

Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi - Hämeenkyrö

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma



Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Kannen kuva: Ramboll Finland Oy

ISBN 978-952-221-104-0

TIEH 1000203-08

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISSN 978-952-221-105-7

TIEH 1000203-v-08

Hankkeesta vastaa:

Tiehallinto / Hämeen tiepiiri

PL 376, Yliopistonkatu 38, 33100 TAMPERE

Projektipäällikkö Tero Haarajärvi, tero.haarajarvi@tiehallinto.fi, puh. 0204 22 3941, 040 539 0411

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomainen on Pirkanmaan ympäristökeskus

PL 297, Yliopistonkatu 38, 33101 TAMPERE

Ylitarkastaja Leena Ivalo, leena.ivalo@ymparisto.fi, puh. 040 714 6297

Arviointiohjelma on nähtävillä marraskuussa 2008 seuraavissa paikoissa:

- Ylöjärven kaupungin tekninen virasto, Räikäntie 3 B, 33470 Ylöjärvi
- Hämeenkyrön kunnan tekninen toimisto, Hollitie 7, 39100 Hämeenkyrö
- Ylöjärven kirjasto, Koivumäentie 2, 33470 Ylöjärvi
- Hämeenkyrön pääkirjasto, Kyrönsarventie 16, 39100 Hämeenkyrö

Muistutukset ja huomautukset tästä arviointiohjelmasta osoitetaan kirjallisesti yhteysviranomaiselle nähtävillä-oloaikana.

Arviointiohjelma on myös hankkeesta vastaavan internet-sivuilla osoitteessa

www.tiehallinto.fi/vt3/ylojarvi-vaasa

Lisätietoja antaa myös:

Ramboll Finland Oy

Pertti Savolainen (suunnittelu)

peritti.savolainen@ramboll.fi,

gsm 040 533 4629

Jari Mannila (YVA)

jari.mannila@ramboll.fi,

puh. 020 755 6459,

gsm 040 550 5751

Reetta Suni (YVA)

reetta.suni@ramboll.fi,

puh. 020 755 6238,

gsm 041 447 2214

TIEHALLINTO

Hämeen tiepiiri

Yliopistonkatu 38

33100 TAMPERE

Puhelinvaihde 0204 22 3941

Asiasanat: valtatiet, tiet, ympäristövaikutusten arviointi, Hämeen tiepiiri
Aiheluokka: 05, U502/504

TIIVISTELMÄ

Lähtökohdat

Hämeen tiepiiri on käynnistänyt ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettelyn) valtatie 3 parantamisesta välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö. Vaikka hankkeen toteutus ei tapahdukaan lähivuosina, on ympäristövaikutusten arviointi tarpeen jo nyt, jotta voidaan tuottaa linjausvaihtoehdon valintaan liittyvässä päätöksenteossa tarvittava tieto. Tulevan tien maastokäytävälle varataan myöhemmin tarvittava tila maakuntakaavassa sekä kuntien yleis- ja asemakaavoissa maankäytön suunnittelun perustaksi. Myös Tiehallinto käyttää valittua valtatie 3 linjausta jatkosuunnittelun pohjana.

Tiehallinnon tavoitteiden mukaisesti keskeiset päätiet ovat vuonna 2030 standardiltaan yhtenäisiä, laadukkaita, liikenteeltään nopeita, turvallisia ja erityisesti pitkämatkaista liikennettä sekä raskaita kuljetuksia palvelevia. Paikallinen ja kevyt liikenne ovat suurelta osin erotettu omille väylilleen. Tavoitteiden mukaisesti valtatie 3 on Ylöjärveltä Hämeenkyrön pohjoispuolelle 2+2-kaistainen valtatie.



Hankealueen sijainti

Vuonna 2005 valtatie 3 välillä Ylöjärvi – Vaasa laaditussa kehittämissuunnitelmassa on määriteltävä koko välin tavoitetilä, johon edetään vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa vuoden 2011 jälkeen toteutetaan muun muassa Hämeenkyrön ohitustien rakentaminen, mutta välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö on suunniteltu toteutettavaksi vain pienemmät nykyisen valtatie 3 turvallisuutta ja sujuvuutta parantavia toimenpiteitä. Tavoitetilan mukaisen 2+2 -kaistaisen tien rakentaminen sisältyy seuraavaan vaiheeseen, vasta vähintään noin kymmenen vuoden kuluttua.

YVA-menettely

Arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin. YVA-menettely jakautuu kahteen vaiheeseen; arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Arviointiohjelma on suunnitelma siitä, miten ympäristövaikutukset arvioidaan. YVA-menettelyn toisessa vaiheessa selvitetään vaihtoehtojen vaikutukset ja laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus, jossa esitetään arvioinnin tulokset.

Tarkasteltavat vaihtoehdot ja vaikutukset

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa esitetään tutkittavaksi neljä eri päävaihtoehtoa:

- VE 0+ Nykyisen valtatie 3 parantaminen pienin kehittämissuunnitelmassa esitetyin toimenpitein
- VE 1 Nykyisen tien järeä parantaminen 4-kaistaiseksi, 2+2 kaistaa
- VE 2 Uusi lyhyt linjaus, 2+2 kaistaa
- VE 3 Uusi pitkä linjaus, jossa alavaihtoehdot 3a ja 3b, 2+2 kaistaa

VE 0 eli hankkeen toteuttamatta jättäminen ei ole varsinainen tutkittava vaihtoehto, vaan muita vaihtoehtoja verrataan nykytilanteeseen. Vertailuvaihtoehto sisältää nykytilanteen sekä rakenteilla olevat ja lähiaikoina toteutettavat pienet parantamistoimenpiteet.



Tarkasteltavat maastokäytävät

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan seuraavia vaikutuskokonaisuuksia:

- Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen
- Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön
- Vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön
- Vaikutukset suojelukohteisiin
- Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin
- Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön
- Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön
- Melu ja päästövaikutukset
- Liikenteelliset vaikutukset

Osallistuminen ja tiedottaminen

Alueen asukkailla ja muilla intressiryhmillä on mahdollisuus osallistua suunnitteluun ja arviointiin. Ensimmäinen yleisötilaisuus järjestetään 4.12.2008, arviointiohjelman ollessa nähtävillä. Toinen yleisötilaisuus järjestetään elokuussa 2009, kun arviointiselostus on asetettu nähtävillä. YVA-menettely päättyy marras-joulukuussa 2009 yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta antamaan lausuntoon.

Yleisötilaisuuksien lisäksi järjestetään kaksi asukkaille, yhdistyksille ja viranomaistahoille tarkoitettua työpajatilaisuutta. Ensimmäinen työpaja järjestettiin ohjelmavaiheessa 21.10.2008. Toinen työpajatilaisuus järjestetään arviointiselostusvaiheessa.

Arviointiselostusvaiheessa keväällä 2009 järjestetään lisäksi asukkaille ja kaikille kiinnostuneille suunnittelualueella tapahtuva maastokävely.

Hankkeelle on avattu omat internet-sivut (<http://www.tiehallinto.fi/vt3/ylajarvi-vaasa>), joilla kerrotaan YVA-menettelyn etenemisestä. YVA-menettelyn edistymisestä laaditaan myös lehdistötiedotteita.

Ympäristövaikutusten arviointi keskittyy ympäristön kannalta mahdollisten sekä teknisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoisten vaihtoehtojen vertailuun. Päätös jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta tehdään vasta YVA-menettelyn päätyttyä ja yhteysviranomaisen annettua lausuntonsa arviointiselostuksesta. Tämän jälkeen jatkosuunnitteluun esitetty vaihtoehto viimeistellään teknisessä raportissa, joka toimii lähtökohtana myöhemmin laadittavalle yleissuunnitelmalle.

ESIPUHE

Tämä ympäristövaikutusten arviointiohjelma (YVA-ohjelma) on osa valtatie 3 välin Ylöjärvi – Hämeenkyrö parantamisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely). Menettelyssä on tarkoitus selvittää vaihtoehtoisten valtatielinjausten vaikutukset ympäristöön ja ihmisiin. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet haitallisten vaikutusten lieventämiseen ja torjuntaan. Sovellettava YVA-menettely perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin.

YVA-ohjelma on hankkeesta vastaavan Tiehallinnon Hämeen tiepiirin suunnitelma siitä, mitkä vaihtoehdot tutkitaan, miten vaihtoehtojen vaikutukset arvioidaan sekä miten YVA-menettelyn vuoropuhelu ja tiedotus järjestetään. YVA-menettelyn yhteysviranomaisena toimii Pirkanmaan ympäristökeskus. Ympäristövaikutusten arvioinnissa ja hankkeen suunnittelussa konsulttina toimii Ramboll Finland Oy.

Ympäristövaikutusten arviointia ohjaavaan hankeryhmään kuuluvat:

Tero Haarajärvi	Hämeen tiepiiri
Merja Tyynismaa	A-Insinöörit Oy
Seppo Reiskanen	Ylöjärven kaupunki
Pekka Virtaniemi	Ylöjärven kaupunki
Ari Kulmala	Hämeenkyrön kunta
Jurkka Pöntys	Hämeenkyrön kunta
Pertti Heikkilä	Pirkanmaan liitto
Satu Lehtikangas	Pirkanmaan liitto
Pertti Savolainen	Ramboll Finland Oy
Jari Mannila	Ramboll Finland Oy
Sari Kirvesniemi	Ramboll Finland Oy
Reetta Suni	Ramboll Finland Oy

Hankeryhmän työskentelyyn osallistuvat asiantuntijoina tarvittaessa Leena Ivalo Pirkanmaan ympäristökeskuksesta ja Marjo Koskinen Pirkanmaan maakuntamuseosta.

Tero Haarajärvi

Tampereella marraskuussa 2008

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri

SISÄLTÖ

1	HANKE	9
1.1	Hankkeen lähtökohdat	9
1.2	Hankkeen kuvaus	10
1.3	Hankkeen tavoitteet	10
1.4	Aikaisemmat suunnitelmat	11
1.5	Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin	11
1.6	Suunnittelualan muut hankkeet	12
2	YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY JA OSALLISTUMINEN	13
2.1	YVA-menettelyn tarve ja tavoitteet	13
2.2	Tien suunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa	13
2.3	Osapuolet	14
2.4	Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kuvaus	14
2.5	Nähtävilläolo ja lausuntoajat	14
2.6	Osallistuminen ja tiedottaminen	16
2.7	Aikataulu	18
3	HANKKEEN TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT	19
3.1	Vaihtoehtojen muodostaminen	19
3.2	Aiemmin tutkitut vaihtoehdot	19
3.3	Arvioitavat vaihtoehdot	20
4	SUUNNITTELUALUEEN NYKYTILANNE	23
4.1	Hankkeen sijainti	23
4.2	Luonnonympäristö	23
4.3	Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö	34
4.4	Liikenteen nykytilanne ja liikenne-ennuste	40
4.5	Asukkaiden odotuksia suunnittelutyölle	42
5	ARVIOINNIN RAJAUS	43
5.1	Arvioitavat vaikutukset	43
5.2	Vaikutusalue	43
6	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA MENETELMÄT	44
6.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen	44
6.2	Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön	44
6.3	Vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön	44
6.4	Vaikutukset luonnonsuojelukohteisiin	45
6.5	Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin	45
6.6	Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön	46
6.7	Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön	46
6.8	Melu- ja päästövaikutukset	47
6.9	Liikenteelliset vaikutukset	47
6.10	Rakentamisen aikaiset vaikutukset	48

7	VAIHTOEHTOJEN VERTAILU	49
8	HAITTOJEN EHKÄISY JA LIEVENTÄMINEN	50
9	EPÄVARMUUSTEKIJÄT	50
10	JATKOSUUNNITTELU, LUVAT JA PÄÄTÖKSET	51
11	SEURANTAOHJELMA	53
	LÄHTEET	53
	LIITTEET	55

1 HANKE

1.1 Hankkeen lähtökohdat

Valtatie 3 on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista teistä ja on osa kansainvälistä Eurooppa- (E12) ja yleiseurooppalaista TEN-ten verkkoa.

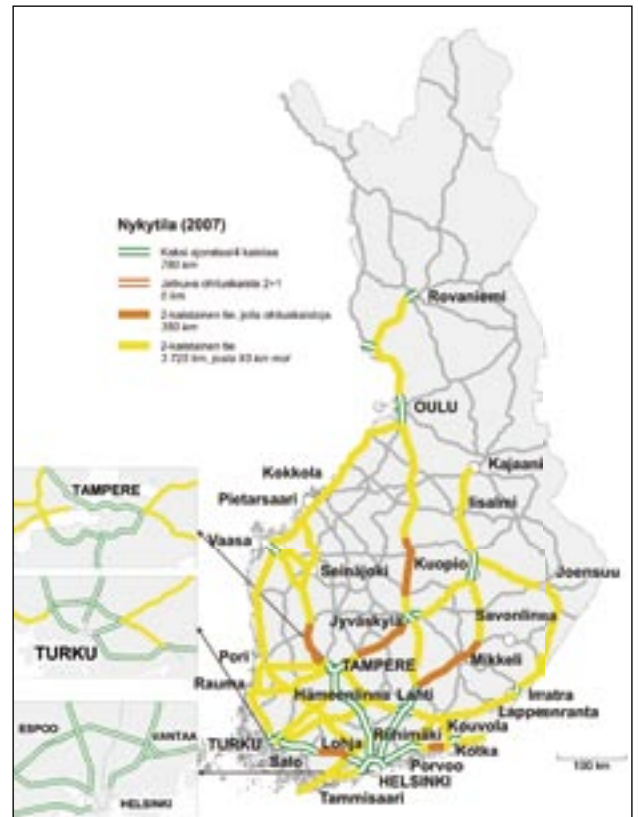
Tiehallinto on vuonna 2008 määritellyt tavoitteet keskeisille pääteille (kuva 1), joihin myös valtatie 3 kuuluu. Tavoitetilassa vuonna 2030 keskeiset päätiet ovat standardiltaan yhtenäisiä, laadukkaita, liikenteeltään nopeita, turvallisia ja erityisesti pitkämatkaista liikennettä sekä raskaita kuljetuksia palvelevia. Merkittävä osuus liikenteestä on suojattu keskikaitein kohtaamisonnettomuuksilta. Paikallinen ja kevyt liikenne ovat suurelta osin erotettu omille väylilleen.

Tavoitetilassa vuonna 2030 valtatie 3 on Ylöjärveltä Hämeenkyrön pohjoispuolelle 2+2 -kaistainen valtatie ja siitä edelleen pohjoiseen 2+1 -kaistainen ohituskaistatie Parkanon pohjoispuolelle saakka (kuva 2).

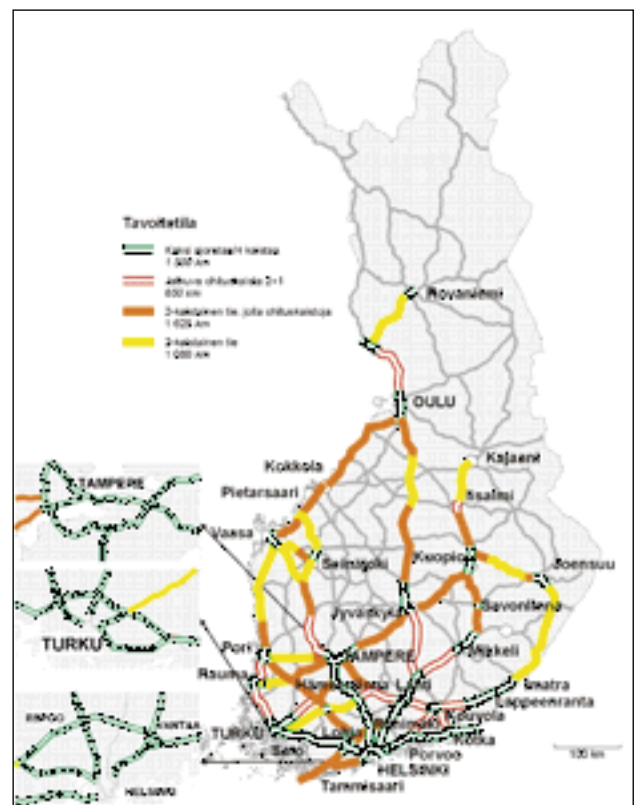
Vuonna 2005 valtatien 3 välillä Ylöjärvi – Vaasa laaditussa kehittämissuunnitelmassa arvioitiin koko yhteysvälin parantamisen kustannukset tavoitetilan mukaiseksi olevan noin 300 miljoonaa euroa. Tavoitetilaan edetään kuitenkin vaiheittain, jolloin ensimmäisessä vaiheessa vuoden 2011 jälkeen toteutetaan koko yhteysväliä noin 110 miljoonan euron hanke. Tähän hankkeeseen sisältyy muun muassa Hämeenkyrön ohitustien rakentaminen, mutta välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö on suunniteltu toteutettavaksi vain pienehköjä nykyisen valtatien turvallisuutta ja sujuvuutta parantavia toimenpiteitä.

Keskeisten pääteiden tavoitetilan mukaisen 2+2-kaistaisen tien rakentaminen sisältyy seuraavaan vaiheeseen, jonka rakentaminen aloitetaan aikaisintaan runsaan kymmenen vuoden kuluttua.

Vaikka välin Ylöjärvi – Hämeenkyrö toteutus ei tapahtukaan lähivuosina, on ympäristövaikutusten arviointi tarpeen jo nyt, jotta voidaan valita esillä olleista vaihtoehdoista järkevin maastokäytävä.



Kuva 1. Keskeisten pääteiden tietyyppi nykytilassa



Kuva 2. Keskeisten pääteiden tietyyppi tavoitetilassa vuonna 2030

Tämän valitun linjausvaihtoehdon mukaisesti voidaan varata tarvittava tila maakuntakaavassa ja edelleen kuntien yleis- ja asemakaavoissa maankäytön suunnittelun perustaksi.

Myös Tiehallinto käyttää valittua linjausta jatko-suunnittelun pohjana tavoitetilaa kohti edettäessä. Järkevimmän linjausvaihtoehdon selvittäminen on erityisen tärkeää, jotta vältetään hukainvestoinneilta tulevaisuudessa mahdollisesti rinnakkaistieksi jäävällä nykyisellä valtatiellä.

1.2 Hankkeen kuvaus

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja suunnittelun kohde on valtatie 3 osuus Ylöjärven Soppeenmäen ja Hämeenkyrön Sarkkilan välillä. Nykyisen valtatieparantamisen lisäksi tutkitaan myös vaihtoehtoisia linjauksia nykyisen tien pohjoispuolella.

Uuden valtatielinjauksen pituus on 15 – 20 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Ylöjärven ohikulkutien aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa on tutkittu useampia linjausvaihtoehtoja.

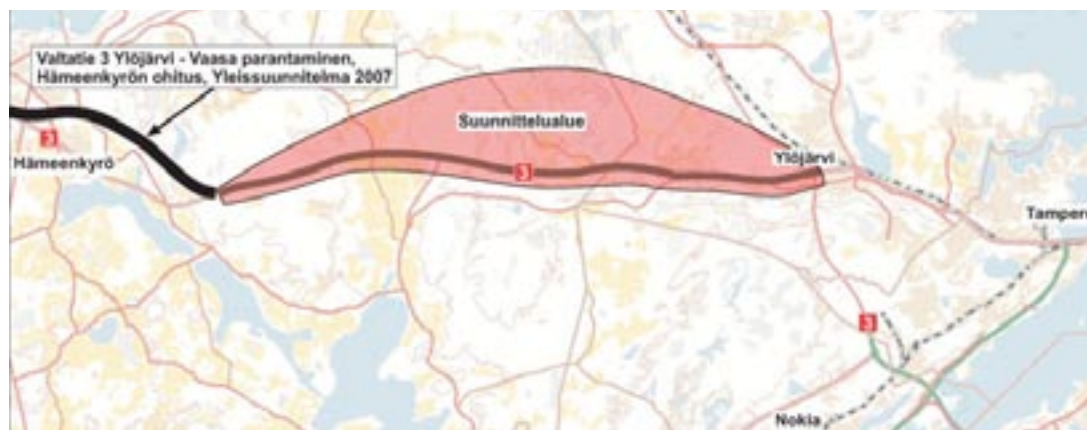
Valtatiellä 3 on Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä merkittäviä puutteita liikenneturvallisuudessa sekä sujuvuudessa, ja se on selvästi muita valtateitä vaarallisempi. Sen sujuvuutta heikentävät erityisesti maankäyttöliittymien runsaus ja tavoitetasoa 100 km/h alhaisemmat nopeusrajoitukset. Tieosuudella on ohituskaisoja, mutta niitä ei ole varustettu kohtaamisonnettomuuksia ehkäisevillä keskikaiteilla. Pohjaveden muodostumisalueiden kohdilla nykyiselle tielle on rakennettu pohjavesisuojuukset, mutta niiden kuntoa ja toimivuutta ei ole selvitetty.

Tiejakso rajautuu Ylöjärvellä pian valmistuvaan Tampereen läntiseen kehätiehen, ja länsipäässä se liittyy Hämeenkyrön ohikulkutiehen, jonka tie-suunnitelmavaihe on juuri käynnistynyt. Näiden hankkeiden valmistuttua välin Ylöjärvi–Hämeenkyrö puutteet tavoitetilaan verrattuna korostuvat entisestään.

1.3 Hankkeen tavoitteet

Valtatien 3 parantamiselle Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä on laadittu tavoitteet, joissa on otettu huomioon Tiehallinnon merkittävimmille päätieyhteyksille asettamat tavoitteet sekä alueen seudulliset ja paikalliset lähtökohdat. Hankkeen tavoitteet on ryhmitelty valtakunnallisiin, seudullisiin ja paikallisiin tavoitteisiin.

- Valtakunnalliset tavoitteet
 - Turvataan valtakunnallisesti tärkeän päätien laatutaso. Suunnitellaan Ylöjärven ja Hämeenkyrön välinen tieosuus laatutasoltaan yhtenäiseksi ja korkeatasoiseksi päätieverkon osaksi
 - Vähennetään merkittävästi liikennekuolemia ja henkilövahinko-onnettomuuksia
 - Parannetaan tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta
 - Suunnitellaan hanke siten, että lyhytmatkainen, paikallisesta maankäytöstä aiheutuva liikenne ei merkittävästi heikennä valtatieparantamisen toimivuutta
 - Otetaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet huomioon.
 - Pyritään yhteiskuntataloudellisesti optimaalisimpaan kokonaisratkaisuun



Kuva 3.
Suunnittelualue

- Seudulliset tavoitteet
 - Turvataan alueen kuntien välisten työ- ja asiointimatkojen sujuvuus ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset
 - Edistetään suunnitelmallista yhdyskuntarakenteen kehittämistä.
 - Vähennetään liikenteestä aiheutuvia ympäristöhaittoja suojaamalla merkittävät pohjavesialueet
- Paikalliset tavoitteet
 - Minimoidaan valtatie aiheuttamat ympäristöhaitat (melu, värinä ja päästöt) ihmisten elinolosuhteisiin ja viihtyvyyteen
 - Turvataan alueen asukkaiden ja maanomistajien kulkuyhteydet ja pienennetään valtatie aiheuttamaa estevaikutusta
 - Parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja suunnitellaan turvalliset yhteydet pysäkeille
 - Otetaan huomioon alueen luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön sekä suojelukohteiden arvo ja erityispiirteet
 - Tuetaan kuntien maankäytön suunnittelua ja toteutusta

Suunnittelun tavoitteena on löytää valtatie 3 parantamiselle YVA-menettelyn avulla mahdollisimman hyvä kokonaisratkaisu. Arvioitavien vaihtoehtojen on oltava toteuttamiskelpoisia kustannuksiltaan sekä vaikutuksiltaan hyväksyttäviä. Mikäli arviointimenettelyn aikana todetaan, että jokin vaihto ei ole toteuttamiskelpoinen, sen jatkoselvittely lopetetaan. Vastaavasti arviointimenettelyn mahdollisesti tuottamia uusia vaihtoehtoja voidaan ottaa käsittelyyn.

1.4 Aikaisemmat suunnitelmat

Valtatiestä 3 välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö on aiemmin laadittu muun muassa seuraavat suunnitelmat:

- **Valtatien 3 parantaminen yhteysväliä Ylöjärvi–Vaasa, kehittämissuunnitelma 2005.** Kehittämissuunnitelmassa esitettiin koko yhteysvälin tavoitetilä, jonka mukaisesti nyt kyseessä olevalle osuudelle laadittiin ns. lyhyt uusi linjausvaihtoehto, joka alkaa Ylöjärven Elovainiosta, kiertää Metsäkylän ja liittyy nykyiseen valtatiehen Hämeenkyrön

Sarkkilassa. Lisäksi suunnitelmassa esitettiin pieniä nykyisen tien parannustoimenpiteitä, jotka toteutettaisiin ensimmäisessä vaiheessa samanaikaisesti Hämeenkyrön ohitustien kanssa.

- **Valtatie 3 Tampere–Vaasa, runkoverkon yhteysvälin kehittämisselvitys 2002.** Selvityksessä määriteltiin valtatie 3 tavoitetilä vuodelle 2030 ja esitetty toimenpiteet tavoitetilän saavuttamiselle. Selvityksessä ehdotettiin, että valtatietä parannetaan ensivaiheessa nykyisellä paikallaan ja myöhemmin toteutetaan ohikulkutiet Ylöjärvelle ja Hämeenkyröön. Kehittämisselvityksen tavoitetilä ei täytä pääteille nykyisin asetettuja tavoitteita.
- **Valtatie 3 yksityisten teiden tiesuunnitelma välille Soppeentien liittymä–Ahrolan liittymä, Ylöjärvi, Hämeenkyrö, tiesuunnitelma 2002.** Suunnitelmassa esitettiin yksityisteiden järjestelyjä ja valtatie 3 liittymien parantamista.
- **Valtatie 3 välillä Soppeenmäki–Sarkkila, yleissuunnitelma 1994.** Yleissuunnitelmassa vertailtu nykyisen valtatie parantamisvaihtoehtoja ja uusia, pohjoisempina sijaitsevia linjausvaihtoehtoja. Yleissuunnitelmassa päädyttiin ns. pitkään, uuteen linjausvaihtoehtoon, joka on muuten sama kuin vuoden 2005 kehittämissuunnitelman lyhyt uusi linjaus, mutta sijaitsee nykyisen tien pohjoispuolella aina Hämeenkyrön ohitustiehen saakka. Yleissuunnitelman mukainen linjaus on ollut Ylöjärven ja Hämeenkyrön maankäytön suunnittelun lähtökohtana suunnitelman valmistumisesta lähtien.

