

Yhteenveto arviointiselostuksesta annetuista lausunnoista ja mielipiteistä

Yhteysviranomainen on laatinut yhteenvedon viranomaisten lausunnoista ja yksittäisistä mielipiteistä. Kopiot alkuperäisistä mielipiteistä lähetään hankkeesta vastaavalle yhteysviranomaisen lausunnon kanssa. Alkuperäiset asiakirjat arkistoidaan Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa.

Ylöjärven kaupunki. YVA-selostuksesta on esitetty laajasti tierakentamisen vaikutukset ja vaihtoehtojen vertailua voidaan tehdä arvioitujen vaikutusten perusteella. Vaihtoehdossa 1 hyvinä puolina ovat pohjoisen metsäalueen pirstoutumattomuus, lajien suojelu, maisema- ja kulttuuriperintöön liittyvät seikat sekä pintavedet. Vaihtoehdot 2 ja 3 olisivat vaikutustarkastelun perusteella parempia taas nykyisten asukkaiden (melu, rakentamisen aikainen vaikutus), pohjavesien sekä yhdyskuntarakenteen, kaupungin keskustan toimivuuden ja alueiden käytön kannalta.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa jää vähemmälle tarkastelulle edelleen eri toimintojen yhteisvaikutus, erityisesti moottoritien ja kalliolouhinnan/jätteenkäsittelykeskuksen vaikutukset Työlänojaan.

Ylöjärven kaupunki painottaa linjausvaihtoehtojen pohdinnassa asukkaiden viihtyvyyteen, aluerakenteeseen, keskustan toimivuuteen, estevaikutuksiin ja pohjavesiin liittyviä seikkoja.

Ylöjärvi ottaa kantaa linjausvaihtoehtoihin tammikuussa 2010.

Ylöjärven kaupungin lausunto lisäselvityksistä. YVA-selvityksessä todetaan, että ekologisten käytävien osalta jatkosuunnittelu ja rakentamisen aikaiset luonnonolot ovat merkittäviä ekologisista käytäviä suunniteltaessa, koska rakentaminen ajoittunee yli 10 vuoden päähän. Ylöjärven kaupunki pitää myös tärkeänä jatkosuunnittelun tärkeyttä ja yksityiskohtaisemman suunnittelun joustavuutta linjausvaihtoehdon valinnan jälkeen. Luonnonolot muuttuvat, mistä esimerkkinä on erityisesti liito-oravan esiintymisen vaihtelu. Tehdystä tarkastelusta puuttuvat esimerkiksi vuoden 2010 inventoinneissa todetut uudet Elovainion esiintymät. Luonnonolot tulevat muuttumaan edelleen paljon seuraavien 10 vuoden aikana rakentamisen ja muun toiminnan vuoksi.

Natura-tarveharkinnassa todetaan, että hankkeilla ei ole sellaisia vaikutuksia, joiden perusteella Natura-arviointi tulisi tehdä. Harkinnassa on Perkonmäen osalta yhteisvaikutuksina mainittu läheiset osayleiskaavat, mutta läheisistä louhintahankkeista ei ole mainintaa. Arviointia vaikeuttaa luonnollisesti eri hankkeiden ajoittumisen epävarmuus.

Hämeenkyrön kunta. Suunnitelma-alueella on voimassa Sasi-Mahnala-Laitila osayleiskaava ja Pinsiönkankaan osayleiskaava. Suurin osa vaikutusten arviointialueesta on haja-asutusaluetta. Alustava tievaraus merkittiin Pirkanmaan seutukaavaan ja se on myös merkitty nykyisin voimassa olevaan 1.maakuntakaavaan. Tievaraus on tarkentunut neljään vaihtoehtoon, joiden ympäristövaikutuksia on nyt arvioitu. Vaihtoehdot ovat muodostuneet 1994 laaditun Soppeenmäki-Sarkkila yleissuunnitelman ja 2002 laaditun Tampere-Vaasa yhteysvälin kehittämisselvityksen pohjalta. Hämeenkyrön kunnasta on osallistuttu vaikutusten arvioinnin ohjausryhmään.

Hämeenkyrön kunta hyötyy Tampere-Vaasa valtatie linjauksen sijainnista kunnan alueella, mutta siitä on myös erittäin paljon haittaa. Valtatien levenämisen tarve tulee tiehallinnon omista tavoitteista. Valtatien leveneminen nelikaistaiseksi hyödyttää lähinnä naapurikuntaa ja pohjoisia maakuntia. Valtatien parantamisen tavoitteellinen toteutumisaikataulu on melko optimistinen 10 vuotta. Valtatien välityskyky nykyisellään riittäisi Hämeenkyrön kunnalle. Nopeuden nostolla ei ole kunnan toiminnan kannalta käytännön merkitystä. Olemassa olevien liittymien ja tien välityskyvyn parantaminen on luonnollisesti Hämeenkyrön kunnan etu. Vaihtoehtoihin mahdollisesti liittyvillä melusuojauksilla on merkittävä vaikutus maisemaan ja kunnan näkymiseen. Valtatieosuuksien melusuojausten hyöty on kuitenkin kiistaton asuttujen alueiden kohdalla.

Valtatien suunnittelun keskeneräisyys ja vaihtoehtojen erilaisuus on vaikeuttanut maankäytön suunnittelua alueella jo vuosikymmenien ajan. On ehdottoman tärkeää, että nyt valitaan selkeästi yksi esitetyistä vaihtoehtoista ja ryhdytään sitä voimakkaasti ajamaan eteenpäin.

Ympäristövaikutusten arvioinnin liitteenä olevan teknisen raportin* mukaan hyöty-kustannuslaskelmissa vaihtoehdot ovat huonoimmasta parhaimpaan: VE0+ (0,94); VE3B (1,01); VE3A (1,03); VE1 (1,25); VE2 (1,37). Teoreettinen kannattavuusraja on 1,0, jonka alle ei vaihtoehtoa kannattaisi toteuttaa. Laskelmassa on huomioitu kunnossapito-, aika-, onnettomuus-, päästö- ja melukustannukset. (*Yhteysviranomaisen huomautus: Tekninen raportti ei ole arviointiselostuksen liite, ja se ei ole osa YVA-menettelyä ja sen lausunnolla olleita asiakirjoja).

Seuraavassa tarkastellaan eri vaihtoehtojen vaikutuksia Hämeenkyrön kunnalle ja sen asukkaille.

VE0+

Hämeenkyrön kunnan omiin tarpeisiin riittäisi että valtatietä kehitettäisiin nykyisellä paikallaan vaihtoehdon 0+ pohjalta. Tien haitta- ja estevaikutus on tiedossa ja siihen ovat sopeutuneet niin ihmiset kuin eläimetkin. Eläimistön sopeutumisesta voidaan esimerkkinä mainita nykyisen valtatie reunametsikössä asustavat liito-oravat sekä lintujen suosima Sarkkilanjärvi. Tien leventäminen ei lisää melua muun kuin rakennusajankohdan osalta, joten melusuojausten rakentaminen Sarkkilanjärven kohdalle ei välttämättä olisi tarpeellista. Esitetyistä melusuojauksista seuraisi voimakas estevaikutus kun ne peittäisivät kunnan käyntikortin ohikulkijoille, palkitun valtakunnallisesti arvokkaan viljelysmaiseman. Hämeenkyrön ohitustien valmistuttua Sarkkilanjärven maiseman merkitys kunnan paikallistamisessa korostuu entisestään.

Vaihtoehdon parhaana puolena olisi esitetyistä vaihtoehtoista vähäisin estevaikutus. Joitakin valtatie nykyisiä liittymiä katkaistaisiin, mutta vaikutukset kohdistuisivat kuitenkin pieneen osaan asukkaista. Vaihtoehdon rakentamiskustannus olisi kokonaisuudessaankin vain noin 10 % muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Vastaavasti tien välityskyky säilyisi nykyisellä tasolla ja liikenteen mahdollisen lisääntymisen myötä se heikentyisi entisestään. Mahdolliset onnettomuudet aiheuttaisivat huomattavaa haittaa liikenteen sujumiselle kuten nykyisin. Erityisesti liikennöintimäärän lisääntymisestä johtuen vaihtoehto 0+:n esittäminen valittavaksi vaihtoehdoksi on perusteltua ainoastaan siihen saakka kunnes tien leventämisen linjausvaihtoehto saadaan valittua ja rakennettua.

VE1

Keskikaiteellisella 2+2-kaistaisella ratkaisulla nykyisellä valtatie linjauksella ei sallittaisi tasoliittymiä. Vaihtoehdon huonoimpia puolia on sen maisemallinen estevaikutus. Tien leventäminen ei lisää melua muun kuin rakennusajankohdan osalta, joten melusuojausten rakentaminen Sarkkilanjärven kohdalle ei välttämättä olisi tarpeellista. Melusuojauksista seuraisi samanlainen maisemallinen estevaikutus kuin mikä kuvattiin vaihtoehdossa 0+.

Vaihtoehdossa 1 nykyisen valtatielinjauksen välittömässä läheisyydessä olevien asuinkiinteistöjen liikenteen haitat kasvaisivat entisestään.

Valtatien rakentaminen nelikaistaiseksi nykyisellä linjauksella olisi kuitenkin yhtä kallis kuin kauempaa kiertävät uudet linjaukset. Lisäksi tien työnaikainen käyttö vaikeutuisi pitkäksi aikaa vaikka työ tehtäisiin osissa. Pohjavesisuojausjoututtaisiin uusien kaistojen osalta uusimaan ja laajentamaan lähes koko matkalta. Vaihtoehdon 1 toteutuminen ei kuitenkaan vaikuttaisi niin paljoa kuin muut vaihtoehdot Hämeenkyrön kunnan kehitykseen pitkällä aikavälillä.

YLEISESTI VE 2-3A-3B

Kaikkien kauempaa kiertävien vaihtoehtojen alueelle osuu merkittävä määrä uhanalaista luontoa, erityisesti Ylöjärven kaupungin alueella. Hämeenkyrön puolella uhanalaista luontoa on hajanaisemmin eri vaihtoehtojen kohdalla.

