



28.2.2011

Julkinen

Pirkanmaan ELY-keskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
PL 297
33101 TAMPERE

LAUSUNTO VALTATIE 3:N PARANTAMINEN YLÖJÄRVI-HÄMEENKYRÖ VÄLILLÄ -HANKKEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOTUKSESTA

Tiehallinto Hämeen tiepiiri (1.1.2010 alkaen Pirkanmaan ELY-keskus, liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue) on toimittanut Pirkanmaan ympäristökeskukselle (1.1.2010 alkaen Pirkanmaan ELY-keskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue) ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen **arviointiselostuksen** (YVA-selostus) hankkeesta valtatie 3:n parantaminen välillä Ylöjärvi-Hämeenkyrö.

Pirkanmaan ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettelyn) **yhteysviranomainen**.

Hankkeesta vastaava on Pirkanmaan ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue. Arviointiselostuksen on laatinut hankkeesta vastaavan toimeksiannosta Ramboll Finland Oy.

Arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheet

Ympäristövaikutusten arvioinnista annetun asetuksen 6 § liikenne 9b- ja 9c-kohtien perusteella nelikaistaisen uuden, yli 10 kilometriä pitkän tien rakentamiseen ja suunniteltavaan tien leventämiseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Arviointimenettely on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa käsitellään arviointiohjelmaa, joka on hankkeesta vastaavan suunnitelma ympäristövaikutusten arvioimiseksi ja arviointimenettelyn järjestämisestä mukaan lukien osallistumisen. Yhteysviranomainen antaa hankkeesta vastaavalle arviointiohjelmasta lausunnon, joka sisältää myös yhteenvedon muiden viranomaisten lausunnoista ja yleisön mielipiteistä.

Toisessa vaiheessa hankkeesta vastaava kokoaa arvioinneista arviointiselostuksen, joka tulee laatia arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen ohjelmasta antaman lausunnon perusteella. Arviointimenettely päättyy yhteysviranomaisen lausuntoon arviointiselostuksesta. Lausunto ei ole vielä hankkeen edellyttämä viranomaisen hyväksymispäätös, ja siten lau-

sunnosta ei voi valittaa. Hankkeesta vastaavan on liitettävä yhteysviranomaisen lausunto arviointiselostuksen kanssa hankkeen hyväksymismenettelyihin.

Arvioitava hanke ja sen vaihtoehdot

Arvioitava hanke on valtatie 3:n parantaminen Ylöjärven Soppeenmäki–Hämeenkyrön Sarkkila välillä, joka on pituudeltaan 15–20 km vaihtoehdosta riippuen. Hankkeen tavoitteena on 2+2 -kaistainen eritasoliittymän varustettu tie, jonka nopeusrajoitus on 100 km/h.

VE 0, vertailuvaihtoehto, jossa valtatie säilyy nykyisellään.

Vaihtoehto VE 0+, nykyisen valtatie liikenteen sujuvuutta, toimivuutta ja liikenneturvallisuutta parannetaan pienin toimenpitein. Nykyiset ohituskaistat varustetaan keskikaiteella ja Miharintien liittymä siirretään ohituskaistan itäpäähän. Sarkkilantien liittymä porrastetaan. Valtatien liittymiä vähennetään.

Vaihtoehto VE 1, tietä levennetään nykyisessä maastokäytävässä keskikaiteelliseksi 2+2 -kaistaiseksi sekaliikennetieksi, jossa eritasoliittymät Metsäkylän Pinsiönkankaantien, Pentinmaantien ja Hämeenkyrön–Miharintien kohdilla.

Vaihtoehto VE 2, uusi lyhyt linjaus, 2+2 kaistaa nykyisen valtatie pohjoispuolelle. Linjaus noudattaa aluksi Uusi-Kuruntietä ja sijoittuu uuteen maastokäytävään kulkien Elovainion teollisuusalueen, Iso Työläjärven ja Mäyräjärven pohjoispuolella ja Ahvenusjärven eteläpuolella. Väylä yhtyy eritasoliittymällä nykyiseen valtatiehen ennen Hämeenkyrön Miharintien liittymää. Toinen eritasoliittymä sijoittuu Ylöjärven Heinikon kohdalle. Nykyinen tie jää paikallisliikenteelle rinnakkaistieksi. Uutta maastokäytävää on noin 10 km.

Vaihtoehto VE 3, uusi pitkä linjaus. 2+2 kaistaa nykyisen valtatie pohjoispuolelle. **Alavaihtoehdot 3a ja 3b** noudattavat samaa maastokäytävää Vääräjärven eteläpuolelle saakka kuin vaihtoehto 2. VE 3a kiertää Ahvenusjärven ja Pirttijärven eteläpuolelta ja VE 3b pohjoispuolelta. Tämän jälkeen ne yhdistyvät ja yhtyvät suunnitteilla olevaan Hämeenkyrön ohitustiehen. Eritasoliittymät sijoittuvat Ylöjärven Heinikon ja Hämeenkyrön Jussilanmäen kohdille ja lisäksi varaudutaan alustavasti jatkamaan Hämeenkyrön Miharintietä ja liittämään se eritasoliittymällä valtatiehen. Nykyinen tie jää paikallisliikenteelle rinnakkaistieksi. Uutta maastokäytävää on noin 16 km.

Suunnitteluvaihe ja suunnittelun eteneminen; yleissuunnittelu/yleissuunnitelma

YVA-menettelyn sijoittuu maantielain mukaan yleissuunnitteluvaiheeseen, yleensä sen alkuosaan. Yleissuunnittelussa selvitetään vaihtoehtojen vertailun kannalta olennaiset ympäristövaikutukset, ja yleissuunnittelun tarkkuus on yleensä riittävä. Yleissuunnittelu sisältää myös haittojen lieventämisen suunnittelun. Yhteysviranomaisen lausunnon jälkeen hankkeesta vastaava valitsee vaihtoehdon, jonka mukaan yleissuunnitelma viimeistellään. Maantielain mukaan yleis- ja tiesuunnitelmasta on käytävä ilmi, miten YVA-lain mukainen arviointiselostus ja yhteysviranomaisen lausunto on otettu suunnitelmassa huomioon.

YVA-menettelyn aikana ei vielä laadita maantielain mukaista yleissuunnitelmaa hankevaihtoehtoilta, vaan se laaditaan valittavasta vaihtoehdosta myöhemmin. Arviointiselostusvai-

heen aikana on laadittu alustavat suunnitelmat eri toteutusvaihtoehdoista ja hankkeen liikennetekniset ratkaisut on esitetty yleispiirteisellä tarkkuudella. Arviointiselostuksen tiivistelmässä todetaan, että arviointimenettely on tarpeen, jotta valitun vaihtoehdon mukaan voidaan varata maastokäytävä. VT3 yleissuunnitelman laatimisen ajankohtaa ei ole päätetty.

Arviointimenettelyn yhdistämien muiden lakien mukaisiin suunnittelumenettelyihin

Valtatie 3 parantamisen YVA-menettelyssä korostuu hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arvioinnin ja suunnittelun yhteys kuntien maankäytön kehittämiseen. Ympäristövaikutusten arviointia ohjaavassa hankeryhmässä oli edustettuina kuntien ja Pirkanmaan liiton maankäytön asiantuntijat.

Myöhemmin laadittavan maantielain mukaisen valtatie yleissuunnitelman tulee perustua oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde maankäyttöön on selvitetty. Vaihtoehto 1 vaatisi Ylöjärven taajamien osayleiskaavan muutoksen. Maakuntakaavan ohjeellinen tielinjaus vastaa lähinnä vaihtoehtoa 3.

Vaihtoehtojen maastokäytävät ja liittymiskohdat vaikuttavat käynnissä oleviin yleiskaava-hankkeisiin. Hankkeen YVA-menettelyn kanssa on ollut samanaikaisesti vireillä Ylöjärven Metsäkylän osayleiskaava ja Hämeenkyrön Sasi-Mahnalan-Laitilan osayleiskaavan tarkistus. YVA-menettelyä ei varsinaisesti ole sovitettu yhteen osayleiskaavoituksen kanssa, mutta Ylöjärven kaavoittajalla on ollut käytettävissä joitakin selvityksiä (tieliikenteen melulaskennan tulokset).

ARVIOINNISTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiselostuksesta kuulutettiin virallisilla ilmoitustauluilla Ylöjärvellä ja Hämeenkyrössä 5.11.–31.12.2009 sekä Aamulehdessä ja Hämeenkyrön Sanomissa. Arviointiselostus oli yleisön nähtävillä Ylöjärven ja Hämeenkyrön teknisissä virastoissa, kirjastoissa ja kirjastoautoissa sekä Pirkanmaan ympäristökeskuksessa Tampereella. Arviointiselostus on nähtävillä lisäksi ympäristöhallinnon Internet-sivuilla (www.ymparisto.fi). Hankkeesta vastaava on ylläpitänyt hankkeelle perustamia Liikenneviraston Internet-sivuja, www.tiehallinto.fi/vt3/ylöjarvi-hameenkyro). Lisäksi arviointiselostuksessa on maininta erillisestä kokouksesta koskien Ylöjärven kaupungin Metsäkylän osayleiskaavaa.

Arviointiselostuksesta oli kaikille avoin yleisötilaisuus 16.11.2009 Toukolan juhlatilassa Hämeenkyrössä ja 18.11.2009 Metsäkylän koululla Ylöjärvellä. Tilaisuuksiin osallistui noin 60 ja 50 henkilöä. Tilaisuudessa oli saatavilla lomakkeita, joilla oli mahdollisuus esittää mielipiteitä sekä YVA-menettelyyn että suunnitteluun. Muistiot tilaisuuksista ovat ympäristöhallinnon Internet-sivuilla.

Hankkeesta vastaava toimitti yhteysviranomaiselle 17.6.2010 lisäselvitykset (3 raporttia) linjausvaihtoehtojen Natura-tarveharkinnasta ja muinaisjäännösinventoinneista sekä vaikutuksista ekologiin yhteyksiin, laadukkaiden virkistysreittien säilymiseen ja kulttuurimaisemaan ja arkeologiin kohteisiin. Yhteysviranomaisen kuulutti lisäselvityksistä 28.10.–26.11.2010 kuten arviointiselostuksesta.

ARVIOINNISTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Arviointiselostuksesta ja lisäselvityksistä pyydettiin lausunnot viranomaisilta: Ylöjärven kaupunki, Hämeenkyrön kunta, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan työvoima- ja elinkeinokeskus (nyk. ELY-keskus), Hämeen työvoima- ja elinkeinokeskus, kalatalousyksikkö (nyk. ELY-keskus), Länsi-Suomen lääninhallitus, sosiaali- ja terveystoimisto (Aluehallintoviranomainen AVI, Vaasa ja Jkl), Pirkanmaan Maakuntamuseo, kulttuuriympäristöyksikkö ja Puolustusvoimat, Länsi-Suomen Sotilasläänin esikunta ja Tekninen tutkimuskeskus. Vireiläolosta ilmoitettiin kirjeellä Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry:lle, Pirkanmaan Metsäkeskukselle, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymälle, Fortum Oyj:lle ja Gasum Oy:lle. Viranomaisten lausunnot ja yhteenveto mielipiteistä on sijoitettu tämän lausunnon loppuun. Kopiot asiakirjoista lähetetään hankkeesta vastaavalle ja alkuperäiset arkistoidaan Pirkanmaan ELY-keskuksessa.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Yhteysviranomaisen lausunto kohdistuu arviointiraportin sisältöön ja laatuun kuten arviointien oikeellisuuteen ja riittävyyteen, ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointiin sekä vaihtoehtojen vertailtavuuteen ja toteuttamiskelpoisuuden arvioon.

Yhteysviranomaisen on ottanut lausunnossaan huomioon lausunnoissa ja mielipiteissä arviointiselostuksesta sekä lisäselvityksistä esille tuotuja näkökohtia.

Suunnittelun vaihe ja hankekuvaus

Arviointivaihe on kuvattu arviointiselostuksessa: Tässä hankkeessa arviointiselostus tehdään ennen maantielain mukaista yleissuunnitelman laatimista. Arviointimenettelyn aikana laadittiin alustavat suunnitelmat toteutusvaihtoehtoista ja hankkeen liikennetekniset ratkaisut yleispiirteisellä tarkkuudella. Arviointimenettelyn aikana valtatie hankesuunnitelmaan on lisätty vaihtoehtoisin sillat, eri- tai tasoliittymät, liittymien poistamisesta aiheutuvat rinnakkaistiejärjestelyt, joilla muu tiestö ja kulkuyhteydet liitetään uusiin ratkaisuihin. Tielinjan sijainti voi vielä tarkentua esitetystä.

Päätöstä jatkosuunnitteluun valittavasta linjausvaihtoehdosta ei tehdä arviointimenettelyn aikana. Linjaus päätetään osana vireillä olevaa Pirkanmaan 2. maakuntakaavaa arviolta vuonna 2011. Arviointiselostuksen mukaan tien yleissuunnitelma laaditaan myöhemmässä vaiheessa. Hankkeen toteuttamisajankohta on aikaisintaan vuonna 2020.

Eritasoliittymien laajuutta ja korkeusasemaa ei ole ilmoitettu, mutta karttakuvien perustella laajuus lienee vähintään 300 m x 400 m ja rakennusalue on mahdollisesti tätä laajempi. Tien vaatima maastokäytävän leveys oli samoin arvioinnin lähtökohtana tarvittava tieto, joka puuttuu.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Arviointiselostuksessa on todettu hankkeen vaatimat maantielain mukaiset luvat ja hyväksymispäätökset ja havainnollistettu kaaviokuvalla YVA-menettelyn liittyminen maanteiden suunnittelujärjestelmään. Arviointiselostuksessa on esitetty tiedot hankkeen edellyttämistä muiden lakien mukaisista luvista ja viranomaisista.

Kivenlouhimot, -murskaamot ja asfalttiasemat tarvitsevat joko kunnan ympäristöluvan tai ilmoitusmenettelyn rekisteröimisineen. Vaihtoehtoisissa 3a ja 3b rakennettaisiin Rokkakoskenjoen yli silta, jonka luvan tarve tulee selvittää. Sama selvitys koskee mahdollisia vaikutuksia Ahvenusjärveen ja Vääräjärveen, joiden lähietäisyydelle on esitetty linjausvaihtoehtoja. Näissä vesitaloushankkeissa lupaviranomainen on Etelä- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto. Ylijäämämaan läjitysten määrä ja luonne saattaa aiheuttaa luvantarpeen.

Maankäyttö

Maankäyttöön kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu arviointiselostuksessa (2009) ja laadukkaiden virkistysreittien säilymistä lisäksi lisäselvityksessä (2010).

Ilmastonmuutoksen hillintä, eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu.

Joukkoliikenteen järjestämismahdollisuudet ja käytön houkuttelevuus eri vaihtoehtoisissa eivät nouse selkeästi tarkasteltaviksi seikoiksi, eikä tältä osin ole mahdollista arvioida linjausten eroja. Poikittaisia kevyen liikenteen yhteysratkaisuja ei ole tarkasteltu suhteessa olemassa olevaan ja suunniteltuun asutukseen, eikä esimerkiksi Elovainion ja Soppeenmäen keskustan tai Elovainion ja kirkonseudun pohjoispuolisia alueita yhdistäviä kevyen liikenteen yhteyksiä ole suunniteltu (esitetyt ali- tai ylikulut palvelevat pääsääntöisesti auto-liikennettä). Vaihtoehtoja ei voida vertailla kevyen liikenteen järjestelyjen osalta.

Valtatien ylittävien, riittävän leveiden silta- tai alikulkuratkaisujen osoittamista seudullisten ulkoilureittiyhteyksien toteutumisiksi pidetään hankkeen toteuttamiskelpoisuuden edellytyksenä. Laadukas yhteystarve korostuu erityisesti Metsäkylän alueella, jossa kasvavan asutusalueen laaja virkistysalue sijoittuu tielinjauksen eteläpuolelle.

Laadukkaiden virkistysreittien säilyminen. Arviointiselostuksen (2009) arviointeja laadukkaiden virkistysreittien säilymiseksi on täydennetty lisäselvityksessä (2010). Täydennyksessä on osoitettu yhteyksiä seudullisiin ulkoilureitteihin vaihtoehtoisin, lähinnä olemassa olevia teitä ja niiden ali- ja ylikulkuja myöten. Seudullisten ulkoilureittien laatua ja jatkuvuutta ei ole arvioitu eikä otettu huomioon hankevaihtoehtojen suunnittelussa ja lieventämistoimissa. Lisäselvityksen ratkaisut tuskin ovat riittäviä sellaisenaan turvaamaan seudullisia ulkoilureittejä, mikä on otettava huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa.