1.5 Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin

Vertailtavien linjausvaihtoehtojen maastokäytävät ja niiden liittymiskohdat nykyiseen tiehen vaikuttavat parhaillaan Ylöjärvellä sekä Hämeenkyrössä käynnissä oleviin yleiskaavahankkeisiin. Ylöjärven kaupunki on aloittanut Metsäkylän osayleiskaavan laadinnan. Osayleiskaava laaditaan Metsäkylän taajamaan ja sen länsi-, pohjois- ja itäpuolisille alueille.

Hämeenkyrössä on käynnissä Sasi-Mahnala-Laitilan osayleiskaavan tarkistus. Kaavoitustilanteesta on kerrottu tarkemmin kappaleessa 3.3 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö.

Hanke liittyy vuonna 2008 valmistuvaan Tampereen läntiseen kehätiehen sekä tiesuunnitelmavaiheessa olevaan Hämeenkyrön ohikulkutiehen. Uusi linjaus kiertää Hämeenkyrön keskustan itäpuolitse. Maantielain mukainen Hämeenkyrön ohikulkutien yleissuunnitelma on hyväksytty 16.9.2008.

Pirkanmaan liitto on käynnistänyt syksyllä 2007 selvitystyön Tampereen läntisen oikoradan toteuttamismahdollisuuksista. Selvitystyö on maakuntakaavan taustaselvitys, jonka lähtökohtana on tavaraliikenteen hoitaminen Tampereen länsipuolelta oikoradan kautta. Tavoitteena on siten rauhoittaa nykyinen päärata Tampereen kohdalla pääosin henkilöliikenteelle.

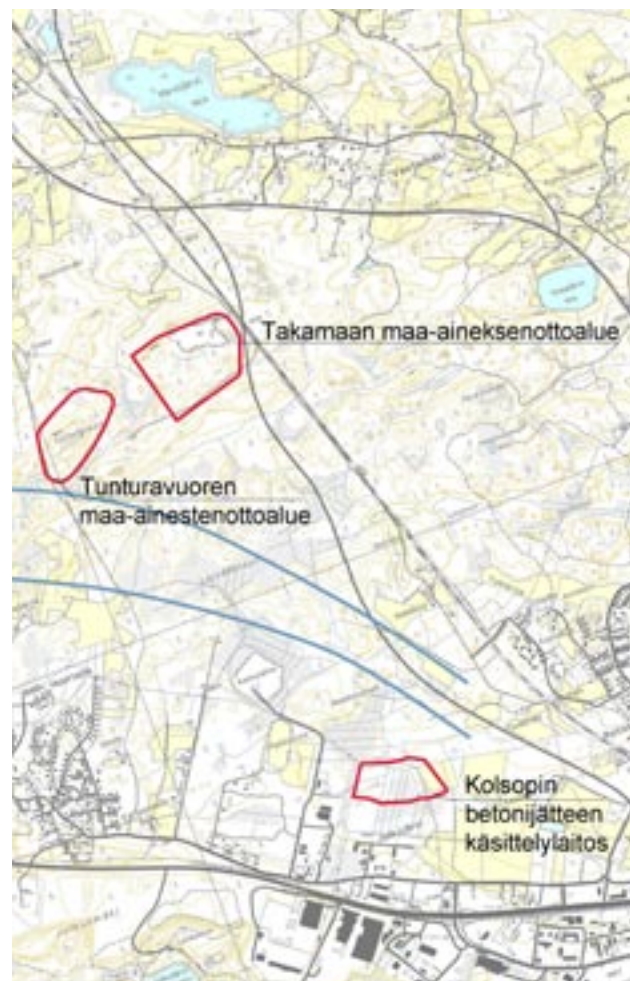
1.5 Suunnittelualueen muut hankkeet

Hankkeen vaikutusalueella on käynnissä myös kaksi muuta ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Kolsopin alueelle suunnitellusta betonijätteen käsittelylaitoksesta on valmistunut YVA-selostus kesäkuussa 2008. YVA-menettelyn jälkeen toiminnalle haetaan ympäristölupaa. Hankealueella on nykyisin toimintaa, joka koskee betoni- ja tiilijätteen murskausta ja murskeen hyödyntämistä maanrakentamisessa. Toiminnalle on voimassa oleva ympäristölupa. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kohteena olevan betonijätteen käsittelylaitoksen yleissuunnittelu käynnistettiin kesällä 2007 ja suunnitelmaa tarkennetaan YVA-prosessin rinnalla.

Rudus Oy:llä on tarkoitus harjoittaa kiviaineksen kierrätystoimintaa (kiviaineksen vastaanottoa, välivarastointia, murskausta ja tuotteiden toimitusta) kahdessa tai kolmessa kohteessa Tampereen seudulla. Kierrätettävä kiviaines on ylijäämälouhetta, ylijäämäbetonia, purkubetonia, purkutiiltä ja purkuasfalttia, jotka jalostetaan kohteissa uusiokäyttötarkoituksiin. Yksi tarkasteltavista kohdealueista sijaitsee Takamaassa.

Tampereen Autokuljetus Oy on hakenut Tunturavuoren alueelle lupaa kiviaineksen ottoon. Hämeenlinnan hallinto-oikeus kumosi Ylöjärven ympäristölautakunnan lupahakemuksesta tekemän kielteisen päätöksen ja hakemusprosessi on edelleen kesken. Pirkanmaan ympäristökeskus laatii tällä hetkellä hakemuksesta lausuntoa.

Edellä mainittujen hankkeiden sijainnit on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4. Suunnittelualueella sijaitsevien YVA-hankkeiden (Takamaa, Kolsoppi) sekä Tunturavuoren maa-ainestenottohankkeen sijainti. Yhteisvaikutukset näiden hankkeiden kanssa tullaan arvioimaan.

2 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY JA OSALLISTUMINEN

2.1 YVA-menettelyn tarve ja tavoitteet

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan lain (468/1994, muutettu 267/1999 ja 458/2006) tavoitteena on edistää ympäristövaikutuksen arviointia lisäämällä tietoa hankkeesta, olemassa olevasta tilanteesta, eri osapuolten näkemyksistä ja hankkeen aiheuttamista vaikutuksista. Ympäristövaikutusten arviointi keskittyy eri vaihtoehtojen vertailuun. Päätöstä jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta ei tehdä YVA-menettelyn aikana. Vaihtoehtoja vertaamalla pyritään löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa luonnolle ja muille ympäristöarvoille sekä asutukselle ja ihmisten hyvinvoinnille. Hankkeen tulee lisäksi mahdollisimman hyvin täyttää sille asetetut muut tavoitteet.

YVA-menettelyä sovelletaan YVA-asetuksen (713/2006) 2 luvun 6 § hankeluettelon kohdan 9 mukaisesti seuraaviin tiehankkeisiin:

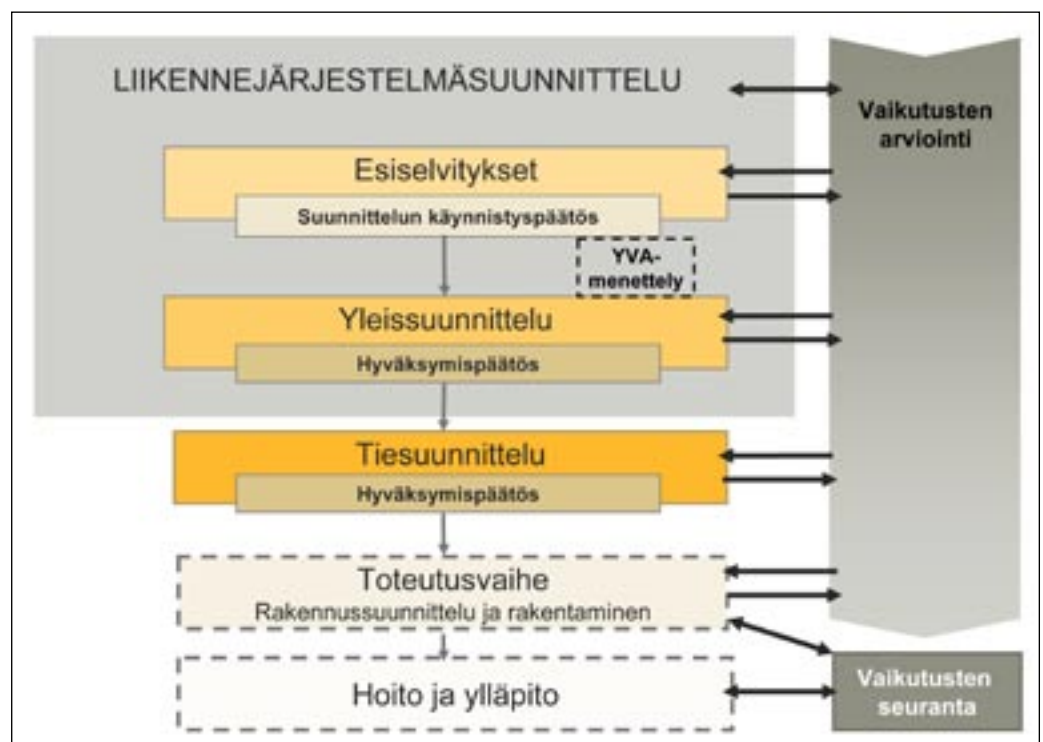
- moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rakentaminen

- neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen
- tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 km

Tämä hanke täyttää kaksi jälkimmäistä kriteeriä.

2.2 Tien suunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa

Tiesuunnitteluprosessi koostuu yleensä neljästä vaiheesta; esiselvityksistä, yleissuunnittelusta, tiesuunnittelusta ja rakennussuunnittelusta. Ympäristövaikutusten arviointi toteutetaan yleensä esi- ja yleissuunnitteluvaiheissa. YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset huomioidaan, niitä täsmennetään ja pyritään lieventämään ja ehkäisemään myöhemmin laadittavissa maantielain mukaisissa yleis- ja tiesuunnitelmissa. Kuvassa 5 on esitetty tiesuunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa.



Kuva 5. Tiesuunnitteluprosessi ja vaikutusten arviointi

Tässä hankkeessa ympäristövaikutusten arviointi tehdään ennen maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatimista. YVA-menettelyssä arvioidaan eri vaihtoehtojen vaikutuksia ja vertailaan niitä keskenään. Yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta antaman lausunnon jälkeen jatko-suunnitteluun valittava vaihtoehto viimeistellään teknisessä raportissa, joka toimii myöhemmin laadittavan yleissuunnitelman lähtökohtana. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen lausunto liitetään osaksi yleissuunnitelmaa.

2.3 Osapuolet

Hankkeesta vastaa Tiehallinto, Hämeen tiepiiri. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Pirkanmaan ympäristökeskus. *Hankkeesta vastaava* on toiminnanharjoittaja tai se, joka muuten on lain mukaan vastuullinen tarkoitetun hankkeen toteuttamisesta. *Yhteysviranomainen* on se viranomainen, joka huolehtii siitä, että hankkeelle tehdään ympäristövaikutusten arviointi eli YVA. Yhteysviranomainen antaa lausunnot sekä YVA-ohjelmasta että -selostuksesta.

Hankkeen suunnittelua ohjaa hankeryhmä, jossa ovat edustettuina Hämeen tiepiiri, A-Insinöörit Oy, Pirkanmaan liitto, Ylöjärven kaupunki, Hämeenkyrön kunta sekä Ramboll Finland Oy. Arviointityö tehdään konsulttityönä Ramboll Finland Oy:ssä.

Hankeryhmän puheenjohtajana toimii Hämeen tiepiirin ja sihteerinä konsultin edustaja. Yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskuksen sekä Pirkanmaan maakuntamuseon edustajat osallistuvat hankeryhmän kokouksiin asiantuntijajäsenenä tarvittaessa.

2.4 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kuvaus

Ympäristövaikutusten arviointimenettely jakaantuu kahteen vaiheeseen; arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on suunnitelma siitä, miten hankkeen ympäristövaikutukset arvioidaan. YVA-ohjelmassa esitetään, mitä vaikutuksia tullaan arvioimaan ja miten arviointi toteutetaan. Lisäksi ohjelmassa esitetään perustiedot hank-

keesta, ympäristön nykytilasta, tutkittavista vaihtoehtoista, jatkosuunnittelua varten tarvittavista luvista sekä esitetään suunnitelma osallistumisen järjestämisestä, tiedottamisesta ja hankkeen aikataulusta.

Kun arviointiohjelmassa esitetyt vaikutukset on selvitetty, kootaan tulokset arviointiselostukseen. Arviointiselostuksessa esitetään arviointitulosten lisäksi selvitys alueen ympäristön nykytilasta, käytetyt arviointimenetelmät sekä vaihtoehtojen vertailu.

Arviointimenettely alkaa, kun hankkeesta vastaava toimittaa yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiohjelman. Arviointiselostusvaiheen yhteydessä laaditaan alustavia teknisiä tarkasteluja tutkittavista vaihtoehtoista. Hankkeen liikennetekniset ratkaisut esitetään yleispiirteisellä tarkkuudella.

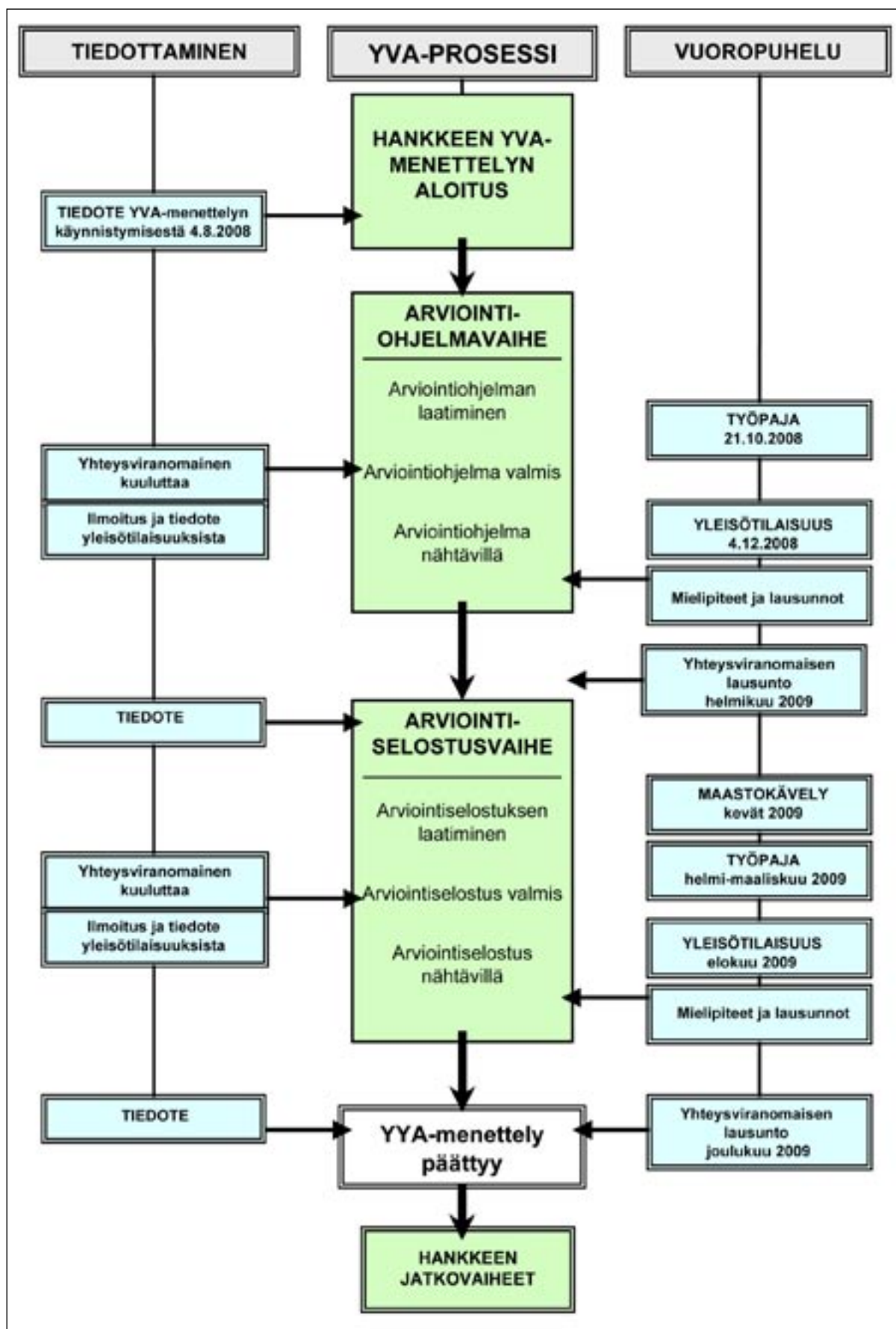
2.5 Nähtävilläolo ja lausuntoajat

Arviointiohjelman valmistuttua yhteysviranomainen, Pirkanmaan ympäristökeskus, kuuluttaa arviointiohjelman nähtävilläolosta. Kuulutus julkaistaan paikkakunnalla ilmestyvissä lehdissä.

Arviointiohjelma on nähtävillä ja luettavissa marraskuussa 2008 seuraavissa paikoissa:

- Ylöjärven kaupungin tekninen virasto, Räikäntie 3 B, 33470 Ylöjärvi
- Hämeenkyrön kunnan tekninen toimisto, Hollitie 7, 39100 Hämeenkyrö
- Ylöjärven kirjasto, Koivumäentie 2, 33470 Ylöjärvi
- Hämeenkyrön pääkirjasto, Kyrönsarventie 16, 39100 Hämeenkyrö

YVA-menettelyn mukaiset asiakirjat ovat nähtävissä myös sähköisesti ympäristöhallinnon internetsivuille (<http://ymparisto.fi/yva> -> alueellisten ympäristökeskusten YVA-sivut -> Pirkanmaa -> vireillä olevat YVA-hankkeet). Arviointiohjelman nähtävilläoloaikana arviointiohjelmasta on mahdollisuus antaa kirjallisia mielipiteitä ja lausuntoja. Yhteysviranomainen kuuluttaa vastaavalla tavalla arviointiselostuksen nähtävilläolosta.



Kuva 6. YVA-menettely, tiedottaminen ja vuoropuhelu

2.6 Osallistuminen ja tiedottaminen

Lähtökohdat ja tavoitteet

Alueen asukkailla ja muilla intressiryhmillä on mahdollisuus osallistua suunnitteluun ja arviointiin. Näkemyksiä hankkeesta ja sen vaihtoehdoista kerätään koko suunnittelun ajan.

Vuoropuhelu toteutetaan maantielain, hyvän suunnittelutavan ja Tiehallinnon vuoropuheluohjeiden mukaisesti (Vuoropuheluopas 2006). Tiedotteiden, internetin ja sähköpostin/kirjeiden avulla tiedotetaan sidosryhmille suunnittelun etenemisestä. Yleisötilaisuuksien ja työpajojen ajankohdat sovitaan suunnittelun etenemisen kannalta siten, että saatava palaute voidaan mahdollisimman kattavasti ottaa huomioon.

Hankkeen vuorovaikutus sisältää tiedottamista, tiedonhankintaa ja osallistumista. Vuoropuhelussa pyritään saamaan eri toimijatahot osallistumaan tavoitteiden määrittelyyn sekä suunnittelu- ja arviointiprosessiin hyvän suunnittelutavan mukaisesti. Tähän pyritään tiedottamalla hankkeesta avoimesti sekä järjestämällä asukkailla osallistumismahdollisuuksia. Tavoitteena on, että suunnitteluratkaisuihin ja niiden arvioiduilla vaikutuksilla on mahdollisimman laaja hyväksyttyvyys.

Tiedottaminen

YVA-menettelyn edistymisestä laaditaan lehdistötiedotteita, joita lähetetään paikallismedian ja sidosryhmien edustajille. Hankkeelle on avattu omat internet-sivut, joita ylläpidetään Tiehallinnon palvelimella (www.tiehallinto.fi/vt3/ylojarvi-vaasa).

Internet-sivuilla esitellään hanketta, sen historiaa ja nykyistä suunnitteluprosessia, vaihtoehtoja, suunnitelmaluonnoksia, vaikutusselvityksiä sekä osallistumismahdollisuuksia. Lisäksi sivuilla on projektin keskeisten osapuolten yhteystiedot sekä mahdollisuus antaa palautetta. Tiedotteissa ja internet-sivuilla kerrotaan myös mahdollisuudesta ilmoittautua hankkeen postituslistalle. Ilmoittautuneille lähetetään hankkeeseen liittyvät kutsut ja tiedotteet. Työpajoista ja maastokävelystä laaditaan yhteenvetoraportit, jotka laitetaan internet-sivuille nähtäville.

Hankkeeseen sisältyy sekä Hämeen tiepiiriin että yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskuksen tiedottamista.

Yleisötilaisuudet

Arviointimenettelyn aikana järjestetään kaksi kaikille avointa yleisötilaisuutta.

- Ensimmäisessä tilaisuudessa esitellään hankkeen YVA-ohjelmaa sekä työpajaan osallistuneiden näkemyksiä hankkeesta ja tavoitteista
- Toisessa, arviointiselostusvaiheessa järjestettävässä yleisötilaisuudessa, esitellään eri vaihtoehtojen vaikutuksia ja kuullaan yleisön näkemyksiä vaikutuksista ja haittojen lieventämismahdollisuuksista

Ensimmäinen yleisötilaisuus järjestetään 4. joulukuuta 2008, arviointiohjelman ollessa nähtävillä. Toinen yleisötilaisuus järjestetään elokuussa 2009, kun arviointiselostus on asetettu nähtäville.

Tilaisuuksissa osallistujat voivat kysyä ja kertoa näkemyksensä hankkeesta ja YVA-menettelystä sekä suullisesti että palautelomakkeella. Täytetyn palautelomakkeen voi jättää yleisötilaisuudessa tai lähettää myöhemmin postitse kirjekuoressa, jonka postimaksu on maksettu.

Työpajat ja maastokävely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana järjestetään lisäksi kaksi työpajatilaisuutta. Tavoitteena on saada aikaan aitoa vuorovaikutusta eri osallistujatahojen kesken, tiedottaa hankkeesta sekä kerätä tietoa ja näkemyksiä suunnitteluun ja vaikutusarviointiin. Työpajaan kutsutaan asukkaiden, paikallisten yhdistysten ja järjestöjen edustajia. Työn alussa tehtiin sidosryhmäkartoitus. Siinä kartoitettiin eri tavoin hankkeeseen liittyvät tahot, kuten lähialueen maanomistajat, vakituiset ja loma-asukkaat, asukasyhdistykset, paikalliset eläkeläis-, koululais-, harrastus-, luonto- ja urheilujärjestöt sekä elinkeinoelämän ja liikenteen edustajat.

Ensimmäisessä, ennen YVA-ohjelman valmistumista pidetyssä työpajassa keskityttiin keskus-

telemaan hankealueen nykytilasta, asukkaiden toiveista ja tarpeista sekä mahdollisista huolista alueen tulevaisuuden suhteen. Keskustelussa oli tavoitteena tuoda esiin asioita liikkumisen lisäksi asumisen, harrastamisen ja muun ns. jokapäiväisen olemisen ja elämisen näkökulmista. Työpajaan kutsuttiin eri yhdistysten ja järjestöjen edustajia. Tilaisuuteen osallistui konsultin ja hankevastaavan edustajien lisäksi kaikkiaan 33 henkilöä, jotka edustivat melko kattavasti koko hankealuetta Ylöjärven Metsäkylän seutua lukuun ottamatta. Lista työpajaan kutsutuista on YVA-ohjelman liitteenä 1.

Työpajatilaisuudessa työskenneltiin ryhmissä keskustellen kartta-aineiston äärellä konsultin etukäteen laadittujen kysymysten pohjalta. Osallistujat kokosivat ryhmissä keskustellen paperille näkemyksiään nykytilanteen ongelmista, toiveitaan suunnittelulle sekä karttojen ääressä työskennellen kirjasivat suunnittelun kannalta ongelmallisia kohteita sekä näkemyksiään eri vaihtoehtoista. Keskustelu oli vilkasta ja osallistujat pääsivät ohessa myös kysymään hankkeesta hankevastaavan edustajalta sekä

suunnittelijalta. Ryhmien ajatuksia nykytilan ongelmista ja toiveista suunnittelulle koottiin yhteen heti tilaisuudessa. Kartoilla esitetyistä kommenteista luvattiin toimittaa kooste osallistujille jälkikäteen. Samalla sovittiin näiden aineistojen laittamisesta myös hankkeen internet-sivuille. Työpajan tuloksia on kuvattu ohjelman kappaleessa 4.5. Asuinympäristön viihtyisyys ja tarkempia tuloksia tullaan käyttämään vaikutusten arvioinnin lähtötietona.

Toisessa työpajassa selostusvaiheessa keskityttiin vaihtoehtojen vaikutuksiin. Työpaja etenee samalla tavoin kuin ohjelmavaiheen työpaja, mutta kysymykset keskittyvät näkemyksiin mahdollisista vaikutuksista. Osallistujat saavat pienryhmissä keskustellen kertoa näkemyksiään hankkeen ihmisiin kohdistuvista vaikutuksista ja pohtia myös mahdollisten haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteitä. Ryhmien tuotokset kootaan jälleen yhteiskeskusteluun.

YVA-selostusvaiheen aikana keväällä 2009 järjestetään asukkaille ja muille hankkeesta kiinnostuneille yhteisöille maastokävely, jossa tutustutaan linjauksiin paikan päällä.



