

## Laihian tiehankkeen historia, suunnittelu ja toteutus

Vuonna 1938 määritellyt valtatielinjaukset Helsingistä eripuolille Suomea ovat olleet tarkoin harkittuja ja toimivat tänäkin päivänä hyvin, silloin ei ollut lähellekään nykypäivänä vaadittavaa suunnitteluprosessia, suunnitelmat laadittiin pikemminkin ”klupiaskiin piirtämisen periaatteella”. Paljon valtatieverkostossa on tapahtunut muutoksia: elämä kehittyi tienvaikutusalueella. Sehän on terveen yhdyskuntarakenteen merkki eli eteenpäin elävän mieli, kuten on tapana sanoa. Samoin on kolmostien Helsingistä Vaasaan vähän yli 80-vuotisessa historiassa tapahtunut monia kehityshankkeita. Suurimmat niistä tapahtuivat 1950-1960-luvulla jolloin linjausta muutettiin rajusti monin paikoin. Täällä Laihiälläkin oli 50- ja 60-luvulla merkittäviä tien oikaisuja jotka silloinkin poistivat niitä haittoja joita huomattavasti vähäisemmät joutuivat kokemaan, eli ongelmat olivat samoja mitkä ovat täälläkin hetkellä ratkottavana monilla paikkakunnalla, historia osoittaa että työskätkä suunnittelijoilla riittää, tilanteet ja osapuolet vain vaihtuvat.

Se mikä merkitys VT3:lla on ja on ollut Laihialle. Valtatie 3 kulkee läpi Laihian pituussuunnassa melkein keskeltä kuntaa. Tie noudattelee pitkälti Laihianjoen reunassa sen itäpuolella, joen länsipuolella on seututie Suupohjasta Laihian kautta Mustasaareen ja Vaasaan. Kolmostieltä lähtee niin kuin itä- ja länsipuolellekin lukuisia maanteitä joten voi sanoa että tiestö on Laihiällä kattava.

Tiestöä voi verrata ihmisen verisuonistoon, jossa on valtasuonet ja pienemmät verisuonet. Otetaanpa esimerkiksi jos ihmisen valtasuoneen tulee tukos, minkä seurauksena ihmisen toimintakyky heikkenee ja jos tukosta ei korjata, saattaa ihmisen elämä päättyä. Samanlainen tilanne on yksittäisellä kunnalla ja koko yhteiskunnalla, jos liikenne ei suju parhaalla mahdollisella tavalla. Laihian kunnan kylät ja väestö on valtaosin muodostunut valtatievaikutusalueelle. Myös elinkeinoelämä ja palveluverkosto ovat muodostaneet samoilla periaatteilla. Tälläkin hetkellä kunnassa on valtateiden vaikutusalueen osayleiskaavanpäivitys menossa. Vuosikymmenien saatossa tiestössä on tapahtunut muutoksia Laihiällä. Niin Laihian kunnassakin on tapahtunut. 1960-luvun alkuun asti kunnantalo oli noin 6km tästä Tampereen suuntaan Jakkulassa. 60-luvun alussa kunnantalo rakennettiin kirkonkylään ns. kirkonmäen eteläpuolelle. Kuntakeskus rakentui kirkonmäen molemmin puolin. 1970-luku ja etenkin 1980-luku oli voimakasta kasvuaikaa Suomessa ja niin meillä täällä Laihiälläkin. Kunta kasvoi niin valtatie 3 länsi- kuin itäpuolellakin ja kuten sanonta on, suomalaiset autoistuivat ja tavara- ja henkilöliikenne siirtyi paljon kumipyörille. Taajama kasvoi väestöllisesti ja kauppa ym. palvelut samoin. Kaavoitus laajeni kirkonmäen Vaasan puolelta. Tarvittiin uusia

yhteyksiä valtatielle samanaikaisesti. Työmatkaliikenne oli autoistumisen myötä kasvanut merkittävästi. Silloinen valtion organisaatio TVH teki liikenteen sujuvoittamiseksi suunnitelmia, niin Laihiankin maaperällä oli käynnissä erilaisia suunnitelmia; oli itäistä ja läntistä ohitustietä. Kartoilla oli jos jonkinlaista viivaa ja suunnittelukeppejä maastossa oli missä milloinkin sekös kuntalaisia puhutti.

