



PIRKANMAAN
YMPÄRISTÖKESKUS

Päiväys
Datum

3.2.2009

Dnr
Dnr

PIR-2008-R-14-53

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri
PL 376
33101 TAMPERE

Vitte / Hänvisning

Arviointiohjelma

Asia / Ärende

LAUSUNTO VALTATIENTÄN 3 PARANTAMINEN VÄLILLÄ YLÖJÄRVI-HÄMEENKYRÖ
-HANKKEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Tiehallinto Hämeen tiepiiri on toimittanut Pirkanmaan ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen arviointiohjelman valtatie 3 parantaminen välillä Ylöjärvi-Hämeenkyrö -hankkeesta (YVA-ohjelma).

Pirkanmaan ympäristökeskus on ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettelyn) yhteysviranomainen.

Hankkeesta vastaava on Tiehallinto Hämeen tiepiiri. Arviointiohjelman on laatinut Tiehallinto Hämeen tiepiirin toimeksiannosta Ramboll Finland Oy.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Ympäristövaikutusten arvioinnista annetun asetuksen 6 § liikenne c-kohdan perusteella suunniteltavaan tien leventämiseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Arviointimenettely on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa käsitellään arviointiohjelmaa, joka on hankkeesta vastaavan suunnitelma ympäristövaikutusten arvioimiseksi ja arviointimenettelyn järjestämisestä. Arviointisuunnitelma sisältää myös suunnitelman siitä, miten yleisön osallistuminen arviointimenettelyyn järjestetään. Yhteysviranomainen antaa hankkeesta vastaavalle arviointiohjelmasta lausunnon, joka sisältää myös yhteenvedon muiden viranomaisten lausunnoista ja yleisön mielipiteistä.

Toisessa vaiheessa hankkeesta vastaava kokoaa arvioinneista arviointiselostuksen, joka tulee laatia arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen ohjelmasta antaman lausunnon perusteella. Arviointimenettely päättyy yhteysviranomaisen lausuntoon arviointiselostuksesta. Lausunto ei ole vielä hankkeen edellyttämä viranomaisen hyväksymispäätös, ja siten lausunnosta ei voi valittaa. Hankkeesta vastaavan on liitettävä yhteysviranomaisen lausunto arviointiselostuksen kanssa hankkeen yleissuunnitelman hyväksymismenettelyihin.

- Yliopistonkatu 38 • PL 297, 33101 Tampere • 020 610 104 • www.ymparisto.fi/pir
- Yliopistonkatu 38 • PB 297, FI-33101 Tampere, Finland • +358 20 610 104 • www.miljo.fi/pir
- Laboratorio • Kokkolankatu 4 • PL 297, 33101 Tampere • 020 610 104 • www.ymparisto.fi/pir
- Laboratoriet • Kokkolankatu 4 • PB 297, FI-33101 Tampere, Finland • +358 20 610 104 • www.miljo.fi/pir

2/26

Arvioitava hanke ja sen vaihtoehdot

Hankkeen tarkoitus on valtatie 3 parantaminen 2+2 -kaistaiseksi eritasoliittymän varustetuksi tieksi, jonka nopeakäyttö on 100 km/h. Hankkeen pituus on vaihtoehdosta riippuen 15–20 kilometriä välillä Ylöjärven Soppeenmäki - Hämeenkyrön Sarkkila.

Vaihtoehto VE 0, vertailuvaihtoehto, valtatie säilyy nykyisellään.

Vaihtoehto VE 0+, nykyisen valtatie liikenteen sujuvuutta, toimivuutta, liikenneturvallisuutta parannetaan pienin toimenpitein.

Vaihtoehto VE 1, nykyisen tien leventämiseen 2+2 -kaistaiseksi eritasoliittymän varustetuksi sekaliikennetieksi nykyisessä maastokäytävässä.

Vaihtoehto VE 2, uusi lyhyt linjaus, 2+2 kaistaa nykyisen valtatie pohjoispuolelle. Linjaus noudattaa aluksi Uusi-Kuruntietä ja sijoittuu uuteen maastokäytävään kulkien Elovainion teollisuusalueen, Iso Työläjärven ja Mäyräjärven pohjoispuolella ja Ahvenusjärven eteläpuolella. Väylä yhtyy nykyiseen valtatiehen ennen Sasin liittymää.

Vaihtoehto VE 3, uusi pitkä linjaus, 2+2 kaistaa nykyisen valtatie pohjoispuolelle. Alavaihtoehdot 3a ja 3b noudattavat samaa maastokäytävää Vääräjärven eteläpuolelle saakka kuin vaihtoehto 2. VE 3a kiertää Ahvenusjärven ja Pirttijärven eteläpuolelta ja VE 3b pohjoispuolelta. Tämän jälkeen ne yhdistyvät ja yhtyvät suunnitteilla olevan Hämeenkyrön ohitustiehen.

Suunnitteluvaihe ja suunnittelun eteneminen

Arviointiohjelmassa on todettu suunnitelman vaiheesta, että ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana ei vielä laadita maantielain mukaista yleissuunnitelmaa hankevaihtoehtoille. YVA-menettelyn jälkeen yleissuunnitelman lähtökohdaksi valittavan vaihtoehdon ympäristövaikutukset otetaan huomioon YVA-selostuksen mukaan ja lisäksi arviointeja tarkennetaan yleissuunnitelmassa.

Arviointimenettelyn yhdistämien muiden lakien mukaisiin suunnittelumenettelyihin

Myöhemmin laadittavan maantielain mukaisen valtatie yleissuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde maankäyttöön on selvitetty. Vaihtoehto 1 ei ole voimassa olevan Ylöjärven Taajamien osayleiskaavan mukainen.

Vaihtoehtojen maastokäytävät ja liittymiskohdat vaikuttavat käynnissä oleviin yleiskaava-hankkeisiin. Hankkeen YVA-menettelyn kanssa on samanaikaisesti vireillä Ylöjärven Metsäkylän osayleiskaava ja Hämeenkyrön Sasi-Mahnan-Laitilan osayleiskaavan tarkistus. YVA-menettelyä ei ole yhdistetty tai esimerkiksi osallistumisen osalta yhteensovitettu osayleiskaavoituksen ja sen vaikutusten arvioinnin kanssa.

ARVIOINNISTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelmasta kuulutettiin virallisilla ilmoitustauluilla Ylöjärvellä ja Hämeenkyrössä 19.11.-31.12.2008 sekä Aamulehdessä ja Hämeenkyrön Sanomissa.

Arviointiohjelma oli yleisön nähtävillä Ylöjärven ja Hämeenkyrön teknisissä virastoissa, kirjastoissa ja kirjastoautoissa sekä Pirkanmaan ympäristökeskuksessa. Arviointiohjelma on nähtävillä lisäksi ympäristöhallinnon internetsivuilla. Hankkeesta vastaava ylläpitää hankkeelle perustamia Tiehallinnon internetsivuja.

3/26

Arviointiohjelmasta oli **kaikille avoin yleisötilaisuus** torstaina 4. joulukuuta 2008 klo 18.-20. Toukolan juhlatilassa Hämeenkyrössä. Tilaisuuteen osallistui noin 100 henkilöä. Tilaisuudessa oli saatavilla lomakkeita, joilla oli mahdollisuus esittää mielipiteitä sekä YVA-menettelyyn että suunnitteluun.

ARVIOINNISTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Arviointiselostuksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta viranomaisilta: Ylöjärven kaupunki, Hämeenkyrön kunta, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan työvoima- ja elinkeinokeskus, Hämeen työvoima- ja elinkeinokeskus, kalatalousyksikkö, Länsi-Suomen lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto (Vaasa ja Jkl), Pirkanmaan Maakuntamuseo, kulttuuriympäristöyksikkö ja Puolustusvoimat, Tekninen tutkimuskeskus. Lisäksi vireillä olosta ilmoitettiin kirjjeellä Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry:lle, Pirkanmaan Metsäkeskukselle, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymälle, Fortum Oyj:lle ja Gasumille.

Hämeenkyrön kunta. Hämeenkyrön kunnan itäiset alueet kuten myös Hämeenkyrön (Hämeenkyrö, Kyröskoski) taajama kuuluvat vahvasti Tampereen kaupungin vaikutuspiiriin. Tielinjan vaihtoehtoissa on huomioitava paitsi pitkämatkainen liikenne myös paikallisiikenne (työssäkäynti ja koululaisliikenne) ja sen tarpeet Hämeenkyrön ja keskisen kaupunkiseudun välillä.

Vaihtoehto Ve 2:n vaikutuksia arvioitaessa ja vertailtaessa muihin vaihtoehtoihin on huomioitava tehtävät toimenpiteet olemassa olevalla ja jäävällä tielinjauksella Ylöjärven ohituksen ja Hämeenkyrön ohituksen välillä.

Tielinjauksesta päättäminen siten, ettei prosessin jälkeen jää vaihtoehtoisia linjauksia on kunnan kannalta äärimmäisen tärkeää. Tämä tavoite saavutetaan YVA -prosessin, teknisen raportin ja päätöksenteon hallitulla läpiviennillä ja aikataulujen pysymisellä.

Ylöjärven kaupunki toteaa lausunnossaan, että nykytilan kuvauksessa on monia epä-tarkkuuksia ja puutteita. Niitä ovat mm. virheellinen luettelo metsälakikohteista (Leivätön-suon luoteispuolen kuusikko ei ole metsälakikohde, vaan paikallisesti merkittävä luontokohde lepäkoiden saalistusalueena ja linnustollisesti arvokkaana alueena). Liito-oravalle on esitetty elinympäristöksi pelkkiä papanahavaintoja Kangasniemen pohjoispuolella ja toisaalta Metsäkylän papanahavaintoja puuttuu. Ahvenistonharju on myös luonnonsuojelulailla rauhoitettu suojelualue (ei pelkästään maakuntakaavan mukainen suojelualue). Pintavesien osalta vesistöalueista puuttuu kaakkoisin osa, Keijärven vesistö. Pintavesien luokituksissa karttakuvan erinomaiseksi luokiteltu järvi on Iso-Kivijärvi eikä Ahvenusjärvi. Pohjavedenottamoista puuttuu Pilkingtonin pohjavedenottamo nykyisen valtatievarrelta.

YVA -ohjelmassa on esitetty laajasti ja hyvin YVA -selostuksessa arvioitavat vaikutukset. Vaikutuksissa luonnonsuojelukohteisiin on Perkonmäen Natura-alueesta mainittu, että se ei kuulu tien vaikutuspiiriin. Moottoritien valumavesiä ohjattaneen kuitenkin Työlänojan, mikä voi muuttaa sekä veden laatua että määrää ojassa. Koska kohteessa on myös veden määrän ja laadun suhteen herkkiä luontotyyppisiä, tulisi vaikutusten arviointia harkita myös ko. kohteeseen.

YVA -ohjelmassa viitataan eri toimintojen (kalliomurskaamot, jätteen hyödyntämislaitokset) yhteisvaikutusten selvittämiseen, mutta ohjelmasta ei käy mitenkään ilmi, mitä tai miten niitä arvioidaan. erityisesti melun, värinän ja hulevesien osalta yhteisvaikutukset voivat nousta merkittäväksi.

Hämeen TE -keskus, kalatalousyksikkö. Tielinjaukset kulkevat Näsijärven ja Siuron reitin välisellä vedenjakaja-alueella. Mahdolliset linjausvaihtoehdot ylittävät Näsijärven vesistöön laskevan Työläjärven purolehdon sekä Siuron reittiin laskevan Rokkakoskenjoen.

4/26

Arviointiohjelma painottuu maaekosysteemien tarkasteluun sekä ihmisten elinolojen ja kulttuuriympäristön vaikutusten tarkasteluun, mikä on perusteltua hankealue huomioon ottaen. Suunnitelma vesistövaikutusten arvioinnista painottuu tienpidon ja tiesuolauksen vesistövaikutuksiin. Järviältaiden kohdalla aiottua tarkastelutapaa voidaan pitää riittävänä.

Kasvillisuuden ja eläimistön tarkastelussa tulee huomioida myös vesiekosysteemi avainkohteilla. Työlänojan purolehto kuuluu mitä ilmeisimmin luonnonarvoiltaan potentiaalisimpiin kohteisiin, joita on tarkoitus kartoittaa tarkemmin YVA -arvioinnin pohjaksi. Tämän alueen luontoarvojen tarkastelussa tulisi selvittää myös vesimuodostuman kalastoa ja tien mahdollisia vaikutuksia siihen. Tällä hetkellä kalastosta ei ole tietoa, mutta on tiedossa, että kyseisellä Näsijärven ja Siuron reitin välisellä vedenjakaja-alueella esiintyy purotaimenkantoja latvauomissa.

Länsi-Suomen lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on tärkeää huomioida erityisesti ryhmät, joihin hankkeen vaikutukset kohdistuvat. Kokemuseräisen, subjektiivisen tiedon keräämiseksi ja asiantuntija-analyysin tukemiseksi tulisi kuulla kuntien sosiaali- ja terveystoimen sekä Pirtevan ympäristöterveystoimen edustajia.

Tieliikenteen aiheuttama ympäristömelu selvitetään laskennallisesti. Melulaskennan perusteella tulee arvioida melusteiden tarve ja sijainti, sekä vaikutukset vakiasutuksen lisäksi mm. vapaa-ajan ja virkistysalueisiin. Melutarkastelussa tulisi arvioida myös hankealueen liikennemelun mahdollinen suhteutuminen asuin- ja virkistysalueiden yöaikaisiin ohjearvoihin. Vaikutukset pohjavesialueeseen tulee arvioida kattavasti, ja erityisesti tulee huomioida erityistilanteiden aiheuttamat riskit alueen pohjavedelle ja talousvedenotolle.