Kuva 7. Työpajassa koottiin tietoa nykytilanteesta mm. kartoille suunnittelijoiden työn tueksi

Hankeryhmä ja viranomaistapaamiset

Merkittävä osa hankkeen vuoropuhelusta käydään hankeryhmätyöskentelyssä ja viranomais-tapaamisissa. Hankeryhmätyöskentelyyn osallistuvat tahot on esitelty kappaleessa 2.4. Yhteistyötahojen välistä tiedonkulkua varten projektilla on käytössä projektitietopankki.

Palautekäsittely

Eri tavoin saatu palaute (työpajat, yleisötilaisuudet, palautelomakkeet, internet ym.) analysoidaan ja kootaan yhteenvedoiksi, jotka julkaistaan internet-sivuilla. Palautea hyödynnetään suunnittelussa, vaikutusten arvioinnissa ja päätöksenteossa.

Yleisötilaisuudessa asukkaille jaetaan palaute-lomakkeita, joissa he voivat kertoa mielipiteensä YVA-ohjelmasta ja -selostuksesta sekä tiesuunnittelusta. Palautteet toimitetaan suoraan yhteysviranomaiselle Pirkanmaan ympäristökeskuk-selle.

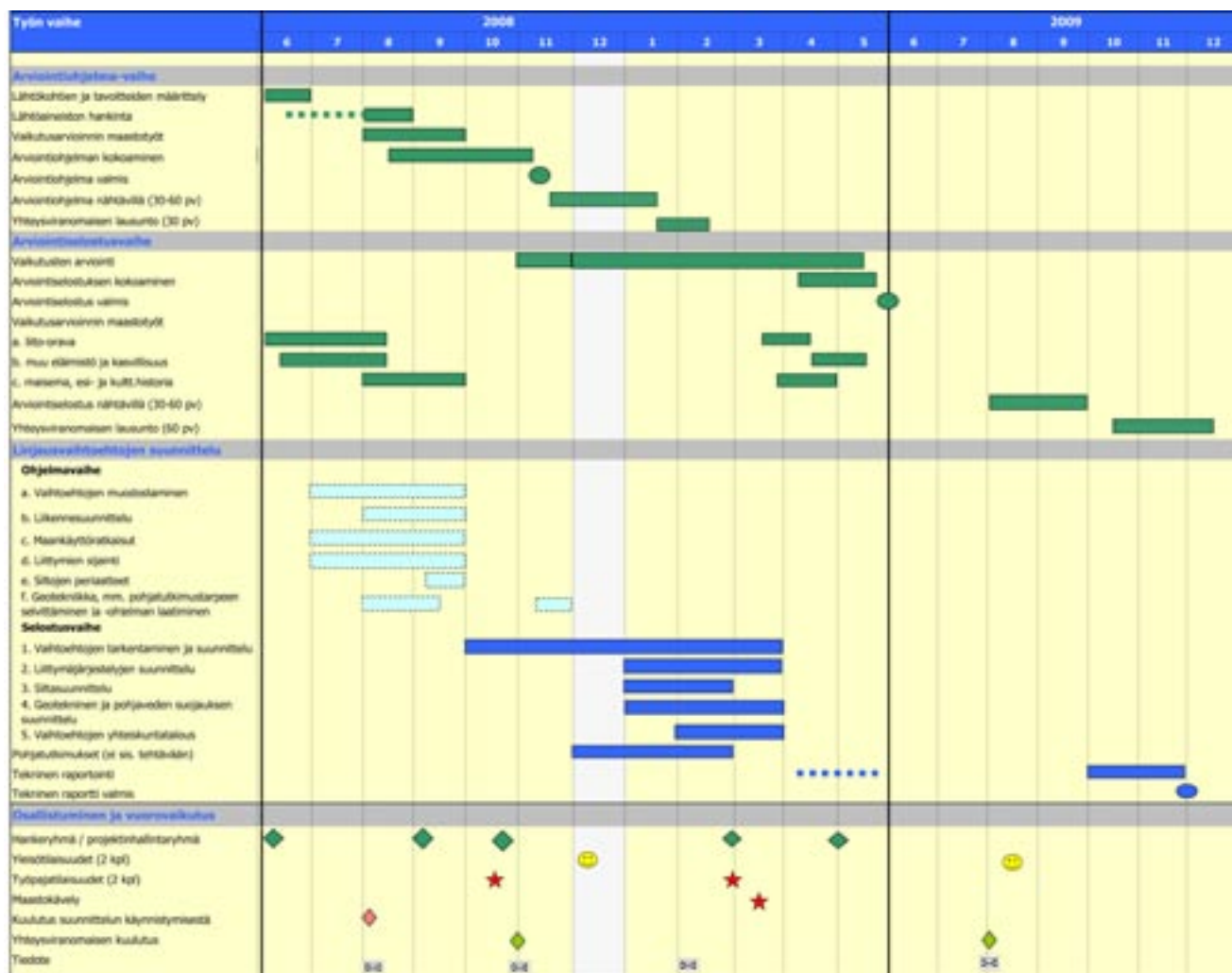
2.7 Aikataulu

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatiminen käynnistyi kesäkuussa 2008. Arviointiohjelma valmistuu marraskuussa 2008, jonka jälkeen ympäristökeskus asettaa ohjelman nähtäville enintään kahdeksi kuukaudeksi. Arviointiohjelman ja siitä saadun palautteen perusteella yhteysviranomaisen antaa arviointiohjelmasta oman lausuntonsa kuukauden kuluessa nähtävilläolon päättymisestä eli tammikuun 2009 lopussa.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella tehdään ympäristövaikutusten arviointi.

Arvioinnin tulokset esitetään ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa, joka valmistuu huhtitoukokuussa 2009. Yhteysviranomaisen asettaa arviointiselostuksen nähtäville kahdeksi kuukaudeksi. Ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy yhteysviranomaisen selostuksesta antamaan lausuntoon marras-joulukuussa 2009.

Ylöjärvi-Hämeenkyrö -hanke toteutetaan vasta Tampere-Vaasa –yhteysvälihankkeen toisessa vaiheessa aikaisintaan runsaan kymmenen vuoden kuluttua.

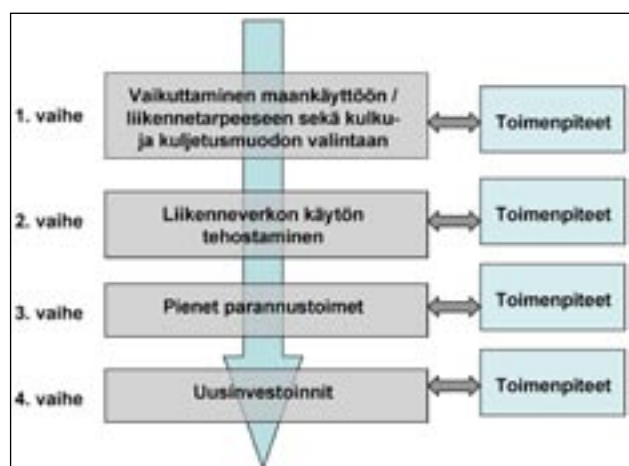


Kuva 8. YVA-menettelyn ja linjausvaihtoehtojen suunnittelun alustava aikataulu

3 HANKKEEN TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT

Tiehallinto on ottanut käyttöön liikennejärjestelmäsuunnittelun ja väyläsuunnittelun eri tasoilla ja vaiheissa niin kutsutun neliporrasanalyyysin. Se on menettely, jonka avulla liikennejärjestelmän kehittämistä tarkastellaan kokonaisuutena ja pyritään turvaamaan tieverkon palvelutaso ennen isojen investointien toteutumista. Liikennejärjestelmän kehittämisen sisältämä kokonaisuus koostuu monien eri toimijoiden toimenpiteistä ja keinoista.

Neliporrasanalyysi sisältää seuraavat vaiheet:



Kuva 9. Neliporrasanalyysi

Valtatien 3 kehittämisessä välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö voidaan tässä suunnitteluvaiheessa käyttää neliporrasanalyyysin vaiheita 3 ja 4. Näin pyritään optimoimaan tieosuuden kehittämiseksi tarvittavat toimenpiteet käyttäen hyödyksi pieniä parannuksia ennen järeitä toimenpiteitä (nykyisen tien parantaminen 2+2-kaistaiseksi tai uuden tielinjauksen rakentaminen). Keskeistä analyyysin soveltamisessa on sovitun liikenneturvallisuus- ja sujuvuustason ylläpitäminen pitkällä aikavälillä.

3.1 Vaihtoehtojen muodostaminen

Vaihtoehtojen muodostamisen tavoitteena on löytää valtatielle 3 välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö maastokäytävä (joko uusi tielinjaus tai nykyisen tien kehittäminen) ja kehittämisspolku, joka parhaiten vastaisi tavoitetilanteessa tien kehittämiselle asetettuja tavoitteita niin liikenteen sujuvuuden kuin liikenneturvallisuudenkin osalta. Lisäksi ratkaisun tulee vastata kehittyvän maankäytön tarpeita, ja sen tulee myös olla ympäristön kannalta hyväksyttävä. Vaihtoehtojen muodostamisen tavoitteena on tutkia edellä kuvattujen seikkojen kannalta hyväksyttäviä, mutta vaikutuksiltaan erilaisia maastokäytäviä.

3.2 Aiemmin tutkitut vaihtoehdot

Valtatien 3 välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö on aiemmin laadituissa suunnitelmissa ja selvityksissä tutkittu sekä nykyisen tien parantamista että uutta, valtatie 3 pohjoispuolitse kulkevaa linjausta. Aiempien suunnitteluvaiheiden mukaisia valtatie 3 suuntausvaihtoehtoja ei ole käsitelty voimassa olevan YVA-lainsäädännön mukaisesti.

Vuonna 1994 valmistuneessa yleissuunnitelmassa esitettiin kuvan 10 mukainen pitkä linjaus, johon Ylöjärven ja Hämeenkyrön maankäytön suunnittelu on tukeutunut.

Vuonna 2005 valmistuneessa välin Ylöjärvi–Vaasa kehittämissuunnitelmassa esitettiin kuvan 10 mukainen lyhyt uusi linjaus sekä useita nykyisen tien pieniä parantamistoimenpiteitä välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö. Sasin kohdalla selvityksessä esitetään mm. keskikaiteita ohituskäistille sekä tien tasauksen parantamista. Lisäksi selvityksessä esitetään eritasoliittymän rakentamista Sasiin sekä yksityistieliittymien korvaamista tiejärjestelyillä. Riista-aitoja on esitetty täydennettäväksi ja pohjavesisuojuukset tarvittavilta osin uusittaviksi.

Äkönmaan kohdalla Hämeenkyrössä kehittämisselvityksessä esitetyt parantamistoimenpiteet sisältävät liittymien parantamista ja vähentämistä sekä melusteiden lisäämistä Rajalan alueella. Lisäksi esitetään valaistuksen rakentamista Metsäkylästä Pentinmaan liittymään.

Tampereen läntisen kehätien ja valtatie 3 risteysalueelle on kehittämissuunnitelmassa esitetty kevytliikenteen alikulun sekä kiihdytyskaistan rakentaminen Kehätielle.

Nykyisen tien järeää parantamista ei ole esitetty aiemmissa suunnitelmissa.

3.3 Arvioitavat vaihtoehdot

- VE 0+ Nykyisen valtatie 3 parantaminen pienin toimenpitein
- VE 1 Nykyisen tien parantaminen 4-kaistaiseksi, 2+2 kaistaa

- VE 2 Uusi lyhyt linjaus, 2+2 kaistaa
- VE 3 Uusi pitkä linjaus, jossa alavaihtoehdot 3a ja 3b, 2+2 kaistaa

VE 0 eli hankkeen toteuttamatta jättäminen ei ole varsinainen tutkittava vaihtoehto, vaan muita vaihtoehtoja verrataan nykytilanteeseen. Vertailuvaihtoehto sisältää nykytilanteen sekä rakenteilla olevat ja lähiaikoina toteutettavat parantamistoimenpiteet.

Vaihtoehto 0, vertailuvaihtoehto, jossa valtatie säilyy nykyisellään

Vaihtoehto 0 (VE 0) vastaa nykytilannetta. Nykyisen valtatie 3:n vaakageometria on melko hyvä ja täyttää pääasiassa valtateille asetetut vaatimukset. Valtatieosuus on hyvin mäkinen noudattaen alueen topografisia maastonmuotoja eikä pystygeometria näin ollen kaikilta osin täytä valtateille asetettuja vaatimuksia.



Kuva 10. Soppeenmäki – Sarkkila yleissuunnitelmassa 1994 tutkittu linjausvaihtoehto (vihreä) sekä Ylöjärvi – Vaasa kehittämissuunnitelmassa 2005 esitetty uusi lyhyt linjaus (punainen)



Kuva 11. Tarkasteltavat maastokäytävät

Valtatiellä nopeusrajoitukset vaihtelevat 70–100 km/h. Ylöjärven taajaman kohdalla nopeusrajoitus vaihtelee 70–80 km/h. Tällä tieosuudella on useita liikennevalo-ohjattuja tasoliittymiä. Koko tarkasteltavalla tieosuudella on yksi ohituskaistaosuus kumpaankin suuntaan Hämeenkyrön alueella. Ohituskaistojen kohdalla tien nopeusrajoitus on 100 km/h. Ohituskaistojen kohdalla on muutamia vilkasliikenteisiä tasoliittymiä. Tieosuudella on myös maanteiden tasoliittymiä, joiden kohdalla nopeusrajoitukset ovat 80–100 km/h. Valtatiellä on myös jonkin verran yksityistie liittymiä.

Valtatie sijaitsee noin 10 kilometrin matkalla pohjaveden muodostumisalueella ja tällä kohdalla valtatiellä on pohjavesisuojaus. Ylöjärven Metsäkylän asuinalueen kohdalla on valtatie reu- nassa meluste. Muulla valtatieosuudella melusteita ei ole. Metsäkylän asuinalueen lisäksi valtatie varrella useamman asuinrakennuksen muodostamia alueita on Sasin kohdalla. Lisäksi valtatie varrella on jonkin verran asutusta. Ylöjärven taajaman kohdalla Elovainion ja Metsäkylän välillä valtatie varrella sijaitsee teollisuus- ja kauppakiinteistöjä.

Vaihtoehto 0+, nykyisen valtatie parantaminen pienin toimenpitein

Vaihtoehdossa 0 + (VE 0+) tutkitaan sellaisia kustannuksiltaan edullisia, jo aiemmin kuvattu- ja toimenpiteitä, joiden avulla nykyisen valtatie liikenteen sujuvuutta, toimivuutta ja liikenneturvallisuutta voidaan parantaa. Näitä ovat esimerkiksi liikenteen olosuhteista riippuvat telematiikan toimenpiteet (muuttuvat nopeusrajoitukset, säätöinformaatio) ja tievalaistuksen lisääminen.

Vaihtoehto 1, nykyisen tien järeä parantaminen 4-kaistaiseksi

Nykyisen tien vaakageometria täyttää suurim- malta osin lopputilanteen tavoitteet, mutta pysty- geometria on ajoittain liian pienipiirteinen, mikä aiheuttaa leikkaus- ja pengerrystarpeita. Tien ra- kenteellinen kunto ja leveä poikkileikkaus (mm. nykyiset ohituskaistaosuudet) tarjoavat hyvät lähtökohdat tien leventämiseen keskikaiteelli- seksi 2+2-kaistaiseksi eritasoliittymillä varuste- tuksi sekaliikennetieksi. Elovainion kohdalla jou- dutaan kuitenkin eritasoliittymän kohdalla tyyty-

mään alempaan mitoitusnopeuteen (70 km/h) tavoitenopeuden 100 km/h sijasta tilanahtauden aiheuttaman pienen kaarresäteen vuoksi.

Länsipäässä nykyinen tie sijoittuu pohjavesialu- eelle, joten nykyinen suojaus on tässä vaihtoeh- dossa uusittava. Pohjavesisuojaus vaativil- la osuuksilla nykyistä tietä ei kannata leventää useammassa vaiheissa, vaan se on järkevintä rakentaa kerralla lopputilanteen mukaiseksi 2+2 -kaistaiseksi tieksi.

Lopputilanteen mukaisella keskikaiteellisella 2+2-kaistaisella ratkaisulla tielle ei voida sallia tasoliittymiä, mikä edellyttää runsaampaa erita- soliittymien määrää. Rinnakkaistien ei tarvitse olla maantiemäisen juoheva tai jatkuva, jolloin voidaan hyödyntää jo olemassa olevaa, alempaa tieverkkoa. Tehokkaan meluntorjunnan rakenta- minen on tässä vaihtoehdossa haasteellista.



Kuva 12. Nykyisellä valtatiellä 3 on turvallisuus- puutetta

Vaihtoehto 2, uusi lyhyt linjaus

Vaihtoehtoon 2 alkuosa noudattaa kantatie 65 (Uusi-Kuruntie) nykyistä linjausta, minkä vuoksi Elovainion eritasoliittymän kohdalla joudutaan tyytymään 80 km/h mitoitusnopeuteen. Elovaini- on teollisuusalueen kohdalla väylä sijoittuu uu- teen maastokäytävään nykyisen valtatie poh- joispuolelle. Vaihtoehto 2 kulkee Leivätönsuon ja Isosuon kautta Tornivuoren eteläpuolelta ja Iso Työläjärven pohjoispuolelta. Vaihtoehto si-

vuaa Lainalammisuota pohjoispuolelta ja kulkee aivan Mäyräjärven pohjoispuolelta ja Ahvenusjärven eteläpuolelta. Tästä vaihtoehto 2 jatkaa suoraan länteen kohti nykyistä valtatietä kohdallen matkalla maantien 13157. Vaihtoehto 2 yhdistyy nykyiseen valtatiehen ennen Sasin liittymää. Vaihtoehdossa 2 valtatie sijaitsee uudessa maastokäytävässä noin 10 kilometrin matkalla.

Vaihtoehdossa 2 maastokäytävän matkalla on jonkin verran korkeustasoltaan vaihtelevaa maastoa. Maastokäytävä sijaitsee lähinnä metsäalueilla ja ylittää useita suoalueita, joista suurimmat Isosuo ja Leivätönsuo. Asuinrakennuksia maastokäytävän läheisyydessä on Iso Työläjärven pohjoispuolella ja maantien 13157 varrella.

Vaihtoehto 3, uusi pitkä linjaus

Vaihtoehdot 2, 3a ja 3b noudattavat samaa maastokäytävää suunnittelualan itäpäästä Uusi-Kuruntieltä Vääräjärven eteläpuolelle saakka. VE 3a kiertää Ahvenusjärven ja Pirttijärven eteläpuolelta ja VE 3b pohjoispuolelta. Tämän jälkeen linjaukset yhtyvät uudelleen ja noudattavat samaa maastokäytävää kulkien loivasti kohti nykyistä valtatietä 3. Tien on suunniteltu yhtyvän tiesuunnitelmavaiheessa olevaan Hämeenkyrön ohitustiehen.

Alavaihtoehto 3a

Vaihtoehdon 3a alkuosa noudattaa kantatien 65 (Uusi-Kuruntie) nykyistä linjausta, minkä vuoksi Elovainion eritasoliittymän kohdalla joudutaan tyytymään 80 km/h mitoitusnopeuteen. Elovainion teollisuusalueen kohdalla väylä sijoittuu uuteen maastokäytävään nykyisen valtatien pohjoispuolelle. Vaihtoehto 3a kulkee Leivätönsuon ja Isosuon kautta Tornivuoren eteläpuolelta ja Iso Työläjärven pohjoispuolelta. Vaihtoehto sivuaa Lainalammisuota pohjoispuolelta ja kulkee aivan Mäyräjärven pohjoispuolelta ja Ahvenusjärven eteläpuolelta. Maantien 13157 kohdalta vaihtoehto lähtee pohjoista kohti ylittäen Lakeissuon ja kulkee Kukunvuoren eteläpuolelta lähtien viistosti länsisuunnassa kohti nykyistä valtatietä. Vaihtoehto 3a yhdistyy nykyiseen valtatiehen Sarkkilanjärven itäpuolella. Vaihtoehdossa 3a valtatie sijaitsee uudessa maastokäytävässä noin 16 kilometrin matkalla.

Vaihtoehto 3a sijaitsee pääosin metsämaise-massa, Sarkkilanjärven pohjoispuolella vaihtoehto 3a sijoittuu pelto-osuudelle. Vaihtoehto 3a ylittää myös useita suoalueita, joista suurimmat ovat Lakeissuo, Isosuo ja Leivätönsuo. Asuinrakennuksia maastokäytävän läheisyydessä on Iso Työläjärven pohjoispuolella ja maantien 13157 varrella.

Alavaihtoehto 3b

Vaihtoehdon 3b alkuosa noudattaa kantatien 65 (Uusi-Kuruntie) nykyistä linjausta, minkä vuoksi Elovainion eritasoliittymän kohdalla joudutaan tyytymään 80 km/h mitoitusnopeuteen. Elovainion teollisuusalueen kohdalla väylä sijoittuu uuteen maastokäytävään nykyisen valtatien pohjoispuolelle. Vaihtoehto 3b kulkee Leivätönsuon ja Isosuon kautta Tornivuoren eteläpuolelta ja Iso Työläjärven pohjoispuolelta. Vaihtoehto 3b sivuaa Lainalammisuota pohjoispuolelta. Vääräjärven kohdalla vaihtoehto 3b eroaa muista vaihtoehdoista ja suuntautuu Vääräjärven länsipuolelta ja Ahvenusjärven pohjoispuolelta Hautasuon yli. Tästä vaihtoehto 3b suuntautuu länteen ja yhtyy Lakeissuon ja Kukunvuoren välissä vaihtoehtoon 3a. Tästä vaihtoehto 3b lähtee viistosti länsisuunnassa kohti nykyistä valtatietä. Vaihtoehto 3b yhdistyy nykyiseen valtatiehen Sarkkilanjärven itäpuolella. Vaihtoehdossa 3b valtatie sijaitsee uudessa maastokäytävässä noin 16 kilometrin matkalla.

Vaihtoehto 3b sijaitsee pääosin metsämaise-massa. Sarkkilanjärven pohjoispuolella vaihtoehto 3b sijoittuu vaihtoehdon 3a tavoin pelto-osuudelle. Etenkin vaihtoehdon itäpuolella korkeuserot maastossa ovat melko vaihtelevia. Vaihtoehto 3b ylittää myös useita suoalueita, joista suurimmat ovat Hautasuo, Isosuo ja Leivätönsuo. Asuinrakennuksia maastokäytävän läheisyydessä on Iso Työläjärven pohjoispuolella, Pirttijärven pohjoispuolella ja maantien 13157 varrella.

4 SUUNNITTELUALUEEN NYKYTILANNE

4.1 Hankkeen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Pirkanmaan maakunnassa Ylöjärven kaupungin ja Hämeenkyrön kunnan alueilla. Suunnittelualueen sijainti on esitetty kuvassa 13.

4.2 Luonnonympäristö

Maaperä

Suunnittelualueen eteläreuna rajoittuu nykyiseen valtatiehen, joka on rakennettu harjumuodostuman kohdalle. Harjun maaperä on karkearakeista kivikkoa sekä lajittunutta soraa ja hiekkaa. Harjun pohjoisreunassa muodostuma



Kuva 13. Suunnittelualueen sijainti

muuttuu hienoksi hiekaksi. Valtatien nykyinen linjaus noudattaa likimain karkearakeisen soran ja hienon hiekan rajakohtaa. Harjun karkearakeinen ydin on 0,6–1 kilometrin levyinen. Maapeite on paksuimmillaan 50–60 metriä ruhjelaaksojen kohdalla. Muualla keskipaksuus on 20–30 metriä. Harjualueella on runsaasti suppakuoppia.

Harjun pohjoispuolella maaperä on pääosin moreenia. Moreenikumpareiden välissä on soistuneita alueita, joissa maaperä on turvetta ja liejuista silttiä sekä savea. Turpeen ja pehmeän maakerroksen paksuus ei ole näissä kuopissa yleensä kovin suuri.

Suunnittelualan itäosassa, Sarkkilanjärven pohjukassa, valtatie 3 ylittää laajan, noin 2–3 kilometriä leveän savialueen, jossa pehmeiden maakerrosten syvyys on paikoin suurempi kuin 10 metriä. Jokiuoman läheisyydessä esiintyy myös hyvin pehmeää ja vesipitoista liejua.

