonnoksen esittelytilaisuus Laihian kunnan luottamushenkilöille. Tilaisuuteen osallistui paikan päällä 10 ja etänä 4 luottamushenkilöä.

KYSYMYKSET JA VASTAUKSET

Luottamushenkilötilaisuudessa esitetyt kysymykset ja kommentit

Kysymys: Mikä on kustannusarvio koko hankkeen osalta?

Vastaus: Noin 135 miljoonaa euroa.

Kysymys: Monenako pätjänä tehdään, jos rakennetaan vaiheittain?

Vastaus: Tässä vaiheessa tehdään koko välille suunnitelmaa, ei ole vielä mietitty vaiheistuksia tarkemmin. Mutta 2-3 vaiheessa voitaisiin varmaan tehdä.

Kysymys: Vaasan seudulla on paljon sähköön pohjautuvien hankkeiden suunnitelmia. Onko niin, että jos kaupunki kehittyy, se olisi edesauttava vaikutus tämän hankkeen toteutukselle? Käyttö ja käyttövaatimukset paranisivat.

Vastaus: Akkutehdasalueelle on tiesuunnitelman laatiminen käynnissä. Vaasan satamatiehen ollaan myös käynnistämässä yleissuunnitelmaa. Voisi kuvitella, että jos täällä aletaan akkutehtaita rakentamaan, valtiokin voisi tukea toimintaa. Mutta asia on poliitikkojen käsissä.

Kysymys: Voisiko liikenneturvallisuutta tukevia asioita tehdä jo ennakoivasti, esim. risteysalueiden parantamista Rudolla ja Hulmilla? Jos hankkeen toteutuksen aloitus kestää vielä kauan, niin nykytilan ongelmia pitäisi pystyä jotenkin parantamaan, koska tilanne on jo nyt huono niille, jotka sivusuunnasta joutuvat päivittäin tulemaan tielle. Turvallisuustekijät pitäisi saada kuntoon.

Vastaus: Se on totta, mutta haasteena on rahoituksen saaminen välivaiheille. Suunnittelu- ja investointirahaa pieniin parannuksiin ei oikein ole saatavilla.

Kysymys: Miten hyöty-kustannus -suhde (H/K-suhde) suhtautuu muihin hankkeisiin, joita on suunnitteilla?

Vastaus: Tässä hankkeessa H/K-suhde on 0,1–0,2. Esimerkiksi Kt 67 Ilmajoki-Seinäjoki yleissuunnitteluhankkeessa H/K-suhde on 0,4. Laskentatavat ovat muuttuneet. Nykyisin on vaikea päästä edes suhdelukuun 1 (hyödyt vastaavat kustannuksia). Yksityinen ei pysty investoimaan, jos ei ole yhteiskunnan infraa. Tässä hankkeessa ei katsota aluetaloutta, mutta te paikallisina poliitikkoina katsotte myös aluetaloutta.

Kommentti (ELY-keskus): Nopeusrajoituksen alentaminen 120 km/h → 100 km/h mahdollistaa poikkileikkauksen kaventamisen. Poikkileikkauksen kaventamisella saadaan isoja kustannussäästöjä, koska pohjanvahvistuskustannukset ovat korkeita.

Kommentti: On myös ilmastoystävällisempää, jos ajetaan 100 km/h eikä 120 km/h.

Kysymys: Miten kevyen liikenteen väylät Rudon kohdalla menee sillan yli ja Helsingbyn suuntaan? Se on tämän hetken suosituin rullaluistelu-reitti.

Vastaus: Eritasoliittymän kohdalla on erillinen jalankulku- ja pyöräilyväylä. Mutta eritasoliittymästä Helsingbyhyn on suunniteltu vain rinnakkaistieyhteys, joka toimii sekaliikenneväylänä. Ei ole erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää, koska liikennemäärät ovat pieniä.

Kommentti: Haasteena suunnitelmassa kierto pyöräilijöille.

Kysymys: Kevyen liikenteen käyttäjän puolesta huolettaa linjaus. Millaiset kustannukset olisivat, jos otettaisiin huomioon Helsingby-Ruto -väli? On huoli turvallisuudesta, jos joutuu raskaan maatalousliikenteen sekaan. Paljon liikennettä kesäisin.

Vastaus: Siitä keskustellaan, kun käydään läpi saatua palautetta. Jalankulku- ja pyöräilyväylän kustannus on tässä suunnitteluvaiheessa arviolta noin puoli miljoonaa euroa / kilometri.