Pirkanmaan liitto. Valtatie 3 parantamisella välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö on merkitystä sekä Pirkanmaan että koko Suomen elinkeinoelämän kuljetusten kannalta. Tienjakson parantaminen on maakuntakaavan periaatteiden mukainen ja kaavan tavoitteita edistävä hanke. Liiton näkemyksen mukaan YVA -ohjelmassa toteutettavaksi esitetyt vaihtoehtotarkastelut ja ympäristövaikutusten arvioinnit ovat riittävän kattavat. Liitolla ei ole huomauttamista arviointiohjelmasta.

Pirkanmaan maakuntamuseo. Arviointiohjelmaan on merkitty suunnitelma-alueelta ennestään tunnetut kiinteät muinaisjäännökset. Maisema- ja kulttuuriympäristö -osiossa on tuotu esille arkeologisen inventoinnin tekeminen hankkeen johdosta. Museo tarkentaa tätä kohtaa Hämeenkyrön Sasin inventoinnin tulosten johdosta toteamalla, että valtatie 3:n eteläpuolella ei todettu tiehankkeen alueelta uusia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Tien pohjoispuoliset alueet eivät sisältyneet inventointiin ja tästä syystä vaihtoehtojen 1-3 alueella tulee tehdä valtatie 3 parantamisen johdosta arkeologinen inventointi.

Arviointiohjelmassa esitetään, että vaikutusten arviointi perustuu ohjelmavaiheessa tehtyyn analyysiin suunnittelualueen maiseman ja kulttuuriympäristön nykytilanteesta. Ohjelma-asiakirjasta ei tällaista analyysiä ole kuitenkaan löydettävissä. Ohjelmassa esitetyt valtakunnalliset ja maakunnalliset arvoalueet eivät ole riittävä lähtötieto vaikutusten arvioimiseksi, sillä asiakirjoista puuttuvat mahdollista paikallista kulttuuriarvoa omaavat kohteet ja aluekokonaisuudet. Lisäksi tulee huomata, että valtakunnallisesti arvokkaiden rakennetun ympäristön kohteiden luettelon tarkistaminen ei vaikuta arvioinnin tekoon. Arviointiohjelmassa tulee selvittää ja tuoda esille kaikki rakennetun kulttuuriympäristön arvot.

Puolustusvoimien teknillinen tutkimuslaitoksen toiminnan kannalta on hyvin tärkeää osallistua jo suunnitteluvaiheessa VT 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan. Puolustusvoimien Teknillisen Tutkimuslaitoksella on käyttöoikeussopimus maa-alueisiin RN:o 2:64 ja 3:367. Laitoksen toiminta-alue tullaan aitaamaan vuoden 2009

5/26

aikana, jolloin toimintamme on siltä osin turvattu ulkopuolisilta vaaratekijöiltä. Laitoksen toiminta-alue aidataan Vääräjärven eteläpuolen kohdalla, joka on arviointiohjelman vaihtoehtojen 2, 3a ja 3b reitin läheisyydessä. Edellä mainittu aitalinja on otettu hyvin huomioon suunnittelualueen nykytilanteessa. Virallisen Puolustusvoimien lausunnon VT 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö antaa Länsi-Suomen Sotilasläänin Esikunta. Suunnittelukokouksissa tulee olla myös puolustusvoimien edustus sekä Puolustusvoimien Teknillisestä Tutkimuslaitoksesta että Länsi-Suomen Huoltorykmentistä.

YHDISTYKSET JA YKSITYISET

Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri, Ylöjärven luonto ry ja Kyrön luonto ry. Arviointiohjelma vaikuttaa kattavalta ja monipuoliselta, mutta parantamisen varaa on erityisesti luontoinventointeja koskevilla suunnitelmissa.

Kansalaisten osallistumiseen näyttää arviointiohjelmassa kiinnitetyn erityistä huomiota. Siksi on hämmäntävää, että vastoin aiempaa käytäntöä (esim. VT9 parantaminen) lausunto arviointiohjelmasta on pyydetty vain viranomaisilta. Esitämme, että tulevasta arviointiselostuksesta pyydetään lausunto myös luonnonsuojelupiiriltä ja alueella toimivilta luonnonsuojeluyhdistyksiltä. Maastokävelyn järjestäminen vaihtoehtoisilla tielinjauksilla on tervehdys kansalaisten osallistumisen muoto. Yksittäinen kävely ei kuitenkaan täyttänyt tarkoitustaan, kun uutta maastokäytävää linjausvaihtoehdoissa on reilusti parikymmentä km.

Ohjelman mukaan vaihtoehtoisilta tien maastokäytäviltä selvitetään luonnonolot, kasvillisuuden yleispiirteet sekä arvokkaat luontokohteet ja uhanalaiset eliölajit. Käytännössä tarkoituksena on täydentää aikaisemmin tehtyjä inventointeja maastokäynneillä, jotka on tarkoitettu keskittämään luonnonarvoiltaan potentiaalisimpiin kohteisiin, joiden valintakriteereitä ei ole selkeästi esitetty. Viime vuosina luontoselvityksiä on tehty Ylöjärvellä kaavoitusta varten. Hämeenkyrössä hankealueella ei ole tehty maastaselvityksiä lainkaan. Ainakin Hämeenkyrön puolella pohjatiedoista näyttää ohjelmassa olevan ylimalkaisen kartan perusteella puuttuvan jopa tietoja liito-oravaesiintymistä, joista ympäristökeskus on tehnyt rajauspäätöksen. Pidämme äärimmäisen tärkeänä, että hankealueella tehdään asianmukaiset ja perusteelliset luontoinventoinnit. Ei ole mitään perustetta rajoittaa esimerkiksi liito-oravaselvitystä vanhojen havaintojen, karttatarkastelun ja vuoden 2008 maastokäyntien (joista ohjelmassa ei ole selvää tietoa) perusteella valittuihin potentiaalisimpiin kohteisiin. Hankkeen arvioidaan toteutuvan aikaisintaan kymmenen vuoden kuluttua ja sen vaikutukset ovat pysyviä. Perusteelliset luontoselvitykset ovat välttämättömiä ja aikaa niiden tekemiselle on riittävästi. Vaihtoehtojen 2 ja 3 elinympäristöjä ja niiden verkostoja pirstovat vaikutukset ovat merkittäviä ja jo niiden arvioimiseksi tarvitaan kattavaa tietoa.

Hankkeen vaikutuksissa luonnonvaroihin on tarkoituksena tarkastella muun muassa vaikutuksia luonnonvarojen, kuten kallio- ja soranottoalueiden, hyödyntämismahdollisuuksiin. Tien rakentamisessa on tarkoituksena mahdollisuuksien mukaan käyttää jättekiveä ja rakennusteollisuuden purkumateriaaleja. On kuitenkin mahdollista ja jopa todennäköistä, että ennen kaikkea hankkeen lähialueiden kallioalueisiin kohdistuu voimakkaita louhintapaineita. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää huomiota tähän uhkaan.

Vaihtoehtojen vaikutus joukko- ja kevyen liikenteen sujuvuuteen ja erityisesti niiden kehittämismahdollisuuksiin tulee arvioida.

Sasin, Palkon ja Sarkkilan kylätoimikunta. Mielipiteen esittäjät vastustavat VE2:ta jyrkästi, koska se aiheuttaa kohtuutonta päivittäistä haittaa em. kylien asukkaille: Kaikki nykyiset vt 3:n ylikulut ja liittymät suljetaan. Paikalliselle liikenteelle ei jäisi minkäänlaista yhteiskunnan ylläpitämää tietä. Linja-autopysäkit ja -liikenne poistuvat. Maankäyttö- ja rakentaminen pysähtyisi kokonaan, koska uuden tienvarren kiinteistöiltä ei saa liittymiä.

6/26

Melu ja päästöt lisääntyisivät kylätaajaman kohdalla, koska nopeudet kohoavat ja tiesuolaus entisestään lisääntyy. Ns. Sasin mäki ja Pinsiönkankaan alue ovat 1. luokan pohjavesialueita. Nykyinenkin pohjoiseen suuntautuva läpikulkuliikenne tulisi ohjata kulkemaan muita reittejä. Sarkkilanjärven kulttuurimaisemaan ei moottoritie sovi. Nykyinen vt 3 tarvitaan nyt ja tulevaisuudessakin paikallisen liikenteen käyttöön. Linja-autoliikennettä kehitettävä ja lisättävä seudullisesti, koska yhä suurenevissa määrin ihmiset käyvät Tampereella töissä. Paikkakunta ja kyläläiset ovat jo vuosien ajan varautuneet aiemmin vahvistettuun maakuntakaavaan, jossa linjausvaihtoehdoksi on varattu pohjoinen reitti, joka kulkee pääosin vaihtoehdon VE 3 mukaisesti. VE 2 on tuotu esiin perusteettomasti. Vähiten kylille ja seutukunnille haittaa tuottava linjausvaihtoehto on VE 3. Tämä vaihtoehto ei kulje kylätaajamien halki eikä saastuta pohjavesialueita. Lisäksi linjaus kulkee metsäkiinteistöjen halki eikä näin ollen aiheuta päivittäistä haittaa.

78 allekirjoittajaa, Hämeenkyrö: Mielipiteen esittäjät vastustavat ratkaisua, jossa tieyhteys otetaan kiinni nykyiseen vt 3 Sasin eritasoliittymän kohdalla ja tästä eteenpäin n. 4,5 km matkalla nykyistä väylää pitkin. Perustelut: Ratkaisu on ristiriidassa v. 2005 laaditun maakuntakaavan suhteen. Väylälle Sasin eritasoliittymä – Hämeenkyrön ohitustien alku ei jäisi minkäänlaista yhteiskunnan ylläpitämää tietä paikallisliikennettä ajatellen. Tie jakaisi asutun Palkon kylätaajaman keskeltä halki. Kylätaajamaan kuuluu useita kymmeniä asuinkiinteistöjä. Tieliikenteestä johtuva melutaso asuinkiinteistöjen kohdalla kohoaisi sietämättömäksi. Maankäyttö, rakentaminen ja kulkuyhteydet vaikeutuisivat huomattavasti, koska liittymiä uudelle tietyyppille ei saa, vaan nykyisetkin poistuisivat. Pinsiönkangas - Sasi - Mihar - pohjavesialueelle ei tulisi sallia minkäänlaista rakentamista. Sasi – Sarkkila kulttuurimaisema-alue tuhoutuisi täydellisesti. Sarkkilanjärvi ja Sasin laakso kuuluu valtakunnallisestikin herkkään kulttuurimaisemaan ja Natura –suojelualueeseen.

Seutukuntana Hämeenkyrölle olisi hyödyllistä, että nykyinen vt 3 jäisi Tampereen suuntaan kokonaan paikallisliikenteen tarpeisiin ja ohikulkuliikenne pohjoiseen johdetaan muita reittejä myöten. Vt 3:n parantaminen tulee toteuttaa aiemman yleissuunnitelman linjauksen mukaisesti, joka on tehty jo vuonna 1994 ja kylätaajamissa on maankäyttö ja rakentaminen suunniteltu ja toteutettu tältä pohjalta.

Palkon kylän Vesiosuuskunnan vedenottamo sijaitsee vt 3 läheisyydessä Siuron risteuksen (tiennumero 2624) pohjoispuolella. Vedenottamo on laaja alue, joka koostuu useasta eri luonnonlähteestä, joista pohjavesi nousee pintaan. Lähde on lain perusteella suojeltava. Karttaan merkitystä pohjavesialueesta poiketen pohjavesialue ulottuu myös laajalti nykyisen vt 3:n pohjoispuolelle. Linjausvaihtoehto VE 2 toteutuessaan tarkoittaisi, että tie ja eritasoliittymä rakennettaisiin pohjavesialueelle ja lähteistöjen päälle. Allekirjoittajat vaativat pohjaveden ottoalueen 100%:sta suojelua ja tien rakentamista muita reittejä kuin VE 2.

Mäyräjärven suojeluyhdistys. Valtatie 3 moottoriväylän yleissuunnitelman mukainen Ve2 ja Ve3a -linjausvaihtoehdot aiheuttavat merkittäviä haittoja Hämeenkyrön Pentinmaalla sijaitsevalle Mäyräjärven alueelle. Ve3b-vaihtoehto aiheuttaa vähiten haittaa Mäyräjärven alueelle, koska se on linjattu hieman etäämmältä Mäyräjärven asutuksesta ja lomakiinteistöistä. Linjausvaihtoehtojen suunnittelussa huomioon otettavia tarpeita ja lähtötietoja:

Mäyräjärven asutus ja loma-asunnot ovat pääosin 1950-luvulta. Yhteensä asuntoja Mäyräjärven alueella on noin 25. Läheltä kulkevat linjat Ve2 ja Ve3a aiheuttavat Mäyräjärven alueelle alla olevia haittoja: Päästöhaitat ja -riskit lisääntyvät herkästi suoperäisessä maastossa. Moottoriajoneuvojen päästöt, tien suolaus horjuttavat ympäristön tasapainoa. Mäyräjärvi on ns. latvajärvi, joten sen veden vaihtuvuus on vähäistä. Jo pienet päästöläykset voivat horjuttaa järven tasapainoa ja sen veden laatu huonontuu herkästi ylimääräisestä kuormituksesta. Mäyräjärven tilaa on parannettu vuosittaisilla talkoilla ja pohjaveden vaihtumisen parantamiseen tähtäävillä toimenpiteillä.

7/26

Vaihtoehdot Ve2 ja Ve3a, jotka ovat linjattu kulkemaan lähellä Mäyräjärveä, aiheuttavat Mäyräjärvellä pesivän kaakkurin ja muiden vesilintujen asuinalueen tuhoutumisen. Onnettomuusriskit lisääntyvät lähellä pohjavesialuetta. Järven ympäröivän metsäalueen pieneeminen vähentää alueen luonnonmukaisuutta. Meluhaitat lisääntyvät Mäyräjärven alueella. Yllä olevat syyt aiheuttavat Mäyräjärven kiinteistöjen arvonalenemisen. Toivon, että yllä olevat kantamme otetaan huomioon ja linjaus tehdään Ve3b:n mukaisesti.