Pidempää kiertävien vaihtoehtojen alueella on Hämeenkyrössä paljon asutusta ja niiden ympäristö muuttuisi rajusti nykyisestä. Haja-asutusalueelle muuttamisen perusteet ja hyvät puolet katoaisivat niiltä, jotka ovat hakeutuneet nykyisen valtatielinjauksen pohjoispuolelle.

Nykyinen valtatie säilyisi näiden vaihtoehtojen toteutuessa osin ennallaan ja tulisi paikallisen liikenteen käyttöön. Uudet vaihtoehtolinjaukset sijoittuvat pääosin pohjavesialueiden ulkopuolelle. Vaikutusten arvioinnin perusteella molemmat ns. pitkät vaihtoehdot (3A ja 3B) ovat suuruusluokaltaan suurin piirtein yhtä kalliita. Vaihtoehto 2 olisi noin 10 % halvempi (7-10 miljoonaa € nykyisellä hintatasolla arvioituna). Säästö ei ole huomattava, mutta kauempaa kiertävät vaihtoehdot ovat kalliimpia pituuksiensa vuoksi.

VE 2

Vaihtoehdosta tulisi eniten haittaa niille Hämeenkyrön haja-asutusalueen talouksille, jotka sijaitsivat uuden valtatielinjauksen ja Pentinmaantien risteävällä kohdalla sekä Ahvenisjärven etelärannan loma-asukkaille, joiden läheltä linjaus kulkisi. Lisäksi nykyisen Miharintien liittymästä länteen olevien asuinkiinteistöjen liikenteen haitat kasvaisivat nykyisestä.

Linjauksen kohdalla on uhanalaista lajistoa lähinnä nykyisen valtatielinjauksen varrella, Sasin liittymän kohdalla.

Tielinjaus ohittaa pohjavesialueet melkein kokonaan. Pohjavesisuojausjauksia jouduttaisiin Miharintien liittymän kohdalta uusimaan ja laajentamaan. Melusuojauksista seuraisi samanlainen maisemallinen estevaikutus kuin mikä kuvattiin vaihtoehdossa 0+. Siltä osin kun valtatieta levennettäisiin nykyisellä paikallaan Sasista Rokkakoskentien haaraan, tien työnaikainen käyttö ja liikkuminen vaikeutuisivat vaikka työ tehtäisiin osissa.

Sasista Hämeenkyrön keskustan suuntaan valtatie säilyttäisi nykyisen estevaikutuksensa samalla tavalla kuin vaihtoehdossa 1. Vaihtoehto merkitsisi sitä, että nykyisen valtatielinjauksen ja uuden linjauksen välisen alueen maankäyttöä tulisi suunnitella tarkkaan ja siihen kohdistuisi rakennuspainetta, mutta vaihtoehto ei vaikuttaisi maankäyttöön ja sen suunnitteluun nykytilanteeseen nähden niin paljon kuin vaihtoehdot 3A ja B. Vaihtoehdon 2 pohjoispuoliselle asutukselle ei tulisi niin paljon suoria haittavaikutuksia.

Vaihtoehto olisi uusista linjausvaihtoehdoista edullisin toteuttaa. Hankkeen toteutumisen kannalta olisi järkevää että valittaisiin mahdollisimman pian toteutettavissa oleva vaihtoehto.

VE 3A

Vaihtoehdon huonoimpia puolia ovat sen sijoittuminen metsätalousvaltaiselle alueelle, jonne on levinnyt haja-asutusta. Siitä suurin osa on hakeutunut alueelle olettaen, että nykyisen valtatieen vaikutus ei koskisi heitä.

Vaihtoehdosta tulisi eniten haittaa niille Hämeenkyrön haja-asutusalueen talouksille, jotka sijaitsivat uuden valtatielinjauksen ja Pentinmaantien risteävällä kohdalla sekä Ahvenisjärven etelärannan loma-asukkaille sekä joillekin Rokkakosken asukkaille, joiden läheltä linjaus kulkisi.

Tielinjaukselle osuu Hämeenkyrön kunnan alueella vaihtoehdon länsipäässä myös huomattava määrä uhanalaista lajistoa, jonka kiertämiseen ei ole ympäristövaikutusten arvioinnissa varauduttu. Vaihtoehto merkitsisi sitä, että nykyisen valtatielinjauksen ja uuden linjauksen välisen alueen maankäyttöä tulisi suunnitella tarkkaan ja siihen kohdistuisi valtava rakennuspaine. Kun huomioidaan Hämeenkyrön ohitustien toteutuminen ja kunnan viimeaikaiset maanhankinnat sen lähettyvillä, vaihtoehdon valitsemisesta voi olla haittaa kunnan taajaman kehittymiselle, mikäli toimintoja hakeutuisi uuden ja vanhan valtatie väliselle alueelle. Kunnan kannalta olisi tärkeää, että vaihtoehdon 3A tielinjaukselta tehtäisiin seututieyhteys Miharintielle. Tiehallinto on ilmoittanut, ettei se tässä vaiheessa pidä kyseistä seututieyhteyttä tarpeellisena.

VE 3B

Linjauksen alle jäisi uudehkoja omakotitaloja jotka ovat hakeutuneet alueelle olettaen että tien vaikutus ei ulottuisi niin pohjoiseen. Vaihtoehto tulisi aiheuttamaan huomattavaa haittaa näille asukkaille koska heidän kotinsa jäisivät käytännössä tien alle. Vaihtoehdosta tulisi lisäksi haittaa Mäkelä-Haavistontien ja Pentinmaantien risteävien kohtien asukkaille sekä Vääräjäjärven etelärannan loma-asukkaille, sekä joillekin Rokkakosken asukkaille.

Tielinjaukselle osuu vaihtoehdon länsipäässä huomattava määrä uhanalaista lajistoa jonka kiertämiseen ei ole ympäristövaikutusten arvioinnissa varauduttu.

Vaihtoehto merkitsisi sitä että nykyisen valtatielinjauksen ja uuden linjauksen välisen alueen maankäyttöä tulisi suunnitella tarkkaan ja siihen kohdistuisi valtava rakennuspaine. Kun huomioidaan

daan Hämeenkyrön ohitustien toteutuminen ja kunnan viimeaikaiset maanhankinnat sen lähettyvillä, vaihtoehdon valitsemisesta voi olla haittaa kunnan taajaman kehittymiselle, mikäli toimintoja hakeutuisi uuden ja vanhan valtatie väliselle alueelle. Kunnan kannalta olisi tärkeää, että myös vaihtoehdon 3B tielinjaukselta tehtäisiin seututieyhteys Miharintielle. Tiehallinto on ilmoittanut, ettei se tässä vaiheessa pidä kyseistä seututieyhteyttä tarpeellisena.

Yhteenvedo. Kunnalle on tärkeää se, että nyt valitaan yksi selkeä maastokäytävä jotta maankäytön suunnittelu muilla alueilla voi jatkua. Valinta vaihtoehtojen välillä ei ole helppoa, koska jokaisella vaihtoehdolla on edellä luetellut hyvät ja huonot puolensa. Matemaattisesti tarkasteltuna vaikutusarvioinnin hyöty-kustannuslaskelman perusteella parhaan tuloksen saa vaihtoehto 2 ja kannattavuusrajan alapuolelle jää ainoastaan vaihtoehto 0+. (* ks. edellä).

Edellä kuvattujen perustelujen johdosta vaihtoehto nro 2 vaikuttaisi kunnan kannalta järkevimmältä vaihtoehdolta ja se tulisi nyt valita toteutettavaksi maastokäytäväksi.

Lausunto lisäselvityksistä. Hämeenkyrön kunta toistaa aiemmat lausuntonsa ja lisää että hankkeen maastokäytävä tulee valita kuntien lausuntojen mukaisesti, eikä muita vaihtoehtoisia linjauksia pidä esittää jatkosuunnitelmissa.

Pirkanmaan maakuntamuseo on tutustunut valtatie 3 parantamista koskevaan ympäristövaikutusten arviointiselostukseen, joka koskee Ylöjärven Soppeenmäen ja Hämeenkyrön Sarkkilan välillistä aluetta. Arviointi on tehty vaihtoehdoista VE 0, VE 0+, VE 1, VE 2 ja VE 3. Näistä 0, 0+ ja 1 sijoittuvat nykyisen valtatie maastokäytävään, muissa vaihtoehdoissa 2+2-kaistainen tie on linjattu uusiin maastokäytäviin. Arviointiselostus käsittää varsinaisen hankkeen vaikutusten arvioinnin ja se koskee mm. vaihtoehtojen vaikutuksia kulttuuriperintöön.

Arkeologisen kulttuuriympäristön osalta museo toteaa, että alueen ennestään tunnetut kiinteät muinaisjäännökset sijaitsevat nykyisen valtatie välittömässä läheisyydessä. Linjauksilla 1–3 ei ole tehty arkeologista inventointia tämän hankkeen johdosta eikä museon tietojen mukaan muutoinkaan lukuun ottamatta Ylöjärven Metsäkylän osayleiskaava-alueetta (inventointi 2009, ei todettu kiinteitä muinaisjäännöksiä). Vaihtoehtoja arvioitaessa ei siten ole ollut tiedossa, sijaitseeko linjauksilla 1–3 muinaismuistolaita rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä. Arvioinnissa käytetyn tiedon luotettavuuteen vaikuttaa myös se, että historiallisen ajan jäännösten tarkentuneet suojeluohjeet ovat tuoneet muinaismuistolain piiriin aikaisempaa enemmän muinaisjäännöksiä, myös edelleen rakennetuissa pihapiireissä. Lisäksi metsäalueilla esiintyy tyypillisesti mm. elinkeinohistoriallisia muinaisjäännöksiä.

