

MUISTIO

Projekti	Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö, Ympäristövaikutusten arviointi
Aihe	Yleisötilaisuus YVA-selostuksesta
Aika	18/11/2009 klo 18.00–20.00
Paikka	Metsäkylän koulu, Metsäkyläntie 32, Ylöjärvi
Läsnä	n. 50 asukasta Tero Haarajärvi, Hämeen tiepiiri Leena Ivalo, Pirkanmaan ympäristökeskus Jari Mannila, Ramboll Finland Oy Sari Kirvesniemi, Ramboll Finland Oy Reetta Suni, Ramboll Finland Oy
Muistion laatija	Reetta Suni

Päivämäärä 20/11/2009

Ramboll
Piispanmäentie 5
P.O.Box 3
02241 ESPOO

T +358 20 755 611
F +358 20 755 6201
www.ramboll.fi

Leena Ivalo Pirkanmaan ympäristökeskuksesta avasi yleisötilaisuuden ja toivotti osallistujat tervetulleiksi.

Tilaisuuden aluksi Tero Haarajärvi Hämeen tiepiiristä esitteli hanketta, sen tavoitteita ja aikataulua. Tämän jälkeen Leena Ivalo kertoi hankkeen YVA-menettelystä ja sen tavoitteista sekä palautteenantomahdollisuuksista. Ivalon puheenvuoron jälkeen Jari Mannila Rambollista esitteli hankkeen keskeiset vaikutukset.

Yleisötilaisuudessa oli paikalla n. 50 asukasta. Tilaisuudessa käyty keskustelu sekä kommentit on kirjattu seuraavasti:

Kysymys: Onko varmaa, että esitetyistä vaihtoehtoista joku valitaan, eikä uusia vaihtoehtoja enää tule tulevaisuudessa?

Vastaus: Kyllä. Tiehallinnon tavoite on, että näistä linjauksista joku valitaan.

Kysymys: Onko Tiehallinto tutkinut sellaista vaihtoehtoa, joka kulkee suoraan Kalkusta nykyisen valtatie 3 länsipuolta ja yhtyy siihen esim. Pinsiössä?

Vastaus: Tällaista vaihtoehtoa ei ole tässä yhteydessä enää tutkittu. Vaihtoehto on hylätty 1990-luvun puolivälissä tehdyissä selvityksissä.

Kysymys: Mitkä ovat vaihtoehdon 2 suunnittelun kriteerit, koska tie halkaisee vanhan kylän ja liittyy valtatiehen 3 juuri Palkon kohdalla, jossa on mm. vedenottamo?

Vastaus: Vaihtoehdon 2 vaikutukset ovat tiedossa ja ne on huomioitu vaihtoehtojen vertailussa. Kaikki vaihtoehdot on suunniteltu siten, että ne ovat toteuttamiskelpoisia, niin myös vaihtoehto 2.

Kysymys: Miksi ei tutkita vaihtoehtoa, joka kulkee suoraan Rokkakoskelta länteen Hämeenkyrön ohitustielle?

Vastaus: Hämeenkyrön ohitustien linjaus on jo pitkään aikaa ollut sidottu maankäytön suunnitelmissa paikoilleen, eikä kysymyksessä esitettyä vaihtoehtoa siksi ole tutkittu enää tämän hankkeen yhteydessä.

Kysymys: Jos tielinjauksella on liito-oravahavaintoja, vaatiiko tien rakentaminen jotakin erityislupaa?

Vastaus: Liito-oravien elinolojen heikentäminen vaatii poikkeuslupaa, joka anotaan alueellisesta ympäristökeskuksesta.

Kysymys: Miten arvioinnissa on huomioitu nykyisen tien pohjoispuolisten pienten järvien kesäasutus ja haitallisten valumavesien pääsy järviin?

Vastaus: Kesäasutus on huomioitu samalla tavoin kuin pysyvä asutuskin. Pintavesivaikutuksia on arvioitu YVA-selostuksessa yleispiirteisesti. Jatkosuunnittelussa pitää kiinnittää huomiota hulevesien virtauksiin ja niiden käsittelyyn.

