



Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö

Ympäristövaikutusten arviointiselostus



VALTATIEN 3 PARANTAMINEN VÄLILLÄ YLÖJÄRVI–HÄMEENKYRÖ

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS

Kannen kuvat: *Ramboll Finland Oy*

Kartat: © *Maanmittauslaitos, lupanro MYY/003/08, MYY/116/03, PISA/010/2009*

ISBN 978-952-221-233-7

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)
ISBN 978-952-221-234-4

Helsinki 2009

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri
Yliopistonkatu 38
33100 TAMPERE
Puhelinvaihde 0204 22 11

Hankkeesta vastaa:

Tiehallinto / Hämeen tiepiiri

PL 376, Yliopistonkatu 38, 33100 TAMPERE

Projektipäällikkö Tero Haarajärvi

etunimi.sukunimi@tiehallinto.fi, puh. 0204 22 3941, 040 539 0411

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomainen on Pirkanmaan ympäristökeskus

PL 297, Yliopistonkatu 38, 33101 TAMPERE

Ylitarkastaja Leena Ivalo

etunimi.sukunimi@ymparisto.fi, puh. 040 714 6297

Arviointiselostus on nähtävillä marras-joulukuussa 2009 seuraavissa paikoissa:

- Ylöjärven kaupungin tekninen virasto, Räikäntie 3 B, 33470 Ylöjärvi
- Ylöjärven kirjasto, Koivumäentie 2, 33470 Ylöjärvi
- Hämeenkyrön kunnan tekninen toimisto, Hollitie 7, 39100 Hämeenkyrö
- Hämeenkyrön pääkirjasto, Kyrönsarventie 16, 39100 Hämeenkyrö

**Muistutukset ja huomautukset tästä arviointiselostuksesta
osoitetaan kirjallisesti yhteysviranomaiselle nähtävilläoloaikana.**

**Arviointiselostus on myös hankkeesta vastaavan internet-sivuilla
osoitteessa *www.tiehallinto.fi/vt3/ylojarvi-hameenkyro***

Lisätietoja antaa myös:

Ramboll Finland Oy

Jari Mannila (ympäristövaikutusten arviointi)

etunimi.sukunimi@ramboll.fi, puh. 020 755 6459, 040 550 5751

Jouni Lehtomaa (suunnittelu)

etunimi.sukunimi@ramboll.fi, puh. 020 755 6841, 040 747 9868

Asiasanat: Hämeen tiepiiri; Valtatiet; Moottoritiet; Ympäristövaikutusten arviointi; TEN-tieverkko
Aihealuokka: 05;U502/504

TIIVISTELMÄ

Hankkeen lähtökohdat

Hämeen tiepiiri suunnittelee valtatie 3 parantamista välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö. Suunnittelukohde sijaitsee Pirkanmaalla Ylöjärven kaupungin ja Hämeenkyrön kunnan alueilla. Valtatie 3 on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista teistä ja on osa kansainvälistä Eurooppa- (E12) ja yleiseurooppalaista TEN-teiden verkkoa.

Tiehallinto on vuonna 2008 määritellyt tavoitteet keskeisille pääteille, joihin myös valtatie 3 kuuluu. Tavoitetilassa vuonna 2030 keskeiset päätiet ovat standardiltaan yhtenäisiä, laadukkaita, liikenteeltään nopeita, turvallisia ja erityisesti pitkämatkaista liikennettä sekä raskaita kuljetuksia palvelevia. Tavoitetilassa vuonna 2030 valtatie 3 on Ylöjärveltä Hämeenkyrön pohjoispuolelle 2+2-kaistainen valtatie ja siitä edelleen pohjoiseen 2+1-kaistainen ohituskaistatie Parkanon pohjoispuolelle saakka.

Valtatiellä 3 on Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä merkittäviä puutteita liikenneturvallisuudessa se-

kä sujuvuudessa, ja se on selvästi muita valtateitä vaarallisempi. Sen sujuvuutta heikentävät erityisesti maankäyttöliittymien runsaus ja tavoitetasoa 100 km/h alhaisemmat nopeusrajoitukset. Tieosuudella on ohituskaistoja, mutta niitä ei ole varustettu kohtaamisen nettomuukuksia ehkäisevillä keskikaiteilla. Pohjaveden muodostumisalueiden kohdilla nykyiselle tielle on rakennettu pohjavesisuojaukset, mutta niiden kuntoa ja toimivuutta ei ole selvitetty.

Välin Ylöjärvi–Hämeenkyrö parantaminen toteutetaan vasta Tampere–Vaasa-yhteysvälin parantamisen toisessa vaiheessa aikaisintaan noin kymmenen vuoden kuluttua. Vaikka hankkeen toteutus ei tapahdu lähivuosina, on ympäristövaikutusten arviointi tarpeen jo nyt, jotta voidaan valita esillä olleista vaihtoehdoistaärkevin maastokäytävä. Tämän valitun linjausvaihtoehdon mukaisesti voidaan varata tarvittava tila maakuntakaavassa ja edelleen kuntien yleis- ja asemakaavoissa maankäytön suunnittelun perustaksi.

YVA-menettely

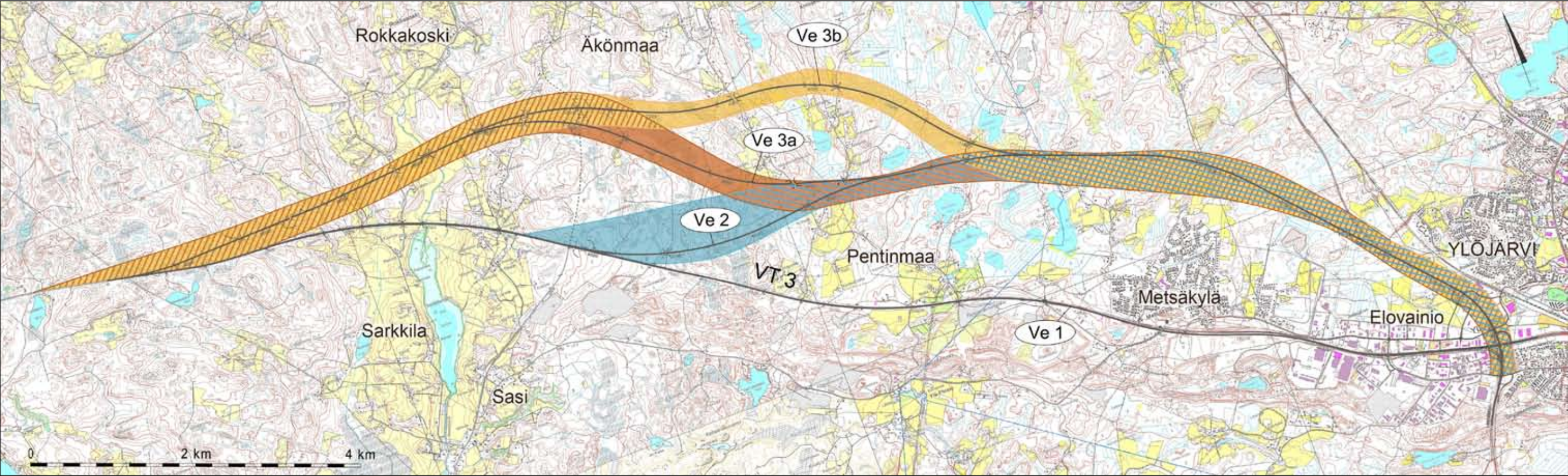
Ympäristövaikutusten arviointimenettelyllä tuotetaan päätöksenteossa tarvittavaa tietoa. Sen avulla parannetaan osallisten vaikutusmahdollisuuksia ja lisätään tietoa hankkeesta, hankealueen nykytilasta, eri osapuolten näkemyksistä sekä hankkeen aiheuttamista vaikutuksista. YVA-menettelyllä pyritään edistämään yhtenäistä ympäristön huomioon ottamista ja vaikutusten arviointia suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on kaksi vaihetta: arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaihe. Arviointiohjelma on suunnitelma siitä, mitä ympäristövaikutuksia arvioidaan ja miten arviointi toteutetaan. Valtatie 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö-osuutta koskeva ympäristövaikutusten arviointiohjelma valmistui marraskuussa 2008 ja oli nähtävillä 19.11.–31.12.2008 välisen ajan. Hankkeen yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskus antoi lausuntonsa ohjelmasta 3.2.2009.

Arviointiohjelman ja siitä saadun palautteen perusteella tehtiin varsinainen vaikutusten arviointi, jonka tulokset on esitetty ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Selostus on valmistunut lokakuussa 2009 ja se asetetaan nähtäville marraskuussa 2009. Ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy yhteysviranomaisen selostuksesta antamaan lausuntoon helmikuussa 2010.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

Alueen asukkailla ja muilla sidosryhmillä on ollut mahdollisuus osallistua suunnitteluun ja ympäristövaikutusten arviointiin. Hankkeen etenemisestä on tiedotettu lehdistön, internetin ja sähköpostin sekä kirjeiden välityksellä. Hankkeen edetessä on järjestetty yksi yleisötilaisuus arviointiohjelman tultua nähtäville. Lisäksi on järjestetty kaksi asukkaille ja muille sidosryhmille tarkoitettua työpajatilaisuutta sekä maastokävely, jossa eri tielinjausvaihtoehtoihin tututtiin maastoon jalkautuen.



Arvioinnin vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä arvioitiin seuraavien valtatien parantamisvaihtoehtojen vaikutuksia:

- VE 0+ Nykyisen valtatie parantaminen pienin toimenpitein
- VE 1 Nykyisen tien parantaminen 4-kaistaiseksi, 2+2 kaistaa
- VE 2 Uusi lyhyt linjaus, 2+2 kaistaa
- VE 3 Uusi pitkä linjaus, jossa alavaihtoehdot 3a ja 3b, 2+2 kaistaa

Vaihtoehtoja on verrattu vaihtoehtoon 0 eli hankkeen toteuttamatta jättämiseen (nykyinen tie). Vertailuajankohtana on käytetty vuotta 2030.

Arvioinnissa tarkasteltiin seuraavia vaikutuskokonaisuuksia:

- vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön
- melu- ja päästövaikutukset
- vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen
- vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön
- vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön sekä suojelukohteisiin
- vaikutukset pohjavesiin
- vaikutukset pintavesiin
- vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön
- rakentamisen aikaiset vaikutukset

Keskeiset vaikutukset ja vaihtoehtojen vertailu

Vaihtoehdon 0+ vaikutukset ovat vähäisiä. Vaihtoehtoon sisältyvistä parannustoimenpiteistä huolimatta liikenteen turvallisuus heikkenee nykyisestä, kun liikennemäärät kasvavat. Myös pohjaveden pilaantumisriski kasvaa liikennemäärien lisääntyessä.

Kaikissa nelikaistatien vaihtoehdoissa (VE 1, 2, 3a ja 3b) liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat. Lisäksi näissä vaihtoehdoissa valtatie saavutettavuus muuttuu eritasoliittymien ansiosta.

Vaihtoehto 1 sijoittuu samaan maastokäytävään kuin nykyinen valtatie 3. Vaihtoehto aiheuttaa haittoja tienvarren asutukselle ja heikentää alueen viihtyisyyttä mm. lisääntyvän liikenteen ja siitä aiheutuvien haittojen vuoksi. Vaikutukset pohjaveteen saattavat olla merkittävät. Kloridipitoisuus tien lähialueilla saattaa lisääntyä ja vaihtoehdon toteuttaminen saattaa heikentää Palkon vedenottamon pohjaveden laatua. Uusien toimintojen sijoittuminen tien varteen vaikeutuu, koska tilaa on melko vähän ja teiden uudelleenjärjestely on vaikeaa. Vaihtoehdolla ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen luonnonoloihin. Vaihtoehto 1 edellyttää osittain uusien rinnakkaistiejärjestelyjen toteuttamisen. Ylöjärven keskustaa ja työpaikkakeskittymää palvelee kaksi eritasoliittymää. Keskustan saavutettavuus on hyvä.

Vaihtoehto 2 sijoittuu uuteen maastokäytävään Ylöjärven keskustasta Palkon alueelle saakka. Palkosta länteen vaihtoehto noudattaa nykyisen valtatie maastokäytävää. Tien ja liikenteen haitat siirtyvät osittain uusille alueille ja nykyisen tien varressa asumisen olosuhteet Metsäkylässä paranevat. Palkon ja Sarkkilanjärven alueilla haitat tien lähialueen asutukselle säilyvät. Kloridipitoisuus tien lähialueilla voi lisääntyä ja tien rakentaminen saattaa heikentää Palkon vedenottamon pohjaveden laatua. Uusi maastokäytävä pirstoo metsäalueita. Ylöjärven keskustaa ja työpaikkakeskittymää palvelee kaksi eritasoliittymää. Keskustan saavutettavuus on erittäin hyvä, mikä tekee siitä houkuttelevan kohteen yritystoiminnalle.

Vaihtoehdot 3a ja 3b sijoittuvat kokonaan uuteen maastokäytävään. Tien ja liikenteen haitat siirtyvät uusille alueille, ja nykyisen tien varressa asumisen olosuhteet paranevat koko osuudella. Uusi maastokäytävä pirstoo metsäalueita. Nykyinen valtatie jää paikallisen liikenteen käyttöön koko osuudella, ja joukkoliikenteen järjestäminen helpottuu. Ylöjärven keskustaa ja työpaikkakeskittymää palvelee kaksi eritasoliittymää. Keskustan saavutettavuus on erittäin hyvä, mikä tekee siitä houkuttelevan kohteen yritystoiminnalle.

Jatkosuunnittelu

Hankkeen yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskus antaa tästä arviointiselostuksesta lausunnon kuultuaan sitä ennen asukkaita ja viranomaisia. Lausunnon jälkeen Tiehallinto muodostaa oman kantansa valittavasta linjausvaihtoehdosta. Lopullisesti linjaus päätetään Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan laatimisen yhteydessä. Tavoitteena on kaavan hyväksyminen vuonna 2011.

Valitusta vaihtoehdosta laaditaan myöhemmin maantielain mukainen yleissuunnitelma, josta annetaan maantielain mukainen hyväksymispäätös suunnitelman käsittelyn jälkeen. Ennen hankkeen toteuttamista laaditaan yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen tiesuunnitelma ja rakentamisen yhteydessä rakennussuunnitelma. Hankkeen toteuttaminen on ajankohtaista aikaisintaan noin kymmenen vuoden kuluttua.

ESIPUHE

Tämä ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA-selostus) on osa valtatie 3 välin Ylöjärvi – Hämeenkyrö parantamisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely). Menettelyssä on tarkoitus selvittää vaihtoehtoisten valtatielinjausten vaikutukset ympäristöön ja ihmisiin. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet haitallisten vaikutusten lieventämiseen ja torjuntaan. Sovellettava YVA-menettely perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin.

YVA-selostuksessa on tarkasteltu alustavalla tarkkuudella valtatie 3 eri kehittämisvaihtoehtoja (vaihtoehdot 0+, 1, 2, 3a ja 3b) sekä arvioitu niiden ympäristövaikutuksia. Vertailuvaihtoehtona on niin kutsuttu 0-vaihtoehto, joka tarkoittaa hankkeen toteuttamatta jättämistä ja liikenteen jatkumista nykyisellä tiellä ilman sen merkittävää parantamista. Vaihtoehtojen muodostamista ja vaikutuksia on käyty läpi yhteistyössä paikallisten asukkaiden ja muiden alueen toimijoiden kanssa työn aikana järjestetyissä vuorovaikutustilaisuuksissa.

Hankkeesta vastaa Tiehallinnon Hämeen tiepiiri. YVA-menettelyn yhteysviranomaisena toimii Pirkanmaan ympäristökeskus. Ympäristövaikutusten arvioinnissa ja hankkeen suunnittelussa konsulttina toimii Ramboll Finland Oy.