Yleisötilaisuudessa esitetyt kysymykset ja kommentit

Kysymys: Perusteluissa mainittiin, että vaihtoehtoissa 2 Maunulan risteyssilta pitää tehdä uudestaan. Kun eritasoliittymää suunniteltiin, sanottiin, että risteyssilta tehdään niin, ettei tarvitse rakentaa uudelleen. Tehtiinkö silloin suunnitteluvirhe vai onko se keppihevosen nostamassa kustannuksia?

Vastaus: Suurin asia vaihtoehtojen valinnassa on vaiheittain toteuttamisen mahdollisuudet.

Kommentti: Yksi vaihtoehto olisi vaihtoehtojen 2 vaiheittain toteuttamiselle, että tehdään vain moottoritien toinen puoli ensin.

Vastaus: VE2 vaiheittain toteuttamista ei voi tehdä nykyisten suunnitteluohjeiden mukaan niin, että rakennettaisiin vain toinen ajorata ensin. Keskikaide tarvitaan ja keskikaiteen takia tarvitaan ohituskaistoja.

Kysymys: Kohdellaanko tässä kuntia eriarvoisesti, kun Laihialla valtatie linjaus sijoittuu nykyiseen tiekäytävään ja sen viereen, mutta Mustasaarella saivat ohikulkutien?



Vastaus: Linjauksen valinta perustuu selvityksiin ja hankearviointiin sekä olosuhteisiin. Perustelut kerrottiin ELY:n esityksessä tilaisuuden alussa. Lisäksi vaiheittain toteutus on realismia rahoituksen saamisen näkökulmasta.

Kysymys: Mikä on vaihtoehdon 2a ja jatkosuunniteluun valitun vaihtoehdon kustannusero?

Vastaus: Noin 20 miljoonaa euroa.

Kysymys: Mikä on hankkeen hyöty-kustannus -suhde (H/K-suhde)?

Vastaus: Tässä hankkeessa hyöty-kustannussuhde on välillä 0,1...0,2.

Kysymys: Onko suunnittelu täysin turhaa, kun H/K-suhde on noin huono?

Vastaus: Ei ole turhaa, koska hankkeiden toteutukseen vaikuttavat muutkin asiat kuin H/K-suhde, mm. aluesuunnittelun tunnusluvut ja poliittiset päätökset. Vaiheittain toteutettaessa eri vaiheille voidaan saada parempia H/K-suhteita. Poliitikot päättävät aikanaan.

Kysymys: Paljonko tien "likimääräinen" sijainti voi muuttua?

Vastaus: Ei voida tarkkaan määritellä. Pystysuunnassa ei metritolkulla, vaakasuunnassa voi jonkin verran muuttua. Jos esim. eritasoliittymän tyyppi muuttuu jatkosuunnittelussa, voi sijainti muuttua jopa kymmeniä metrejä.

Kommentti: On aika epämääräistä ja paljon jää arvailujen varaan kuinka läheltä tonttia lopulta liippaa.

Kommentti: Rudontien tulvarummut eivät tule riittämään, nykyisin tulvat nousevat kunnes vesi alkaa kulkemaan Sevarbäckenin suuntaan eikä vesi koskaan nouse sitä korkeammalle, nyt kun rakennetaan uusi poikkitie estämään tämän ylivirtauksen, niin kaksi putkea ei millään riitä välittämään tuota vesimäärää, vaan vesi nousee korkeammalle ja taloja tulee kastumaan, kuka korvaa silloin pilalle menneet rakennukset? ELY:n vesipuolen mukaan tulvavesiä ei saa johtaa Sevarbäckenin kautta vaan ne on ohjattava Laihianjokeen.

Kysymys: Kuinka iso on tulvarumpu?

Vastaus: 1,8 m. Nämä käydään vielä läpi suunnittelun aikana ELY-keskuksen ja Rambollin vesistöasiantuntijoiden kanssa läpi.

Kommentti: Huoli tulvien nousemisesta korkeammalle, kuin suunnitelmassa on arvioitu.

Kommentti: Laihianjokea pitäisi ruopata, jotta se vetäisi veden paremmin.

Kysymys: Kuka jatkossa hoitaa yksityisteiden kunnossapidon?

Vastaus: Teiden luokitukset käydään yleissuunnitelmassa läpi. Kunnossapitovastuu tarkentuu tiesuunnitelmavaiheessa. Valtatien suuntaiset rinnakkaistiet ovat yleensä maanteitä.

Kysymys: Onko rinnakkaistieyhteydet mukana kustannuslaskennassa?

Vastaus: Kyllä.

Kysymys: Miten kiinteistövaikutusten selvitys tehdään, kyselläänkö maanomistajilta kulkutarpeet?



Vastaus: Maanmittauslaitoksen maanmittausinsinöörit tekee. Selvitys etenee rinnalla erillisenä hankkeena.