Luonto

Luontoarvoihin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu arviointiselostuksessa (2009), ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia lisäksi lisäselvityksessä (2010) ja Natura -tarveharkinnassa (2010).

Luonnonympäristöön merkittävimmät vaikutukset aiheutuvat vaihtoehtoista 2, 3a, ja 3b, joissa tie linjataan uuteen maastokäytävään. Uuden maastokäytävän vaikutusalueella on

luontoselvityksen mukaan mm. liito-oravan ja erityisesti suojeltavan lehtohopeatäplän elinympäristöjä. Linjaus kulkee myös vesilain tarkoittamien luonnontilaisten uomien ylitse.

Selostuksessa on esitetty teknisiä ratkaisuja, joilla voitaisiin turvata lehtohopeatäpläniittyjen säilyminen tien rakentamisen yhteydessä vaihtoehtoisissa 3a ja 3b. Lieventämiskeinot, kuten purtojuurien ja orvokikasvustojen rajaaminen ennen rakennustöitä, linjauksen alle jäävien perhosyksilöiden siirtäminen ja paahdevallin rakentaminen, ovat yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan epävarmoja keinoja turvamaan lehtohopeatäplän elinympäristön säilymisen.

Vaihtoehtojen 1, 2 ja 3 toteuttaminen aiheuttaa elinympäristöjen pirstoutumista ja estevaikutuksen eliölajien liikkumiselle. Näin ollen ratkaisut, joilla lievennetään estevaikutusta, ovat keskeisessä asemassa arvioitaessa hankkeen ympäristövaikutuksia. Arviointiselostus sisältää esityksen viheryhteystarpeista. Arviointiselostusraportissa viheryhteystarpeet on esitetty yleispiirteisellä tasolla, jolloin niiden toimivuutta ja riittävyyttä on vaikea luotettavasti arvioida. Epävarmuutta jää viheryhteyksien sijoitteluun, määrään ja toimivuuteen eri eliölajien osalta.

Uuden maastokäytävän luontoarvojen tarkempi kartoitus on tarpeen, viimeistään yleissuunnitelman linjauksen tarkennuksen yhteydessä.

Vaikutukset ekologisiin yhteyksiin. Täydennyksessä (2010) on riittävästi selvitetty hankkeen suunnitteluvaiheeseen nähden vaikutusalueen ekologiset yhteydet. Lisäselvityksessä todetaan, että uusi tie yhdessä vanhan tien kanssa muodostaa suuren estevaikutuksen ja että uudet linjavaihtoehdot heikentävät yhteyksiä selvästi. Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvien merkittävien haitallisten vaikutusten lieventämisen osalta arvioinnit ovat vielä riittämättömiä. Tämä puute on toteuttamiskelpoisuuden kannalta olennainen. Puute on korjattavissa tarkastelemalla mahdollisuutta, että hankesuunnitelmassa osoitetaan uusiin tielinjausvaihtoehtoihin vähintään yhtä laadukasta ekosiltaa vastaava ratkaisu.

Arviointimenettelyn tuli tuottaa tietoa linjausvaihtoehtoista Pirkanmaan 2. vaihemaakunta-kaavan tielinjan valintaa varten. Arviointimenettelyn tulisi siten tuottaa tieto, mille alueelle laadukas ekosilta vaihemaakuntakaavassa voidaan merkinnällä osoittaa.

Ekologisten yhteyksien kannalta purovarret ovat olennainen osa yhteyksiä kuten lisäselvityksessä todetaan, mutta kulkuyhteyksien osoittaminen ainoastaan virtapaikkojen ylityksiin tuskin on yksistään riittävä lieventämistoimi.

Natura-tarveharkinta. Arviointiselostusraportin liitteenä on Natura-tarveharkinta. Arviointiselostuksessa todetaan, että hanke ei minkään linjausvaihtoehdon osalta merkittävästi heikentäisi hankkeen vaikutusalueella olevia Natura 2000 -verkostoon sisältyviä kohteita Perkonmäki (FI0356001, SCI), Pinsiön-Matalusjoki (FI0356004, SCI) ja Sarkkilanjärvi (FI0309006, SPA). Tarveharkinnassa on huomioitu suojelun perusteena olevat lajit ja luontotyypit.

Arviointiselostusraportin (2009) luontovaikutusten arvioinnissa on puutteita Natura-tarveharkinnassa ja erityisesti merkittävien haittojen lieventämisen arvioinnissa ja arvioissa toteuttamiskelpoisuudesta. Lisäselvityksessä (2010) näitä edellä mainittuja puutteellisia arviointeja on pääosin täydennetty. Natura-arvojen asettaessa reunaehtoja on hankkeen jatkosuunnittelussa on vielä ratkaistava:

- Rokkakosken sillan rakentamisen aikataulutusta ottaen huomioon lintujen muutto- ja pesimäaikaisten rauhoitustarpeet. Linnustolle epäedullinen rakentamisen ajoitus voi edellyttää luonnonsuojelulain 65 §:n mukaista arviointia.
- Rokkakosken sillan rakentamisen aikainen kiintoaineen kulkeutumisen käytännön rajoittamiskeinot ja kulkeutumisen seuranta Sarkkilanjärveen.
- Melusuojausten havaittavuus linnuston kannalta.
- Menetelmät, joilla turvataan Työlänojan veden laatu ja määrä tien rakentamisen aikana.
- Perkonmäen Natura-alueen puroluontotyyppiin kohdistuvat yhteisvaikutukset.

Kulttuurimaisema ja rakennettu kulttuuriympäristö, luonnonmaisema

Arkeologinen kulttuuriympäristö ja muinaisjäännösinventoinnit. Arviointiselostuksessa (2009) muinaisjäännösten inventointi esitettiin tehtäväksi vasta hankkeen yleissuunnitelmavaiheessa. Tällöin vaihtoehdon valintaa varten ei olisi ollut käytettävissä inventointeja. Lisäselvitys (2010) korjaa arviointiselostusraportin olennaisia puutteita arkeologisen kulttuuriympäristön kiinteiden muinaisjäännösten arviointien riittävydessä.

Maakuntamuseon lausunnossa lisäselvityksistä muinaisjäännösinventointia edellytetään täydennettäväksi vesimyllyjäännösten inventoinnilla (VE 0, 0+, 1 ja 2) nykyisen tien maastokäytävässä Sarkkilanjärven päässä alueella. Maakuntamuseon lausunto on tarpeen ottaa huomioon jo ennen vaihtoehtojen valintaa.

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue ja arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Hankkeen vaikutusten kohdistuminen Sasi-Mahnalalan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen on tunnistettu, mutta vaikutusten arviointia ja vaihtoehtojen vertailua vaikeuttaa, ettei arviointiselostuksessa (2009) ole määritetty, mitkä ominaispiirteet muodostavat tämän kulttuurimaisema-alueen arvot. Mahnala-Sasin alueen status on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (Hämeenkyrön kulttuurimaisemat). Maisema-alue ulottuu myös VT3:n pohjoispuoliseen jokilaaksoon. Arviointiselostuksesta puuttuu siten arviointi vaihtoehtojen VE 1 ja 2 eri vaikutuksista nimenomaan näihin arvoihin. Lisäksi vaihtoehdoissa VE1, 2, (3a) on tarpeen arvioida vaikutuksia paikallisiin rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin (Pentinmaan, Palko).

Lisäselvityksessä (2010) esitetyn arvion mukaan tien geometrian muutokset näkyvät jonkin verran maisemassa Rokkakoskenjoen kohdalla, kun taas laakson rinteillä tie voidaan upottaa loiviin leikkauksiin. Sillan kohdalla ja sen molemmilla puolilla toteutetaan lisäksi noin 1,5 metriä korkeat melukaiteet, joista osa on osittain läpinäkyviä. Lisäselvityksessä muutos maisemassa arvioidaan pieneksi vaihtoehdoissa 1 ja 2.

Lisäselvityksen mukaan sen sijaan vaihtoehdoissa 3A ja 3B Rokkakoskenjoen 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 muodostaisivat näkyvän uuden elementin kulttuurimaiseman sisään, melko keskeiseen paikkaan. Lisäselvityksessä todetaan, että kulttuurimaiseman suojelun kannalta vaihtoehdot 3A ja 3B ovat huonommat kuin vaihtoehdot 1 ja 2.