Kallioperä

Kallioperä muuttuu Ylöjärvellä syväkivilajeista liuskeiksi. Niin kutsuttu Tampereen liuskealue on leveimmillään noin 20 kilometriä ja ulottuu katkonaisena vyöhykkeenä Kankaanpäästä Päijänteen itäpuolelle. Vesi liikkuu yleensä vain kallion raoissa, halkeamissa ja ruhjevyöhykkeissä. Pohjavesialueen hydrogeologisissa selvityksissä on

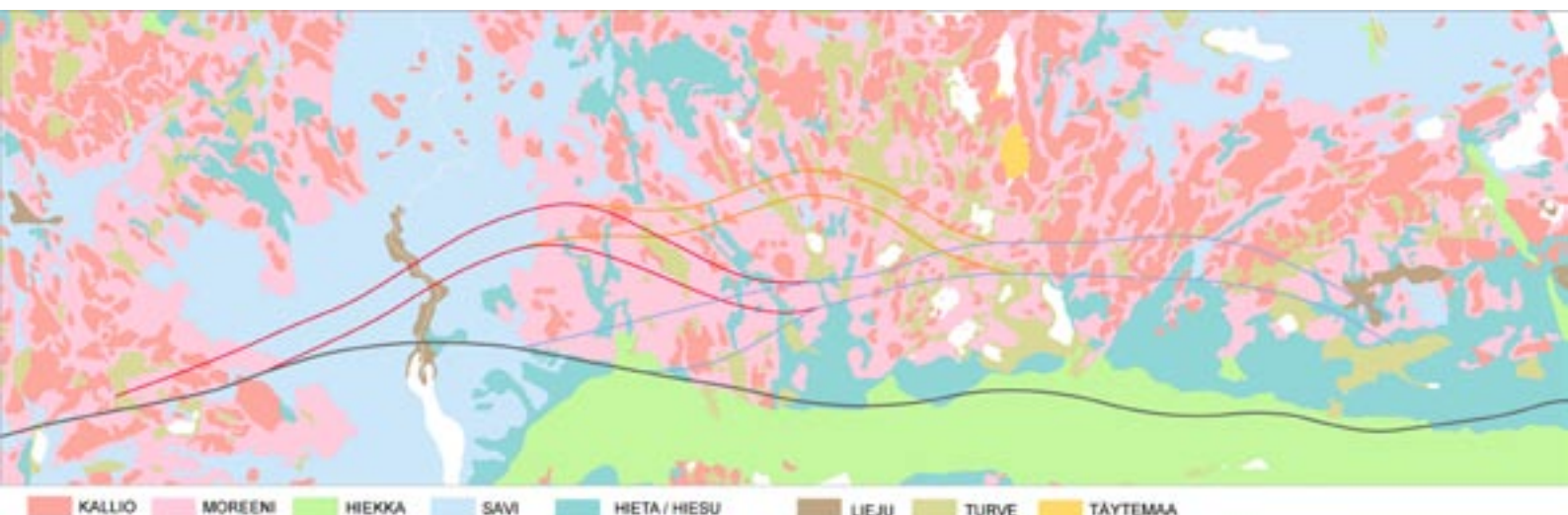
suoritettu luotauksia, joissa kallionpinnan sijainti on määritetty likimääräisesti. Tutkimuksissa on havaittu myös ruhjevyöhykkeitä, jotka ohjaavat merkittävällä tavalla pohjaveden kulkeutumista.

Suunnittelualueella ei sijaitse geologisesti arvokkaita kallioalueita.

Luonnonolot

Luonnonmaantieteellisessä aluejaossa Hämeenkyrö ja Ylöjärvi kuuluvat eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen. Suunnittelualue on luonnonoloiltaan hyvin pienipiirteistä ja mosaiikkimaista. Alueelta löytyy ojitettuja soita, harjuja, kuivia ja tuoreita kankaita, puroja ja kulttuuriympäristöjä. Suunnittelualueella vuorottelevat tuoreet kankaat ja kallioisemmillä alueilla kasvavat kuivat kangasmetsät. Selvitysalueen metsät ovat pääosin kuusivaltaisia tuoreita kangasmetsiä, jotka ovat pitkään olleet talousmetsäkäytössä ja jotka ovat hyvin eri-ikäisiä. Lisäksi alueella on hakkuuaukeita, joista suurin sijaitsee vaihtoehtoon 2 maastokäytävän ja vanhan tien yhtymäkohdan pohjoispuolella.

Alueella sijaitsevat, pääasiassa mäntypuustoiset suot (mm. Lakeissuo) on lähes kokonaan ojitettu ja suot ovat kuivuneet turvekankaiksi. Leivätön suota on ojitettu ja se on vain osittain kuivunut turvekankaaksi. Hämeenkyrössä, Rokkakoskenjoen ja Pentinmaan maatalousvaltaisessa



Kuva 14. Suunnittelualan maaperä

kulttuuriympäristössä, hallitsevat maisemaa maatalouskäytössä olevat peltoalueet. Suunnittelualueella virtaa myös lukuisia pieniä oja ja puroja, jotka alueelle tehtyjen maastokäyntien perusteella ovat kuitenkin pääosin perattuja, eivätkä enää luonnontilaisia. Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä elinympäristöjä on Rokkakoskenjoen kosteikoissa ja Työlänojan purolehdossa. Pentinmaan järviolueella sijaitsee useita pieniä järviä (mm. Vääräjärvi, Mäyräjärvi ja Ahvenusjärvi), joita ympäröivät suhteellisen laajat yhtenäiset metsäalueet.

Alueella ei ole tiedossa luonnonsuojelulain 29 §:n tarkoittamia suojeltavia luontotyyppejä. Ylöjärven Metsäkylän ja Uusi-Kuruntien kaavoituksen yhteydessä vuosina 2000–2007 tehtyjen luontoselvitysten yhteydessä suunnittelualueelta on havaittu kuusi metsälain 10 §:n mukaista erityisen tärkeää elinympäristöä: Työlänojan puronvarsi, lähteinen lehtokorpi, joka jää maastolinjan eteläpuolelle, Leivätönsuon kaksi luonnontilaisinta aluetta, Työlänojan keskiosat, sekä 100-vuotias kuusikko Leivätönsuon luoteispuolella (kuva 15).

lökkäämpien talousmetsien ja peltojen reuna-
vyöhykkeissä, sekä purojen ja ojien varsilla sijaitsee joitakin sekapuustoisia, luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita biotooppeja, jotka voivat olla mm. liito-oravalle potentiaalisia elinympäristöjä. Tällaisia kohteita ovat esim. Alaisenjärven eteläpuolella sijaitsevan peltoalueen pohjoispuoli, Mansikkamäen länsipuoli ja Lähdeahde sekä Ahvenusjärven ja Mäyräjärven välisen peratun laskuojan varsi. Kohteissa tullaan tekemään tarkemmat liito-orava selvitykset keväällä 2009.

Kasvillisuus

Suunnittelualueella sijaitsevat metsät ovat erikäisiä talousmetsiä. Nykyisen tielinjauksen pohjoispuolella vallitsevat kuusivaltaiset tuoreet kangasmetsät ja eteläpuolella harjuaalueilla taas mäntyvaltaiset kangasmetsät. Lehtokasvillisuutta alueella on vähän, lähinnä purojen ja Rokkakoskenjoen varsilla sekä pieniä lehtomaisia laikkuja pelto-ojien ja metsien vaihtumisyöhykkeissä. Tällaisia kohteita sijaitsee mm. Mansikkamäen länsipuolella sekä Lähdeahdeessa Hämeenkyrössä. Suunnittelualueella ei sijaitse arvokkaita perinnebiotooppeja.

Valtaosa alueen soista on ojitettu, mutta joitakin suhteellisen luonnontilaisia suolaikkuja on kuitenkin jäljellä Ylöjärven Leivätönsuolla alueelle kaavoituksen yhteydessä tehtyjen luontoselvitysten (v. 2005–2006) mukaan. Kulttuuriympäristöissä, mm. Pentinmaalla ja Metsäkylässä on joitakin kesantopeltoja, joilla kasvaa niittykasvillisuutta.

Ylöjärven puolella kasvillisuudeltaan paikallisesti arvokkaita alueita ovat Työlänojan varrella sijaitsevat puronvarsilehtokohteet ja Leivätönsuon luonnontilaisemmat alueet (Keskitalo 2006, 2005, Kallio & Keskitalo 2007). Hämeenkyrön kunnan alueella arvokkaimpia kasvillisuusalueita ovat aikaisempien selvitysten (Laurinoli 1996) perusteella Rokkakoskenjoen varren kosteikot, Sarkkilanjärven rantakasvillisuusalueet sekä Pirttijärven laskupuron Alaisenjärven päässä sijaitseva purolehto. Laurinollin tekemän selvityksen mukaan purolehdossa on kasvanut mm. kotkansiipeä, mustakonnanmarjaa, lehtorvokkia ja lehtokuusamaa. Lisäksi alueen keskiosassa on molemmin puolin tehty avohakkuita, jotka ulottuvat ojan reunaan. Hämeenkyrön Ketunkiven- ja Pinsiönkankaan rajamailla sijaitsevan Paskolamminmaan tuntumassa sijaitsee arvokas kasvialue, jolla on havaittu aikaisemmin harjumasmalaa, lehtoneidonvaippaa, nuokkukohkia ja metsänätkelmää (Laurinoli 1996).

Eläimistö

Nisäkkäät

Suunnittelualueen eläinlajisto on pääosin tyyppistä talousmetsien lajistoa. Alueella liikkuu muun muassa hirviä ja kauriita. Luontodirektiivin liitteen IV (a) lajista joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei saa hävittää tai heikentää (Isl 49 §), suunnittelualueella esiintyy lepakoita ja liito-oravia. Ylöjärvellä liito-oravien esiintymät on kartoitettu kaavoitukseen liittyvien luontoselvitysten yhteydessä (mm. Uppstu & Kalkko 2005-2006, Kytömäki & Uppstu 2006). Useissa selvityksissä on havaittu liito-oravia. Havainnot ja liito-oravalle tärkeät elinympäristöt on esitetty kuvassa 15. Hämeenkyrössä liito-oravia on tavattu Rokkakoskenjoen mutkasta.

Ylöjärvellä on kartoitettu myös lepakoiden lisääntymis- levähdyspaikat, kulkureitit ja tärkeät ruokailualueet (Siivonen & Wermundsen 2006). Suunnittelualueelta löydettiin neljä lepakoille tar-

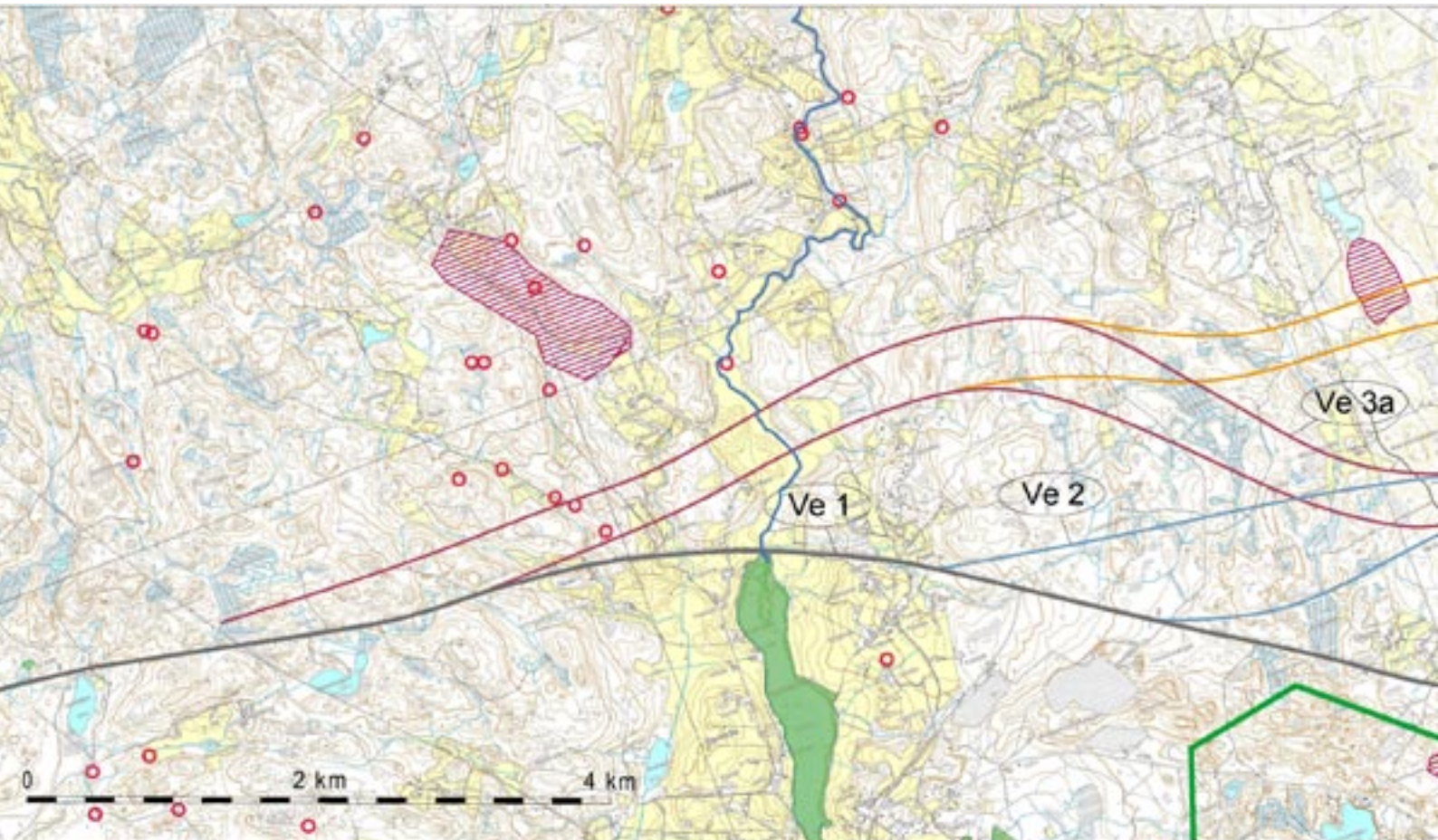
keää elinympäristöä, joissa havaittiin viiksisiip-
poja/isoviiksisiippoja, pohjanlepakoita ja yhdel-
tā alueelta (Työlajärven eteläpää) vesisiippoja.
Näillä alueilla lepakoiden on arvioitu saalistavan
aktiivisesti vain osan kesää tai satunnaisesti.
Hämeenkyrön kunnan puolelta lepakoita ei ole
kartoitettu.

Linnusto

Ylöjärven kunnan puolella suunnittelualan linn-
nusto on kartoitettu alueen kaavoituksen yhtey-
dessä vuosina 2005–2007.

Alueelle on laadittu seuraavat linnustaselvityk-
set:

- Ylöjärven Elovainion ja Kangasniemen alueen linnusto- ja liito-oravaselvitys 2005–2006
- Linnustaselvitys Ylöjärven Metsäkylän alu-
eella 2007
- Ylöjärven Elovainion osayleiskaava-alueen
pesimälinnusto 1996
- Ylöjärven Takamaan osayleiskaava-alueen
pesimälinnusto vuosina 200–2002
- Linnustaselvitys Ylöjärven Metsäkylän alu-
eella 2007



- Natura-alueet ja luonnonsuojelualueet
SYKE:n OIVA-paikkatietopalvelu
- Maakuntakaavassa esitetty luonnon monimuotoisuuden
kannalta erityisen tärkeä alue, erityyppisiä luonnonarvoja
- Luonnonsuojelualue (Maakuntakaava)
- Arvokkaat pienvedet, kosteikot ja suot
Laurinö (1990), Hämeenkyrön arvokkaat luontokohteet, Marja-Liisa
Pitkänen (2003), Rokkaoskenjoen hoitosuunnitelma.

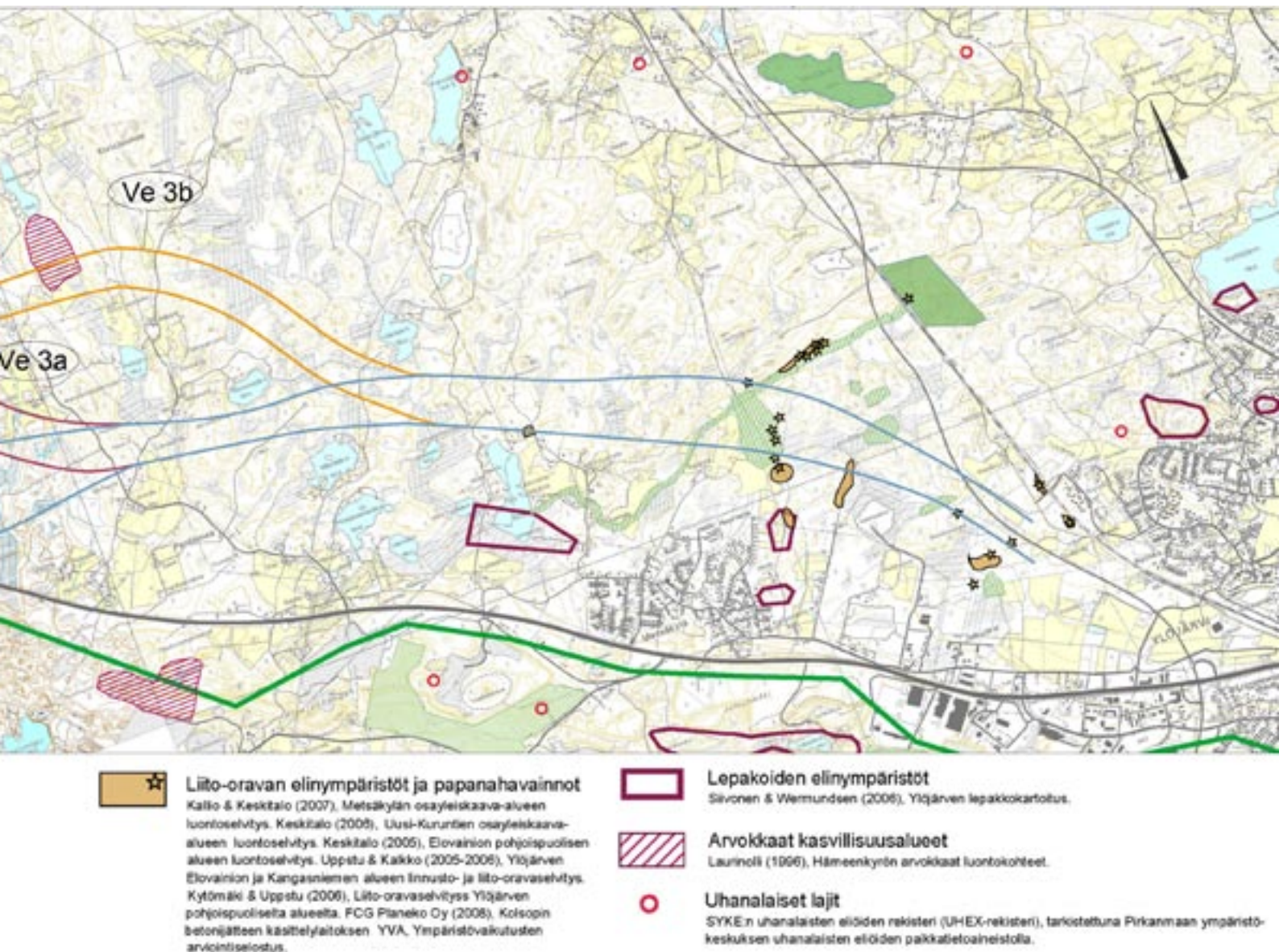
- Paikallisesti arvokkaat luontokohteet
ja metsälainmukaiset kohteet
Kallio & Keskitalo (2007), Metsäkylän osayleiskaava-alueen
luontaselvitys, Keskitalo (2006), Uusi Kuruntien osayleiskaa-
va-alueen luontaselvitys, Keskitalo (2005), Elovainion
Pohjoispuolisen alueen luontaselvitys.

Selvityksissä suunnittelualueella on havaittu muun muassa käki, tilitatti ja pyy. Selvityksissä linnustollisesti tärkeiksi alueiksi on arvioitu muun muassa osia Leivätönsuosta, Työlänjojan puronvarsilehto ja Metsäkylän pohjoispuolella sijaitseva kuusikko, joka on myös lepakoiden ruokailualue.

Hämeenkyrön kunnan puolella linnustollisesti arvokkain alue on Sarkkilanjärvi, jolla esiintyy lintudirektiivin liitteen I lajeja: kalatiira, kaulushaikara, liro, luhtahuitti ja ruiskääkkä. Muita lammella säännöllisesti tavattavia lajeja ovat mm. heinätavi, jouhisorsa ja punajalkaviklo.

Muut uhanalaiset lajit

Suunnittelualueelle Hämeenkyrössä sijoittuu uhanalaisen perhosen, lehtohopeatäplän (*Bohria titania*) esiintymä. Alueelta on havaittu lajia useasta pisteestä ja useammalta vuodelta. Lehtohopeatäplä (VU, E) on aurinkoisten metsäaukioiden ja niittyjen päiväperhoslaji, joka on harvinaistunut Suomessa metsälaidunnuksen loppumisen ja metsien kuusettumisen vuoksi. Lehtohopeatäplä on arvioitu uusimmassa uhanalaisluokituksessa (Rassi ym. 2001) vaarantuneeksi lajiksi ja se on rauhoitettu sekä erityisesti suojeltava laji. Luonnonsuojelulain mukaan erityisesti suojeltavan lajin säilymiselle tärkeän



Kuva 15. Arvokkaat luontokohteet suunnittelualueella

esiintymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kielletty. Kielto astuu voimaan, kun alueellinen ympäristökeskus on päätöksellään määritellyt esiintymispaikan rajat ja antanut päätöksen tiedoksi omistajille ja haltijoille.

Suojelualueet

Suunnittelualueen länsipäässä, valtatie 3 -tun-
tumassa, sijaitsee Sarkkilanjärven Natura 2000-
-alue (FI0309006), joka on lintudirektiivin mu-
kainen erityinen suojelualue eli ns. SPA -alue. Sarkkilanjärvi on umpeen kasvava järvi, jossa avovettä on enää 1–2 hehtaaria. Alueella kasvaa laajoja järvikorteikkoja. Ympäröiviltä laajoilta peltoalueilta valuvat vedet kuormittavat järveä.

Sarkkilanjärvi on valtakunnallisesti arvokas lintu-
alue ja tärkeä muutonaikainen levähdyspaikka linnuille. Sarkkilanjärvi on valtakunnallisen lintu-
vesiohjelman kohde. Pirkanmaan 1. maakunta-
kaavassa Sarkkilanjärven alue on merkitty nat-
ja S-merkinnöillä. Suojelu toteutetaan vesilain ja luonnonsuojelulain nojalla.

Sarkkilanjärvelle on vuonna 2007 laadittu alueen käyttö- ja hoitosuunnitelma (Pitkänen 2007), johon on tiivistetysti raportoitu myös järvellä tehtyjä kasvillisuuden (2005) ja lintulajiston (2005) seurantoja. Alueelle on tehty myös hyönteisselvitys vuonna 2008.

Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee myös Perkonmäen ja Hirvijärven Natura-alueet, mutta ne eivät sijoitu tien vaikutuspiiriin. Perkonmäki sijaitsee kilometrin ja Hirvijärvi noin 2,5 kilometrin päässä lähimmästä maastokäytävästä. Perkonmäen alue (FI356001, SCI) kuuluu Natura 2000-verkostoon luonnontilaisten vanhojen havu- ja lehtipuusekametsien vuoksi. Alueen läpi virtaavan Työlänjoen varren boreaalisessa lehdossa kasvaa mm. imikkää, taikinamarjaa, lehtoleinikkiä ja näsiä. Muita huomion arvoisia lajeja ovat lintudirektiivilaji pikkusieppo, peukaloinen ja uhanalainen rusokääpä. Alue kuuluu vanhojen metsien suojeluohjelman yksityismaiden kohteisiin. Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa alueella on nat- ja SL-merkinnät ja suojelun toteutuskeinona on luonnonsuojelulaki.

Hirvijärvi (FI356005, SPA) on matala lintujärvi, joka on ruskosuohaukan elinympäristöä. Muis-
ta lintudirektiivin linnuista alueella tavataan kala-
tiira, laulujoutsen, luhtahuitti, mustakurkku-uikku sekä uhanalainen selkälökki. Pirkanmaan maa-
kuntakaavassa kohde on maakunnallinen lintu-
vesikohde ja suojelun toteutuskeinoina ovat ve-
silaki ja luonnonsuojelulaki. Hirvijärvi on merkitty Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa merkinnällä nat.

Nykyisen valtatie eteläpuolella on kaksi maa-
kuntakaavan mukaista suojelu-aluetta: Pinsiön-
kankaan luonnonsuojelualue (YSA042001) ja Pikku-Ahvenistonharju (YSA043522). Nämä suojelualueet sijaitsevat noin puoli kilometriä nykyisestä valtatiestä. Arviointiselostusvaiheessa selvitetään näille alueille aiheutuvat vaikutukset tiehankkeesta.

Pinta- ja pohjavedet

Pintavedet

Suunnittelualueen itäisimmän valuma-alueen (35.314 Vahantajoen valuma-alue) vedet kulkeutuvat alueelta itään Näsijärveen valuma-alueelle 35.311). Alueen vedet valuvat Laihalammin suolta saakka Vähä-Työlänjärven ja Iso Työlänjärven kautta Työlänjoaa pitkin Näsijärveen. Laihalammin itäpuolella oleva Tornivuori on alueen korkein kohta +180. Tornivuoren luoteispuolella olevat Ahvenusjärvi ja Vääräjärvä niitä ympäröivine suoalueineen laskevat Vahantajoen kautta Näsijärveen.

Suunnittelualueen keskimäinen valuma-alue (35.595 Äkönmaanjoen valuma-alue) purkaa pintavedet alueelta itään Rokkakoskenjokeen valuma-alueelle 35.591. Pirttijärvi ja Alaisenjärvi sekä niiden länsipuolella olevat laajahkot suoalueet kuten Lakeissuo, Pitkäsuo ja Lauttasuo laskevat Rokkakoskenjokeen ja edelleen Sarkkilanjärveen. Laihalammin länsipuolella oleva Mäyräjärvä ja Pihlajaniemen järvi laskevat valtatie 3 ali harjumuodostumaan.

Suunnittelualueen läntisimmältä valuma-alueelta (35.591 Lavajoen valuma-alue) vedet purkautuvat valuma-alueelta etelään Mahnalanselkään valuma-alueelle 35.511. Lauttasuon eteläpuolella oleva Lehtiladonsuo laskee etelään laskuojan

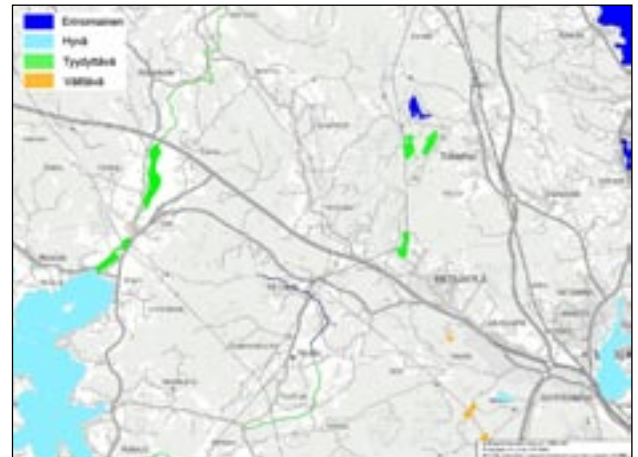
alittaessa nykyisen valtatie kahdesta kohdasta päätyen Sarkkilanjärven pohjukkaan.

