

Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi -
Hämeenkyrö

YVA-selostuksen täydentäminen

Pirkanmaan ELY-keskus

Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi -
Hämeenkyrö

YVA-selostuksen täydentäminen

Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi - Hämeenkyrö

YVA-selostuksen täydentäminen:

1. Hankkeen mahdolliset vaikutukset alueen ekologisiin yhteyksiin
2. Laadukkaiden virkistysreittien säilyminen
3. Vaikutukset kulttuurimaisemaan ja arkeologisiin kohteisiin

Tekijät: FM Emilia Saarivuo, FM Jari Mannila, Ramboll Finland Oy

Espoo 2010

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne- ja infrastruktuuri

Ylipistonkatu 38

33100 TAMPERE

Puhelin 020 63 60050

Sisältö

1	HANKKEEN MAHDOLLISET VAIKUTUKSET ALUEEN EKOLOGISIIN YHTEYKSIIN	4
1.1	Vaihtoehtojen vertailu	5
1.2	Yhteenveto	6
2	LAADUKKAIDEN VIRKISTYSREITTIEEN SÄILYMINEN	7
3	VAIKUTUKSET KULTTUURIMAISEMAAN JA ARKEOLOGISIIN KOHTEISIIN	8

1 HANKEEN MAHDOLLISET VAIKUTUKSET ALUEEN EKOLOGISIIN YHTEYKSIIN

Valtatien 3 parantamishankkeen vaikutukset alueen ekologisiin yhteyksiin liittyvät tien rakenteiden aiheuttamaan estevaikutukseen tai sen lisääntymiseen, ja mahdollisen uuden tielinjan aiheuttamaan ekologisesti yhtenäisten alueiden tai ekologisten verkostojen pirstoutumiseen. Liikenteen lisääntyminen ja uusien väylien toteuttaminen vahvistaa aina väylän aiheuttamaa estevaikutusta. Uuden väylän rakentaminen ennestään rakentamattomalle alueelle luo uuden esteen ja pirstoo ekologiaa kokonaisuuksia kaventaen ekologiaa yhteyksiä. Kun vanha tie ja uusi nopean liikenteen väylä kulkevat samansuuntaisesti, on suunnittelun erityinen haaste säästää sellaiset ekologiset yhteydet, jotka säilyttävät eläimille helposti löydettävissä olevat luontaisen kaltaiset kulkureitit molempien esteiden läpi. Tien suunnittelussa on huomioitava tärkeiden ekologisten yhteyksien säilyminen, eläinten kulun turvaaminen elinalueelta toiselle ja niiden liikennekuolemien riskin minimoiminen.

Ekologisen verkoston ja kulkuyhteyksien säilyttäminen voidaan tiesuunnittelussa huomioida monin tavoin. Viheryhteyksiä voidaan suunnitella eläinten kulkureiteille ja sisällyttää ali- ja ylikulkuihin. Alikulkuihin voidaan jättää kasvillisuutta ja laidoille vaikka myös maisemointina toimivia rakenteita joiden suojassa pieneläimet voivat kulkea näkymättömissä ja suojassa. Isommat riistaeläimet tarvitsevat tasaisen ja mitoituseltaan riittävän alikulun, josta ne näkevät ympäristönsä. Vihersilta toimii parhaiten paikoilla, joissa sen ei tarvitse nousta muun maaston yläpuolelle ja yhteys sillalle on tasainen. Sillan on oltava riittävän leveä ja sen päälle on hyvä istuttaa nopeasti kasvavaa kasvillisuutta, joka lopulta tekee ylikulusta metsäisen ja suojaosan väylän.

Pieneläinten kulku voidaan huomioida myös tiepohjan rakenteissa, asentamalla tunneleina toimivia putkia. Vesistöylityksissä sillan alle jätetään reunoille kulkukäytävät, joita pitkin eläimet voivat alittaa sillan maata pitkin. Esim. saukot nousevat muussa tapauksessa tielle. Kulkukäytävien on oltava riittävät, jotta ne pysyvät tulva-ajanakin vedenpinnan yläpuolella. Vanhojen siltojen seinämiin voidaan kiinnittää vedenpinnan yläpuolelle "hyllyjä", jotka toimivat eläimille kuivapolkuna. Suurin osa eläinten liikennekuolemista tapahtuu juuri jokilaaksojen kohdilla (mm. Tiehallinto, 2003).

Suunnittelualueella olevien liito-oravien esiintymisalueiden väliset kulkuyhteydet on turvattava jättämällä niille riittävän korkea metsikkö tielinjan molemmin puolin. Tämä on erityisen tärkeää, jos tie kulkee liito-oravien lähekkäin olevien elinpiirien välistä. Mahdollisiin ylityspaikkoihin on jätettävä riittävästi alueiden välisiä puustoyhteyksiä tielinjan yli. Ylityspaikoilla puuston etäisyys toisistaan radan eri puolilla ei saa ylittää 50 metriä. Aukon molemmille puolille on jätettävä kunnon metsä, jossa puiden korkeus on vähintään 15 metriä (Sierla ym., 2004).