Yhteysviranomaisen on laatinut **lyhennelmän muista yksityishenkilöiden mielipiteiden pääkohdista**, ja yhteenvedo mielipiteistä on sijoitettu teknisesti lausunnon loppuun. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Pirkanmaan ympäristökeskuksen arkistossa ja kopiot lähetetään hankkeesta vastaavalle.

Mielipiteissä tuotiin esiin alueen asukkaiden näkemyksiä hankkeen vaikutusalueen luonnosta eri näkökulmista: luonnon oma arvo ja ekologisesti toimiva kokonaisuus, luonto erämaamaisen rauhan, marjastuksen ja metsästyksen mahdollisuutena elinympäristössä sekä puhtaan elintarviketuotannon edellytyksenä. Mielipiteissä ilmeni asukkaiden tietoisuus elinympäristönsä luontoarvoista.

Taajama-asutuksen virkistysmahdollisuuksien ja elinpiirin kannalta asukkaita huolestuttaa sekä taajaman virkistysalueen että asuinalueen ilmanlaatu ja oleskelurauha.

Alueen elinkeinojen osalta mielipiteissä pohdittiin maatalouden lisäksi metsäalueiden mahdollista vettymistä suoalueiden ojitusten mahdollisesti muuttuessa ja tukkikuljetusten edellyttämää tiestöä ja siltoja sekä tonttien myynnin kehitystä.

Valtatien käyttäjien näkökulmasta tuotiin esiin myönteisenä kansallismaiseman näkeminen ja toisaalta toisessa mielipiteessä avoimessa laaksossa laajalti leviävä melu sekä joukko-liikenteen puute ja asukkaiden riippuvuus mahdollisuudesta liikkua henkilöautolla.

Valtatien ja rinnakkaistien sekä mahdollisesti muiden uusien tieyhteystarpeiden yhteisvaikutuksia tarkasteltiin eri näkökulmista useissa mielipiteissä. Yhteisvaikutusten nähtiin aiheuttavan kyläyhteisön pirstoutumista, asuinalueiden jäämistä kahden tien haittojen väliin, heikentävän maisemaa sekä lisäävän estevaikutusta ihmisille ja eläimistöille. Lisäksi mainittiin melun yhteisvaikutusten arvioitiin lisäyksi puolustusvoimien räjäytysten melu.

Eri mielipiteissä esitettiin kolme uutta vaihtoehtoa ja tuotiin esille keskikaiteellisen tie eri levyiset toteuttamisvaihtoehdot. Useassa mielipiteessä esitettiin tien levennystä nykyisen valtatie eteläpuolelle, koska tien eteläpuoli on jo soraonttujen pilaama ja asumaton, ja lisäksi luotettiin pohjavesisuojausten toimivuuteen. Pohjoisia vaihtoehtoja kyseenalaistettiin myös niiden pituuden vuoksi, ja pohjoista mutta suurempaa linjausta esitettiin arvioitavaksi. Kolmantena esitetään suunnittelualueen laajentamista pohjoiseen uusia vaihtoehtoa varten.

Hankkeen ja sen tavoitteiden suhdetta ilmastoon muutokseen hillintään pohdittiin laajasti yhdessä mielipiteessä, ja toisessa lisäksi edellytettiin esitettäväksi hankkeen hiilitasetta.

Mielipiteiden muut huomioidut ja esitykset koskivat muun muassa pohjavedenottoa, hulevesiä, lupia ja kiinteitä muinaismuistoja sekä tien tasausta tms. suunnittelua.

Osallistumismahdollisuuksiin oltiin tyytyväisiäkin, mutta toisaalta toivottiin lisää sekä mahdollisuuksia että tietoa.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa ei vertailla vaihtoehtojen aineellisia tai aineettomia vaikutuksia rahallisina kustannuksina.

8/26

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Yhteysviranomaisen on ottanut lausunnossaan huomioon edellä lausunnoissa ja mielipiteissä arviointiohjelmasta esille tuotuja näkökohtia.

Hankesuunnittelun ja YVA-menettelyn yhdistäminen muihin suunnitelmiin

Valtatien 3 parantamisen YVA-menettelyssä korostuu hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arvioinnin ja suunnittelun yhdistäminen kuntien maankäytön kehittämiseen. Hankkeesta aiheutuvia merkittäviä haittoja on mahdollista ratkaista ottamalla niiden estäminen ja lieventäminen tiehankkeen lähtökohdiksi ja tavoitteiksi.

Ympäristövaikutusten arviointia ohjaavassa ryhmässä on edustettuina kuntien kaavoittajat, joten hankeryhmälle voitaisiin osoittaa rooli myös lieventävien suunnitteluratkaisujen ohjaamisessa. Hankeryhmän toiminnan tulisi vastata YVA-menettelyn läpinäkyvyyttä.

Arviointiohjelman kohdan 2.2 esitys, että YVA-menettelyssä arvioidut vaikutukset huomioidaan ja pyritään lieventämään ja ehkäisemään myöhemmin, vasta YVA-menettelyn jälkeen, yhtä vaihtoehtoa koskevaa yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa, ei ole valtatie 3 parantamishankkeen ympäristövaikutusten luonteen ja merkittävyyden kannalta riittävää ja tarkoituksenmukaista.

Arviointiohjelman mukaan osallistumisjärjestelyt YVA-menettelyssä ovat laajat. Mikäli kuntien maankäytön kehittämiseen sisältyy osallistumista, esimerkiksi hankeryhmässä on tarpeen miettiä eri suunnitteluprosessien osallistumisten yhteensovittamista myös osallistujien näkökulmasta.

Suunnittelun vaihe ja hankekuvaus

Arviointivaihe on kuvattu arviointiohjelmassa. Arviointiohjelman lyhyet maininnat alustavasta teknisestä tarkastelusta ja viimeisteltävästä teknisestä raportista sekä liikenneteknisistä ratkaisuksista eivät välttämättä kerro Tiehallinnon suunnitelmia tuntemattomalle lukijalle, kuinka yleispiirteistä tai yksityiskohtaista hankekuvausta YVA-menettelyssä arvioidaan.

Kuvassa 8 on esitetty linjausvaihtoehtojen suunnittelu YVA-menettelyn aikana. Hankekuvausta on sen perusteella tarpeen täydentää siten, että siitä ilmenee hankkeeseen kuuluvat sillat, eri- tai tasoliittymät, liittymien poistamisesta aiheutuvat rinnakkaistiejärjestelyt, joilla muu tiestö ja kulkuyhteydet liitetään uusiin ratkaisuihin. Samoin hankkeessa suunniteltavat yhteydet kevyelle liikenteelle, virkistysreiteille, ekologisille yhteyksille sekä esitys meluesteistä tulee esittää meneillään olevan suunnitelmataason tarkkuudella YVA-menettelyn aikana.

Näistä hankekuvausten tiedoista tulee kuitenkin jo ilmetä tässä vaiheessa ympäristövaikutusten arvioinnille keskeiset ominaisuudet kuten ekologisten/- ja virkistysyhteyksien mitoitusteruste ja käyttötarkoitukseen perustuvat keskeiset kriteerit. Eri vaihtoehtoihin suunniteltavien liittymien tyypeistä ei ole alustavaa kuvausta, ainoastaan aiempien suunnitelmien yhteydessä. Ympäristövaikutusten arvioinnin lähtökohdana on olennaista tietää eritasoliittymien sijoittuminen ja muidenkin liittymien maankäytön laajuus ja sijoittuminen.

Hankkeen tarkoitus ja tavoitteet

Arviointiohjelmassa on mainittu valtatie 3 yhtenä Suomen tärkeimmistä teistä. Hankkeen pääasiallinen tarkoitus (asetus 9 § 2-kohta) tulee esittää selkeästi.

9/26

Hankkeen tavoitteissa ympäristövaikutusten kannalta tulee nostaa valtakunnallisiin tavoitteisiin valtakunnallisesti arvokkaiden ja lakisääteisten, luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön suojeluarvojen turvaaminen. Mikäli tavoitteita on tarpeen porrastaa valtakunnallisiin, seudullisiin ja paikallisiin, niin kyseisen tasoisten luontoarvojen turvaaminen tulisi sisältyä myös näihin kohtiin.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Arviointiohjelmassa on todettu hankkeen vaatimat maantielain mukaiset luvat ja hyväksymispäätökset ja havainnollistettu kaaviokuvalla YVA-menettelyn liittyminen maanteiden suunnittelujärjestelmään.

Arviointiohjelmassa esitetyt tiedot hankkeen edellyttämistä muista luvista tulee päivittää vastaamaan voimassaolevaa lainsäädäntöä.

Vaikutusalueen kuvaus ja rajaus

Arviointiohjelmassa esitettävän alueen nykytilan kuvauksen tulee olla kattava hankkeen keskeisten ympäristövaikutusten tunnistamiseen, vaikutusalueen alustavaan rajaukseen sekä vaikutusarviointien suunnitteluun ja arviointimenetelmien valintaan sekä vaikutusten merkittävyyden arviointia varten. Nykytilan kuvaus perustuu olemassa oleviin tietoihin, ja sitä täydennetään selvityksin. Selvitys nykytilasta esitetään arviointiselostuksessa.

Arviointiohjelmassa vaikutusalueen nykytilan kuvauksessa on puutteita ja sitä on tarpeen täydentää ennen ympäristövaikutusten arviointia selvityksin.

Luonto

Nykytila

Uhanalaisten lajien osalta arviointiohjelman luontokohdekartassa ei ole merkittynä kaikkia tammikuussa 2009 Pirkanmaan ympäristökeskuksen paikkatiedoissa ja ympäristöhallinnon Hertan eliölajit –aineistossa olevia havaintopaikkoja. Etenkin lehtohopeatäplän ja liito-oravan osalta on puutteita. Hankkeen suunnittelijan tulee pyytää ympäristökeskuksesta täydentävät tiedot vielä ennen vuoden 2009 maastotöitä ja varsinaista vaikutusten arviointia. Tietojen luovutuksen ajankohdan tulee näkyä aineiston tiedoissa.

Kartassa on puutteellisia merkintöjä perustettujen yksityismaiden suojelualueiden ja maakuntakaavan SL-alueiden osalta. Maakuntakaavassa SL-varauksella merkittyjä alueita puuttuu kartasta ja Pinsiönkankaan luonnonsuojelualue (perustettu yksityismaiden luonnonsuojelualue) on merkitty vain maakuntakaavan luonnonsuojelualueena. Suojelualueiden kuvauksissa Pinsiön-Matalusjoen Natura-alueita ei ole mainittu, vaikka se sijaitsee lähimmillään 1 km etäisyydellä nykyisestä tielinjasta, sen eteläpuolella. Pinsiönkankaan luonnonsuojelualue ja Pikku-Ahvenistonharju on esitetty maakuntakaavan mukaisina suojelualueina. Kyseessä olevat alueet on perustettu yksityismaiden suojelualueina, joilla on maakuntakaavassa SL-merkintä.

Vaikutusten arviointi ja menetelmät

Arviointiselostuksessa tulee kuvata hankkeen vaikutukset luonnonarvoiltaan merkittäviin valtakunnallisiin, seudullisiin ja paikallisiin kohteisiin, kuten Natura-verkoston kohteisiin sekä luonnonsuojelualueisiin. Arvioinnissa tulee tunnistaa paitsi suorat, myös epäsuorat ja välilliset sekä pitkän aikavälin ja hankkeen rakentamisaikaiset vaikutukset alueen luontoarvoihin. Tätä varten koko hankkeen vaikutusalueella tulee tehdä riittävät maastoinventoinnit ennen arviointiselostuksen laatimista.

10/26

Arviointiohjelmassa ei ole selostettu tarkemmin vuoden 2008 hanketta varten ilmeisesti tehtyjen luontoselvitysten sisältöä. Näiden selvitysten sisältö olisi tullut avata jo arviointiohjelmassa ja esittää tarkempaan inventointiin valittujen alueiden valintaperusteet, jotta selvitysten riittävyyttä voitaisiin ylipäättään arvioida. Uhanalaiset lajit tulee selvittää luotettavasti koko hankkeen vaikutusalueelta. Eri vaihtoehtojen vaikutukset tulee kuvata suhteessa uhanalaisten lajien säilymiseen. Kartoituksessa ja vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös Suomen luontotyyppien uhanalaisuus -arvioinnissa määritellyt uhanalaiset luontotyytit.

Maastoselvitysten tulee olla riittävän kattavia, jotta niiden avulla pystytään arvioimaan ekologisten yhteyksien tarvetta ja sijoittumista. Arvioinnin lähtökohdaksi tarvitaan tarkastelu, mille eliölajeille tarvitaan ja suunnitellaan kulkuyhteyksiä, mihin yhteystarpeet nykyisin sijoittuvat, ja minkälaisia toteutuksellisia ratkaisuja näiden yhteystarpeiden toteuttaminen edellyttää.

Esimerkiksi liito-oravan esiintyminen tulee selvittää kaikilta liito-oravan elinympäristöksi soveltuvilta alueilta riittävän laajalta alueelta, jotta voidaan ottaa huomioon lajin elinympäristöjen väliset kulkuyhteydet. Tien estevaikutus hankkeen vaikutusalueella esiintyvälle liito-oravalle tulee tutkia riittävällä tarkkuudella jo arviointiselostusvaiheessa.