Suunnittelualueen valuma-alueet on esitetty kuvassa 16.

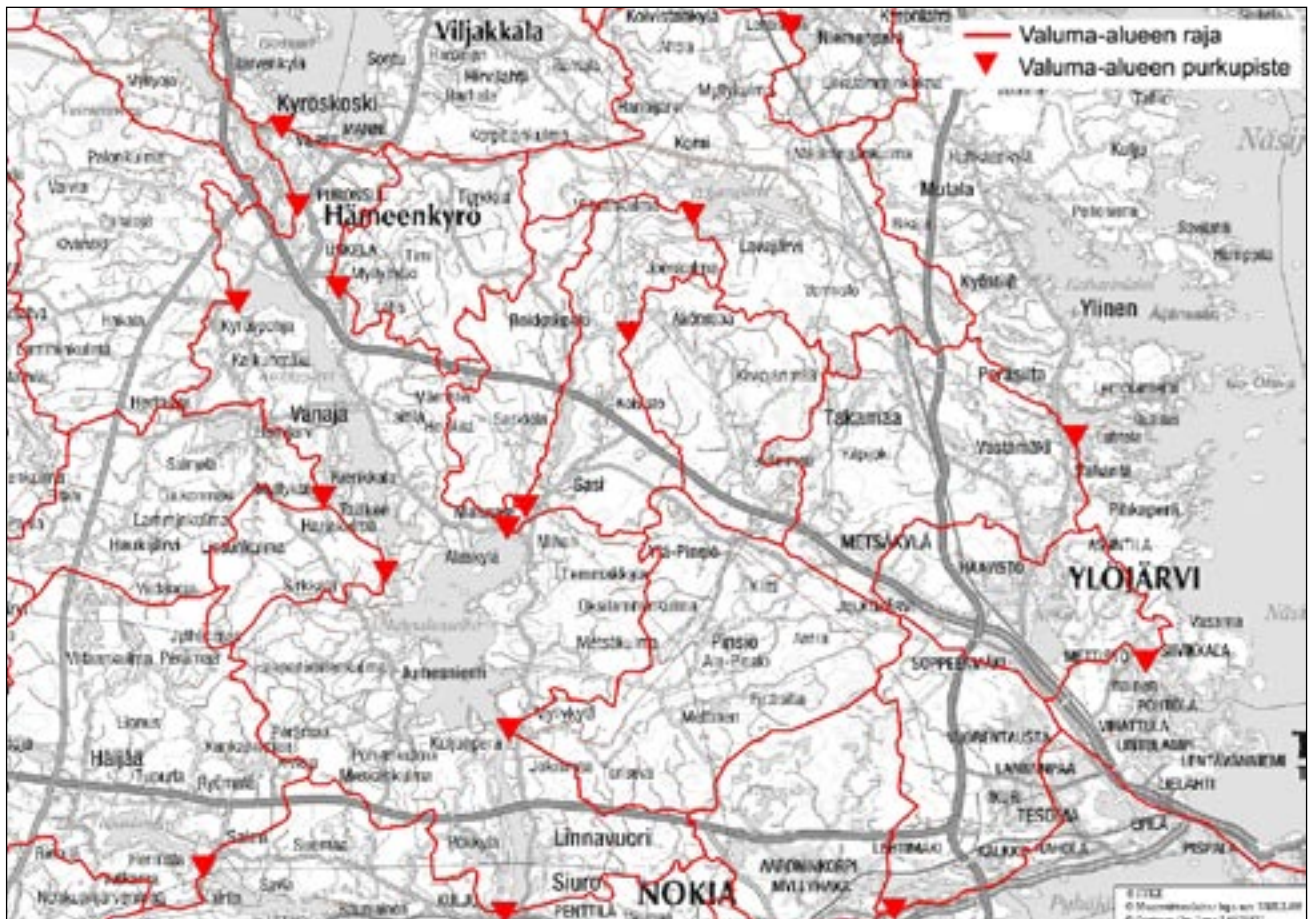
Pohjaveden muodostumisalueella merkittävä osa pintavesistä imeytyy harjuun lukuun ottamatta pohjavesisuojaattuja tieosuksia. Suojatun alueen vedet puretaan laskuojien kautta läheisille suoalueille tai suoraan vesistöön. Kloridipitoisuuden kasvua on pohjavesisuojauksen rakentamisen jälkeen havaittu purkukohtien alapuolisissa vesistöissä.

Vesistöjen tila niiden käyttökelpoisuuden mukaan on esitetty kuvassa 17. Kokemäenjoen vesistön vesiensuojeluyhdistyksen ja ympäristöhallinnon Hertta-tietojärjestelmän määritelmien mukaan suunnittelualueen järvistä Sarkkilanjärvi, Rökkakoskenjoki, Iso Tylöläjärvi, Saarijärvi ja Ahvenusjärvi ovat käyttökelpoisuudeltaan tyydyttäviä. Nykyisen valtatie eteläpuolella tien

lähialueella ovat käyttökelpoisuudeltaan pieni Hautalammi sekä käyttökelpoisuudeltaan välttävä Julkujärvi.



Kuva 17. Vesistöjen tila niiden käyttökelpoisuuden mukaan



Kuva 16. Suunnittelualueen valuma-alueet

Pohjavedet

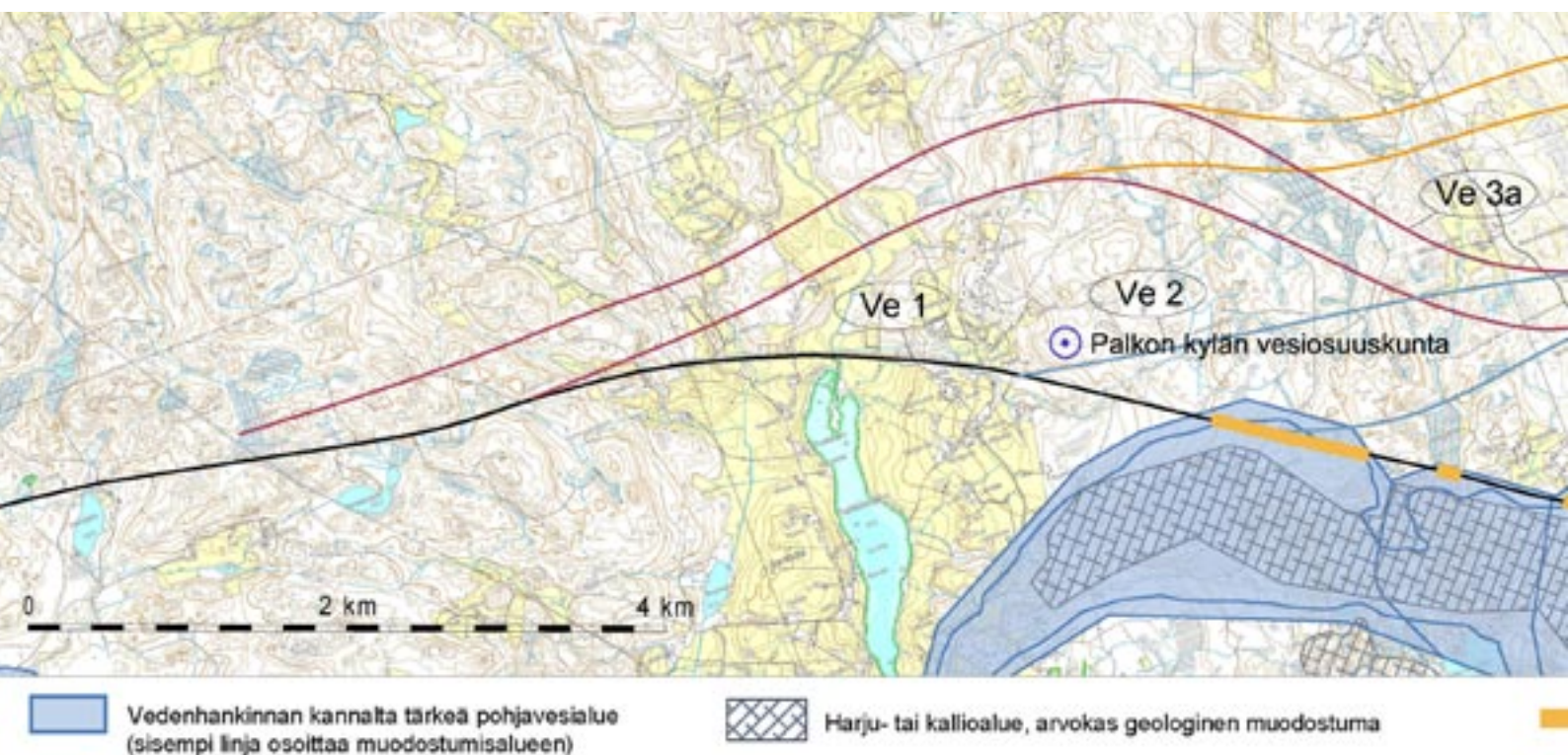
Suunnittelualueella sijaitsee yksi laaja pohjavesialue, Ylöjärvenharju (049805), joka sijoittuu sekä Ylöjärven kaupungin että Hämeenkyrön kunnan alueille (kuva 18). Tämä I luokan pohjavesialue on osa Hämeenkoskelta Pälkäneen ja Tampereen kautta Hämeenkyröön kulkevaa mittavaa harjujaksoa. Valtatie 3 kulkee Ylöjärvenharjun pohjavesialueella 11,9 kilometrin matkan, josta varsinaisella pohjaveden muodostumisalueella olevan tieosan pituus on seitsemän kilometriä. Ylöjärvenharjun pohjavesialueelle on sijoittunut runsaasti toimintoja. Alueella on runsaasti teollisuutta, liikennettä, maa-ainestenottoa sekä asutusta.

Valtatien 3 luiskiin pohjaveden muodostumisalueelle on rakennettu pohjaveden suojausrakenteet. Pisin yhtenäinen suojaus on noin 6,5 kilometrin pituinen ja se alkaa kantatien 65 liittymästä ja päättyy Pinsiön Taimitarhan kohdalle. Suojauksia on yhteensä noin 10 kilometrin matkalla.

Ylöjärvenharjun pohjavesimuodostuma on ympäristöstään selvästi kohoava selänne, jonka ydinosan leveys vaihtelee 600 – 1000 metrin välillä. Ylöjärven harjujakso on pääosin synk-

liininen eli ympäristöstään vettä keräävä. Muodostumassa on myös laajoja tasanneosia. Muodostuman aines on hyvin lajittunutta hiekkaa ja soraa. Alueella esiintyy yleisesti suppakuoppia. Nämä keräävät hyvin vettä, joka imeytyy pohjavedeksi lisäten muodostuman antoisuutta.

Alueella on useita kallioperän ruhjeita ja painanteita, jotka voivat myös lisätä pohjaveden antoisuutta. Toisaalta harjun alaiset kallioselänteet myös jakavat pohjavesialueen useammaksi erilliseksi pohjaveden muodostumisalueeksi. Julkujärven, Saurion ja Hämeenkyrön puolella sijaitsevan Pinsiön ottamoiden kohdalla sijaitsee huomattavia kallioperän ruhjeita, jotka koavat harjun pohjavettä. Pinsiön ja Julkujärven vedenottamoiden kohdalla kallionpinta viettää valtatie suunnasta vedenottamoille lisäten vedenotolle aiheutuvaa riskiä. Pohjavettä purkautuu harjun liepeillä monin paikoin isoina lähteinä (mm. Saurion lähde, Joenpään lähde, Pinsiön kyläkunnan ja harjun välinen alue). Pohjavettä purkautuu myös Iso Työläjärven pohjasta. Muodostuman pohjoispuolella ovat Mäyräjärvi, Pihlajaniemenjärvi ja Lepojärvi sekä Pikku-Ahvenisto ja tämän kautta myös Iso-Ahvenisto las-



Kuva 18. suunnittelualueella ja sen läheisyydessä sijaitsevat pohjavesialueet sekä olemassa olevat pohjavesisuojaukset ja vedenottamot

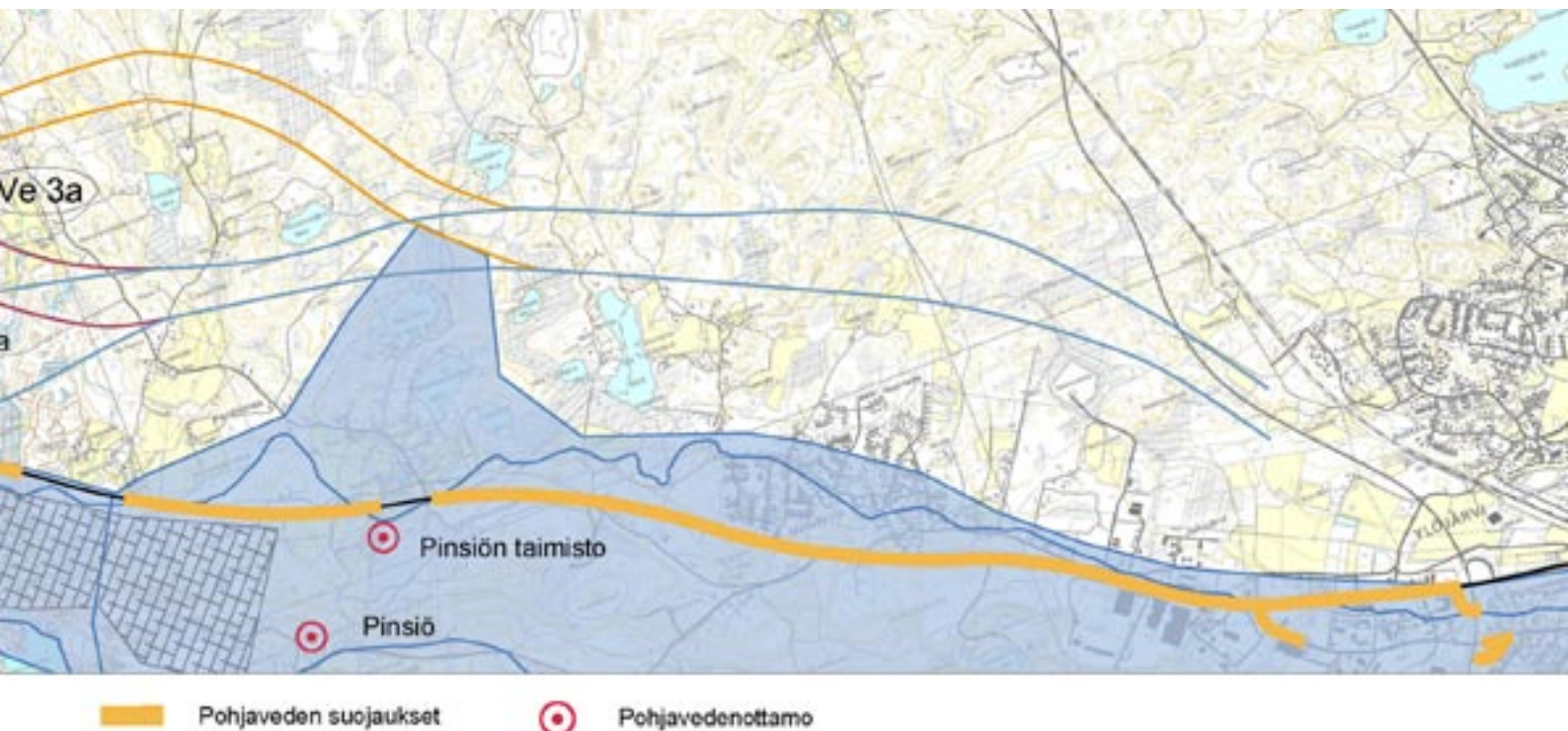
kevat vetensä harjuun. Valtatien läheisyys ilmenee vedenottamoiden veden laadussa lähinnä kloridipitoisuuden kasvuna. Suurimmillaan kloridipitoisuudet ovat Pinsiön ja Saurion ottamoissa, mutta esimerkiksi kaupungin päävedenottamolla, Ahvenistolla pitoisuudet ovat alhaisia, noin 5 mg/l. 1990-luvun puolivälissä toteutetuilla pohjaveden suojaustoimenpiteillä on ollut pieni vaikutus Pinsiön ottamon kloridipitoisuuteen, mutta Julkujärven ottamon kloridipitoisuuden laskua ei ole ollut havaittavissa.

Suunnittelualueella sijaitsee myös Palkon kylän vesiosuuskunnan vedenottamo. Ottamo sijaitsee Sarkkilanjärvestä noin kaksi kilometriä itään nykyisen valtatie pohjoispuolella. Vedenottamo on laaja alue, joka koostuu useasta eri luonnonlähteestä. Vedenottamona paikka on toiminut jo liki sadan vuoden ajan. Vaikutukset Palkon kylän ottamoon tullaan selvittämään arviointiseloituksessa.

Hämeenkyrössä Ylöjärvenharju muuttuu Ketunkivenkankaan II luokan pohjavesialueeksi. Ketunkivenkankaan alueesta länteen päin sijaitsee Miharin I luokan pohjavesialue (0210808).

Ketunkivenkankaan ja Miharin pohjavesialueet soveltuvat hyvin pohjavedenhankintaan sekä pohjaveden laadun että muodostuman koon ja aineksen puolesta. Alueella on kuitenkin laaja-alaista maa-ainestenottoa, josta saattaa aiheutua riskejä pohjaveden laadulle.

Ylöjärvenharjun pohjavesialueen suojelusuunnitelma on valmistunut vuonna 1993 Ylöjärven kunnan, Ylöjärven - Kurun terveydenhuollon kuntayhtymän, Tampereen kaupungin vesilaitoksen ja silloisen Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin yhteistyönä. Suunnitelma on päivitetty vuonna 2004. Hämeenkyrön pohjavesialueiden suojelusuunnitelma on valmistunut vuonna 2003 Ympäristöhoito kansallismaisemassa -hankkeen, Hämeenkyrön kunnan ja Pirkanmaan ympäristökeskuksen yhteistyönä. Suojelusuunnitelmissa on selvitetty pohjavesialueilla olevat riskiä aiheuttavat toiminnot, arvioitu niiden pohjavesivaikutuksia sekä esitetty toimenpiteet riskien poistamiseksi tai pienentämiseksi.



Maisema ja kulttuuriympäristö

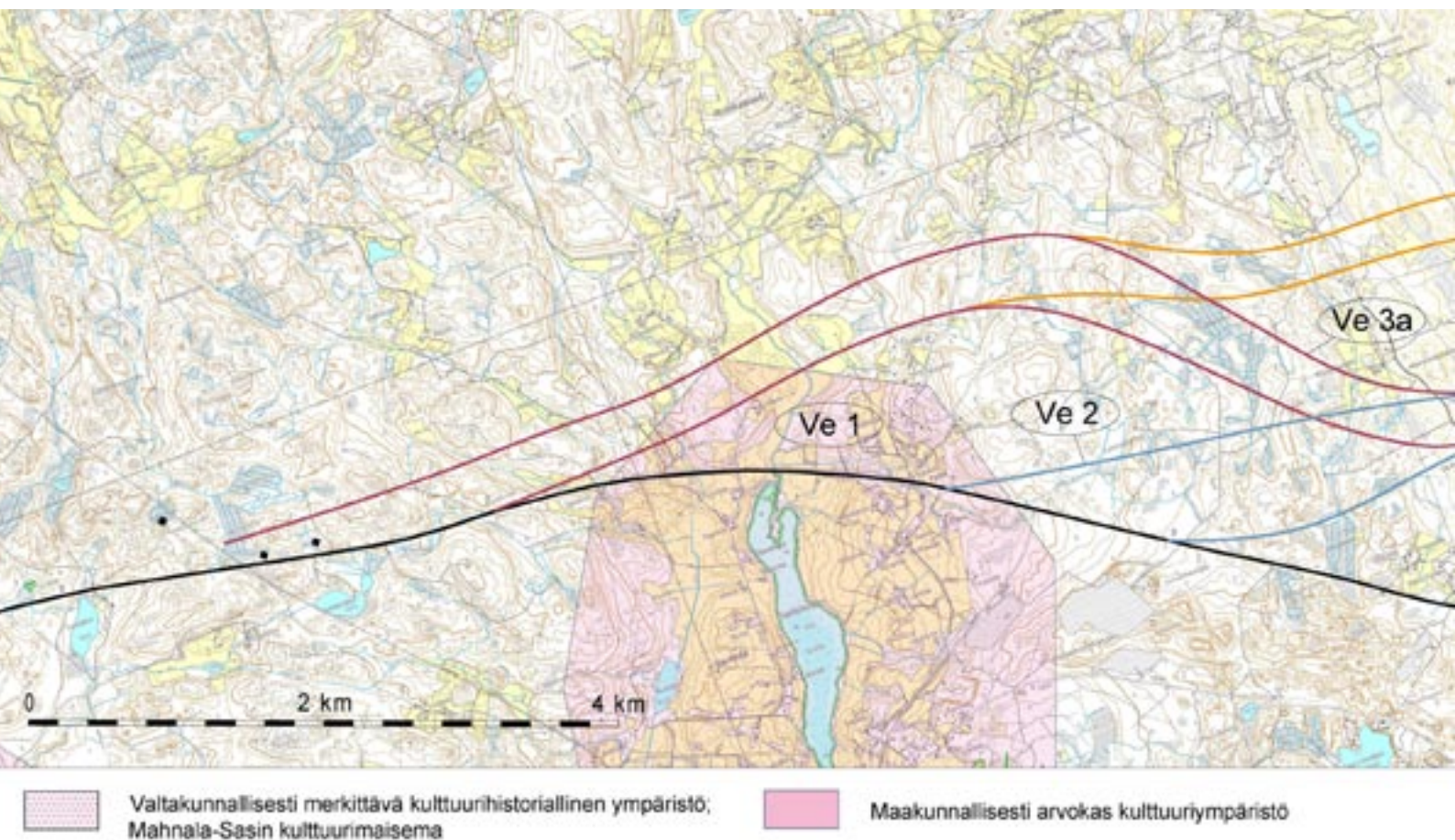
Suunnittelualue kuuluu maisemamaakuntajaossa Keski-Hämeen viljely- ja järvisuutuun. Pieni-piirteisessä ja monimuotoisessa maisemassa erottuvat selkeästi kallioperän liuskeisuuden aiheuttama voimakas topografia, tuoreiden ja kivi- ja kangasmetsien peittämät mäet ja kumpareet sekä alavien maastokohtien voimakas soistuminen. Tärkeinä elementteinä maisemassa erottuvat kumpuilevaan maastoon syntyneet laajat peltoalueet. Näistä laajin ja edustavin alue on valtakunnallisesti arvokas Mahnala-Sasin kulttuuriympäristö.

Suunnittelualue sijoittuu yhdelle Etelä-Suomen suurimmista reunamuodostumista. Pääosa reunamuodostumasta koostuu harjasta, joka kulkee suunnittelualueella ja sen välittömässä ympäristössä luode-kaakko-suuntaisena. Alueella on myös poikittaisia murros- ja jokilaaksoja. Murros- ja siirroskohtiin on muodostunut paikallisten pieniä lampia ja järviä. Harjualueen poh-

joispuolella maaperä on pääosin huonosti vettä läpäisevää pohjamoreenia.

Suunnittelualueella sijaitseva rakennuskanta koostuu pääasiassa vanhoista ja yksikerroksisista puisista omakotitaloista sekä talousrakennuksista. Erityisesti järvien ympäristössä on paljon loma-asutusta. Osa peltojen yhteydessä sijaitsevista vanhoista rakennuksista on huonossa kunnossa hoidon puutteen vuoksi. Uudisrakennukset sijoittuvat maisemarakenteen suhteen pääosin suotuisille paikoille ja istuvat ympäristöönsä hyvin.

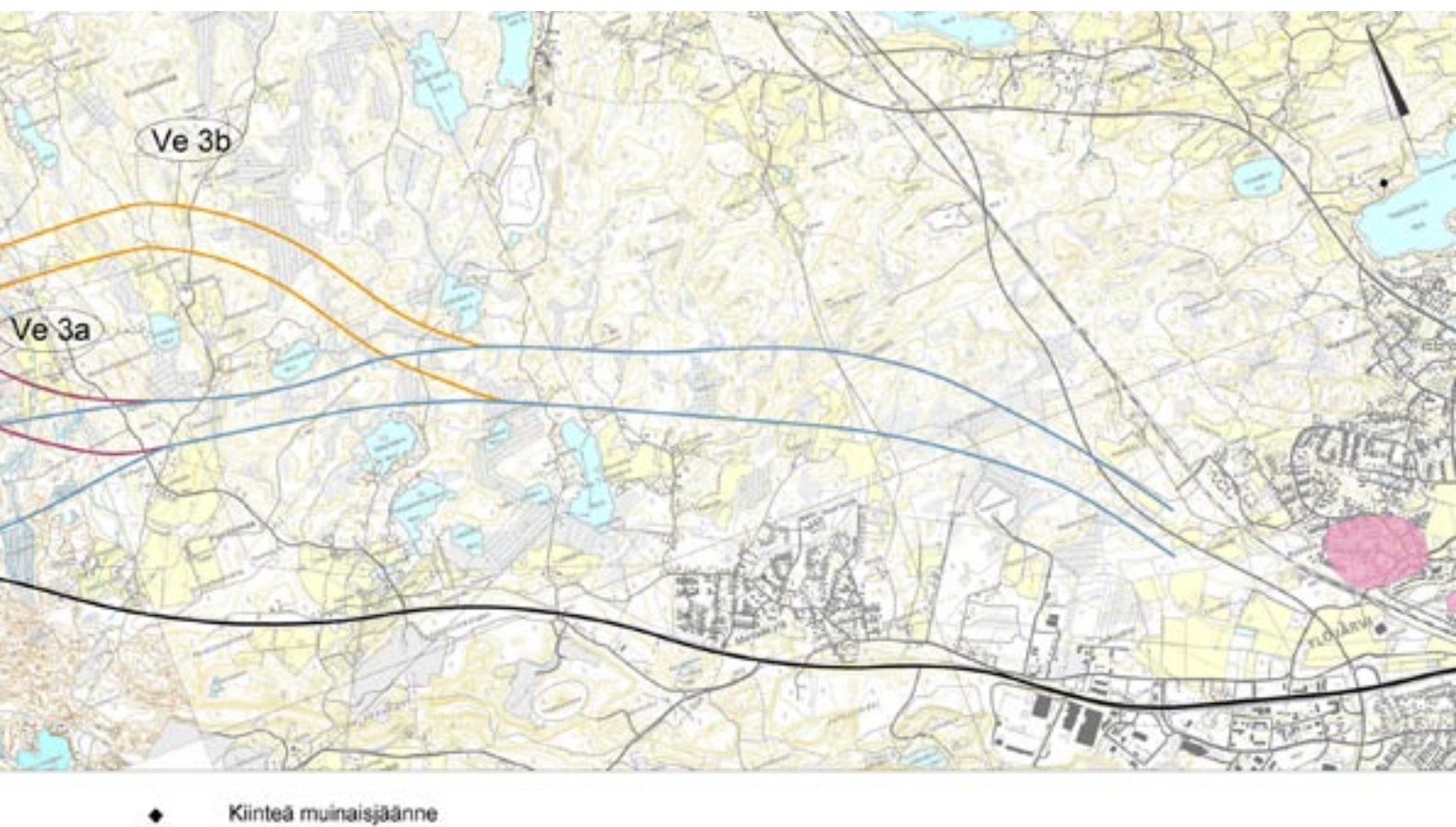
Maisemassa erottuvat maa-ainestenottoalueiden aiheuttamat maisemavauriot erityisesti Mahnala-Sasin arvokkaan kulttuuriympäristön kaakkoispuolella. Alueen maisemassa erottuvat myös avohakkuualueet, jotka näkyvät kuitenkin kohtuullisen pienellä alueella johtuen metsävaltaisesta ja kumpuilevasta maastosta. Voimajoh-
tojen näkyminen maisemassa korostuu laajoilla avoimilla peltoaukeilla.