Arviointiselostusraportissa (2009) vaihtoehtoissa 1 ja 2 korostetaan lähimaiseman kannalta, että meluntorjuntarakenteiden suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Rokkakoskenjoen siltojen meluntorjuntarakenteiden havainnekuva aita- ja pleksilasirakenneratkaisusta on esitetty Natura-arviointien lisäselvityksessä (2010).

Lisäselvitys ei korjaa puutteita kokonaan arviointiselostusraportin kulttuurimaisema-alueen ja kulttuuriympäristön arvioinnissa, mikä on otettava huomioon jatkosuunnittelussa.

Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen arvojen säilyminen edellyttää, että tien ja erityisesti meluntorjuntarakenteiden suunnittelun lähtökohtana on maisema- ja kulttuuriympäristöalueen arvoista lähtevä laadukas ratkaisu, joka samalla täyttää Natura-alueen vaatimukset. Vaihtoehtojen 1 ja 2 toteuttamiskelpoisuuden arvioissa tämä tekijä on olennainen. Myös vaihtoehtoissa 3 vaikutukset ovat voimakkaita. Jatkosuunnittelussa on tarpeen arvioida, onko mahdollista löytää nämä ratkaisut.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Asukkaisiin ja yhteisöihin kohdistuvia ja heidän kokemiaan haittoja on esitetty kohdassa 2. Arvioinnissa on otettu huomioon myös seudullisten virkistysreittien käyttäjien näkökulma. Elinkeinoelämään kohdistuvista vaikutuksista on arvioitu laajemmin kohdassa 5.3–5.4 maa- ja metsätaloutta sekä paikallista ja alueellista yritystoimintaa. Arviointiselostuksesta ei ilmene työpajoihin osallistuneita tahoja, mutta tiedot on esitetty Internet-sivuilla.

Ympäristöterveys

Arviointiselostuksessa on arvioitu hankkeen ja sen vaihtoehtojen aiheuttamien päästöjen suoria ja välillisiä vaikutuksia. Näissä arvioinneissa lähtökohtaksi on kyllä otettu suunnittelussa ohjearvot, mutta toisaalta lähtökohta näyttää olevan myös näistä ohjearvoista poikkeaminen ylöspäin. Ohjearvot ovat vähimmäisvaatimus, joka suunnittelussa tulee saavuttaa. Ohjearvojen alittuminen ei myöskään riitä osoittamaan ympäristön tilan muutoksen suuruutta ja merkittävyyttä suhteessa nykytilaan. Arviointiselostuksessa on ainoastaan esitetty vertailua raja- ja ohjearvoihin.

Ilmanlaatu

Valtatien liikennemäärä kasvaa ennusteen mukaan yli 40 prosenttia vuoteen 2030. Arviointiselostuksessa esitetään, että liikenteen lisääntymisen aiheuttama kuormitus kompensoituu alentuvilla ominaispäästöillä, ja että ilmanlaatuvaikutukset pienenevät nykyisestään. Kuormituksesta on esitetty taulukossa 6 ainoastaan pakokaasupäästöt. Liikennemäärän kasvun seurauksena tuleva ajoneuvoista, tienpinnasta ja maaperästä uudelleen ilmaan irtoavien terveydelle haitallisten hiukkasten määrä (resuspensio) on jäänyt tarkastelematta. Ks. myös Yhteenvetotaulukko 11.

Altistuksen kohdistuminen. Altistuksen kohdistumisessa tuli ottaa huomioon taajaman tiivis asutus, tielinjauksia risteävät seudullisesti merkittävät ulkoilureitit ja suojaviheralueiksi rajattavat vyöhykkeet hankkeen ympäristössä, ja tuottaa tietoa kuntien maankäytön ohjaamiseen.

Altistumisen vaikutusalue on määritelty arvioinnissa kapeasti. Altistumisarvioinnin tulee kattaa alueet, joihin yleisöllä vaikutusalueella on pääsy. Arvioinnista puuttuu Metsäkylän osayleiskaavalla osoitettavaa uutta asutusta sekä uusia asuinrakennuksia vaihtoehdossa 3b. Ks. Yhteenvetotaulukko

Terveyshaittojen arviointi ja asiantuntemus

Yhteisvaikutukset. Arviointiselostuksesta puuttuu arvioinnit vaihtoehtojen 2, 3a ja 3b aiheuttamien hiukkaspäästöjen yhteisvaikutuksista Takamaan kiviaines- ja murskaushankkeiden kanssa. Yhteisvaikutukset voivat kohdistua virkistysreitteihin ja asutukseen rakentamisaikana ja tien valmistuttua erityisesti Metsäkylässä. Kolsopin betonimurskauksen ympäristölupa oli vireillä (2010). Yhteisvaikutuksia voi olla Kolsopissa erityisesti lähimpien asuinrakennusten kohdalla. Kolsopissa on myös muuta luvanvaraista murskaus- ja maainestointia.

Elovainion risteysalueella liikenteen aiheuttamat ilmanlaadun pitoisuudet ovat todennäköisesti vaikutusalueen korkeimmat teiden yhteisvaikutusten vuoksi.

Oletukset ja epävarmuudet. Arviointiselostuksessa mainitaan epävarmuutena pienhiukkasten raja-arvojen mahdollinen tiukentuminen ja sen vaikea ennakoitavuus. Ilmanlaadun terveyshaittojen arvioinnissa on jo nyt mahdollista ottaa huomioon epävarmuus ja käyttää WHO:n suositusarvoja.

Suuri epävarmuus liikenteen terveyshaittojen arvioinnissa liittyy riittämättömään tutkimustietoon ultrapienistä hiukkasista, jotka ovat läpimitaltaan alle 0,1 mikrometriä. Ultrapieniä hiukkasia syntyy kaikissa polttoprosesseissa, mutta altistuminen on suurinta liikenteessä, jossa hiukkaset eivät ehdi muuntua suuremmiksi ennen joutumistaan hengitysteihin.

Suorat typenoksidipäästöt vähenevät ennusteiden mukaan puoleen, mutta uudet tutkimustiedot viittaisivat, että päästövähennys ei olisi suoraan verrannollinen pitoisuuksien muodostumiseen. Pitoisuuden laskuun tulevaisuudessa liittyy siten arvioinnissa epävarmuutta.

Ajoneuvojen suoria päästöjä säädellään hiukkasten massapäästöjen mukaan. Tulevaisuudessa EU:ssa säädeltäneen ajoneuvojen pakokaasujen hiukkasten lukumääräpäästöä.

Hankekuvauksen mukaan liikenne-ennuste kasvaa vuodesta 2030 edelleen siten, että kasvu olisi 60 % vuodesta 2007 vuoteen 2050. Vastaavasti tienpinnasta irtoava aines (resuspensio) tulee lisääntymään tulevaisuudessa ja valtatie vaihtoehdoissa erityisesti 0, 0+ ja 1 altistuminen hiukkasille lisääntyisi tällöin merkittävästi.

Ilmanlaatu voi heikentyä melusteiden katveessa, mikä voi olla merkittävää muun muassa kevyenliikenteen reittien suunnittelussa.

Melu

Melun kohdistumisessa ja melun merkittävyyden arvioinnissa on olennaista ottaa lähtökohdaksi raskaalle liikenteelle suunniteltavan valtatie sijainti Ylöjärven kaupungin taajama-alueella. Maakuntakaava osoittaa kaupunkiseudun rakentamisen kasvusuunnat.

Hankkeen vaikutusalueella Ylöjärvellä on vireillä asuntoalueiden osayleiskaavat Metsäkylän ja rautatien itäpuolisille alueille.

Arvioinnin menetelmätarkkuutta ja epävarmuuksia on esitetty (6.1. ja 6.4.) selkeästi. Menetelmäkuvauksen mukaan melulle altistuvien laskennassa on otettu huomioon asukkaineen vain rakennukset, jotka ovat kokonaisuudessaan melualueen sisällä. Melulle altistuvien määrä voi olla merkittävästi suurempi, jos arvioinnissa otetaan huomioon todennäköinen maankäytön kehitys ja laskennasta puuttuneet uudet asuinrakennukset.