Ympäristövaikutusten arviointia ohjaavaan hankeryhmään kuuluvat:

Tero Haarajärvi	Hämeen tiepiiri, pj.
Merja Tyynismaa	A-Insinöörit Suunnittelu Oy
Seppo Reiskanen	Ylöjärven kaupunki
Pekka Virtaniemi	Ylöjärven kaupunki
Ari Kulmala	Hämeenkyrön kunta
Jurkka Pöntys	Hämeenkyrön kunta
Pertti Heikkilä	Pirkanmaan liitto
Pekka Harstila	Pirkanmaan liitto
Reijo Väliharju	Pirkanmaan liitto (08/2009 alkaen)
Pertti Savolainen	Ramboll Finland Oy (04/2009 saakka)
Jouni Lehtomaa	Ramboll Finland Oy (04/2009 alkaen)
Jari Mannila	Ramboll Finland Oy
Reetta Suni	Ramboll Finland Oy
Sari Kirvesniemi	Ramboll Finland Oy, siht.

Hankeryhmän työskentelyyn on osallistunut YVA-menettelyn asiantuntijana tarvittaessa Leena Ivalo Pirkanmaan ympäristökeskuksesta.

SISÄLTÖ

1.	HANKE	8	6.	MELU	30	11.	NATURA 2000 -VERKOSTON KOHTEET	60
1.1	Hankkeen lähtökohdat	8	6.1	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	30	11.1	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	60
1.2	Hankkeen kuvaus	8	6.2	Meluvaikutukset	30	11.2	Vaikutukset Natura 2000 -verkoston kohteisiin	60
1.3	Hankkeen tavoitteet	9	6.3	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	33	11.3	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	61
1.4	Aikaisemmat suunnitelmat	9	6.4	Vaihtoehtojen vertailu	33	11.4	Vaihtoehtojen vertailu	61
1.5	Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin	9	6.5	Yhteen veto	34	11.5	Yhteen veto	61
1.6	Suunnittelualueen muut hankkeet	10						
2.	YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY JA OSALLISTUMINEN	11	7.	ILMANLAATU	35	12.	POHJAVEDET	62
2.1	YVA-menettelyn tarve ja tavoitteet	11	7.1	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	35	12.1	Suunnittelualueen nykytila	62
2.2	Tien suunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa	11	7.2	Vaikutukset ilmanlaatuun	36	12.2	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	64
2.3	Osapuolet	11	7.3	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	36	12.3	Vaikutukset pohjavesiin	64
2.4	Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kuvaus	11	7.4	Vaihtoehtojen vertailu	36	12.4	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	65
2.5	Nähtävilläolo ja lausuntoaajat	12	7.5	Yhteen veto	36	12.5	Vaihtoehtojen vertailu	65
2.6	Osallistuminen ja tiedottaminen	13				12.6	Yhteen veto	65
2.7	Aikataulu	14	8.	IHMISTEN ELINOLOT JA VIIHTYVYYS	37	13.	PINTAVEDET	66
2.8	Arviointiohjelmasta saadut lausunnot ja mielipiteet	14	8.1	Suunnittelualueen nykytila asukkaiden kokemana	37	13.1	Suunnittelualueen nykytila	66
3.	HANKKEEN TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT	16	8.2	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	37	13.2	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	68
3.1	Vaihtoehtojen muodostaminen	16	8.3	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen	38	13.3	Vaikutukset pintavesiin	68
3.2	Aiemmin tutkitut vaihtoehdot	16	8.4	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	41	13.4	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	69
3.3	Arvioitavat vaihtoehdot	17	8.5	Vaihtoehtojen vertailu	41	13.5	Vaihtoehtojen vertailu	69
3.4	Liikenne	20	8.6	Yhteen veto	41	13.6	Yhteen veto	69
4.	ARVIOINNIN RAJAUS	24	9.	MAISEMA JA KULTTUURIYMPÄRISTÖ	42	14.	MAA- JA KALLIOPERÄ SEKÄ LUONNONVARAT	70
4.1	Arvioitavat vaikutukset	24	9.1	Suunnittelualueen nykytila	42	14.1	Suunnittelualueen nykytila	70
4.2	Vaikutusalue	24	9.2	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	47	14.2	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	70
5.	ALUERAKENNE, MAANKÄYTTÖ JA ELINKEINOELÄMÄ	25	9.3	Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön	47	14.3	Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin	71
5.1	Suunnittelualueen nykytila	25	9.4	Vaikutukset arvokkaisiin alueisiin ja kohteisiin	50	14.4	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	71
5.2	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	28	9.5	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	50	14.5	Vaihtoehtojen vertailu	71
5.3	Vaikutukset aluerakenteeseen, maankäyttöön ja elinkeinoelämään	28	9.6	Vaihtoehtojen vertailu	50	14.6	Yhteen veto	71
5.4	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	29	9.7	Yhteen veto	50	15.	RAKENTAMISEN AIKAISET VAIKUTUKSET	72
5.5	Vaihtoehtojen vertailu	29	10.	KASVILLISUUS JA ELÄIMISTÖ	51	15.1	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	72
5.6	Yhteen veto	29	10.1	Suunnittelualueen nykytila	51	15.2	Vaikutukset	72
			10.2	Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät	53	15.3	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	72
			10.3	Vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön	53	15.4	Vaihtoehtojen vertailu	72
			10.4	Haitallisten vaikutusten lieventäminen	57	15.5	Yhteen veto	72
			10.5	Vaihtoehtojen vertailu	58			
			10.6	Yhteen veto	59			

16.	KESKEISET VAIKUTUKSET	73
17.	VAIHTOEHTOJEN VERTAILU	75
17.1	Vertailutekijät ja menetelmät	75
17.2	Vaihtoehtojen vertailu	75
17.3	Tavoitteiden saavuttaminen	75
18.	EPÄVARMUUSTEKIJÄT	79
18.1	Liikenteelliset epävarmuustekijät	79
18.2	Muut epävarmuustekijät	79
19.	JATKOSUUNNITTELU, LUVAT JA PÄÄTÖKSET	80
20.	EHDOTUS SEURANTAOHJELMAKSI	81
21.	LÄHTEET	82
22.	LIITTEET	83

1. HANKE

1.1 Hankkeen lähtökohdat

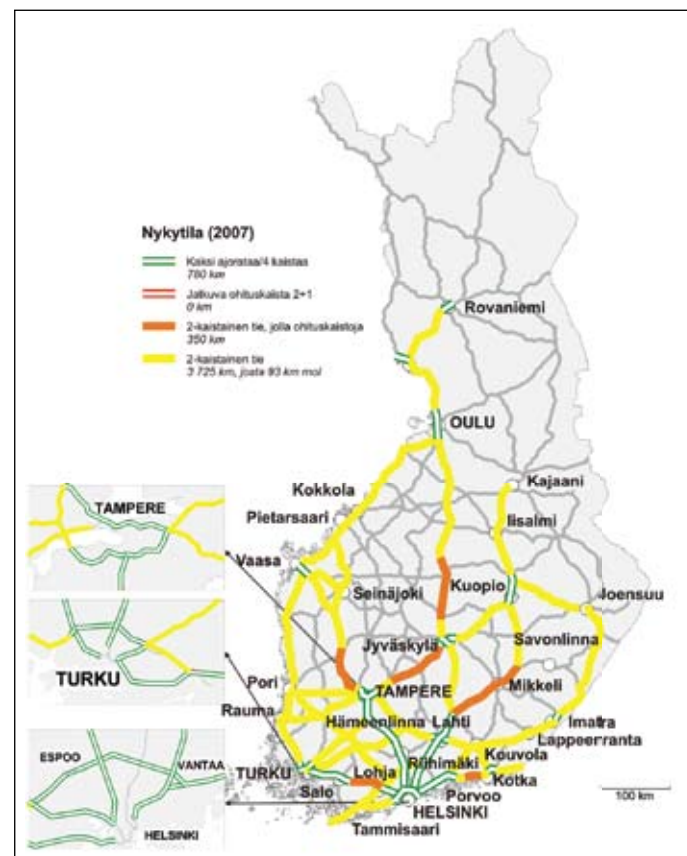
Valtatie 3 on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista teistä ja on osa kansainvälistä Eurooppa- (E12) ja yleiseurooppalaista TEN-teiden verkkoa.

Tiehallinto on vuonna 2008 määritellyt tavoitteet keskeisten pääteiden kehittämiseksi (kuva 1), joihin myös valtatie 3 kuuluu. Tavoitetilassa vuonna 2030 keskeiset päätiet ovat standardiltaan yhtenäisiä, laadukkaita, liikenteeltään nopeita, turvallisia ja erityisesti pitkämatkaista liikennettä sekä raskaita kuljetuksia palvelevia. Merkittävä osuus liikenteestä on suojattu keskikaitein kohtaamisonnettomuuksilta. Paikallinen ja kevyt liikenne ovat suurelta osin erotettu omille väylilleen.

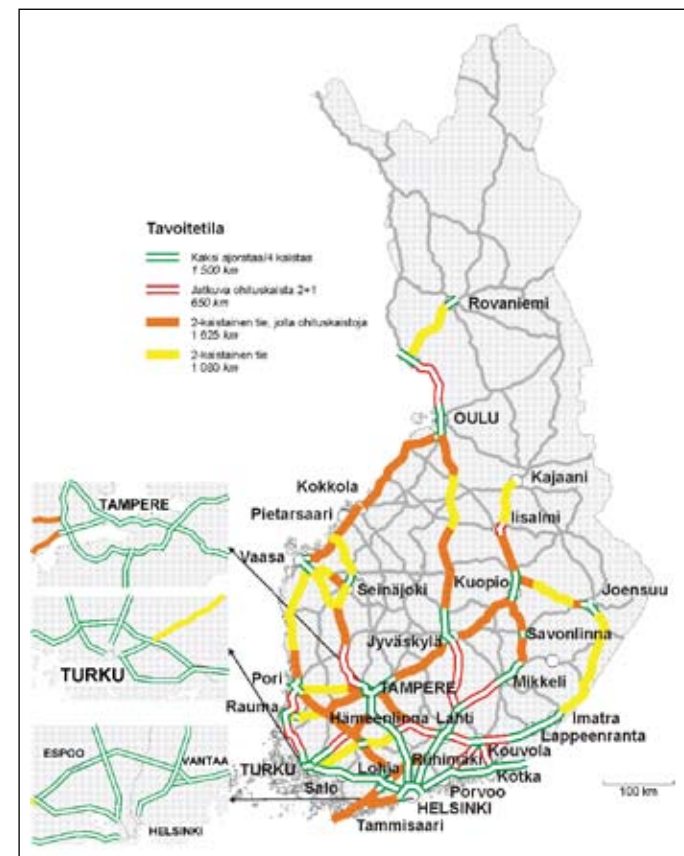
Tavoitetilassa vuonna 2030 valtatie 3 on Ylöjärveltä Hämeenkyrön pohjoispuolelle 2+2-kaistainen valta-

tie ja siitä edelleen pohjoiseen 2+1-kaistainen ohituskaistatie Parkanon pohjoispuolelle saakka (kuva 2).

Vuonna 2005 valtatie 3 välillä Ylöjärvi – Vaasa laaditussa kehittämissuunnitelmassa arvioitiin koko yhteysvälin parantamisen kustannukset tavoitetilan mukaiseksi olevan noin 300 miljoonaa euroa. Tavoitetilaan edetään kuitenkin vaiheittain, jolloin ensimmäisessä vaiheessa vuoden 2011 jälkeen toteutetaan koko yhteysväliä noin 110 miljoonan euron hanke. Tähän hankkeeseen sisältyy muun muassa Hämeenkyrön ohitustien rakentaminen, mutta välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö on suunniteltu toteutettavaksi vain pieneköjä nykyisen valtatie turvallisuuksi ja sujuvuutta parantavia toimenpiteitä.



Kuva 1. Keskeisten pääteiden tietyt nykytilassa



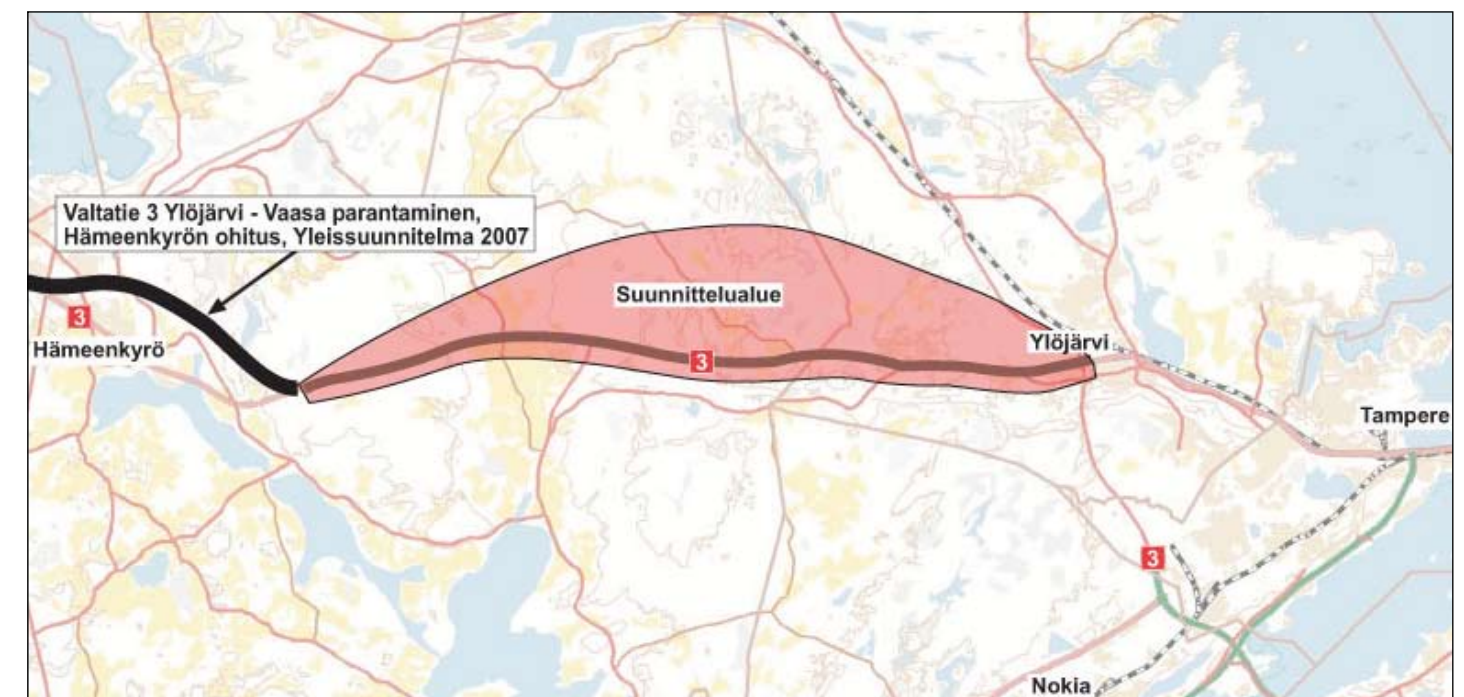
Kuva 2. Keskeisten pääteiden tietyt tavoitetilassa vuonna 2030

Keskeisten pääteiden tavoitetilan mukaisen 2+2-kaistaisen tien rakentaminen sisältyy seuraavaan vaiheeseen, jonka rakentaminen aloitetaan aikaisintaan noin kymmenen vuoden kuluttua.

Vaikka välin Ylöjärvi – Hämeenkyrö toteutus ei tapahdukaan lähivuosina, on ympäristövaikutusten arviointi tarpeen jo nyt, jotta voidaan valita esillä olleista vaihtoehdoistaärkevin maastokäytävä. Tämän valitun linjausvaihtoehdon mukaisesti voidaan varata tarvittava tila maakuntakaavassa ja edelleen kuntien yleis- ja asemakaavoissa maankäytön suunnittelun perustaksi.

Tiehallinto käyttää valittua linjausta jatkosuunnittelun pohjana tavoitetilaa kohti edettäessä. Järkevimmän linjausvaihtoehdon selvittäminen on erityisen tärkeää, jotta vältetään hukkainvestoinneilta tulevaisuudessa mahdollisesti rinnakkaistieksi jäävällä nykyisellä valtatiellä.