Kysymys: Onko arviota, mikä on kustannusero nopeusrajoituksilla 120 km/h ja 100 km/h?

Vastaus: Noin 20 miljoonaa euroa. Tarkentuu työn aikana.

Kysymys: Kummalla kustannusarviolla se on esitetty tässä vaiheessa?

Vastaus: YVA:ssa on laskettu nopeusrajoituksilla 120 km/h ja 100 km/h.

Kommentti: Helsingbyn vaihtoehtoa perusteltiin niin, että päästään paremmalle maalle.

Vastaus: Helsingbyssä yhtenä perusteluna oli, että jos pitäisi nykyisen liikenteen seassa tehdä pohjanvahvistuksia nykyisen tierakenteen alle, se olisi haastavampaa.

Kysymys: Mikä on arvioitu rakennusaika projektille?

Vastaus: Siihen vaikuttaa, että monessako vaiheessa rakennetaan. Vaiheittain toteuttamisen suunnitelmia ei ole vielä tehty. Tehdään ensin tämä suunnitelma valmiiksi. Iso projekti tulee olemaan. Nyt pohditaan mahdollisuuksia säästöihin.

Kysymys: Kuinka leveitä kokoojaväylät ovat?

Vastaus: Ne, missä on ajoneuvoliikennettä sekä jalankulkua ja pyöräilyä, olisivat ainakin 7,5 m leveitä. Poikkileikkauksia ei vielä ole hyväksytty, ne käydään vielä läpi suunnittelun edetessä.

Kysymys: Radanvarren rinnakkaistien leveys on merkitty edelleen 4,5 m leveäksi, vaikka tiellä kulkee maatalousliikenne, maatalouden kaikki raskasliikenne ja asumisen liikenne ja koululaiset, onko tässäkin pienennetty Ve 3a:n kustannuksia harhaanjohtavasti?

Vastaus: Poikkileikkaukset tarkennetaan suunnittelun aikana. Nyt on mahdollisuus antaa palautetta.

Kommentti: Rautatien yli tai ali ei pääse vielä kukaan Asemanseudulla. Mistä tiedetään, ettei tässä hankkeessa käy samalla tavalla?

Vastaus: Liittyy jo rakennettuun Vt 18 ja Vt 3 hankkeeseen. Siinä vaiheessa, kun suunnitelma valmistui, kerrottiin että 5 miljoonaa piti saada kustannuksia pois. Se ei koskaan tullut tiesuunnitelmaan. Yhteystarve johtuu myös paljon Laihian maankäytön suunnittelusta ja sen myötä syntyneestä tarpeesta.

Kommentti: Kesällä kaksi ihmistä kävi kivijalkoja mittaamassa tulviin liittyen, syksyllä niistä tuli tietoa. Kysyin, onko näistä tiedotettu tiepuolen porukkaa. Eivät olleet tietoisia. Vaikuttaa, että eri osastot ELY:ssä eivät ole tietoisia toistensa tekemisistä.

Vastaus: Suomen parhainta tulva-asiantuntemusta on tällä alueella.

Kysymys: Oletteko suunnittelijat käyneet läpi Turku-Helsinki -moottoritien. Kulkee pääosin metsien kautta. Pohjanmaalla on vanhaa jokivarsiasutusta. Te rakennatte tien siten, että maatilan tilakeskus jää pelloista erilleen. Ohjeissa sanotaan, että tie ei saa estää elinkeinon harjoittamista. Nyt kuitenkin vaikutuksia tulee. Onko Pohjanmaan museo antanut tiehankkeesta puoltavan lausunnon? Onko laskettu, paljonko Suomen viljavinta maata jää tien, rinnakkaisteiden ja risteysten alle? Valtakunnallisessa kartassa, johon on merkitty tulvariskialueet, Ruton alue suurimpia riskialueita.



Vaiheittain perustelulla harhautetaan eduskuntaa. Hanke hankaloittaa asukkaiden elämän vuosikausiksi Pohjanmaalla. Suunnitelma tulee kalliiksi.

Vastaus: Jonkin verran isoissa hankkeissa tilusjärjestelyillä ja maahankinnoilla voidaan haittoja lieventää.

Kommentti: Alakylässä pelkkä tilakeskus jää tien toiselle puolelle, jouduttaisiin kiertämään kilometrejä omille kotipelloille.

Kommentti: Tien ja joen väliin jää 5 maatilaa, ei 2 kuten on kerrottu. Uuden ja vanhan valtatie linjauksen ja joen väliin jää monia suurten tilojen talouskeskuksia, joiden pellot (jopa 80 ha) ovat kaikki tien "väärällä" puolella, haitta maataloudelle, joka muutenkin on jo kriisissä, on suuri.