Yhteismelu. Hankevaihtoehtojen ja rinnakkaisteiden tms. teiden yhteismelualueita on esitetty liitekartoissa. Elovainion eritasoristeyksen aiheuttama melu vaihtoehtoitain jää kuvissa epäselväksi Soppeenmäen asuinalueella. Ylöjärven taajaman kannalta tiehankkeen kanssa esiintyy yhteismelua Takamaan kiviainesotto- ja murskaushankkeista, pääradan raidemelualueista, puolustusvoimien sekä Kolsopin teollisuusalueen toiminnoista. Mm. melun kokonaishäiritsevyyden vuoksi yhteismelualueita on tarpeen havainnollistaa karttaesityksin. Yhteismelua voi esiintyä sekä rakentamisen aikana että tien valmistuttua.

Meluntorjunta. Arviointiselostuksessa meluntorjunnan lähtökohta on suojata kaikki nykyiset asuinrakennukset ja loma-asunnot. Kuvan 47 pylväsdiagrammeissa on huomattava oletus, että meluntorjunta toteutuu vain tietä parannettaessa tai uuden tien rakentamisen osana. Tieliikennemelun muita torjuntakeinoja on tarkasteltu, ja todettu, että keinot eivät sovellu vilkasliikenteiselle tielle. Arviointiselostuksessa esitetyt oletetut meluntorjuntarakenteet perustuvat edellä mainittuihin supistettuihin melualtistumislukuihin.

Yhdyskuntarakenne, ilmastonmuutoksen hillintä, elinympäristön laatu. Meluntorjuntarakenteiden sijoittelu perustuu ilmeisesti ajatukseen yksittäisten rakennusten ja asukkaiden lukumääristä suhteessa kustannuksiin. Meluntorjunnan priorisointi on tarpeen kytkeä kaupunkiseudun kehittymiseen ja ilmastonmuutoksen hillintää edistävään täydennysrakentamiseen. Hankkeen aiheuttama muutos heikentää elinympäristöä siellä, missä linjaukset kulkevat kaupunkiseudun kasvavassa taajamassa, esimerkiksi Metsäkylän asuinalueella keskiäänitaso nousisi yli 6 dB. Hankkeen haitallisten vaikutusten ehkäisemistä tulee arvioida kokonaisuutena siten, että yhdyskuntarakenteen täydentämistä ja toisaalta hankkeen aiheuttamaa elinympäristön heikennystä arvioidaan yhdessä.

Taajaman asuinalueet, seudullinen virkistys. Meluntorjunnassa ei ole otettu riittävästi huomioon (Ylöjärven) taajaman elinympäristöä, melulle herkkiä taajaman toimintoja eikä kaavoitusvaiheessa olevia asuinalueita kokonaisuutena. Meluntorjuntarakenteiden tarpeita ei ole tarkasteltu seudullisten ulkoilureittien eikä hiljaisten alueiden säilymisen kannalta.

Kulttuuriympäristöjen äänimaisema. Arviointiselostuksesta puuttuu arvio valtatie melun mahdollisesta haitasta arvokkaiden kulttuuriympäristöjen äänimaisemiin. Liitteen 3 melukartoissa Pentinmaalle osoitettu meluntorjunta kuitenkin suojaisi myös Yli-Pentin ja Lenkolan tilakokonaisuuden. Samoin Sasi-Mahnalassa meluntorjunta kohdistuisi merkittävästi myös kulttuuriympäristöön.

Meluntorjuntarakenteet (kaide, valli, aita) voivat heikentää ilmanlaatua esteen muodostamassa katveessa. Meluntorjuntaratkaisuja ja ilmanlaatua tulee arvioida kokonaisuutena, erityisesti taajama-alueella.

Melulaskentojen liitekartat. Liitekartoilla on esitetty nykyinen asutus. Melukartoista puuttuu Ylöjärven kaupungin valmisteilla olevan Metsäkylän osayleiskaavan osoittama uusi asutus, 3000 asukasta. Vaihtoehtoissa 2–3 melu ulottuu myös pääradan itäpuolelle, jonne Ylöjärvi on aloittamassa asuinalueen osayleiskaavaa pääradan ja Viljakkalantien (maantie 2773) väliselle alueelle.

Yöajan melualueista ei ole karttoja, mutta 50 (45) dB:n alueita voi tunnistaa vähentämällä 7 dB päiväajan melutasoista 55 (50)dB. Yöajan melutasot olisi kuitenkin ollut tarpeen esittää kartoilla, koska alueelle tiedetään tulevan merkittävä määrä uutta asutusta. Esimerkiksi Metsäkylän/Kangasniemen uudet asuinalueet sijoittuisivat päiväajan 50–55 dB melu- vyöhykkeelle, jonka perusteella uusilla asuinalueilla ohjearvo yöajalle 45 dB voisi ylittyä.

Melukartoista ei selviä, onko niissä otettu huomioon eritasoliittymät ja liittymien muutokset.

Hiljaiset alueet. Valtateiden melu aiheuttaa Pirkanmaan ympäristön tilaan laaja-alaisia muutoksia. Tiehankkeiden melu supistaa hiljaisia L_{Aeq} 35–30 dB:n alueita ja heikentää niiden saavutettavuutta erityisesti Tampereen kaupunkiseudulla.

Arviointiselostuksessa on kerrottu sanallisesti hiljaisten alueiden sijainti nykytilanteessa valtatie etelä- ja pohjoispuolella tieliikennemelun leviämisen mukaan. Nykytilan selvityksestä ei ilmene kuitenkaan näiden alueiden melutasot, alueiden laajuus ja saavutettavuus. Ylöjärven kaupunki on kartoittanut hiljaisia alueita muun muassa harjualueella valtatie eteläpuolella. Selvitystä ympäristön melualueista ja hiljaisista alueista ei mainita arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksessa hiljaiset alueet on määritelty *selvästi* alle 45 dB:n alueiksi, joilla on esimerkiksi osoitettu virkistysreittejä. Arvioinnista ei riittävästi ilmene mahdollinen ero selvästi alle 45 ja 35–30 dB hiljaisten alueiden välillä.

Arviointiselostuksessa arvioidaan erityisesti äänimaisemaa maakuntakaavan Pinsiönharjun ja Pinsiönkankaan virkistysalueilla ja -reiteillä sekä näiden saavutettavuutta Ylöjärven taajama-asukkaiden kannalta. Pohjoisten tielinjausten, vaihtoehtojen 2–3, todetaan sijoittuvan paikoin varsin hiljaisille alueille. Arvioinnissa ei ole muutoin riittävästi otettu huomioon maakuntakaavan seudullisesti merkittäviä ulkoilureittejä.

Selostuksessa mainitaan hiljaisten alueiden kokonaispinta-alojen vertailu, mutta pinta-aloja ei ole esitetty. Ympäristön tilan seurannassa tieto pinta-aloista olisikin olennainen vaikutus.

Hankkeesta vastaava toimitti yhteysviranomaiselle arviointiselostuksen kuulutusajan alkamisen jälkeen karttakuvia hankkeen vaikutuksista muun muassa alueen todennäköisesti hiljaisiin alueisiin. Näistä kartoista ilmenee hyvin hankkeen ja sen vaihtoehtojen aiheuttama muutos ympäristön melutilanteessa.

Hiljaisten alueiden selvittämisellä oli tarkoitus tuoda esille hankkeen mahdolliset vaikutukset nykyisiin hiljaisiin seudullisiin virkistys- ja ulkoilualueisiin sekä melun ulottuminen alueen luonnontilaisille, paikallisten asukkaiden arvostamille alueille. Karttakuvista (10 kpl) ilmenee melutasojen muutokset vaihtoehdoittain verrattuna vaihtoehtoon VE0 vuoden 2030 tilanteessa sekä liikenteen kasvun vaikutus nykyisellä tiellä vaihtoehtoon 0 mukaan. Karttakuvat olivat nähtävillä yleisötilaisuuksissa, ja ne lähetettiin arviointiselostuslausuntoa varten Ylöjärven kaupungille, Hämeenkyrön kuntaan ja Pirkanmaan liittoon.

Karttakuvissa ei ole suoraan esitetty arviointiohjelmassa tarkoitettuja hiljaisia 35–30 dB:n alueita, mutta vaihtoehdoissa 2–3 nykyisen valtatie eteläpuoleisilla alueilla muodostuisi todennäköisesti laajahko yhtenäinen hiljainen alue. Suunnittelualueen pohjoispuolen hiljaisten alueiden saavutettavuus puolestaan heikkenisi.