Viheryhteydet ja muut kulkureitit on tarkoituksenmukaista sijoittaa eläinten luontaisille reiteille ja säilyttää mahdollisimman paljon alueiden välisistä yhteyksistä, jotta eläimiä ei pakoteta tielle. Ennakolta selvitetty riistan kulkureitit ja erityisesti huomioitavien lajien elinalueet auttavat löytämään alueet joilla ekologiset yhteydet on ensiarvoisen tärkeää turvata. Lajien erilaiset vaatimukset on huomioitava ja varattava riittävästi erilaisia kulkuväyliä. Uuden viheryhteyden luomiseksi eläinten käyttöön on tärkeää ohjata ne pysymään poissa totutulta reitiltä ja tiealueelta. Niitä voidaan esim. houkutellessa ravinnolla tai hajuilla ja aitaamalla tiealue viheryhteyksien kohdalla siten, että pääsy tielle estyy.

Erilaisista viheryhteyksistä ja niiden toimivasta toteutuksesta on tietoa mm. Tiehallinnon selvityksessä 36/2003 Eläinten kulkujärjestelyt tiealueen poikki (Tiehallinto, 2003).

Viheryhteyksien lopullisia sijainteja ja tarpeellista määrää tullaan tarkistamaan hankkeen jatkosuunnittelussa. Tuolloin pitää selvittää uudelleen sen hetkinen kaavatilanne, luonnontila ja lajisto alueella. Tätä työvaihetta varten olemassa olevia ekologisia yhteyksiä on hahmoteltu yhdessä riistanhoitoyhdistysten kanssa riistaeläinten kuluksia suunnittelualueella, sekä maastokäyntien aikana havaittujen lajien esiintymisaluiden perusteella. Hankealueen tärkeiden ekologisten yhteyksien perusteellinen selvittäminen vaatisi seurantatietoja pitemmältä ajalta sekä maastokäyntejä ympäristössä tapahtuneiden muutosten huomioimiseksi. Yhteyksien suunnittelussa on huomioitava toteutushetken kaavatilanne ja hankkeiden yhteisvaikutukset. Ekologisessa verkostossa luonnontilaisten alueiden olisi muodostettava yhtenäinen verkosto, jossa kustakin on yhteys useammalle luonnontilaiselle alueelle.

1.1 Vaihtoehtojen vertailu

Liitteessä on esitetty eri linjausvaihtoehtojen mahdolliset viheryhteydet ja tien ali- tai ylikulkupaikat. Oletuksena on, että viheryhteyksiä toteutetaan riittävästi toteutusajankohdan tilanteeseen nähden.

Alla on kuvattu lyhyesti eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksia ekologisiin yhteyksiin. Suunnittelualueen tämän hetkisen luonnontilan kannalta perusteltavia viheryhteyksien sijoittamisia estevaikutuksen lieventämiseksi ja viheryhteyksien turvaamiseksi on kuvattu hankkeen YVA-selostuksessa. Kuten arviointiselostuksessa todetaan, lopullisista yhteyksistä ei ole perusteltua päättää, ennen kuin tien rakennusajankohta ja sen hetken tilanne kaavoituksessa ja luonnonoloissa on selvillä.

Vaihtoehto 0+

Mikäli esitetyistä vaihtoehtoista toteutetaan vaihtoehto 0+, nykyistä tietä parannetaan pienin toimenpitein, jotka eivät merkittävästi vaikuta nykyisiin ekologisiin yhteyksiin. Liikennemäärän lisääntyminen vahvistaa tien synnyttämää estevaikutusta, jota voidaan lieventää toteuttamalla yli- tai alikulkuyhteyksiä ekologisten yhteyksien kannalta luonteviin kohtiin.

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 valtatien nykyinen linjaus säilyy, mutta parannustoimet ovat järeitä ja tie levennetään nelikaistaiseksi. Tasausta on muutettava paikoin ja suunnitelmaan sisältyy eritasoliittymiä. Paikallisliikenne pysyy rinnakkaistieverkossa ja vaatii alikulkukuja. Tieratkaisu vaatii melunsuojausta noin 15 km matkalta. Muuten tiealue eristään riista-aidoilla.

Riista-aidat ohjaavat eläimiä rakennettaviin alikulkuihin. Ne eivät kuitenkaan estä pienempien eläinten pääsyä tielle. Niitä voidaan ohjata pienemmän silmäkoon verkkoaidalla ja mieluiten varataan niille myös omia alikulkukuja tiepohjan rakenteisiin.

