



29.6.2007

PIR-2007-R-2-53

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri
PL 376
33101 TAMPERE

Viite / Hänvisning

Arviointiohjelma 23.4.2007

Asia / Ärende

LAUSUNTO VALTATIEN 9 PARANTAMINEN VÄLILLÄ TAMPERE-ORIVESI
-HANKKEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Tiehallinto Hämeen tiepiiri on toimittanut 2007 Pirkanmaan ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen arviointiohjelman valtatie 9 parantaminen välillä Tampere-Orivesi -hankkeesta. (YVA-ohjelma).

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

Hankkeesta vastaava on Tiehallinto Hämeen tiepiiri. Arviointiohjelman on laatinut Tiehallinto Hämeen tiepiirin toimeksiannosta Destia, Konsultointi.

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 arviointiohjelman, 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 arviointiohjelman kanssa hankkeen yleissuunnitelman hyväksymismenettelyihin.

Arvioitava hanke ja sen vaihtoehdot

Hankkeen tarkoitus on valtatie 9 parantaminen 2+2-kaistaiseksi eritasoliittymän varustetuksi tieksi, jonka nopeusrajoitus on 100 km/h. Hankkeen pituus on 35 kilometriä välillä Tampereen Alasjärvi Oriveden keskusta. Hankkeeseen sisältyy alustavasti kuusi eritasoliittymää sekä nykyisten neljän eritasoliittymän parantaminen. Hankkeeseen kuuluvat myös liittymien poistamisesta aiheutuvat rinnakkaistiejärjestelyt, joilla muu tiestö ja kulkuyhteydet liitetään uusiin ratkaisuihin. Hankkeessa suunnitellaan myös tarvittavat yhteydet kevyelle liikenteelle, virkistysreiteille, ekologisille yhteyksille sekä tarvittavat melusteet.

Vaihtoehto VE 0 kuvaa nykytilannetta ja siihen sisältyvät jo toteutettavaksi päätetyt toimenpiteet. Toimenpiteisiin sisältyy Valkjärven vuonna 2007 valmistuva ohituskaistapari Kangasalan ja Oriveden rajalla. Vaihtoehdon 0 avulla kuvataan lähinnä muiden vaihtoehtojen aiheuttamia muutoksia nykytilassa.

Vaihtoehto VE 0+ sisältää toimenpiteitä, joilla nykyisen tien ongelmia lievennetään. Toimenpiteillä parannetaan pääasiassa liikenneturvallisuutta ja lievennetään ympäristöhäiriöitä. Toimenpiteet on jo suunniteltu toteutettavaksi tai ne tulevat tehtäväksi, mikäli hanke ei toteudu tai sen toteutuminen viivästyy.

Vaihtoehto VE 1 on varsinainen kehittämissuunnitelma, joka perustuu nykyisen tien rakentamiseen koko suunnittelujaksolla nelikaistaiseksi nykyisessä maastokäytävässä. Vaihtoehdossa tutkitaan liittymä- ja tiejaksokohtaisia sekä toimenpidekohtaisia alavaihtoehtoja. Suunnittelussa otetaan huomioon myös toimenpiteiden vaiheittain toteuttaminen. Linjausvaihtoehtoja ei suunnitelmassa tutkita.

Menettelyn yhdistämien muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Arviointiohjelmassa on todettu, että maantielain mukaisen valtatie yleissuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde maankäyttöön on selvitetty. Yleissuunnittelun kanssa samanaikaisesti on vireillä Nurmi-Sorilan osayleiskaavoitus, jossa tarkastellaan vuoden 2007 aikana vaihtoehtoisia rakennemalleja ja niiden vaikutuksia. YVA-menettelyä ei ole yhdistetty tai esimerkiksi osallistumisen osalta sovitettu yhteen osayleiskaavoituksen ja sen vaikutusten arvioinnin kanssa. Hankeryhmässä ovat edustettuina kuitenkin kuntien kaavoittajat, ja YVA-menettelyn arvioinneissa tarkastellaan muutostarpeet oikeusvaikutteisiin kaavoihin.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

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

Hanke voi edellyttää lisäksi vesilain mukaisia lupia sen mukaan millaisia vaikutuksia hankkeen arvioidaan aiheuttavan. Olkahistenlahden ylitys (sillat ja penkereet) aiheuttaa merkittävimmät vesilaissa tarkoitetut vaikutukset valtatie 9 parantamisessa välillä Tampere-Orivesi, ja sille on haettava lupa ympäristölupavirastolta.

Hankkeessa on useita kohteita, joissa vesilain mukaisen luvan tarve riippuu rakentamisen vaikutuksista vesi- ym. luonto-oloihin, alueen hallinnasta ja mahdollisista suostumuksista. Tällaisia mahdollisesti lupaa vaatia kohteita ovat mm. purojen ylitykset ja luonnontilaisten ojen ja norojen muuttamiset sekä

- Aitovuoren eritasoliittymä
- Onkijärvi, 5 km Aitovuoren eritasosta
- Puikkarijärvi, 12 km Aitovuoren eritasosta
- Löyttyjärvi, 10 km Aitovuoren eritasosta
- Ylinen Jokijärvi, 19 km Aitovuoren erit.

Tien alittavista uusista vesiuomien silta- ja rumpuaukkoista tulee myöhemmin pyytää erillinen lausunto ympäristökeskukselta.

Ohjelmassa todetun lisäksi saatetaan tapauksesta riippuen tarvita joko lupa kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta tai ojitustoimituksen päätös, jos hankkeella muutetaan ojia tai niissä veden virtaussuuntia.

ARVIOINNISTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelmasta kuulutettiin virallisilla ilmoitustauluilla Tampereella, Kangasalla ja Orivedellä 3.5.(K-ala 30.4)–1.6.2007 sekä Aamulehdessä, Kangasalan Sanomissa ja Oriveden Sanomissa.

Arviointiohjelma oli yleisön nähtävillä Tampereella kaupungin Palvelupiste Frenckellissä, pääkirjasto Metsossa, Sampolan ja Messukylän kirjastoissa, kirjastoautoissa ja Pirkanmaan ympäristökeskuksessa, Kangasalla ympäristöpalvelukeskuksessa ja pääkirjastossa sekä kirjastoautossa sekä Orivedellä kaupunginvirastossa, ympäristötoimistossa ja pääkirjastossa.

Arviointiohjelma on nähtävillä lisäksi ympäristöhallinnon internetsivuilla, <http://www.ymparisto.fi/yva> (alueellisten ympäristökeskusten YVA-sivut -> Pirkanmaa -> vireillä olevat YVA-hankkeet). Sivuihin on linkit Tampereen ja Oriveden kaupunkien ja Kangasalan kunnan internetsivuilta. Lisäksi hankkeesta vastaava ylläpitää hankkeelle perustamia Tieshallinnon internetsivuja, ja mainitut internetsivut on linkitetty keskenään.

Arviointiohjelmasta oli kaikille avoimet yleisötilaisuudet Tampereella 7.5.2007 klo 18.00–20:30 Olkahisten koululla ja Oriveden valtuustosalissa 8.5.2007 klo 18.00–20:15. Tilaisuuksiin osallistui noin 70 ja 60 henkilöä. Muistiot tilaisuuksista ovat luettavissa ympäristökeskuksen internetsivuilla.

ARVIOINNISTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Arviointiselostuksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta viranomaisilta ja paikallisilta toimijoilta: Tampereen ja Oriveden kaupungit, Kangasalan kunta, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan työvoima- ja elinkeinokeskus, Hämeen työvoima- ja elinkeinokeskus, kalatalousyksikkö, Länsi-Suomen lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto (Tre ja Jkl), Museovirasto, Pirkanmaan Maakuntamuseo, kulttuuriympäristöyksikkö, Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry, Pirkanmaan Metsäkeskus, Pohjois-Hämeen riistanhoitopiiri.

Yhteysviranomainen on laatinut yhteenvedon lausunnoista ja mielipiteistä. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Pirkanmaan ympäristökeskuksen arkistossa ja kopiot lähetetään hankkeesta vastaavalle.

Tampereen kaupunki, ympäristö- ja rakennusjaosto. Arviointiohjelmassa on tarkasteltu monipuolisesti hankealueen nykytilaa ja ympäristövaikutusten arviointia varten tehtäviä selvityksiä. Tampereen kaupungin alueella sijaitsevalla suunnittelualueella ei ole pohjavesialueita. Tien rakentamisen ja tienpidon aiheuttamat vaikutukset pintavesiin ulottuvat tien alitse virtaavien vesien vuoksi laajemmalle alueelle. Riskejä aiheuttavat kiintoaineksen lähteminen liikkeelle tien rakentamisen yhteydessä, teiden suolaus sekä mahdolliset kemikaalionnettomuudet. Suolauksen vaikutuksia on syytä selvittää tien vaikutuspiirissä olevissa pienissä järvissä kuten Toritunjärvessä ja Alasjärvessä. Tarpeen on myös tarkastella tien pintavesien johtamisvaihtoehtoja siten, etteivät ne pääse valumaan esimerkiksi siltaosuuksilta suoraan vesistöön.

Moottoritien leventäminen 2+2-kaistaiseksi edellyttää järveä ylittävien penkereiden leven-
tämistä, mikä muuttaa veden virtausta Olkahistenlahden ja Niihamanselän välillä. Vaiku-
tusten arvioinnissa on tarpeen selvittää virtausten muuttumisen vaikutuksia veden vaihtu-
vuuteen ja laatuun. Olisi myös hyvä selvittää nykyisten penkereiden mahdollisia vaikutuk-
sia veden laadun muutoksille aiemmin. Virtausten muutokset saattavat vaikuttaa myös
jääolosuhteisiin ja haitata talvisia virkistysyhteyksiä järven selälle.