Kuva 20. Arvokkaat maisema- ja kulttuuriympäristökohteet suunnittelualueella



Kuva 19. Mahnala-Sasin arvokas kulttuuriympäristö



Pirkanmaan maakuntamuseon tietokannan mukaan kuvan 19 mukaisella alueella ja sen lähiympäristössä on tällä hetkellä viisi muinaisjäännöskohdetta. Tiedot ovat kuitenkin osittain vanhentuneet. Museovirastolta on tullut vuonna 2008 uusi ohje historiallisen ajan kohteista ja esimerkiksi Hämeenkyrön perusinventointi on vuodelta 1969. Alueella tulisi tehdä arkeologinen inventointi, joka koskisi erityisesti historiallisen ajan muinaisjäännöksiä.

Alueella on kirjallisten lähteiden mukaan sijainnut yhdeksän keskiajalla syntynyttä kylää, joita ei ole vielä inventoitu. Tarkemmissa tutkimuksissa voi löytyä muitakin muinaisjäännöskohteita, jotka tulee tarkistaa inventoinnin yhteydessä. Lisäksi alueelta tunnetaan ainakin kolme esihistoriallista irtolöytöpaikkaa. Lokakuussa 2008 aloitettiin Sasin osayleiskaavaselvityksen yhteydessä inventointi, joka käsittää osan edellä mainituista kohteista.

Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen ympäristöjä koskevaa tietoa (RKY1993) päivitetään parhaillaan. Päivitykset voivat vaikuttaa myös alueella sijaitseviin kohteisiin.

4.3 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Kaavoitustilanne

Pirkanmaan 1. maakuntakaava on vahvistettu valtioneuvostossa 29.3.2007. Vuoden 2008 aikana Pirkanmaan liitto jatkaa maakuntakaavoitustyötä käynnistämällä Pirkanmaan 1. maakuntakaavaa täydentävän vaihekaavoituksen. Kaava käsittää liikenteen ja logistiikan.

Maakuntakaavassa on esitetty ohjeellinen linjaus Ylöjärvi - Hämeenkyrö -väliselle moottoritiele tai moottoriliikennetiele (punainen katkoviiva). Ote maakuntakaavasta on esitetty kuvassa 21.



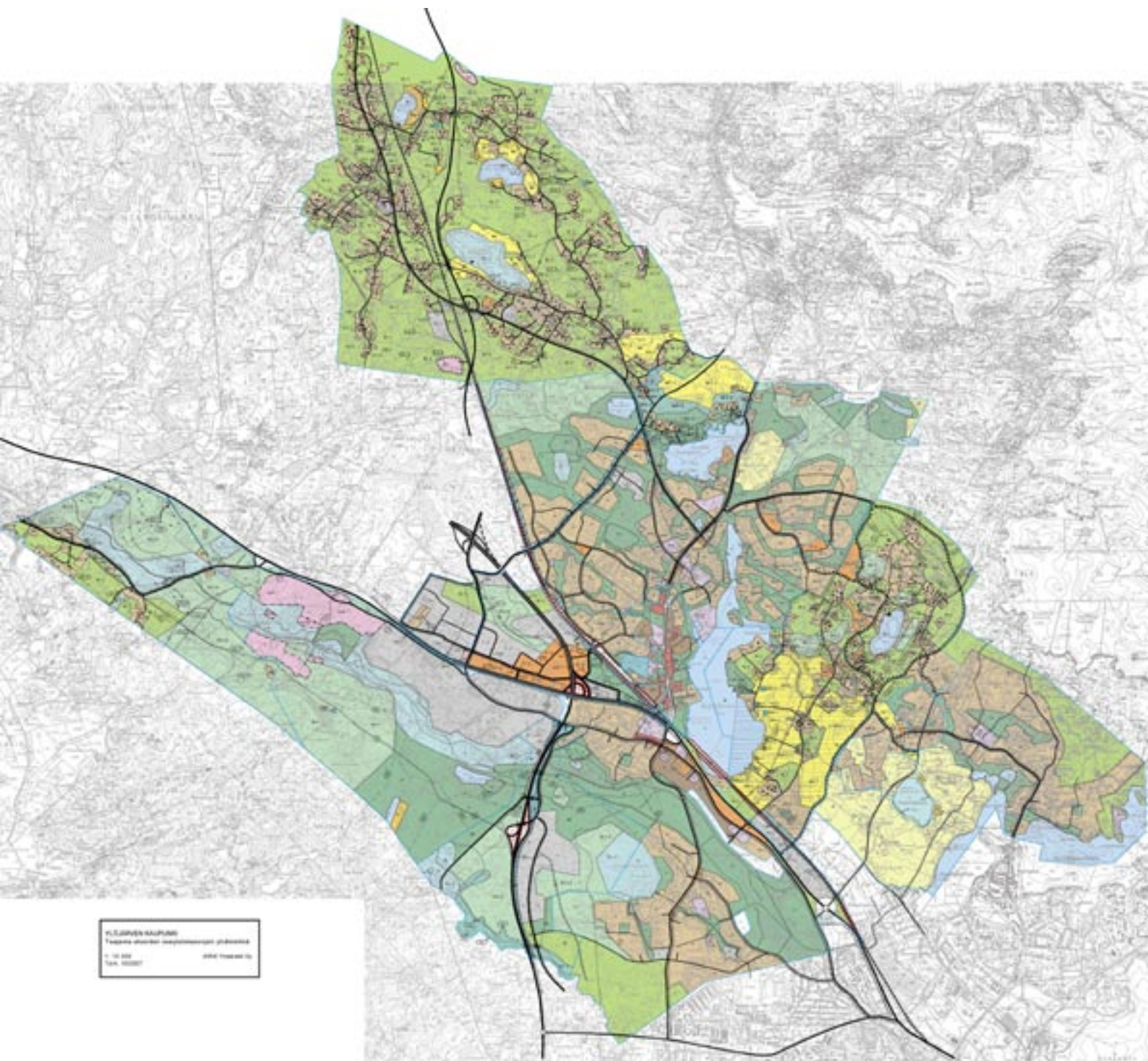
Kuva 21. Ote Pirkanmaan maakuntakaavasta

Yleiskaavat

Ylöjärven kaupungilla on suunnittelualueella voimassa Taajamien osayleiskaava sekä Elovainion osayleiskaava. Taajamien osayleiskaavan muutos on ollut nähtävillä keväällä 2008. Muutos käsittää Vaasantien varren välillä keskusta – Tampereen raja. Ylöjärven kaupunginvaltuus-

to on hyväksynyt Elovainion osayleiskaavaehdotuksen 17.4.2008. Aluetta laajennetaan Uusi-Kuruntien suunnassa pohjoiseen uusien teollisuusalueiden varaamiseksi.

Lisäksi Ylöjärven kaupunki on aloittanut Metsäkylän osayleiskaavan laadinnan. Kaupunginhal-



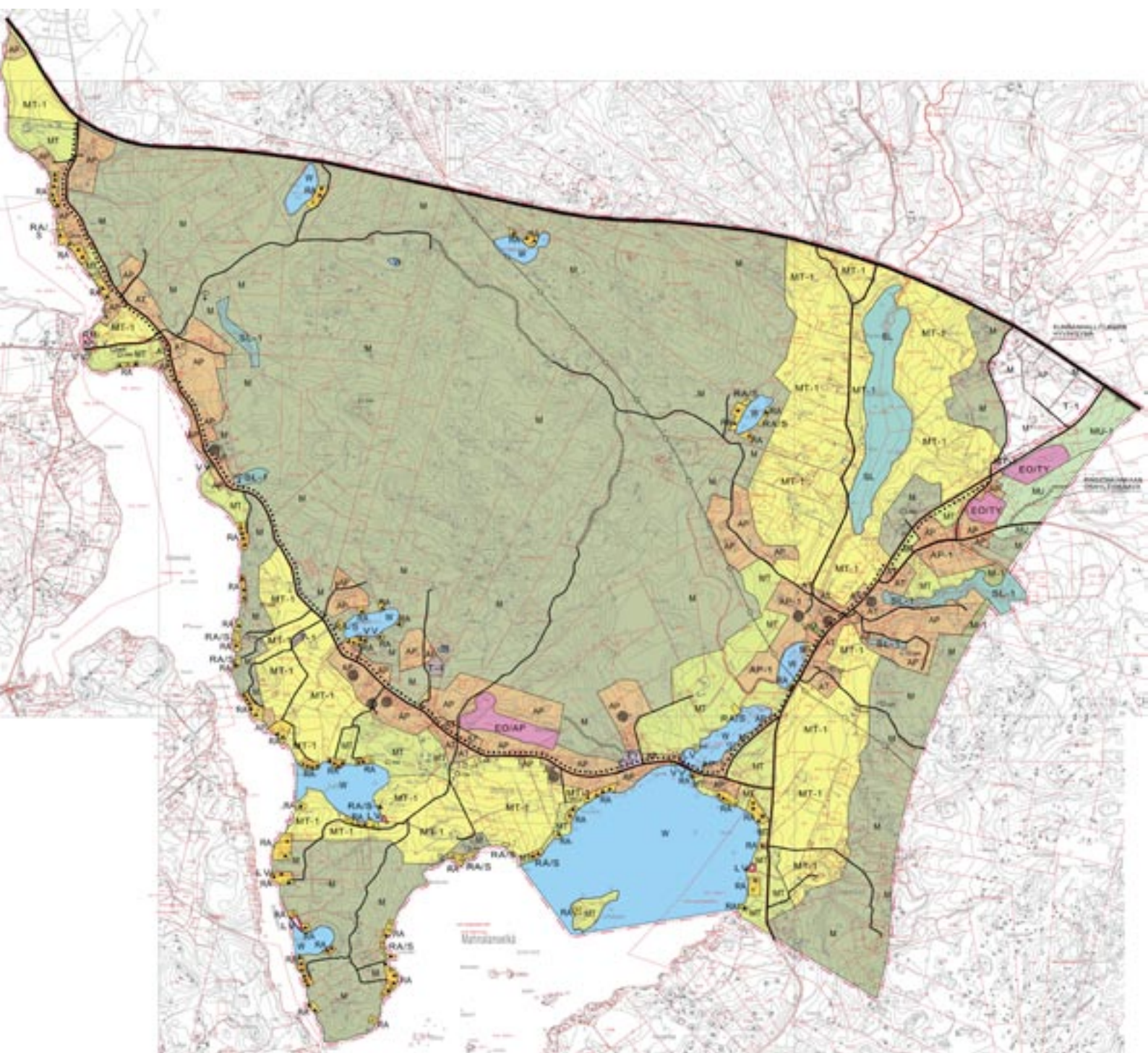
Kuva 22. Ote Ylöjärven Taajamien osayleiskaavasta

litus on päättänyt kaavoituksen aloittamisesta 22.10.2008. Osayleiskaava laaditaan Metsäky-
län taajamaan ja sen länsi-, pohjois- ja itäpuo-
lisille alueille. Alue rajoittuu etelässä Vaasantie-
hen, lännessä Hämeenkyrön kunnan rajaan ja
idässä voimassa oleviin Elovainion osayleiskaa-
voihin. Alueen pinta-ala on noin 630 hehtaaria.
Kaavoitus käynnistetään marraskuussa 2008.

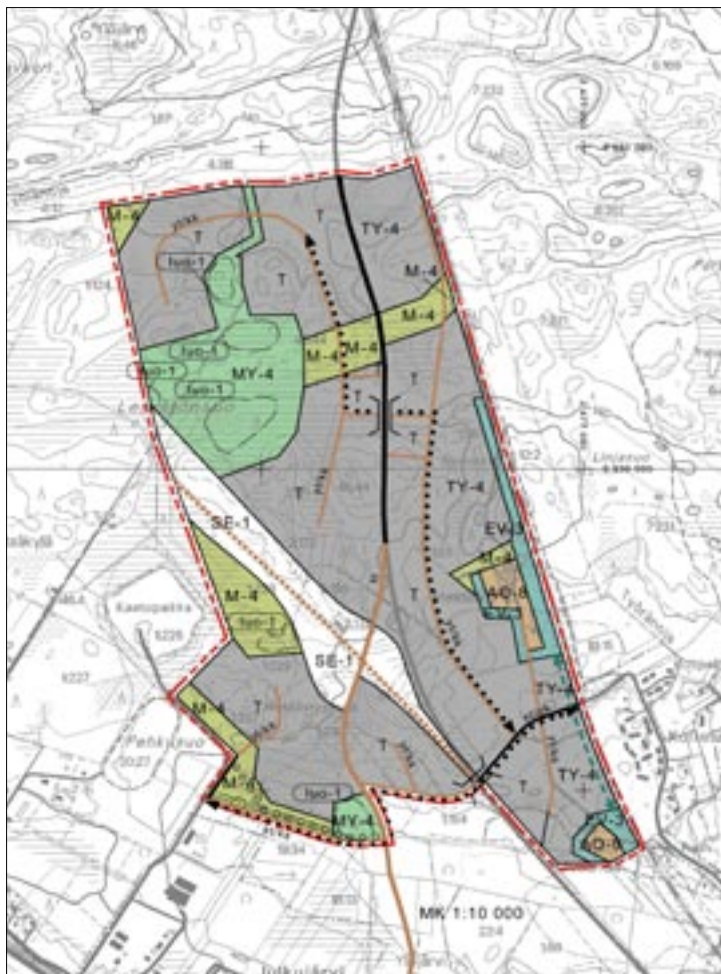
Tavoitteena on osayleiskaavan hyväksyminen
vuonna 2010.

Vaihtoehto 1 ei ole voimassa olevan Ylöjärven
osayleiskaavan mukainen.

Hämeenkyrön kunnalla on suunnittelualueella
voimassa Sasi-Mahnala-Laitilan sekä Pinsiön-



Kuva 24. Ote Hämeenkyrön Sasi-Mahnala-Laitilan osayleiskaavasta



kankaan oikeusvaikutteiset osayleiskaavat. Marraskuussa 2005 kunnanhallitus päätti aloittaa Sasi-Mahnala-Laitilan kaavan tarkistuksen. Kaavan tarkistamista on eri yhteyksissä pidetty tärkeänä muun muassa asukasmäärän lisäämisen vuoksi ja yritystoiminnan ohjaamiseksi valtatie 3 varten niin kutsutun Sasin liittymän kohdalle. Kaavaluonnos on tarkoitus laittaa nähtäville vuoden 2008 aikana.

Asemakaavat

Ylöjärven kaupungilla on suunnittelualueella kaksi asemakaavoitettua aluetta, Metsäkylä ja Kirkonseutu. Hämeenkyrössä ei ole suunnittelualueella asemakaavoitettuja alueita.

Kuva 23. Ote Elovainion osayleiskaavasta



Kuva 25. Ote Hämeenkyrön Pinsiönkankaan osayleiskaavasta

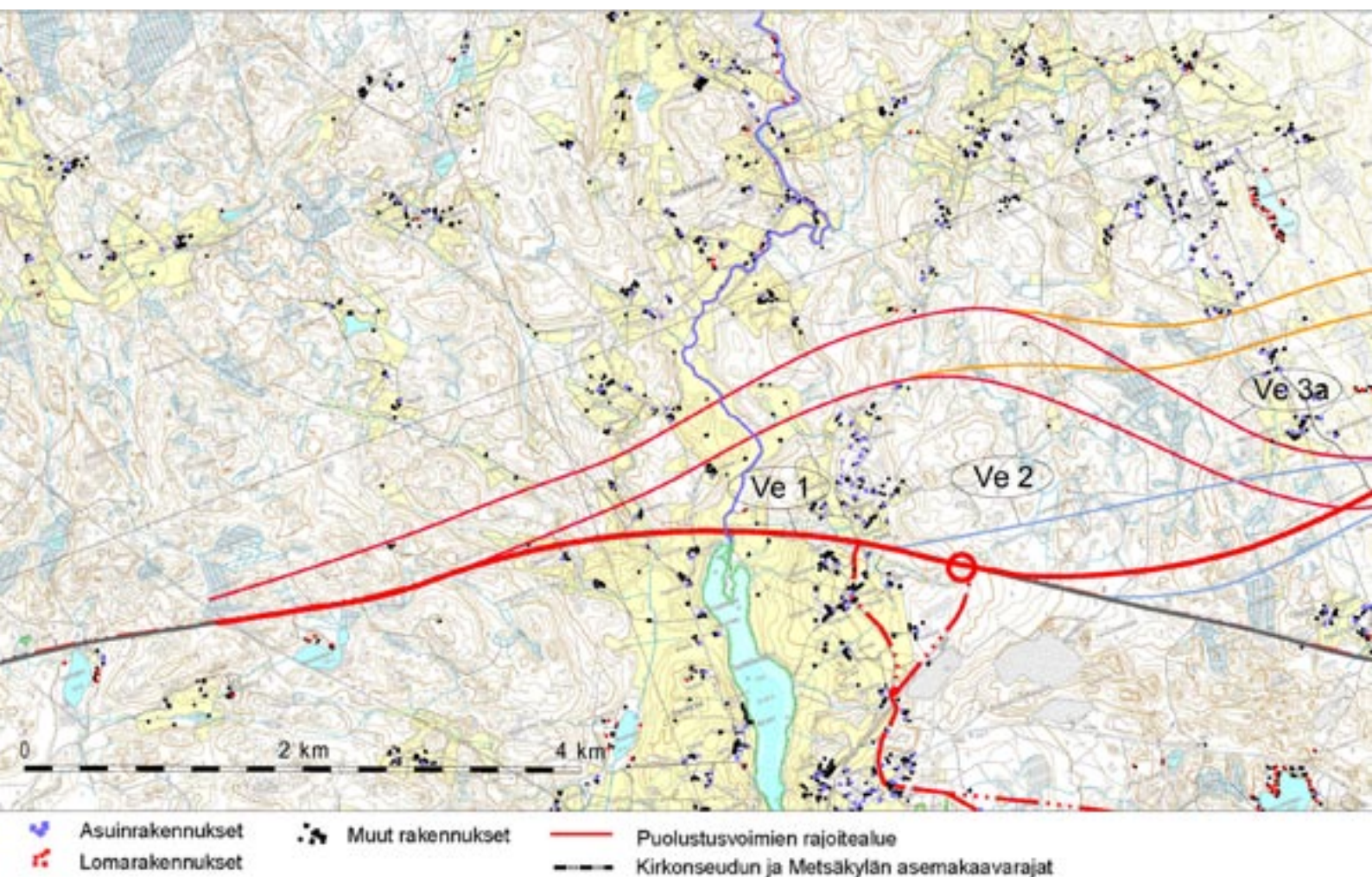
Asutus ja palvelut

Ylöjärven asukasluku oli vuoden 2007 lopussa 26 384 ja väestötiheys 66,3 asukasta/km². Hämeenkyrön asukasluku samana ajankohtana oli 10 277 ja väestötiheys 22,2 asukasta/km². Vuoden 2009 alusta Kurun kunta liittyy Ylöjärven kaupunkiin.

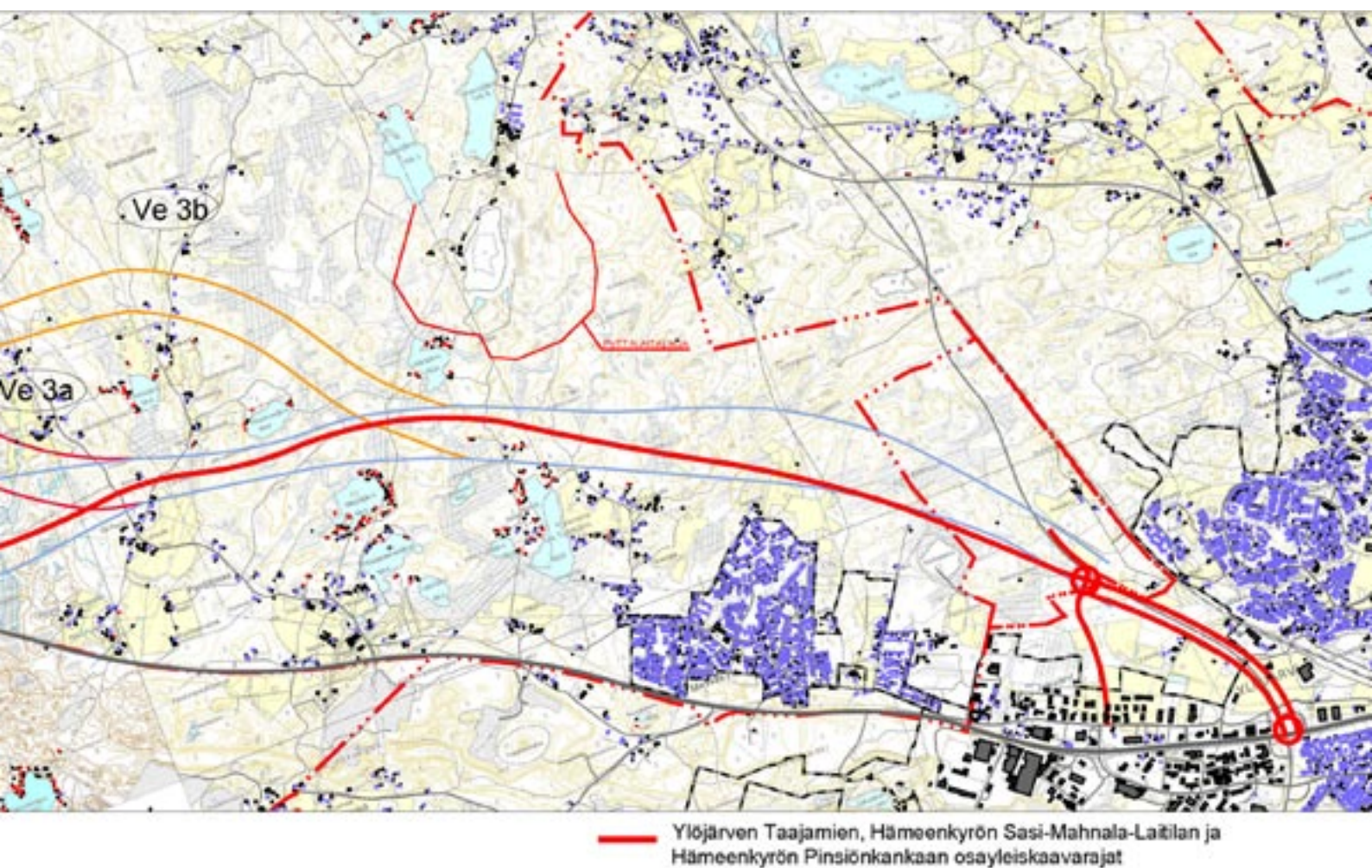
Suunnittelualueen itäpäässä valtatie kulkee Ylöjärven taajama-alueen läpi. Itse Ylöjärven keskusta jää suunnittelualueen pohjoispuolelle. Suunnittelualueen asutus on keskittynyt pääasiassa kyliin ja taajamiin. Suunnittelualueella sijaitsee yksi asutuskeskittymä, Ylöjärven Metsäkylä, nykyisen valtatievarressa.

Suunnittelualueen palvelut sijaitsevat pääasiassa nykyisen valtatie 3 ja Uusi-Kuruntien risteyksessä. Tälle alueelle on sijoittunut myös teollisuustoimintoja ja kaupan aluetta.

Suunnittelualueen läheisyydessä nykyisen valtatie pohjoispuolella sijaitsee puolustusvoimien teknillisen tutkimuslaitoksen harjoitusalue.



Kuva 26. Suunnittelualueen asutus ja muut toiminnot



4.4 Liikenteen nykytilanne ja liikenne-ennuste

Valtatiellä 3 liikkuu Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä vuoden 2007 tietojen mukaan noin 10 600–14 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatien liikennemäärät ovat suurimpia Ylöjärven päässä ja pienimmillään Pinsiön kohdalla. Keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 10 300–14 800. Raskaan liikenteen osuus on keskimäärin noin 9,4–12,8 %.