Kuva 3. Suunnittelualueen sijainti



Kuva 4. Suunnittelualue

1.2 Hankkeen kuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Pirkanmaan maakunnassa Ylöjärven kaupungin ja Hämeenkyrön kunnan alueella. Suunnittelualueen sijainti on esitetty kuvassa 3.



Ympäristövaikutusten arvioinnin ja suunnittelun kohde on valtatie 3 osuus Ylöjärven Soppeenmäen ja Hämeenkyrön Sarkkilan välillä. Nykyisen valtatieparantamisen lisäksi tutkitaan myös vaihtoehtoisia linjauksia nykyisen tien pohjoispuolella.

Uuden valtatielinjauksen pituus on 15–20 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Ylöjärven ohikulkutien aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa on tutkittu useampia linjausvaihtoehtoja.

Valtatiellä 3 on Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä merkittäviä puutteita liikenneturvallisuudessa sekä sujuvuudessa, ja se on selvästi muita valtateitä vaarallisempi. Sen sujuvuutta heikentävät erityisesti maankäyttöliittymien runsaus ja tavoitetasoa 100 km/h alhaisemmat nopeusrajoitukset. Tieosuudella on ohituskaisoja, mutta niitä ei ole varustettu kohtaamisnettomuukuuksia ehkäisevillä keskikaiteilla. Pohjaveden muodostumisalueiden kohdilla nykyiselle tielle on rakennettu pohjavesisuojaukset, mutta niiden kuntoa ja toimivuutta ei ole selvitetty.



Kuva 5. Nykyisellä tiellä on puutteita liikenneturvallisuudessa

Tiejakso rajautuu Ylöjärvellä vuonna 2008 valmistuneeseen Tampereen läntiseen kehätiehen, ja länsipäässä se liittyy Hämeenkyrön ohikulkutiehen, jonka tiesuunnitelmavaihe on käynnissä. Näiden hankkeiden valmistuttua välin Ylöjärvi–Hämeenkyrö puutteet tavoitetilaan verrattuna korostuvat entisestään.

1.3 Hankkeen tavoitteet

Valtatien 3 parantamiselle Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä on laadittu tavoitteet, joissa on otettu huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, Tiehallinnon merkittävimmille päätieyhteyksille asettamat tavoitteet sekä alueen seudulliset ja paikalliset lähtökohdat. Hankkeen tavoitteet on ryhmitelty valtakunnallisiin, seudullisiin ja paikallisiin tavoitteisiin.

- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
 - Toimiva aluerakenne: nykyisiä rakenteita käytetään hyväksi mahdollisimman hyvin, elinympäristön laatua parannetaan
 - Hanke edistää yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä
 - Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan
 - Hanke edistää kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä.
 - Hankkeella pyritään edistämään elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden sekä ekologisten yhteyksien säilymistä
 - Suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät ja yhtenäiset luonnonalueet
 - Hanke tukee luonnonvarojen kestävää hyödynämistä. Luonnonvarojen saatavuus myös tuleville sukupolville turvataan.

- Tiehallinnon päätieyhteyksille asettamat valtakunnalliset tavoitteet
 - turvataan valtakunnallisesti tärkeän päätien laatutaso. Suunnitellaan Ylöjärven ja Hämeenkyrön välinen tieosuus laatutasoltaan yhtenäiseksi ja korkeatasoiseksi päätieverkon osaksi
 - vähennetään merkittävästi liikennekuolemia ja henkilövahinko-onnettomuuksia
 - parannetaan tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta ja matka-aikojen enustettavuutta
 - suunnitellaan hanke siten, että lyhytmatkainen, paikallisesta maankäytöstä aiheutuva liikenne ei merkittävästi heikennä valtatie 3:n toimivuutta
 - pyritään yhteiskuntataloudellisesti optimaalisimpaan kokonaisratkaisuun.

- Seudulliset tavoitteet
 - turvataan alueen kuntien välisten työ- ja asiointimatkojen sujuvuus ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset
 - edistetään suunnitelmallista yhdyskuntarakenteen kehittämistä.
 - vähennetään liikenteestä aiheutuvia ympäristöhaittoja suojaamalla merkittävät pohjavesialueet.

- Paikalliset tavoitteet
 - minimoidaan valtatie 3:n aiheuttamat ympäristöhaitat (melu, värinä ja päästöt) ihmisten elinolosuhteisiin ja viihtyvyyteen
 - turvataan alueen asukkaiden ja maanomistajien kulkuyhteydet ja pienennetään valtatie 3:n aiheuttamaa estevaikutusta
 - parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja suunnitellaan turvalliset yhteydet pysäkeille
 - otetaan huomioon alueen luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön sekä suojelukohteiden arvo ja erityispiirteet
 - tuetaan kuntien maankäytön suunnittelua ja toteutusta.

Suunnittelun tavoitteena on löytää valtatie 3 parantamiselle YVA-menettelyn avulla mahdollisimman hyvä kokonaisratkaisu. Arvioitavien vaihtoehtojen on oltava toteuttamiskelpoisia kustannuksiltaan sekä vaikutuksiltaan hyväksyttäviä. Mikäli arviointimenettelyn aikana todetaan, että jokin vaihtoehto ei ole toteuttamiskelpoinen, sen jatkoselvittely lopetetaan. Vastaavasti arviointimenettelyn mahdollisesti tuottamia uusia vaihtoehtoja voidaan ottaa käsittelyyn.

1.4 Aikaisemmat suunnitelmat

Valtatiestä 3 välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö on aiemmin laadittu muun muassa seuraavat suunnitelmat:

- **Valtatien 3 parantaminen yhteysväliä Ylöjärvi – Vaasa, kehittämissuunnitelma 2005.** Kehittämissuunnitelmassa esitettiin koko yhteysvälin tavoitetila, jonka mukaisesti nyt kyseessä olevalle osuudelle laadittiin ns. lyhyt uusi linjausvaihtoehto, joka alkaa Ylöjärven Elovainiosta, kiertää Metsäkylän ja liittyy nykyiseen valtatiehen Hämeenkyrön Sarkkilassa. Lisäksi suunnitelmassa esitettiin pieniä nykyisen tien parannustoimenpiteitä, jotka toteutettaisiin ensimmäisessä vaiheessa samanaikaisesti Hämeenkyrön ohitustien kanssa.
- **Valtatie 3 Tampere – Vaasa, runkoverkon yhteysvälin kehittämisselvitys 2002.** Selvityksessä määriteltiin valtatie 3:n tavoitetila vuodelle 2030 ja esitetty toimenpiteet tavoitetilan saavuttamiselle. Selvityksessä ehdotettiin, että valtatie 3 parannetaan ensivaiheessa nykyisellä paikallaan ja myöhemmin toteutetaan ohikulkutiet Ylöjärvelle ja Hämeenkyröön. Kehittämisselvityksen tavoitetila ei täytä pääteille nykyisin asetettuja tavoitteita.
- **Valtatie 3 yksityisten teiden tiesuunnitelma välillä Soppeentien liittymä - Ahrolan liittymä, Ylöjärvi, Hämeenkyrö, tiesuunnitelma 2002.** Suunnitelmassa esitettiin yksityisteiden järjestelyjä ja valtatie 3:n liittymien parantamista.

- **Valtatie 3 välillä Soppeenmäki-Sarkkila, yleissuunnitelma 1994.** Yleissuunnitelmassa vertailtu nykyisen valtatien parantamisvaihtoehtoja ja uusia, pohjoisempaa sijaitsevia linjausvaihtoehtoja. Yleissuunnitelmassa päädyttiin ns. pitkään, uuteen linjausvaihtoehtoon, joka on muuten sama kuin vuoden 2005 kehittämissuunnitelman lyhyt uusi linjaus, mutta sijaitsee nykyisen tien pohjoispuolella aina Hämeenkyrön ohitustiehen saakka. Yleissuunnitelman mukainen linjaus on ollut Ylöjärven ja Hämeenkyrön maankäytön suunnittelun lähtökohtana suunnitelman valmistumisesta lähtien.

1.5 Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin

Vertailtujen linjausvaihtoehtojen maastokäytävät ja niiden liittymiskohdat nykyiseen tiehen vaikuttavat parhaillaan käynnissä olevan Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan laatimiseen sekä Ylöjärvellä ja Hämeenkyrössä käynnissä oleviin yleiskaavahankkeisiin.

Pirkanmaan maakuntavaltuusto päätti marraskuussa 2008, että liikennettä ja logistiikkaa koskevan Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan laatiminen käynnistetään. Tavoitteena on hyväksyä kaava vuonna 2010. Ylöjärven kaupunki on aloittanut Metsäkytän osayleiskaavan laadinnan. Kaavoitus käynnistettiin marraskuussa 2008 ja tavoitteena on kaavan hyväksyminen vuonna 2010. Myös Hämeenkyrössä on käynnissä Sasi-Mahnala-Laitilan osayleiskaavan tarkistus. Kaavoitustilanteesta on kerrottu tarkemmin kappaleessa 5.1.

Hanke liittyy vuonna 2008 valmistuneeseen Tampereen läntiseen kehätiehen sekä tiesuunnitelmavaiheessa olevaan Hämeenkyrön ohikulkutiehen. Uusi linjaus kiertää Hämeenkyrön keskustan itäpuolitse. Maantielain mukainen Hämeenkyrön ohikulkutien yleissuunnitelma on hyväksytty 16.9.2008.

Pirkanmaan liitto on käynnistänyt syksyllä 2007 selvitystyön Tampereen läntisen oikoradan toteuttamismahdollisuuksista. Selvitystyö on maakuntakaavan taustaselvitys, jonka lähtökohtana on tavaraliikenteen

hoitaminen Tampereen länsipuolelta oikoradan kautta. Tavoitteena on siten rauhoittaa nykyinen päärata Tampereen kohdalla pääosin henkilöliikenteelle.

1.6 Suunnittelualan muut hankkeet

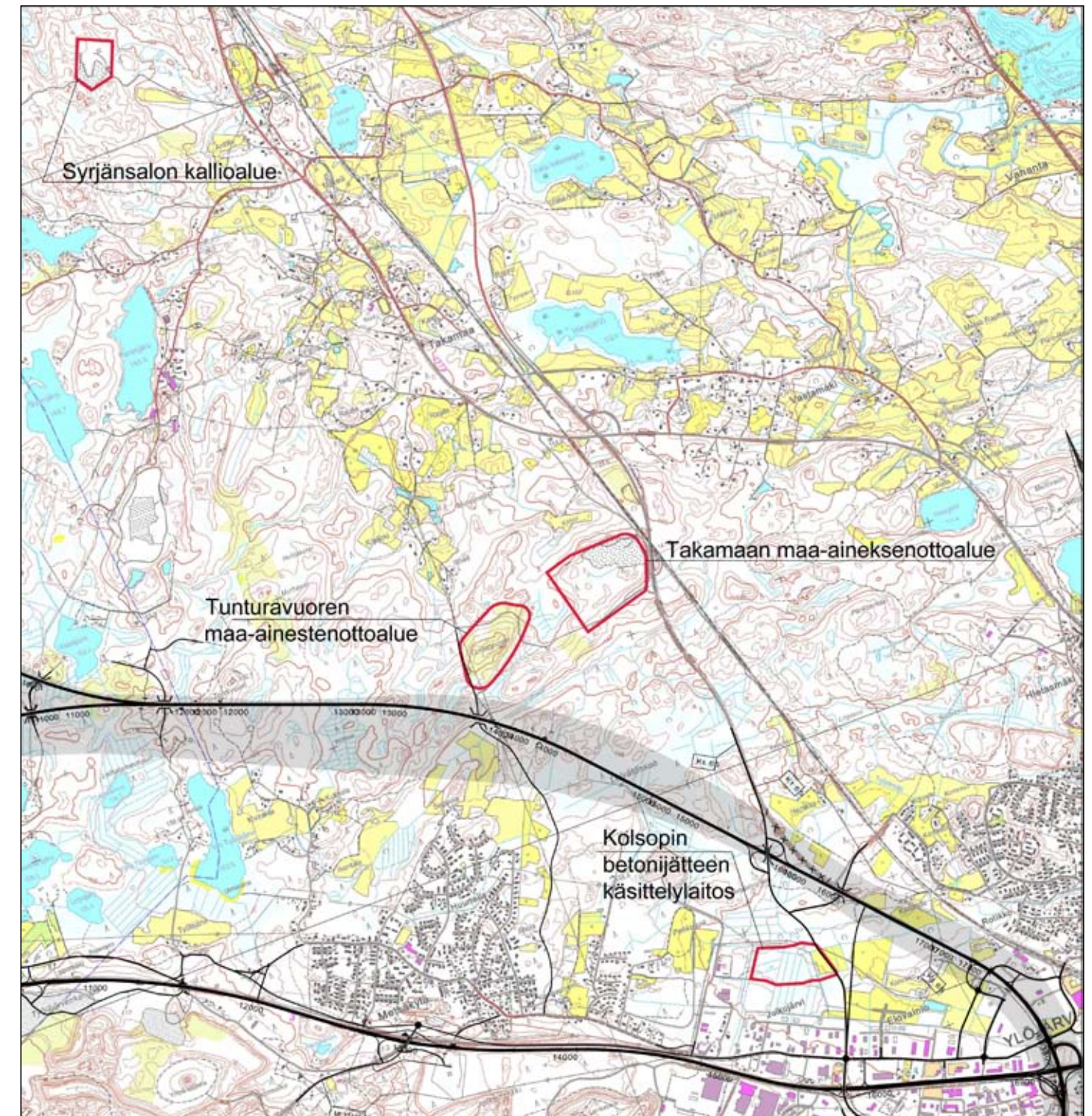
Suunnittelualan lähiympäristössä on käynnissä myös toinen ympäristövaikutusten arviointimenettely. Rudus Oy:n tavoitteena on harjoittaa kiviaineksen kierrätystoimintaa (kiviaineksen vastaanottoa, välivarastointia, murskausta ja tuotteiden toimitusta) kolmessa kohteessa Tampereen seudulla. Yksi tarkasteltavista kohdealueista sijaitsee Ylöjärven Takamaan alueella. Hankkeen YVA-ohjelma on valmistunut maaliskuussa 2009 ja yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskus on antanut siitä lausuntonsa kesäkuussa 2009. Hankkeen YVA-selostus valmistuu arviointimateriaalin mukaan syyskuussa 2009 ja YVA-menettely päättyy marraskuussa 2009, kun yhteysviranomaisen on antanut lausuntonsa YVA-selostuksesta.

Toivonen Yhtiöt Oy suunnittelee Ylöjärven Kolsopin alueelle betonijätteen käsittelylaitosta. Hankkeen YVA-menettely on päättynyt marraskuussa 2008. YVA-menettelyn jälkeen toiminnalle haetaan ympäristölupaa. Hankealueella on nykyisin toimintaa, joka koskee betoni- ja tiilijätteen murskausta ja murskeen hyödyntämistä maanrakentamisessa.

Tampereen Autokuljetus Oy on hakenut Ylöjärven Tunturavuoren alueelle lupaa kiviaineksen ottoon. Pirkanmaan ympäristökeskus päätti helmikuussa 2009, että hankkeeseen ei sovelleta YVA-menettelyä. Toiminnalle on myönnetty maa-ainestenotto- ja ympäristöluvat helmikuussa 2009.

Destia Oy hakee toistaiseksi voimassa olevaa ympäristölupaa kallion louhintaan, murskaukseen, päällysteen valmistukseen sekä puretun päällysteen ja louheen välivarastointiin ja hyötykäyttöön Takamaan kylässä sijaitsevalle Syrjänsalon kallioalueelle. Alueella on tällä hetkellä lupa maa-ainesten ottamiseen 31.11.2017 saakka. Louhintaa on kuitenkin tarkoitus jatkaa niin kauan kuin alueella riittää louhittavaa kiviainesta.