Valtatien aiheuttama melu on aiheuttanut jo vuosia häiriötä asutukselle ja virkistysalueille.
Meluhaitasta on kirjelmöity vuosien aikana eri viranomaistahoille. Hämeen tiepiirin laati-
massa meluntorjunnan toimenpiteiden priorisointiselvityksessä (2004) on arvioitu, että vä-
lillä Atala-Olkahinen vuonna 2010 65 dB:n melualueelle jää yksittäisiä taloja ja runsaasti
60 dB:n alueelle. Lisäksi on arvioitu, että vuonna 2010 noin 100 asukasta jää yli 65 dB:n
alueelle ja 1000 asukasta yli 55 dB:n alueelle. Valtatien parantamishankkeen tavoitteeksi
onkin asetettava, että ennustetilanteessa melulle annettu päiväohjearvo 55 dB (Laeq klo
7-22) ei ylity asuinalueilla lainkaan. Meluntorjunnan valtakunnallisissa linjauksissa tode-
taan uusien meluhaittojen syntymisen ehkäisemisestä, että uusia melua aiheuttavia toi-
mintoja suunniteltaessa huolehditaan siitä, että ne eivät lisää melulle altistumista ja melu-
haittoja (Meluntorjunnan valtakunnalliset linjaukset ja toimintaohjeet, 2004).

Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä on tarpeen selvittää nykyisten melun kannalta
kriittisten kohtien, Tasanteen asuinalueen, Olkahisen- ja Katiskanlahden, Lintukallion ja
Kauppi-Niihama -virkistysalueen melusuojausmahdollisuudet. Niihamanselän puolella on
myös kesäasuntoja, joiden suojaaminen melulta on selvitettävä. Meluntorjunnan heijastus-
vaikutukset on otettava huomioon. Vaikkakin näkymät Olkahisen silloilta ovat merkittävät,
näkymien säilyttäminen ei saa olla esteenä terveellisen ja turvallisen asuin ympäristön vaa-
timille meluntorjuntatoimenpiteille. Uusien ramppien sijoittuminen Tasanteelle ja Lintukalli-
olle muuttaa paitsi maisemaa myös melutilannetta.

Moottoritien estevaikutus on huomattava riistaeläimille kuten hirville ja peuroille sekä pien-
eläimistöille. Eläinten kulku- ja vaellusreittien selvityksen yhteydessä on voitu todeta, että
alueella on runsas hirvikanta valtatie 9 molemmin puolin. Hirvien ylityspaikat sijoittuvat
Aitoniemestä Kauppiin sekä Tarastenjärven kaatopaikan tienoille valtatie 9 yli. Tässä yh-
teydessä on tarpeen selvittää hirvieläimille käyttökelpoiset kulkuväylät tarvittaviin ylityskoh-
tiin sekä puro- ja vesiuomien kohdille myös pienempää eläimistöä varten.

Suunnittelualueen läheisyydessä on useita liito-oravaesiintymiä. Merkittävimmät kohteet
ovat Hangaslahden ja valtatie välillä olevat esiintymät sekä Aitovuoren eritasoliittymän
eteläpuoliset alueet. Tasanteen liittymän kohdan liito-oravan esiintymiä ei tunneta. Mootto-
ritien estevaikutuksen poistamiseksi liito-orava tarvitsee riittävän korkean puuston muo-
dostamaan kulkuyhteyden moottoritien yli ja siirtymiseen muulle alueelle. Erityisen tärkeä
on kulkuyhteys Hangaslahdesta järven rantapuustoa pitkin pohjoiseen sekä vastaavasti
valtatie eteläpuolisille alueille. Suunnittelun Tasanteen alueen liito-oravatilanne on vielä
tarpeen selvittää, samoin soveltuvat ylitysmahdollisuudet Kaupin suuntaan.

Hangaslahden pohjukassa esiintyy lähes uhanalaiseksi luokiteltu lietetatar. Laji on myös
Suomen kansainvälinen vastuulaji. Esiintymä on otettava huomioon tien laajentamisen
yhteydessä. Tiepenkereen ulottaminen lähemmäksi rantaa uhkaa kasvupaikkaa sekä liito-
oravan kulkureittinä käyttämän rantapuuston säilymistä.

Kangasalan kunnanhallitus ympäristölautakunnan esityksen mukaan. Arviointioh-
jelmassa on kattavasti tuotu esille hankkeen mahdollisia vaikutuksia ja kuvattu arviointi-
menetelmiä.

Oriveden kaupunginhallitus ympäristölautakunnan ehdotuksesta. Arviointiohjelma on kattava, samoin siihen sisältyvä suunnitelma osallistumisen ja tiedotuksen järjestämisestä. Hankkeen vaikutusalueen rajausta voitaisiin kuitenkin selventää jättämällä tarkastelusta pois sellaiset kaukana tiestä olevat alueet ja kohteet, joihin tie rinnakkaistiejärjestelyineen ei vaikuta. Tien kehittämishankkeen jatkosuunnittelussa tulee huomioida erityisesti valtatie läheisyydessä sijaitsevien järvien veden laadun turvaaminen rakennusaikaisten valumavesien varalta. Kaupunginhallitus lisäsi lausuntoon päätöksessään, että valtatie varteen, välillä Oriveden eritasoliittymä – Yliskylän liittymä tulee järjestää rinnakkaistie, joka palvelee mm. kevyttä liikennettä tälle välille sijoittuvien kiinteistöjen liikennöintiä.

Länsi-Suomen lääninhallitus. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on tärkeää kuulla kuntien sosiaali- ja terveystoimen edustajia. Ohjelmasta ei käy ilmi, miten kuntien sosiaali- ja terveystoimen edustajien näkemykset otetaan huomioon. Kyselyjen keräämisellä tulee varmistua siitä, että erityisryhmien kannanotot tulevat esille ja otetaan huomioon. Tieliikenteen aiheuttama ympäristömelu selvitetään laskennallisesti. Melulaskennan perusteella tulee arvioida melusteiden tarve ja sijainti, sekä vaikutukset vakioasutuksen lisäksi vapaa-ajan ja virkistysalueisiin. Hankkeen vaikutukset alueelle sijoittuviin kahteen pohjavesialueeseen tulee arvioida kattavasti huomioiden tuotantokäytössä olevan Oriveden keskustan pohjavesialueen suojelusuunnitelma.

Museovirasto. Arviointiohjelman sivulle 33 kohtaa 5.2.4 Rakennetut kulttuuriympäristöt lisäys: Haralanharjun valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY93). Ohjelman sivulla 15, kohdassa 1.3 valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottaminen on priorisoitu taulukossa täydentäväksi tavoitteeksi. Valtioneuvoston päätöksen mukaan em. tavoitteet on otettava huomioon kaikissa 1.1.2002 jälkeen toteutettavissa kaavoissa ja valtion viranomaisten päätöksissä. Museovirasto katsoo, että myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet lukeutuvat ensisijaisiin tavoitteisiin.

Pirkanmaan liitto. Valtatie parantaminen Tampereen ja Oriveden välille on merkittävä paitsi Pirkanmaan että koko Suomen elinkeinoelämän kuljetusten kannalta, hanke on maakuntakaavan periaatteiden mukainen ja kaavan tavoitteita edistävä hanke. YVA-ohjelmassa esitetyt vaihtoehtotarkastelut ja vaikutusten arvioinnit ovat riittävän kattavat.

Pirkanmaan työvoima- ja elinkeinokeskus. Tielinja kulkee Tampereen ja Oriveden välillä koko matkan metsäisessä maastossa ja Tampereen puoleista päätä lukuun ottamatta lähes asumattomassa maastossa. Näin ollen sillä ei ole vaikutuksia maatilatalouden harjoittamiseen edellytyksiin ympäristönäkökulmasta. Sama koskee myös varsinaisia maaseutuelinkeinoja. Rakennettuun maaseutumaisemaan tien parantamisella ei niin ikään ole vaikutuksia. Tien melu-, värinä- ja pölyvaikutukset tuskin kasvavat ratkaisevasti itse tien perusparannuksesta johtuen: liikenne kasvaa joka tapauksessa ja liittymien suppeus tai laajuus ei ole ratkaisevaa. Meluhaitta ulottuu tieltä jo tänä päivänä olemassa olevalla liikennemäärällä varsin kauaksi alueella, jossa sijaitsee paljon kesäasutusta esimerkiksi. Kute-majarvellä, Valkijärvellä. Tien aiheuttamaan melua on perusteltua torjua.

Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry. Arviointiohjelma on monipuolinen, mutta monilta osin puutteellinen ja tavoitteiltaan ristiriitainen. Tämän vuoksi lausunnon laatijat esittävät ohjelmaan parannusehdotuksia.

Hankkeen tavoitteita määriteltäessä valtakunnalliset tavoitteet katsotaan priorisointiluokassa vain täydentäväksi ja ensisijaisesti priorisoidaan päätieyhteyden laatua, tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta hankkeen kansainvälisiä ja valtakunnallisia tavoitteita määriteltäessä. Hankkeen suunnittelussa tulee ottaa keskeisemmin huomioon ihmisen terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien vähentäminen sekä luonnonvarojen saatavuuden turvaaminen tuleville sukupolville. Luonnonalueiden pirstomista ei ole otettu millään lailla

huomioon hankkeen tavoitteissa, vaikka valtatie leventäminen nimenomaan edistää merkittävästi luonnonalueiden pirstoutumista. Yhtenäisten luonnonalueiden pirstoutuminen on vakava ongelma varsinkin Etelä-Suomessa, jossa pirstoutuminen jatkuu edelleen voimakkaana ja vaikuttaa laajasti eliölaajien elinmahdollisuuksia heikentäen. Tämä tulee ottaa myös keskeisesti huomioon valtatie leventämistä suunniteltaessa.