Laihiallakin suunnitelmat herättivät laajaa mielipiteiden vaihtoa. Oli melkein kuin Pohjan sota. Laihian silloiset kuntapäätäjät olivat sangen erimielisiä mitä mieltä lopuksi ollaan. Kävipä ns. "karvalakkilähetystö" silloisen pääjohtaja Jouko Loikkasen pakeilla. Lopuksi valtuusto päätyi mitään sanomattomaan paikalleen parantamisen vaihtoehtoon. Eli varsinainen ongelma jäi ratkaisemattomaksi 1990-luvulla. Tehtiin VT3 joitakin kosmeettisia parannuksia. 1990 lopussa ja 2000-luvun alussa oli parikin konfliktia silloisen tielaitoksen ja kunnanvälillä. Varsinkin 1990-luvulla oli kunnan päättävissä elimissä ns. vahvoja miehiä ja ennen kaikkea vahvoja mielipiteitä ja niiden yhteensovittaminen on tunnetusti vaikeaa. Vuonna 2003 oli pakko alkaa ns. liennyysneuvottelut Tielaitoksen ja Laihian kunnan välillä. Silloinen tekninen lautakunta lähetti ryhmän tiejohtaja Juhani Salosen pakeille mukana mm. uusi tekninen johtaja Marko Kilpeläinen, Hannele Viianen, Erkki Aro ja allekirjoittanut. Muistan hyvin sen jäätävän tunnelman, kun istuimme alas ja aloitimme keskustelun, liekö keskustelun lomassa nautitulla kahvilla osuutta tai sitten voi olla, että saimme vakuutettua että meillä on aidosti asiaa ja nimenomaan yhteistyökykyä sekä halua lähestyä asioita oikealla asenteella. Loppujen lopuksi saimme muodostettua yhteisen näkemyksen ja tieohjelman millä yhteistyössä parannamme alempiasteista tieverkkoa Laihialla, sekin työ on vielä osittain kesken kun rahan niukkuus on hidasteena siinäkin prosessissa.

Mutta palataan VT3 asiaan. Liikennemäärän kasvu jatkui Laihiakin kohdalla, VT3 ja VT18 risteys oli muodostunut yhdessä asematien risteuksen kanssa oikeaksi kolarisumaksi. Liikennevalot molemmissa risteyksissä yrittivät parantaa sujuvuutta mutta ei toivotulla tavalla: tuli nopeusrajoitusten alenemista ym. Kunnan yleiskaava määritteli VT18 varteen risteuksen lähelle C-merkinnällä keskustoimintojen alueen. Niinpä Kesko oli hankkinut alueelta maa-alueen, tarkoituksena rakentaa alueelle kaupanyksikön. Kunta käynnisti kaavoituksen ja valtuuston päätöksen jälkeen Ely valitti päätöksestä hallinto-oikeuteen, perusteena oli liikennejärjestelyjen puutteellisuus, joten ei ollut perusteltua sallia liittymää VT18:sta. Hallinto-oikeus päätöksellään kumosi valtuuston päätöksen. Siinäpä kansankielellä sanottuna oli puntti ja pykälä, miten tästä eteenpäin. Eli ne päätökset ja se näköalattomuus, mitä sieltä 1980-luvun päätöksistä seurasi, oli edessä. Toimin silloin kunnanvaltuuston pj:na, oli pakko tarttua asiaan. Silloinen kunnanjohtaja Hilikka Annola paneutui

asiaan perusteellisesti: oli käynnistettävä selvitykset ja edunajo kunnan näkökulmasta, koska liikennöinnin sujuvuus oli ratkaistava. Pohjanmaan liiton talous- ja toimintasuunnitelmaan oli pyrittävä ensisijassa pyrittävä vaikuttamaan. Silloinen maakuntajohtaja Olav Jern varmasti muistaa miten asiaa tuotiin esille, hyvässä yhteisymmärryksessä ns. ranskalaista viivaa hilattiin listan alkupäähän ja ennen kaikkea myös asiaa pidettiin yllä. Tiepiiri esitteli jo vuoden 2006 keväällä selvityksen miten VT3 ja VT18 risteysalueongelma ratkaistaan, joten ainespuita ongelman ratkaisemiseksi oli. Selvityksen tekijänä oli Jari Mansikka-Aho tiepiistä. Jari toimii tällä hetkellä Laihian kunnan teknisenä johtajana. Selvitys oli jo silloin pääpiirteittäin sen mukainen mikä on nyt lopputulos, silloinen kustannusarvio oli 7.7 milj. euroa ja suunnitelman toteutusvalmius oli v. 2009, joten paljon on mennyt aikaa ja tupakkia kuten on tapana sanoa ja ennen kaikkea rahaa.