Kysymys: Miten joukkoliikenne pystytään toteuttamaan nelikaistatievaihtoehdossa?

Vastaus: Kyseessä ei ole moottoritie, vaan sekaliikennetie, jolloin pysäkit voidaan toteuttaa sellaisissa kohdissa, mihin voidaan rakentaa ali- tai ylikulku (esim. eritasoliittymissä).

Kysymys: Onko vaihtoehtojen vertailussa huomioitu rinnakkaistieksi jäävän nykyisen valtatieen suolauksesta aiheutuvia haittoja?

Vastaus: Ohikulkutien toteutuessa nykyinen valtatie muuttuu seutu- tai yhdystieksi, jolloin sitä ei todennäköisesti suolata. Poikkeuksen saattaa muodostaa Sasin jyrkkä mäki.

Kysymys: Onko suunnitelmissa ollut esillä eritasoliittymän rakentaminen Metsäkylän pohjoispuolelle?

Vastaus: Kyseessä on enemmän Ylöjärven maankäytön suunnitteluun liittyvä asia. Maantieverkon näkökulmasta eritasoliittymälle ei ole tarvetta. Ylöjärven kaavoituksen kanta on, että eritasoliittymää ei tarvita Metsäkylässä, sillä metsäkyläläisten käyttöön jää nykyinen tie.

Kysymys: Miten voidaan ehkäistä tien ruuhkautuminen vaihtoehdon 1 rakentamisen aikana?

Vastaus: Rakentamisen aikaisia toimenpiteitä ei ole vielä mietitty tarkasti. Rakentamisen aikana kulku hoidetaan kiertotiejärjestelyin. On hyvä huomioida, että rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat haitallisia, mutta ohimeneviä.

Kysymys: Mihin perustuu vaihtoehdon 3b linjaus?

Vastaus: Vaihtoehto 3b perustuu vuonna 1994 tutkittuun vaihtoehtoon, josta laadittiin yleissuunnitelma.

Kysymys: Miten on mahdollista, että Mäkelä-Haavistontielle on kahdeksan uutta omakotitaloa jäämassä valtatie linjauksen 3b alle?

Vastaus: Vaihtoehdon alle ei jää ko. alueella yhtään taloa, mutta moni jää melko lähelle. On tiedossa, että Hämeenkyrön kunta on myöntänyt poikkeuslupia talojen rakentamiseen. Asukkaille koituvat haitat on tuotu esiin arvioinnissa.

Kommetti: Valtatie 3 varresta lähellä Metsäkylää on kaadettu metsää ja liikenteen melu on moninkertaistunut.

Vastaus: Metsän melua suojaava kyky on rajallinen. 30 metrin kaistale metsää vaimentaa melua noin 3 dB. Parhaiten melua estää meluvalli tai -seinä.

Kysymys: Onko haitallisempaa rakentaa yksi tie, jossa on paljon liikennettä vai kaksi tietä Metsäkylän molemmin puolin?

Vastaus: Metsäkylän alue jää kiertävissä vaihtoehdoissa kahden väylän väliin. Se aiheuttaa selvästi estevaikutuksen ja rajoittaa vapaata liikkumista virkistyskäytössä olevassa taajamametsässä. Maantieyhteydet voidaan kuitenkin valtaosin säilyttää ennallaan.

Kysymys: Onko Metsäkylän pohjoispuolelle suunniteltu melusuojausta?

Vastaus: Metsäkylän pohjoispuolelle ei ole suunniteltu asutusta tien melualueelle, joten melusteitä ei ole tarpeen rakentaa.

Kysymys: Koska lopullinen päätös tien rakentamisesta tehdään?

Vastaus: Tiehallinto pyrkii päättämään oman kantansa linjauksesta keväällä 2010. Asia ratkaistaan maakuntakaavassa, jonka luonnos valmistunee syksyllä 2010. Asian ratkaisu voi mennä vuoteen 2011, jolloin maakuntakaava on tavoitteena saada valmiiksi.