Vaihtoehto 1 lisää selvästi nykyisen tien estevaikutusta.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 2 vanha tie jää paikalleen ja suunnittelualueen itäpäässä valtatielle tehdään uusi linjaus, joka kiertää Elovainion, Metsäkylän ja Pentinvainion alueet pohjoispuolelta. Linja yhtyy vanhaan tielinjaan Palkon kohdalla. Tästä eteenpäin tielinja vastaa vaihtoehtoa 1. Tie on 2+2 -kaistainen ja keskikaiteellinen.

Vaihtoehto 2 lisää valtatien estevaikutusta ja pirstoo nykyään yhtenäisiä ekologisista alueita. Vaihtoehdossa uutta tielinjaa on noin 10 kilometrin matkalla. Vanha tielinja jää paikalleen, joten estevaikutus myös sen osalta säilyy. Vanhalla tieosuudella liikenne kuitenkin vähenee. Uutta maastokäytävää ympäröivä alue on vielä pääosin rakentamatonta. Tien rakentaminen katkaisee nykyisiä ekologisista yhteyksiä tehokkaasti ja heikentää siten luonnonarvoja. Haittoja voidaan vähentää toteuttamalla ylijärjestelmän alikulkuja niille luonteviin kohtiin.

Metsäkylän pohjoispuolella vaihtoehto 2 sijoittuu liito-oravien esiintymisalueiden väliin. Se halkoo paikallisesti arvokkaan puron ja lepakoiden ruokailualueen sen varrella sekä monimuotoisuuden kannalta arvokkaan alueen. Viherysteyden olisi nykytilanteessa mahdollisuuksien mukaan hyvä kattaa mahdollisimman leveästi nämä alueet.

Metsäkylästä länteen tievaihtoehto halkoo usean pienveden aluetta, joka toimii myös riistan kulkuväylänä. Ennen liittymistään nykyiseen tielinjaan vaihtoehto 2 leikkaa vielä kahta arviointiselostuksessa esitettyä monimuotoisuuden kannalta arvokasta aluetta Pentinmaan pohjoisosissa.

Myös Pentinmaan länsipuolitse kulkee riistaa. Viherysteyksien olisi turvattava, etteivät hirvieläimet jää asutuksen ja teiden väliin ylitettyään nykyisen valtatien. Viherysteyksien voidaan toteuttaa esim. paikallistien alikulun yhteyteen.

Riista-aidat ohjaavat eläimiä alikuluihin. Ne eivät kuitenkaan estä pienempien eläinten pääsyä tielle. Niitä voidaan ohjata pienemmän silmäkoon verkkoaidalla. Pieneläimille voidaan varata myös omia alikulkuja.

Vaihtoehto 3a

Vaihtoehdossa 3a valtatie on koko matkaltaan uusi, ja myös nykyinen tie jää paikalleen. Vaihtoehto 3a eroaa vaihtoehdosta 2 Pentinmaan pohjoispuolella. Se halkaisee monimuotoisuuden kannalta arvokkaan alueen hieman pohjoisempaa. Linjaus sijoittuu edellistä pohjoisemmaksi ja ylittää Rokkakosken noin 800 metriä pohjoisempaa kuin nykyinen valtatie. Vaihtoehto 3a kiertää yhtenäisen metsäalueen pohjoispuolelta. Alue on hirvien talvehtimisaluetta. Metsäalue jää uuden ja vanhan tien väliin. Vaihtoehto 3a sijoittuu nykyisten liito-oravan esiintymisalueiden väliin sekä lehtohopeatäplän havaintopaikkojen väliin.

Vaihtoehto 3b

Vaihtoehdon 3b linjaus on pohjoisin. Se erkanee vaihtoehdosta 2 ennen monimuotoisuuden kannalta merkittävää Ahvenusjärven ja Vääräjäjärven välistä purouomaa, jonka se ylittää. Vaihtoehto 3b leikkaa vielä neljän monimuotoisuuden kannalta merkittävän alueen muodostamaa kokonaisuutta ja sivuaa kahta muuta. Alueella on riistan kulkureittejä ja sen eteläpuolella on liito-oravaesiintymiä.

1.2 Yhteenveto

Kaikki uuteen maastokäytävään sijoittuvat tielinjaukset aiheuttavat uuden esteen maastossa ja halkovat useita monimuotoisia luonnonalueita ja erityisesti suojeltavien eläinten esiintymiä sekä riistan kulkuteitä.

Uusi tie yhdessä vanhan tien kanssa muodostaa suuren estevaikutuksen ekologisten yhteyksien säilyttämisen kannalta. Lisäksi uusi tie lisää melua ja päästöjä uusilla alueilla. Ne kuitenkin vähenevät vanhan tie ympäristössä, kun liikenne siirtyy pääosin uudelle väylälle.