Hankkeen seudullisissa tavoitteissa on luokiteltu ensisijaiseksi tavoitteeksi: ”Vähennetään merkittävästi liikenteestä aiheutuvia ympäristöhaittoja.” Lisäksi paikallisina ensisijaisina tavoitteina on ”minimoida valtatie aiheuttamat ympäristöhaitat (melu, värinä, päästöt ja estevaikutus) sekä haitat maankäytölle.” Toissijaisena tavoitteena on joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen ja turvallisten yhteyksien toteuttaminen pysäkeille. Nämä tavoitteet ovat ristiriidassa valtatie leventämisen kanssa. Tiehanke aiheuttaa liikenteestä aiheutuvien ympäristöhaittojen lisääntymistä kasvavien liikennepäästöjen muodossa nopeuksien ja liikennemäärien lisääntyessä.

Kaiken kaikkiaan arviointiohjelmassa käsitellään varsin vähättelevästi valtatie liikenteestä aiheutuvia ilmanpäästöjä. Tekniikan ja polttoaineiden kehitys ei ole ratkaisu hankkeen myötä kasvaviin kasvihuonekaasu- ja hiukkasmääriin. Tieosuudelle suunnitellun korkeamman nopeusrajoituksen vuoksi ilmanpäästöjen määrä kasvaa ja laatu muuttuu ympäristölle ja ilmastolle yhä haitallisemmaksi. Suunniteltujen parannusten vuoksi tie tulee olemaan nykyistä houkuttelevampi yksityisautoilijoille ja siten liikenteen määrä on vaarassa kasvaa. Kasvavan liikenteen tuottama kasvihuonepäästöjen kasvu on mainittava ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa, jossa tulee olla myös vaatimus kunnollisista tutkimuksista päästömuutosten suhteen. Liikenne tuottaa Suomessa vajaan viidenneksen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Valtatie leventäminen mahdollistaa nopeuksien nostamisen, minkä seurauksena kasvihuonepäästöt lisääntyvät. Ilmastonmuutoksen voimistumisen estämiseksi on näitä päästöjä vähennettävä kaikilla sektoreilla, mikä on otettava huomioon jo suunnitteluvaiheessa ja vaikutusten arvioinnissa. Tulevaisuuteen nähden on vastuutonta tehdä mitään suunnittelua ottamatta huomioon suunnitelmien vaikutusta kasvihuonepäästöihin ja ilmastonmuutokseen.

Hankkeen ensisijaiseksi tavoitteeksi on lueteltu myös elinympäristön viihtyisyyden, terveellisuuden, turvallisuuden ja toimivuuden turvaaminen ottamalla huomioon alueen luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön sekä suojelukohteiden arvo ja erityispiirteet. Tavoite on otettu puutteellisesti huomioon arviointiohjelmaa laadittaessa. Elinympäristön viihtyvyyttä ja terveellisuyttä ei paranna päästöjen lisääntyminen valtatie leventämisen johdosta, eivätkä myöskään kasvavat liikenne- ja meluhaitat. Aikanaan erämaisien maiseman arvo heikentyy merkittävästi valtatie mahdollisesta laajennuksesta. Suojelukohteiden arvo tulee myös ottaa erityisesti huomioon arviointiohjelmassa esitettyä laaja-alaisemmin.

Arviointiohjelma on ristiriitainen myös liikenneturvallisuuden osalta. Hanketta perustellaan liikenneturvallisuuden paranemisella, mutta huomioimatta jätetään kuitenkin vaihtoehtoykköselle suunnitellun nopeusrajoituksen (100 km/h) vaikutukset onnettomuuksiin ja liikennetapaturmiin. Tosiasia on, että mitä korkeammat ajonopeudet ovat, sitä vakavammat myös onnettomuudet. Tien turvallisuus kärsii entisestään nopeusrajoitusten nostamisesta.

Hankkeelle on esitetty kolme vaihtoehtoa, mutta käytännössä muut vaihtoehdot näyttävät olevan lain edellyttäminä koristeina VE 1 kustannuksella. Vaihtoehtoja VE 0 ja VE 0+ ei ole otettu tasaveroisina huomioon VE 1 kanssa. Vertailuvaihtoehtoina esitettäviin VE 0- ja VE 0+ tulee sisällyttää tarkastelu joukkoliikenteen kehittämisestä. Nämä vaihtoehdot tulee ottaa huomioon todellisina ratkaisumahdollisuuksina VE 1-vaihtoehdon kanssa, eikä lähteä oletuksesta, että nelikaistainen moottoritie on ainoa todellinen ratkaisu liikenteen ruuhkaisuuden ja onnettomuuksien välttämiseksi.

Vaihtoehtoja joukkoliikenteen parantamiselle ei esitetä tutkittavaksi riittävän laaja-alaisesti. Todellisenä vaihtoehtona valtatie laajentamiselle tulee tutkia työmatkaliikenteen suuntaamista yhä enemmän joukkoliikenteeseen. Ilmastonmuutoksen torjunnassa joukkoliikenteen kehittäminen on keskeistä, eikä mitään tiehanketta tule suunnitella ilman, että todellinen päästöjen vähentämisen mahdollisuus joukkoliikennettä kehittämällä tutkitaan.

Arviointi tulee kohdentaa riittävän laajasti kattamaan valtatie ympäristöä, jotta läheiset arvokkaat luontokohteet tulevat sisällytetyksi arviointiin. Kohdentamisessa tulee ottaa huomioon valtatie välittömien ympäristövaikutusten lisäksi välilliset vaikutukset lähialueiden luontokohteisiin.

Maakuntakaavassa on Kangasalan ja Oriveden rajaseudun laaja ja yhtenäinen metsävaltainen alue merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäväksi alueeksi, jossa on osoitettu myös virkistysreittitarve. Metsävaltaisen alueen yhtenäisyys tulee kärsimään valtatie laajennuksesta ja tämä ristiriita valtatie parannuksen ja maakuntakaavan linjauksen kanssa tulee ottaa huomioon mahdollista laajennusta mietittäessä. Kangasalan ja Oriveden rajaseudun metsäalue on viimeisiä alueella säilyneitä laajoja, asumattomia metsäalueita ja sen merkitys tulee ottaa kokonaisuudessaan huomioon suunnittelussa.

Suunnittelualueella on lukuisia arvokkaita kallioalueita. Kallioalueiden louhiminen on merkittävä ongelma Pirkanmaan maakunnassa. Monia merkittäviä kallioalueita on jäänyt tielinjausten alle. Arvokkaat kallioalueet tulee huomioida erityisesti valtatie mahdollista laajennusta suunniteltaessa.

Valtatie lähiympäristössä on lukuisia merkittäviä luontokohteita, joiden luonnontilaisuus tulee turvata mahdollista laajennusta suunniteltaessa. Arviointiohjelmassa on lueteltu Harjunvuori-Viitapohjan Natura-alue, Soimasuon aarnialue, Kutemajärven luonnonsuojelualue, Moikeronkankaan vanhojen metsien suojelualue, Halimasjärven luonnonsuojelualue ja Koukkusuon luonnonsuojelualue. Lisäksi aivan valtatie tuntumassa sijaitsee muun muassa kaksi arvokasta suoaluetta, Miekkakorpi ja letto Huppionvuoren luoteispuolella. Näiden luontokohteiden säilyminen tulee kokonaisuudessaan turvata valtatie laajennusta suunniteltaessa. Lisäksi on tutkittava kokonaisvaltaisesti hankkeen välilliset vaikutukset suojelualueisiin ja arvokkaisiin luontokohteisiin, joiden ympärillä täytyy olla riittävä suojavyöhyke luontoarvojen turvaamiseksi. Suojelualueisiin ja arvokkaisiin luontokohteisiin sisältyy sekä maakunnallisesti että valtakunnallisesti arvokkaita soita, joiden osalta tulee selvittää hankkeen mahdolliset vaikutukset alueen vesitalouden muuttumiseen. Soiden luontoarvojen turvaamisen kannalta on keskeistä turvata itse suoalueen koskemattomuuden lisäksi niiden vesitalouden muuttumattomuus.

Suunnittelualueella on arviointiselostuksessakin mainittua uhanalaista ja huomioitavaa lajistoa, kuten liito-orava (*Pteromys volans*), tummaverkkoperhonen (*Melitaea diamina*) ja kasvistossa etelänraippasammal (*Anastrophyllum michauxii*). Näiden lajien esiintymät tulee turvata kokonaisuudessaan, niitä vähääkään heikentämättä. Lisäksi alueella on tärkeä hirvien laidunalue, minkä vuoksi hirvien kulkeminen hankealueella tulee ottaa huomioon.

Hankealueen ympäristö on merkittävässä roolissa Tampereen lähialueiden luonnontilaisen kaltaisen luonnon säilyttämisessä. Hankealuetta tulee tarkastella välitöntä ympäristöä laajemmin ja ymmärtää luonnonmaiseman ja asumattomien metsien sekä soiden merkitys Tampereen lähialueiden luonnonympäristön ja virkistysalueiden säilyttämisen kannalta. Melu ja liikenteen visuaalinen häiriö leviävät huomattavasti tielinjausta laajemmalle.

Vaikutukset tulee tutkia kirjallisuus- ja karttatarkastelun lisäksi poikkitieteellisellä maastotutkimuksella ympäröivään luontoon ja maisemaan sekä virkistyskäyttöön.

Kangasalan luonto ry ilmoittaa, että se yhtyy Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry:n antamaan lausuntoon.

Pohjois-Hämeen riistanhoitopiiri. Riistaeläinten liikkumisen kannalta suunnitellut muutokset nykytilanteeseen ovat melko vähäiset, koska tiellä on jo riista-aita. Laajamittainen hirvieläinten muutto Kangasalan suunnasta Siikanevan eteläpuolelle loppui jo 1990-luvulla tehdyn riista-aidan vuoksi, joten pienillä muutoksilla ei ole merkitystä muuttoreitteihin nykytilanteessa. Tien parantamisen yhteydessä ollaan poistamassa runsas määrä tieliittymiä, jolloin hirvieläinten pääsy tiealueelle estyy nykyistä paremmin ja hirvieläinonnettomuudet luultavasti vähenevät. Mikäli joitakin pieniä liittymiä jää käyttöön, niihin tulisi asentaa hirviportit. Mikäli suuremmat liittymät jäävät edelleen avoimiksi ja hirviä kulkee niistä yli, tämä tulisi ottaa huomioon hirvivaroitusalueita ja nopeusrajoituksia suunniteltaessa.