Valtatiehen 3 liittyvien yleisten teiden osalta liikennemäärät ovat melko alhaisia (alle 800 ajon./vrk) lukuun ottamatta Uusi-Kuruntietä (kantatie 65), jonka nykyinen liikennemäärä on noin 5 300 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Valtatiellä 3 Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä kulkee vuonna 2030 nykyisellä linjauksella vuorokaudessa noin 15 100–18 000 ajoneuvoa, joista vuonna 2030 noin 13 900–15 600 ajoneuvoa vuorokaudessa siirtyisi mahdolliselle uudelle maastokäytävälle.

Liikenne-ennuste on laadittu Tiehallinnon kasvukertoimien ja aiemmin laadittujen selvitysten perusteella sekä Tampereen seudun liikennemallin (TALLI2005) avulla.



Kuva 27. Keskimääräinen vuorokausiliikenne nykytilanteessa (v. 2007) ja tulevaisuudessa (v. 2030) nykylinjauksella (VE 1) sekä uudella lyhyellä linjauksella (VE 2)

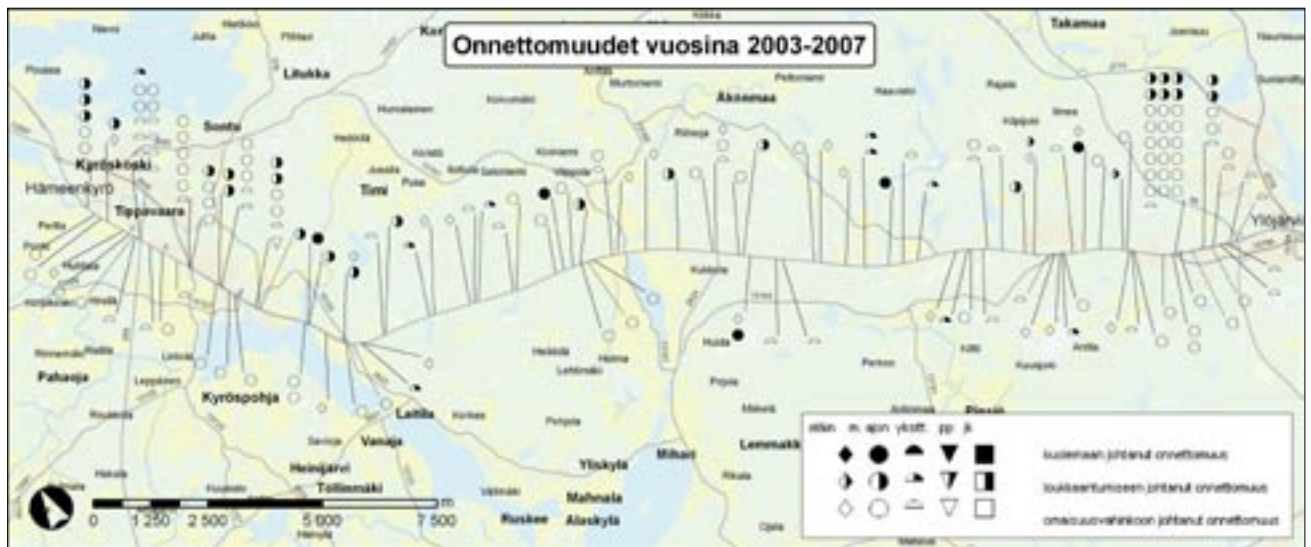
Liikenneturvallisuus

Vuosina 2003–2007 suunnittelualueella on tapahtunut vuosittain noin 50 poliisin tietoon tulleutta liikenneonnettomuutta, joista keskimäärin vajaa neljännes on johtanut henkilövahinkoihin.

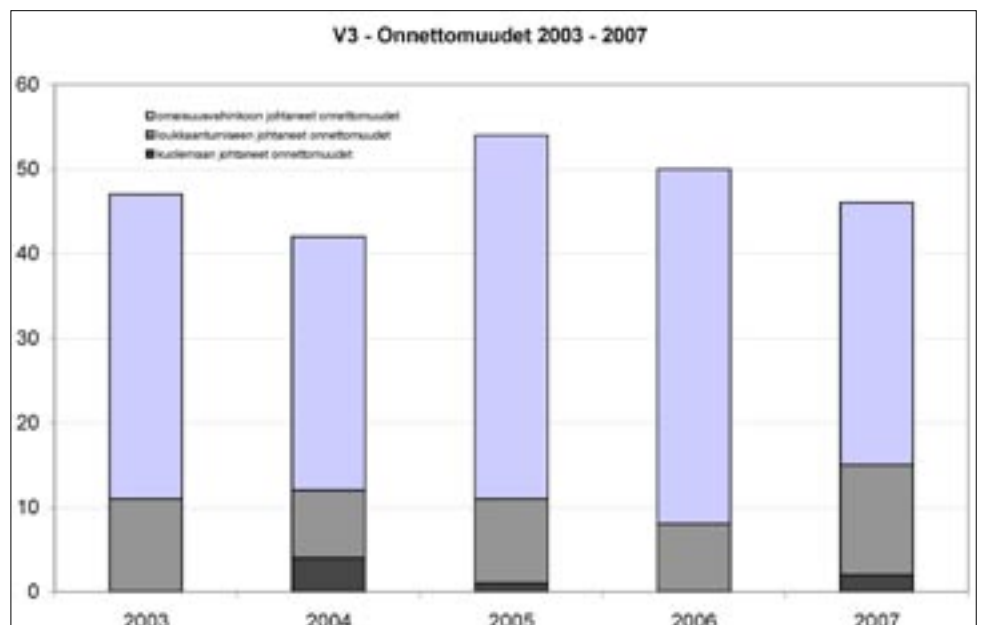
Yleisimmät onnettomuustyytit suunnittelualueella ovat olleet yksittäis-, risteämis-, peräänajo-, kääntymis- ja peuraonnettomuudet. Kohtaamisonnettomuudet ovat olleet suhteellisesti mitattuna vakavimpia: onnettomuuksista 60 % on johtanut henkilövahinkoon. Näistä valtaosa on ollut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.

Verrattaessa tilannetta valtateillä keskimäärin tapahtuviin henkilövahinko-onnettomuuksiin suunnittelualueella tapahtuu hieman keskimääräistä enemmän kääntymis- ja kohtaamisonnettomuuksia. Vastaavasti esimerkiksi yksittäisonnettomuuksia ja eläinonnettomuuksia väylällä tapahtuu keskimääräistä vähemmän.

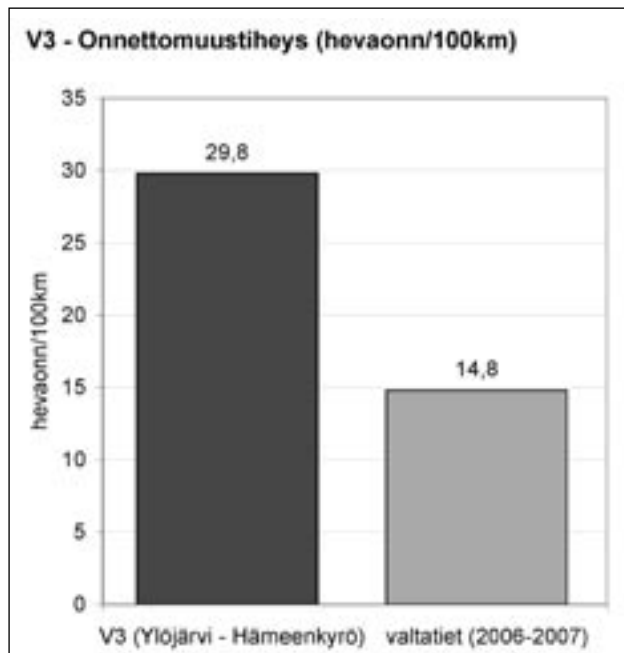
Yhteysvälillä on isoja puutteita liikenneturvallisuudessa ja sujuvuudessa. Tie on kaikilla liikenneturvallisuuden tunnusluvuilla mitattuna tuntuvasti muita valtateitä vaarallisempi.



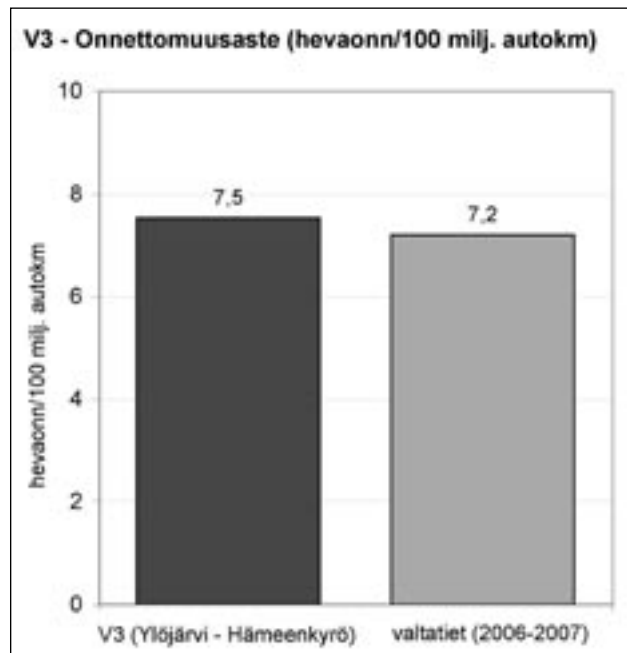
Kuva 28. Onnettomuudet valtatiellä 3 välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö vuosina 2003–2007



Kuva 29. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet suunnittelualueella vuosina 2003–2007



Kuva 30. Onnettomuustiheys (keskiarvo vuosilta 2003–2007)



Kuva 31. Onnettomuusaste (keskiarvo vuosilta 2003–2007)

4.5 Asukkaiden odotuksia suunnittelutyölle

Työpajassa (ks. tarkemmin kpl 2.6) asukkaita pyydettiin listaamaan nykytilaongelmia, toiveita suunnittelulle sekä merkitsemään kartalle erityisen hankalia tai tärkeitä kohteita sekä mahdollisesti kommentteja alustaviin maastokäytäviin. Yksityiskohtaiset tiedot ja koostekartta ovat suunnittelijoiden käytettävissä ja kooste toimitetaan myös tilaisuuteen osallistuneille henkilöille. Asukkaiden ajatuksia asuin ympäristön nykytilasta kuvataan tässä yleisemmällä tasolla.

Tilaisuudessa osallistujat nostivat nykytilanteen ongelmina esiin:

- melu
- suolan vaikutus järviin ja pohjaveteen
- risteysten ja liittymien turvallisuus, liikenteeseen liittymisen hankaluus (kiihdytyskaistojen puute)
- tien aiheuttama estevaikutus ja nykyisen tien ylittämisen vaikeus (etenkin kevyt liikenne)
- tien ahtaus ja ruuhkat sekä
- raskas liikenne (määrä ja jumiutuminen määkiin)

Teksteissä sekä kartalla näistä esitettiin tarkemmin sijaintitietoja, jotka on koottu suunnittelijoiden ja vaikutusten arvioijien käyttöön muiden lähtötietoaineistojen rinnalle.

Osallistujat toivoivat suunnittelulta asukkaiden huomioon ottamista sekä riittävää tiedottamista. Tilaisuudessa kysyttiin myös, ovatko vaihtoehdot arvioinnissa mukana tasavertaisina ja toivottiin vaihtoehtojen tasavertaista käsittelyä suunnittelussa ja arvioinnissa. Muina toiveina hankkeen suunnittelulle esitettiin, että:

- liikenteeseen liittyminen tehtäisiin nykyistä helpommaksi
- valittu linjaus ei saa vaikeuttaa paikallisliikennettä (alikulut jne)
- haitalliset meluvaikutukset minimoidaan
- maisemavaikutus otetaan huomioon ja
- mietitään riistakäytävät

Lisäksi kommentteissa nostettiin tulevaisuuden huolina esiin mm. kaavoitus ja uusien linjausten suhde sekä uusiin että olemassa oleviin asuinalueisiin, virkistyskäyttöreitistöjen turvaaminen, suunnitelmien vaikutus maa-alueiden pirstoutumiseen.

5 ARVIOINNIN RAJAUS

5.1 Arvioitavat vaikutukset

Ympäristövaikutusten arviointia koskevassa lainsäädännössä ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan hankkeen tai toiminnan aiheuttamia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka voivat kohdistua:

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen,
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- luonnonvarojen hyödyntämiseen ja
- edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin

Tämän hankkeen keskeiset vaikutukset tulevat todennäköisesti olemaan seuraavat:

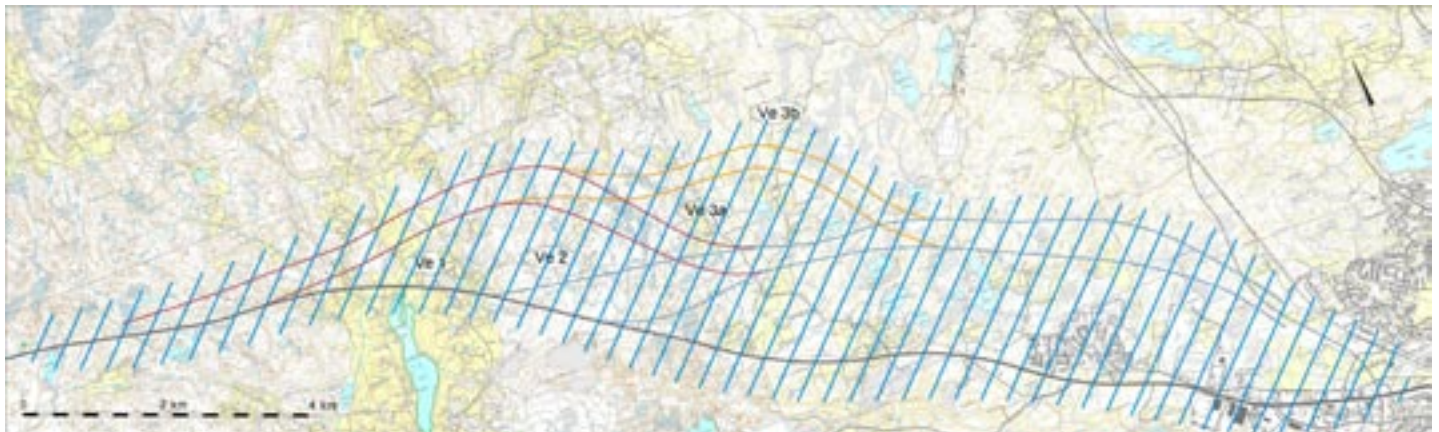
- vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (melu ja päästöt)
- vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön
- vaikutukset pohjavesiin
- vaikutukset maisemaan
- vaikutukset liikenteeseen
- sosiaaliset vaikutukset

5.2 Vaikutusalue

Ympäristövaikutusten laajuus ja merkitys riippuu vaikutuksen luonteesta. Erityyppiset ympäristövaikutukset kohdistuvat alueellisesti eri tavoin. Osa vaikutuksista kohdistuu vain paikallisiin olosuhteisiin, osa koskettaa laajoja valtakunnallisia ja seudullisia kokonaisuuksia.

Valtatien 3 ympäristövaikutusten tarkastelualueeseen kuuluu tiealueen välittömässä läheisyydessä olevien alueiden lisäksi ulkopuolella olevia alueita. Tiehankkeen toteuttaminen saattaa muuttaa luonnonoloja, maisemaa, ihmisten elinoloja, elinkeinoja ja viihtyvyyttä myös etäällä itse tiestä. Siksi vaikutusalueen laajuus tässä arvioinnissa vaihtelee noin 300 metristä (tien lähialueet) jopa kolmeen kilometriin (avoimet maisematilat ja pohjavesialueiden ylitykset). Tätäkin laajemmalle saattavat kohdistua esimerkiksi vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen. Hankkeen yleispiirteinen välittömien vaikutusten vaikutusalue on esitetty kuvassa 32.

Hankkeen yhteisvaikutukset Kolsopin betonijätteen käsittelylaitoksen ja Tunturavuoren ja Takamaan (ks. kuva 4) maa-ainestenottohankkeiden kanssa tullaan arvioimaan. Metsäkylän osayleiskaavoitus etenee samanaikaisesti tämän hankkeen kanssa. Kaavan ja tiehankkeen yhteisvaikutukset tullaan esittämään YVA-selostuksessa.



Kuva 32. Suunnittelualan välitön vaikutusalue. Rajausta laajemmalle ulottuvat vaikutukset mm. yhdyskuntarakenteeseen.

6 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA MENETELMÄT

Seuraavassa on kuvattu ympäristövaikutusten arvioinnin sisältöä ja menetelmiä. Lähtötietojen perusteella merkittävät vaikutusteemat on tuotu kunkin arviointikohdan osalta esille. Merkittävillä vaikutuksilla on olennainen merkitys vaihtoehtojen väliseen vertailuun ja hankkeen hyväksyttävyyteen. Teemat täsmentyvät arvioinnin aikana.

6.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Hankkeen ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia ovat asumisoloihin, asuin- ja elinympäristön viihtyvyyteen, turvallisuuteen, liikkumismahdollisuuksiin, saavutettavuuteen (estevaikutus), yhteisöllisyyteen ja paikalliseen identiteettiin, ympäristön ulkoilu- ja virkistyskäyttömahdollisuuksiin, palveluihin ja elinkeinotoimintaan sekä hyvinvointiin kohdistuvat vaikutukset. Liikkumismahdollisuuksien lisäksi arvioidaan kevyen liikenteen käyttäjien altistumista ilman epäpuhtauksille, melulle sekä huomioidaan maaston mäkisyys, käytettävyyys ja houkuttelevuus. Liikkumismahdollisuuksien arvioinnissa huomioidaan myös maa- ja metsätalouden harjoittajien tarpeet valtatien yli- ja alikuluille.

Sosiaalisten vaikutusten tunnistamisessa ja arvioinnissa selvitetään ne ryhmät, joihin vaikutukset erityisesti kohdistuvat. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa yhdistyvät kokemusperäisen, subjektiivisen tiedon analyysi sekä asiantuntija-arvio. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa pyritään saamaan paikallisilta asukkailta ja muilta toimijoilta näkemyksiä siitä, mitä ovat hankkeen merkittävimmät sosiaaliset ja elinkeinotoimintaan kohdistuvat vaikutukset. Elinkeinoiminnassa huomioidaan myös maa- ja metsätalous, jota on suunnittelualueella runsaasti. Asukkaiden ja muiden osallisten näkemyksiä tarkastellaan myös suhteessa muihin vaikutusten arvioinneista saataviin tuloksiin.

Arviointimenetelminä käytetään kartta- ja tilastotietojen, kirjallisen lähtöaineiston, työn aikana saatavan palautteen sekä maastokävelysten ja työpajatyöskentelyjen tulosten analyysia sekä havainnointia yleisö- ja muissa tilaisuuksissa.

Vaikutusarvioinnin pohjaksi analysoidaan alueen väestötietoja, karttoja ym. alueen palveluita ja toiminnasta kertovia dokumentteja.

6.2 Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön

Hankkeen vaikutukset aluerakenteeseen arvioidaan yhdessä kuntien kaavoittajien sekä maakuntaliiton edustajien kanssa. Maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen liittyvistä kysymyksistä järjestetään YVA-menettelyn yhteydessä erillinen kokous kuntien kaavoittajien ja maakuntaliiton edustajan kanssa. Kokoukseen osallistuvat myös tilaajan ja konsultin edustajat.

Nykyinen kaavoitustilanne lähtökohtineen päivitetään yhteistyössä kuntien kaavoittajien kanssa. Tien rakentaminen uuteen maastokäytävään vaikuttaa nykyisten ja uusien toimintojen sijoittumiseen. Alueiden kytkeytyminen toisiinsa ja tien saavutettavuus eri alueilta muuttuu uuden tieyh-teyden tai nykyisen tien parantamisen myötä.

Arviointiselostusvaiheessa sovitaan maankäytön kehittämisen mahdollisuudet eri vaihtoehtoisissa. Tämän pohjalta arvioidaan hankkeen vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Vaikutukset arvioidaan paikallisesti, maakunnallisesti ja valtakunnallisesti (valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen). Vaihtoehtojen toteuttamisen aiheuttamat maankäyttömuutokset ja kehitysedellytykset arvioidaan.

6.3 Vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön

Tiehanke voi vaikuttaa luonnonoloihin suoraan tai välillisesti. Suorista vaikutuksista on kyse esimerkiksi silloin, kun rakentaminen kohdistuu suojeltavalle alueelle tai suojeltavan lajin elinympäristöön tai hanke muuttaa suojeltavan alueen vesitaloutta siten, että luonnonolot muuttuvat epäedullisiksi. Välillisiä vaikutuksia voivat olla esimerkiksi estevaikutus tai melun aiheuttama häiriövaikutus.

Vaihtoehtoisilta tien maastokäytäviltä selvitetään luonnonolot, kasvillisuuden yleispiirteet sekä arvokkaat luontokohteet ja uhanalaiset eliölajit. Arvioinnissa käytetään hyväksi tietämystä kohteiden elottomista ja elollisista ympäristötekijöistä sekä lajien ekologiasta. Muina tietolähteinä käytetään muun muassa ympäristöhallinnon OIVA-tietopalvelua, Suomen ympäristökeskuksen eliölajit –tietojärjestelmää, Pirkanmaan ympäristökeskuksen tietolähteitä sekä alueen kunnilta saatavia tietoja (mm. kaavojen luontoselvitykset). Työn aikana selvitetään myös eläinten käyttämät kulkureitit pääpiirteittäin ja ollaan yhteydessä paikallisiin riistanhoitoyhdistyksiin.

Aikaisemmin tehtyjä luontoinventointeja täydennetään keväällä 2009 maastokäynnin, joiden kohteet valitaan karttatarkastelujen, lähtötietojen ja vuoden 2008 maastokäyntien perusteella ja keskitytään luonnonarvoiltaan potentiaalisimpiin kohteisiin. Liito-oravaselvitys tehdään huhtikuussa 2009, jolloin inventoidaan vanhat havainnot sekä karttatarkastelun ja vuoden 2008 maastokäyntien perusteella potentiaalisimmat kohteet. Toukokuussa 2009 tarkastetaan arvokaiden kasvillisuuskohteiden kevätspektilajisto sekä mm. mahdolliset vesilakikohteet.

Luontoselvityksistä tehdään tiivis liiteraportti, jossa kuvataan inventointimenetelmät, tiealueiden luonnonolot pääpiirteittäin ja mahdolliset arvokkaat luontokohteet. YVA-selostukseen tehdään tiivistelmä luonnonoloista ja arvokkaista luontokohteista. Lisäksi arvioidaan vaihtoehtojen vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, arvokkaihin luontokohteisiin ja suojeltaviin lajeihin sekä annetaan tarvittaessa suosituksia haitallisten vaikutusten lieventämiseksi.

6.4 Vaikutukset luonnonsuojelukohteisiin

Vaikutuksia suojelukohteisiin arvioidaan käytävissä olevan aineiston ja maastossa tehtävien lisäselvitysten perusteella. Vaikutusten arviointi tehdään siten, että luonnon monimuotoisuuden säilymisen kannalta merkittäviin elöyhteisöihin kohdistuvat muutokset ja muutosten merkittävyys selvitetään. Merkittävyyden määrittely perustuu alueiden suojelutavoitteisiin ja -perusteisiin.

Sarkkijärven Natura 2000-alueeseen (ks. kuva 15) kohdistuvat vaikutukset arvioidaan osana ympäristövaikutusten arviointimenettelyä luonnonsuojelulain (20.12.1996/1096) 65 §:n mukaisesti. Vaihtoehtoisista tielinjauksista tehdään Natura –tarveharkinta. Mikäli varsinaisen Natura-arvioinnin tarpeellisuuteen päädytään, arvioinnissa keskitytään arvioimaan vaikutuksia niihin lintudirektiivin liitteen I lajeihin ja alueella säännöllisesti levähtäviin muuttolintuihin, joiden perusteella Sarkkijärvi on sisällytetty osaksi Suomen Natura 2000 –verkostoa. Arviointi liitetään osaksi YVA –selostusta. Natura-arvioinnin lähtötietoina käytetään pääosin alueelle laadittua hoito- ja käyttösuunnitelmaa (2007), ja sen sisältämiä tuoreita kasvillisuus- ja lintukartoituksia sekä vuonna 2008 laadittua hyönteiskartoitusta ja Sarkkijärven kunnostussuunnitelmaa (2005).

6.5 Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Vaikutusten arviointi pohjavesialueisiin perustuu pääasiassa suunnittelualueen olemassa olevaan hydrogeologiseen tietoon (mm. pintavedet, vedenottamot, lähteet, pohjavesitutkimukset ja -selvitykset sekä maa- ja kallioperätiedot), jota täydennetään YVA-selostusvaiheessa. Samassa yhteydessä selvitetään lisätutkimustarve ja ohjelmoidaan tarvittavat maaperä- ja pohjavesitutkimukset.

Suunnittelualueen pinta- ja pohjavedet sekä niiden tila selvitetään ympäristöhallinnon tietojärjestelmistä sekä Tiehallinnon velvoitetarkastelujen tuloksista. YVA-selostusvaiheessa selvitetään myös pohjavesisuojausten hulevesien purkupaikat.

Pinta- ja pohjavesivaikutuksia arvioitaessa määritellään liikenteestä ja rakentamisesta aiheutuvat riskilähteet ja pohditaan yleispiirteisesti niiden vaikutuksia alueen vesistöolosuhteisiin, pohjaveden määrään ja laatuun. Vaihtoehtossa 1 arvioidaan myös vaikutukset pohjaveden muodostumiseen. Myös tienpidon vaikutukset pohjaveden laatuun arvioidaan sekä otetaan huomioon ennustettujen muuttuvien ilmasto-olosuhteiden vaikutus tienpitoon. Pohjavedenotamoiden kloridipitoisuuden kehitys esitetään. Pintavesivaikutusten arvioinnissa eritellään rakennustyön aikaiset ja tienpidon aikaiset vai-

kutukset mahdollisuuksien mukaan järvittäin. Mahdollisen uuden tielinjauksen vaikutukset arvioidaan myös alueen uomaston (mm. suoalueet) virtaussuuntiin. Sitä kautta arvioidaan vaikutukset järvien vedenkorkeuksiin. Selvitetään yksityisten vesiosuuskuntien kaivojen paikat ja vaihtoehtojen vaikutukset niiden vedenottoon. Keskeistä on löytää suunnitelmaratkaisut, joilla haitalliset vaikutukset vesitalouteen ovat mahdollisimman vähäisiä.