Kysymys: Huoli, että mitä tapahtuu pelloilla oleville maalämpöputkille. 1500-luvulta asti tilat on lunastettu, ihmiset omistavat ne maat. Nyt kun niitä pilkotaan, niin mikä on maatalouden tulevaisuus, etenkin kun pitäisi olla omavaraista? Sähköistetty rautatie menee Vaskiluotoon asti. Mitä tulee liikenne olemaan tulevaisuudessa.

Vastaus: Haastavaa kehittää valtatieasista tietä menemättä muiden maille.

Kysymys: Esitin tämän kysymyksen ihan ensimmäisessä tilaisuudessa, kun YVA-arviota aloiteltiin. Mikä estäisi vetämästä tietä lähempää junarataa, sieltä metsien ja kallioiden läpi? Tiesuunnitelmaa on koko ajan viety kauniimpien peltomaisemien läpi, ja taistelu on keskittynyt siihen, että kenen pelloille tie eniten tulee. Ei ole edes mietitty voisiko tietä rakentaa "perämetsien" kautta - nimenomaan junaradan läheltä.

Kommentti: Kunta on kertonut johdonmukaisesti kantansa. Kunnan maankäyttö on perustunut vaihtoehtoon 2a. Nyt pitää muuttaa maakuntakaavaa ja kunnan pitää muuttaa osayleiskaavaa. Pitää muuttaa ennen kuin yleissuunnitelma voidaan hyväksyä. Viljelijät ovat löysässä hirressä. Jos lähdetään muuttamaan nopeusrajoituksia, voivat asettaa YVA:n vertailut uuteen valoon.

Kysymys: Voiko hanke kaatua kokonaan?

Vastaus: Suunnitteluun on rahoitus olemassa. On eri vaikuttamismahdollisuudet (hallinto-oikeudet), valitukset saattavat viivästyttää hanketta tai jos ei saada rahoitusta hankkeelle.

Kysymys: Jos ei nyt saada 10-20 vuoteen rahaa hankkeelle, pitääkö kaikki suunnitelmat tehdä uudestaan?

Vastaus: Vaikea sanoa tässä vaiheessa.

Kysymys: Missä kohtaa selvitetään halukkuus tilusjärjestelyihin ja milloin prosessi lähtee käyntiin?

Vastaus: Kun hankkeelle on rahoitus. Etukäteen ei voida tehdä.

Kysymys: Onko suunnitelmilla vanhentumisaika?

Vastaus: Yleissuunnitelma on lainvoimainen 8 vuotta. Lainvoimaisuus lasketaan sen vuoden lopusta, jolloin hyväksymispäätös on annettu. Sille voi hakea 4 vuotta jatkoaikaa. 12 vuoden sisällä tulee aloittaa seuraava suunnitteluvaihe eli tiesuunnitelman laatiminen. Tiesuunnitelma on voimassa 4+4 vuotta ja erityisestä syystä voi vielä hakea 4 vuotta lisäaikaa.



Kysymys: Minne voi olla yhteydessä maastotutkimuksista? Huoli rakentamisen vaikutuksista kiinteistöön.

Vastaus: Tässä vaiheessa tehdään maapohjan kairauksia eli tutkitaan pohjamaan ominaisuuksia. Ei tutkita painaumia eikä vaikutuksia kiinteistöihin. Ne tehdään rakentamisen aikana.

Kysymys: Miksi valmiiksi rakennettuja ramppeja Maunulan liittymässä pitää loiventaa?

Vastaus: Laatutasovaatimus on nyt korkeampi kuin ennen vuotta 2018, jolloin Maunulan eritasoliittymä on suunniteltu. Vt 3 ja Vt 18 on luokiteltu Suomen pääväylien korkeimpaan luokkaan, runkoverkkoon. Runkoverkon väylillä on kovimmat laatuvaatimukset. Runkoverkkopäätös tuli vuonna 2018 ja pääväyläasetus 2019. Asetuksessa on määritetty laatutasovaatimukset. Ne olivat erilaiset silloin, kun Maunulan eritasoliittymä on suunniteltu.

Kommentti: Helsingbyn pohjavesialueen veden laatu on huonoa eli nitriittipitoista eikä vettä voida käyttää talousvetenä, miksi siis pohjavesialuetta pitää varjella?

Kommentti: Välillä Helsingby-Alakylä on rinnakkaistiellä erillisen jalankulku- ja pyörätien tarve selvä, pitkämatkaista pyöräilyä ja rullaluistelua ja muutakin liikkumista on runsaasti kyseisellä reitillä. Mm. maantiepyöräilyn harrastajia paljon.