Tielinjaus säilyy pääosin nykyisellä paikallaan, jolloin riistan kannalta ei aiheudu merkittäviä muutoksia. Riistan kannalta on tärkeätä, että tien ja vesistöjen sekä taajama-alueiden väliin jää riittävän suuria asutuksella ja vilkkailla teillä pirstomattomia alueita.

Korvaavalla tiestöllä on merkitystä metsästykselle, erityisesti hirvenmetsästyksessä tiestön rooli on tärkeä. Nykyisten metsäteiden liittymien poistaminen edellyttää joka tapauksessa korvaavaa tiestöä mm. metsätalouden tarpeista johtuen.

Fingrid Oyj. Valtatie risteää tai sivuaa Tampere-Orivesi välillä seitsemässä kohdassa kantaverkon nykyisiä 400 ja 110 kV:n voimajohtoja. Kehittämismuutosten toteuttaminen voi näin ollen vaihtoehtoisesti aiheuttaa jopa kymmenien voimajohtopylväiden siirtämistarpeen. Lisäksi arvioinnissa tulee mainita voimajohdon siirtämisestä aiheutuvat lisäkustannukset, joista tienpitäjä vastaa. Yhtiö haluaa lausua erikseen mainituista voimajohtojen siirtämisestä. Lisäksi viitataan Tiehallinnon ohjeeseen, jossa on esitetty mm. tiellä työskentelyn eri työvaiheiden pienimmät sallitut turvaetäisyydet ilmajohtojen siirtämisestä.

Arviointiohjelmasta annettiin kuulemisaikana 30 kpl mielipidettä. Yhteysviranomaisen on laatinut yhteenvedon mielipiteistä ja on ottanut siinä huomioon lisäksi jo yleisötilaisuuksissa palautetut mielipidelomakkeet. Mielipidelomakkeilla oli mahdollista esittää mielipide sekä arviointiohjelmasta että yleissuunnitelmasta. Mielipiteissä on siten tuotu esille hankkeesta aiheutuvia haittoja ja myös esitetty yleissuunnittelun keinoja estää ja lieventää haittoja kunkin omasta näkökulmasta.

Tampere (Atala, Tasanne, Olkahinen, Näsijärven ranta):

Tasanteen alueen omakotiyhdistys ry:n mielestä valtatie Tampereen puoleinen pää on totaalisesti väärässä paikassa; tien pitäisi olla asuinalueen ja metsän välissä eikä asuinalueen ja järven välissä. Yhdistyksen mielestä kannattaa miettiä, voiko tien siirtää lähemmäs Atalan ja Kangasalan välistä ja jättää Aitolahden kohta paikallistieksi. Moottoritietä ei pitäisi ulottaa Aitolahden Olkahistenlahden silloille, koska moottoritie peittää vesialuetta ja maisemaa huomattavasti enemmän kuin 2+2-kaistatie. Moottoritien voisi päättää Tasanteen eritasoliittymään. Valtatie läheisyydessä on runsaasti asutusta, joka kaipaa meluesteitä, erityisesti Tasanteen suojausta tulisi pitää kiireellisenä. Tie on Atalan ja Tasanteen kohdalla hyvin korkealla ympäröivästä maanpinnasta. Jos tietä painettaisiin alemmaksi, melu ei kantautuisi niin helposti tieltä. Toisaalta Olkahistenlahden silloilla tulisi huolehtia, etteivät meluesteet rajoita näkyvyyttä siltojen yli ja ali, ts. pitäisi käyttää vain rengasmeluesteitä ja vierekkäin olevat sillat tulisi rakentaa samalle korolle. Yhdistys toivoo, että uudet eritasoliittymät, esim. Tasanteen eritasoliittymä, tehtäisiin mahdollisimman suppeana, jotta se ei häiritse olemassa olevaa asutusta.

Asuntoyhtiöt Olkahisten puisto, Olkahistenranta, Olkahistenlinna, Tampereen Olkahisten Rantapaikka, Jenseninranta ja Vastarannahovi esittävät, että tiehankkeen yhteydessä on kiinnitettävä huomiota riittävän melusuojauksen järjestämiseen Olkahistenlahden ja Katiskalahden kohdalla, jossa liikenteen melu pääsee esteettömästi leviämään asutuksen suuntaan. Melusuojausten mitoituksessa on tärkeää ottaa huomioon lahtien virkistyskäyttö kesä- ja talviaikana. Lahdet ovat vilkkaassa virkistyskäytössä, mm. jäällä liikkuu runsaasti ulkoilijoita, pilkkijöitä ja verkkokalastajia. Jäällä risteilee vilkkaassa käytössä olevia kävely- ja hiihtoreittejä, joista osa jatkuu siltojen alitse Niihamanselälle.

Pyrkimys ohikulkevien autoilijoiden näkymien säilyttämiseen ei saa vaikuttaa tai olla esteenä riittävän ja mahdollisimman hyvälle melusuojaukselle, jolla taataan viihtyisiä ja terveellinen asuin- ja elinympäristö sekä alueen virkistyskäyttömahdollisuudet. Siltojen ja siltapenkereen leventämisen vaikutukset lahtien veden laatuun, vaihtuvuuteen ja virtaamiin sekä kalastoon tulee selvittää riittävän luotettavalla tavalla ottaen huomioon nykyiset rakenteet. Silta ja penkereet on suunniteltava ja rakennettava siten, että ne eivät aiheuta haittaa lahtien veden laadulle ja kalastolle. Virtausmuutokset siltojen kohdalla voivat talvela heikentää myös alueen jäätilannetta. Asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien ulkoilijoiden kulkumahdollisuudet on turvattava talvi- ja kesäaikaan.

BB Asukas Jenseninkadulta pitää arviointiohjelmaa hyvin laadittuna ja hänen mielestään siinä on otettu huomioon yleensä kaikki vaikutukset. Hän haluaa korostaa seuraavia seikkoja: 1. Olkahistenlahden siltojen kohdalla on veden virtaama heikko, joten silta-aukkoja ei tulisi pienentää. 2. Siltojen kohdalla tulisi huomioida, etteivät pintavedet tieltä valuisi järveen. 3. Äänieristykseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota, koska rannat ovat täynnä asutusta ja nykyisinkin liikenteen melu kuuluu hyvin.

DD, TT Mielipiteessä todetaan, että nykyinen melukaide ei edes hillitse suurien ajoneuvojen renkaiden ääniä. Rouskunkadun talot 10 kpl Atalassa eivät ole näköyhteydessä valtatiehen, koska välissä on Riutunpuisto. Melumittausten (liite) mukaan vuoden 2000 jälkeen sekä melutaso että päästöt ovat varmasti suuremmat liikennemäärän kasvusta johtuen. Siksi on välttämätöntä, että tämänkin asuntoalueen kohdalle saadaan kunnollinen melusuojaus. Mielipiteen esittäjän tontti on kaupungin vuokratontti. Toisessa mielipiteessä Rouskunkadulta todetaan lisäksi, että korkeampi meluaita tai -valli toisi alueella lisää viihtyvyyttä pihalla oloon ja ikkunoita voisi pitää kesällä auki.

FF Mielipiteen esittäjät (3 allekirjoittajaa) omistavat kiinteistöt osoitteissa Hermanninpoluntie 56, 58 ja 62 Niihamassa valtatiehen länsireunassa Näsijärven pohjoisrannalla. Valtatiehen pahin haitta on melu. Tie suunniteltiin alun perin 70-luvun liikennemäärille, ja liikennemäärien kasvettua melu on kasvanut liikennemäärän mukana kohtuuttomaksi. Mittausten mukaan melu ylittää lähes jatkuvasti 70 desibelin rajan tonteillamme, ruuhka-aikaan lähestyen jopa 80 desibeliä jatkuvana, ja rekkojen tai moottoripyörien melu ylittää vielä tämänkin. Asuinrakennukseen tuntuu tärinä isojen ajoneuvojen ajaessa sillalla. Melun takia edes tieltä pois päin olevalla sivulla ei ikkunoita voi pitää kesäisin auki. Lisäksi tieltä tulee sisätiloihin myös melkoinen määrä saastetta, joka näkyy etenkin keväällä. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tulisi suorittaa melumittaukset alueen loma-asuntojen sekä vakituisten asuntojen pihalla lähtökohdaksi tien suunnittelulle sekä pohjaksi melusteiden suunnittelulle.

Melualue ulottuu laajalle Kauppi-Niihaman virkistysalueelle johtuen sillasta, joka sijaitsee veden päällä jolloin vettä pitkin ääni pääsee esteettä etenemään erittäin kauas, ja se haittaa näin huomattavasti sekä loma-asukkaita että virkistysalueen käyttäjiä hyvinkin kaukana tiestä. Toivommekin YVA -selvityksessä lähtökohdaksi otettavan meluidan rakentamisen tielle vähintään alueelle, josta melu pääsisi veden päälle.

Toivovat tien rakentamista 19 m leveänä, jotta Hermanninpoluntie 56:ssa oleva lomarakennuksemme säilyisi ja samoin tontilla oleva historiallinen lato, tie ei veisi heiltä toistakin

kiinteistöä, ja koska kapeampi tie olisi pienempi haitta järvimaisemassa. Tämänkaltaisilla kaupunkialueen teillä on ollut käytäntönä korkeintaan 100 km/h nopeusrajoitus, jolloin myöskään turvallisuuden vuoksi ei ole tarpeen rakentaa leveämpää tietä. Mielipiteen esittäjät toivovat kulun Heposaareen järjestyvän Olkahisten kautta samoin kuin viereiseenkin saareen, jotta se ei enää estä ja kohtuuttomasti verottaisi maitamme lisää valtatie levennämisen lisäksi. Vaihtoehtoisten kulkujen järjestämistä tulisi selvittää Heposaareen.