Arviointiselostuksen mukaan arkeologinen inventointi tehdään hankkeen yleissuunnitelmavaiheessa. Tavoitteissa todetaan hankkeen edistävän kulttuurista kestävyyttä, kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön säilymistä ja alueen kulttuuriympäristön huomioon ottamista sekä suojelukohteiden arvon ja erityispiirteiden huomioon ottamista (1.3.) Oikea-aikainen huomioon ottaminen merkitsee esimerkiksi sitä, että linjauksen valinta perustuu ajan tasalla oleviin tietoihin muinaisjäännöksistä ja muusta kulttuuriympäristöstä. Selvitysten puuttumisen vuoksi arvioinnin toteutustapa on ristiriidassa hankkeen tavoitteiden kanssa ja arvioinnin tulos ongelmallinen. Vaihtoehtojen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia kulttuuriympäristöön ei puutteellisen tiedon vuoksi voida tunnistaa.

Rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta vaikutusten arviointi keskittyy Sasi-Mahnan valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen Sarkkilanjärven rannoilla ja järven pohjoispuolella, mutta tuo esiin myös Pentinmaan alueen historiallisen rakennuskannan. Vaikutusten arvioinnin pohjaksi on koottu tietoa alueen maankäytön historiasta, kylärakenteesta, kulkureiteistä ja maisemasta. Tarkempia kohdekohtaisia rakennetun ympäristön kuvauksia ei aineistoon sisälly. Analyysikartta suunnittelualueen kulttuuriympäristön nykytilasta ei ota kantaa alueen kulttuurihistoriallisiin arvoihin vaan arvot tuodaan aluerajauksina esille vaikutuksia koskevalla kartalla. Analyysi jää varsin ohueksi kulttuurihistoriallisten arvojen ja erityisesti paikallisesti arvokkaiden kohteiden ja aluekokonaisuuksien osalta. Valtakunnallisesti arvokkaan Sarkkilanjärven ympäristön ra-

kennetun kulttuuriympäristön arvot puuttuvat kartalta mm. Palkon kyläasutuksen osalta, kuten myös Ylöjärven Metsäkylän alueelta.

Suunnitelman keskeisimmät vaikutukset on kuitenkin pystytty esittelemään kohtuullisella tavalla. Niiden voidaan todeta kohdistuvan Sarkkilanjärven rannoille ja samaan alueeseen liittyvällä VT3 pohjoispuolelle sijoittuvalle laajalle ja erityisen edustavalle kulttuurimaisema-alueelle. Vaihtoehtojen VE2, 3a ja 3b vaikutuksia paikallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin mm. Pentinmaan kohdalla ei pystytä tarkemmin arvioimaan selityksen puutteellisuuden vuoksi. Metsäkylän alueelta on käytettävissä selvitysaineistoa, joka on myös syytä huomioida vaikutusten arvioinnissa.

Edeltävän perusteella ja riittävien selvitysten puuttuessa vaihtoehdot VE 0 ja 0+ ovat esitetyistä vaihtoehdoista kulttuuriympäristön osalta puолlettavissa.

Maakuntamuseon lausunto lisäselvityksestä, Arkeologiset muinaisjäännökset. Maakuntamuseo on tutustunut Mikroluitti Oy:n tekemään arkeologisen inventoinnin raporttiin (2010) ja toteaa, että se on pääosin. Raporttia tulee kuitenkin täydentää vielä seuraavasti. Inventointiraportin sivulla 6 on esitetty 1840-luvun pitäjänkartta, johon on asemoitu nykyinen tielinja (koskee vaihtoehtoja 0, 0+ ja 1). Tämän linjan lähellä pitäjänkartalla on merkintä myllynpaikasta. Vanhojen vesimyllyjen jäännökset sekä niihin liittyvät pato- ja uomarakenteet ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä. Inventointiraporttia tulee täydentää kyseistä myllynpaikkaa koskevalla kohdekuvauksella, joka perustuu riittäviin arkistolähteisiin (mm. 1840-lukua vanhempi karttalähde) ja maastotarkastushavaintoihin. Kyseistä kohdetta ei ole aikaisemmin tarkastettu arkeologisesti. Selvityksen täydennys tulee vielä toimittaa maakuntamuseoon, joka ottaa kantaa sen pohjalta selvityksen riittävyyteen.

Inventoinnissa vaihtoehtoisilta linjausalueilta todettiin kaksi ennestään tuntematonta kiinteää muinaisjäännöstä, kivikautinen asuinpaikka Pitkäsuo (rauhotusluokka 2) ja historiallisen ajan hiilimiilu Kankaanmaa (rauhotusluokka 3.). Kivikautinen asuinpaikka on rajattu alustavasti inventoinnissa eikä sen tarkkoja maanalaisia rajoja tunneta riittävästi. Muinaisjäännösalue tulee ottaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa huomioon muinaismuistolain edellyttämällä tavalla (MML 1. 4 §). Hiilimiilu kuuluu selvitystietojen perusteella rauhotusluokkaan 3 eikä se enää vaikuta maankäyttöön.

Länsi-Suomen Sotilasläänin Esikunta viittaa aikaisemmin 27.3.2009 antamaansa lausuntoon eikä sillä ole muuta huomautettavaa. Kyseinen lausunto on toimitettu eri osapuolille.

Pirkanmaan liitto. Valtatie 3:n linjaus kyseessä olevalla välillä päätetään käynnissä olevan Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan laatimisen yhteydessä. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa esitettyjen vaihtoehtojen VE 0, VE 0+ ja VE 1 ei voida katsoa olevan maakuntakaavan ohjeellisen tielinjauksen mukaisia. Muuten ympäristövaikutusten arviointiselostukseen ei ole huomauttamista.

Yhteisöjen mielipiteet

Ylöjärven yrittäjät. Vaihtoehto 3a tai 3b reitille on jo suunnitelmissa teollisuustontteja ym. kaavoitusta, joten logistisesti ajateltuna liikenne siirtynee Ylöjärven keskustasta Kurun suuntaan. Myös uusi Viljakkalan taajama lähestyy pikkuhiljaa Ylöjärven palveluja. Oletamme kolmenkulman alueen täytyttyä liike-elämän siirtyvän III-tietä Kuru-Viljakkala-Hämeenkyrö suuntaan. VE1 moottoriliikenneiksi muutettuna halkoo jo entisestään tosi pirstoutunutta kaupungin ydinkeskustaa. Ylöjärven keskustan yrittäjät ja asukkaat joutuvat liikkumismottiin. Samoin joukkoliikenne, jota meidän tulisi kehittää palvelubussiperiaatteella, kärsisi vanhan reitin valinnassa.

Gasum Oy. Alueen rakentaminen yleissuunnitelmien luonnosvaihtoehtojen mukaisesti aiheuttaa maakaasuputken ja VT3:n risteämisiä. Maakaasuputken sijainti on tarkoituksenmukaista selvittää tiesuunnitelmien yhteydessä. Gasum Oy ei vastaa maakaasuputken siirroista aiheutuvista kustannuksista. Rakennusten ja rakenteiden suojaetäisyyksistä säädetään maakaasun käsittelyn turvalli-

suudesta annetussa asetuksessa (551 / 2009). Asetus liitteenä. Sijainti (Putkiväli:4800001 Sasi – Kyröskoski, Paalu:166.77 - 95m)

Pirkanmaan Lintutieteellinen Yhdistys ry. valvoo toimialueellaan Pirkanmaalla linnuston ja linnustonsuojelun etuja. Tästä syystä yhdistys on osallinen sellaisissa kaavoitusasioissa, joissa vaikutetaan edellä mainittuihin asioihin.

YVA-selostuksesta käy ilmi, että eri vaihtoehtoilla on useita vastakkaisiakin seurauksia. Jos tällöin korostetaan liikaa vain joitakin aspekteja, lopullisesta ratkaisusta tulee epätasapainoinen. Vaarana on, että lopullinen tielinjaus tehdään yksipuolisesti vain taloudellisen kasvuun ja liikenteen kasvunnusteisiin nojautuen.

Nykyisessä ja tulevaisuuden tilanteessa on mielestämme syytä painottaa esim. mahdollisimman yhtenäisten metsäalueiden säilyttämistä. Tässä VT 3 parantamissuunnitelmassa se merkitsee sitä, että vaihtoehtoilla 3a ja 3b on oltava todella painavat perusteet, ennen kuin ne ovat hyväksyttävissä olevia vaihtoehtoja. Edellä mainittujen linjausvaihtoehtojen alle jäisi yhtenäistä metsäaluetta, järviä, soita ja peltoja. Lisäksi nuo vaihtoehdot siirtäisivät melua uusille alueille.

Pitäytyminen nykyisellä tielinjauksella (VE0-VE1) tuo mukanaan mahdollisia haittoja. YVA-selostuksesta on tuotu esille mm. liikenteen melun lisääntyminen tiheällä asutusalueella, suolojen aiheuttama mahdollinen riski, melun lisääntyminen tien eteläpuolella olevalla harjuaalueella ja retkeilyalueella sekä sitten haittavaikutukset Sarkkilanjärven Natura-alueella. Selostuksessa voi kuitenkin päätellä, että näitä haittoja on mahdollista vähentää ja jäljelle jäävät haitat eivät ole välttämättä kovin tuntuvia.

Pohjaveden pilaantumisriski on yksi vahva peruste siirtää nykyinen tielinjaus alueelle, jossa pohjavesiä ei ole. Pohjaveden pilaantumisriski kasvaa tien rakentamismuutoksissa ja tien käytön yhteydessä suolauksen ja vaarallisten aineiden kuljettamisen vuoksi. Pohjaveden suojausta on kuitenkin mahdollista parantaa, joten tämä uhka nykyisillä tiedoilla ei ole riittävä peruste lähteä tuhoamaan luontoalueita tien pohjoisalueella.

Sarkkilanjärven Natura-alueen osalta (SPA-alue) on YVA-selostuksessa todettu, että tien parantamistyö lisää meluhaittoja nykyisestään, mutta tien parannuksen valmistuttua meluhaitat voivat jopa vähentyä nykyisestä erilaisten melusteiden vuoksi. Näin ollen tien muuttaminen nelikaistaiseksi nykyisellä linjauksella ei vaikuttane tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella Sarkkilanjärven Natura-alueeseen sillä tavalla haitallisesti nykyiseen tilanteeseen verrattuna, että tämä vaatisi linjauksen siirtämistä pohjoiseen Sarkkilan kohdalla. Mutta nämä selvitykset ja niistä saadut tiedot ovat varsin puutteelliset.