Edellä mainittujen hankkeiden sijainnit on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. Suunnittelualueella sijaitsevien maa-ainestenottohankkeiden ja betonijätteen käsittelylaitoshankkeen sijainti. Harmaalla ohikulkutievaihtoehdon maastokäytävä.

2. YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY JA OSALLISTUMINEN

2.1 YVA-menettelyn tarve ja tavoitteet

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyllä tuotetaan päätöksenteossa tarvittavaa tietoa. Sen avulla parannetaan osallisten vaikutusmahdollisuuksia ja lisätään tietoa hankkeesta, hankealueen nykytilasta, eri osapuolten näkemyksistä, sekä hankkeen aiheuttamista vaikutuksista. Ympäristövaikutusten arviointi keskittyy eri vaihtoehtojen vertailuun. Päätöstä jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta ei tehdä YVA-menettelyn aikana. Vaihtoehtoja vertaamalla pyritään löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa luonnolle ja muille ympäristöarvoille sekä asutukselle ja ihmisten hyvinvoinnille. Hankkeen tulee lisäksi mahdollisimman hyvin täyttää sille asetetut muut tavoitteet.

YVA-menettelyä sovelletaan YVA-asetuksen (713/2006) 2 luvun 6 § hankeluettelon kohdan 9 mukaisesti seuraaviin tiehankkeisiin:

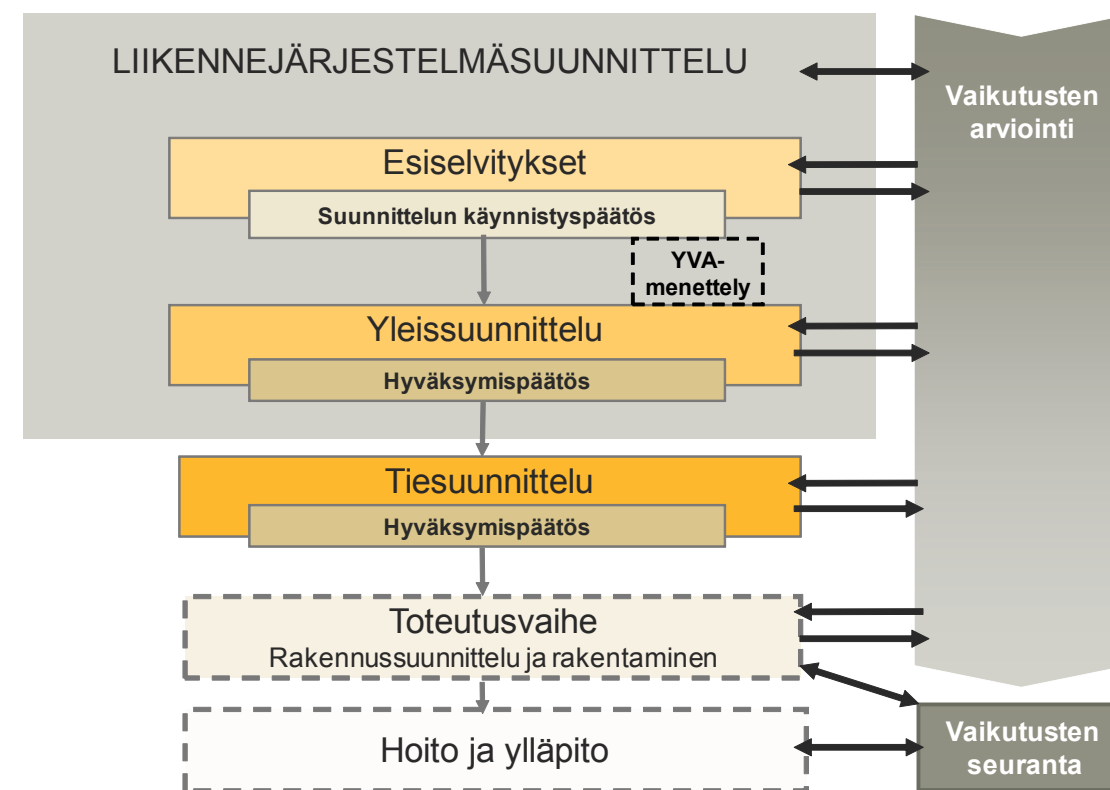
- moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rakentaminen
- neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen
- tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 km.

Vt 3 Ylöjärvi - Hämeenkyrö -hanke täyttää kaksi jälkimmäistä kriteeriä.

2.2 Tien suunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa

Tiesuunnitteluprosessi koostuu yleensä neljästä vaiheesta; esiselvityksistä, yleissuunnittelusta, tiesuunnittelusta ja rakennussuunnittelusta. Ympäristövaikutusten arviointi toteutetaan yleensä esi- ja yleissuunnitteluvaiheissa. YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset huomioidaan, niitä täsmennetään ja pyritään lieventämään ja ehkäisemään myöhemmin laadittavissa maantielain mukaisissa yleis- ja tiesuunnitelmissa. Kuvassa 7 on esitetty tiesuunnitteluprosessin ja YVA-menettelyn liittyminen toisiinsa.

Tässä hankkeessa ympäristövaikutusten arviointi tehdään ennen maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatimista. YVA-menettelyssä arvioidaan eri vaihtoehtojen vaikutuksia ja vaihtoehtoja vertailaan keskenään. Vaikutukset ja vaihtoehtojen vertailu esitellään YVA-selostuksessa. Selostuksen lisäksi laaditaan erillinen tekninen raportti, jossa esitellään kunkin arvioidun vaihtoehdon tekniset ratkaisut. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto liitetään osaksi myöhemmässä vaiheessa laadittavaa yleissuunnitelmaa.



Kuva 7. Tiesuunnitteluprosessi ja vaikutusten arviointi

2.3 Osapuolet

Hankkeesta vastaa Tiehallinto, Hämeen tiepiiri. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Pirkanmaan ympäristökeskus. Hankkeesta vastaava on toiminnanharjoittaja tai se, joka muuten on lain mukaan vastuullinen tarkoitetun hankkeen toteuttamisesta. Yhteysviranomaisen huolehtii siitä, että hankkeelle tehdään ympäristövaikutusten arviointi eli YVA. Yhteysviranomaisen antaa lausunnot sekä YVA-ohjelmasta että -selostuksesta.

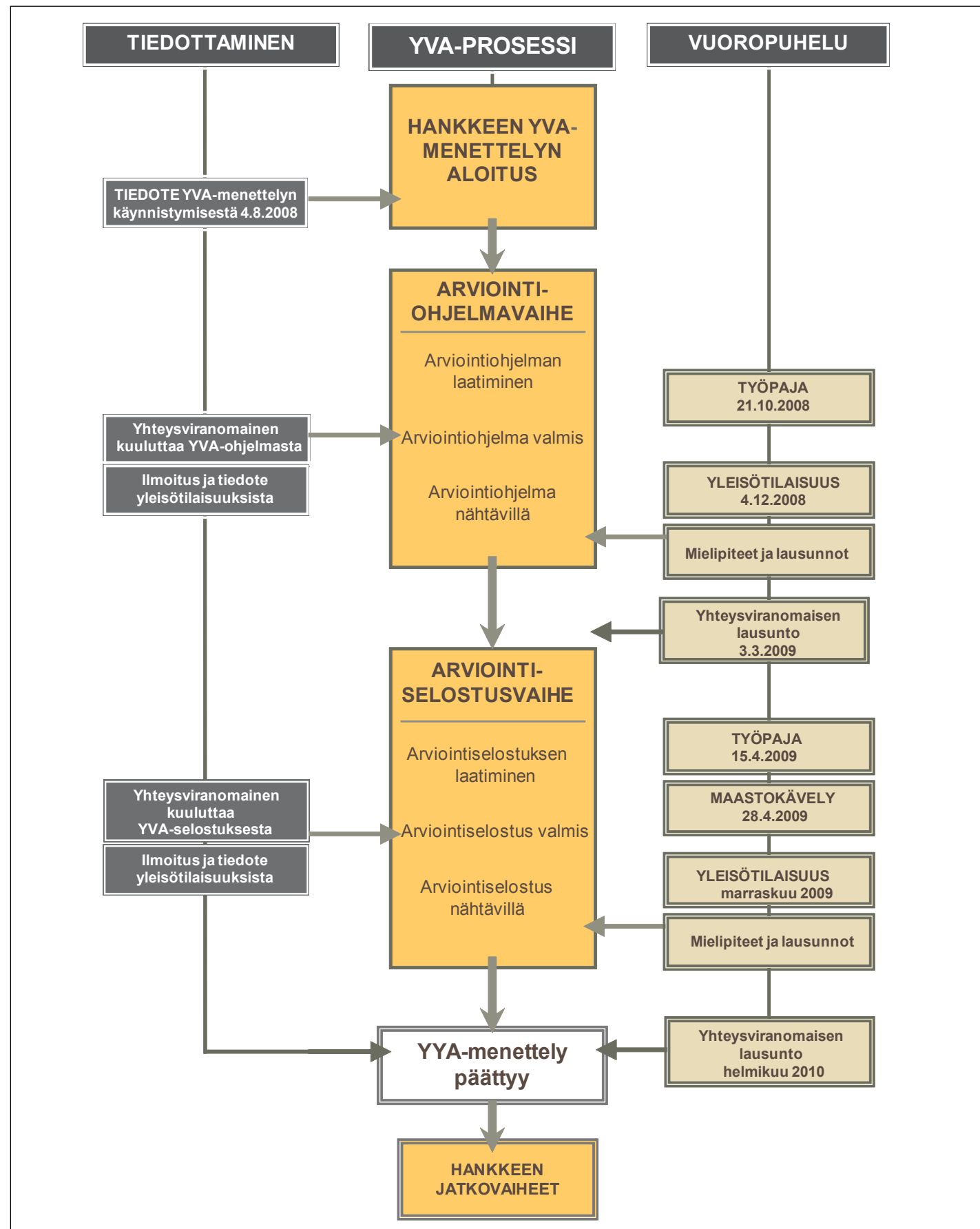
Hankkeen suunnittelua on ohjannut hankeryhmä, jossa ovat olleet edustettuina Tiehallinnon Hämeen tiepiiri, A-Insinöörit Oy, Pirkanmaan liitto, Ylöjärven kaupunki, Hämeenkyrön kunta sekä Ramboll Finland Oy. Vaikutusten arviointityö on tehty konsulttityönä Ramboll Finland Oy:ssä.

Hankeryhmän puheenjohtajana on toiminut Hämeen tiepiirin ja sihteerinä konsultin edustaja. Yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskuksen edustaja on osallistunut hankeryhmän kokouksiin YVA-menettelyn asiantuntijana tarvittaessa. Hankeryhmä on koontunut YVA-menettelyn aikana yhteensä viisi kertaa.

2.4 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kuvaus

YVA-menettely jakautuu kahteen vaiheeseen: arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Arviointimenettely alkaa, kun hankkeesta vastaava taho toimittaa yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiohjelman. Arviointiohjelma on suunnitelma siitä, miten suunnitellun hankkeen ympäristövaikutukset arvioidaan.

Arviointiselostusvaiheessa hankkeen vaikutukset selvitetään arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon mukaisesti. Arviointiselostusvaiheessa, samanaikaisesti ympäristövaikutusten arviointityön kanssa, on laadittu alustavat suunnitelmat eri toteutusvaihtoehdoista. Hankkeen liikennetekniset ratkaisut on esitetty yleispiirteisellä tarkkuudella. Arvioinnin tulokset on esitetty tässä ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.



Kuva 8. YVA-menettely, tiedottaminen ja vuoropuhelu

2.5 Nähtävilläolo ja lausuntoajat

Arviointiselostuksen valmistuttua hankkeen yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskus kuuluttaa selostuksen nähtävilläolosta. Kuulutus julkaistaan paikkakunnalla ilmestyvissä lehdissä.

Arviointiselostus on nähtävillä ja luettavissa marras-joulukuussa 2009 seuraavissa paikoissa:

- Ylöjärven kaupungin tekninen virasto, Räikäntie 3 B, 33470 Ylöjärvi
- Hämeenkyrön kunnan tekninen toimisto, Hollitie 7, 39100 Hämeenkyrö
- Ylöjärven kirjasto, Koivumäentie 2, 33470 Ylöjärvi
- Hämeenkyrön pääkirjasto, Kyrönsarventie 16, 39100 Hämeenkyrö.

YVA-selostus on nähtävissä myös sähköisesti Pirkanmaan ympäristökeskuksen internet-sivuilla (www.ymparisto.fi/pir). Arviointiselostuksen nähtävilläolokana on mahdollisuus antaa kirjallisia mielipiteitä ja lausuntoja selostuksesta.

2.6 Osallistuminen ja tiedottaminen

Lähtökohdat ja tavoitteet

Ympäristövaikutusten arvioinnin yhtenä tavoitteena on ollut tarjota kaikille hankkeesta kiinnostuneille tietoa hankkeesta sekä mahdollisuuksia osallistua ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn ja hankkeen suunnitteluun. Alueen asukkaiden ja muiden intressiryhmien näkemyksiä hankkeesta ja sen vaihtoehtoista on kerätty koko suunnittelun ajan. Yleisötilaisuuksia ja työpajoja on järjestetty sekä arviointiohjelmaa että -selostusvaiheessa. Hankkeen vuoropuhelun tavoitteena on ollut, että suunnitteluratkaisuilla ja niiden arvioiduilla vaikutuksilla on mahdollisimman laaja hyväksyttävyyttä.

Työpaja I

Ensimmäinen asukkaille ja maanomistajille tarkoitettu työpaja järjestettiin arviointiohjelmaa vaiheessa 21.10.2008 Urkin piilopirtissä Hämeenkyrössä. Tavoitteena oli tarjota paikallisille ihmisille mahdollisuus keskustella hankkeesta, kuulla heidän näkemyksiään hankkeen tavoitteista, vaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista sekä saada tietoa hankealueen nykytilasta.

Työpajaan kutsuttiin seuraavien suunnittelualueella toimivien järjestöjen ja yritysten edustajia:

- Kyläyhdistykset ja -toimikunnat sekä omakotiyhdistykset (Heinijärvi, Lavajärvi-Komi, Metsäkylä, Takamaa, Äkönmaan seutu, Uusi-Haavisto)
- Luontojärjestöt (Ylöjärven luonto, Kyrön luonto, Pirkanmaan lintutieteellinen yhdistys)
- Maatalousseurat (Sasin seutu, Pinsiö)
- Vesiosuuskunnat ja vesiyhtymät (Palkko, Pentinmaa, Pihlajaniemi, Raattajärvi, Rukoushuoneen seutu, Keskinen-Ilomäki, Mäkelä)
- Vapaa-ajan järjestöt (Pirkanmaan virkistysalueyhdistys, Pentinmaan nuorisoseura, Karhen seudun kalastusseura, Viljakkalan Kirkkoveneyhdistys, Ylöjärven ja Hämeenkyrön 4H, Sasin seudun VPK, Ylöjärvi- ja Hämeenkyrö- ja Pinsiö-seurat)



Kuva 9. Työpajoissa koottiin tietoa suunnittelualueen nykytilasta kartoille suunnittelijoiden työn tueksi

Työpaja II

- Metsästysseurat ja riistanhoitoyhdistykset (Kyrösjärven ja Etelä-Pirkanmaan metsänhoitoyhdistykset, Nisu-Väinä Metsästäjät, Viljakkalan-Karhen metsästysseura, Viljakkalan metsästysyhdistys, Suomen metsästäjäliitto, Hämeenkyrön Lopen metsästysyhdistys, Itä-Hämeenkyrön metsästysyhdistys)

Tavoitteena oli saada paikalle mahdollisimman kattavasti eri näkökantojen, väestöryhmien ja toimijoiden edustajia. Tilaisuuteen saapui 33 henkilöä. Työpajassa saatiin tietoa alueen nykytilanteesta, palautetta vaihtoehtoista ja näkemyksiä hankkeen merkittävimmistä vaikutuksista.