II, QQ Vastarannankatu 16 kohdalla asuntojen ja tien välissä oleva metsikkö on asukkaille erittäin tärkeä virkistysalue, lapsien "satumetsä" ja koiranulkoiluttajien ilo. Toivomme että metsästä säilytetään mahdollisimman iso osa, mieluiten tien laajennuksen vaatiman tilan saisi ottaa Hangaslahden puolelta jossa ei ole vakituista asutusta muutenkaan. Tiemelu on nykyisin sietokyvyn rajoilla; ulkona melu on aina häiritsevää ja sisällä mikäli ikkuna on tuuletuksen auki erityisen ikävää kesähelteillä makuuhuoneessa, nukkuminen on vaikeaa. Rakentakaa tehokkaimmat meluvallit mitä rahalla saa. Lisäksi toinen Vastarannankatu 16 asukas tiedustelee samoin, miksi levennys on suunniteltu omakotialueiden puolelle, kun tien toisella puolella ei ole asutusta lainkaan, ja onko tarkoitus tehdä meluväljeä.

KK Kolmas Vastarannankadun asukas esittää mielipiteensä Olkahisen kohdasta välillä Rusthollin sillat - Aitovuoren liittymä. Esittää tien parannuksessa käytettäväksi vaihtoehtoa VE 1A, jossa moottoritie muuttuu keskikaiteella erotetuksi nelikaistatieksi Tasanteen eritasoliittymän jälkeen. Esittää myös Aitovuoren liittymässä käytettäväksi vaihtoehtoa VE 1 A ja että kyseinen liittymä siirrettäisiin Ruutanaan päin muutama sata metriä, kauemmaksi asuinalueesta. Perusteena siirtämiselle on myös, että liittymän kiihdytyskaistat ja tien levennysosa eivät mahdu nykyiseen kohtaan. Lisäksi ehdottaa tien laajennusta ennen Aitovuoren liittymää tehtäväksi kokonaisuudessaan Hangaslahden saunan puolelle, eikä aivan liian lähelle asutusta. Olkahisissa Vastarannankadulla on jo täysin kohtuuton meluongelma, joka on poistettava viimeistään tien parannuksen yhteydessä riittäväillä melusteillä, esimerkiksi usean metrin korkuisilla maavalleilla. Myös tien rakentamisen aiheuttama melu on pystyttävä ehkäisemään siten, ettei rakentamisesta aiheudu lisähaittaa Olkahisissa.

JJ Omistaa kaksi kiinteistöä, jotka sijaitsevat tiehankkeen välittömässä läheisyydessä osoitteissa Jenseninkatu 33 ja Tasanteenkatu 85 lähinnä Olkahisten siltoja. Suunnitelmasa tulee huomioida, että tonttien arvo tulee säilyttää nimenomaisesti asumisen kannalta. Melusteiden pitää olla riittävät ja alueen herkkyys pitää huomioida, erityisesti luonnon näkökulmasta maisemointiin liittyen. Tontinomistajana hänelle sopii vaihtoehtoista 19 metriä leveä 2+2-kaistainen moottoritie leventäen Aitoniemen puolelle eikä tonttien välittömään läheisyyteen Olkahisten puolelle. Lisäksi haluaa esittää, että suunnittelijat ja päättäjät tutustuisivat yhdessä tonttien omistajien kanssa tontteihin, joihin leventäminen eniten vaikuttaa.

MM Asukas Lassinnankadulta esittää, että meluvalli tai -aita on otettava huomioon Olkahisenlahdelta Aitovuoren liittymään saakka. Asutus on aivan valtatie vieressä. Melua voitaisiin ylittää koko Olkahisenlahden kuten valtatiellä 4 Jyväskylä-Palokka kohdalla. Lisäksi esittää, että tie tulisi leventää pohjoispuolelle tietä, koska asutus on eteläpuolella.

OO, NN Tasanteenkadun asukas toteaa, että meluhaitat ovat jo nyt mittavat ja siksi jo nyt olisi ensiarvoisen tärkeää rakentaa meluvallit, mikäli hankkeen tavoitettiin ei päästä. Hänen mielestään Aitolahdentie voisi toimia moottoritien rinnakkaistienä, jolloin eritasoliittymä Atalan-Tasanteen suuntaan on tarpeeton keskellä omakoti- ja rivitaloja. Eritasoliittymä muuttaa alueen ilmettä. Toinen Tasanteenkadun asukas esittää, että Tasanteen ja Olkahisen yhdistävän sillan kohdalle tarvitaan melusuojat, jotka eivät kuitenkaan saa korkeudellaan pilata maisemaa tienkäyttäjiltä ja alueen asukkailta. Vesialueiden pohjat siltojen kohdalla tulisi puhdistaa tien rakennuksen aikana sinne vuosien aikana kertyneistä ja aurauksien aiheuttamista kuormituksista.

Kangasala (Ruutana, Suinula, Haviseva, Haviala, Onkijärvi):

AA Mieli-pide liittyy Suinulan - Havisevan taajamaan. Mieli-piteen esittäjän talo on nykyises-tä tielinjasta noin 130 m ja hänen isänsä talo 70 m etäisyydellä, ja kohdalla on suojavihe-ralue estämässä nykyisin tien meluhaittoja, tielinja on myös osin tällä kohdin kalliioleikka-uksessa. Yhtenä vaihtoehtona suunnitelmassa on tähän väliin ajateltu uutta tietä Käv-peentien alikulusta Kangasalantielle, jolloin kiinteistölle syntyy meluhaittoja suojaviheralu-een poistuttua, sekä kalliioleikkauksen hyöty poistuisi. Hänen mielestään Kävpeentien voisi jatkaa kulkemaan tielinjan länsipuolella aina Onkijärven alikulkuun. Alueen läheisyydessä ei ole asuinkiinteistöjä, joille koituisi haittaa ja näin torjuttaisiin idänpuoleiselle asuinalueel-le koituvat haitat ja säästettäisiin yksi alikulku. Tien itäpuolella uuden yhdystien vaikutus-alueella voidaan hyödyntää hyvässä kunnossa olevia Kivihuhdantietä ja Mustijärventietä.

VV Mieli-pide Kivihuhdantieltä tuo esille tien leventämisen vaikutuksen Suinulan kylään päin, jossa on paljon pieniä lapsia ja siinä kysytään, miksi rinnakkaisteitä ei levennetä tien toiselle, asumattomalle puolelle, jossa rinnakkaistie olisi helpompi toteuttaa sähkölinjan läheisyyteen. Mieli-piteessä tiedustellaan, miksi tien ali on tehtävä kaksi tunnelia ja onko tarpeen tuoda tie ja melu lähemmäs asuttua kylää Kävpeentien ja Onkijärven kohdalla.

CC Mieli-piteen esittäjä on 22-vuotias yrittäjä ja yrityksen toimitilat ja varastot sijaitsevat Mellijärventiellä, joten hänen mielestään tietä koskevat ratkaisut vaikuttaisivat todella pit-kään hänen yrityksensä ja lähiperheensä elämään. Lisäksi naapurissa asuu asuntoautojen ja -vaunujen korjaaja /huoltaja -yrittäjä, jolla on myös varastotilaa. Kaikilla alueen talouksil-la on kaivo, joten pohjaveden rasi-tusta ei saa lisätä. Meluhaitta on jo tällä hetkellä todella suuri, joten kunnolliset meluesteet on saatava. Puulämmitteisten talouksien yhteys tien toiselle puolelle on myös välttämätön. Mellijärventien yritystoiminta tarvitsisi raskaalle lii-kenteelle (linja- ja rekka-autoille) alikulun, jonka vapaa tila on vähintään 4,5 metriä korkea. Alueelle pitäisi olla kulku olemassa olevia tieyhteyksiä käyttäen eikä paikallisliikenneteitä saa rakentaa lisää, sillä Mustijärventien kautta pääsee Suinulan liittymään ja Siperiantietä pääsee Tarastenjärven eritasoliittymään.

EE Yleissuunnitelma on mieli-piteen esittäjästä melkoisen onnistunut jo näinkin, yksi asia kuitenkin mietityttää. Suinulassa on merkitty suunnitelmaan kokoomatie Havisevajärven päästä Kävpeentielle asti mukavasti valtatie reunaan mukaillen, miksi se ei voisi jatkaa Onkijärven risteykseen asti samalla puolella tietä, alitus Kävpeentien ja Kivihuhdantien risteyksessä tuntuu hullulta ajatukselta, nykyisen Kivihuhdin alueen ainoa suoja-alue kaa-tuisi kokoomatien alle, lisäksi se ohjaisi liikenteen liiaksi "kylänläpi" ajelulle, jo nyt suuri osa kyläläisistä "oikaisee" Kivihuhdantien kautta. Tie on kapea ja talot niin lähellä tietä, ettei leventämiseen ole liiaksi tilaa. Tulee kokoomatie kummalle puolelle valtatie-tä tahansa, kal-liota joudutaan ampumaan, mutta Onkijärven puolella jo olemassa oleva asutus ei joudu siitä kärsimään, kuten Kivihuhdin puolella käy. Jos jonkinlainen alitus kyseiseen paikkaan halutaan tehdä, saisi se olla korkeintaan tarkoitettu jalankulkijoille, Kävpeentie on suosittu esim. koirien ulkoilutuspaikka.

LL Mieli-piteessä todetaan, että tontti 1:184 Ruutanassa menee täysin pilalle, mikäli liittymä Suinulassa toteutuu suunnitelman mukaan tavalla ja kysyy, tehdäänkö meluvalleja?