Arviointiselostuksessa todetaan, että melutason muutos on vaihtoehdoissa 2–3 merkittävä virkistykseen kannalta, vaikka melusuojauksessa on otettu huomioon ainoastaan nykyiset asuinrakennukset ja loma-asunnot. Seudullisia ulkoilureittejä ja virkistysalueita ei ole esitetty melukartoilla (vrt. kuva 40), eikä niille ole esitetty melusuojausta.

Pohjavesi

Suunnittelualueen nykytila. Palkon vedenottamolta ei ole ollut käytettävissä vedenottajan tarkkailutuloksia, joiden perusteella voitaisiin arvioida nykyisen tienpidon vaikutuksia lähdealueen vedenlaatuun. Tämä lähtötieto on kuitenkin syytä selvittää vesinäytteiden analyysillä.

Vaikutukset pohjavesiin. Ilmastomuutoksen vaikutus tienpidon aiheuttamaan pohjaveden suolaantumiseen on käsitelty selostuksessa vain lisääntyvien sateiden aiheuttamana laimenemisena. Jos ilmastomuutoksen vaikutusta pohjaveden suolapitoisuuteen halutaan käsitellä yleisesti, tulee samassa yhteydessä käsitellä myös mahdollinen ilmastomuutoksen aiheuttama muutos liukkaudentorjuntatarpeessa ja ilmastomuutoksen välilliset vaikutukset pohjavesiin.

Vaihtoehtojen 1 ja 2 osalta selostuksessa todetaan hankkeen aiheuttama Palkon vedenottamon pohjaveden pilaantumisen riski ja samassa yhteydessä mainitaan, että vaikutukset pohjaveteen voivat olla niin merkittäviä, että on harkittava alueen liittämistä vesijohtoverkostoon.

Yhteysviranomaisen toteaa, että etenkin jos pohjaveden pilaantumisen riskiä voidaan pitää merkittävänä, tällä on oleellinen vaikutus toteuttamiskelpoisuuteen, sillä pohjaveden pilaamiskielto, joka käsittää myös vaarantamisen kiellon, on ehdoton. Näin ollen pohjaveden pilaantumisen riskin vähentämiseksi ei voida esittää alueen liittämistä verkostoon, kuten muun muassa vaikutusten yhteenvetotaulukossa on esitetty.

Yksityiskaivoille aiheutuvasta riskistä yhteysviranomaisen toteaa, että selostuksessa esitetty vaihtoehtoisesista vedenhankinnasta aiheutuvien kustannusten korvaaminen on hyväksyttävää vasta siinä tapauksessa, että tierakentamisesta tai tienpidosta aiheutuu ennakkoimatonta haittaa.

Selostuksen mukaan pohjavesialueella ei käytetä arseenipitoisia kiviaineksia. Luonnonvarojen mahdollista korvaamista muita haitta-aineita sisältävillä aineksilla kuten betonimurskeella ei ole arvioitu tai mainittu. Ohituskaistojen asfalttijätteen ja/tai ylijäämämassojen siirtäminen tai hyödyntäminen tienrakentamisessa suhteessa pohjavesialueisiin puuttuu.

Kallio- ja maaperä

Hanke sijaitsee geologisesti Pirkanmaan liuskevyöhykkeellä, jossa esiintyy yleisesti korkeita kallio- ja maaperän arseenipitoisuuksia, jotka voivat vaihdella paikallisesti merkittävästi.

Mikäli tienrakennuksessa louhitaan arseenipitoista kalliota, kallion tuore kivipinta on louhinnan jälkeen alttiina säävaihteluille ja rapautumisella, ja arseenia voi tällöin vapautua ympäristöön. Vaihtoehtoihin sisältyy muutamia syviä kallioleikkauksia. Arviointiselostuksen mukaan tien rakentamiseen tuodaan myös muualta Pirkanmaalta kalliokiviaineksia.

Arviointiselostuksen mukaan vaihtoehtojen 3a ja 3b massatasapaino on *reilusti* ylijäämäinen (14.3.). Tavoitteiden toteutumisessa kohdassa 17 todetaan, että vaihtoehdoissa 2, 3a ja 3b rakennusmassat ovat tasapainossa tai massaylijäämä voidaan käyttää muihin rakennuskohtaisiin. Arviointiselostuksesta ei ilmene, missä sijaitsevat näihin vaihtoehtoihin mahdollisesti liittyvät maa-ainesten läjitysalueet kuten Rokkakosken joen maaleikkausten, suoalueiden massanvaihdosta muodostuvat heikkolaatuisten maa-ainesten tai louheen läjitysalueet. Ylijäämämaiden määrästä ei ole esitetty arvioita, mutta määrät ja kuljetukset voivat todennäköisesti olla läjityksen ympäristövaikutusten kannalta merkittäviä. Näiden läjitysalueiden ympäristövaikutusten arviointi puuttuu. Mahdollisen laajamittaisen läjitysalueen luvan tarve on jätetty pohtimatta.

Vesistöt

Selvitys vesistön tilasta. Esitetyt tielinjausvaihtoehdot kulkevat Pentinmaalla useiden pienten vesistöjen välittömässä läheisyydessä. Arviointiselostukseen on täydennetty tietoja vesistön tilasta yhteysviranomaisen arviointiohjelmassa edellyttämällä tavalla. Tiedot on esitetty yleisellä tasolla, ja vedenlaatutiedoista puuttuu tiedot mm. Keijärvestä ja Lepojärvestä, joilla on yleinen uimaranta.

Vaikutukset. Arviointiselostuksessa todetaan, että pintavesivaikutukset eivät ole merkittäviä. Pintavesivaikutuksia on arvioitu vaihtoehdoittain. Tienpidon aiheuttaman suolaantumisen vaikutuksia järvissä ja järvien tilan muutoksia ei ole arvioitu vaan ainoastaan todettu suolaantuminen.

Rakentamisaikaiset yhteisvaikutukset. Yhteisvaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu riittävästi veden laadussa ja määrässä mahdollisesti tapahtuvien muutosten yhteisvaikutuksia Natura-alueisiin. Ks. Natura-tarveharkinta

Kemikaalionnettomuudet. Tienpidon ja liikennemäärien, erityisesti raskaan liikenteen kuljetusten merkitystä ympäristöönnettomuusriskeihin eri vaihtoehdoissa ei ole arvioitu selkeillä yhtenäisillä kriteereillä. Tämä puute korostuu vaihtoehtojen arvioinneissa sivuilla 68–69. Ympäristöönnettomuuksien riskien arviointi liittyy muun muassa suoriin ja välillisiin pintavesivaikutuksiin Natura-alueilla ja pohjavedenottamoiden läheisyydessä. Näiden osalta arviointi jää puutteelliseksi.

Lieventäminen ja seuranta. Kohdan 13.2 mukaan pintavesien puhdistamisen tarpeesta ja mahdollisuuksista tiealueella esim. erotusaltaiden tai -kaivojen, kosteikkojen tai pintavalutuskenttien avulla on esitetty arvio, mutta haittojen ehkäisyn kohdentuminen puuttuu. Ainoastaan kohdassa 13.4 on todettu, että rakentamisaikaisia vaikutuksia voidaan ehkäis-

tä suojaverhoin, kosteikkojen tai altaiden avulla ja että erityisesti tulee huomioida Rokkakoskenjoki ja Palkon kylän vedenottamo. Arviointiselostuksen mukaan jatkosuunnittelussa tarkennetaan haittojen ehkäisyä. Ilmastonmuutoksen vaikutuksia on arvioitu ainoastaan yleisellä tasolla, eikä kosteikkojen ja viivytyksaltaiden tarvetta ole arvioitu.

Yhteysviranomaisen ei pidä tienpidon aikaisia hulevesien laskeutusaltaita välttämättöminä, mutta rakentamisen aikaisen liettymisen estämiseksi esimerkiksi Rökkakoskenjoen, Työläjärvenojan, Ahvenusjärven ja Vääräjärven läheisyydessä väliaikaiset laskeutusaltaat saattavat työn kestosta johtuen olla tarpeellisia. Tienpidon aikaisen tiealueen hulevedet tulee johtaa hallitusti ja välttää suoraa vesistöjohtamista siten, että hyödynnetään luontaista puhdistumista viheralueilla ja painanteissa erityisesti vesistöjen läheisyydessä. Nämä tulee ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa.