Tielinjausten vaikutusalueella on myös kolme muuta Natura-aluetta. Siellä sijaitsevat Perkonmäki (FI356001, SCI), Hirvijärvi (FI356005, SPA) ja Pinsiön-Matalusjoki (FI0356004, SCI). Näiden lisäksi linjausten vaikutuspiiriin jää muitakin luonnonsuojelualueita.

Pirkanmaan Lintutieteellinen Yhdistys katsoo, että jos tielinjaus säilytetään nykyisellään Sarkkilanjärven Natura-alueen kohdalla, on välttämätöntä saada lisätietoja parannettavan tien vaikutuksista Natura-alueeseen sekä alueen peltoihin ja luhtiin. Lisäksi on selvitettävä, vaikuttaako tien linjauksen mahdollinen nostaminen ja liikennemäärien kasvaminen esim. lintujen ja autojen välisiin yhteentörmäyksiin. Tästä syystä on edellytettävä, että Sarkkilanjärven Natura-alueen osalta tehdään Natura-selvitys tien aiheuttamista riskitekijöistä alueen luonnolle. Näin saadaan lisää välttämätöntä tietoa lopullista linjausvalintaa varten.

Nykyisen VT 3 muuttaminen nelikaistaiseksi nykyisellä linjauksella parantaa liikenneturvallisuutta, joten liikenneturvallisuuden parantamisen vuoksi linjausta ei ole tarvetta muuttaa pohjoiseen päin uusille linjauksille. Valtatien pitäminen nykyisellä linjauksella lisää tietenkin alueella nyt asuvien haittoja mm. liikenteen lisääntymisen ja melun vuoksi, mutta tämä ei ole riittävän painava peruste

lähteä linjaamaan uutta tietä uuteen paikkaan siten, että yhtenäisiä metsäalueita pirstotaan ja muidakin luontoarvoja tuhotaan tai vaarannetaan. On myös muistettava, että ennusteet liikennemääristä ja asutuksen kasvamisesta ovat aina hyvinkin epävarmoja ennusteita.

Yhtenä vaihtoehtona on sellaisen uuden lyhyen linjauksen miettiminen, joka ohittaisi Sarkkilanjärven ja Sarkkilan alueen nykyisen linjauksen hieman pohjoisempaa ja näin Sarkkilan alueelle syntyvät mahdolliset haitat minimoitaisiin.

Tielinjausten suunnittelussa on tarkoin otettava huomioon alueen linnusto ja muu luonto. Tämä vaatii esim. yksityiskohtaisten linnustoselvityksen tekemistä. Myös muista luontoarvoista ja siitä, miten tienlinjat niihin vaikuttavat, on tehtävä riittävän perusteelliset selvitykset. Mitään lopullista tielinjausvaihtoehtoa, johon sitoudutaan, ei pidä päättää, jos nämä edellä mainitut selvitykset eivät ole riittävän perusteellisesti tehtyjä eikä niistä saatua tietoa ole analysoitu konkreettisesti.

Pirkanmaan Lintutieteellisen Yhdistyksen mielestä on valittava sellainen vaihtoehto, joka säästää luontoarvoja mahdollisimman hyvin. Samalla on myös otettava huomioon se, että näin saavutetaan myös muut tien parantamiselle asetetut tavoitteet riittävästi. Kun tarkastelee nykyisen käytävissä olevan tiedon valossa eri linjausvaihtoehtoja, niin vaihtoehto, joka nojautuu VT 3 nykyiseen linjaukseen, tuntuu toteuttamiskelpoiselta ratkaisulta. Tähänkin vaihtoehtoon lopullisesti sitoutuminen edellyttää lisää tietoa ja selvityksiä tien parantamisen vaikutuksista Natura-alueen ja sen lähi-alueiden linnustoon ja muuhun luontoon.

Jos nykyinen linjaus uusien selvitysten kautta alkaa tuntua vähemmän toteuttamiskelpoiselta ratkaisulta, on vaihtoehto 3a otettava tarkasteluun. Mutta molemmat 3-vaihtoehdot merkitsevät sitä, että mm. yhtenäistä metsäaluetta pirstotaan ja suoalueita tuhotaan. Tämä merkitsisi sitä, että tulevaisuudessa entistä tärkeämmät hiljaiset alueet vähenisivät tuolla alueella ja monet luontoarvot vaarantuisivat. Näin ollen myös 3a-vaihtoehto vaatii olennaisesti enemmän selvityksiä, jotta lopullinen päätös sen soveltuvuudelle tielinjaukselle voidaan tehdä, jos nykyisen linjauksen vaihtoehto joudutaan hylkäämään painavien syiden vuoksi.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry., Kyrön Luonto ry. ja Ylöjärven Luonto ry. kannattavat parannettua vaihtoehtoa 0+, jota tulee täydentää muun muassa melu- ja pohjavesisuojuuksilla. Vaihtoehto on selvästi paras luonnonarvojen ja luonnon monimuotoisuuden, luonnonvarojen, maiseman ja kulttuuriympäristön kannalta. Se turvaa uusia linjauksia paremmin myös nykyisten asuinalueiden rauhan ja virkistysyhteydet.

Arviointiselostus vaikuttaa kattavalta ja monipuoliselta, mutta osoittautuu aukolliseksi, osin jopa kelvottomaksi. Yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa esittämiä täydennyksiä ja korjauksia ei ole otettu läheskään kattavasti huomioon. Joitakin asioita on myös jätetty perusteettomasti selvitettäväksi yleissuunnitelmavaiheeseen.

Vaihtoehtojen loppuvertailussa ja ennen kaikkea tavoitteiden saavuttamisarvioinnissa tuloksia on tulkittu sietämättömän tarkoitushakuisesti. Hankkeesta vastaava on tulkinnoillaan ja kirjauksillaan selkeästi arvottanut vaihtoehtoja, jopa arvioinnin tuloksia manipuloidulla ja vääristämällä. Myös vaikutuksia (osin heikosti) havainnollistavissa kartoissa on perusteettomia eroja esimerkiksi siinä, ovatko jotkin asuinrakennukset näkyvillä kartassa vai eivät.

Hankkeen tavoitteet ovat asianmukaiset. Luonnon- ja ympäristönsuojelun tavoitteita sisältyy sekä valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin että seudullisiin ja paikallisiin tavoitteisiin. Tiehallinnon tavoitteissa puhutaan vain laatutasosta ja korkeatasoisuudesta. Niiden merkitystä ei avata, eivätkä Tiehallinnon määrittelemiin laatutasovaatimuksiin mahdollisesti sisäänrakennetut ympäristötavoitteet käy mitenkään ilmi.

Tavoitteiden esittelyn lopuksi todetaan, että vaihtoehtojen on oltava kustannuksiltaan toteuttamiskelpoisia ja vaikutuksiltaan hyväksyttäviä ja että, jos jokin vaihtoehto todetaan menettelyn aikana

toteuttamiskelvottomaksi, sen jatkoselvittely lopetetaan (s. 9). Herää kysymys, onko vaihtoehto 0+ edes suunniteltu vakavassa mielessä kilpailukykyiseksi vaihtoehdoksi ja onko sen jatkoselvittely jo ennalta päätetty lopettaa, koska esimerkiksi meluntorjuntaan ei ole kiinnitetty lainkaan huomiota eikä pohjavesisuojausaiota parantaa.

Hankkeen toteuttamisvaihtoehtojen kuvaus on aivan liian ylimalkainen. Eri linjausvaihtoehtoja esittävät kartat ovat luonnosmaisia, eikä niissä ole selityksiä edes karttojen vähäisille merkinnöille. Tielinjausten vaatiman maastokäytävän leveyttä ei kerrota. Kuvauksiin ei sisälly lainkaan havainnekuvia tai muuta vastaavaa materiaalia, joiden avulla vaihtoehtojen tarjoamaa todellisuutta olisi helpompi hahmottaa.

Vaihtoehtoihin 0+, 1 ja 2 sisältyy uusiakin rinnakkaisteitä, joiden sijaintia ei mainita eikä kilometrimäärää edes arvioida, vaikka ainakin osa niistä vaatii uusia maastokäytäviä ja siltoja.

Vaihtoehdon 0+ kuvaus ja karttapiirros ovat erittäin ylimalkaisia (s. 18). Karttapiirroksen mustilta langanpätkiltä näyttävät viivat merkinnevät uusia rinnakkaistiejärjestelyjä, jotka tekstissä vain mainitaan, täsmentämättä ja tarkemmin kuvaamatta. Kartasta ei selviä, mitkä liittymät on tarkoitus katkaista. Liittymien vähentäminen on kuitenkin ollut asukkaiden huolenaiheena esillä yleisötilaisuuksissa.

Katkaistavat liittymät ja rinnakkaistiejärjestelyistä merkittävimmät olisi tullut kuvauksessa vähintään paikantaa ja kuvailla tekstissä ymmärrettävämmiin ja tarkemmin. Esimerkiksi Sarkkijärven pohjoispuolelle, Äköntien ja Rokkakoskentie väliin piirretty uusi rinnakkaistie ylittää maisemallisesti tärkeän Rokkakoskenjoen laakson. Rinnakkaistie sisältyy myös vaihtoehtoihin 1 ja 2. Tälle rinnakkaistien linjausesitykselle tulee etsiä jatkosuunnittelussa maiseman, luonnon ja ympäristön suojelun kannalta kestävämpi vaihtoehto.

Kuvauksesta ei käy ilmi, miksi vaihtoehdossa 0+ ei ole suunniteltu melusuojausaiota ja tarvittaessa uusia pohjavesisuojausaiota. Tästä ja monista muista syistä syntyy käsitys, että 0+-vaihtoehdon suunnittelussa ei ole tavoiteltukaan parasta mahdollista toteuttamistapaa reunaehto- ja rajoissa. Jos VE 1 on mahdollista toteuttaa nykyisen tien maastokäytävässä, vaihtoehdolle 0+ on mahdollista rakentaa melusuojausaiota.