Vastaavasti hankkeen vaikutus uhanalaisen ja erityisesti suojeltavan päiväperhosen, lehtohopeatäplän esiintymiseen hankealueella tulee tutkia. Arviointiohjelmasta ei käy ilmi, että lehtohopeatäpläselvityksiä olisi erikseen tehty hanketta varten. Pelkästään aiemmat havaintotiedot eivät ole riittäviä vaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lajin liikkuminen hankealueella tulee selvittää riittävällä tarkkuudella ja perhosen liikkuminen eri niittyjen välillä tulee turvata. Yleisestikin ratkaisut ekologisten yhteyksien turvaamiseksi tulee esittää jo arviointiselostuksessa.

Mikäli vaihtoehtoisilla tielinjauksilla tai niiden läheisyydessä on Hämeenkyrön kunnan alueella lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi soveltuvia rakenteita, tulee myös lepakoselvitystä täydentää näiltä osin. Muutoinkin aiempien luontoselvitysten tietoja on täydennettävä niiltä osin kuin aiemmat selvitykset eivät ole alueellisesti riittävän kattavia tai ajantasaisia.

Arviointiohjelman mukaan arviointiselostuksen esitetään valmistuvan huhti-toukokuussa 2009. Liito-oravakartoituksia ja kevätspektilajistoa lukuun ottamatta tämä on liian varhainen ajankohta luotettavien maastoinventointien toteuttamisen kannalta. Esimerkiksi uhanalaisen lehtohopeatäplän luotettavan havainnoinnin kannalta maastoinventoinnit tulee ajoittaa perhosen lentoaikaan, heinäkuulle.

Vaikutukset Natura 2000 –verkoston alueisiin

Sarkkilanjärven lisäksi myös muiden lähialueen Natura 2000 -verkoston alueiden osalta pitää tehdä Natura-arvioinnin tarveharkinta, jossa otetaan huomioon myös yhteisvaikutukset muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa (mm. maa-ainestenotto/ kallionlouhinta, kaavoitushankkeet), ja tarvittaessa varsinaisen Natura-arviointi. Tarveharkinnassa tulee arvioida vaikutuksia kaikkiin Natura-alueen suojeluperusteena oleviin luontotyypeihin ja lajeihin. Lähialueilla olevia Natura-alueita, joihin saattaa ulottua yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa, ovat Sarkkilanjärven lisäksi Perkonmäki, Hirvijärvi ja Pinsiön-Matalusjoki. Tarvittaessa on tarkasteltava vaikutusten lieventämisvaihtoehtoja. Mikäli katsotaan, ettei Natura-alueisiin kohdistuvia todennäköisesti merkittäviä heikentäviä vaikutuksia ole, tulee johtopäätös perustella.

11/26

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Arviointiohjelman kohdassa 6.6. Vaikutukset elinoloihin ja viihtyvyyteen on listattu ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia, mutta teksti on kirjoitettu siten kuin näistä arvioitaisiin vain liikku-
mismahdollisuuksiin ja kevyeen liikenteenkäyttäjiin kohdistuvia vaikutuksia. Hankkeesta
aiheutuu kuitenkin listan mukaisia vaikutuksia, jotka on otettava huomioon arvioinnissa.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi perustuu sosiaalisten vaikutusten osalta vuoro-
vaikutukseen vaikutusalueen asukkaiden ja muiden toimijoiden kanssa ja lisäksi analysoi-
daan kirjallista aineistoa. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin menetelmien tulee
kattaa tasapuolisesti myös vaikutusalueen kohderyhmät, joilla ei ole mahdollisuuksia vuo-
rovaikutukseen tai eivät tule riittävästä edustetuiksi muiden toimijoiden avulla, esimerkiksi
hyödyntämällä kuntien alan asiantuntijoiden tietoja. Vaikutusalueella on merkittävää seu-
dullista virkistyskäyttöä, joten arvioinnin tulee ottaa huomioon myös vaikutusalueen käyttä-
järyhmät, jotka eivät välttämättä asu tien lähialueilla.

Ylöjärven asukkaiden osallistuminen työpajoihin ja Hämeenkyrössä pidettyyn yleisötilai-
suuteen on ollut vähäisempää kuin Hämeenkyrössä asuvien. Kyläyhteisöjen ja kaupungin
taajaman asukkaiden aktiivisessa osallistumisessa on siten eroja. Jatkossa osallistumisjär-
jestelyissä tulee varmistaa tasapuoliset mahdollisuudet osallistua kuten yleisötilaisuuden
järjestäminen selostusvaiheessa myös Ylöjärven taajamassa.

Ilmanlaatu*Nykytila*

Ilmanlaatua tai väestön altistumista ei ole kuvattu arviointiohjelmassa. Nykytilasta olisi ollut
mahdollista esittää jo arviointiohjelmassa kuvaus esimerkiksi perustuen arviointiohjelmas-
sa mainittuihin YTV:n selvityksiin ja mittauksiin. Sen perusteella olisi tullut esittää vaiku-
tusalue, menetelmät tms. riittävät tiedot arvioinnin suunnittelua varten. Yhteisvaikutusten
tunnistamista varten nykytilan kuvauksessa olisi tullut mainita myös mahdolliset tiiviit, puu-
lämmitteisen asuinalueet.

Vaikutusten arvioinnit

Arviointiohjelman mukaan lähiasutuksen riskiä altistua päästöjen aiheuttamille pitoisuuksil-
le arvioidaan suhteessa ilmanlaadun tavoitearvoihin. Tavoitearvot on annettu otsonille,
arsenille, kadmiumille, nikkelille ja betso(a)pyreenille. Arviointiohjelma ei tämän mukaan
sisällä riittävän asiantuntevaa esitystä ilmanlaadun ja alitukseen arvioinnista.

Hankkeen vaihtoehdot sijoittuvat erityisesti Ylöjärven taajamassa tiiviin asutuksen viereen.
Esimerkiksi Metsäkylässä asuu nykyisin noin 2400 asukasta ja alueelle kaavoitetaan
asuinalueita lisää noin 3000 asukkaalle. Tämä on peruste arvioida ilmanlaadun kautta ai-
heutuvat terveyshaitat pienhiukkasten ja typenoksidien pitoisuuksien osalta. Hanke muut-
taa lisäksi ilmanlaatua uudessa maastokäytävässä nykyisin luonnonläheisessä elinympä-
ristössä. Hankkeen vaikutusalueella on useita seudullisia virkistysreittejä. Ilmanlaatuun
kohdistuvan arvioinnin tulee tuottaa tietoa muun muassa suojaviheralueiksi rajattavista
vyöhykkeistä hankkeen ympäristössä. Arvioinnin tulee tuottaa tietoa kuntien maankäytön
kehittämiseen.

Valtatie 3:n liikennemäärät ja päästömäärät eivät ole valtakunnan vilkkaimpien väylien ta-
solla hankealueella. Hankkeen suunnittelussa on kuitenkin mahdollisuus ottaa lähtökoh-
daksi mahdollisimman alhaiset altistustasot, mikäli arviointituloksia käytetään kuntien
maankäytön kehittämisessä. Liikenteen aiheuttamien päästöjen haitallisuuteen liittyvät
epävarmuudet ovat samalla mahdollista ottaa huomioon.

12/26

Muodostuvien pitoisuuksien arviointimenetelmänä tulee siten käyttää yleisesti käytössä
olevia laskennallista mallinnuksia tai vastaavat tiedot hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaiku-
tuksista tulee hankkia pyytämällä lausunto ilmanlaadun asiantuntijalaitokselta/-asian-
tuntijalta. Terveyshaittojen merkittävyyden arvioinnissa tulee tuoda esiin pienhiukkasten
terveyshaittoista käytettävissä olevat tuoreet tiedot mukaan lukien myös WHO:n ohjearvot
pienhiukkasille. Typenoksidien pitoisuudet voivat olla merkittäviä lähellä tietä vielä vuosia.

Arvioinneissa tulee tuoda esiin päästöjen ja vaikutusten kehitys ajallisesti ajoneuvomääri-
en ja -tekniikan muutoksia vastaavasti. Käytettävissä olevat tiedot uusien asuinalueiden
rakentamisajankohdista tulee ottaa huomioon.

Hankkeella ja arviointiselostuksessa mainituilla muilla hankkeilla on todennäköisesti yh-
teisvaikutuksia ilmanlaatuun erityisesti asutukseen ja virkistysreittiin kohdistuvien hiukkas-
pitoisuuksien muodostumisessa, mikä tulee ottaa huomioon yhteisvaikutusten arviointime-
netelmissä ja arvioinnissa.

Melu ja tärinä*Nykytila*

Arviointiohjelmassa ei ole esitetty vaikutusalueen melualueita tai hiljaisia alueita. Ylöjärven
kaupunki on kartoittanut hiljaisia alueita muun muassa harjualueella valtatie eteläpuolella.

Vaikutusalue

Valtatien melualue voi ulottua kilometrien jopa kymmenen kilometrin etäisyydelle, kun vai-
kutusalue perustuu L_{Aeq} 35–30 dB:n hiljaisuutta kuvaavien vyöhykkeiden mukaan.

Vaikutusten arviointi

Ohjelman mukaan hankkeen toteuttamisen jälkeistä tilannetta vastaavat melutasot esite-
tään kartoilla mukaan lukien L_{Aeq} 45 ja 35 dB. Lisäksi L_{Aeq} 30 dB on tarpeen mallintaa. Ny-
kytilan ja vaihtoehtojen vertailu on suositeltavaa esittää kartalla, jossa melutilanteen ja hil-
jaisuuden muutosalueet, +/- dB, nykyiseen havainnollistetaan. Muutosten esittäminen kar-
talla tuo esille hankkeen mahdolliset vaikutukset nykyisiin hiljaisiin virkistys- ja ulkoilualuei-
siin sekä melun ulottumisen alueen asukkaiden tyypilliseksi erämaamaiseksi luonnoksi
kokemille alueille. Muutosta hiljaisiin alueisiin voi havainnollistaa lisäksi määrällisesti tar-
kastelemalla vaikutusalueen pinta-aloja. Hiljaisten alueiden mallinnukseen liittyvää epä-
varmuutta on tarpeen tarkastella erillään tien lähialueen melumallinnuksesta.

Melumallinnuksissa tulee ottaa huomioon rinnakkaisteiden ja hankevaihtoehtojen yhteis-
vaikutukset sekä arviointiohjelmassa mainitut tietyt hankkeet.

Meluntorjunta voi laskea melutasoja merkittävästi ilmanlaadultaan heikoilla tai huonoilla
alueilla valtatie varressa, mikä tulee tuoda esille tulosten arvioinnissa erityisesti maan-
käytön ja elinympäristön terveellisuuden näkökulmasta. Arvioinnin tulee siten tuottaa tietoa
mm. maankäyttöön suojaviheralueeksi luokiteltavista ja toisaalta virkistykseen soveltuvista
valtatiehen rajautuvista alueista.

Rakentamisen aikainen melu ja sen kesto on lisäksi tarpeen arvioida asutuksen ja virkis-
tusalueiden lähellä. Rakentamisen aikainen tärinä ja mahdolliset räjäytysten vaikutukset
rakennuksiin tulee tunnistaa ja arvioida ainakin alustavasti.

Lisäksi on suositeltavaa esittää meluntorjunnan vaihtoehtoisia mahdollisuuksia ja ratkaisui-
den valintaperusteita maiseman kannalta. Melun mahdollinen merkittävä heijastuminen
vain valtatie toiselle puolelle suunniteltavista meluntorjuntarakenteista tms. on tuotava
esiin.

13/26

Hankkeen ympäristötavoitteisiin suositellaan lisättäväksi hiljaisten alueiden säilyminen, ja hiljaisuuteen liittyviä lieventämistoimia tietyillä tieosuuksilla kuten yöajan, illan ja viikonloppun nopeusrajoituksia ja niiden soveltuvuutta on tarpeen tarkastella.

Vesistövaikutukset

Nykytila

Esitetyt tielinjausvaihtoehdot kulkevat Pentinmaalla useiden pienten vesistöjen välittömässä läheisyydessä. Vaihtoehdot 2, 3a ja 3b ylittävät myös mm. Työlänjoen purolehdon. Pintavesien laatua on arviointiohjelmassa kuvattu vesistöjen käyttökelpoisuusluokituksen perusteella. Käyttökelpoisuusluokitus koskee vain muutamaa alueen järveä tai jokea, eikä se anna riittävää tietoa vesistöjen nykytilasta. Hankkeen vaikutusalueen vesistöistä vedenlaattutietoa on mm. Rokkakoskenjoelta, Iso Työläjärveltä, Mäyräjärveltä, Parostenjärveltä sekä Keijärveltä. Loma-asutusta näiden järvien rannalla on erityisesti Iso Työläjärvellä ja Mäyräjärvellä. Lisäksi mm. Keijärvellä ja Lepojärvellä on yleinen uimaranta.

Vaikutusten arviointi

Vedenlaadun muutoksia voi tapahtua sekä tien rakentamisen että tienpidon aikana. Rakentamisen aikaiset muutokset ilmenevät lähinnä valuma- ja purkuvesien samentumisena sekä kiintoaine- ja ravinnepitoisuuden kohoamisena. Tienpidon aikaisista muutoksista merkittävin on tiesuolauksen aiheuttama vesistön suolaantuminen. Arviointiselostuksessa tulee esittää tien rakentamisen ja tienpidon mahdolliset vesistövaikutukset, niiden kesto, ajoittuminen ja vaikutus vesistön eri käyttömuodoille.

Tielinjausvaihtoehdot 2, 3a ja 3b kulkevat laajojen, osittain ojitettujen suoalueiden läpi. Arviointiohjelmassa on todettu uuden tielinjauksen voivan muuttaa vesien virtausolosuhteita ja sitä kautta järvien vedenkorkeuksia. Valumavesien laadun ja määrän muutokset voivat muuttaa myös järvien vedenlaatua. Vedenlaadussa ja -määrässä mahdollisesti tapahtuvien muutosten vaikutukset arvokkaisiin luontokohteisiin tulee myös ottaa huomioon.