Nykyisen tiedon pohjalta ei voida osoittaa, että jollakin uuteen maastokäytävään sijoituvalla vaihtoehdolla olisi muita lievemmiä vaikutukset ekologisiin yhteyksiin. Kaikki heikentävät niitä selvästi, mutta haittavaikutusta voidaan lieventää rakentamalla viheryhteyksiä, jotka on mahdollista toteuttaa monilla tavoin. Kuten edellä on mainittu, suuri osa eläinten liikennekuolemista tapahtuu jokilaaksojen alueella ja toiseksi eniten tuoreiden kangasmetsien kohdalla (Väre ym. 2003). Siksi ainakin virtavesien ylityspaikoissa mahdolliset eläinlikulut on syytä toteuttaa. Mitoitukseltaan riittäviä alikulkuja käyttävät sekä hirvieläimet että pienemmät nisäkkäät. Hirvellen riittävän alikulun mitoituksiksi suositellaan vähintään 25 m levyistä ja 4,6 m korkuista alikulkua (Väre ym. 2003), jolloin näkymä toiselle puolelle on riittävä. Pienemmät hirvieläimet ja muut nisäkkäät voivat hyödyntää myös mitoitukseltaan pienempiä alikulkuja. Tien molemmin puolin jatkuvien yhtenäisten metsäalueiden ekologiset kulkuyhteydet on tärkeää turvata. Eri lajien vaatimukset on otettava huomioon, esim. liito-orava alueella ylityspaikaksi on säästettävä metsikkö hyppypuita tien molemmille puolille ja tarvittaessa keskikaistojen väliin. Koska tiehanketta ei todennäköisesti toteuteta lähimmän 10-20 vuoden aikana, eri lajien esiintymisalueissa, alueen metsien tilassa ja arvokkaiden luontoalueiden säilymisessä tapahtuu todennäköisesti muutoksia jo ennen tiehankkeen käynnistymistä. Tiealueen läpi on hyvä rakentaa erilaisia ekologisia yhteyksiä riittävän tiheästi, jolloin ympäristön mahdollisesti muuttuessa eläimille on turvattu vaihtoehtoisia kulkureittejä.

Estevaikutuksen, alueiden pirstoutumisen ja uusiin alueisiin kohdistuvan häiriön kannalta kaikki uuteen maastokäytävään suunnitellut vaihtoehdot ovat haitallisia. Jos jatkosuunnitteluun kuitenkin valitaan uuteen maastokäytävään toteutettava vaihtoehto, on ekologisen verkoston tuleva tilanne sekä perustellut viheryhteyspaikat harkittava uudelleen. Nyt voidaan sanoa, että esimerkiksi kaikkien vesistöjen ylityspaikkojen yhteyteen on helposti ja perustellusti toteutettavissa kulkuyhteyksiä eläimille.

Jatkosuunnittelussa ratkaistaan eri ali- ja ylikulkujen paikat, sen jälkeen kun tuon hetkisten luonnonolojen tila on täsmennetty. Jatkosuunnittelussa tulee vielä tutkia mahdollisuudet toteuttaa korkealuokkaisia, eläimistöille tarkoitettuja ylikulkusilloja. Ne voivat toimia yhteiskäytössä ulkoilureittien ja paikallisteiden kanssa.

2 LAADUKKAIDEN VIRKISTYSREITTIEEN SÄILYMINEN

Suunnittelualueella on useita virkistysreittejä, jotka tulee ottaa huomioon valtatie 3 suunnittelussa. Nykyisen valtatie eteläpuolella on laajoja virkistyskäytössä olevia alueita, joille pääsy tulee turvata tulevaisuudessa. Tunnettuja vaellusreittejä on Sarkkilan laaksossa, ja ne kulkevat etelästä pohjoiseen. Rokkakoskenjoki on osa pohjoisesta etelään kulkevaa melontareittiä. Lisäksi luoteesta kaakkoon on useita ulkoilureittejä ja latuja, joista osa on valaistuja.

Kaikkien näiden reittien jatkuvuus säilytetään rakentamalla riittävät yli- tai alikulut valtatie poikki. Yli- ja alikulukohdat on esitetty liitekartoilla 2. Osa alikuluista on avarrettuja siten, että niitä voivat käyttää myös riistaeläimet.

3 VAIKUTUKSET KULTTUURIMAISEMAAN JA ARKEOLOGISIIN KOHTEISIIN

Vaikutukset Mahnalan - Sasin kulttuurihistoriallinen ympäristöön

Valtakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö, Mahnalan-Sasin kulttuurimaisema-alue käsittää mm. koko Sarkkilanjärven Natura-alueen. Nykyinen valtatie kulkee maisema-alueen poikki järven pohjoispäässä. Nykyinen tien linjaus noudattelee melko hyvin ympäröivien peltojen maastonmuotoja.