Vaihtoehdossa 1 alikulkusiltojen paikat ja nykyisen tien korkeusaseman muutospaikat eivät käy ilmi kartasta (s. 18). Vaihtoehdon kuvauksessa ei ole kerrottu sitä olennaista seikkaa, että Metsäkylän ja Sasin kohdalla uusi tie rakennetaan aivan nykyisen tien viereen, mikä mainitaan kahdesti vasta maisemavaikutusten arvioinnissa (s. 47). Tämä tekee tarpeettomaksi uuden rinnakkaistielinjakauden Rokkakoskenjoen laakson poikki. Selostuksesta ei selviä, koskeeko tämä suunnitelma Sasin kohdalla myös vaihtoehtoa 2.

Liikenne-ennuste vuodelle 2030 perustuu Tampereen seudun liikennejärjestelmä TALLI 2005 -mallin tietoon liikennemääristä sekä Tiehallinnon käyttämiin kertoiimiin. Selostuksesta ei käy ilmi, miten Tiehallinnon kerroin on muodostettu ja onko siinä otettu huomioon esimerkiksi liikenteen kiristyvien päästövähennystavoitteiden ja sen mukaisen liikennepolitiikan mahdolliset vaikutukset henkilöauto- tai tavaraliikenteeseen. Jos tavarakuljetukset siirtyvät yhä enemmän rautateille, se vaikuttaa sekä liikennemääriin että liikenneturvallisuuteen päteillä.

Arvioinnissa puhutaan useaan otteeseen tien laatutasosta ja liikenteen palvelutasosta. Esimerkiksi sivulla 23 kuvan 27 pylväikössä esitetään liikenteen palvelutasoa eri vaihtoehdoissa. Tasoihin viitataan luokkina A-C, D, E ja F. Luokkia ei ole mitenkään avattu ja kuvailtu, vaikka ne lienevät Tiehallinnon standardoituja luokkia.

Tiesuunnittelu päteillä palvelee korostetusti pitkän matkan henkilöauto- ja tavaraliikennettä, mikä on kirjattu Tiehallinnon tavoitteisiinkin 2008, tosin ”pitkän matkan” ja ”raskaana liikenteenä” (selos-

tuksen alkutiivistelmä). Tämä palvelutavoite on kestävä alueilla, joissa melko lähellä suurempaa keskustaa on pienempiä taajamia ja niiden liepeillä kohtalaisen paljon haja-asutusta.

Käytännössä palvelutavoite estää muun kuin pitkän matkan joukkoliikenteen kehittämisen. Näin tapahtuu myös kaikissa VT3-vaihtoehtoissa, osin myös vaihtoehdossa 0+. Joukkoliikenteen palvelumahdollisuudet ja sitä myötä palvelut Hämeenkyrön itäosassa ja Ylöjärven länsiosassa joko heikkenevät tai joukkoliikenteen saavutettavuus heikkenee. Yksityisautoilun tarve kasvaa ja kasvattaa liikennemääriä.

Aluerakenne, maankäyttö ja elinkeinoelämä. Selostuksesta puuttuu kunnollinen kartta asutuksen sijoittumisesta. Sivulla 27 olevasta kartasta "Asutus ja muut toiminnot" erottuvat selvästi erilaiset reitit ja asutuksesta vain Ylöjärven taajama-alueet ja tiiviimmät talo- tai mökkiryhmät. Yksittäisiä taloja, jopa taloryhmiä, on vaikea havaita, erityisesti kartalla voimakkaasti korostuvien tielinjausten ja virkistysreittien läheisyydessä.

Arvioinnin lähtötietoina on käytetty suunnittelualueella voimassa ja valmisteilla olevia kaavoja. Nämä luonnollisesti tukevat uusia linjausvaihtoehtoja (3a ja 3b), koska hanke on ollut vireillä niiden mukaisena 1980-luvulta asti ja on siten vaikuttanut kuntien ja maakunnan kaavoitukseen. Lähtökohta vaikeuttaa vaihtoehtojen tasapuolista ja ajanmukaista arviointia.

Arviointiselostuksesta puuttuu maankäytön kannalta yksi aivan olennainen tieto: eri vaihtoehtojen vaatimat maapinta-alat ja niiden nykyiset maankäyttömuodot asutuksen ja virkistysalueiden ohella.

Vaihtoehdon 0+ ei arvioida aiheuttavan oleellisia muutoksia maankäytössä ja aluerakenteessa. Vaihtoehtoon kuitenkin sisältyy rinnakkaisteiden rakentamista, joista esimerkiksi Rokkakosken jokilaakson ylittävä uusi rinnakkaistie on paikallisesti oleellinen muutos. Kuvauksessa tulisi mainita, että vaihtoehdossa sekä pohjoiset että eteläiset virkistysalueet ja -reitit säilyvät, koska nämä on nostettu olennaiseen asemaan muiden vaihtoehtojen kuvauksissa.

Vaihtoehdon 1 kohdalla ulkoilu- ja virkistysreittien mainitaan säilyvän, mutta tien ylittäminen tai alittaminen tapahtuu "ainoastaan uusien ali- ja ylikulkujen kohdalla", joiden myös sanotaan rajoittavan kulkua (s. 28). Itse vaihtoehdon kuvauksessa ylikulkuja ei mainita (s. 18). Vaihtoehdon estevaikutusta on myös kuvauksissa korostettu. Vaihtoehdossa 2 taas virkistysreittien luvataan säilyvän, koska "kaikki yhteydet korvataan ali- tai ylikuluin" (s. 28). Vaihtoehtoja 3a ja 3b koskee sama lupaus (s. 29). Selostuksessa ei kerrota, tarkoitetaanko virkistysreiteillä kaavoihin merkittyjä reittejä vai ylipäänsä virkistysyhteyksiä, eikä täsmennetä yli- ja alikulkujen paikkoja eri vaihtoehtoissa. Haittojen lieventämistä koskevassa luvussa puhutaan kaikista virkistys- ja ulkoilureiteistä sekä paikallisteistä (s. 29). Virkistysreittejä kuvaavan kartan perusteella (s. 27) ali- tai ylikulkua vaativia virkistysreittejä on täsmälleen yksi: Pirkan Taival Hämeenkyrön puolella. Jos virkistys- ja ulkoilureiteillä taas tarkoitetaan mitä tahansa virkistysyhteyksiä, ratkaisuaikomus tulisi kuvata tarkemmin ja perustella.

Vaihtoehdot 2, 3a ja 3b heikentävät Metsäkylän vetovoimaa rauhallisena asuinalueena, sillä alue jää kahden tiealueen väliin. Metsäkylän kuitenkin todetaan olevan Ylöjärven kaupungin tärkeimpiä laajenemissuuntia. Vaihtoehtojen vaikutusten kuvauksissa korostetaan Metsäkylän asutusta, mutta ei ole sivuttu lainkaan Ylöjärven keskustaa ajamaan rakennettavien massiivisten liittymien lisäämistä häiriötä läheiselle asutukselle.

Vaihtoehtojen vertailussa joukkoliikenteen järjestämisen kannalta kehutaan vaihtoehtoja 2, 3a ja 3b, erityisesti viimeksi mainittuja, "koska ne antavat mahdollisuuden järjestää tehokas joukkoliikenne rinnakkaistieksi jäävälle nykyiselle valtatielle" (s. 29). Olettamusta ei perustella mitenkään. Toisaalta kuitenkin todetaan, että pitkän matkan joukkoliikenne jakautuu juuri mainituissa vaihtoehtoissa uuden ja nykyisen tien kesken. Jo nyt suuri osa pitkän matkan linja-autoliikenteestä on pikavuoroliikennettä. Uudet linjaukset heikentäisivät joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia entisestään.

Yhtä löysästi ja perustelematta arvioidaan vaihtoehtojen 3a ja 3b parantavan elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja vahvistavan Tampereen aseman valtakunnan osakeskuksena, koska liikenne Tampereelta Pohjanmaan suuntaan sujuvoituu.

Meluvyöhykekartat on pilkottu kahteen osaan. Hämeenkyrön puoleiset kartat ovat liitteessä 3 ja Ylöjärven puoleiset kartat on koottu yhdelle sivulle selostusosaan. Ratkaisu vaikeuttaa meluvaikutusten kokonaistarkastelua.

Suunnittelualueella kokonaisuudessaan ja Ylöjärven puoleisessa taajamassa meluisuus kasvaa vaihtoehdossa 2, 3a ja 3b, vaikka jääkin suunnittelualueen itäosan taajamassa laajalti juuri alle 55 dB:n. Näissä vaihtoehdossa myös Sasin ja Rokkakosken alueella meluisuus lisääntyy laajalla alueella merkittävästi. Vaihtoehdossa 2 Miharin liittymän korvaavaan liittymään syntyy uusi laaja melualue.

Meluntorjunnan suunnittelun lähtökohtana kerrotaan olleen suojata kaikki asuinrakennukset ja loma-asunnot ohjearvot ylittävältä melulta (s. 31). Siksi on kummallista, että vaihtoehtoon 0+ ei ole sisällytetty lainkaan meluntorjuntatoimia. Meluntorjunnasta pidättäytyminen vaihtoehdon 0+ kohdalla lisää liikennemäärien kasvaessa melulle altistuvien määrää ja heikentäne selvästi VE 0+:n toteuttamiskelpoisuutta. Meluntorjuntatoimien puuttuminen vaihtoehdosta 0+ vaikuttaa tarkoitushakuiselta. Vaihtoehtojen vertailuosassa vaihtoehto jopa suoranaisesti sivuutetaan (s. 33, luku 6.4, neljännestä kappaleesta eteenpäin). Yhteenvedo (s. 34) on suorastaan vääristelevä. Sen mukaan hiljaisten alueiden kokonaispinta-alojen välillä ei ole eri vaihtoehdossa suuria eroja ja vaihtoehdossa 0 [virhe tekstissä po. 0+] ja 1 hiljaisuutta on hieman enemmän tien pohjoispuolella. Tosi-asiassa ero mitataan vähintään sadoissa hehtaareissa. Vaihtoehtoa 0+ on täydennettävä meluntorjuntatoimilla.