GG Mieli-piteen esittäjät Suinulan Kivihuhdantieltä (2 allekirjoittajaa) ovat kiitollisia Olkahis-ten koulun esittelytilaisuudesta. Ovat juuri tehneet kunnan kanssa maa-aluekaupat tarkoi-tuksena rakentaa työtiloja. Heidän asuntonsa on noin 180 m nykyisestä valtatiestä. Heistä on erittäin hyvä asia, että väestöä kuullaan ja otetaan mieli-piteitä huomioon hyvissä ajoin ja he toivovat, että näillä on todella merkitystä suunnitteluun. Heistä tien parannus on hy-vä, koska kuolemaan johtaneita kolareita on ollut riittävästi. Myös uusi Korvenperäntien liittymä vaikuttaa paremmalta kuin aikaisempi pienempi ja paremmin maastoon sopivalta

matalan profiilin takia. He ovat ehdottomasti 2+2 ja keskikaiteen kannalla. Lisäksi toivovat Onkijärven mahdollisimman vähän häiriintyvän, koska siellä on kunnan paras uimaranta kylän ja Ruutanan asukkaille.

Mielipiteessä pohditaan rinnakkaistien sijoittamista tien eri puolille mm. miksi väylä tuodaan alikulkutunnelilla Kivihuhdantien kohdalla kylän asutuksen puolelle, vaikka 9-tien toisella puolella on täysin asumaton lepikkoalue tien ja linjan välissä; kylän puolella väylä veisi kylää suojaavan puuston; miksi Havisevajärven mökkiläisten liikenne ohjataan kylän puolelle eikä suoraan rinnakkaistietä pitkin Havialan ja Ratatien liittymään ja säästyä alikulkutunnelin rakentamiselta.

Mielipiteessään he kertovat lisäksi, että Suinulan alueen ja erityisesti Kivihuhdan- ja Havisevantien asutus on haja-asutusaluetta ja Kivihuhdantie on yksityistie. Talot on 50-luvulla rakennettu hyvin lähelle kylätietä, ja erityisesti raskas liikenne rasittaa kovasti asutusta. Nykyisellään koulun alueen ja Lihasan asukkailla on viehtymys ajaa kylän läpi, vaikka Siitamantie olisi heille tarkoitettu ja tarkoituksenmukaisempi sekä turvallisempi reitti. Liikenne aiheuttaa alueen asukkaille lisää melua ja erityisesti kesällä siitä aiheutuu uskomaton pölyhaitta. Alueen ikärakenne on hyvin lapsivoittainen ja varmasti tulee olemaan sitä jatkossakin kyläkoulun ansiosta, hyvin lapsiystävällinen alue. Koulun seutu kehittyy voimakkaasti, joten on huomioitava liikenteen ohjaus järkevästi ja turvallisesti.

He tiedustelevat mm. mikäli alikulku tulee Kivihuhdantien kohdalle, tuleeko se myös raskaanliikenteen käyttöön? Ajavatko tukkirekat metsäalueelta myös silloin kylän puolelle? Alikulun tulee olla aika suuri, mikäli se on ajateltu tähän tarkoitukseen. Onko tarkoituksenmukaista tehdä kahta alikulkua peräkkäin Ratatielle ja Kivihuhdantielle. Havialan ja Onkijärven alue on laaja, ja siellä on paljon ympärivuotista asutusta. Alue on laajenemassa omakotitaloilla, koska alueella jo kunnallistekniikka valmiina. Turvaahan alikulku myös kevyenliikenteen ja jalankulun, sillä tien ylittää päivittäin suuri määrä lapsia ja kesällä erityisesti uimarit. Heidän mukaansa risteys on erittäin vaarallinen ylittää, koska heti risteuksen jälkeen nopeus nousee 100 km/h, ja autoilijoilla on taipumusta nostaa nopeutta jo risteuksen kohdalla. Toivovat tien muutosrahoitukseen melusteet kylien kohdalle. Korvakulolla melu ylittää sallitut rajoitukset, varsinkin klo 6 - 8.00 ja 15 -17.00, perjantai-illan ja sunnuntain paluuliikenteestä ja heinäkuusta.

HH Esittää parannusta suunnitelmaan koskien Suinulan risteuksen itäpuolelta Havisevan, Havialan ja Onkijärven liittymiä. Liittymiin/alikulkuihin johtava rinnakkaistie on alkuperäisessä suunnitelmassa piirretty 9-tien eteläpuolelle ja alikulut 9-tien ali. Parempi vaihtoehto rinnakkaistielle olisi tien pohjoispuolella. Eteläpuolella rinnakkaistie häiritsisi pahasti jo olemassa olevaa asutusta. Myös alikuluista pitäisi tehdä varsin korkeat, koska rinnakkais-tiellä olisi tarvetta korkeille työkoneille ja niiden kuljetuksille. Rinnakkaistien sijaitessa pohjoispuolella, alikulujen ei tarvitsisi olla niin korkeita, koska ei olisi tarvetta kulkea korkeilla ajoneuvoilla 9-tien ali. Molemmille puolille tietä pääsisi muita reittejä. Myös pohjoispuolen rinnakkaistie olisi valmiina palvelemaan tulevaa, todennäköistä asutusta 9-tien pohjoispuolella. Kyläkokouksen perusteella tulotte saaman samansuuntaisia ehdotuksia muiltakin Havisevan/Suinulan alueella asuvilta henkilöiltä. Mielipiteeseen liittyy karttapiirros.

UU Mielipiteessä Mellijärventieltä tuodaan esille tiehankkeen taloudelliset ja henkilöihin kohdistuvat vaikutukset tien pohjoispuolella osuudella Ruutana Shell-Havinnenevan metsäautotie. Alueella on kuusi taloutta ja henkilöitä noin 16 sekä yritystoimintaa kolmessa taloudessa ja metsätaloudellista toimintaa molemmilla puolilla tietä. Yritystoiminta vaatii jatkuvaa kulkua isoilla kuorma-autoilla ja linja-autolla. Mielipiteen esittäjän mukaan melu on haitannut 35 vuotta ihmisten yöunia ja ulkona oleskelua, ja tiehanke lisää melua. Väestöstä osa on yli 60-vuotiaita ja osa alakouluikäisiä, joille on järjestettävä suora reitti kauppaan ja kouluun Ruutanaan, myös autottomille. Mielipiteen esittäjällä on tila 1:156, jonka valtatie katkaisee, joten hanke voisi vaikeuttaa lämmityspuun kuljetuksia. Lisäksi hän esittää, että alikulujen ja siltojen ja yhdysteiden linjausten tulisi pohjautua olemassa oleville väylille ja vastustaa maalleen rakennettavia tarpeettomia uusia väyliä.

RR, SS Siperiantien asukasta kiinnostaa oman talon kohtalo osoitteessa Siperiantie 137, rakennetaanko ramppi vai mitä? Toinen Siperiantien asukas toteaa, että meluvalli olisi tarpeellinen Ruutanan Shelliltä noin 200 metriä alkaen Orivedelle päin, koska meteli on aivan liian kovaa kesällä varsinkin ja tie on 4 m korkeammalla kuin maanpinta.

XX Tilalliset Mellijärventieltä (2) korostavat tapauskohtaista harkintaa melu- ja turvallisuusvalleista päätettäessä, tuovat esille liikenneonnettomuuksien uhan pihapiirin välittömässä läheisyydessä. Lisäksi tien läheisyydessä sijaitsee kahden talouden kaivo. Tie halkaisee tilan ja leventyy tilalle kuten 70-luvulla, ja mielipiteessä esitetään selvitetäväksi levennystä asutuksesta kauemmas, tien toiselle puolelle. Lisäksi painotetaan sujuvan liikkumisen turvaamista jalan, pyörällä ja julkisella liikenteellä rinnakkaisteillä ja valtatie yli /ali.

PP Valkjärven / Matalajärven loma-asutus kärsii jo nyt lisääntyneestä liikennemelusta. Voiko alueelle harkita meluvallia, varsinkin kun ohituskohdassa melu kasvaa. Samassa kohdassa tie erottaa maanomistajan maat tien eri puolille. Saako kohdalle peltialikulun tms., joka toimisi yhteytenä loma-asuntoalueelle, eikä tarvitsisi niin pitkää rinnakkaistietä.

Orivesi:

ZZ Valkjärven maatilallinen on huolestunut tiehankkeen valumien ja päästöjen vaikutuksista erämaajärviyyppeeseen, kirkasvetiseen ja erittäin syvään pieneen järveen. Lisäksi huolestuttaa, että järvi on niin lähellä nykyistä tietä, että meluhaitat tulisivat lisääntymään ja että mahdollinen eritasoliittymä Yliskylän kohdalla avaisi suorat näkymät järvelle. Vaikutuksia kohdistuisi samoin Kutemajärvelle ja sen vieressä kulkevalle luontopolulle, ja myös kultakaivo kuormittaa Kutemajärveä. Tilallisen omilla pelloilla on noin 8 hehtaarin suoja-vyöhykkeet joen ja puron varsilla, ja hän toivoo hankkeessa vastaavaa luonnon huomioon ottamista kokonaisuutena, vesistö, eläimistö ja ihmisten viihtyvyys ja virkistys puhtaassa ja rauhallisessa ympäristössä.

YY, ÖÖ Kolme Koskujenjärven kesäasukasta on huolestunut uuden tien valumavesien kulkeutumisesta ojia myöten järveen: Tien pinta-ala kaksinkertaistuu ja tieltä kertyvät jäämät ja suola sekä sadevesimäärä moninkertaistuvat. Lisäksi meluhaitat lisääntyvät. Miten tullaan hoitamaan pyöräilymahdollisuus Orivedelle? Mainittujen haittojen minimoimiseksi esittävät, että tulisi rakentaa riittävän kokoiset selkeytysaltaat ennen järveä valuma-alueelta tulevalle vedelle, koska nykyinen pieni allas ei vastaa tulevia tarpeita. Järvellä on neljä mökkiä ja järvi on ahkerassa virkistyskäytössä läpi vuoden. Kalakanta on tällä hetkellä hyvä, ja on hoidettu Yliskylän osakaskunnan toimesta vuosittain mm. arvokalaistutuksin.