Ojien yli sekä Ahvenusjärven ja Vääräjärven välittömään läheisyyteen on esitetty tielinjauksia. Tästä syystä rakentamisen aikaisia vaikutuksia Ahvenusjärven, Vääräjärven, Rökkakoskenjoen ja Työläjärvenojan vedenlaatuun tulee seurata ainakin ennen töiden aloitusta, työn aikana ja työn jälkeen otettavilla vesinäytteillä. Seurantaparametreihin on lisättävä ravinnekuormitusta osoittava kokonaisfosfori. Pitkäaikainen suolapitoisuuden ja sen vaikutusten seuranta on tarpeen ainakin Työläjärven ja Työläjärvenojassa.

Vaihtoehtoissa 2, 3a, 3b suoalueiden massavaihdossa muodostuvien ylijäämämassojen läjityksestä ei tässä vaiheessa ole riittävästi tietoa, joten pintavesivaikutusten seurannan tarve voidaan todeta vain yleisellä tasolla.

Vertailu. Vaihtoehtojen vertailu on pintavesivaikutusten osalta puutteellinen ja osittain ristiriitainen, ja vesistövaikutusten vertailu on tehty eri kriteerein eri vaihtoehtoissa. Sivulla 69 (77) on todettu, että rakentamisen ja tienpidon pintavesivaikutusten kannalta huonoimmat ratkaisut ovat vaihtoehdot 3a ja 3b, koska niissä tielinja kulkee suurimmalta osalta rakentamattomassa ympäristössä. Arviointiselostuksen vaihtoehtojen yhteenvetotaulukossa 11 on esitetty myös pintavesien osalta vertailua ja todettu, että vaihtoehtoissa 0 ja 0+ liikenteen kasvaessa pintavesivaikutukset lisääntyvät. Muissa vaihtoehtoissa näin ei todeta, vaikka oletettavaa on, että myös nämä vaihtoehdot yhtä lailla lisäävät pintavesivaikutuksia.

Epävarmuudet. Merkittäviä vesistövaikutuksia voi esiintyä myös liittymien rakennustöiden seurauksena. Mahdollinen kiviainesjätteiden hyödyntäminen tien rakentamisessa ei ilmene arviointiselostuksesta eikä näiden mahdolliset haitat pintavesille. Ks. Kallio- ja maaperä

Rakentamisaikaiset vaikutukset

Arviointiselostuksen mukaan tien rakentamisaikaiset merkittävimmät vaikutukset aiheutuvat räjäytyksistä ja louhinnasta, veteen rakentamisesta ja pölyämisestä.

Rakentamisaikaisten haittojen lieventämistä on tarkasteltu yleisellä tasolla. Arviointiselostuksessa tuli arviointiohjelman mukaan jo tässä vaiheessa arvioida todellisia mahdollisuuksia lieventää haittoja riittävästi ja ottaa huomioon yhteisvaikutukset.

Rakennusaikaisista kuljetuksista aiheutuva tienpidon likaantuminen vaikuttaa ilmanlaatuun, mikä tulee ottaa huomioon lieventämistoimenpiteissä.

Hankevaihtoehtojen rakentamisaikaisten haittojen kesto puuttuu. Arviointiselostuksesta puuttuu ylijäämämassojen mahdollinen läjitysalue ja sen vaikutusten arviointi.

Natura-alueisiin kohdistuvia vaikutuksia ja lieventämistoimia on tarkasteltu arviointiselostuksen muissa osioissa.

Haittojen estäminen

Arviointiohjelmasta annetun yhteysviranomaisen lausunnon mukaan haittojen lieventämisen alustavista toimenpiteistä tuli ilmetä, mitkä ovat todelliset mahdollisuudet lieventää yksilöidyssä kohdassa tietyn tyyppistä ympäristövaikutusta. Arviointi tuli ottaa huomioon vertailussa ja toteuttamiskelpoisuudessa.

Ekologisiin yhteyksiin ja maankäyttöön, mukaan lukien ympäristöterveys- sekä pohjavesivaikutukset, kohdistuvien ympäristövaikutusten merkittävyys ja painoarvo valtatie 3 parantamisen suunnittelussa on suuri.

Lisäselvityksissä (2010) arviointiselostuksen puutteita haitallisten ympäristövaikutusten estämiseksi on pääosin korjattu.

Luonnonvarat

Arviointiselostuksessa on rajattu luonnonvarat käsittämään vain maa- ja kallioainesten kulutus lähinnä massatasapainona. Tien rakentaminen uuteen maastokäytävään vaihtoehtoisissa VE2–3 kuluttaa luonnonvaroja eri tavoin kuin sen rakentaminen nykyisen tien rinnalle vaihtoehtoisissa VE0–1, mikä ei tule arvioinnissa riittävästi esiin.

Luonnonvarojen kulutuksen arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös luonnonalueiden merkittävä kulutus ja laadullinen heikentyminen, mm. hiljaisten alueiden väheneminen.

Ehdotus seurantaohjelmaksi

Selostuksessa ehdotettu seurantaohjelma tienpidon ja rakentamisajan vaikutuksille sisältää ainoastaan Natura-alueisiin kohdistuvien haittojen seurannan. Lisäksi tässä yhteydessä on esitetty luontoympäristön selvitysten tarkentamista ja päivitystä.

Hankkeesta vastaavan tulee ottaa seurannassa huomioon alueella louhittavan ja siirrettävän sekä muualle kuljettavan tai tuotavan kallio- ja maaperän arseenipitoisuuksien riittävä selvittäminen ja ympäristövaikutusten hallinta.

Osallistuminen

Arviointimenettelyssä oli hyvät ja monipuoliset mahdollisuudet osallistua hankkeen ympäristövaikutuksista tehtäviin arviointeihin siten, että paikallinen tieto välittyisi suunnittelijoille ja arvioijille. Hankkeesta vastaavan Internet-sivuilla osallistuminen näkyi laadukkaasti ja läpinäkyvästi osallistujien kannalta.

Yhteysviranomaisen osallistui kahteen hankeryhmän kokoukseen YVA-lain ja -menettelyn asiantuntijana ennen arviointimenettelyn vireilletuloa. Näissä oli esillä arviointiohjelman sisältörunkoluonnos sekä arviointimenettelyn käytännön järjestelyt ja aikataulu.

Raportti

Arviointiselostuksessa todettiin puutteita, mikä vaikeuttaa yhtenäisen kokonaiskuvan saamista hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Ympäristövaikutusten merkittävyyden esittäminen kaipaa johdonmukaisuutta arviointiselostuksessa, yhteenvedossa ja vertailussa.

Arvioinneista on kirjoitettu seikkaperäisesti ja ymmärrettävällä tavalla. Arviointiselostus on pääosin teknisesti laadukas. Karttakuvista 34–38 ei erotu olennaiset tiedot. Arviointiselostuksen Natura-tarveharkinta-liitteestä puuttuu sivu 20.

Yleisen käytännön mukaan arviointiselostusta ei päivitetä vaan arviointiselostus, tässä tapauksessa lisäselvityksineen (3 kpl) sekä yhteysviranomaisen lausunto muodostavat yhdessä kokonaisuuden, joka tulee ottaa huomioon päätöksenteossa.

Keskeiset vaikutukset, vaikutusten merkittävyyden arviointi ja vertailu

Arviointimenettelyssä hanketta ja sen vaihtoehtoja tulee arvioida yhtenäisesti, ja arviointiselostuksessa tulee esittää vaihtoehtojen vertailu. Vertailussa on tarkoitus tiivistää, jäsentää ja tulkita päätöksentekoa varten kaikki ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tuotettu tieto. Arviointimenettelyn tavoite on tuottaa tietoa päätöksentekoon hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista.

Arviointiselostuksen varsinainen vertailu korostaen merkittäviä vaikutuksia on esitetty kohdissa 16.1–3 ja tavoitteisiin vertailu luvussa 17. Yhteenvetotaulukossa on keskeiset vaikutukset, mutta joidenkin vaikutusten osalta vertailu taulukosta puuttuu. Arviointitulosten, yhteenvetotaulukon ja vaikutusten merkittävyyden tulee vastata toisiaan ja merkittävä-sanan käytön tulee olla johdonmukaista vaikutusteemasta toiseen. Arviointiselostuksessa käytetään toistuvasti "ei kovin merkittävä" -käsitettä, tulee joka ei ole yksiselitteisesti ymmärrettävissä.