Päästöjen suhteen vaihtoehto 0+ lienee sijoittunut liian hyvin, toiseksi parhaaksi VE 2:n jälkeen, koska tulosta on pitänyt heikentää lanseeraamalla asunnoille ”esimerkiksi” 100 metrin etäisyys valtatiehen (s. 36), jolloin tälle arvioinnissa kehitellylle haitta-alueelle on saatu vaihtoehdossa 0+ sijoitetuksi 124 asukasta.

Mitenkään vähättelemättä ilmanlaadun merkitystä, samalla tavalla meluvyöhykkeiden kohdalla olisi voitu lanseerata tulevaisuuden tavoitteeksi alentaa asutusalueiden melu alle 45 dB:n.

Huomautettakoon, että päästöjen laskennassa ei ole huomioitu liikennepolttoaineiden kehitystä (s. 35).

Vaihtoehtojen vertailussa vaihtoehdot 3a ja 3b nostetaan täysin perusteettomasti parhaimmiksi VE 2:n rinnalla, koska päästöjen painopiste siirtyy etäämmäksi nykyisestä asutuksesta. Siellä päästöille alttiina on kuitenkin muu elollinen luonto.

Vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen arvioidaan varsin puolueettomasti ja monipuolisesti. Vertailussakaan yhtään vaihtoehtoa ei ole nostettu muiden edelle, vaan eri vaihtoehdossa korostuvat eri hyödyt ja haitat. Tämä vastaa myös asukkaiden ja työpajoihin osallistuneiden moninaisia mielipiteitä eri linjauksista.

Vaihtoehdossa 0+ korostuvat jälleen kasvavat meluongelmat, joille ei ole esitetty lieventämistoimia.

Vaihtoehtojen 3a ja 3b suosiota asukkaiden keskuudessa lisää ajatus nykyisen tien jäämisestä paikalliseen käyttöön. Arvioinnissa on mainittu, että sen hoito heikkenee tien luokituksen aletessa seudulliseksi tieksi. Tiehallinto on hoitomäärärahojen niukentuessa keskittynyt viime vuosina pääteiden hoitoon ja kunnossapitoon. Tieverkoston kasvu tarkoittaa väistämättä sitä, että seudullista tietä vaatimattomampien paikallisteiden ja siltojen hoito ja kunto heikkenevät entisestään. Toden-

näköistä on myös, että paikallisteitä muutetaan yksityisteiksi, jolloin hoito ja kunnossapito jäävät asukkaiden huoleksi.

Mahnalan-Sasin maisema- ja kulttuuriympäristö on osa Hämeenkyrön kansallismaisema-aluetta ja siten valtakunnallisesti arvokas. Myös muualla suunnittelualueella on arvokkaita peltoalueita ja pienempiä kulttuuriympäristöjä.

Vaihtoehdot 0+ ja 1 on arvioitu parhaiksi luonnonalueiden, maiseman ja kulttuuriperinnön säilymistä kannalta. Vaihtoehtojen 3a ja 3b maisemahaitat on arvioitu merkittäviksi sekä Sasin alueella että luonnontilaisemilla metsäalueilla. Muutoksen arvioidaan heikentävän arvokkaan maisema-alueen arvoa. (s. 48)

Arviointiohjelmasta antamassaan mielipiteessä Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ja sen Ylöjärven ja Hämeenkyrön paikallisyhdistykset vaativat riittäviä luontoinventointeja. Arviointiselostuksen mukaan luontoinventointeja on täydennetty tekemällä huhti-toukokuussa sekä kesä-elokuussa 2009 yhteensä noin kolmen viikon ajan (s. 15). Arvioinnin epävarmuustekijöitä käsiteltäessä selitetään, että selvitysalueen laajuuden vuoksi ”luontoselvitys täytyi keskittää alueille, jotka esitetien ja karttatarkastelun perusteella olivat merkityksellisempiä” (s. 79).

On täysin ala-arvoista, että täydentäviin luontoinventointeihin on käytetty vain kolme viikkoa ja maastokäytävät kierretty läpi ”kuitenkin kertaalleen” (s. 79). Hanke on ollut vireillä parikymmentä vuotta, toteutuu aikaisintaan kymmenen vuoden kuluttua ja suurin osa sen toteuttamisvaihtoehdoista aiheuttaa merkittäviä ja pysyviä muutoksia luonnossa. Esimerkiksi kaavoitusprosesseissa luontoselvitysten tekoon saatetaan käyttää useampana kevät-kesä-syyskautena useita kuukausia.

Esitiedot ovat väistämättä olleet puutteellisia muun muassa siksi, että Hämeenkyrön puolella suunnittelualuetta ei ole osittainkaan inventoitu järjestelmällisesti esimerkiksi kaavoitusta varten. Toisekseen karttatarkastelulla ei pystytä havaitsemaan läheskään kaikkia merkityksellisiä alueita, kuten vaikkapa vesilailla suojeltuja lähteitä, saati luokittelemaan niitä ennakkoon arvojärjestykseen merkityksellisyyden perusteella. ”Kertaalleen” kulkeminen on saattanut tapahtua alueella luonnonarvojen esiintymisen kannalta esimerkiksi aivan väärään aikaan.

Ilmastonmuutos esitetään epävarmuustekijänä ainoastaan luontoa koskien, ja tässä kohdassa hankkeen toteutusaikaa on jatkettu jopa 20 vuoteen (s. 79). Linjauspäätös on tarkoitus tehdä kuitenkin keväällä 2010.

Luontoselvityksen tulisi olla selostuksessa liitteenä, nyt se vain mainitaan oheisaineistona (s. 53).

Eläimistö. Nisäkkäistä olisi tullut ainakin mainita ja ottaa huomioon myös silmälläpidettävä ilves, joita alueella elää ja liikkuu. Kasvillisuudesta ei ole edes eläimistön kuvausta vastaavaa yleiskuvausta.

Jo kartat luontohavainnoista ja arvokkaista alueista sivuilla 54 ja 55 osoittavat, että uutta maastokäytävää edellyttävät vaihtoehdot 2 ja erityisesti 3a ja 3b paitsi pirstovat metsä- ja järviolueen, myös vaarantavat uhanalaisten lajien esiintymiä ja arvokkaita luonnonalueita.

Vaikutukset ja lieventävät toimet olisi selkeyden vuoksi pitänyt esittää toteutumisvaihtoehdoittain. Nyt esitystapa on sekava.

Vaikka sinänsä on hyvä, että kaikki luontovaikutukset on koottu yhteen, niitä olisi pitänyt käsitellä myös maankäytön, melun ja päästöjen yhteydessä. Nyt syntyy helposti vaikutelma, että estevaikutuksilla, melulla ja päästöillä olisi merkitystä vain suhteessa ihmisvaikutuksiin ja että vaikutukset muuhun eliöstöön, kasvillisuuteen ja vesiin olisivat oma, täysin erillinen kokonaisuutensa.

Natura-verkoston kohteet. Osana ympäristövaikutusten arviointia on tehty tarveharkinta luonnon-suojelulain 65 §:n mukaisesta vaikutusarvioinnista Natura-kohteisiin. Valittavasta vaihtoehdosta ja sen toteutustavasta riippuen arvion tarvetta tulee harkita uudelleen varsinaista tiesuunnitelmaa valmisteltaessa, kuten selostuksessa esitetään (s. 61).

Pohjaveden suojeleminen on yksi hankkeen tärkeistä tavoitteista. Riskeiksi arvioidaan tiesuolaus ja onnettomuudet vaarallisten aineiden kuljetuksissa.

Nykyisellä VT3:lla onkin toteutettu 1990-luvun puolivälissä pohjaveden suojaustoimenpiteitä, minkä jälkeen veden kloridipitoisuus on laskenut ainakin Julkujärven ottamolla (s. 63). Pohjaveden suojelun korostamiseen nähden onkin kummallista, että pohjavesisuojausten kuntoa ja toimivuutta ei ole selvitetty (alun tiivistelmä) ennen kuin kuntokartoituksella 2008 (s. 64).

Vaikutusarvioinnin lähtötiedoissa todetaan, että suojaukset eivät täytä Tiehallinnon uusia suojausvaatimuksia. Vaihtoehtoon 0+ ei ole kuitenkaan sisällytetty pohjavesisuojausten uusimista, vaikka lähtötiedoissa todetaan, että suojauksien heikentynyt kunto saattaa paikoitellen nostaa ympäristön kloridipitoisuutta (s. 64). Vaihtoehdossa 0+ pohjavesisuojaukset tulee saattaa asianmukaisiksi.

Vaihtoehdon 1 kohdalla tien leventämisen ja mahdollisten maaleikkausten arvioidaan saattavan vaikuttaa Palkon kylän vedenottamon toimintaan heikentämällä pohjaveden laatua ja määrää, minkä puolestaan arvioidaan vaikuttavan vaihtoehdon 1 toteuttamiskelpoisuuteen. Vaikka pohjaveden suojeleminen on perustavan tärkeää, todettakoon, että aiemmin samalla sivulla kerrotaan, että vain yhden talouden vesihuolto on kokonaisuudessaan tämän ottamon varassa. (s. 64)

Pintavedet. Pohjavesialueen suojaaminen on nostanut pintavesien kloridipitoisuutta, koska suojatun alueen vedet ohjataan laskuojien kautta läheisille suoalueille tai suoraan vesistöön (s. 66). Tiesuolauksen vaikutuksesta pintavesiin muualla kuin pohjavesialueella mainitaan vain niiden kulkeminen hulevesien mukana.

Arvioinnissa todetaan, että pintavesivaikutukset sekä rakentamisen että tienpidon aikana ovat suurimmat vaihtoehdoissa 3a ja 3b sekä rakennusvaiheessa että tienpidossa. Vaikutukset on kuitenkin kuitattu itse vaihtoehtojen kohdalla todella suurpiirteisesti (s.69) verrattuna vaihtoehtojen 1 ja 2 kuvauksiin. Myös yhteenvedossa vähätellään hankkeen pintavesivaikutuksia yleensä sillä perusteella, että eliöstö on jo altistunut päästöille vaihtoehdoissa 0+ ja 1 (s. 69).