Merkittäviä vesistövaikutuksia voi esiintyä myös liittymien rakennustöiden seurauksena.

Arviointiselostuksessa tulee esittää mahdollisten pohjavesisuojausten purkupaikat sekä tien kuivatusvesien johtaminen luontoon. Arviointiohjelmassa on todettu, että tieltä tulevien pintavesien puhdistamistarve ja -mahdollisuudet tulee selvittää. Arviointiselostuksessa tulee esittää vesiensuojelurakenteiden mitoituserusteet ja kohteet suunnittelutasoa vastaavasti.

Vaikutusarvioissa ja tien suunnittelussa tulee ottaa huomioon kemikaalien leviäminen onnettomuustilanteessa.

Arviointiohjelmassa esitetyt selvitykset vesistövaikutusten arvioimiseksi ovat asianmukaiset edellä esitetyillä lisäyksillä täydennettyinä.

Pohjavesi

Nykytila

Suunnittelualueella sijaitsee jo esitettyjen pohjavedenottamoiden lisäksi Pilkington Oy:n vedenotamo. Länsi-Suomen ympäristölupavirasto on myöntänyt 19.6.2006 ottamolle luvan enintään 370 m³/d vedenottoon Ylöjärven kaupungin korttelissa 316 kiinteistöillä Arva RN:o 38:0 ja Arva 4 RN:o 45:19 sijaitsevasta kaivosta. Pohjavesiä koskeva nykytilanteen kuvaus on muilta osin riittävä.

14/26

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä suunnittelualueen pinta- ja pohjavesien tilaa selvitetäessä tulee käyttää ympäristöhallinnon tietojärjestelmien ja tiehallinnon velvoitetarkkailun tulosten lisäksi myös vedenottajien tarkkailutuloksia.

Ympäristövaikutusten ehkäiseminen

Haittojen ehkäisy ja lieventäminen -osassa on syytä selvittää myös pohjavesialuerajauksen ulkopuolella sijaitsevan Palkon vesiosuuskunnan vedenotto paikalle mahdollisesti koituvia haittojen ehkäiseminen. Ks. Lieventäminen

Haitta-aineita sisältäviä aineksia (arseenipitoinen kalliomurske, betonimurske) ei voi sijoittaa pohjavesialueella, ja vaihtoehtojen ero tulee tuoda esiin arvioinnissa.

Geologia

Hanke ja sen vaihtoehdot sijaitsevat geologisesti Pirkanmaan liuskevyöhykkeellä, jossa esiintyy yleisesti korkeita kallioperän arseenipitoisuuksia. Korkeat arseenipitoisuudet ovat luontainen alueellinen geologinen erityispiirre. Pitoisuudet voivat vaihdella kuitenkin paikallisesti merkittävästikin. Rakentamisessa voidaan käyttää myös muualta Pirkanmaalta tuotavaa kalliokiviainesta.

Arviointiohjelmassa ei ole esitetty, miten mahdolliset korkeat kallioperän arseenipitoisuudet selvitetään ja miten analyysitulokset otettaisiin huomioon osana muita ympäristövaikutusten arviointeja ja miten vaikutusten merkittävyyttä arvioidaan. Suunnittelun tässä vaiheessa mahdollinen vaikutus tulee ottaa huomioon vähintään varovaisuusperiaatteella ja jatkossa tulee varautua esimerkiksi kiviaineksen näytteenottoon tien rakentamisalueelta perustuviin arviointeihin.

Maankäyttö

Pirkanmaan 1. maakuntakaava osoittaa valtatie 3:lle uuden ohjeellisen linjauksen välille Ylöjärvi-Hämeenkyrö. Linjaus kulkee nykyisen tien pohjoispuolella vielä varsin vähäisesti rakentuneen alueen halki. Nykyisen ja esitetyn ohjeellisen tielinjausten väliin, Ylöjärven tehokkaan kaupunkirakenteen jatkoksi länteen on osoitettu laaja taajamatoimintojen alue VT3:n varteen. Hämeenkyrön Sarkkilanjärven kohdalla tielinjaukset halkaisevat valtakunnallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa: alueen käyttö ja rakentaminen tulee suunnittelumääräyksen mukaan sopeuttaa alueen kulttuuriperintöön ja ominaislaatuun. Kolme seudullisesti merkittävää ulkoilureittiä kulkee pohjois-etelä -suuntaisesti tielinjausten läpi. Määräys edellyttää reittien toteuttamisedellytyksien turvaamista maakunnallisesti ja seudullisesti toimivana reitistönä jatkosuunnittelussa ja yhteyksien säilyttämistä virkistysalueisiin. Alueen läheisyyteen sijoittuu useita Natura 2000 -verkoston kohteita.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistuksessa (13.11.2008) uudeksi merkittäväksi painopistealueeksi on asetettu ilmastomuutoksen hillintä. Maankäytön suunnittelussa tätä tavoitetta toteutetaan kiinnittämällä erityistä huomiota yhdyskuntarakenteen eheyteen ja tähän kiinteästi liittyvään joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuteen. Nykyinen VT3-tielinjaus kulkee keskellä yhdyskuntarakennetta: tien pohjoispuolelle sijoittuvat merkittävät kaupallisten palvelujen ja asumisen alueet, eteläpuolelle työpaikka-alueet sekä laajat virkistysalueet. Kyseessä on keskeinen joukkoliikennereitti, mikä tulee ottaa huomioon kaikissa linjausvaihtoehdoissa varaamalla riittävät aluevaraukset joukkoliikenteen kehittämistarpeille nyt ja tulevaisuudessa.

Tarkasteltaessa tielinjauksen parantamista nykyisellä paikallaan tulee ottaa huomioon lisääntyvän liikenteen vaikutukset asumisviihtyvyyteen. Ylöjärven kaupungin taajama-

15/26

alueiden kehityskuvaehdotuksen (valmistunut 2008) mukainen väestömäärän lisäys vuoteen 2030 tulee edellyttämään merkittävässä määrin uusien asuntoalueiden toteuttamista, ja maakuntakaava varaa tähän alaa nimenomaisesti VT3:n varrelta. Ylöjärven alueella viireillä on myös asutuksen lisäämiseen tähtääviä yleis- ja asemakaavoja Metsäkylässä ja Kirkonseudulla. Melun ja muiden ympäristöhäiriöiden vaikutukset tuleekin arvioida arviointimenettelyssä paitsi nykyisen asutuksen, myös suunniteltujen uusien asumisen alueiden osalta. Samoin asumisviihtyvyys ja muut ympäristöhäiriöt tulee arvioida uuden tielinjauksen osalta.

Hanke ja sen vaihtoehdot, tielinjauksen leventäminen nykyisellä paikallaan ja uuden linjauksen toteuttaminen, lisäävät merkittävästi poikittaisen liikkumisen estevaikutusta ja estevaikutuksen lieventämistoimenpiteet tulee ottaa yhdeksi suunnittelun ja arviointimenettelyn lähtökohdaksi.

Estevaikutusten lieventämisessä tulee siten esittää hankesuunnitelmaan sijoitettavat poikittaiset, joukkoliikenteen pysäkkiratkaisuihin tiiviisti liittyvät turvalliset kevyen liikenteen yhteysratkaisut.

Samoin seudullisesti merkittävät ulkoilureitit tulee sijoittaa tarkoituksenmukaisesti suhteessa olevaan maankäyttöön ja virkistysalueiden sijaintiin: hankkeessa tulee jo varhain etsiä ratkaisuja maakuntakaavan tavoitteiden toteuttamiseksi. Lieventämisessä tulee myös turvata reitit asuinalueilta virkistysalueille etenkin uuden tielinjauksen jättäessä laajat asutusalueet tielinjausten väliin, mutta myös tielinjausta olennaisesti levennettäessä.

Ekologisten haittojen estämiseksi pohjois-etelä -suuntaisten ekologisten yhteyksien toimivuus tulee varmistaa osoittamalla hankkeen ja sen vaihtoehtojen suunnitelmissa eliöstölle riittävästi kyllin leveitä ja laadukkaita silta- tai alikukuratkaisuja lajistollisista lähtökohdista valittuihin paikkoihin. Ekologiset yhteyspaikat on mahdollista osittain yhdistää kevyen liikenteen ja ulkoilun reittiratkaisuihin: olennaista on tarkastella kunkin liikkumismuodon tarpeita ja etsiä perusteltuja, tilavuudeltaan riittäviä ratkaisuja liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi.

Maisema

Valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella tulee erityistä huomiota kiinnittää hankkeen maisemavaikutusten arviointiin mukaan lukien mahdolliset eri ympäristövaikutusten lieventämiseen ja ehkäisyyn esitettävät alustavat toimenpiteet. Arvioinnissa tulee erityisesti tuoda esiin, onko maisema-alueeseen kohdistuvat haitat estettävissä ja ovatko muiden ympäristövaikutusten lieventämistoimenpiteet mahdollisia suhteessa maisema-alueen arvoon.

Uudet eritasoliittymät vaikuttavat lähimaisemaan. Myös liittymien aiheuttamaa mahdollista merkittävää muutosta asukkaiden elinympäristössä on tarvittaessa havainnollistettava esimerkiksi osana ihmisiin kohdistuvien haittojen arviointia. Näissä maisemoitavissa kohteissa kasvillisuuden palautumisen tai istutusten kasvun vaatima aika on otettava huomioon vaikutuksen kestossa.

Yhteisvaikutukset

Yhteisvaikutusten arvioinnissa käytettäviä menetelmiä, esitystapaa tai arvioitavaa vaikutusaluetta ei ole ilmoitettu arviointiohjelmassa. Yhteisvaikutusten arvioinnissa tulee siten käyttää vastaavia menetelmiä kuin hankkeen yksistään aiheuttamien ympäristövaikutusten arvioinnissa.

16/26

Yhteisvaikutuksilla voidaan ymmärtää ympäristövaikutusten esiintymistä samanaikaisina samalla alueella. Yhteisvaikutukset tulee kuitenkin ymmärtää laajemmin. Yhteisvaikutusten muodostumiseen vaikuttaa yhtenä tekijänä toimintojen samanaikaisuus, johon liittyy ainakin joidenkin hankkeiden osalta epävarmuutta. Toisaalta hankkeiden ajoittuminen osin tai kokonaan peräkkäin voi olla esimerkiksi virkistysalueiden käytettävyyden tai muiden pitkällä aikavälillä kertyvien yhteisvaikutusten kannalta merkittävää. Yhteisvaikutus voi muodostua myös estevaikutuksen voimistumisena kuten puolustusvoimien ilmoittama alueen aitaus tiestä muodostuvan esteen läheisyydessä.

Voimakkaimmat eri hankkeiden yhteisvaikutukset muodostuvat ilmeisesti Ylöjärven taajamaan. Hankkeella ja rinnakkaistiellä voi olla yhteisvaikutuksia erityisesti niiden väliin jäävään asutukseen tietyissä vaihtoehdoissa.

Haittojen estäminen

Arviointiohjelmassa määritellään alustavat toimenpiteet haittojen ehkäisyyn ja lieventämiseen. Toimenpiteistä on esitetty yleispätevä, esimerkinomainen lista. Valtatie 3:n parantamishankkeeseen liittyviä mahdollisia alustavia toimenpiteitä ei ole yksilöity ja esitetty oikealla painoarvolla.

Ekologisten yhteyksiin ja maankäyttöön sekä pohjaveteen kohdistuvien ympäristövaikutusten merkittävyys ja painoarvo valtatie 3 parantamisen suunnittelussa on suuri. Tällä perusteella niitä on arvioitava arviointimenettelyssä ja suunnitteluprosessissa siten, että arviointi kanavoituu suunnittelun lähtökohtiin sen sijaan, että niitä tarkasteltaisiin vain lieventämistoimenpiteinä. Ks. yhdistäminen muihin suunnitelmiin/maankäyttö

Haittojen torjunnassa ja lieventämisessä tulee muutoinkin käyttää ensisijaisesti hankkeen ja maankäytönsuunnittelun ratkaisuja, joilla voidaan väistää tai muutoin välttää haitallisia vaikutuksia.

Lieventämisen alustavista toimenpiteistä tulee ilmetä, mitkä ovat todelliset mahdollisuudet lieventää yksilöidyssä kohdassa tietyn tyyppistä ympäristövaikutusta. Vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia lieventämistoimenpiteiden jälkeen tulee arvioida jo tässä suunnittelu- vaiheessa. Arviointi tulee ottaa huomioon vertailussa ja toteuttamiskelpoisuudessa.

Osallistuminen

Arviointiohjelman mukaan mahdollisuudet vaikuttaa hankkeen ympäristövaikutuksista tehtäviin arviointeihin ovat hyvät ja monipuoliset. Poikkeuksena on, että yleisötilaisuutta ei järjestetty myös Ylöjärvellä. Osallistumista on tarpeen täydentää tältä osin.

Arviointiohjelmassa on hyvin kerrottu, miten vuorovaikutteinen osallistuminen on otettu tähän mennessä huomioon hankkeen ja ympäristövaikutusten arvioinnin suunnittelussa, ja että palaute on nähtävissä tiehallinnon internetsivuilla. Jatkossa arviointiselostuksessa on tarpeen esittää, miten arviointiohjelmasta esitetyt mielipiteet on otettu/voitu ottaa huomioon. Mielipiteissä esille tullessiin keskeisiin kysymyksiin ja esityksiin tulisi vastata esimerkiksi yhteysviranomaisen tiivistetyn yhteenvedon avulla.

Raportti

Arviointiohjelma on pääosin selkeällä kielellä ja ytimekkäästi kirjoitettu. Kuvat ja kaaviot ovat havainnollisia ja tukevat tekstiä. Aukeaman levyisiksi taitetut kartat ovat helppolukuisia ja havainnollistavat hyvin hankevaihtoehtoja kokonaisuutena.