Edunajopolitiikka vaatii kuntatasolla johtavien viranhaltijoiden ja luottamushenkilöiden saumatonta yhteistyötä. Valtakunnan tasolla täytyy olla alueellinen kansanedustaja, joka ottaa asian hoitaakseen ja myös hoitaa asiaa. Se vaatii edustajalta niin alueellista kuin valtakunnallista yhteistyökykyä ja verkostoitumista ja päättäväisyyttä. Tämän asian otti hoitaakseen kansanedustaja Håkan Nordman, joka toimi samaan aikaan Vaasan kaupunginvaltuuston puheenjohtajana. Meillä oli hyvä yhteisymmärrys ja keskusteluyhteys Håkanin kanssa. Voi sanoa, että asiat alkoivat rullaamaan eteenpäin v.2009, ensimmäiset suunnitelmat olivat valmiina, silloinen suunnitelma kattoi 3 tien osalta risteysten muutoksia Rudolta Kylänpäähän saakka, joten monta suunnittelureissua tuli tehtyä teknisenjohtajan Marko Kilpeläisen kanssa Tampereelle suunnittelun aikana. Suunnitelmien jälkeen alkoi rahoituksen etsiminen, kuten kaikki muistavat v.2008 alkanut maailman laajuinen finanssikriisi vaikutti valtion talouteen. 2010-luvun alkupuolella raha oli todella tiukassa. Miten vähenevät investointirahat kohdennettaisiin? Paljon oli rahoille ottajia.

Håkan ei asettunut enää v.2011 ehdolle vaaleissa. Tuli eteen kysymys, kuka jatkaa edunvalvontaa. Vastavalittu kansanedustaja Janne Sankelo otti tehtävän vastaan ja hän jatkoi Håkanin viitoittamalla tiellä. Kävimme monta yhteistä reissua pääkallon paikalla niin ministeriöön kuin liikennevirastoonkin asian tiimoilta, vihdoinkin vuonna 2012 hanke tuli hyväksytyksi liikennepoliittiseen selontekoon. 20 milj. euron määrärahalta. Oli saatu yksi vaihe toteutettua.

Tämän jälkeen selonteossa hyväksytyiksi tulleet hankkeet joutuivat uudelleenarviointiin. Siitäpä jälleen meille epävarmuutta ja ylimääräisiä sydämentykytyksiä. V. 2013 Juhannusviikolla kävimme hyvän ja perustavaa laatua

olevan keskustelu- ja suunnittelupalaverin Liikenneviraston, Elyn ja Laihian kunnan kesken. Pian sen jälkeen tarkempi suunnittelu jatkui ja eteni. Käytiin kustannusjako ym. neuvottelut kunnan ja liikenneviraston välillä, neuvottelut olivat tiukat mutta asialliset ja sopimukset syntyivät. Laihian kunnanvaltuusto hyväksyi yksimielisesti sopimukset eli hanke nähtiin välttämättömänä.

Mutta se ehkä tärkein asia, eli raha valtion budjetista puuttui jolla työt pääsevät varsinaisesti käyntiin. Siinäpä sitä työnsarkaa jälleen kerran. Oli v. 2015 talousarviopäätöksien aika ja se oli silloisen eduskunnan viimeinen. Vuosi 2015 oli asian tiimoilta hektistä aikaa. Kävimme alueellista neuvottelua miten ja milloin pyrimme vaikuttamaan päättävään tahoon eli maan hallituksen ministerit olivat haussa ja aina kun tilanne tuli ja vaati niin pyrimme vaikuttamaan asiaan. Muun muassa liikenneministeri Merja Kyllösen puheilla kävimme, hän hyvin ymmärsi tilanteen. Kansanedustaja Janne Sankelo vahti asian etenemistä ja antoi tietoa mitä ja missä kulloinkin mentiin ja kuului.

Keräsimme alueellisesti loppuun delegaation syyskesällä 2015. Porukkaan kuului Pohjanmaan liitosta Ann Holm, kauppakamarista Juha Häkkinen, Vaasan kaupunginjohtaja Tomas Häyry, Mustasaaren kunnanjohtaja Rurik Ahlberg, kansanedustaja Lars Erik Gästgivars, Laihian kunnanjohtaja Juha Rikala ja allekirjoittanut.

Kansanedustaja Janne Sankelo oli promoottorina asiassa. Kävimme työ- ja elinkeinoministeriössä, liikenneministeriössä, liikennevirastossa ja toisena päivänä eduskunnassa. Vaikutimme asiaan alueellisesti ja asiallisesti. Muutama jännitysmomentti oli vielä ennen hallituksen talousarvioesitystä. Huhuja asian vesittymisestä tuli milloin mistäkin suunnasta.