Uusista vaihtoehtoista vaihtoehdot 1 ja 2 sijoittuvat nykyisen linjauksen kohdalle siten, että tasauksia korotetaan laakson pohjan kohdalla noin 1,5 metriä, ja laakson reunoilla tasausta taas painetaan leikkaukseen, jotta tien pystygeometria saadaan mahdollisimman loivaksi ja siten turvallisiksi.

Tien geometrian muutokset näkyvät jonkin verran maisemassa Rökkakoskenjoen kohdalla, kun taas laakson rinteillä tien voidaan upottaa loiviin leikkauksiin. Sillan kohdalla ja sen molemmiin puolin toteutetaan lisäksi noin 1,5 metriä korkeat melukaiteet, joista osa on osittain läpinäkyviä. Muutos maisemassa jää kuitenkin pieneksi vaihtoehtoisissa 1 ja 2.

Sen sijaan vaihtoehtoisissa 3A ja 3B Rökkakoskenjoen ylitys on näkyvämpi, koska ylittävää siltaa joudutaan jatkamaan vielä joesta länteen noin 100 metriä pitkällä penkereellä. Lisäksi sillalle ja siitä länteen johtavalle penkereelle joudutaan toteuttamaan noin 1,5 metriä korkeat osittain läpinäkyvät melukaiteet. Yhdessä yli 60 metriä pitkän sillan kanssa ne muodostavat näkyvän uuden elementin kulttuurimaiseman sisään, melko keskeiseen paikkaan. Kulttuurimaiseman suojelun kannalta vaihtoehdot 3A ja 3B ovat huonommat kuin vaihtoehdot 1 ja 2.

Rökkakoskenjoen silloista on tehty havainnekuvat; ne on esitetty täydennetyssä Natura-tarveharkinnassa. Samassa raportissa on myös havainnekuvat osittain läpinäkyvistä melukaiteista.

Vaikutukset arkeologisiin kohteisiin

Toukokuussa Mikrolitti Oy laati hankkeen eri linjausvaihtoehtojen maastokäytävistä muinaismuistoinventoinnin. Sen tuloksena tunnistettiin kaksi arkeologisesti arvokasta kohdetta tielinjausten läheisyydestä.

Salminussuo, Hämeenkyrö:

Nykyisen valtatie lähituntumassa sijaitseva kiviröykkiö, joka on todennäköisesti ns. ryssänuuni. Se on vaarassa jäädä joko päätien levennyksen tai rinnakkaistien alle. Jatkosuunnittelussa kohde tulee tarkemmin tutkia, ja millä edellytyksillä se voidaan säilyttää.

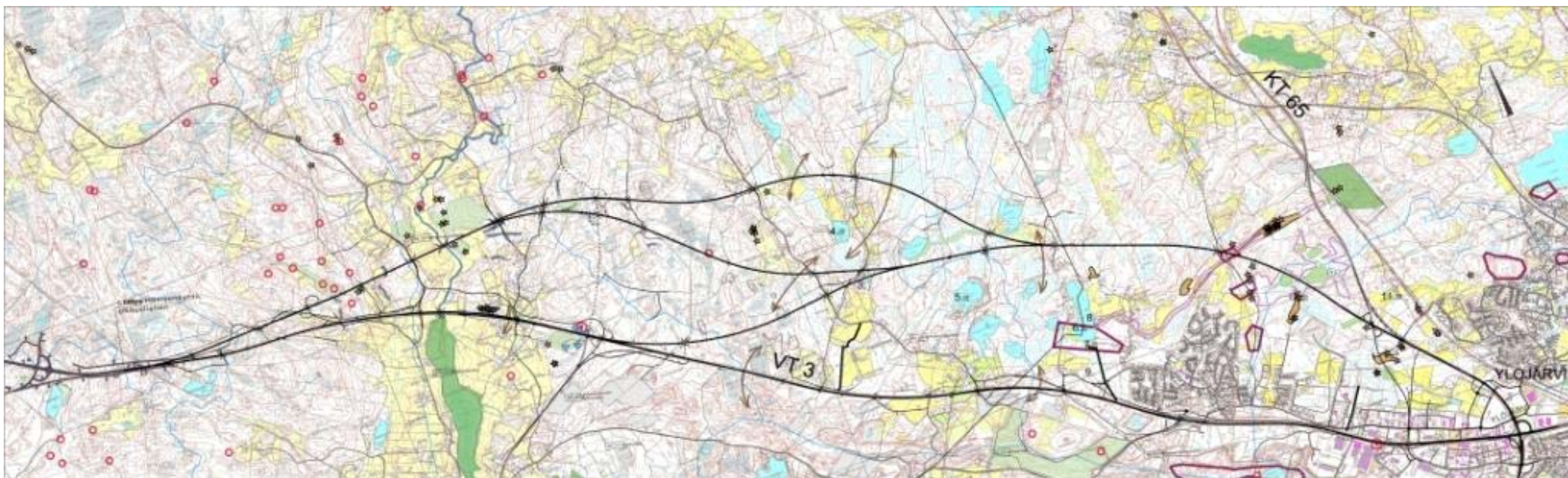
Pitkäsuo, Hämeenkyrö:

Kohde on kivikautinen asuinpaikka, jota ei aikaisemmin ole tunnettu. Kohde sijaitsee aivan vaihtoehdon 3B tuntumassa, sen eteläpuolella. Vaihtoehto voidaan pienin linjaustarkistuksin todennäköisesti toteuttaa, mutta löydetty kohde saattaa olla nyt havaittua laajempi. Jos jatkosuunnitteluun valitaan vaihtoehto 3A, se edellyttää tämän arkeologisen kohteen tarkempaa tutkimista.

Tarkempi kuvaus arkeologisesta selvityksestä on esitetty liitteessä 3.

4 LIITTEET

LIITE 1 Suunnittelualue, linjausvaihtoehdot riistan kulkureitit ja lajihavaintoja: Ekologisten yhteyksien kannalta oleelliset merkinnät: ruskeat nuolet osoittavat riistan kulkureitit, tähdet ja kellanruskeat rajaukset osoittavat liito-orava-havaintoja ja -alueita.

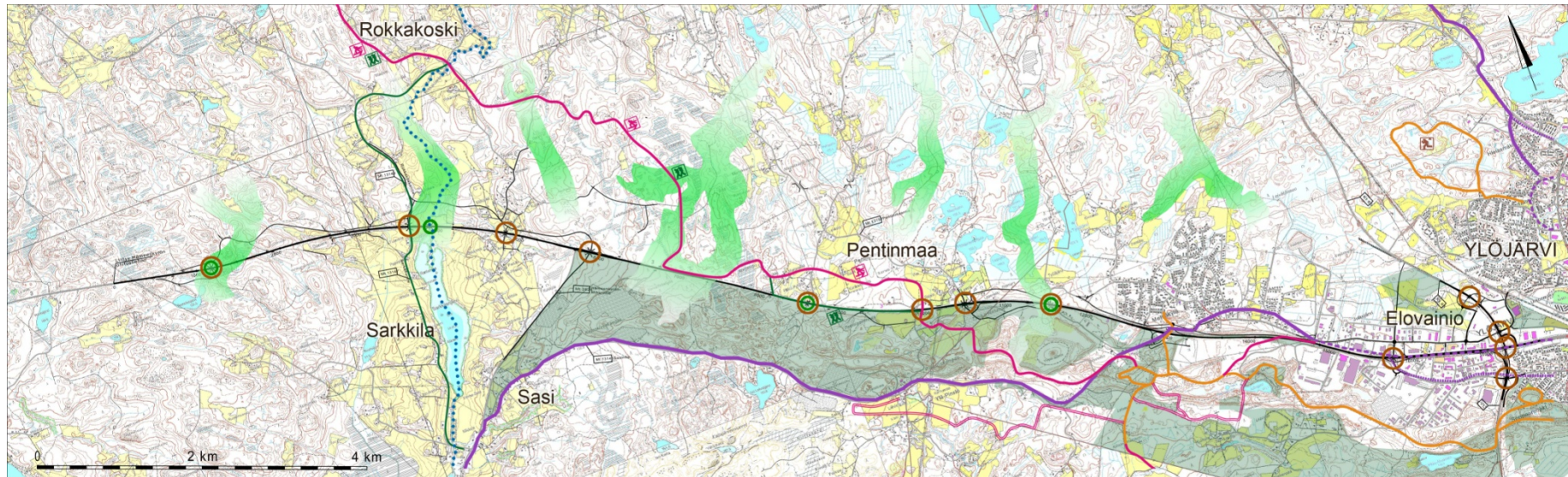


	Paikallisesti arvokkaat kohteet Metsäkylän uusimman luontoselvityksen mukaan
	Natura 2000-alue
	Luonnonsuojelualue
	Luonnonsuojelualue, joka on alle 2 ha
	Maakuntakaavassa esitetty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, erityyppisiä luonnonarvoja
	Tärkeä elinympäristö
	Metsälakikohde
	Vesilakikohde
	Liito-oravan elinympäristö
	Liito-oravahavainnot SYKE- ja Pirkanmaan ympäristökeskus (6.3.2009)
	Liito-oravahavainnot 2009 vuoden selvitykset
	Lepakon elinympäristö (Ylöjärven lepakkokartoitus 2006)
	Riistan kulkureitit
	Uhanalainen laji
	Arvokas kasvialue (Hämeenkyrön arvokkaat luontokohteet 1996)
	Harju- tai kallioalue, arvokas geologinen muodostuma
	Arvokas pienvesistö
	Lähde

