

Förbättring av riksväg 3 på avsnittet Helsingby–Laihela – presentation av utkastet till utredningsplan

Sammanställning av frågor och svar från informationstillfället

Informationstillfälle 15.3.2021 kl. 18–19.30

Genomförande: Microsoft Teams Live

Deltagare: 141 deltagare

Program

- 18.00 Välkommen och presentation av kvällens program, Eeva Kopposela, NTM-centralen i Södra Österbotten
- 18.05 Anvisningar för deltagande, Venla Pesonen, Ramboll Finland Oy
- 18.10 Presentation av utkastet till utredningsplan, Sanna Kaikkonen & Joonas Hokkanen, Ramboll Finland Oy
- 18.45 Svar på frågor från chatten
- 19.30 Avslutning

Kostnader och tidsplan

Fråga: Hur stora blir de totala kostnaderna för de olika sträckningsalternativen? Alltså 1A, 1B, 2A, 2B och 2C

Svar: De beräknade jämförbara kostnaderna för alternativen i samband med miljökonsekvensbedömningen var 1a 119 m€, 1b 120 m€, 2a 150 m€, 2b 155 m€ och 2c 134 m€ (jordbyggnadskostnadsindex 104,3 (2015=100)).

Fråga: Vem beslutar om utredningsplanen och när?

Svar: Beslut om utredningsplanen har fattats av NTM-centralen i Södra Österbotten i samarbete med Trafikledsverket. Beslut om att godkänna utredningsplanen fattas av Transport- och kommunikationsverket Traficom efter att den färdiga utredningsplanen har varit offentligt framlagd och utlåtanden har kunnat lämnas in.

Fråga: När startar byggarbetet och när uppskattas det bli klart?

Svar: Vägprojektet är för närvarande inte med i programmen för projekt som ska förverkligas. Beslut om stora vägprojekt fattas i statens budget. Byggarbetet påbörjas efter att projektet har fått finansiering. Innan projektet kan påbörjas ska också vägplanering ske. Vägplaneringen ska påbörjas senast inom 8–12 år efter att utredningsplanen har godkänts, annars förfaller beslutet om godkännande.

Fråga: Hittar man på nätet de kriterier som ställs på en riksväg? Dvs. de kriterier som detta utkast baserar sig på? T.ex. vägbredd, kurvor, längd på avfarter osv.?

Svar: Enligt Trafikledsverkets anvisningar. Finns på adressen https://julkaisut.vayla.fi/pdf7/tieohjeet_1.12.2020_web.pdf

Fråga: Har våra åsikter någon betydelse? Hittills har dom inte beaktats!

Svar: Åsikterna beaktas i mån av möjlighet. Tyvärr kan allas åsikter och förslag inte förverkligas. Detaljerna avgörs i samband med vägplaneringen.

Gång- och cykeltrafik och parallellvägar

Fråga: Är underfarten vid Potila (S10) så hög att jordbruksmaskiner ryms att köra under vägen?

Svar: Den nya underfarten under riksvägen vid Hulmi (S10) är avsedd för fordonstrafik, jordbrukstrafik samt fotgängare och cyklister. I Finland är den största tillåtna fordonshöjden 4,4 m. Underfarten planeras enligt detta.

Kommentar: Vid bron över Laihianjoki behövs en lätt underfart. Den nya vägen klyver byn nästan som en mur (körhastigheter, viltstängsel m.m.). Skolelever, motionärer och andra blir tvungna att ta en omväg via överfarten, nästan 2 km extra. För barn är den enda trygga rutten cykelvägen längs den gamla riksvägen, inte någondera parallellvägens "blandtrafik".

Svar: Någon underfart vid Ruto vid den nya sträckningen har inte planerats, eftersom grundvattnet ligger högt och området är översvämningsområde. Den nuvarande riksvägen och gång- och cykelvägen intill förblir oförändrade i Ruto. I samband med vägplaneringen preciseras hur gång- och cykelvägarna ska ordnas. Möjligheten att ordna en förbindelse under bron över Laihianjoki kan undersökas i samband med vägplaneringen.

Fråga: Hur hög och bred blir underfarten vid Pundarsvägen?

Svar: I utredningsplanen är underfartshöjden 4,6 m. Bilvägens bredd under bron är 6,5 m och därav är den med kantstenar upphöjda gång- och cykelvägens bredd 3,75 m. Bredderna preciseras i vägplanen.