Kun aina asioista Jannelta tiedustelin, Janne vakuutti asian etenevän eteenpäin. Liikenneministeriksi oli vaihtunut Paula Risikko ja hän kävi täällä yhtenä marraskuun perjantai-iltana ja tulimme vakuuttuneiksi, että rahat ovat esityksessä mukana. Vihdoin koitti se päivä, kun eduskunta siunasi asian ja päätös oli myönteinen.

Se, mitä ja miten eri lait ja asetukset ja niiden tulkinta näyttäytyi jo tämän prosessin suunnittelu- ja selvitysvaiheessa on mittava, paljon on tehtävää ja huomioon otettavaa ja vuorovaikutusta unohtamatta.

Liikenneviraston, elyn, kunnan ja suunnittelijoiden työ oli haastavaa, osallisia asiassa oli paljon. Kuntalaiset ja ne joiden intressissä asia oli vähänkin, antoivat mielipiteidensä kuulua ja näkyä. Paljon oli jäänyt niin sanotusti kiviä kenkiin aiemmista tienparantamisista ja se kuului ja näkyi jopa Aviin saakka. Suunnittelusta

vastaavat insinöörit muun muassa Paavo Mero ja muut asioista vastaavat joutuivat kysymysten ristituleen yleisötilaisuuksissa, joista uutisoitiin laajasti ja värikkäästi, joskus asian sivustakin.

Loppu viimeksi suunnitelmat valmistuivat ja saivat hyväksynnän. Urakan toteutuksen sai tehtäväkseen Skanska Oy. Työt pääsivät alkuun ja näkyvää saatiin aikaan, tienpohjia avattiin ja ns. painopenkkoja tuli ripeästi joka puolelle.

Kuitenkin, vaikka suunnittelun aikana suunnittelijain ja kunnan tiedotuksista kuulemisista ja vuorovaikutuksista huolimatta suunnitelmista ja kaavasta tehtiin valitus. Vuoden 2016 alkavan kevään kauniina päivänä vyöryivät sysimustat pilvet Laihian tiehankkeen ylle. Vaasan hallinto-oikeus kumosi Laihian kunnanvaltuuston hyväksymät VT18 asemakaavamuutoksen ja VT3 asemakaavamuutoksen ja laajennuksen sekä liikenneviraston hyväksymän tiesuunnitelman valtatieparantamisesta Laihian kohdalla. Eli päätös esti töiden jatkamisen. Siinäpä oli taas kerran mietittävää miten syntynyt tilanne ratkaistaan.

Ensijärkytyksestä huolimatta oli tehtävä selvitys, miten toimitaan. Näin luottamushenkilönä voi sanoa, että ne hetket ja päivät päätöksen jälkeen olivat haastavia. Sai kuulla toistuvasti siitäs saitte, kuka ennallistaa maiseman ja kuka maksaa. Tuli tunne että haaskalle laskeutui heti rahalle ottajia, ei auttanut muuta kuin pysyä kylmän rauhallisena ja asialinjalla. Liikenneviraston, kunnan ja Elyn välillä käytiin suunnittelupalaveri mitä kukin tekee ja millä aikataululla. Yhteinen näkemys ja tavoite olivat töiden jatkuminen jollakin aikavälillä. Liikennevirasto valitti päätöksestä korkeimpaan oikeuteen.

Skanska Oy teki kesän aikana sallittuja töitä liikenteen sujumisen varmistamiseksi keskeytyksen aikana kuluuko aikaa kuinka kauan kukaan ei pystynyt sanomaan niin sokeeraava HO:n päätös oli. Keskeytyksen aikana seuraava talvi oli hiljaista. Ajetut painopenkat tekivät hiljaista työtään, näin laihialaista maaperää tuntien ehkäpä onnistuneesti. Vihdoin koitti se päivä, kun korkein oikeus kumosi Vaasan hallinto-oikeuden päätöksen ja työt pääsivät jatkumaan. Perin merkillisiä nämä eri oikeusasteiden poikkeavat näkökulmat olivat asiaan. Mutta tässä ei vielä kaikki, kuten tv-mainoksissa sanotaan, Laihian kunnan uudelleen käsittelemästä kaavasta tehtiin valitus, joka on nyt käynyt hallinto-oikeuden käsittelyn joka hylkäsi valituksen. Tällä hetkellä asia on kuitenkin korkeimmassa oikeudessa. Töitten loppuun saattamisessa on ollut erilaisia vaikeusasteita, kaikkea ei ole voitu tehdä mitä oli suunniteltu ja päätetty toteuttaa. Etenkin kunnan näkökulmasta jää tärkeidenkin kunnan sisäisen liikenteen parannusratkaisuja tekemättä. Ne kunta joutuu tekemään valituspäätöksen jälkeen omalla kustannuksella jollain aikavälillä,