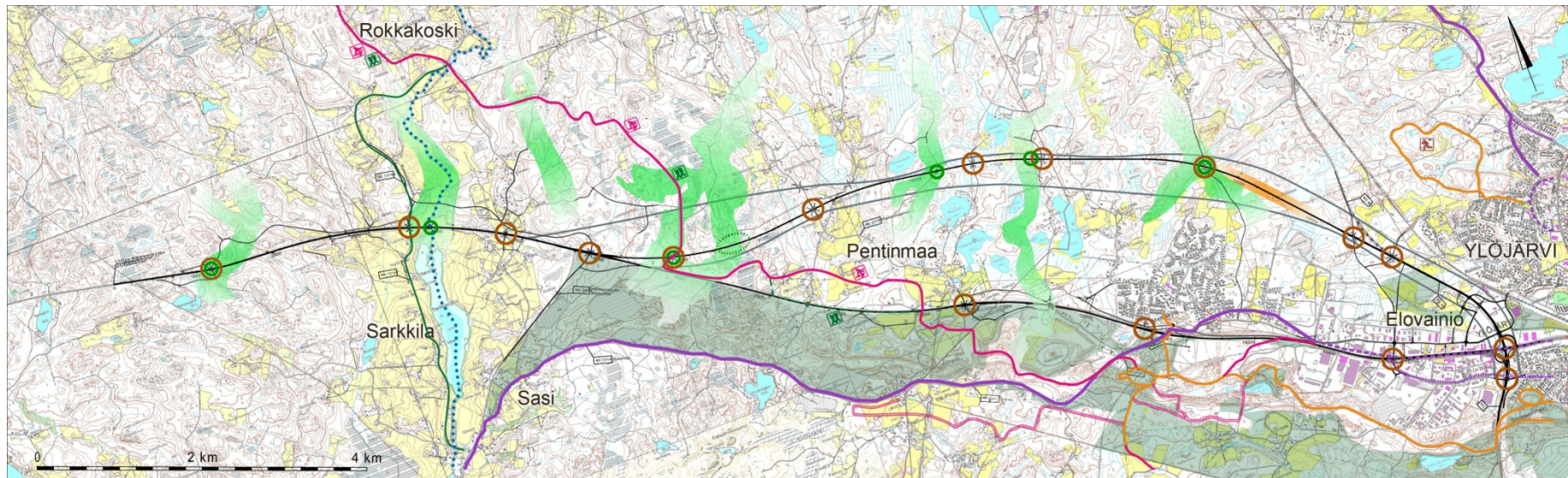
LIITE 2 Kartoissa on esitetty valtatien 3 parannussuunnitelman vaihtoehdot. Kunkin vaihtoehdon kohdalla on esitetty vihreällä mahdolliset, riistatunneleina tai vihersiltoina toteutettavat, ekologiset yhteydet tiealueen poikki. Rakennettavan yhteyden paikka on osoitettu vihreällä ympyrällä. Oranssi korostus uudella tielinjalla osoittaa alueet, joissa nykyisen tilanteen perusteella on säilytettävä tien molemmiin puolin puustoa liito-oravan kulkuyhteyksien säästämiseksi. Tummennettu alue on virkistyskäytössä.