Yleisötilaisuus I

Arviointiohjelman nähtävilläolon aikana järjestettiin yleisötilaisuus 4.12.2008. Toukolan Juhlatalossa Hämeenkyrössä järjestettyyn tilaisuuteen osallistui noin 100 henkeä. Tilaisuudessa esiteltiin valmistuneen arviointiohjelman sisältöä ja kerrottiin osallistumismahdollisuuksista sekä YVA-menettelyn jatkovaiheista.



Kuva 10. Maastokävelyllä tutustuttiin eri vaihtoehtoihin paikan päällä

Toinen työpaja järjestettiin arviointiselostusvaiheessa 15.4.2009 Metsäkylän koululla Ylöjärvellä. Työpajaan kutsuttiin 1. työpajan tapaan suunnittelualueella toimivien järjestöjen ja yhdistysten edustajia sekä hankkeen postituslistalla olevat ihmiset. Paikalla työpajassa oli 43 henkilöä. Työpajassa keskusteltiin ryhmissä mm. siitä, miten vaihtoehdot vaikuttavat ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, mitä vaikutuksia osallistujat pitävät tärkeimpinä ja miten haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää.

Maastokävely

Vaikutusten arviointityön aikana järjestettiin asukkaille, maanomistajille ja muille kiinnostuneille maastokävely 28.4.2009. Maastokävelyn aikana tutustuttiin eri linjausvaihtoehtoihin paikan päällä ja pohdittiin eri vaihtoehtojen vaikutuksia. Maastokävely jaettiin neljään eri osa-alueeseen, joihin tutustuttiin kokoontumalla aluksi yhteiseen tapaamispaikkaan. Yhdessä keskustellen sovittiin tarkasteltavat kohdat maastossa, joihin siirryttiin autoilla yhteyskyydein. Osa-alueet olivat:

- I osa: Sarkkila-Rokkakoski-Palko -alueet
- II osa: Pentinmaan seutu
- III osa: Iso Työläjärvi-Vääräjärvä alueet
- IV osa: Metsäkylä-Elovainio -alue.

Maastokävelyyen osallistui 10–25 osallistujaa osa-alueesta riippuen. Päivän päätteeksi pidettiin Metsäkylän koululla yhteenvetotilaisuus, johon osallistui noin 40 henkilöä. Iltilaisuudessa vedettiin yhteen päivän aikana saatuja kommentteja sekä keskusteltiin eri vaihtoehtoista.

Yleisötilaisuus II

Valmistuneen arviointiselostuksen nähtävilläolon aikana marraskuussa 2009 järjestetään yleisötilaisuudet Ylöjärvellä ja Hämeenkyrössä. Tilaisuudessa esitellään tutkitut vaihtoehdot, niiden vaikutukset ja kerrotaan palautemahdollisuudesta sekä hankkeen jatkovaiheista.



Kuva 11. Asukkaat ja suunnittelijat pohtivat yhdessä hankkeen vaikutuksia.

Tiedottaminen ja palautekäsittely

YVA-menettelyn edistymisestä on laadittu lehdistötiedotteita, joita on lähetetty paikallismedian edustajille. YVA-menettelyn alkuvaiheessa hankkeelle avattiin internet-sivut Tiehallinnon palvelimelle (www.tiehallinto.fi/vt3/ylojarvi-hameenkyro). Internet-sivuilla on esitelty hanketta ja sen taustaa sekä nykyistä suunnitteluprosessia, linjausvaihtoehtoja ja osallistumismahdollisuuksia. Lisäksi sivuilla on ollut projektin keskeisten osapuolten yhteystiedot ja mahdollisuus antaa palautetta. Tiedotteissa ja internet-sivuilla on kerrottu myös mahdollisuudesta ilmoittautua hankkeen postituslistalle. Ilmoittautuneille on lähetetty hankkeeseen liittyvät kutsut ja tiedotteet. Työpajoista ja maastokävelystä laaditut muistiot ovat olleet nähtävillä hankkeen internet-sivuilla.

Hankkeeseen on sisältynyt sekä Hämeen tiepiirin että yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskuksen tiedottamista.

Eri tavoin saatu palaute (työpajat, maastokävely, ohjelmavaiheen yleisötilaisuus, palautelomakkeet, internet ym.) on analysoitu ja koottu yhteenvedoiksi. Palautetta on hyödynnetty suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa.

Hankeryhmä ja viranomaistapaamiset

Merkittävä osa hankkeen vuoropuhelusta on käyty hankeryhmätyöskentelyssä ja viranomaistapaamisissa. Hankeryhmätyöskentelyyn osallistuneet tahot on esitelty kappaleessa 2.3. Yhteistyötahojen välistä tiedonkulkua varten projektilla on ollut käytössä projektitietopankki.

Hankeryhmätyöskentelyn lisäksi työn edetessä on pidetty eri teemoja käsitteleviä työkokouksia seuraavasti:

- arkeologisista ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteista on pidetty erilliskokous Pirkanmaan museon kanssa
- maankäyttöä ja kaavoitusta koskevista asioista on pidetty erilliskokous Ylöjärven kaupungin ja Metsäkylän osayleiskaavaa laativan Eriksson Arkkitehdit Oy:n kanssa.

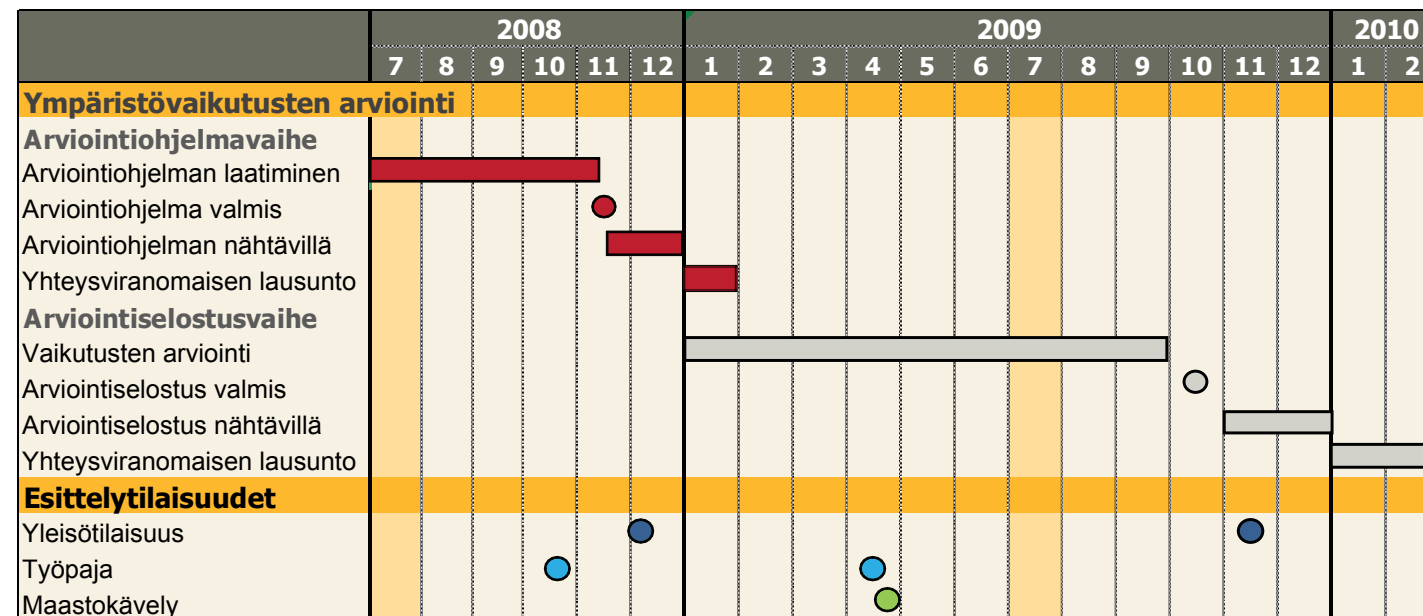
2.7 Aikataulu

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatiminen käynnistyi kesäkuussa 2008. Arviointiohjelma valmistui marraskuussa 2008 ja oli nähtävillä 19.11.2008–31.12.2008. Yhteysviranomaisen antoi lausuntonsa ohjelmasta 3.2.2009.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella on laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus. Selostus on valmistunut syksyllä 2009 ja se on asetettu nähtäville marraskuussa 2009. Ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy yhteysviranomaisen selostuksesta antamaan lausuntoon helmikuussa 2010.

Ylöjärvi-Hämeenkyrö -hanke toteutetaan vasta Tampere–Vaasa -yhteysvälihankeen toisessa vaiheessa aikaisintaan noin kymmenen vuoden kuluttua.

Arvioitavista vaihtoehtoista 0+ ja 1 voidaan toteuttaa vaiheittain. Myös vaihtoehdon 2 pohjoisosa voidaan toteuttaa vaiheittain. Uuteen maastokäytävään kokonaisuudessaan sijoittuvat vaihtoehdot 3a ja 3b on rakennettava kokonaan kerralla.



Kuva 12. YVA-menettelyn aikataulu

2.8 Arviointiohjelmasta saadut lausunnot ja mielipiteet

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta annettiin yhteensä 31 lausuntoa, joista 24 oli yksityishenkilöiden ja yhteisöjen kannanottoja. Yhteysviranomaisen Pirkanmaan ympäristökeskus antoi lausuntonsa YVA-ohjelmasta saatujen kannanottojen pohjalta 3.2.2009. Lausunnossa on esitetty mm. seuraavia jatkosuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa huomioitavia asioita:

- Hankekuvauksen täydentäminen (sillat, eri- tai ta-soliittymät, liittymien poistamisesta aiheutuvat rinnakkaistiejärjestelyt jne.)
 - Hankekuvausta on täydennetty ja eritasoliittymien paikat on määritetty.
- Hankkeen tavoitteiden tarkistaminen sekä valtakunnallisten tavoitteiden täydentäminen (valtakunnallisesti arvokkaiden ja lakisääteisten, luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön suojeluarvojen turvaaminen)
 - Hankkeen tavoitteita on tarkistettu, ja niihin on lisätty valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista johdettuja tavoitteita.
- Hankkeen edellyttämien lupien päivittäminen vastaamaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.
 - Lupien kuvauksia on täydennetty.
- Vaikutusalueen nykytilan kuvauksen puutteiden täydentäminen
 - Nykytilankuvausta on täydennetty.
- Riittävien luontoinventointien teko
 - Luontoinventointeja on tehty huhti-toukokuussa sekä kesä-elokuussa 2009 yhteensä noin kolmen viikon ajan.
- Natura 2000 -tarveharkinnan ja tarvittaessa Natura-arvioinnin teko
 - Natura-tarveharkinta on tehty, varsinaiselle Natura-arvioinnille ei ollut tarvetta.

- Tasapuolisten osallistumismahdollisuuksien järjestäminen suunnittelualueen asukkaille (esim. kaksi yleisötilaisuutta)
 - Yleisötilaisuuksia ja työpajoja on järjestetty sekä Ylöjärven Metsäkylällä että Hämeenkyrön Sasin kylällä.
- Ilmanlaatuvaikutusten arviointimenetelmien täydentäminen
 - Ilmanlaatuvaikutusten arviointia on täydennetty.
- 30 dB melualueen mallintaminen
 - Hiljaiset alueet on mallinnettu, joskin 30 desibelin melutasojen mallinnus tarjoaa vain suuntaa antavan kuvan alhaisen melun leviämisestä.
- Rakentamisen aikaisten vaikutusten tarkempi tarkastelu
 - Rakentamisen aikaisia vaikutuksia on tarkennettu.
- Vesiensuojelurakenteiden mitoituserusteiden suunnittelu ja esittäminen
 - Vesiensuojelurakenteiden mitoituserusteet suunnitellaan vasta yleissuunnitelmatasolla.
- Kemikaalien leviämisen tarkastelu onnettomuustilanteessa
 - Kemikaalien leviämistä tarkastellaan pääasias- sa yleissuunnitelmavaiheessa.
- Kallioperän arseenipitoisuuden selvittäminen ja huomiointi vaikutusten arvioinnissa
 - Arseenipitoisuutta kallioperässä ei ole selvitetty tässä suunnitteluvaiheessa, vaan siihen palataan jatkosuunnittelussa.
- Melun ja muiden ympäristöhäiriöiden vaikutusten arviointi myös uusien asuinalueiden kannalta
 - Ympäristöhäiriöt on arvioitu myös uusien asuin- alueiden kannalta.

- Hankkeen aiheuttaman estevaikutuksen lieventämistoimenpiteiden ottaminen yhdeksi suunnittelun ja arviointimenettelyn lähtökohdaksi
 - Estevaikutusten lieventäminen on otettu suunnittelun lähtökohdaksi.
- Pohjois-etelä -suuntaisten ekologisten yhteyksien toimivuuden varmistaminen riittävän levein ja laadukkain silta- tai alikulkuratkaisuin
 - Ali- ja ylikulkupaikat on määritetty alustavasti kullekin vaihtoehdolle.
- Yhteisvaikutusten arvioinnissa tulee käyttää vastaavia menetelmiä kuin hankkeen yksistään aiheuttamien ympäristövaikutusten arvioinnissa
 - Yhteisvaikutusten arvioinnissa on käytetty vastaavia menetelmiä kuin hankkeen yksistään aiheuttamien ympäristövaikutusten arvioinnissa.
- Haittojen lieventämistoimenpiteiden tarkentaminen
 - Haittojen lieventämistoimenpiteet on osoitettu alustavan yleissuunnitelman tarkkuudella.
- Raportin termien tarkentaminen (hyvinvointi, elinympäristö, asuinympäristö, vaikutusteema, arviointikohta, vaikutuskokonaisuus)
 - Terminologiaa on pyritty täsmentämään.
- Vaihtoehtojen vertailumenetelmän ja vaikutusten merkittävyyden arvioinnin selkeyttäminen
 - Vertailumenetelmän kuvaaminen on pyritty selkeyttämään.



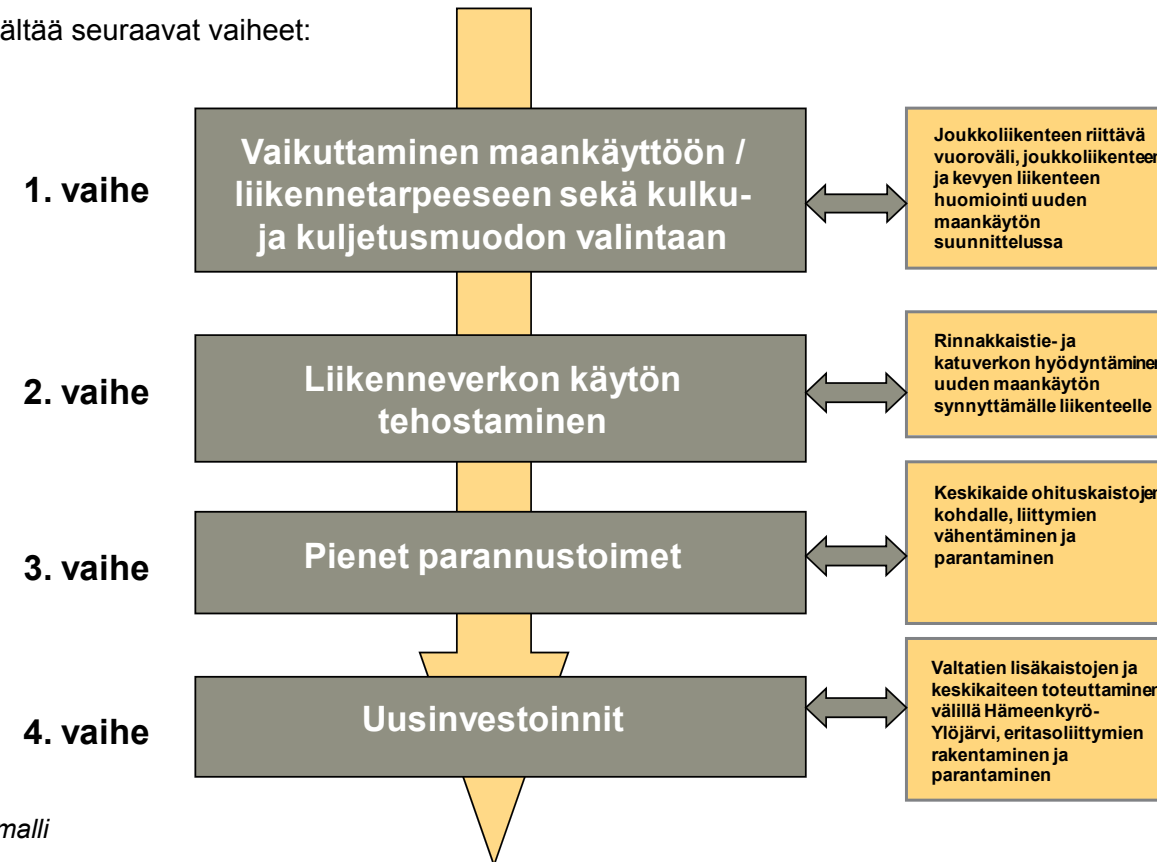
Kuva 13. Hankkeen yhtenä tavoitteena on vähentää merkittävästi liikennekuolemia ja henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia. Kuva Hämeenkyröstä.