Vaihtoehtojen 3a ja 3b pintavesivaikutuksia tulee arvioida ja kuvata tarkemmin.

Maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin kohdistuvista vaikutuksista tarkastellaan ylimalkaisesti vaikutusta maa- ja kallioperään sekä toteuttamisvaihtoehtojen massatasapainoa. Vaihtoehtojen 2 ja erityisesti 3a ja 3b vaikutukset ovat suurimmat, mutta niiden massatasapaino todetaan ylijäämäiseksi.

Luonnonvaroista arvioimatta jää kokonaan uusiutuvien luonnonvarojen kohtalo. Vaihtoehtojen 3a ja 3b vaatima maa-ala nousee liittymiseen helposti yli sataan hehtaariin. Suuri osa maa-alasta on metsä- ja peltoalueita sekä kosteikkoja, joilta uusiutuvien luonnonvarojen (metsän, viljelyn) tuotantomahdollisuus katoaa. Ne lakkaavat myös toimimasta hiilinieluina ja -varastoina – sen sijaan alueesta tulee päästöjä kasvattavan liikenteen alusta.

Rakentamisen aikaisista vaikutuksista on pääasiassa tarkasteltu liikenteelle ja asutukselle aiheuttamia haittoja (s. 72). Erityisesti uusiin maastokäytäviin sijoittuvissa vaihtoehdoissa työnaikaisia vaikutuksia tulisi tarkastella perusteellisemmin, sillä vaikutukset kohdistuvat myös luontoon monipuolisesti, vaikka ovatkin väliaikaisia.

Vaikutusten yhteenvetotaulukko:

Vaihtoehdossa 0+ selkeitä kielteisiä vaikutuksia liittyy kasvavaan meluun, mutta melusuojuuksia ei ole suunniteltu. Ilmanlaadussa on tarpeettomasti nostettu taulukkoon monella tavalla spekulatiivinen sadan metrin etäisyysvaatimus tiestä, mikä kasvattaisi ohjearvot mahdollisesti ylittävän alueen asukasmäärän 124:ään. Merkittävimmät aidot riskit liittyvät pohjaveteen, jonka suojaus tulee sisällyttää vaihtoehtoon, samoin melusuojuukset.

Vaihtoehdossa 1 on myös nostettu esiin ilmanlaadussa yllämainittu spekulatiivinen sadan metrin etäisyysvaatimus tiestä.

Vaihtoehdoissa 3a ja 3b maisemavaikutuksiin on kirjattu lievää vääristelyä vakavammin vaihtoehdon muodostavan "uuden elementin Sasin viljelymaisemaan" (s. 74).

Maisemavaikutusten arvioinnissa on kuitenkin selkeästi todettu vaihtoehtoja 3a ja 3b koskien (s. 48): "Vaihtoehdon maisemavaikutukset ovat merkittävät sekä Sasin alueella että luonnontilaisemilla metsäalueilla pirstoessaan olevaa luontoa. Muutos heikentää arvokkaan maisema-alueen sekä laajemmin alueen maiseman arvoa lähes koko linjauksen matkalta."

Kulttuuriympäristön osalta maisemavaikutusten arvioinnissa on lausuttu: "Vaihtoehto [3a ja 3b] pirstoo toteutuessaan Sasin alueen laajaa yhtenäistä viljelymaisemaa ja heikentää siten alueen kulttuuriympäristön arvoa. Pitkien näkymien ja laajan kulttuuriympäristöltään yhtenäisen alueen johdosta vaikutukset ulottuvat myös valtakunnallisesti arvokkaaseen Mahnala-Sasin kulttuuriympäristöalueeseen. Linjauksen muilta osin merkittävimmät [---]" (s. 48)

Kohtaan tulisi kirjata vaihtoehtojen 3a ja 3b kohdalle: "Heikentää merkittävästi valtakunnallisesti arvokkaan Mahnala-Sasin maiseman ja kulttuuriympäristön arvoa."

Vertailutekijät ja -menetelmät:

Aluerakenteen, maankäytön ja elinkeinoelämän kannalta parhaiksi vaihtoehdoiksi on nostettu vaihtoehdot 3a ja 3b muun muassa siitä syystä, että "ne antavat mahdollisuuden järjestää tehokas joukkoliikenne rinnakkaistieksi jäävälle nykyiselle valtatielle" (s. 75). Väitettä ei ole todennettu mitenkään. Joukkoliikenteen osalta aiemmin on jo todettu, että uudet tielinjaukset heikentävät alueen asukkaiden mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä muun muassa siksi, että vuorot todennäköisesti jakautuvat uudelle ja vanhalle linjaukselle ja pysäkkien saavutettavuus heikkenee nykytilanteesta. Myös muissa vaihtoehtoja tukevissa perusteluissa on löysiä olettamuksia.

Melun kannalta parhaiksi vaihtoehdoiksi nostetaan 2, 3a ja 3b, vaikka ne lisäävät melua Ylöjärven päässä ja rajaavat Metsäkylän asuinalueen kahden tien väliin. Uusien melualueiden syntyminen sentään mainitaan. Vaihtoehto 0+ arvioidaan huonoksi, mutta melua ei edes pyritä torjumaan.

Maisemaa ja kulttuuriympäristöä koskien haitallisten vaikutusten arvioidaan olevan suurimmat vaihtoehdoissa 2 ja 3b, vaikka ne on selvästi todettu merkittävimmiksi vaihtoehdoissa 3a ja 3b.

Tavoitteiden saavuttaminen. Tavoitteiden saavuttamisen arvioinnissa tarkoitushakuisuus on silmiinpistävää ja vääristely luokatonta. Vaihtoehtoa 0+, joka monilla mittareilla on vaikutuksiltaan paras, vältetään mainitsemasta myönteisissä yhteyksissä.

Kaikkien nelikaistavaihtoehtojen katsotaan edistävän yhdyskuntien ja elinympäristöjen taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyttä. "Ainoastaan" ekologisen kestävyuden osalta tavoitetta ei arvioida saavutettavan. Kulttuurinen kestävyuden saavuttamisesta ei arviossa ole mitään osoituksia. Yksiselitteistä ei ole myöskään sosiaalisten vaikutusten saavuttaminen.

Kaikkien muiden vaihtoehtojen paitsi VE 0+:n arvioidaan parantavan joukkoliikenteen edellytyksiä, mitä arviointi ei vahvista.

Hankkeen arvioidaan edistävän kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä kaikissa vaihtoehdoissa melko huonosti. Tulkinta ei pidä paikkaansa, sillä paras vaihtoehto on 0+ ja kaikkein huonoimmat vaihtoehdot 3a ja 3b. Sama koskee elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden sekä ekologisten yhteyksien säilymistä, minkä arvioidaan myös toteutuvan melko huonosti kaikissa vaihtoehdoissa.

Hankkeen katsotaan tukevan luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä ja turvaavan luonnonvarojen saatavuutta myös tuleville sukupolville hyvin vaihtoehdoissa 2, 3a ja 3b. Perusteluksi esitetään rakennusmassojen tasapaino ja massaylijäämä. Erityisesti vaihtoehdoissa 3a ja 3b, mutta myös VE 2:ssa, käytetään uusiutumattomia luonnonvaroja tieksi ja tuhotaan uusiutuvien luonnonvarojen (metsät, pellot, kosteikot) potentiaalia, mikä jätetään kokonaan mainitsematta. Luonnonvarojen kestävä käytön ja niiden turvaamisen kannalta paras on VE 0+.

Arvattavasti VE 0+ ei täytä Tiehallinnon tavoitteista kuin osittain yhden, koska Tiehallinto on vaihtoehdon sellaiseksi suunnitellut. Sama koskee suunnilleen seudullisia ja paikallisia tavoitteita. Tavoitteiden saavuttamisarvio vahvistaa valitettavaa käsitystä siitä, että vaihtoehto 0+ on suunniteltu hylättäväksi.

Lisäselvitykset. Yhdistykset katsoivat mielipiteessään 28.12.2009, että myös vaihtoehtoa 0+ olisi pitänyt täydentää ympäristöselostuksessa melu- ja pohjavesisuojuuksilla ja päivittää niiden pohjalta arviota vaihtoehdon ympäristövaikutuksista.

Natura-tarveharkinta. Natura-arvion tarveharkintaa on täydennetty. Linjausten 3A ja 3B vaikutuksista Sarkkilanjärven Natura-alueeseen on arvioitu rakentamisen aikaisia vaikutuksia ja liikenteen vaikutuksia on arvioitu jonkin verran, mutta massiivisten tie-, silta- ja pengerrakennelmien vaikutuksia Rokkakoskenjoen laakson merkitykseen ei juurikaan. Jokilaakso tulvapeltoineen toimii myös lintujen muutonaikaisena levähdyspaikkana. Selostuksen mukaan yli 60 metriä pitkän sillan jatkeeksi joudutaan länteen rakentamaan yli sata metriä pengertä.

Valittavasta vaihtoehdosta ja sen toteutustavasta riippuen arvion tarvetta tulee tarkastella tarkemmin ja harkita uudelleen varsinaista tiesuunnitelmaa valmisteltaessa.

Ekologiset yhteydet. Viheryhteyksien lopullisia sijainteja ja tarpeellista määrää tarkistetaan täydennysselostuksen hankkeen jatkosuunnittelussa, jolloin myös on selvitettävä uudelleen kaavatilanne, luonnontila ja lajisto alueella sekä hankkeiden yhteisvaikutukset, kuten selostuksessa esitetään (s. 5).

Pitkä tavoiteaika mahdollistaa myös tärkeiden ekologisten yhteyksien paremmaksi selvittämiseksi tarvittavien seurantatietojen keruun pitemmältä ajalta.

Vaikutukset kulttuurimaisemaan. Kulttuurimaiseman suojelun kannalta vaihtoehdot 3A ja 3B ovat merkittävästi huonommat kuin vaihtoehdot 1 ja 2. Vaihtoehdoissa 3A ja 3B Rokkakoskenjoen ylitys muuttaa maisemaa aivan olennaisesti, koska jokilaakson ylittävää 63 metriä pitkää siltaa joudutaan jatkamaan vielä joesta länteen noin 100 metriä pitkällä penkereellä.