Fråga: Kunde underfarten i Hulmi placeras vid västra kanten av parken/vid åkerkanten? På så sätt förblir den kulturhistoriskt värdefulla Hulmiparken sammanhängande.

Svar: Bron över ån är placerad enligt detaljplanen som en förlängning av Kapteenintie och Hulminpuistos område, som är skyddat enligt detaljplanen, hamnar på östra sidan om den tvärgående gatuförbindelsen.

Fråga: Går cykeltrafiken på avsnittet Ruto–Helsingby endast längs en blandtrafikväg?

Svar: För det mesta ja. Eftersom trafikmängden på parallellvägen är liten och hastighetsbegränsningen är låg har det ansetts att det inte behövs någon gångbana och cykelväg mellan de här byarna. Vid båda ändarna finns gångbana och cykelväg. Lösningen preciseras i samband med vägplaneringen.

Fråga: Försvinner nuvarande lättrafikled mellan Helsingby och Laihela?

Svar: Den nuvarande gångbanan och cykelvägen mellan Helsingby och Ruto försvinner. På det här avsnittet blir det en parallellväg, som främst är avsedd som blandtrafikväg, alltså

för fotgängare, cyklister och fordon på samma väg. Gångbanan och cykelvägen parallellt med den nuvarande riksvägen blir kvar i Ruto på en cirka 2 km sträcka. Den nuvarande gångbanan mellan Ruto och Laihela försvinner. Mellan Ruto och Hulmi blir det en parallellväg som är en blandtrafikväg. Från Hulmi mot Laihela blir det en ny gångbana och cykelväg. Lösningen preciseras i samband med vägplaneringen.

Fråga: Innebär ritningsbeteckningen Y5J att både bilar och cyklister kan röra sig på vägen?

Svar: En väg med beteckningen J är i princip avsedd endast för gång- och cykeltrafik. Ibland tillåts körning till fastigheterna på en sådan väg. Det här preciseras i samband med vägplaneringen.

Fråga: Behövs någon ny lokalväg alls från Stationsregionen (Asemanseutu) till Potila intill järnvägen? På det avsnittet finns ju inte ett enda bebott hus och via underfarten i Hulmi kan man ta sig till den västra lokalvägen från Potila.

Svar: I kommunen har det ansetts att en parallellväg behövs med tanke på markanvändningens kommande behov.

Fråga: I Tulisaari går parallellvägen på ett trångt ställe genom byn. Var kommer parallellvägen slutgiltigt att placeras?

Svar: Placeringen preciseras i samband med vägplaneringen.

Fråga: Från Potila kör man alltså till Laihela längs en väg intill järnvägen?

Svar: Ja, eller under riksvägen via Hulmi till Laihela.

Fråga: Fortsätter blandtrafikvägen i Potila ända till Hulmi? Nu verkar det som om det bara blir en väg för gång- och cykeltrafik i Hulmi.

Svar: På Potilasidan om riksvägen mellan Hulmi och Laihela finns en kombinerad gång- och cykelväg, inte en blandtrafikväg. Till åkrarna och fastigheterna kör man längs den föreslagna vägen längs järnvägen.

Fråga: På Potilanmäki bakom järnvägen finns det också bebyggelse. Vilken väg ska de köra över järnvägen till Potilasidan?

Svar: I den här planen löses inte frågan om plankorsningen. Planen ändras så att plankorsningen blir kvar.

Fråga: Vilken väg ska man köra till Laihela centrum vid den nya sträckningen mellan pålarna 9500 och 9700 och från fastigheterna mellan ån och den nya riksvägen?

Svar: Från de här fastigheterna kör man till Laihela centrum längs den kommande parallellvägen söder om riksvägen fram till Hulmi. Eller också kör man först mot Vasahållet och sedan längs Rudontie till Laihela eller via den nya planskilda anslutningen i Alakylä till riksvägen mot Laihela.

Fråga: Kommer man alls att samtidigt förbättra ytan på Rudontie? Under de senaste 10 åren har den varit nästan helt lämnad åt sitt öde.

Svar: Det här är något som hör till den grundläggande väghållningens underhåll, som inte behandlas i utrednings- och vägplanerna.

Fråga: Kommer parallellvägarna att ha beläggning?

Svar: I samband med utredningsplanen har det bedömts att de ska ha beläggning.

Fråga: Kommer parallellvägarna att ha viktbegränsningar vid menföre?