17/26

Tiivistelmän toisen sivun ja luku 6 tulee korjata toisiaan vastaaviksi.

Raportissa on kuitenkin termejä, joiden käytön johdonmukaisuus tulisi tarkistaa tekstin ymmärrettävyyden vuoksi esimerkiksi hyvinvointi, elinympäristö, asuinympäristö. Luvun sanat *vaikutusteema, arviointikohta, vaikutuskokonaisuus* jäävät lukijalle liian epäselviksi.

Vertailumenetelmän kuvausta tulee selventää.

Arviointiohjelman rakennetta tulee tarkistaa. Arviointiselostuksessa tulee esittää hanketta, erityisesti liikennettä koskevat tekstikohdat hankekuvauksen yhteydessä ja ympäristövaikutuksia koskeva tieto omana kokonaisuutenaan. Esimerkiksi liikenteelliset vaikutukset eivät ole YVA-lain tarkoittamia arvioitavia ympäristövaikutuksia, ja kohta 6.9. on pääosin hankekuvausta. Arviointiohjelmassa nämä ovat osin sekaisin.

Vaikutusten merkittävyyden arviointi ja vertailu

Arviointimenettelyssä hanketta ja sen vaihtoehtoja tulee arvioida yhtenäisesti, ja arviointiohjelmassa tulee esittää vaihtoehtojen vertailu. Vertailussa on tarkoitus tiivistää, jäsentää ja tulkita päätöksentekoa varten kaikki ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tuotettu tieto. YVA-menettelyn tavoitteena on tuottaa tietoa hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista päätöksentekoon.

Arviointiohjelmassa on kuvattu, miten vaihtoehtoja vertaillaan ja miten vertailutulokset esitetään sekä esitetty esimerkkilista, miten vaikutusten merkittävyyttä määritellään. Luvun 7 1. kappale on kuitenkin vaikeaselkoinen. Tekstistä ei selviä, mitä tarkoitetaan vaihtoehdon ominaisuudella ja positiivisella tai negatiivisella tekijällä ja toisaalta vaikutuksella. Myös ympäristölle asetut tavoitteet eivät ole yksiselitteisiä. Tässä viitataan ilmeisesti kohdan 1.3. tavoitteisiin, mutta niistä osa ei selkeästikään ole ympäristötavoitteita.

Arviointiohjelmassa esitetään menetelmänä kahta erittelevää vertailua, joista toinen perustuu tavoitteisiin vertailuun. Nämä kaksi vertailua tulee esittää selkeästi ja ymmärrettävästi erillisinä.

Vaikutusten merkittävyyden arviointia tulee selkeyttää. Merkittävyyden arvioinnin kannalta samantasoisin vaikutuksiin tulee johdonmukaisesti sisällyttää sekä suorat, että välilliset pysyvät vaikutukset valtakunnallisesti arvokkaisiin suojelukohteisiin.

Arviointiohjelman mukaan muita vaihtoehtoja vertaillaan nykytilanteeseen eli vaihtoehtoon 0 ns. vertailuvaihtoehtoon. Tältä osin vertailun kuvaus on ristiriitainen.

Arviointiohjelman mukaan arviointi keskittyy toteuttamiskelpoisten vaihtoehtojen vertailuun. Esitetty vertailumenetelmä jäsentää tietoa päätöksentekoon, mutta pääpainon tulee olla ympäristövaikutusten vertailussa. Muiden kuin ympäristövaikutusten vertailu soveltuukin siten esitettäväksi paremmin toteuttamiskelpoisuuden tarkastelun yhteydessä.

Toteuttamiskelpoisuus

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta tulee tarkastella läpinäkyvästi ja jäsennellysti eri näkökulmista. Hankkeen ja sen vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta tulee esittää ensisijaisesti ympäristövaikutuksiin liittyvä toteuttamiskelpoisuus. Mahdollisesti arviointimenettelyn aikana toteuttamiskelvottomaksi todettavasta vaihtoehtoehdosta tulee mainita merkittäväksi todetut ympäristövaikutukset. Arviointiselostuksessa tulee kuitenkin sisällyttää vielä vain muista syistä kuten taloudellisista tai teknisistä syistä karsittavaksi ehdotettavat vaihtoehdot.

18/26

Arviointiohjelman mukaan vuorovaikutuksen tavoitteena on hankkeen ja sen vaikutusten mahdollisimman laaja hyväksyttävyyys. Tämän huomioon ottaminen yhtenä toteuttamiskelpoisuuden näkökulmana tulee esittää omana kokonaisuutena.

Suunnitelman tavoitteiden vertailu on tarvittaessa kuitenkin selkeämpää esittää toteuttamiskelpoisuuden tarkastelussa omana osa-alueena kuin ympäristövaikutusten vertailussa.

Yhteenveto

YVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointimenettely on osa hankkeen suunnittelua. YVA-menettely on liitetty suunnittelun varhaiseen suunnitteluvaiheeseen, mikä mahdollistaa ympäristövaikutusten huomioon ottamisen jo suunnittelun aikana. Arviointiohjelman mukaan suunnittelun tavoitteena on tuottaa YVA-menettelyn avulla hyvä kokonaisratkaisu. Samanaikaisesti etenevästä hankkeesta ja sen vaihtoehtoehdoista saadaan myös muuta vaikutustietoa suunnitteluun. YVA-selostuksen tavoite on kuitenkin antaa kokonaiskuva hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Ympäristövaikutukset ja muut hankkeeseen liittyvät tavoitellut tai kielteiset vaikutukset tulee esittää siten YVA-selostuksessa erillisinä.

Arviointiohjelma on osin niin yleispiirteinen, että sitä voisi käyttää yleisenä arviointiohjelman pohjana tiehankkeille. Yleispiirteisyyden takia on vaikea arvioida sen riittävyyttä nimenomaan valtatie 3:n parantamishankkeessa.

Valtatie 3:n parantamisen YVA-menettelyssä korostuu hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arvioinnin ja suunnittelun yhdistäminen kuntien maankäytön kehittämiseen. Hankkeesta aiheutuvia merkittäviä haittoja on mahdollista ratkaista ottamalla niiden estäminen ja lieventäminen suunnitteluprosessien lähtökohdiksi ja tavoitteiksi.

Yhteysviranomainen edellyttää, että arviointiohjelmaa täydennetään edellä mainittujen puutteiden osalta.

Arviointiohjelman riittävyys (YVAA 9 § Arviointiohjelma)

Yhteysviranomainen hyväksyy esitetyn arviointiohjelman riittäväksi edellä mainituilla täydennyksillä.

Johtaja Ulla Koivusaari

Ylitarkastaja Leena Ivalo

Suoritemaksu 5450 €

19/26

Maksun peruste ja oikaisuvaatimus

Maksu määräytyy valtion maksuperustelain (150/1992) 8 §:n ja ympäristöministeriön asetuksessa (1387/2006) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista olevan maksutaulukon mukaisesti: 1. kunta 4370 € ja 2. kunta 1080 €. Maksuvelvollinen voi vaatia virheellisen maksun oikaisua Pirkanmaan ympäristökeskukselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.

Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen

Yhteysviranomaisen lähettää lausuntonsa tiedoksi lausunnonantajille. Kopiot arviointiohjelmasta saaduista lausunnoista ja mielipiteistä lähetetään liitteenä vain hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet säilytetään Pirkanmaan ympäristökeskuksen arkistossa.

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävissä internetosoitteessa:

<http://www.ymparisto.fi/yva> (alueelliset ympäristökeskusten YVA-sivut - Pirkanmaa - vireillä olevat YVA-hankkeet - VT3).

Lausunto on yleisön nähtävillä vähintään kuukauden ajan seuraavissa paikoissa:

Ylöjärven tekninen virasto, Räikäntie 3 B, kirjasto Koivumäentie 2 ja kirjastoauto, Hämeenkyrön tekninen virasto, Hollitie 7, kirjasto Kyrönsarventie 16 ja kirjastoauto sekä Pirkanmaan ympäristökeskus, Yliopistonkatu 38.

TIEDOKSI Lausunnonantajat
Ympäristöministeriö
Suomen ympäristökeskus (lausunto ja 2 kpl arviointiohjelmaa)
Alueelliset ympäristökeskukset

20/26

Yhteenveto yksityishenkilöiden mielipiteistä

AA Mielipiteen esittäjien mielestä paras vaihtoehto on joko Ve1 tai Ve2 koska, on turhaa avata metsiin uusia väyliä ja pilkkoa asukkaiden metsäpalstoja ja maita. Vanhatie on tuonut haittansa ja hyötynsä ja niihin on sopeuduttu joten, olisi viisainta vain levittää sitä, se tuottaisi pienemmät haitat asukkaille. Maiseman merkitys on myös suuri, ja voi olla että kaksi rinnakkain eri reittiä kulkevat tiet aiheuttaisivat enemmän hirvikolareita, koska eläimet pääsevät tielle aina liittymistä. Uusi tie ei saisi aiheuttaa hankaluuksia paikallisliikenteelle, joten kaikki liittymät tulisi säilyttää, eikä se saisi hankaloittaa maa- tai metsätaloutta, eli tiellä voisi edelleen kulkea traktorilla koneineen.

BB Tien luontovaikutukset ovat suuria ja suurelta osin pysyviä ja peruuttamattomia, minkä vuoksi tievaihtoehtojen valinnan pohjana olevan tiedon on oltava mahdollisimman kattavaa. Tien ja tien teon luontovaikutusten arvioiminen on kuitenkin hyvin vaativaa – mahdollonta tehdä täysin kattavasti: monien lajien ja luonnon dynamiikoiden havaitseminen on vaikeaa.

Tässä mielessä on väärin kirjoittaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa esim. että lepakoiden esiintymispaikat on kartoitettu, kun todellisuudessa ja asiallisesti tarkoitetaan, että esiintymispaikkoja on kartoitettu: se, että kartoituksessa ei ole havaittu lepakoita jollakin kohdalla ei tarkoita, etteikö niitä siellä silti saattaisi joskus esiintyä. Luonnontiedon laatu ja aikasidonnaisuus eli muuttuvuus ajassa on sisäistettävä ja otettava huomioon luonnonarvoja punnitessa ja niistä raportoidessa.

Arviointiohjelmasta mielipiteen esittäjä havaitsi, että tielinjoilta on tarkoitus etsiä liito-oravien esiintymispaikkoja tunnetuilta esiintymispaikoilta ja karttatarkastelun perusteella valituilta kohteilta. EU:n luontodirektiivin mukaan liito-orava on yhteisön tärkeänä pitämä laji, jonka lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnon-suojelulain nojalla kielletty. Luonnonsuojelulaki tarkoittaa kaikkia liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja eikä vain sellaisia, joita osataan etsiä kartalta valituilta kohteilta tai jotka tunnetaan entuudestaan.

Suuren tien rakentaminen on niin iso ja luonnon kannalta niin merkittävä urakka, että alueen luonnonarvot on selvitettävä kunnolla. Liito-oravan esiintymispaikkojen ja liito-oravalle soveliaiden elinympäristöjen kartoitus kaikilta linjausvaihtoehtojen alueilta ja niiden läheisyydestä on ilman muuta selvitettävä perusteellisesti. Liito-oravan esiintyminen on suhteellisen helposti havainnoitavissa ja toisaalta liito-oravalle tärkeät elinympäristöt ovat usein luonnonarvoiltaan monin tavoin ansiokkaita ja merkittäviä monille eliöille. On muistettava, että kaikki liito-oravakannan esiintymisen kannalta tärkeät elinympäristöt eivät ole asuttuja joka vuosi, eli ne eivät ole maastossa pelkästään lajin jätöksien esiintymisen perusteella tunnistettavissa.

Tielinjalta tehtävissä luontoselvityksissä on luonnonarvoja punnitessa otettava huomioon tekeillä oleva luontotyyppien uhanalaisuuden arviointi ja hahmottumassa olevat luontotyyppien uhanalaisuudet.

Tielinjavaihtoehtoista on tehtävä ja esitettävä hiilitase, jossa eri vaihtoehtojen rakentamisen ja käytön "hiilikustannukset" on tarkasti eriteltävä huomioiden hiiltä sitovan metsä- ja suoalan määrän muutokset eri vaihtoehtoissa.

Teiden evoluutiota seuranneena hän on huomannut niiden kehittyvän vähitellen yhä suuremmiksi; tämän huomioiden on ennakoinut linjausvaihtoehdon Ve 4, jonka on piirtänyt lilalla värillä oheiseen karttaan. Elämäkokemuksensa nojalla hän tietää esittämänsä Ve 4 kaltaisen tien oikaisun suunnittelun käynnistyvän pian nyt suunnitteilla olevan

21/26

"parannuksen" valmistuttua hän edellyttääkin, että suora ja lyhyt Ve 4 otetaan mukaan tarkasteluvaihtoehtoihin. Kun Ve 4 otetaan mukaan tarkasteluun, näyttävät Ve 2 ja Ve 3 surkean kiharilta ja vanhanaikaisilta. Ve 4:n kanssa suunnilleen yhtä suora linjaus on Ve 1. Tieyhteyden pituudella on merkitystä paitsi tien rakennuskustannuksiin, myös tien vaatimaan maa-alan määrään, liikenteen polttoainekulutukseen ja matka-aikoihin.

Rokkakoskella asuvana luontokartoittajana ja -harrastajana hän tietää useita huomionarvoisia luonnonarvoja Rokkakosken ja Palkon kylän alueella. Eikä malta olla mainitsematta esimerkkinä, että Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö, Ympäristövaikutusten arviointiohjelman kansikuvassa (jossa keskellä on kyltti käännöksestä Äkönmaalle) näkyy kaksi liito-oravan vakituista lisääntymispaikkametsikköä, jotka molemmat ovat myös monin muin tavoin arvokkaita ja suojelunarvoisia luonnonympäristöjä!)