ÄÄ Mielipiteen mukaan arvioinnissa on erityisen tärkeää, miten valtatie eteläpuoleisen suljettujen metsäliittymien (hirviporttien) takana olevien metsäpalstojen kuljetustarve korvataan. Mielipiteen mukaan rinnakkaistien tulee kulkea lähellä valtatie ja kevytliikenne tulee ohjata tälle samalle väylälle. Väylä voisi kulkea Orituvalta lähelle Paltanmäen murska-asemaa ja edelleen joko Hankoilontien päähän tai Uotilantiehen nyt kaavoitettavaan kohtaan (piirros liitteenä). Ulkoilureittien tulee ylittää sillalla rakennettava tie. Mielipiteen mukaan on tärkeintä, että asuntoalueita ei häiritä tarpeettomalla läpikulkuliikenteellä.

ÄÄ Maatalous- ja jätehuoltoyrityksen mielestä on hienoa, että tien vaikutuspiirissä asuvia kuullaan jo näin varhaisessa vaiheessa suunnittelua, toivottavasti myös kuunnellaan. Mielipiteen esittäjät tuovat esille tien parantamisen ja rinnakkaisteiden haitalliset vaikutukset maanomistajille metsätalousalueilla. He kannattavat tieyhteyttä valtatie eteläpuolelle Murskanmäen kohdalta, siten että valtatie pohjoispuolen laajat ja luontoarvoiltaan merkittävät alueet jäisivät rauhaan. Mielipiteenesittäjät tähdentävät, että Pukalanjärven luontoarvoa ei saa rasittaa uusilla tiehankkeilla, ja että Orituvasta on järvelle jo riittävästi riskejä.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

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

Suunnittelun vaihe

YVA-menettely on liitetty valtatie yleissuunnittelun alkuvaiheeseen, ja yleissuunnitelma viimeistellään vasta YVA-menettelyn jälkeen. Arvioinnin liittyminen yleissuunnitteluun on kerrottu selkeästi kohdassa 2.4.

Hankekuvaus

Yleissuunnittelun alkuvaiheessa ei ole vielä valittu mm. eritasoliittyminen lopullista määrää ja liittymien muotoa. Arviointiohjelmassa esitetyt yleispiirteiset tiedot ovat siten riittävät. Arviointiohjelman yleisötilaisuuksissa oli kuitenkin jo mahdollisuus tutustua alustaviin ratkaisuihin eritasoliittymistä, rinnakkaisteistä, kevyen liikenteen yhteyksistä, ja alustavat ratkaisut ovat nähtävillä hankkeen internetsivuilla.

Alustavassa yleissuunnitelmassa ei ole vielä hankkeen tarkkaa sijaintia. Arviointiohjelman kohdan 3 alussa on kerrottu suunnitelman aikana täsmentyvät tiedot. Arviointeja varten hankekuvauksessa on jo oltava käytettävissä tarkempia tietoja esimerkiksi tien tilatarpeista kuten pengertien vaihtoehtoiset leveydet pientareineen suhteessa nykytilanteeseen.

Hankkeen tarkoitus ja tavoitteet

Hankkeen tarkoitus, tavoitteet ja suunnitteluhistoria sekä liikenteelliset ja ympäristölliset ongelmat suunnittelun lähtökohdana on kerrottu arviointiohjelmassa. Arviointiohjelmaan on taulukoitu selkeästi hankkeen liikenteelliset tavoitteet useista näkökulmista.

Uusien liittymien määrä on suunnittelussa alustavasti kuusi. Liittymistä ja rinnakkaistiejärjestelyistä tehdään yleissuunnittelussa valintoja ja ratkaisuja, ja ne ovat ns. paikallisissa tavoitteissa luokiteltu ensisijaisiksi. Näidenkin tarkoitus ja tarve on esitettävä läpinäkyvästi.

Hankkeen tavoitteet on jaoteltu ensisijaisiin ja täydentäviin. Asian ymmärrettävyyden kannalta on tarpeen selittää, mitä täydentävä tässä yhteydessä tarkoittaa.

Vaikutusalueen kuvaus ja rajaus

Vaikutusalueen nykytilan kuvaus on kattava hankkeen keskeisten ympäristövaikutusten tunnistamiseen, vaikutusalueen alustavaan rajaukseen sekä vaikutusarviointien suunnitteluun ja arviointimenetelmien valintaan. Rajauksessa tulee ottaa huomioon rakentamisvaiheen vaikutusten kohdentuminen osin eri alueille kuin tien käytön vaikutukset.

Luonto

Hanke on suunniteltu toteutettavaksi olemassa olevaan maastokäytävään. Luonnon monimuotoisuuden kannalta vaikutusarvioinnin keskeiseksi kysymykseksi nousee kuitenkin ekologisten yhteyksien turvaaminen. Tien leventäminen, profiilin muuttaminen tai liittymäjärjestelyt voivat aiheuttaa pysyvän kulkuestein eliöstölle. Uhanalaiset lajit tuleekin selvittää luotettavasti ja riittävän laajalta alueelta. Ratkaisut ekologisten yhteyksien turvaamiseksi tulee esittää jo arviointiselostuksessa ja kulkuyhteydet tulee suunnitella siten, että kaavalliset ratkaisut tukevat niiden toimivuutta. Eri vaihtoehtojen vaikutukset tulee kuvata suhteessa uhanalaisten lajien säilymiseen.

Jo olemassa olevan aineiston pohjalta tiedetään esimerkiksi, että Kauppi - Niihaman alueen ja Tasanteen - Olkahisten alueen sekä Hangaslahden ja Olkahisten välillä tulee turvata liito-oravan kulkuyhteyksien säilyminen. Tien ylitys on ainoa mahdollinen reitti, jota liito-oravat voivat käyttää kyseisten alueiden välillä. Liito-orava ei säily pitkällä aikavälillä alueilla, joilta sen jälkeläiset eivät pääse siirtymään uusille alueille ja vastaavasti alueelle ei pääse siirtymään uusia liito-oravayksilöitä.

Erittäin uhanalaisen ja erityisesti suojellun tummaverkkoperhosen (*Melitaea diamina*) liikuminen Nurmi-Sorilan ja Siitaman osapopulaatioiden välillä on turvattava. Kulkuyhteyden säilyminen on lajin populaatiodynamiikan ja geenivirran säilymisen ehdoton edellytys.

Arviointiselostuksessa tulee kuvata hankkeen vaikutukset luonnonarvoiltaan merkittäviin valtakunnallisiin, seudullisiin ja paikallisiin kohteisiin. Tällaisia vaikutuksia ovat esimerkiksi liikenteen päästöjen ja suolauksen vaikutukset, vieraslajien leviäminen (kylvönurmet ja istutukset), reunamuodostumilla olevien kasvupaikkojen elinympäristöjen häviäminen ja kasvillisuuden kuivuminen. Lisäksi on arvioitava vaikutukset vesitalouteen, kuten virtausolosuhteiden muutokset, ravinteiden vapautuminen, rehevöityminen ja purojen kuivuminen rakentamisen tienkäytön aikana. Arvioinnissa tulee tunnistaa epäsuorat ja välilliset sekä pitkän aikavälin vaikutukset. Erityisesti välillisiin ja pitkän aikavälin vaikutuksiin on kiinnitettävä huomiota, kun arvioidaan vaikutuksia alueen läheisyydessä oleviin Natura 2000 -alueisiin.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi perustuu alan asiantuntijan soveltamiin menetelmiin, ja ne perustuvat vuorovaikutukseen vaikutusalueen asukkaiden ja muiden toimijoiden kanssa. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin menetelmien tulee kattaa tasapuolisesti myös vaikutusalueen kohderyhmät, joilla ei ole mahdollisuuksia vuorovaikutukseen tai eivät tule riittävästä edustetuiksi muiden toimijoiden avulla, ja esimerkiksi hyödyntämällä kuntien alan asiantuntijoiden tietoja. Arvioinnin tulee ottaa huomioon myös vaikutusalueen käyttäjäryhmät, jotka eivät välttämättä asu tien lähialueilla kuten Kauppi-Niihaman ulkoilijat.

Ilmanlaatu

Ohjelman mukaan arvioidaan vain hankkeen päästöt ilmaan. Ohjelmassa ei ole perustelu, miksi päästöjen aiheuttamia pitoisuuksia ei arvioida esimerkiksi mallintamalla vaan terveyshaittojen arvioinnissa käytetään muualta saatavia mittaustuloksia. Ohjelmasta ei ilmene, sisältyykö aineistona käytettäviin, muualta saataviin mittaustuloksiin pienhiukkaspitoisuuksia. Hankkeen välittömässä läheisyydessä sijaitsee merkittävästi asutusta, virkistysalueita ja kevyen liikenteen väyliä, mikä on peruste arvioida ilmanlaadun kautta aiheutuvat terveyshaitat tiedollisten ja menetelmällisten mahdollisuuksien mukaan tarkemmin kuin ohjelmassa on esitetty pienhiukkasten ja typenoksidien pitoisuuksien osalta. Terveyshaittojen merkittävyyden arvioinnissa tulee tuoda esiin pienhiukkasten terveyshaitoista käytettävissä olevat tuoreet tiedot ja eri väestöryhmien herkkyys haitoille. Merkittävyyden arvioinnissa voi käyttää tietolähteenä esimerkiksi (Kuopion) kansanterveyslaitoksen asiantuntemusta.

Arvioinnin tulee sisältää edellä mainitut luontoarvoihin kohdistuvat päästöjen haitat.

Arvioinneissa tulee tarvittaessa tuoda esiin päästöjen ja vaikutusten kehitys ajallisesti ajoneuvomäärien ja -tekniikan muutoksia vastaavasti.

Melu ja tärinä

Ohjelman mukaan hankkeen toteuttamisen jälkeen vallitsevat melutasot esitetään kartoilla. Lisäksi on suositeltavaa esittää melutilanteen muutos nykyiseen, mikä havainnollistaa arvioinnin tuloksia ja meluntorjunnan vaikutuksia erityisesti asukkaiden kannalta. Muutosten esittäminen tuo esille myös hankkeen mahdolliset vaikutukset nykyisiin hiljaisiin virkistys- ja ulkoilualueisiin sekä melun ulottumisen alueen asukkaiden tyypilliseksi erämaamaiseksi luonnoksi kokemille alueille. Hankkeen ympäristötavoitteisiin suositellaan vastaavasti lisättäväksi hiljaisten alueiden säilyminen.