3. HANKKEEN TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT

Tiehallinto on ottanut käyttöön liikennejärjestelmäsuunnittelun ja väyläsuunnittelun eri tasoilla ja vaiheissa niin kutsutun neliporrasmallin. Se on menetelmä, jonka avulla liikennejärjestelmän kehittämistä tarkastellaan kokonaisuutena ja pyritään turvaamaan tieverkon palvelutaso ennen isojen investointien toteutumista. Liikennejärjestelmän kehittämisen sisältämä kokonaisuus koostuu monien eri toimijoiden toimenpiteistä ja keinoista.

Valtatien 3 kehittämisessä välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö voidaan tässä suunnitteluvaiheessa käyttää neliporrasmallin vaiheita 3 ja 4. Näin pyritään optimoimaan tieosuuden kehittämiseksi tarvittavat toimenpiteet käyttäen hyödyksi pieniä parannuksia ennen järeitä toimenpiteitä (nykyisen tien parantaminen 2+2-kaistaiseksi tai uuden tielinjauksen rakentaminen). Keskeistä analyysin soveltamisessa on sovitun liikenneturvallisuus- ja sujuvuustason ylläpitäminen pitkällä aikavälillä.

Neliporrasmalli sisältää seuraavat vaiheet:



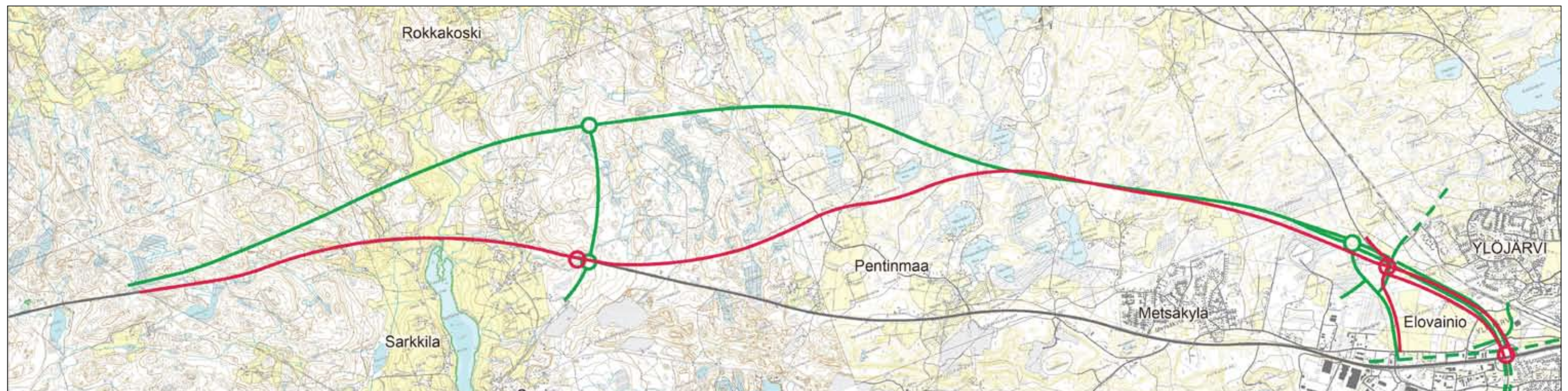
Kuva 14. Neliporrasmalli

3.1 Vaihtoehtojen muodostaminen

Vaihtoehtojen muodostamisen tavoitteena on löytää valtatielle 3 välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö maastokäytävä (joko uusi tielinjaus tai nykyisen tien kehittäminen) ja kehittämisspolku, joka parhaiten vastaisi tavoitetilanteessa tien kehittämiselle asetettuja tavoitteita niin liikenteen sujuvuuden kuin liikenneturvallisuudenkin osalta. Lisäksi ratkaisun tulee vastata kehittyvän maankäytön tarpeita, ja sen tulee myös olla ympäristön kannalta hyväksyttävä. Vaihtoehtojen muodostamisen tavoitteena on tutkia edellä kuvattujen seikkojen kannalta hyväksyttäviä, mutta vaikutuksiltaan erilaisia maastokäytäviä.

3.2 Aiemmin tutkitut vaihtoehdot

Valtatien 3 välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö on aiemmin laadituissa suunnitelmissa ja selvityksissä tutkittu sekä nykyisen tien parantamista että uutta, valtatie 3 pohjoispuolitse kulkevaa linjausta. Aiempien suunnitteluvaiheiden mukaisia valtatie 3 suuntausvaihtoehtoja ei ole käsitelty voimassa olevan YVA-lainsäädännön mukaisesti.



Kuva 15. Soppeenmäki–Sarkkila yleissuunnitelmassa 1994 valittu linjausvaihtoehto (vihreä) sekä Ylöjärvi–Vaasa kehittämissuunnitelmassa 2005 esitetty uusi lyhyt linjaus (punainen)

Vuonna 1994 valmistuneessa yleissuunnitelmassa esitettiin kuvan 15 mukainen pitkä linjaus, johon Ylöjärven ja Hämeenkyrön maankäytön suunnittelu on tukeutunut.

Vuonna 2005 valmistuneessa välin Ylöjärvi – Vaasa kehittämissuunnitelmassa esitettiin kuvan 15 mukainen lyhyt uusi linjaus sekä useita nykyisen tien pieniä parantamistoimenpiteitä välillä Ylöjärvi-Hämeenkyrö. Sasin kohdalla selvityksessä esitetään mm. keski-kaiteita ohituskaistoille sekä tien tasauksen parantamista. Lisäksi selvityksessä esitetään eritasoliittymän rakentamista Sasiin sekä yksityistieliittymien korvaamista tiejärjestelyillä. Riista-aitoja on esitetty täydennettäväksi ja pohjavesisuojaus tarvittavilta osin uusittaviksi.

Äkönmaan kohdalla Hämeenkyrössä kehittämisselvityksessä esitetyt parantamistoimenpiteet sisältävät liittymien parantamista ja vähentämistä sekä meluesteiden lisäämistä Rajalan alueella.

Tampereen läntisen kehätien ja valtatie 3 risteysalueelle on kehittämissuunnitelmassa esitetty kevytliikenteen alikulun sekä kiihdytyskaistan rakentaminen Kehätielle.

Nykyisen tien järeää parantamista ei ole esitetty aiemmissa suunnitelmissa.

3.3 Arvioitavat vaihtoehdot

- VE 0+ Nykyisen valtatie 3 parantaminen pienin toimenpitein
- VE 1 Nykyisen tien parantaminen 4-kaistaiseksi, 2+2 kaistaa
- VE 2 Uusi lyhyt linjaus, 2+2 kaistaa
- VE 3 Uusi pitkä linjaus, jossa alavaihtoehdot 3a ja 3b, 2+2 kaistaa

VE 0 eli hankkeen toteuttamatta jättäminen ei ole varsinainen tutkittava vaihtoehto, vaan muita vaihtoehtoja verrataan nykytilanteeseen. Vertailuvaihtoehto sisältää nykytilanteen sekä lähiaikoina toteutettavat parantamistoimenpiteet.

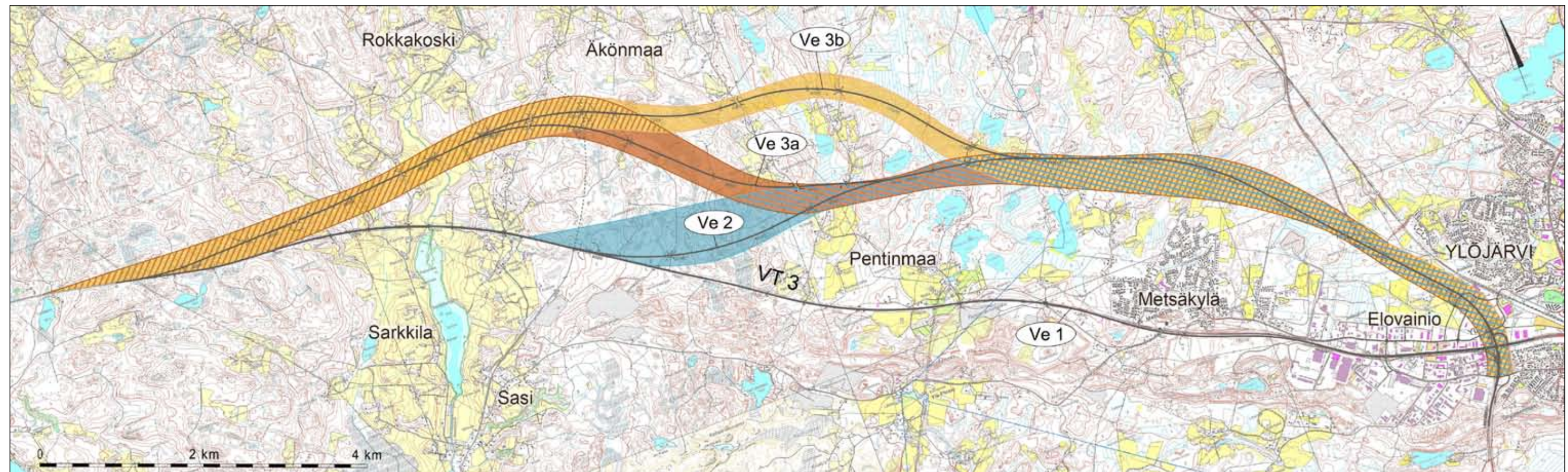
Vaihtoehto 0, vertailuvaihtoehto, jossa valtatie säilyy nykyisellään

Vaihtoehto 0 (VE 0) vastaa nykytilannetta. Nykyisen valtatie 3 vaakageometria on melko hyvä ja täyttää pääasiassa valtateille asetetut vaatimukset. Valtatieosuus on hyvin mäkinen noudattaen alueen topografisia maastonmuotoja eikä pystygeometria näin ollen kaikilta osin täytä valtateille asetettuja vaatimuksia.

Valtatiellä nopeusrajoitukset vaihtelevat Ylöjärven taajaman kohdalla 70–80 km/h. Tällä tieosuudella on useita liikennevalo-ohjattuja tasoliittymiä. Koko tarkasteltavalla tieosuudella on yksi ohituskaistaosuus kumpaankin suuntaan Hämeenkyrön alueella.

Ohituskaistojen kohdalla tien nopeusrajoitus on 100 km/h. Ohituskaistojen kohdalla on muutamia vilkasliikenteisiä tasoliittymiä. Tieosuudella on myös maanteiden tasoliittymiä, joiden kohdalla nopeusrajoitukset ovat 80–100 km/h. Valtatiellä on myös jonkin verran yksityistieliittymiä.

Valtatie sijaitsee noin 10 kilometrin matkalla pohjaveden muodostumisalueella ja tällä kohdalla valtatiellä on pohjavesisuojaus. Ylöjärven Metsäkylän asuinalueen kohdalla on valtatie 3 reunaan melueste. Lisäksi lyhyitä paikallisia melusuojausalueita on lisäksi Metsäkylän ja Pinsiön välillä sekä Pinsiön taimiston pohjoispuolella. Metsäkylän asuinalueen lisäksi valtatie 3 varrella useamman asuinrakennuksen muodostamia alueita on Sasin kohdalla. Lisäksi valtatie 3 varrella on jonkin verran asutusta. Ylöjärven taajaman kohdalla Elovainion ja Metsäkylän välillä valtatie 3 varrella sijaitsee teollisuus- ja kauppakiinteistöjä.



Kuva 16. Tarkasteltavat maastokäytävät

**Vaihtoehto 0+, nykyisen valtatie parantaminen
pienin toimenpitein**

Vaihtoehdossa 0+ (VE 0+) muutetaan nykyinen Rokkakoskentien (mt 13149) ja Sarkkilantien (mt 13147) nelihaaraliittymä kolmihaaraiseksi porrastetuksi liittymäksi. Hämeenkyrön – Miharintien (mt 2624) liittymä ohituskaistaosuudelta poistetaan. Hämeenkyrö – Miharintie linjataan uuteen paikkaan ja uusi liittymä valtatielle rakennetaan ohituskaistan päähän. Nykyiset ohituskaistat varustetaan keskikaiteella. Valtatien liittymiä katkaistaan ja yhteydet hoidetaan uusilla rinnakkaistiejärjestelyillä.

**Vaihtoehto 1, nykyisen tien järeä parantaminen
4-kaistaiseksi**

Nykyinen valtatie parannetaan koko osuudeltaan keskikaiteelliseksi 2+2-kaistaiseksi eritasoliittymillä varustetuksi sekaliikennetieksi. Tien linjaus noudattaa nykyisen tien vaakageometriaa, joka täyttää valtateille asetetut tavoitteet. Tien tasausta parannetaan vastaamaan valtateille asettuja vaatimuksia, joten tien korkeusasema muuttuu joissakin kohdissa.

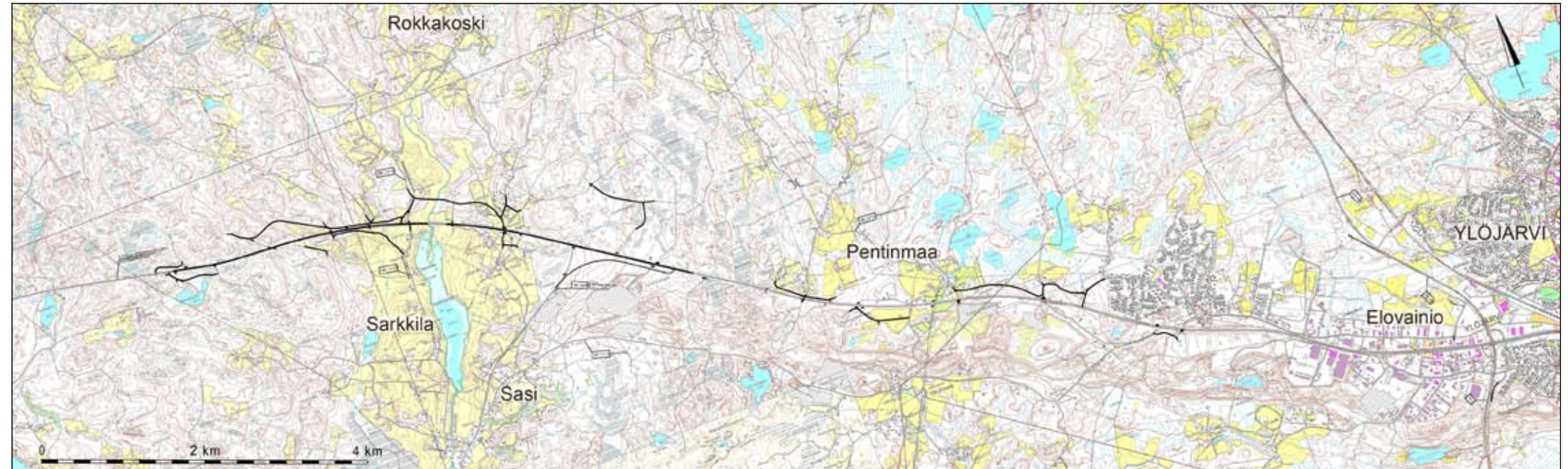
Valtatielle tehdään eritasoliittymät Metsäkylän, Pinsiön taimiston, Hämeenkyrön – Miharintien (mt 2624) kohdille.