Svar: I princip ska de nya vägarna inte ha några viktbegränsningar.

Fråga: Vad blir det för hastighetsbegränsning på parallellvägarna? All trafik i Helsingby kommer ju att gå via dem.

Svar: Hastighetsbegränsningarna avgörs senare. Avsikten är att hastighetsbegränsningen ska vara högst 50 km/h.

Fråga: Hur breda är parallellvägarna?

Svar: I utredningsplanen är landsvägarnas totala bredd 7,5 m

Vägsträckning och anslutningar

Fråga: Varför byggs riksvägen inte längs den gamla sträckningen i Ruto? Varför flyttas den?

Svar: Den nuvarande sträckningens kurva väster om ån borde rätas ut. Dessutom skulle det behövas en ny bro till fastigheterna mellan riksvägen och ån för både fotgängare och cyklister. Platsen för bron undersöktes, men Ruto är ett besvärligt översvämningssområde och det gick inte att hitta en sådan plats för bron och vägbanken mellan den nuvarande riksvägen och Rudontie att den inte skulle ha orsakat en betydande risk för översvämningar. För förbättring på den nuvarande platsen är det dessutom skäl att observera att den nya riksvägen blir cirka 1,5 m högre än den nuvarande vägen vid ån. Det här beror på att den nya bron ska vara tillräcklig enligt nuvarande krav för att bron inte ska dämna upp vattenflödet.

På den nordligare sträckningen hamnar inga byggnader under vägen och de närmaste gårdsmiljöerna ligger längre bort än om vägen förbättras på den nuvarande platsen. Den nordligare sträckningen är ett bättre alternativ med tanke på översvämningar, eftersom riksvägens nya broar inte placeras intill de nuvarande broarna som ett "rör" och det blir mera utrymme mellan den nuvarande och den nya riksvägen. Det är till fördel för trafiken på riksvägen och för byggandet att byggarbetet sker en bit ifrån den nuvarande riksvägen vid ån.

Fråga: Vad gör man med den gamla vägsträckningen på Vasasidan i Ruto?

Svar: Den gamla vägen ska rivas och görs till åker och ansluts till fastigheterna intill.

Fråga: Vad gör man med den gamla vägsträckningen?

Svar: Den gamla riksvägen blir kvar som enskild väg i Ruto. På största delen av sträckan utnyttjas den nuvarande riksvägen som den ena körbanan på riksvägen. Sättningsarna och andra eventuella brister i den nuvarande vägen repareras.

Fråga: Varför görs den planskilda anslutningen i Alakylä inte vid Sevar? Då skulle åkrarna inte bli så splittrade.

Kommentar: Den planskilda anslutningen i Ruto kunde byggas i skogsområdet vid Sevar. Där finns skog på båda sidorna om riksväg 3. En överfart för gång- och cykeltrafik i Alakylä.

Svar: Den planskilda anslutningen i Alakylä betjänar i princip landsvägarna norrifrån och söderifrån (Karkmovägen och Rudontie) samt dem som bor i Ruto och Alakylä. Den föreslagna planskilda anslutningen är placerad utgående från riksvägens geometri och bebyggelsen, så nära den nuvarande korsningen med landsvägarna som möjligt. Om den planskilda anslutningen placeras på området vid Sevar, skulle det innebära en omväg för dem som bor i området och en ganska lång omväg för dem som kör längs nyssnämnda landsvägar. I skogen på Sevarområdet finns flygekorrar och i Sevarbäcken norr om den nuvarande riksvägen finns åkergrödor. I Sevar finns bebyggelse och lantbruksgårdar söder om riksvägen. Därför kan den planskilda anslutningen inte placeras i Sevar.

Fråga: Blir det inga andra anslutningar mellan Alakylä och Maunula?

Svar: Nej.

Fråga: Varför blir det inte samma anslutning i Hulmi som i de planer som var aktuella för ett år sedan?

Svar: Tidigare planerades som ett separat projekt en planskild anslutning i Hulmi, men den stöder inte de krav på servicenivå som ställs på riksväg 3, eftersom arbetet med nyssnämnda vägplan hade inletts innan förordningen om huvudvägar trädde i kraft (1.1.2019). Ramperna och dimensioneringen av den tidigare planerade planskilda anslutningen i Hulmi skiljer sig betydligt från dimensioneringen av de planskilda anslutningarna i Alakylä och Maunula, där ramperna är raka och smidiga att köra längs. Rampernas geometri och principer ska vara enhetliga på hela sträckan.