CC Yleisötilaisuus Sasin Toukolassa 4.12.08 oli hyvä ja jo moni asia sai lisävalaistusta. Mielipiteen esittäjä asuu aivan lähellä nykyistä 3-tietä. Mikäli uusi tie sitten joskus rakennetaan, he jäävät n. 1 kilometrin välein kulkevien isojen teiden väliin. Ei usko, että se kaikki saaste häviää taivaan tuuliin vaan sitä väkisinkin putoaa kotien päälle, läheisyyteen, ihmisiin, eläimiin jne. Mitkä ovat niiden vaikutukset ihmisiin kuin myös alueen koti- ja luontoeläimiin? Mitä voi sanoa viljeltävistä tuotteista - näinkö: tulevat täältä Suomesta saastuneen 3-tien alueelta, entä kotitalouseläimet: ei tunnu myöskään hyvältä hankkia joulupöytään kinkkua, joka on kasvanut saastepilven alla.

Tähän väliin jäävälle alueelle on rakennettu paljon uusia taloja, alkuasukkaiden kotien arvot putoavat rajusti - puhumattakaan heidän hakemastaan rauhasta. Kokee tuon "erämaan" eräänlaisena voimavarana nykypäivän kiireisessä työelämässä. Se on heidän puisto (vrt. kaupungit). Miten siellä voi sen jälkeen kulkea - ei pääse tien yli eikä varmasti alikaan joka paikasta? He kulkevat tuolla alueella kaukanakin, niin metsissä kuin soilla. Miten käy luonnonvaraisten marjojen yms. saanti - saastuneita - miten pitkä on se varoalue, josta ei ole syytä mitään kerätä? Tietää myös isojen soiden olevan ojitettuja ja vesien virtaus-suunta on kolmostien suuntaan. Tukitaanko ojat noin vain? Sinne on upotettu paljon rahaa, jotta saataisiin hyvää metsämaata ja tuottoa siitä. Jos ne suot alkavat jälleen muuttua hetteikoiksi, joita ne ovat hänen lapsuudessaan osin olleetkin, miten varmistetaan että ne pysyvät kunnossa? Muistaa niillä soilla olleen todella suonsilmiä, joihin astuminen olisi ollut kohtalokasta. Vai muutetaanko ne takaisin ns. luonnontilaan? Kuka korvaa metsänomistajien soihinsa upottaneet varat, kun tuotto jää saamatta? Entä tie, pysykö sen kunnossa vesipatjalla - siltako niiden soiden yli rakennettaisiin? Mahtaisi olla siltaa sillan perässä, kun vielä poikittain menevien teiden yli pitää rakentaa sillat, joiden alta mm. tukkiautot mahtuvat.

Yksi väylävaihtoehto jakaa hänen isänsä sukutilan n. kahtia; pellot toiselle puolelle ja metsät toiselle puolelle. Satuttaa! Ja miten paljon maata jääkään kilometrin kahden matkalle. Sitä menetystä ei rahalla voi korvata! Liito-oravienkin asuinalueet ovat vaihtoehtojen alla – hän itse ei ole niitä havainnut, mutta uskoo vanhempien ihmisten, jotka metsät tuntevat, tietävän niistä enemmän.

Hän ei todellakaan ole uusien vaihtoehtojen kannalla. Sen hän on täällä asuvana huomannut, että tie pitää olla ja se aina parasta että se kulkee naapurin mailla. Kun kulkureitti pitää nykyihmisellä olla, ei mitenkään ymmärrä, että miksi tie pitää rakentaa niin että välimatkat pisteestä toiseen kasvavat. Tuleehan siitä vielä sitä päästöäkin taas enemmän, tuhlaamme luontoa, energiaa, saastumamme jne. Hänestä ja monesta muusta olisi hyvä, jos nykyinen tie levennettäisiin 4-kaistaiseksi siten, että Ylöjärveltä Hämeenkyröön katsottaessa tien vasemmalle puolelle, näin säästettäisiin nykyistä asujaimistoa, siellä ei ole rakennettu kuin Ylöjärven puolella ja toki pari taloa Sasissa tulisi lähelle tietä.

22/26

Sasin alueen Natura-alue ehkä sietäisi paremmin tien levennyksen kuin jonkun monikerroksisen laaja-alaisen liittymän. Toki tulee tarvetta silti rinnakkaisteiden parantamiselle, no ne on tehtävä joka tapauksessa. Pohjavesialueella on omat haasteensa, mutta niiden suojeleminen täydellisesti on varmasti jo tuttua ja kehitystä tapahtuu edelleen.

Kun tuohon suunnitteluun ja erityisesti toteutukseen menee vielä aikaa. Voisiko laittaa korjauslistalle tuon Pentinmaantie ja kolmostien risteyksen tässä lähellä Ylöjärven rajaa. Ympyrä, valot tms, jotta täältä pääsisi ruuhka-aikana poisikin. Ja toki siihen voisi laittaa lisätä/vaihtaa kyltin Pentinmaa, Äkönmaa on tuolla pidemmällä. Tuosta risteyksen läheltä on suljettu pikkutie Hämeenkyrön ja Ylöjärven väliltä (Pentinmaantieltä Työläjärventielle) puomilla, aina tarttee tunkea 3-tielle!

DD Tien parantaminen tulisi toteuttaa nykyiseen tieuraan vaihtoehdoista VE0, VE0+ ja VE1 parhaat ominaisuudet valiten, koska se vähiten tekisi haittaa ihmisille, luonnolle, asutukselle ja omaisuudelle, koska ura on jo olemassa ja sen vasemmalla puolella Ylöjärvi-Sasi välillä Huurteen jälkeen on tyhjää soraomonttua valmiina. Pohjaveden suojaus onnistuneen nykypäivän tekniikalla täysin ja rinnakkaistiet ovat jo olemassa valmiina eli Pentinmaantie ja Vanha tie Pinsiö-Sasi jotka parannettaisiin.

VE2 ja 3 linjauksissa tuhottaisiin ihmisten omaisuutta, asutuksia, metsäalueita, eläinten asumisalueita, puroja, ojia, lähteitä ja yms. muuta korvaamatonta omaisuutta. Vaihtoehdot 2 ja 3 tuntuu myös paljon kalliimmilta, koska pitää tehdä tieuran lisäksi useita ali-/ ylikulku-siltoja, rampeja, rinnakkaisteita ja siltoja nykypäivän raskaanliikenteen mitoilla Pentinmaantien ja Mäkelä-Haavistontien yhteyteen, koska liikenne pitää myös järjestää asukkaille, kesäasukkaille, maa- ja metsäalueille, jotka menisivät kahtia näissä vaihtoehdoissa. Lukuisten metsäojien, purojen ja lähteiden toiminta pitää varmistaa.

EE Mielipiteen esittäjä katsoo, että 3-tien eri linjausvaihtoehtojen (erit. VE2, VE3a,b) vaikutus paikallisten asukkaiden elämään tällä hetkellä ja tulevaisuudessa (kaavoitus-, rakentamis-, maanomistajien tonttimyynti yms.) ei hänen mielestään tullut selville. Olemassa olevaa tietä parantamalla (VE1) välttyttäisiin luonnon tuhoamiselta, jolloin metsästysmarjastus- luonnossa liikkumisen mahdollisuudet vähenevät. Nykyisen tielinjauksen alle (VE1) ei jäisi rakennuksia eikä juurikaan kenenkään peltoja (elinkeinon turvaaminen); tie on jo vuosia sitten vienyt sen määrän maata mitä tarve vaatii, joten siihen on jo paikallistasolla sopeuduttu. Tampereen läheisyys lisää tonttien kysyntää, menetetään hyviä, luonnonläheisiä alueita uusilla tielinjauksilla (VE2,3a,b) ja kuka haluaisi rakentaa ison tien viereen, jolle ei saisi liittymää? Uusia paikallisteita rakennettava, jos tontteja olisikin tulevaisuudessa nykyisen 3-tien läheisyydessä. Miten turvataan ja huomioidaan pohjavesialueet / luonnonsuojelukohteet silloin? Isommissa suunnitelmissa yhtenäinen suojaus on hänen mielestään paremmin huomioitu kuin omakotirakentajan kohdalla. Paikallisliikennettä varten olemassa jo tieverkko (VE1, vanha Vaasantie, Pentinmaantie), jota paikalliset jo nytkin käyttävät (kierto-/eritasoliittymät esim. Metsäkylä, Pentinmaantie = Pinsiön taimisto kohta ja Sasi, mitkä tällä hetkellä ovat eniten käytössä). Nykyisen 3-tien varren asukkailla, kaikilla, on mahdollisuus käyttää ja päästä em. paikallisteille; ei tarvitse rakentaa uusia teitä (VE1), liittymien määrää 3-tiellä helppo vähentää. Jos nykyinen 3-tie tulee paikallistieksi, on kuitenkin hoidettava myös pienemmät tiet.

Mielipiteen esittäjä on huolissaan Pentinmaantien ja Mäkelä-Haavistontien kulkukelpoisuudesta (VE2,3a,b), tukkirekkojen kulkumahdollisuudesta (siltojen rakentaminen teiden yli?), maanomistajien kulkuyhteyksistä ja korvauksista menetetyistä elinkeinosta ja metsätaloudesta ja melusuojauksesta. Miten huomioidaan alueen suot ja niiden ojitus? Jos vesien poispääsy estetään, metsät soistuvat. Onko huomioitu liito-oravien esiintyminen Mäkelä-Haavistontien varressa?

23/26

FF Arviointiohjelman suurimpana heikkoutena mielipiteen esittäjät pitävät sitä, että välille Uusi-Kuruntie – Vääräjärvä on esitetty vain yksi vaihtoehtoinen maastokäytävä. Vaihtoehtojen vähäisyys ei osaltaan tue suunnittelun tavoitetta löytää vt 3:n parantamiselle YVA -menettelyn avulla mahdollisimman hyvä kokonaisratkaisu. Mielipiteen esittäjät vaativat yhteysviranomaisen edellyttävän hankevastaavan laajentavan suunnittelualuetta pohjoiseen siten, että suunnitteluvälille Uusi-Kuruntie – Vääräjärvä / Mäyräjärvä löydetään muitakin vaihtoehtoisia tielinjauksia. Ainakin yksi tavoitteet täyttävä vaihtoehto näyttäisi olevan Elovainion teollisuusalueen, Metsäkylän asuntoalueen sekä Iso-Työläjärvän pohjoispuolisen loma-asuntoalueen kohdalla Tunturivuoren ja Tornivuoren pohjoispuolella.

Arviointiohjelman kohdan Asutus ja palvelut kuvasta 26 puuttuu useita vakituksissa asutuksessa olevia rakennuksia. Suunnittelualueen asuin-, loma- ja talousrakennukset tulee viivyttyksettä inventoida huolellisesti. Erityisen tärkeää on tehdä arkeologinen inventointi välille Uusi-Kuruntie – Mäyräjärvä/ Vääräjärvä. Perimätiedon mukaan Tornivuoren ympäristössä löytyisi rautakaudelle ajoittuvia hautapaikkoja / hautaröykkiöitä ja/tai kivirakenteita, jotka tulisi rauhoittaa muinaismuistolain perusteella.

Merkkejä liito-oravan elinympäristöistä on suunnittelualueella ollut nähtävissä Hämeenkyrön puolella mm. Vääräjärvän, Iso Työläjärvän, mäyräjärvän ja Ahvenusjärvän rajaamalla alueella. Myös lepakosta on tehty joitakin havaintoja Iso Työläjärvän pohjoispään ja Laihamminsuon väliseltä alueelta. Mielipiteen esittäjät esittävät koko suunnittelualueelta tehdään riittävän laaja ja asianmukainen luontoinventointi.

Melu- ja päästövaikutuksia käsittelevästä kohdasta 6.8 ei käy ilmi, kuinka meluvaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon melun leviäminen mm. Vääräjärvän, Iso Työläjärvän ja Mäyräjärvän muodostamalla herkillä järvi / loma-asuntoalueella. Meluvaikutusten arvioinnissa tulee em. järvi / loma-asuntoalueeseen liittyen selvittää kokonaismelun vaikutukset ottaen huomioon läheiseltä puolustusvoimien teknilliseltä tutkimuslaitokselta kantautuva räjähdysistä aiheutuva melukuorma.

Arviointiohjelman 8. kohdan (haittojen torjunta ja lieventäminen) luetteloon tulee ehdottomasti liittää tiealueelta johdettavien hulevesien käsittelyn suunnittelu ennen niiden johtamista vesistöihin. Arviointiohjelman 10. kohdan luettelo tiehankkeen edellyttämistä luvista tulee tarkistaa ja päivittää ottaen huomioon, että mm. rakennuslaki ja -asetus sekä laki yleisistä teistä ovat lakanneet.

GG Mielipiteen esittäjä on kiitollinen siitä, että suunnittelijoiden tiedossa on nykyisen vt 3:n ympäristön luontoarvot: hyvä pohjavesivarasto, tärkeä Natura-alue, palkittu kulttuurimaisema. Metsäkyläläisenä puhdas harjuilma, niin kuin kotipihankin ilma ja oleskelurauha huolettavat, jos päädytään nykyisen tielinjan lieventämiseen. Metsäkylän väkimäärä tulee lähes kaksinkertaistumaan vuoteen 2020 mennessä. Tämän suunnitelman mukaan tielinjaus on vuoden 1994 virallinen linjaus Metsäkylän pohjoispuolella. Suunnitelman mukaan tulisi vähemmän uudesta nelikaistatiestä kärsiviä koteja ja ihmisiä. Uusi tehokkaampi ja tasaisempi valtatie kannattaa suunnitella helpompaan ja riskittömämpään maastoon.