Kysymys: Mikä on Ylöjärven kaupungin kanta valittavaan linjausvaihtoehtoon?

Vastaus: Ylöjärven kaupunki on jo vuosia suunnitellut maankäyttöään vuonna 1994 arvioidun ohikulkutien pohjalta. Kaupunki on tähän saakka kannattanut vaihtoehtoa 3a tai 3b. Kaupunki käsittelee kuitenkin kaikki vaihtoehdot uudelleen antaessaan lausuntoa YVA-selostuksesta.

Kysymys: Mikä on Pirkanmaan ympäristökeskuksen rooli prosessissa?

Vastaus: Pirkanmaan ympäristökeskus arvioi, onko hankkeen vaikutusten arviointi ollut riittävä ja antaa selostuksesta lausunnon, joka Tiehallinnon on huomioitava vaihtoehdon valinnassa ja hankkeen jatkosuunnittelussa.

Kysymys: Mitä asioita Tiehallinto painottaa tehdessään päätöstä valittavasta vaihtoehdosta?

Vastaus: Tiehallinto huomioi yleisön kautta saadut palautteet arvioinnista ja puntaroi vaihtoehtoja eri näkökulmista (esim. ihmisten elinolot, pohjavedet, jne). Lisäksi huomioidaan eri vaihtoehtojen rakentamiskustannukset ja hyöty-kustannussuhteet.

Kysymys: Miten vaihtoehtojen vertailu on tehty?

Vastaus: Vaihtoehtojen vertailu on tehty siten, että aluksi arvioinnin tehneet eri alojen asiantuntijat ovat tarkastelleet kutakin vaihtoehtoa omasta näkökulmastaan (esim. maisemanäkökulma, luontonäkökulma, asukkaiden näkökulma jne). Sen jälkeen kunkin vaihtoehdon keskeiset vaikutukset on koottu teemoittain yhteenvetotaulukkaan.

Kysymys: Onko arvioinnissa otettu huomioon, että ohikulkutievaihtoehdot ovat pidempiä kuin nykyisen tien parantamisvaihtoehto?

Vastaus: Kyllä, asia tulee esille eri vaihtoehtojen liikennetaloudellisessa vertailussa.

Kysymys: Mitä nykyiselle tielle tehdään ennen mahdollisen ohikulkutien toteuttamista?

Vastaus: Asia riippuu vaihtoehdosta. Jos päädytään vaihtoehtoon 1 tai 2, voidaan tien parantaminen nelikaistaiseksi toteuttaa vaiheittain. Vaihtoehdot 3a ja 3b pitää kuitenkin toteuttaa kerralla, joten on punnittava, kuinka paljon nykyiseen tiehen kannattaa panostaa, kun uusi tie jossakin vaiheessa kuitenkin rakennetaan.

Kysymys: Kuinka monta eläinten ali- tai ylikulkua rakennetaan, mikäli valitaan uusi linjaus?

Vastaus: Tarkkaa ali- tai ylikulkujen lukumäärää ei ole tässä suunnitteluvaiheessa määritetty. Asia tarkentuu seuraavassa suunnitteluvaiheessa eli yleissuunnitelmaa laadittaessa. Nyt on tarkasteltu kaikkia mahdollisia ali- ja ylikulkupaikkoja, jotka voidaan toteuttaa eläimet huomioiden.

Kysymys: Miten nykyistä valtatieä pidetään kunnossa, jos uusi tie toteutuu?

Vastaus: Vanhan tien kunnossapidon taso valitettavasti heikentyy nykyisestä, koska se jää seutu- ja paikallisyhteydeksi. Toisaalta myös sen liikennemäärä vähenee huomattavasti.

Kommentti: Vaihtoehdon 1 parantaminen on järkevää, ja nykytekniikalla pitäisi olla mahdollista suojata pohjavedet siten, että nykyisen tien parantaminen ei aiheuta pohjaveden pilaantumisriskiä.