tämäkös kuntalaisia ja kuntapäätäjiä harmittaa. Se mitä työn keskeytys tuli maksamaan, eli euroja valui hukkaan, summa on noin 2 milj. euroa, eli noin 7.5 % kustannusarviosta. Menetetyllä summalla olisi saatu paljon hyvää aikaan, nuukuudesta tunnetulla Laihialla tätä on vaikea sulattaa, mutta tätä se eriosapuolten näkemysten yhteensovittaminen on joskus pitää mennä ns. pitkän kaavan kautta.

Vihdoin koitti se vuoden 2019 marraskuun lopun päivä, kun pääsi ensimmäisen kerran ajamaan pysähtymättä entisten asematien- ja kyröntienristeysten läpi ja 3 tien alta. Voin sanoa henkilökohtaisesti kyllä sydänelästä kouraisi, se tunne mitä sillä hetkellä tunsin, sitä ei voi sanoa kuvailla, mutta mieleen palasi muisto vuoden 2006 paikkeilta, jolloin entinen valtuutettu totesi allekirjoittaneelle, ”uskotko, että hanke toteutuu”, vastasin silloin uskon, kun edetään asiallisesti ja vakuuttavasti, ei väkisin eikä riidalla. Se toteutui sittenkin, eli kuten on tapana sanoa, lopussa kiitos seisoo ja kun kuntalaiset ovat nähneet ja liikkuneet valmiilla väylillä, ovat todenneet että hyvä siitä kuitenkin tuli, tämä varmasti lämmittää meidän kaikkien mieltä. Valmistunut 1 vaihe mahdollistaa Laihian kunnan kehittymisen palvelusektorin-, teollisuustonttien ja sisäisenliikennöinnin osalta. Vt3 ja vt 18 risteysjärjestelyn kokonaisuudesta on tekemättä 2 ja 3 vaihe, jotka jouduttiin karsimaan pois kustannusten nousun myötä. Niiden osalta asiat etenevät etenkin 2 vaihe on akuutti ja kaipaa yhteistä pikaista rahoitusta. Tällä hetkellä selvitysvaiheessa on hanke Maunula- Helsingby välillä vt3:lla nelikaistaisena väylänä, toivottavasti selvityksen valmistuttua ja kun Laihian kunta ja kunnanvaltuusto antaa lausunnon asiasta, niin valtuutetut olisivat avara katseisempia ja näkisivät pitkälle tulevaisuuteen päätöksessään, ettei 1980-luvun päätöksen jälkeinen tilanne toistuisi.

Lopuksi noin 15 vuoden savotan jälkeen jossa olen saanut olla mukana suunnittelussa, ohjausryhmässä ja päätöksien tekijänä, prosessi on vienyt aikaa paljon, aika ajoin se oli läsnä päivittäin ja takaraivossa se oli pidettävä aina. Kaikilla meillä jotka ovat asioissa olleet mukana ja vastuussa on ollut hyvä yhteisymmärrys ja päämäärä, keskeytyksen tultua päälle tuli ns. talvisodan henki jota tarvittiin.

Henkilökohtaisesti suuret kiitokset kaikille joiden kanssa olen toiminut suunnittelussa, ohjausryhmässä jota on johtanut Pekka Petäjaniemi vakaalla varmuudella ja joiden kanssa olen ollut muutenkin yhteyksissä unohtamatta Ari Mäkelää ja Akseli Nurmea, jotka ovat jättäneet kättensä jäljet laihialaiseen maaperään. Erityiskiitokset ja tunnustukset entiselle Laihian kj. Hilikka Annolalle, entiselle kansanedustaja Håkan Nordmannille ja kansanedustaja Janne Sankelolle

erinomaisesta sitoutumisesta asiaan ja yhteistyöstä, teidän luomien tukipilareiden varaan on ollut hyvä rakentaa tätä kokonaisuutta prosessin eri vaiheissa.

Lopuksi kaikille jotka ovat olleet mukana, yhteinen matka on ollut kivikkoinen ja opettava mutta kannatti tehdä.

Kiitokset teille kaikille laihialaisten puolesta.

Laihialla 13.02.2020

Sauli Tuomela

Laihian Kh:n 1 vpj.