Fråga: Varför finns det ingen planskild anslutning mellan Vikby och Alakylä? Helsingby-området förlorar i praktiken alla nuvarande anslutningar till Riksväg 3.

Stranvägen och Riksväg 8 har ju anslutning till motorvägen, då måste det vara möjligt här också.

Avståndet mellan Vikby anslutning och Strandvägens anslutning till motorvägen är 990 meter och där är högre 120 km/h begränsning. Skulle man göra en av- och påfart till Rimalvägen skulle avståndet ändå bli mera än det dubbla (ca 1,8 km). Hur motiveras detta?

Svar: I Trafikledsverkets planeringsanvisningar "Moottoriteiden eritasoliittymät" (Motorvägars planskilda anslutningar) utgår man ifrån att det inte ska vara särskilt tätt mellan planskilda anslutningar, i synnerhet vid vägar av landsbygdskaraktär. I anvisningarna anges ett avstånd på 7–10 km. Behovet av planskilda anslutningar ska gallras genom utveckling av trafiknätet. För ett tätare avstånd mellan anslutningarna ska det finnas ett starkt behov med tanke på trafiken eller trafiknätet.

Eftersom riksvägen övergår från motorväg till en högklassig riksväg mellan Vikby och Rimalvägen, kan planeringsanvisningen för motorvägar inte direkt tillämpas. En planskild anslutning vid Rimalvägen skulle vara en planskild anslutning i basnätet, och för sådana finns särskilda anvisningar. Enligt det skulle en planskild anslutning vara möjlig, visserligen enligt anvisningarnas minimivärden.



Riksväg 3 hör enligt kommunikationsministeriets förordning till huvudvägarnas servicenivåklass I. Förordningen syftar till att styra planeringen så att de som rör sig på huvudvägarna ska hålla en god och jämn körhastighet. Ett sätt är att minimera antalet anslutningar. I det här projektet eftersträvas en hög nivå på riksvägen och som planeringsanvisning tillämpas hellre dimensioneringsvärdena för en motorväg än för en "vanlig" riksväg.

Från Helsingbyområdet går trafiken främst i riktning mot Vasa. En planskild anslutning vid Rimalvägen skulle förkorta körsträckan i riktning mot Vasa med några hundra meter jämfört med den nuvarande förbindelsen via den planskilda anslutningen i Vikby. Byggkostnaderna ökar, om det ska byggas ramper vid Rimalvägens korsning. Nyttan av en ny planskild anslutning skulle bli så små att de inte motsvarar olägenheterna för huvudvägen och byggkostnaderna.

Kommentar: Med tillräckligt stor underfart vid Pundarsvägen, behövs ingen parallellväg "söderom" rv 3 mellan Rimalvägen och Mussmovägen!

Svar: Parallellvägen fungerar som reservförbindelse för riksväg 3 och utgör en del av den sammanhängande parallellvägsförbindelsen mellan Vasa och Laihela. Parallellvägsförbindelsen är viktig, eftersom långsamma fordon inte får köra på riksvägen. Med den här lösningen vill man minska trafiken i Helsingbyområdet.

Fråga: Varför funkar översvämningsskyddet på den här nya vägen vid Ruto men inte på nuvarande väg?

Svar: Den nordligare sträckningen är ett bättre alternativ med tanke på översvämningsskyddet, eftersom den nya riksvägens broar inte byggs intill de nuvarande broarna så att det bildas ett "rör". Flera broar efter varandra orsakar mera uppdämning än en ensam bro. Om riksvägen förnyas på den nuvarande platsen behövs en ny bro till fastigheterna mellan riksvägen och ån samt för fotgängare och cyklister. Platsen för bron undersöktes, men Ruto är ett besvärligt översvämningssområde och det gick inte att hitta en sådan plats för bron och vägbanken mellan riksvägen och Rudontie att den inte skulle ha orsakat en betydande risk för översvämningar.

Vilt, buller och konsekvenser

Fråga: Var kommer det att planeras en tunnel eller övergångsbro för viltet? Tanken är väl inte att hela sträckan Vasa-Laihela ska förses med viltstängsel? Hjortdjuren måste få en möjlighet att korsa vägen på något sätt! Det räcker inte med tunnlar, vilka endast är dimensionerade för småvilt.

Fråga: Var är det tänkt att vilt skall kunna korsa vägavsnittet om viltstängslet blir lika långa i båda vägriktningarna? En viltbro borde byggas.