Arviointiselostusraportin yhteenvetotaulukko ja sanallinen vertailu tulee korjata, koska ne eivät vastaa arviointituloksia kun otetaan huomioon lisäselvitykset.

Toteuttamiskelpoisuus

Arviointiselostusraportissa toteuttamiskelpoisuutta on tarkasteltu sivulla 77. Arviointiselostuksessa kaikkia vaihtoehtoja esitetään toteuttamiskelpoisiksi. Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuuden saavuttamisen todetaan kuitenkin edellyttävän lieventämistoimia.

Yhteysviranomaisen esitti arviointiselostusraportin (2009) arviointeihin ja ympäristövaikutusten merkittävyyteen sekä haittojen lieventämiseen liittyvien puutteiden korjaamista, koska mm. vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta ei ollut vielä mahdollista todeta.

Yhteysviranomaisen on tämän jälkeen ottanut huomioon lisäselvitykset (2010) ja korostaa toteuttamiskelpoisuuden arvioissa olennaisia merkittäviä haitallisia vaikutuksia ja niiden estämis- ja lievennystoimia:

Olemassa olevaa tielinjausta noudattavan vaihtoehdon toteuttamiskelpoisuuden edellytyksenä on Ylöjärven kaupungin yhdyskuntarakenteen sisään sijoittuvan tielinjan lisääntyvän estevaikutuksen lieventäminen turvallisilla ja laadukkaita kevyenliikenteen eritasoratkaisuin. Lisäksi meluntorjunnan ja ilmanlaadun heikentyminen on huomioitava väylään rajoittuvien asuntoalueiden osalta.

Uusien linjausvaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuus edellyttäneen ainakin yhden laadukkaan ekosillan tasoista ratkaisua. Tämä tulisi osoittaa vaihtoehdoittain siten, että merkintä olisi käytettävissä muun muassa Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadinnassa.

Uusien linjausvaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuuden arviossa on olennaista seudullisten ulkoilureittien yhteyksien laatu ja reitin jatkuvuus. Arvioissa on tarpeen ottaa huomioon, että reittien laatu ja jatkuvuus osaltaan lieventävät estevaikutusta ekologisille yhteyksille.

Natura-alueet asettavat vaatimuksia (sivu 6) vaihtoehtojen 1 ja 2 sekä 3 rakentamis- ja käytönaikaisten haitallisten vaikutusten estämiselle.

Tien ja meluntorjunnan toteuttamiskelpoisuuden ehtona on valtakunnallisesti arvokkaan kulttuurimaiseman ja Natura-arvojen lähtökohdista suunniteltava laadukas ratkaisu vaihtoehdoissa 1 ja 2. Jatkosuunnittelussa on tarpeen tutkia ja arvioida, onko mahdollista löytää tällainen ratkaisu. Myös vaihtoehdoissa 3 vaikutukset ovat voimakkaita, joten tavanomainen ympäristörakentaminen tuskin on riittävää.

Mikäli Palkon vedenottamon pohjaveden pilaantumisriskiä voidaan pitää merkittävänä, tällä on oleellinen vaikutus vaihtoehtojen 1 ja 2 toteuttamiskelpoisuuteen. Ehdoton pohjaveden pilaamiskielto käsittää myös vaarantamisen kiellon (YSL 1 luku 9 §).

Arviointimenettelyssä oli tavoite vuorovaikutuksen kautta saavuttaa hankkeen mahdollisimman laaja hyväksyttävyyttä. Arviointiselostuksesta annetuissa mielipiteissä tulee esiin, että kaikki vaihtoehdot eivät ole yhteisöjen ja alueen asukkaiden mielestä hyväksyttäviä.

Vaihtoehtojen aiheuttamien haitallisten muutosten suuruutta ja muutosten merkittävyyttä ei ole tuotu riittävästi esiin, vaan on lähtökohtaisesti pohdittu kuinka paljon ympäristön tilaa on mahdollista heikentää kyseisellä hankkeella suhteessa esimerkiksi ohjearvoihin. Arvioinnissa ei ole riittävästi otettu huomioon kestävän kehityksen kannalta parhaita näkökulmia.

Yhteenveto

YVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointimenettely on osa hankkeen suunnittelua. YVA-menettely on liitetty suunnittelun varhaiseen suunnitteluvaiheeseen, mikä mahdollistaa ympäristövaikutusten huomioon ottamisen jo suunnittelun aikana.

Valtatie 3 parantamisen YVA-menettelyssä korostuu hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arvioinnin ja suunnittelun yhteys kuntien maankäytön kehittämiseen. YVA-menettelyssä oli mahdollisuus ratkaista hankkeesta aiheutuvia merkittäviä haittoja ottamalla niiden estäminen ja lieventäminen suunnitteluprosessien lähtökohdiksi ja tavoitteiksi. Tätä mahdollisuutta ei hyödynnetty kuitenkaan kaikilta osin suunnittelun laadun parantamisessa.

Arvioinnissa tuli tuottaa olennaiset tiedot hankkeen ja sen vaihtoehtojen keskeisistä ympäristövaikutuksista ja mahdollisuuksista ehkäistä haitallisia vaikutuksia sekä vertailla vaihtoehtojen merkittäviä ympäristövaikutuksia. Arvioinnissa tuli noudattaa arviointiohjelmaa ottaen huomioon yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta. Yhteysviranomaisen oli todennut arviointiselostusraportissa (2009) olennaisia puutteita, joita hankkeesta vastaava on sittemmin (2010) pääosin korjannut lisäselvityksillä (Natura-tarveharkinnan puutteet ja Natura-arvioinnin tarpeellisuus; Arkeologiset inventoinnit; Ekologiset ja viheryhteydet). Arvioinnin osa-alueet Laadukkaiden virkistysreittien säilyminen, Yhdyskuntarakenne/maankäytössä kevyen liikenteen edellytykset ja laatu, ympäristöterveys sekä edellä mainittujen tekijöiden vuorovaikutussuhteet elinympäristön laadun kannalta ovat puutteellisia.

Muita puutteita ja virheitä liittyy arvioinnissa luontovaikutuksiin, pintavesivaikutuksiin, pohjaveden pilaantumisriskiin, kallio- ja maaperän arviointeihin sekä mahdolliseen läjitysalueen kuvaukseen ja arviointiin. Nämä tulee selvittää jatkosuunnittelussa.

Arviointiselostusraportin yhteenvetotaulukko ja sanallinen vertailu tulee korjata, koska ne eivät vastaa lisäselvityksiin perustuvia arviointituloksia.

Arviointiselostuksen riittävyys (YVAA 10 § Arviointiselostus)

Yhteysviranomaisen hyväksyy arviointiselostuksen (arviointiselostusraportti ja lisäselvitykset) olennaisten merkittävien ympäristövaikutusten arviointien osalta riittäväksi.

Ympäristö- ja luonnonvarat
-vastuualueen johtaja

Ulla Koivusaari

Yli-insinööri

Hannu Wirola

Suoritemaksu 7500 €**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 6420 € ja 2. kunta 1080 €. Maksuvelvollinen voi vaatia virheellisen maksun oikaisua Pirkanmaan ELY-keskukselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.

Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen

Yhteysviranomaisen lähettää lausuntonsa tiedoksi lausunnonantajille. Kopiot arviointiselostuksesta saaduista lausunnoista ja mielipiteistä lähetetään liitteenä vain hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet säilytetään Pirkanmaan ELY-keskuksen arkistossa.

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävissä Internet-osoitteessa: www.ymparisto.fi/yva
(www.ely-keskus.fi/pirkanmaa/yva)

Lausunto on yleisön nähtävillä vähintään kuukauden ajan seuraavissa paikoissa:
Ylöjärven tekninen virasto, Räikäntie 3 B, kirjasto Koivumäentie 2 ja kirjastoauto, Hämeenkyrön tekninen virasto, Hollitie 7, kirjasto Kyrönsarventie 16 ja kirjastoauto sekä Pirkanmaan ELY-keskus, ympäristö- ja luonnonvarat, 5.krs, Yliopistonkatu 38, Tampere.

TIEDOKSI Lausunnonantajat
Suomen ympäristökeskus (lausunto ja 2 kpl arviointiselostusta)
ELY-keskukset, Y-vastuualue