Tiealueen pohjavesisuojausten tarpeen arvioinnissa pohjavesialueella lähtökohtana on se, että hyvin vettä läpäisevien maalajien kohdalle rakennetaan pohjavesisuojaukset. Tarvittaessa pidetään ympäristökeskuksen asiantuntijoiden kanssa neuvottelu, jonka perusteella arvioidaan suojausten laajuus ja kustannukset.

Yleispiirteisesti vertaillaan liikenteen laskeumasta pohjaveteen aiheutuvia vaikutuksia eri linjausvaihtojen kesken.

Tieltä tulevien pintavesien puhdistamistarve ja -mahdollisuus tiealueella esim. erotusaltaiden tai -kaivojen, kosteikkojen tai pintavalutuskenttien avulla selvitetään. Selostusvaiheessa selvitetään pohjavesialueiden nykyinen tarkkailu sekä arvioidaan täydentämistarve rakentamisaikaisien ja myöhempien vaikutusten seurannan pohjaksi.

6.6 Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Nelikaistatien rakentamisella uuteen tai nykyiseen maastokäytävään on paikallisesti merkittäviä maa- ja kallioperää muuttavia vaikutuksia. Rakentamisaikaiset vaikutukset esitetään arviointiselostusvaiheessa alustavien teknisten suunnitelmien perusteella.

Luonnonvarojen hyödyntämisellä tässä hankkeessa tarkoitetaan kallio- ja soranottoalueiden hyödyntämistä, pohjavesivarojen käyttöä, marjastusta, sienestystä, metsästystä, kalastusta ja puustoa. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan hankkeen vaikutuksia luonnonvaroihin ja niiden hyödyntämismahdollisuuksiin. Suunnittelussa tarkastellaan alustavasti ylijäämämassojen (kiviaines- ja maamassat) määrät ja sijoitusmahdollisuudet. Lisäksi suunnittelualue-

eella olevan kiviteollisuuden ylijäämämassojen hyödyntämismahdollisuudet tässä hankkeessa tuodaan esiin YVA-selostuksessa.

Tien rakentamisessa käytetään mahdollisuuksien mukaan jättekiveä tai esimerkiksi rakennusteollisuuden purkumateriaaleja, joiden käytökelpoisuus varmistetaan tapauskohtaisesti. Uusiomateriaalien käyttömahdollisuus riippuu kuitenkin siitä, mitä materiaaleja tien rakentamisen aikaan on saatavissa.

6.7 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Vaihtoehtojen vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön selvitetään asiantuntija-arvoina. Arviointiohjelmavaiheessa selvitetään ja analysoidaan suunnittelualueen maiseman ja kulttuuriympäristön nykytilanne sekä mahdolliset suojele- ja erityiskohteet.

Lähtötietoina selvitystyössä käytetään kartta-aineistoja, maankäyttösuunnitelmia ja muita alueelle laadittuja suunnitelmia, ilmakehu-aineistoa, laadittuja maisema- ja historiaselvityksiä sekä viranomaisten rekisteritietoja (mm. Herta-ympäristötietojärjestelmä). Lähtötietoa-aineistoa täydennetään maastoinventoinneilla.

Vaikutusten arvioinnissa tunnistetaan maisemakuvallisesti merkittävät ja herkäät alueet sekä maisemassa erottuvat maamerkit, solmukohdat ja reunavyöhykkeet. Suunnittelualueesta ja sen lähiympäristöstä laaditaan maisema-analyysi, jossa kuvataan maiseman kannalta keskeiset tekijät, sen vahvuudet ja ongelmakohdat. Maisema-analyysin perusteella arvioidaan maiseman kohdistuvat vaikutukset sekä vaikutusten todennäköisyys ja merkittävyys. Maisemakuvassa tapahtuvia muutoksia havainnollistetaan esimerkiksi valokuvasovitteiden avulla. Arvioinnissa keskitytään maisemaa ja taajamakuvaan merkittävästi muuttaviin vaikutuksiin sekä suojele- ja erityisalueisiin kohdistuviin vaikutuksiin.

Lisäksi arviointiselostuksessa esitetään toimenpidesuositukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi tai ehkäisemiseksi eri vaihtoehtoisissa sekä mahdolliset lisäselvitystarpeet.

6.8 Melu- ja päästövaikutukset

Liikenteen meluvaikutukset arvioidaan laskennallisesti SoundPlan 6.4 (tai uudemmalla) melunlaskentaohjelmistolla. Ohjelma laskee ajoneuvoliikenteen melutasot desibeleinä (dB) yhteispohjoismaiseen tie- ja rautatieliikenteen laskentamalliin (1996) perustuen. Melutilannetta verrataan valtioneuvoston päätöksen VNp 993/92 mukaisiin melun ohjearvoihin. Meluvaikutukset määritellään nyky- ja ennustetilanteista seuraavasti:

- laskennat laaditaan nykytilanteesta vuonna 2005 nykyisillä liikennejärjestelyillä sekä ennustetilanteesta vuonna 2030 suunnitelluilla linjausvaihtoehdoilla ja nopeuksilla
- melulähteenä huomioidaan päätien synnyttämät melutasot
- melulaskennat laaditaan päiväaikaisista (klo 7-22) melutilanteista,
- melulaskennoissa otetaan huomioon nykyiset meluesteet
- laskentojen perusteella vaihtoehdoille määritellään alustavat meluntorjunnan tarpeet (kohteet ja alustava mitoitus)
- meluntorjunnan toimenpiteiden määrittämistä ohjaa valtioneuvoston asettamat melutaso-ohjearvot (993/92)

Liikenteen meluvaikutuksia ja vaihtoehtojen vertailua tarkastellaan melualueille sijoittuvien asukasmäärälaskentojen perusteella. Asukasmäärät melualueilla jaotellaan 55 – 60 dB, 60 – 65 dB ja yli 65 dB vyöhykkeisiin. Lisäksi tarkastellaan ns. hiljaisia alueita eli alle 35 dB melualueita. Melukartoilla esitetään myös 35 ja 45 dB melualueet. Vaihtoehtojen välisten vaikutusten vertailemiseksi tarkastellaan myös muita melulle altistuvia herkkiä kohteita, mm. kouluja, hoitolaitoksia, luonnonsuojelualueita yms. Ylöjärvellä melulaskentoihin liitetään myös lähimpien katujen liikennemelu.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa huomioidaan tieliikenteen aiheuttamat pakokaasupäästöt, mm. hiilimonoksidi (häkä), typen oksidit ja hiukaset. Päästöjen määrät (esim. g/km/vrk) lasketaan EMME-ohjelman avulla eri hankevaihtoehdoille. Vaihtoehtoja voidaan siten verrata toisiinsa kokonaispäästömäärien osalta.

Päästöjen leviäminen tien ympäristöön ja siitä aiheutuvat pitoisuudet suhteessa ilmanlaadun tavoitearvoihin arvioidaan käyttäen julkaistuja tietoja eri liikennemäärien aiheuttamista haittaetäisyyksistä väylien varsilla. Haittaetäisyyksien perusteella arvioidaan väylien lähiasutuksen riskiä altistua tavoitearvot ylittävälle epäpuhtauspitoisuuksille sekä tarvetta tarkemmalle ilman epäpuhtauksien leviämismallinnuksen laatimiselle. Lähteinä käytetään mm. YTV:n julkaisemia tietoja pääkaupunkiseudun väylien varsilla tehdyistä mittauksista ja mallinnoista (YTV, 2000) sekä muita vastaavia tietoja.

6.9 Liikenteelliset vaikutukset

Liikenteellisiä vaikutuksia selvitetään liikenneennusteen, IVAR-ohjelmiston sekä tarvittaessa simulointiohjelmistojen avulla. Liikenteellisistä vaikutuksista tutkitaan muun muassa:

- liikenneverkon kuormitusta eri tilanteissa ja eri ajankohdissa
- tehdään alustavat liikenteen toimivuusarviot
- ennuste toimii pohjana muille arvioille (ympäristölliset vaikutukset, yhteiskuntataloudelliset arviot)

Liikenneennusteen herkkyytarkasteluja tehdään määrittämällä skenaariot liikenteen kasvun maksimi- ja minimikehitykselle. Liikennemäärien kasvuvaihtoehtojen perusteella arvioidaan vaihteittain toteuttamisen toimenpiteet ja niiden suositeltavat ajankohdat.

Ennusteen pohjana käytetään aiemmin laadittuja ennusteita, joita tarkistetaan liikennelaskentatietojen, maankäyttötietojen ja seudun yleisten liikenteen ennustettujen kasvukertoimien perusteella. Ennuste laaditaan nykytilanteeseen sekä vuoden 2030 tilanteeseen. Elovainion alueen kehityssuunnitelmat otetaan huomioon liikenneennusteiden laadinnassa.

Joukkoliikenteen osalta selvitetään alueen joukkoliikenteen reitit, pysäkit, vuorot ja matkustajien määrä. Joukkoliikennetarjonnan muutokset ja joukkoliikenneyhteyksien turvaaminen selvitetään (aluekeskusten sijainti huomioon ottaen).

Kevytliikenteen osalta selvitetään yhteydet yli- ja alikulkuineen sekä arvioidaan eri vaihtoehtojen estevaikutukset ja muutokset kevytliikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen, käytettävyyteen ja houkuttelevuuteen.

6.10 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Arviointiselostukseen kootaan kunkin vaihtoehdon rakentamisen aikaiset vaikutukset osaksi tehtävää vaihtoehtojen vertailua. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tarkastellaan pääasias-
sa liikenteelle ja asutukselle aiheutuvia haittoja. Tässä yhteydessä esitetään myös rakentamisen aikaisten haittojen kesto ja rakentamisalueen laajuus, mukaan lukien puuston poisto. Asutuk-
selle aiheutuvien vaikutusten arvioinnissa huomioidaan asukkaiden liikkuminen viheralueilla ja kevytliikenteen reiteillä. Lisäksi arvioidaan hank-
keen rakentamisen aikaiset vaikutukset pohja- ja pintavesiin, kuten esimerkiksi Rokkakosken-
joen arvokkaaseen pienvesistöön. Arvio perus-
tuu asiantuntija-arvioihin kunkin vaihtoehdon vaatimista rakentamistoimenpiteistä sekä niiden sijainnista suhteessa asutukseen ja liikenneväy-
liin. Arviointiselostuksessa esitetään rakentami-
sen aikaisten haittojen lieventämistoimenpiteet.

7 VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa vaihtoehtoja vertaillaan niiden keskinäisten ominaisuuksien ja merkittävien vaikutusten suhteen. Vertailussa esitetään eri vaihtoehtoihin liittyvät positiiviset ja negatiiviset tekijät, mahdolliset riskit, epävarmuudet sekä merkittävät vaikutukset. Vaihtoehtojen vertailu tapahtuu vaikutusten merkittävyyden perusteella. Vaikutusten merkittävyyttä eri vaihtoehtoisissa vertaillaan mm. vaikutusten suuruuden, laajuuden ja kohdentumisen perusteella. Lisäksi yhtenä vertailukriteerinä on ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutuminen eri vaihtoehtoisissa.

Vaihtoehtojen vertailu tehdään erittelevää menetelmää käyttäen siten, että kutakin vaihtoehtoa tarkastellaan eri vaikutuksien näkökulmista. Tämän jälkeen vaikutuksia tarkastellaan yhdenmukaisesti siten, että yhtenä vertailukriteerinä on asetettujen tavoitteiden saavuttaminen eri vaihtoehtojen kohdalla. Arviointiselostuksessa vaihtoehtojen vertailu esitetään havainnollisena yhteenvetotaulukkona. Vaikutusten merkittävyyden pohjalta arvioidaan vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta. Vaihtoehtoja vertaillaan myös niiden vaiheittain toteuttamisen perusteella. Eräänä vaihtoehtojen vertailukriteerinä käytetään myös sitä, miten eri vaihtoehdot tuottavat estevaikutusta.

Merkittävimmät vaikutukset voidaan määritellä esimerkiksi seuraavasti:

- Erittäin merkittävät vaikutukset: suorat vaikutukset, joiden vuoksi menetetään pysyvästi valtakunnallisesti merkittäviä arvoja.
- Merkittävät vaikutukset: suorat ja pysyvät vaikutukset ihmisiin tai seudullisesti ja paikallisesti arvokkaisiin kohteisiin sekä välilliset, mutta pysyvät vaikutukset valtakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaisiin kohteisiin.

Vaikutusten merkittävyyden arviointia varten otetaan huomioon seuraavat tekijät:

- suorat ja välilliset vaikutukset
- arviointimenetelmät
- vaikutusten alueellinen laajuus
- vaikutuksen kohde ja kohteen herkkyys muutoksille
- vaikutusten palautuvuus tai pysyvyys
- vaikutusten kesto ja aiheutuvan muutoksen suuruus
- vaikutuksen merkittävyys eri näkökulmista (asukkaat, elinkeinoelämä, ympäristönsuojelu)
- vaikutusten todennäköisyys
- epävarmuustekijät
- pelot, asenteet ja epävarmuudet

8 HAITTOJEN EHKÄISY JA LIEVENTÄMINEN

Haittojen torjunta ja lieventäminen on tärkeä osa suunnittelua. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä määritellään alustavat toimenpiteet, joiden avulla arvioituja haitallisia vaikutuksia on mahdollista ehkäistä, rajoittaa tai poistaa. Toimenpiteet esitetään arviointiselostuksessa. Haittoja ehkäiseviä toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi

- tien linjauksen tai tasauksen suunnittelu siten, että tien rakenteisiin vaadittavat maamassat saadaan pääosin tiealueelta. Lisäksi tasauksen suunnittelussa otetaan huomioon meluntorjunnan vaatimukset.
- meluntorjunnan suunnittelu
- tieympäristö viimeistellään maaston muotoilulla ja istutuksilla
- rakentamisen aikaisten toimenpiteiden suunnittelu siten, että tietyömaa aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa liikenteelle ja asutukselle
- pohjavesien suojaustoimenpiteiden suunnittelu
- paikallisten asukkaiden ja eläimistön kulkuyhteydet pyritään turvaamaan suunnittelemalla ali- ja ylikulkuja

Suunnitteluratkaisuja haettaessa pyritään otta-
maan huomioon ratkaisujen taloudellinen, sosi-
aalinen ja ekologinen kestävyys.

9 EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Epävarmuustekijät ovat osa suunnitteluympäristöä ja ympäristövaikutusten arviointia. Kaikkia arviointiin liittyviä seikkoja ei tunneta riittävän tarkasti ja toisinaan vaikutusten arvioinnissa on tarpeen käyttää oletuksia. Kaikki vaikutukset eivät myöskään ole mitattavia tai yksiselitteisiä. Epävarmuustekijät liittyvät muun muassa maankäyttösuunnitelmien toteutukseen, liikenne-enusteseen, hankkeen sosiaalisiin vaikutuksiin sekä useisiin muihin tekijöihin. Epävarmuustekijät kuvataan ja niiden vaikutus tehtyyn arviointiin esitetään arviointiselostuksessa.

10 JATKOSUUNNITTELU, LUVAT JA PÄÄTÖKSET

YVA-selostuksen valmistuttua yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskus antaa arviointiselostuksesta lausunnon kuultuaan sitä ennen asukkaita ja viranomaisia. YVA-menettelyn jälkeen laaditaan erillinen tekninen raportti, jossa esittää muun muassa hankearviointiprosessin mukainen kannattavuuslaskelma (H/K-suhde) hankkeen YVA:n jälkeisen jatkosuunnittelupäätöksen taustatiedoksi. Arviointiselostuksesta saadun yhteysviranomaisen lausunnon jälkeen Tiehallinto tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta, joka viimeistellään tekniseen raporttiin.

Valitusta vaihtoehdosta laaditaan myöhemmin maantielain mukainen yleissuunnitelma, josta annetaan maantielain mukainen hyväksymispäätös suunnitelman käsittelyn jälkeen. Ennen hankkeen toteuttamista laaditaan yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen tiesuunnitelma ja rakentamisen yhteydessä rakennussuunnitelma. Jatkosuunnittelun vaiheet on esitetty kuvassa 5.

Valittu linjausvaihtoehto toimii myös kuntien tulevan maankäytön suunnittelun lähtökohtana.

Seuraavassa on mainittu tiehankkeen toteuttamisen edellyttämät luvat /15/:

- tiesuunnitelman hyväksymispäätös
- kaavat: tiehanke ei saa olla ristiriidassa vahvistetun detaljikaavan kanssa tai vaikeuttaa maakunta- tai yleiskaavan toteuttamista
- ympäristölupa: kaatopaikka, kivenmurskaamo ja -louhimo, asfalttiasema ja muu niihin verrattava laitos tai varasto (Ympäristölupalaki 2§)
- kunnanhallituksen toimenpidelupa: kaivamis-, louhimis-, tasoittamis-, puiden kaato- ym. toimenpiteisiin toimenpidekieltoalueella, kun on kyseessä liitännäisalue, työn aikainen tienpitoaineen otto ja läjitysalue (Rakennuslaki 124a§)
- kunnanhallituksen lupa: tienpitoaineen ottamiseen vahvistetuilta liitännäisalueilta, tien työn aikaisilta ottopaikoilta ja läjitysalueilta muualla kuin toimenpidekieltoalueilla (Maaaineslaki 1§, 4§, 7§)
- rakennuslautakunnan toimenpidelupa: jos rakennusjärjestyksessä ei ole toisin määrätty, sillan, melusteiden tai muiden ympäristökuvaan merkittävästi vaikuttavien rakennelmien pystyttämiseen, ellei vahvistetun kaavan mukaan tai kunta hyväksynyt tielain mukaisessa käsittelyssä (Rakennusasetus 50§)
- vesioikeuden lupa: maankamaran ainesten ottaminen tai muu toimenpide (tien tekeminen, soranottopaikan perustaminen), jos siitä voi aiheutua pohjaveden saannin vaikeutuminen tai pohjavesiesiintymän huonontuminen tai heikkeneminen (Vesilaki 1 luku, 18§), vesistön pilaamiskiellosta poikkeaminen (Vesilaki 1 luku 19§), penkereen ja sillan rakentaminen (Vesilaki 2 luku 1§, 2§)
- museovirasto: jos tiensuunnittelu koskee kiinteitä muinaisjäännöksiä, on asiasta viipymättä neuvoteltava museoviraston kanssa. Ellei asiasta päästä yksimielisyyteen, alistaa museovirasto sen valtioneuvostolle (Muinaismuistolaki 13§)
- oikeus liitännäisalueeksi tarvittavaan alueeseen: alueelliselta ympäristökeskukselta, ellei oikeuksista ole päätetty tiesuunnitelmasa (Tielaki 30§)
- ympäristönsuojelulautakunnan lupa: laskujan perustaminen toisen maalle ellei maanomistaja anna lupaa (Tielaki 30§, vesilaki 6 luku 12§ ja 20 luku)

11. SEURANTAOHJELMA

Arviointityön aikana selvitetään, sijaitseeko vaikutusalueella tai sen välittömässä läheisyydessä kohteita, joihin kohdistuu merkittäviä haitallisia vaikutuksia tai joiden tarkkailu muutoin edellyttää seurantaohjelman laatimista. Tässä yhteydessä huomioidaan myös jo rakentamisaikaisen vaikutusten seuranta.

Seurattaviksi kohteiksi voidaan esittää alueita tai kohteita, joihin kohdistuvien vaikutusten kesto on pitkäaikainen tai kertautuva. Kohteita voidaan esittää seurattavaksi myös, mikäli vaikutusta ei pystytä tarkasti määrittelemään arviointimenettelyn aikana tai haitallisten vaikutusten oletetaan lisääntyvän toteuttamisen jälkeen. Ehdotus mahdollisesta vaikutusten seurantaohjelmasta esitetään arviointiselostuksessa.

LÄHTEET

- Hämeenkyrön kunta (2008).** Kaavoituskatsaus. <<http://www.hameenkyro.fi>>
- Hämeenkyrön kunta (2008).** Internetsivut. <<http://www.hameenkyro.fi>>
- Kallio & Keskitalo (2007).** *Metsäkylän osayleiskaava-alueen luontoselvitys*
- Kananoja, Tapio (1999).** *Kallioperän suojelu- ja opetuskohteita Pirkanmaalla, Kanta-Hämeessä ja Päijät-Hämeessä.* Suomen ympäristö nro. 333.
- Keskitalo, Pentti (2006).** *Uusi-Kuruntien osayleiskaava-alueen luontoselvitys.* Ylöjärven kaupunki
- Keskitalo, Pentti (2005).** *Elovainion pohjoispuolisen alueen luontoselvitys.* Ylöjärven kaupunki
- Kokemäenjoen vesistön vesiensuojeluyhdistyksen internetsivut (2008).** <www.kvvy.fi>
- Kuntatiedon keskus Kunnat.net (2008).** <<http://www.kunnat.net>>
- Kytömäki & Uppstu (2006).** *Liito-oravaselvitys Ylöjärven Elovainion pohjoispuoliselta alueelta*
- Lagerström, Martti (1996).** *Ylöjärven Elovainion osayleiskaava-alueen pesimälinnusto*
- Laurinolli (1996).** *Hämeenkyrön arvokkaat luontokohteet*
- Museovirasto (2008).** Internetsivut. <www.nba.fi>
- Museovirasto, Ympäristöministeriö (1993).** *Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt.* Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16.
- Pitkänen, Marja-Liisa (2003).** *Rokkakoskenjoen hoitosuunnitelma.* Ympäristöhoito kansallismaisemassa -hanke
- Pirkanmaan liitto (2008).** *Tampereen läntinen oikorata.* Esiselvitys.
- Siivonen & Wermundsen (2006).** *Ylöjärven leppäkarttoitus.*
- Tampereen seutukaavaliitto (1990).** *Ylöjärven arvokkaat luontokohteet*
- Teivas (2004).** *Huviloita pyyntimailla, ketoja kaupungin kupeessa.* Ylöjärven kulttuuriympäristöohjelma
- Tiehallinto (2008).** Internetsivut. <<http://www.tiehallinto.fi>>
- Tiehallinto (2006).** *Tiehallinnon vuoropuheluopas.* Suunnitteluvaiheen ohjaus. 71 s. Helsinki
- Tiehallinto. Hämeen ja Vaasan tiepiirit (2005).** *Valtatien 3 parantaminen yhteysvälillä Ylöjärvi – Vaasa. Kehittämissuunnitelma*
- Tiehallinto (1997).** *Tiehankkeiden ympäristövaikutusten arviointi, ohje suunnittelijoille*
- Tielaitos (1994).** *Valtatie 3 välillä Soppeenmäki – Sarkkila. Yleissuunnitelma*
- Toivonen Yhtiöt Oy (2008).** Kolsopin betonijätteen käsittelylaitos, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. FCG Planeko Oy
- Uppstu & Kalkko (2005–2006).** *Ylöjärven Elovainion ja Kangasniemen alueen linnusto- ja liito-oravaselvitys*
- Vadim, Adel (2008).** Pirkanmaan maakuntamuseo. Kirjalliset tiedonannot 7. ja 18.8.2008
- Ylöjärven kaupunki (2008).** Internetsivut. <<http://www.ylojarvi.fi>>
- Ylöjärven kaupunki (2008).** Kaavoituskatsaus. <<http://www.ylojarvi.fi>>
- Ylöjärven kaupunki (2008).** *Ylöjärven Metsäkylän osayleiskaava. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma.*

Ympäristöhallinto (2008). Internetsivut. <<http://www.ymparisto.fi>>

Ympäristöhallinnon Hertta ja OIVA-tietopalvelut (2008).

<<http://wwwp2.ymparisto.fi/scripts/oiva.asp>>

Ympäristöministeriö (1993). *Arvokkaat maisema-alueet.* Maisema-alue työryhmän mietintö II.

YTV (2000). *Liikenteen jäljet. Tietoa liikenteen ilmanlaatu- ja meluvaikutuksista asuinympäristössä.*

LIITTEET

Liite 1. Työpajaan 21.10.2008 kutsutut tahot

- Heinijärven kyläyhdistys
- Lavajärven-Komin kyläyhdistys
- Sasin seudun maa- ja kotitalousseura
- Metsäkylän omakotiyhdistys
- Takamaan kyläyhdistys
- Äkönmaan seudun kylätoimikunta
- Uusi-Haaviston omakotiyhdistys
- Ylöjärven omakotiyhdistys
- Pentinmaan nuorisoseura ry
- Ylöjärven luonto ry
- Kyrön luonto ry
- Pirkanmaan lintutieteellinen yhdistys
- Pirkanmaan virkistysalueyhdistys
- Pinsiön Maamiesseura ry
- Palkon vesiosuuskunta
- Pentinmaan vesiyhtymä
- Pihlajaniemen vesiosuuskunta
- Raattajärven vesiyhtymä
- Rukoushuoneen seudun vesiosuuskunta
- Keskinen-Ilomäki vesiosuuskunta
- Mäkelän vesiyhtymä
- Metsänhoitoyhdistys Kyrösjärvi
- Metsänhoitoyhdistys Etelä-Pirkanmaa
- Karhen Seudun kalastusseura ry
- Viljakkalan Kirkkoveneyhdistys ry
- Nisu-Väinä Metsästäjät ry
- Viljakkalan Karhen Metsästysseura ry
- Viljakkalan Metsästisyhdistys ry
- Suomen Metsästäjäliitto Pohjois-Hämeen piiri
- Hämeenkyrön Lopen metsästisyhdistys ry
- Itä-Hämeenkyrön metsästäjät ry
- Ylöjärven 4H
- Hämeenkyrön 4H
- Sasin seudun VPK
- Ylöjärvi-seura
- Hämeenkyrö-seura
- Pinsiö-seura ry