Fråga: Byggs det någon underfart eller överfart för viltdjur? Viltstängsel blir det annars ända från Laihela till Vasa utan luckor?

Svar: I miljökonsekvensbedömningen, som gjordes före utredningsplanen, föreslogs att torra stigar ska lämnas kvar på båda sidorna om ån under de broar som ska byggas över Laihianjoki. Smådjursrör lämpliga för små däggdjur, kräldjur och groddjur kan byggas på lämpliga ställen för att göra det lättare för dem att ta sig över landsvägen. Möjligheter för hjortdjur att röra sig ska enligt bedömningen tryggas inte bara via broöppningen utan

också genom styrning med viltstängsel och hinderfria förbindelser för långsamma underfarter (underfarterna i Hulmi och Helsingby) samt överfarterna i Alakylä och Helsingby. Det föreslås inga särskilda över- eller underfarter för viltet. De här åtgärderna preciseras i samband med vägplaneringen. Genom de här åtgärderna uppkommer inga sammanhängande barriärer för djur på den här vägsträckan, utan de har möjlighet att röra sig till båda sidorna av vägen.

Fråga: Varför blir det inget bullerskydd väster om Potilantie, fastän husen ligger på gult område på bullerkartorna?

Svar: Bullerskydden dimensioneras enligt anvisningarna så att vistelsegårdarna har en bullernivå lägre än 55 dB.

Fråga: Hurudant material och design blir det på bullerväggarna?

Svar: Bullerväggarnas utseende har ännu inte planerats noggrannare. På kartorna anges bullerväggar och bullerbarriärer. En bullerbarriär finns vid vägkanten. En bullervägg finns längre bort från vägen och är högre. Bullerskydden preciseras i vägplanen.

Fråga: I miljökonsekvensbedömningen betonades att man ska bygga på den gamla vägsträckningen så att det inte blir några nya terrängkorridorer i naturen, men så gör man inte i Ruto.

Fråga: I miljökonsekvensbedömningen hade man beaktat kulturen och naturen, men hur är det med boende och näringar?

Fråga: Hur kan man påstå att alternativ 1 har minst påverkan på boendemiljön i Helsingby?

Svar: I miljökonsekvensbedömningen konstaterades att alla undersökta alternativ var genomförbara. Valet påverkades av beräkningarna av nytta/kostnader i den preliminära projektbedömningen och möjligheten att genomföra byggandet stegvis.

Fastigheter

Fråga: Hamnar ett hus under vägen i Potila?

Svar: Den föreslagna gång- och cykelvägen som föreslås i utredningsplanen går nära den byggnad som ligger närmast riksvägen i Potila. Planen preciseras i samband med vägplaneringen.

Frågor:

Hamnar servicestationerna i Hulmi under den nya vägen?

Då anslutningen i Hulmi tas bort innebär det stora olägenheter för affärsfastigheterna (bl.a. servicestationen) och företagsverksamheten. Har det beaktats?

Svar: Affärsfastigheterna hamnar under vägarrangemangen i utredningsplanen.

Fråga: Enligt planerna går vägen delvis över min tomt. Hur får jag närmare information om planerna?

Svar: Av utredningsplanens planerare sanna.kaikkonen@ramboll.fi tel. 040 5957 160. Lösningarna preciseras i samband med vägplaneringen.

Frågor:

Enligt vilken tidsplan kommer man att kontakta ägarna till de fastigheter eller tomter som hamnar under projektet?

Ersättningar till markägarna och andra? Hur kontaktar man markägarna?

Vad händer med husen och byggnaderna som hamnar under vägen?

Hur går det för dem som bor i huset Laihian Akku & Rengas, som alltså hamnar under vägen?

Svar: Den utredningsplan som nu utarbetas ligger inte till grund för inlösning av byggnader eller markområden. Utredningsplanen ställer en villkorlig bygginskränkning, vilket innebär att inga bygglov som försvårar ett förverkligande av utredningsplanen beviljas utan väghållarens undantagslov. Om ett negativt tillståndsbeslut orsakar olägenheter för användningen av fastigheten är väghållaren skyldig att ersätta olägenheten och skadan eller att inlösa fastigheten. De byggnader som ska inlösas anges i den noggrannare vägplanen som utarbetas senare. Inlösningar och ersättningar behandlas i en landsvägsförrättning under vägens byggtid.