Meluntorjunta laskee melutasoja merkittävästi ilmanlaadultaan heikoilla tai huonoilla alueilla valtatievarressa, mikä tulee tuoda esille tulosten arvioinnissa erityisesti maankäytön ja elinympäristön terveellisyyden 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 virkistysalueiden lähellä. Rakentamisen aikainen tärinä ja mahdolliset räjäytysten vaikutukset rakennuksiin tulee tunnistaa ja arvioida ainakin alustavasti.

Lisäksi on suositeltavaa esittää meluntorjunnan vaihtoehtoisia mahdollisuuksia ja ratkaisujen valintaperusteita maiseman kannalta vesistöylityksen kohdalla ja taajama-alueilla. Melun mahdollinen merkittävä heijastuminen vain valtatie toiselle puolelle suunniteltavista meluntorjuntarakenteista tms. on tuotava esiin.

Vesistövaikutukset

Arviointiohjelmassa on tunnistettu tielinjauksen kulku pienten vesistöalueiden latva-alueilla, joissa lähellä luonnontilaa olevat järvet ovat herkkiä kuormituksen muutoksille. Vedenlaadun muutoksia voi tapahtua sekä rakentamisen että tienpidon aikana. Osalla näistä järvistä on asutusta sekä yleinen uimaranta. Haitallisten muutosten ehkäisemiseksi on asianmukaisesti esitetty vesiensuojelurakenteita kuten laskeutusaltaita.

Pengertien lähialueella on muun muassa vapaa-ajanasutusta ja muuta käyttöä, joille mahdollisesti aiheutuu rakentamisen aikana sellaisia vesistövaikutuksia, jotka heikentävät vesistön käyttöä. Eri käyttömuodot tulee selvittää. Pengertien rakentamisen aikaisten vesistövaikutusten laajuus riippuu osaltaan pohjalietteen laadusta, jonka koostumus tulee selvittää.

Arviointiselostuksessa tulee esittää mahdolliset vesistövaikutukset, niiden kesto, ajoittuminen ja vaikutus vesistöjen eri käyttömuodoille sekä eri vesiensuojelurakenteiden mitoituksessa käytettävät arvot, suunnitteluperusteet ja sijoittuminen. Vaikutusarvioissa ja tien suunnittelussa tulee ottaa huomioon tien kuivatusvesien johtaminen hallitusti luontoon, kemikaalien leviäminen onnettomuustilanteessa ja suolaantumisen estäminen lähialueen vesistöissä.

Pengertien rakentamisen suunnittelussa ja vaikutusarvioissa tulee huomioida Näsijärven säännöstelyn vaikutus vedenkorkeuksiin. Nykyisen tien rakentamisen aikana mahdollisesti tehtyä vesistö tarkkailua on hyvä käyttää vaikutusarvion vertailuaineistona. Arviointiohjelmassa esitetyt selvitykset vesistövaikutusten arvioimiseksi ovat asianmukaiset täydennettynä edellä esitetyillä lisäyksillä.

Pohjavesi

Yksityinen vedenhankinta suunnittelualueella tulee selvittää.

Valtatie 9 kulkee Oriveden keskustan tärkeän pohjavesialueen pohjoispäässä aivan valuma-alueen rajan tuntumassa. Oriveden keskustan pohjavesialue ja Naarajoen vedenotamo ovat mainittuina ohjelmassa. Valtatie leikkaa pohjavesialuetta. Oriveden eritasoliittymän tiesuunnitelman parantamisen yhteydessä on tehty lisäselvitystä pohjaveden suojaustarpeeksi ja todettu, että liittymän alueelta ei ole pohjaveden virtausta vedenottamon suuntaan vaan liittymäalueella muodostuva vesi virtaa alueelta koilliseen.

Maankäyttö

Arviointiohjelmassa ja arviointia ohjaavassa hankeryhmässä yhteen sovitetaan yleissuunnitelmaa ja maankäyttöä. Ks. edellä yhdistäminen muiden lakienmukaisiin menettelyihin.

Maisema

Uudet eritasoliittymät vaikuttavat lähimaisemaan useassa kohdassa. Liittymien aiheuttama mahdollista merkittävää muutosta asukkaiden elinympäristössä on tarvittaessa havainnollistettava esimerkillä osana ihmisiin kohdistuvien haittojen arviointia. Näissä maisemoitavissa kohteissa kasvillisuuden palautumisen tai istutusten kasvun vaatima aika on otettava huomioon vaikutuksen kestossa.

Yhteisvaikutukset

Arviointiohjelman mukaan arvioidaan myös yhteisvaikutukset. Yhteisvaikutuksia ei ole kuitenkaan vielä tässä arvioinnin ohjelmoinnin vaiheessa tunnistettu. Yhteysviranomaisen ei siten voi ottaa kantaa yhteisvaikutusten rajaukseen, menetelmin ja käytettäviin aineistoihin. Mahdollisia yhteisvaikutuksia hankkeen kanssa voi aiheutua mm. massojen hallinnasta, kuten maa-ainesten ottoon tai varastointiin liittyvistä hankkeista, mikä tulee selvittää ja ainakin alustavasti arvioida. Tällaisia yhteisvaikutuksia voi kohdistua esimerkiksi asutukseen ja virkistysalueisiin sekä luonnonarvoihin ja vesistöön.

Haittojen estäminen

Haittojen estämisestä tulee esittää ohjelmassa mainittua laajemmin mm. edellä mainitut vesistöön ja luontoon kohdistuvien haittojen estäminen ja lieventäminen rakentamisen ja tiekäytön aikana sekä maankäytönsuunnittelulla ratkaistavissa olevat haittojen estämismahdollisuudet. Viimeksi mainittu keino onkin hyvin käytettävissä hankeryhmän avulla.

Osallistuminen

Arviointiohjelmaan sisältyvät mahdollisuudet vaikuttaa tehtäviin arviointeihin hankkeen ympäristövaikutuksista ovat riittävät.

Arviointiohjelmassa on tiedot arviointia ohjaavan hankeryhmän jäsenistä ja heidän roolistaan. Hankeryhmän rooli arviointiohjelman 8 kohdan vertailussa on kuitenkin epäselvä.

Raportti

Arviointiohjelma on selkeällä kielellä ja ytimekkäästi kirjoitettu. Kuvat ja kaaviot ovat havainnollisia ja tukevat tekstiä. Arviointiselostusvaiheessa vaikutusten kohdistuminen

hankkeen useiden liittymien, siltojen ja rinnakkaisteiden vaikutusalueilla kiinnostaa kunkin kohdan asukkaita ja toimijoita, mikä tulee ottaa huomioon raportoinnissa.

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 arviointimenettelyssä tuotettu tieto. Arviointiohjelmassa on esitetty selkeä runko vaihtoehtojen ja VE 1 alavaihtoehtojen arviointitulosten jäsentämiselle vertailua varten. Arviointiselostukseen laaditaan tuloksista sekä yhteenveto että taulukko vertailua varten.

Yhteenveto

Yhteysviranomaisen edellyttää, että arviointiohjelmaa täydennetään seuraavasti:

- Ratkaisut ekologisten yhteyksien turvaamiseksi ja ratkaisujen suhde kaavoitukseen
- Uhanalaisten lajien selvittämisen riittävä alueellinen rajaus
- Luontoarvoihin kohdistuvat muut vaikutukset, erityisesti Natura 2000 -kohteisiin
- Ihmisiin kohdistuvien haittojen kohderyhmien kattavuus
- Vesistövaikutukset ja niitä vastaavat vesiensuojelurakenteiden mitoitukset
- Pengertien kohdalla pohjalietteen laadun tutkimukset ja Näsijärven säännöstelyn huomioon ottaminen
- Yksityinen vedenhankinta suunnittelualueella
- Pengertien ja taajamien meluntorjuntavaihtoehdot maiseman ja elinympäristön kannalta
- Terveystaittojen merkittävyyden arviointi yhdistämällä tiedot melutasoista ja ilmanlaadusta
- Ilmanlaadun arviointimenetelmä ja merkittävyyden arvioinnissa käytettävät tiedot pienhiukkasista
- Rakentamisen aikainen melu ja tärinä
- Maisemamuutosten havainnollistaminen asukkaiden elinympäristön näkökulmasta
- Rakentamisen aikaiset vaikutukset ja niiden kohdentuminen, ajoittuminen ja kesto
- Yhteisvaikutusten tunnistaminen ja arviointi

Lisäksi yhteysviranomaisen painottaa arviointitulosten raportointia asukkaiden ja alueen toimijoiden osallistumista tukevasti.

Arviointiohjelman riittävyys (YVAA 9 § Arviointiohjelma)

Yhteysviranomaisen hyväksyy esitetyn arviointiohjelman riittäväksi edellä mainituilla täydennyksillä.

Johtajan sijaisena
Yli-insinööri

Markku Vainio

Ylitarkastaja

Leena Ivalo

Suoritemaksu 6530 €**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.–3. kunta kukin 1080 €, yhteensä 6530 €. 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), johon linkki Tiehallinnon Hämeen tiepiirin internetsivulta.

Lausunto on yleisön nähtävillä vähintään kuukauden ajan seuraavissa paikoissa: Tampereen kaupungin Palvelupiste Frenckell, Frenckellin aukio 2 B, pääkirjasto Metso, Pirkankatu 2, lähikirjastot Sampola, Sammonkatu 2 ja Messukylä, Hintsankatu 1 sekä kirjastoautot sekä Pirkanmaan ympäristökeskus, Rautatienkatu 21 B; Kangasalan ympäristöpalvelukeskus, Urheilutie 13 ja pääkirjasto, Keskusaukio 2 D sekä kirjastoauto; Oriveden kaupunginvirasto, ympäristötoimisto ja pääkirjasto, Keskustie 23.

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