Valtatien nopeusrajoitus on 100 km/h. Elovainion kohdalla joudutaan kuitenkin eritasoliittymän kohdalla tyytymään alempaan mitoitussnopeuteen (70 km/h) tilanahtauden aiheuttaman pienen kaarresäteen vuoksi.

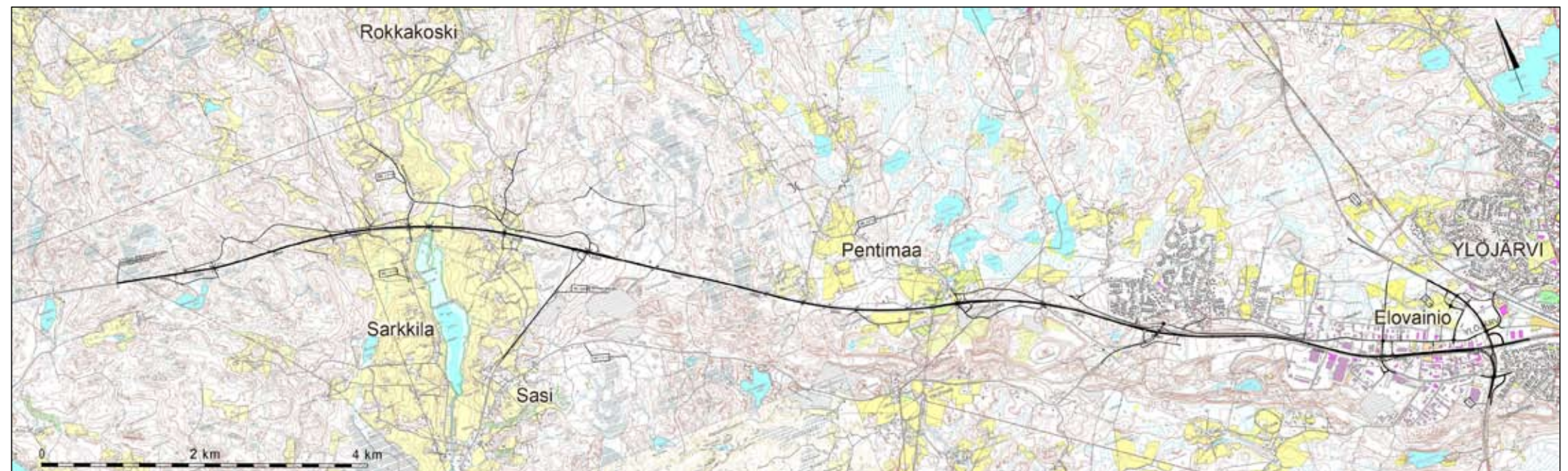
Länsipäässä nykyinen tie sijoittuu pohjavesialueelle, joten nykyinen pohjavesisuojaus uusitaan.

Lopputilanteen mukaisella keskikaiteellisella 2+2-kaistaisella ratkaisulla tielle ei sallita tasoliittymiä. Paikallisen liikenteen toimivuus järjestetään rinnakkaistiejärjestelyillä ja alikulkusilloilla. Rinnakkais-tie järjestelyissä hyödynnetään jo olemassa olevaa, alempaa tieverkkoa.

Melusuojuuksia rakennetaan Sarkkilanjärven ja Palkon kohdalle sekä Pentinmaan, Metsäkylän ja Elovainion kohdalle, jossa on asutusta ja kesäasutusta.



Kuva 17. Vaihtoehto 0+



Kuva 18. Vaihtoehto 1

Vaihtoehto 2, uusi lyhyt linjaus

Vaihtoehto 2 on vuonna 2005 valmistuneen välin Ylöjärvi – Vaasa kehittämissuunnitelmassa esitetyn vaihtoehdon mukainen. Vaihtoehdon 2 alkuosa noudattaa kantatien 65 (Uusi-Kuruntie) nykyistä linjausta. Elovainion teollisuusalueen kohdalla valtatie on linjattu uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie pohjoispuolelle.

Vaihtoehto 2 kulkee Leivätönsuon ja Isosuon kautta Tornivuoren eteläpuolelta ja Ison Työläjärven pohjoispuolelta. Vaihtoehto sivuaa Lainalammisuota pohjoispuolelta ja kulkee aivan Mäyräjärven pohjoispuolelta ja Ahvenusjärven eteläpuolelta. Tästä vaihtoehto 2 jatkaa suoraan länteen kohti nykyistä valtatieä kohdaten matkalla maantien 13157. Vaihtoehto 2 yhdistyy nykyiseen valtatiehen ennen Hämeenkyrön – Miharintien (mt 2624) liittymää. Vaihtoehdossa 2 valtatie sijaitsee uudessa maastokäytävässä noin 10 kilometrin matkalla.

Vaihtoehdossa 2 maastokäytävän matkalla on jonkin verran korkeustasoltaan vaihtelevaa maastoa. Maastokäytävä sijaitsee lähinnä metsäalueilla ja ylittää useita suoalueita, joista suurimmat Isosuo ja Leivätönsuo. Asuinrakennuksia maastokäytävän läheisyydessä on Ison Työläjärven pohjoispuolella ja maantien 13157 varrella.

Eritasoliittymiä rakennetaan Ylöjärven puolella Heinikon kohdalle ja Hämeenkyrössä Hämeenkyrön – Miharintien (mt 2624) kohdalle. Lisäksi paikallisen liikenteen turvaamiseen rakennetaan valtatie alittavia yhteyksiä. Uuden maastokäytävän osuudella nykyinen valtatie jää palvelemaan paikallisliikennettä rinnakkaistienä. Nykyiseltä valtatieltä poistetaan ohituskaistaosuudet.

Nopeusrajoitus valtatiellä on 100 km/h muualla paitsi Elovainion eritasoliittymän kohdalla nopeusrajoitus on 80 km/h. Koko valtatieosuus on keskikaiteellinen 2+2 sekaliikennetie.

Vaihtoehto 3, uusi pitkä linjaus

Vaihtoehto 3 noudattaa vuonna 1994 valmistuneessa yleissuunnitelmassa esitettyä vaihtoehtoa. Vaihtoehdot 2, 3a ja 3b noudattavat samaa maastokäytävää suunnittelualueen itäpäästä Uusi-Kuruntieltä Vääräjärven eteläpuolelle saakka. VE 3a kiertää Ahvenusjärven ja Pirttijärven eteläpuolelta ja VE 3b pohjoispuolelta. Tämän jälkeen linjaukset yhtyvät uudelleen ja noudattavat samaa maastokäytävää kulkien loivasti kohti nykyistä valtatieä 3. Tien yhtyy tiesuunnitelmavaiheessa olevaan Hämeenkyrön ohitustiehen.

Alavaihtoehto 3a

Vaihtoehdon 3a alkuosa noudattaa kantatien 65 (Uusi-Kuruntie) nykyistä linjausta. Elovainion teollisuusalueen kohdalla väylä sijoittuu uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie pohjoispuolelle. Vaihtoehto 3a kulkee Leivätönsuon ja Isosuon kautta Tornivuoren eteläpuolelta ja Ison Työläjärven pohjoispuolelta. Vaihtoehto sivuaa Lainalammisuota pohjoispuolelta ja kulkee aivan Mäyräjärven pohjoispuolelta ja

Ahvenusjärven eteläpuolelta. Maantien 13157 kohdalta vaihtoehto lähtee pohjoista kohti ylittäen Lakeissuon ja kulkee Kukunvuoren eteläpuolelta lähtien viistosti länsisuunnassa kohti nykyistä valtatieä. Vaihtoehto 3a yhdistyy nykyiseen valtatiehen Sarkkilanjärven itäpuolella. Vaihtoehdossa 3a valtatie sijaitsee uudessa maastokäytävässä noin 16 kilometrin matkalla.

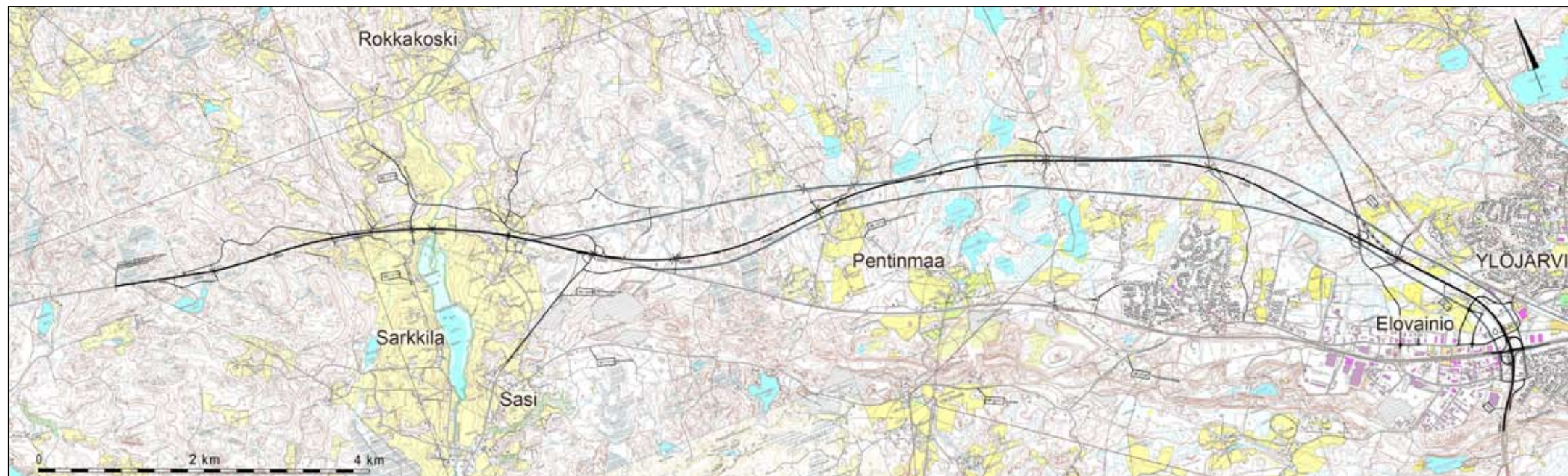
Vaihtoehto 3a sijaitsee pääosin metsämaisemassa, Sarkkilanjärven pohjoispuolella vaihtoehto 3a sijoittuu pelto-osuudelle. Vaihtoehto 3a ylittää myös useita suoalueita, joista suurimmat ovat Lakeissuo, Isosuo ja Leivätönsuo. Asuinrakennuksia maastokäytävän läheisyydessä on Ison Työläjärven pohjoispuolella ja maantien 13157 varrella.

Eritasoliittymiä rakennetaan Ylöjärvellä Heinikon kohdalle ja Jussilanmäen kohdalle Hämeenkyrön puolelle. Lisäksi paikallisen liikenteen turvaamiseen rakennetaan valtatie alittavia yhteyksiä. Nykyinen valtatie jää palvelemaan paikallisliikennettä rinnakkaistienä.

Nopeusrajoitus valtatiellä on 100 km/h muualla paitsi Elovainion eritasoliittymän kohdalla nopeusrajoitus on 80 km/h. Koko valtatieosuus on keskikaiteellinen 2+2 sekaliikennetie.

Alavaihtoehto 3b

Vaihtoehdon 3b alkuosa noudattaa kantatien 65 (Uusi-Kuruntie) nykyistä linjausta. Elovainion teollisuusalueen kohdalla väylä sijoittuu uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie pohjoispuolelle. Vaihtoehto 3b kulkee Leivätönsuon ja Isosuon kautta Tornivuoren eteläpuolelta ja Ison Työläjärven pohjoispuolelta. Vaihtoehto 3b sivuaa Lainalammisuota pohjoispuolelta. Vääräjärven kohdalla vaihtoehto 3b eroaa muista vaihtoehdoista ja suuntautuu Vääräjärven länsipuolelta ja Ahvenusjärven pohjoispuolelta Hautasuon yli. Tästä vaihtoehto 3b suuntautuu länteen ja yhtyy Lakeissuon ja Kukunvuoren välissä vaihtoehtoon 3a. Tästä vaihtoehto 3b lähtee viistosti länsisuunnassa kohti nykyistä valtatieä. Vaihtoehto 3b yhdistyy nykyiseen valtatiehen Sarkkilanjärven itä-



Kuva 19. Vaihtoehto 2

puolella. Vaihtoehdossa 3b valtatie sijaitsee uudessa maastokäytävässä noin 16 kilometrin matkalla.

Vaihtoehto 3b sijaitsee pääosin metsämaisemassa. Sarkkilanjärven pohjoispuolella vaihtoehto 3b sijoittuu vaihtoehdon 3a tavoin pelto-osuudelle. Etenkin vaihtoehdon itäpuolella korkeuserot maastossa ovat melko vaihtelevia. Vaihtoehto 3b ylittää myös useita suoalueita, joista suurimmat ovat Hautasuo, Isosuo ja Leivätönsuo. Asuinrakennuksia maastokäytävän läheisyydessä on Iso Työläjärven pohjoispuolella, Pirttijärven pohjoispuolella ja maantien 13157 varrella.

Eritasoliittymiä rakennetaan Ylöjärvellä Heinikon kohdalle ja Jussilanmäen kohdalle Hämeenkyrön puolelle. Lisäksi paikallisen liikenteen turvaamiseen rakennetaan valtatie alittavia yhteyksiä. Nykyinen valtatie jää palvelemaan paikallisliikennettä rinnakkaistienä.

Nopeusrajoitus valtatiellä on 100 km/h muualla paitsi Elovainion eritasoliittymän kohdalla nopeusrajoitus on 80 km/h. Koko valtatieosuus on keskikaiteellinen 2+2 sekaliikennetie.

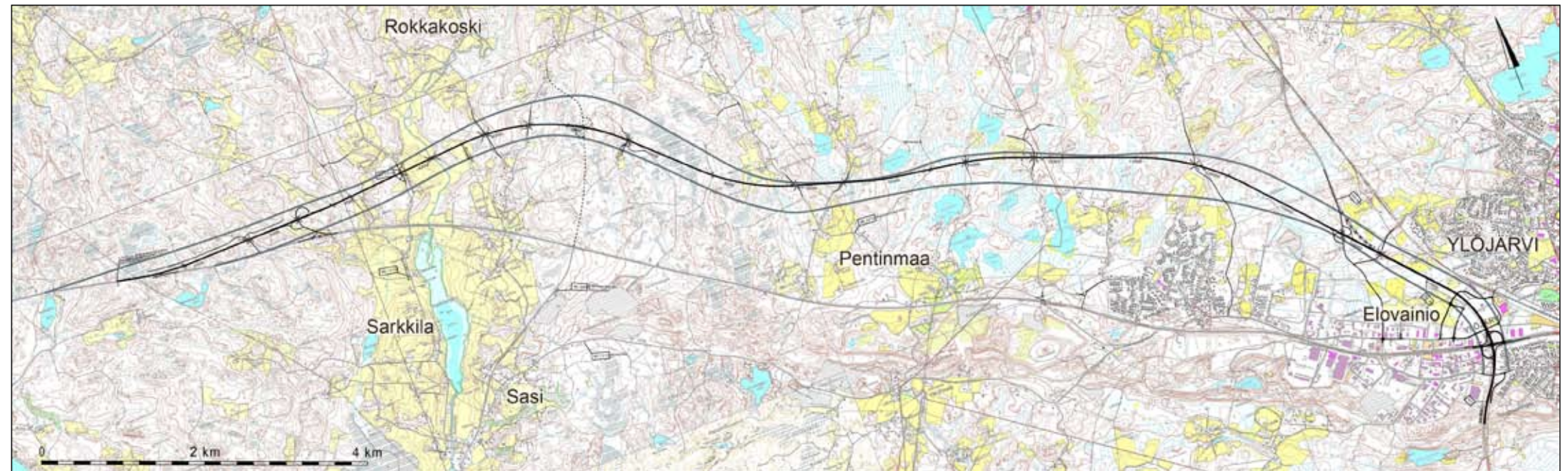
Sekä vaihtoehdossa 3a että 3b nykyiseltä valtatieltä poistetaan ohituskaistaosuudet. Hämeenkyrön – Miharintien (mt 2624) jatkaminen uudelle linjaukselle ja sen liittäminen valtatiehen eritasoliittymällä esitetään alustavana varauksena.