HH Mielipiteen esittäjä on tamperelainen, jolla on pitkä loma- ja työmatkakokemus tienosalla Kilvakkala – Tampere, tarkin paikallistuntemus alueella Rokkakoski – Sasi. Valittavasta maastokäytävästä riippumatta melutason siedettävänä pitämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Tietyllä ilmoilla melu kuuluu avointa jokilaaksoa ja harjua pitkin jo nyt esim. Rokkakoskelle saakka. Tosin on todettava, ettei tiellä ole melusuojausta ainakaan em. alueella. Alueella on runsas eläimistö, kuten ilveksiä. Nykyisellä paikalla olevan tien vaikutusalueella on rakennettu paljon uusia asuin- ja teollisuustiloja ilmeisesti ajatellen, että nykyinen tielinjaus pääpiirteissään säilyy (VE1). Poikkeamat nykyisestä linjauksesta aiheuttavat laajoja, vaikeasti ennustettavia muutoksia.

24/26

On todennäköistä, että parhaiten hyväksyttävä vaihtoehto perustuu nykyiseen linjaukseen, mikäli riittävä määrä liittymiä pystytään rakentamaan tilanahaudesta huolimatta. Liikkeelle pääsemiseksi tärkeää on löytää ratkaisu, jolla on mahdollisimman laaja kannatus. Nykyinen tie on yksinkertaisesti hengenvaarallinen. Koska nykytien turvallisuustaso on alhainen ja valtion rahatilanne "tunnettu", on syytä etsiä ratkaisu, joka sallii olemassa olevan infrastruktuurin tarkan hyödyntämisen ja vaiheittaisen rakentamisen.

II Mielipiteen esittäjät puoltavat vaihtoehtoa nykyinen tie levitettyä Sasissa.

JJ Yleisötilaisuuden alustukset olivat suhteellisen suppeita, ehkä tietoa ja tavoitteita on liian vähän kasassa. Asioita käsiteltiin todella yleisellä tasolla. Odotetaanko vielä tievaihtoehtojen vaikutuspiirissä olevien asujien selkeitä mielipiteitä? Toivottavasti. Ehdottaa liito-oravien jättämistä omaan arvoonsa, kun niitä on näillä alueilla joka paikassa.

Ylöjärven kaupunki näyttäisi haluavan vaihtoehdoksi VE2, VE 3A tai 3B. Miksi? Ylöjärvi haluaa uutta asuinaluetta kaavoitettavaksi näiden teiden varrelle. Onko tonttimaa heillä loppu? Näistä em. vaihtoehdoista olisi VE2 paras, koska se putoaa kuitenkin Sasin laaksoon antaen tien käyttäjille maisemanäkymän kansallismaisemaan.

Mielipide perustuu kymmeniin ellei satoihin keskusteluihin paikallisten asukkaiden kanssa: nykyisen 3-tien rinnalle toinen 2-kaistainen tie välille Shell Ylöjärvi – Hämeenkyrön uusi ohitustie. On älytöntä asfaltoida tuhansia km² metsää ja soita ja tuhota täten luontoa. Niin sanotut Jussilan ja Sasin mäet voidaan rakentaa madaltaen / sopeuttaen toimiviksi liikenteelliseksi ratkaisuksi.

KK Haluaa liennytystä rakennuskieltoon Äkönmaankulun tienvarteen. Kannattaa uuden tien tekoa. Saa jokivarteen uuden sillan ja raskaalle liikenteelle paremman tien. VE3a ja VE 3b.

LL Kysyy, miten metsäojien toiminta turvataan? Jos ne tukitaan, metsät soistuvat. Miten turvataan hänen pääsynsä omistamalleen metsäalueille? sujuva kulku on metsänhoidon edellytys. Pentinmaantien ja Mäkelä-Haavistontien ylitse tehtävät sillat tulisi tehdä niin korkeiksi, että tukkirekat mahtuvat kulkemaan tien ali – kustannukset? Edellä mainitut asiat koskevat kaikkia muita vaihtoehtoja paitsi nykyisen 3-tien liittyvää muutosehdotusta (VE 1). Onko otettu huomioon liito-oravien esiintyminen / asuinpaikat Mäkelä-Haavistontien varressa?

MM Linjausvaihtoehtoja VE 3a ja 3b: Sarkkilanjoen ylitykseen läheisyydessä linjausalue kulkee liito-oravan reiviin yli. Äkönmaantien ja Rokkakoskentien välissä olevat kylät pirstoutuvat pahasti vanhan tien ja uuden tielinjauksen takia moneen osaan. Ehdottomasti maiseman takia nämä vaihtoehdot tulisi jättää käyttämättä.

NN Eritasoliittymä Sarkkilan risteykseen, Sarkkilantien kapasiteetti loppu.

OO VE 1 Nykyisen tien järeä parantaminen, 4-kaistainen 2+2 kaistaa.

PP Kannattaa VE 3a linjausta.

QQ Miksi kyläläisten olisi huolittava uusi tie keskelle kylää, kun siihen ei tule edes liittymiä (100 km/h) paljon melua ja saastetta. Ei palvele paikallisia asukkaita!

RR Paikallisten asukkaiden mielipide on huomioitava. Koska julkinen kulkuneuvo ei enää kulje haja-asutusalueella, kaikki paikalliset joutuvat kulkemaan omilla autoilla kaikki matkansa. Nykyinen tielinjaus on ainoa ja paras. Sitä kehittämällä luodaan toimiva kulkuväylä.

25/26

Kylän halki kulkeva tie ei houkuttele. Pentinmaa, Äkönmaa, Rokkakoski seudun soilla ja lammilla on luonnolle ja pohjavedellekin tärkeä rooli. Maakuntamuseolla on tietoa alueesta, toisin kuin väitetään. Tien rakentaminen uudelle linjalle rikkoo uusia soita, metsiä, metsälampia. Nykyisen tien varsi on pilattu soramontuilla jo valmiiksi. Harjulla ei ole maisematai luontoarvoja pohjavettä lukuun ottamatta.

SS Mielipiteen esittäjät ovat tyytyväisiä käynnistyneeseen YVA –vaiheeseen sen avoimuuden ja kohtuullisen hyvin hoidetun tiedottamisen suhteen. Toivovat avoimuuden jatkuvan ja asukkaiden todellisen vaikutus- ja kuulluksi tulemismahdollisuuksien toteutumiseen. Tiedottamista voisi myös lisätä: heidän mielestään nykyisen valtatie 3:n perusparannushankkeessa nykyisen tielinjauksen parantaminen on taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti paras vaihtoehto. Tie on suora ja sen eteläpuolella on levennysvaraa: asutusta on suhteellisen vähän ja luonto on jo menetetty soranotolla. Mielipiteen esittäjät kaipaavat selkeitä lukemia verrattuna muihin valtateihin liittyen arviointiohjelman sivun 10 laadullisiin väittämiin: maankäyttöliittymien runsaus, merkittäviä puutteita liikenneturvallisuudessa sekä sujuvuudessa, selvästi muita valtateita vaarallisempi ja tieosuuden suunnittelu laatutasoltaan yhtenäiseksi ja korkeatasoiseksi. Asukkaina heillä ei ole kokemusta merkittävistä ongelmista liikennesujuvuudessa. Käytössä olevia maankäyttöliittymiä ei suunniteltujen uusien linjausten osuudella ole heidän mielestään paljon. Miksi nykyistä linjausta pidempiä linjauksia on nostettu esille? Miksi vanhaa tielinjaa ei ole koettu parantamiskelpoiseksi? Miksi linjauksia ei ole vedetty eteläpuolitse?

Kenen intressi on nostaa nopeus 80 – 100 kilometriin tunnissa? Nykyisten ilmastopoliittisten tavoitteiden edessä autoliikenteen nopeuksia pitäisi pikemminkin laskea, jolloin myös päästöt laskisivat merkittävässä suhteessa. Myöskään liikenneturvallisuus ei voi parantua nopeutta kasvattamalla. Nopeuden nostamisella myös melu lisääntyy.

Miten todellisia ovat ennusteet liikennemäärän suhteen ja pidetäänkö näitä ennusteita ajan tasalla? Kuka tietää, mikä on yksityisautoilun tila 20 vuoden päästä? Meillä ei ole tiedossa, millainen ratkaisu tällä hetkellä ekologisesti kestävämmään yksityisautoiluun vielä annetaan. Miksi kyseisen hankkeen kaltaista panostusta henkilöstö- ja muilta resursseiltaan ei ohjata joukkoliikenteen kehittämiseen? Jos liikenteen uskotaan kasvavan kasvukeskusten ympärillä, ovat ongelmat paikallisliikenteessä. Liikenne syntyy ennen kaikkea pendelöinnistä, mitä ei ratkaista Helsingistä Vaasaan johtavan valtatiekehittämällä. Ratkaisu olisi toimivan joukkoliikenteen kehittämisessä seututasolla. Esimerkiksi Pentinmaan kohdalla tarjolla oleva joukkoliikenne on täysin riittämätön tarjotakseen todellisen vaihtoehdon työmatkalaisille. Vastaavasti tavaraliikenteen siirtymistä raiteille tulisi tukea valtakunnallisesti. Hyviin teihin panostaminen vain lisää liikennettä entisestään.

Onko käsillä oleva hanke linjassa hallituksen ilmasto- ja energiastrategian kanssa? Päästöjä ja energiankulutusta tulisi jo nyt laskea, myös energiapoliittisin toimin. Miksi hankkeen valtakunnallisista tavoitteista puuttuvat täysin energia- ja ilmastopoliittiset näkökulmat? YVA:n teettää Tiehallinto eli todennäköinen hankkeen toteuttaja. Miten taataan selvitysten puolueettomuus?

Linjausvaihtoehtojen suunnittelussa huomioon otettavia tarpeita ja lähtökohtia: Selvitetäänkö eri vaihtoehtojen ilmastolliset ja energiankulutukselliset vaikutukset? Uuden tielinjauksen vetäminen merkitsee laajoja rakennus-, ylläpito- ja käyttövaikutuksia. Tielinjalta joudutaan kaatamaan puustoa, suojaamaan vesistöjä, sekä tekemään laajoja maansiirtoja ja rakennustöitä. Ylläpitokustannukset ovat aiempaa suuremmat vanhan tien ylläpitotarpeen säilyessä niin ikään. Esitetyt uudet tielinjaukset aiheuttavat vähintään kilometrin ylimääräisen matkan nykytilaan verrattuna. Lasketaanko näille kaikille tekijöille päästövaikutuksia? Mikä on kokonaispäästöjen osuus verrattuna vanhan tien parantamiseen?

26/26

Hankkeen paikallisiin tavoitteisiin eivät uudet tielinjaukset voi millään soveltua. Huomioidaanko arviointiohjelmassa liikenteen jakaantuminen kahdelle väylälle? Uusi linjaus ei ole nykyisen tien poissulkeva vaihtoehto, vaan nykyisen lisäksi rakennettava tie. Uusia linjauksia arvioitaessa pitää laskea mukaan vanhan tien vaikutukset. Arvioidaanko uusien tielinjausten aiheuttamat terveydelliset riskit osana viihtyisyystekijöitä? Tehdäänkö kulttuuristen ja luontokohteiden huomioonottamiseksi asiaankuuluvat selvitykset? Inventoidaanko rakennuskanta, muinaisjäännökset ja luontoesiintymät nyt hankkeen yhteydessä? Punni-taanko YVA:n yhteydessä uuden tielinjauksen henkisiä ja materiaalisia vaikutuksia kylära-kenteeseen, jonka valtatie halkaisee?

Yhtenä nykyisen valtatie ongelmana on mainittu korkeuserot. Linjausvaihtoehto VE 2 ei tarjoa ratkaisua todelliseen ongelmakohtaan eli Sarkkilanjärven notkoon. Miten joukko- ja kevyt liikenne suhtautuvat tien mahdollisesti jakautuessa kahdeksi? Kulkevatko bussit uudella vai vanhalla tiellä ja miten helposti toisen tien takana olevat asukkaat pääsevät pysä-kille? Tuleeko asukkaiden yleinen mielipide selvitettyä ja kirjattua? Järjestettävät muuta-mat yleisötilaisuudet ovat liian vähän. Mikäli tavoitteena on keskikaiteellinen kaksikaistai-nen tie, niin missä vaiheessa punnitaan erilaisia toteuttamisvaihtoehtoja? Miksi Suomessa keskikaiteelliset tiet suomessa ovat leveämpiä kuin Ruotsissa?

Kuka tekee asiasta lopullisen päätöksen ja miten selvityksessä esille tulevat asiat painote-taan? painaako vaakakupissa liikenteen, talouden vai ympäristön etu? Miten paljon vaikut-taa yksittäisen kunnan kaavoitukselliset ja taloudelliset intressit? Kuka valvoo muiden kuin paikallisten ja liikennepoliittisten tavoitteiden toteutumista? Varsinaiseen päätöksenteko-prosessiin toivotaan myös läpinäkyvyyttä. Yksikin tien alle jäävä asuintalo aiheuttaa kriisin henkilötasolla. Uuden linjauksen myötä kahden melun ja vallin väliin jäävät asukkaat kär-sivät väistämättä. Tänä päivänä meidän on kuitenkin ajateltava myös globaaleja ympäris-töllisiä vaikutuksia kaikissa hankkeissamme. Globaali ja paikallinen näkökulma tulisi ottaa huomioon ympäristövaikutuksia arviointia tehtäessä.

Mielipiteen esittäjät esittävät halpana ratkaisuna hankkeen tavoitteisiin nykyisen tien pa-rantamista keskikaiteella ja laskemalla nopeus 80 km/h:ssa. Tällöin melut ja päästöt laski-sivat merkittävästi ja alhaisemmalla nopeudella pärjättäisiin myös kapeammalla tiellä. Hil-jattain tehty Ylöjärvi - Hämeenkyrö –välinen valaistus on hyvä suunta turvallisuuden paran-tamiseksi.