Reitistö merkkien selitykset

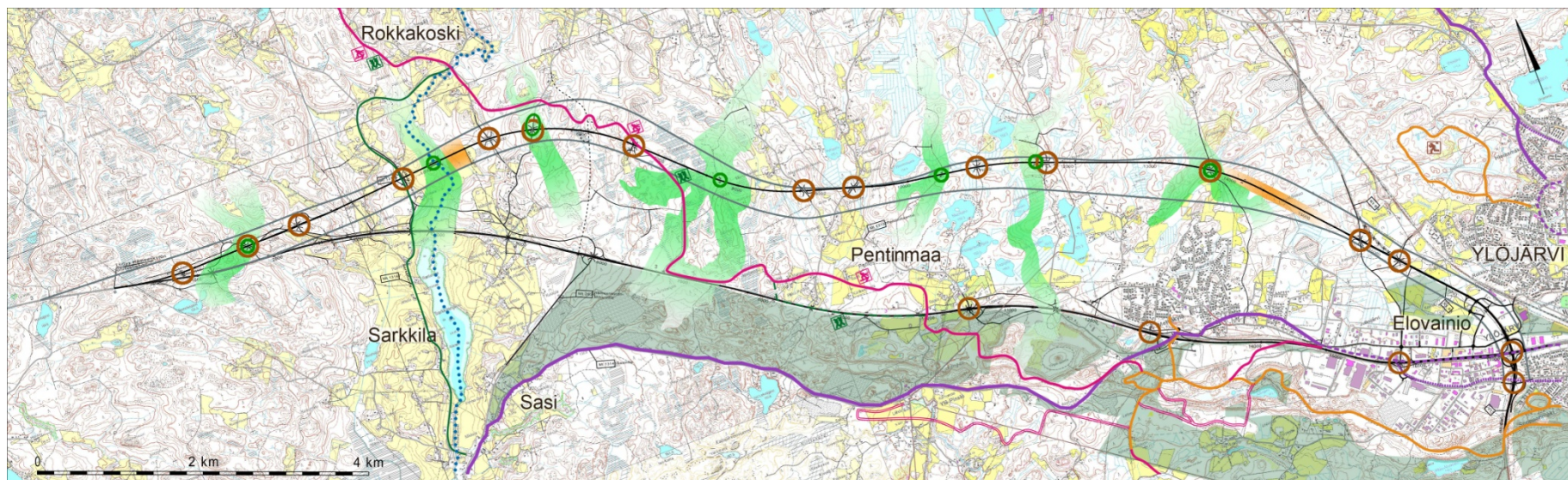
-  Valtakunnallinen pyörämatkailureitti
-  Paikallinen pyöräretkeilyreitti
-  Muu pyörätieyhteys
-  Luisteluhihtoreitti
-  Latuhihtoreitti
-  Patikkareitti
-  Melontareitti
-  Valaistu reitti
-  Kuntorata
-  Silta, johon voidaan toteuttaa eläinten kulkuyhteyksiä
-  Silta voidaan rakentaa ekologisen yhteyden säilyttämiseksi
-  Virkistyskäytössä olevien reittien yli- tai alikulut



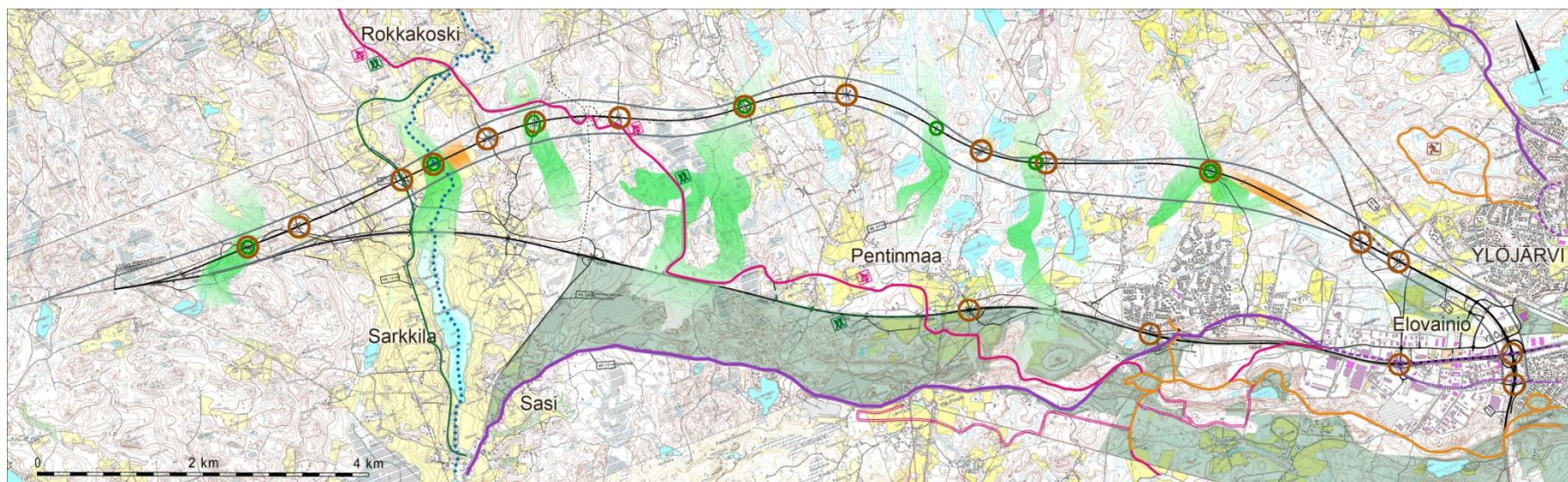
Vaihtoehto 1: Nykyisen tielinjan parantaminen



Vaihtoehto 2: Osittain uusi tielinja ja nykyisen tielinjan parantaminen



Vaihtoehto 3a: Kokonaan uusi tielinja



Vaihtoehto 3b: Kokonaan uusi tielinja