3.4 Liikenne

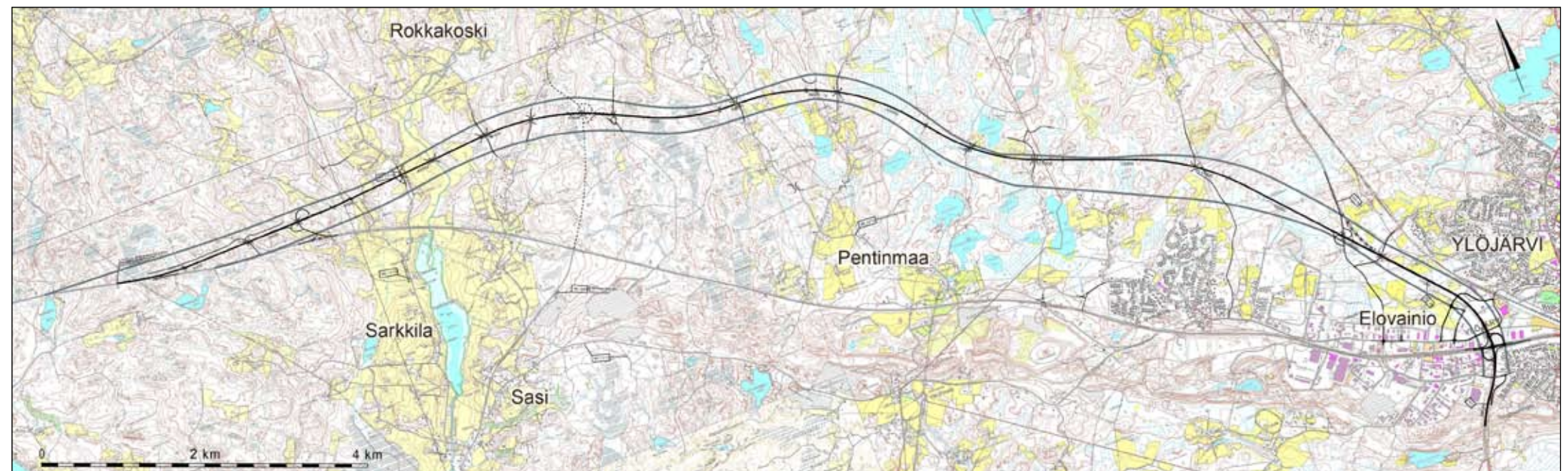
Liikennemäärät

Valtatiellä 3 liikkuu Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä vuoden 2007 tietojen mukaan noin 10 600 - 14 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatien liikennemäärät ovat suurimpia Ylöjärven päässä ja pienimmillään Pinsiön kohdalla. Keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 10 300 - 14 800. Raskaan liikenteen osuus on keskimäärin noin 9 - 13 %. Vuoden 2007 liikennemäärät näkyvät kuvassa 26.

Valtatien 3 liittyvien maanteiden osalta liikennemäärät ovat melko alhaisia (alle 800 ajon./vrk) lukuun ottamatta Uusi-Kuruntietä (kantatie 65), jonka nykyinen liikennemäärä on noin 6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 20. Vaihtoehto 3a



Kuva 21. Vaihtoehto 3b

Liikenneturvallisuus

Vuosina 2004–2008 suunnittelualueella (vt 3 Hämeenkyrö–Ylöjärvi, tieosat 203-205) on tapahtunut vuosittain noin 20 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista keskimäärin neljännes on johtanut henkilövahinkoihin.

Yleisimmät onnettomuustyytit suunnittelualueella ovat olleet yksittäis-, peräänajo- ja kääntymis-

tomuudet. Kohtaamisonnettomuudet ovat olleet suhteellisesti mitattuna vakavimpia: 67 % onnettomuuksista on johtanut henkilövahinkoon. Näistä valtaosa on ollut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.

Verrattaessa tilannetta valtateillä keskimäärin tapahtuviin henkilövahinko-onnettomuuksiin suunnittelualueella tapahtuu keskimääräistä enemmän ris-

teämis-, kääntymis- ja kohtaamisonnettomuuksia. Vastaavasti esimerkiksi yksittäisonnettomuuksia ja eläinonnettomuuksia väylällä tapahtuu keskimääräistä vähemmän.

Yhteysväylillä on isoja puutteita liikenneturvallisuudessa ja sujuvuudessa. Tien onnettomuustiheys on tun-
tuvasti suurempi kuin valtateillä keskimäärin. Onnet-
tomuusaste suunnittelualueella on kuitenkin hieman
alempi, koska liikennettä on huomattavasti enemmän
kuin valtateillä keskimäärin.

Liikenne-ennuste

Nykyiset liikennemäärätiedot perustuvat tierekisteriin sekä Ylöjärven päässä Tampereen seudun liikenne-
malliin (TALLI2005).

Liikenne-ennuste on laadittu Tiehallinnon kasvuker-
toimien ja aiemmin laadittujen selvitysten perusteella
sekä Ylöjärven päässä Tampereen seudun liikenne-
malliin (TALLI2005) avulla. Valtatien osalta liikenteen
ennustetaan kasvavan 43 % vuoteen 2030 mennessä.

Taulukko 1. Valtatien osalta liikenne-ennusteessa käytetyt kasvukertoimet.

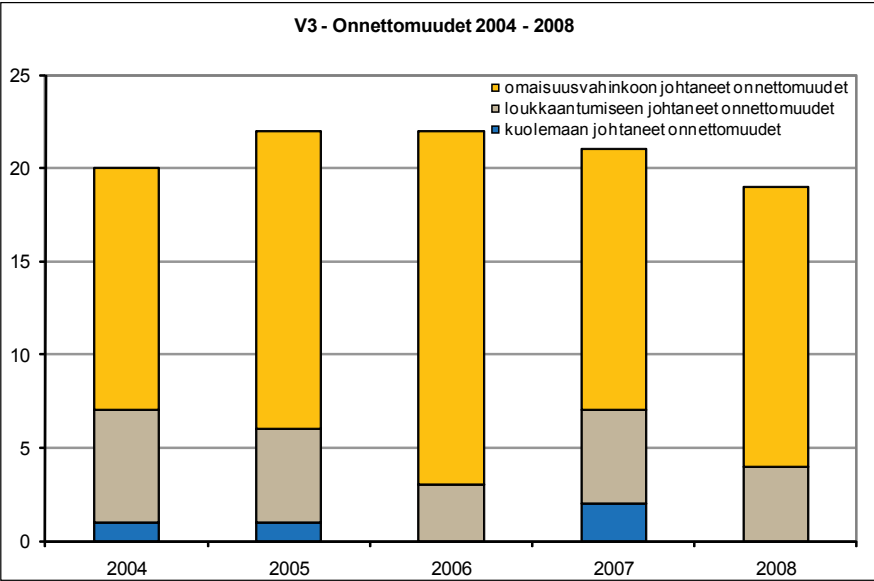
	2007-2020	2007-2030	2007-2050
Valtatie	+31%	+43%	+60%

Vuonna 2030 valtatiellä 3 Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä kulkee vuonna 2030 nykyisellä linjauksella vuorokaudessa noin 15 100 – 16 600 ajoneuvoa. Metsäkylän länsipuolella valtatiehen liittyvien teiden liikennemäärät pysyvät melko alhaisina. Ylöjärven päässä valtatiehen liittyvän katuverkon liikennemäärät ovat jonkin verran suurempia (noin 2000-4000 ajon./vrk).

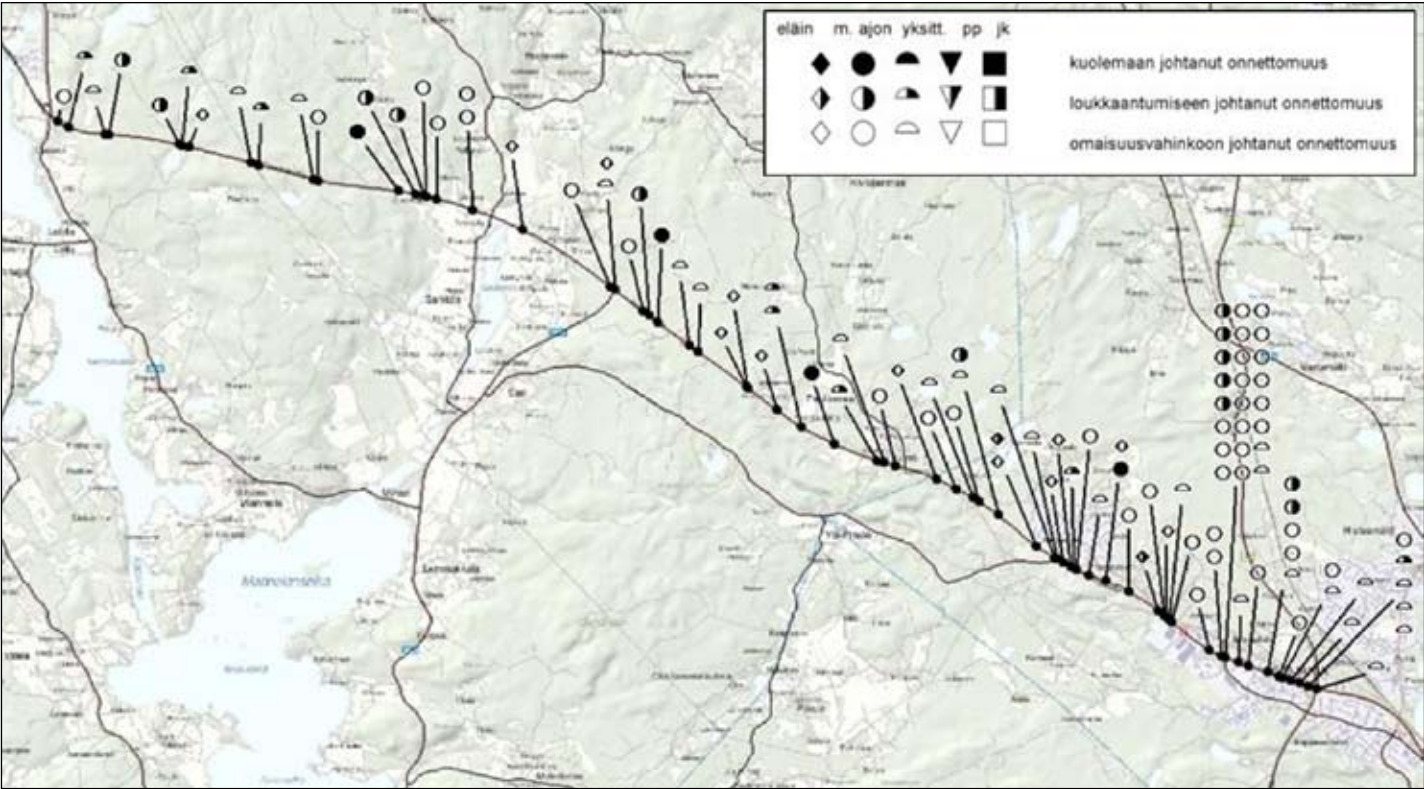
Mahdolliselle uudelle maastokäytävälle siirtyisi nykyiseltä valtatieltä vuonna 2030 12 500 (VE 3a ja 3b) – 13 200 (VE 2) ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenteen siirtymä aiheutuu nopeammasta matka-ajasta. Vaih-
toehdossa 2 uudella linjauksella on vaihtoehtoja 3a ja 3b enemmän liikennettä, koska Sasin ja Sarkkilan sekä Ylöjärven välinen liikenne saadaan liitettyä uudelle linjaukselle luontevammin.

Muutokset liikkumiseen, liikenneturvallisuuteen ja sujuvuuteen

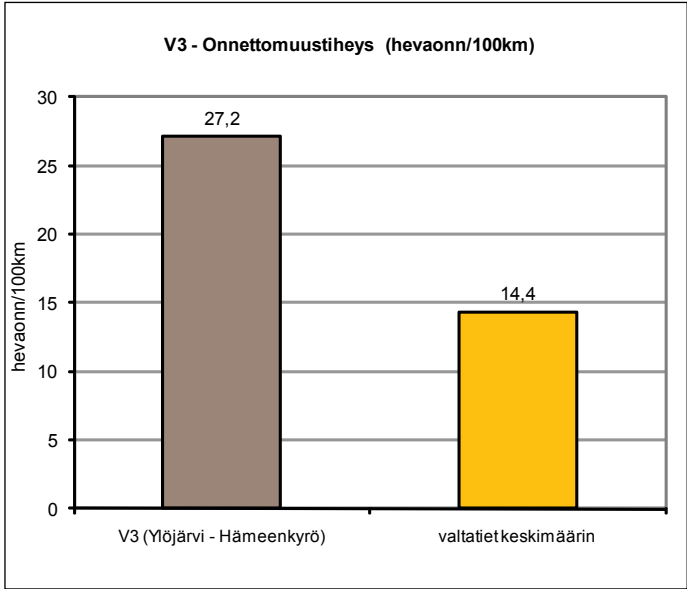
Liikenneturvallisuustarkastelut on laadittu nykylin-
jausvaihtoehdoille (VE 0, 0+ ja 1) TARVA 4.11-oh-
jelmistolla ja uusille linjausvaihtoehdoille (VE 2, 3a ja 3b) vastaavien teiden keskimääräisten onnet-
tomuusasteiden perusteella. Vaih-
toehtoja verrattiin vuoden 2030 liikennetilanteessa vaihtoehtoon 0 vuonna 2030. Lisäksi vaihtoehdon 0 osalta on kerrottu muutos nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä.



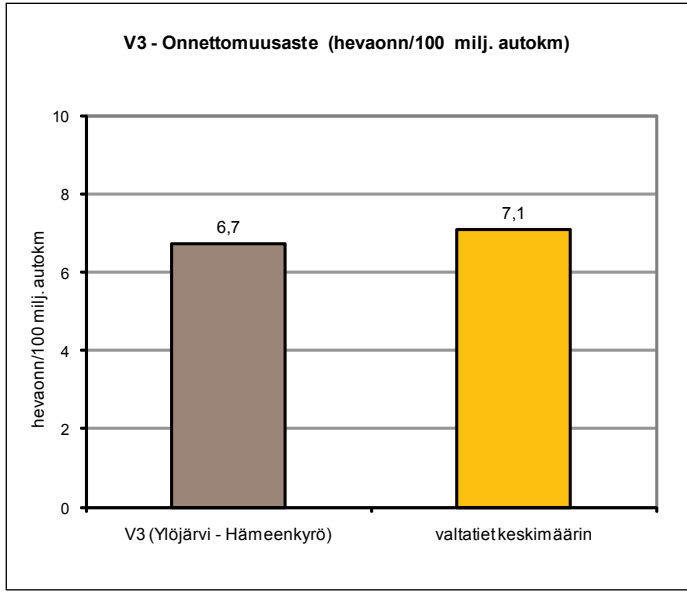
Kuva 22. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet suunnittelualueella vuosina 2004–2008



Kuva 23. Onnettomuudet valtatiellä 3 välillä Ylöjärvi – Hämeenkyrö vuosina 2004–2008. Kuva vasemmalla.



Kuva 24. Onnettomuustiheys (keskiarvo vuosilta 2004–2008)



Kuva 25. Onnettomuusaste (keskiarvo vuosilta 2004–2008)