Rokkakoskenjoen silloista on täydennysselostuksen mukaan tehty havainnekuvat, jotka on esitetty täydennetyt Natura-tarveharkinnan liitteessä 1. Havainnekuviissa sillat ja penkereet on esitetty ilman ympäristöään, joten niistä saa vain kalpean käsityksen maiseman muutoksesta. Alkuperäisen yva-selostuksen Kuva 63 (s. 48) ei myöskään auta saamaan käsitystä maiseman syvällisestä muutoksesta.

Ennen päätöksentekoa linjauksia 3A ja 3B on havainnollistettava kunnollisilla ja realistisilla havainnekuvilla kaikista pääilmansuunnista.

Palkon Kylän Vesiosuuskunnan vedenottamo sijaitsee VT3:n läheisyydessä Siuron risteyksen (tienumero 2624) pohjoispuolella. Vedenottamo on laaja alue, joka koostuu useasta eri luonnonlähteestä joista pohjavesi nousee pintaan. Pintaan noussut "ylimääräinen" pohjavesi juoksee purona valtatie alitse tien länsipuolelle ja edelleen Sarkkilanjokeen. Vedenottamona kyläläisille lähteistö on toiminut jo yli sadan vuoden ajan ja toimii edelleenkin. (satoja vuosia)

Nykyisen vedenottamon on rakentanut Tielaitos TVL/TVH Turun tiepiiri vuosina 1960–1963. Tielaitos on rakentanut nykyisen vedenottamon sekä putkistot valtatie alitse tien länsipuolelle.

Lähde (lähteistö) kuuluu Suomessa niihin vedenottamoihin, jotka ovat vesilain perusteella suojeltavia. Karttoihin merkityistä pohjavesialueista poiketen pohja- ja pintavesialue ulottuu myös laajalti nykyisen VT 3 pohjoispuolelle. Linjausvaihtoehdot VE 2 ja VE 1 toteutuessaan tarkoittaisivat sitä, että tie ja eritasoliittymä rakennettaisiin pohjavesialueelle ja lähteistöjen "päälle". Vaadimme 100 % pohjavedenottamomme/alueen suojelua sekä uuden tien rakentamista kulkemaan muita reittejä kuin VE 2 ja VE 1.

Palkon kylätoimikunta viittaa keskusteluihin yleisötilaisuuksissa Sasin Toukolassa 16.11.2009 sekä Metsäkylän koululla 18.11.2009 ja uudistaa aiemmin esittämänsä vaatimuksen, että vastustavat linjausvaihtoehtoja VE 2 sekä VE 1. VE 2 linjausvaihtoehto tarkoittaa sitä, että nykyinen VT 3 muutettaisiin 2-ajorataiseksi 4-kaistaiseksi tieksi n. 5 km matkalla Sasin, Palkon ja Sarkkilan kylätaajamien kohdalla. VE 2 vaihtoehtoa vastustamme jyrkästi, koska se aiheuttaa kohtuutonta haittaa em. Kylien asukkaille sekä tulevaisuudessa koko seutukunnalle.

Perustelut:

- kaikki nykyiset VT 3 ylikulkupaikat ja liittymät suljetaan
- paikalliselle liikenteelle ei jää minkäänlaista yhteiskunnan ylläpitämää tietä
- joukkoliikenne: seuraus, että linja-autopysäkit ja tätä kautta myös linja-autoliikenne lakkaisivat. Tämä on erittäin tärkeä ja kauaskantoinen asia kylätaajamien kehitystä ajatellen.
- maankäyttö/kaavoitus ja rakentaminen pysähtyisivät kokonaan, koska uudelle tielle ei saa minkäänlaisia liittymiä eikä ylikulkuja
- melu ja saaste lisääntyvät asutustaajamien kohdalla, koska nopeudet kohoavat ja tiesuolaus entisestään lisääntyy.
- Sasin mäki ja Pinsiönkankaan alue on ensimmäisen luokan pohjavesialuetta. Nykyinen pohjoiseen suuntautuva läpikulkuliikenne tulee ohjata kulkemaan muita reittejä. (pohjavesialueille ei saa sallia minkäänlaista rakentamista)
- Sarkkilanjärven kulttuurimaisema on myös Natura-aluetta. "Moottoritieväylä" ei kulttuuri- ja järvimaisemaan sovi
- nykyinen VT 3 tarvitaan nyt ja tulevaisuudessakin paikalliselle liikenteelle. Linja-autoliikennettä on kehitettävä ja lisättävä seudullisesti entisestään. Nyt ja tulevaisuudessa yhä useampi kylien asukas käy Tampereen suunnassa päivittäin työssä. Ylöjärven Elo-vainiolle valmistuu monisatapaikkainen nykyaikainen lukio ja ammattikoulu. Tämä lisää joukkoliikenteen tarvetta! Kysymys: miten joukkoliikennettä voi kehittää ja hyödyntää, kun ei ole linja-autopysäkkejä eikä linja-autoliikennettä?
- Pirkanmaan voimassa olevassa Maakuntakaavassa linjaukseksi on jo vuodesta 1994 varattu ns. pohjoinen reitti. Liitteenä 4.8.2007 Aamulehden kirjoitus, jossa Tiehallinnon projektipäällikön sekä Pirkanmaan ympäristökeskuksen osastopäällikön kirjoitus: "Uusi tielinjaus pysyy kokonaisuudessaan nykyisen valtatie pohjoispuolella". Lisäksi kirjoituksessa viittaus 27.3.2007 vahvistettuun maakuntakaavaan. Ihmetyttää mikä on muutaman kuukauden aikana täysin muuttanut suunnitelmia linjauksen suhteen?
- paikkakunta ja kylien asukkaat ovat jo vuosien ajan varautuneet aiemmin vahvistettuun maakuntakaavaan sekä tielinjaukseen.

Mielestämme on täysin perusteettomasti tuotu esille linjausvaihtoehto VE 2 eli ns. lyhyt linjaus. Välillä Helsinki–Ylöjärvi tie on rakennettu uuteen maastokäytävään ja vanha tie on jäänyt paikallisliikenteen käyttöön. Tuntuu hassulta, että Hämeenkyrössä yhteys välillä Siuron risteys–Hanhijärvi

n. 5 km matkalla uusi tie rakennetaan nykyisen VT 3 paikalle eikä paikallisliikenteelle jää minkäänlaista tietä.

Vähiten kylien asukkaille ja koko seutukunnalle haittaa tuottava linjausvaihtoehto on VE 3A. Tämä linjaus ei kulje kylätaajamien halki eikä saastuta pohjavesialueita. Yhtään asuinkiinteistöä tai kuvan 59 mukaista pihapiiriä ei sijaitse linjaus 3a reitin välittömässä läheisyydessä. Linjaus kulkee pääosin metsäkiinteistöjen halki ja näin ollen ei aiheuta kulkemisen päivittäistä haittaa.

Asuin-, maatalouskiinteistöille sekä työ- ja koulumatkustaminen ovat päivittäistä liikkumista, mutta metsäkiinteistöille vain muutamia kertoja vuodessa.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus, tiivistelmä tukee yksiselitteisesti näkemystämme. Katso kohta vaihtoehto 3a

Marraskuussa 2009 ilmestyneessä ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on runsaasti moitittavaa mm. seuraavasti:

- Kansikuva: Ympäristövaikutusten arviointiselostus, tiivistelmä. Kansikuva on Hämeenkyrön Rokkakoskelta. Ko. maisemakuva ei liity millään tavoin tielinjauksiin.
- samoin kuvat Ympäristövaikutusten arviointiselostus sivu 45, kuvan 57 rakennukset sekä sivun 44, kuva 57 maisemakuva eivät myöskään liity tielinjauksiin millään tavoin
- selvityksessä mainitaan että 18.4.2009 on suoritettu "perusteellinen maastokävely". Tosi-asiassa 28.4.2009 ei suoritettu minkäänlaista maastokävelyä. Ts. kukaan paikalla olleista henkilöistä ei käynyt maastossa eli ei poistunut 15 m edemmäs pysäköidyistä autoistaan!
- selostuksessa on ylipäättään paljon virheitä ja "epätarkkuuksia"
- tiivistelmässä kohta vaihtoehto 2. Teksti "Palkon ja Sarkkilanjärven alueilla haitat tien lähi-alueen asukkaille säilyvät entisellään" Oikea teksti on, että haitat lisääntyvät kohtuuttomiksi!
- selostuksessa mainitaan, että VE 3A reitiltä olisi mm. löytynyt useasta kohtaa runsaasti liito-oravan jätöksiä. Myöhemmissä tarkasteluissa jätökset ovat osoittautuneet hyvin "vanhoiksi" ts. uusia jätöksiä ei ole ilmaantunut. Paikallinen väestö ei ole vuosien varrella nähnyt em. Alueella yhtään liito-oravaa.

Mäkelän vesiyhtymä. 3b aiheuttaa vähiten haittaa Mäyräjärven alueella. Asutus ja loma-asunnot pääosin 1950-luvulta – eivät ole arvokkaita ja ovat käyttöikänsä ehtoopuolella. Täysin huomiotta on jäänyt 3b:n haitalliset vaikutukset, päinvastoin: 3b:tä jopa suositetaan. 3b uudet 2000-luvulla rakennetut talot (8 kpl): monet talot jäävät aivan tielinjan alle (3b) kuten muistiossa sanotaan.

Rakennuslupia haettaessa tiehomma oli ainakin kunnan tiedossa ja silti luvat myönnettiin. Perusteluina oli vain jotain "tasapuolisuus muiden maanomistajien kanssa" diipadaapaa. Ei sanaakaan mistään tällaisesta kauhuskenaariosta. Jos olisin hankkeesta tiennyt, en olisi tonttia todellakaan ostanut saati rakentanut sille loppuelämäksi ja jälkipolvillekin tarkoitettua taloa tai yleensä mitään. Kenen on vastuu? Mihin voi lähettää korvausvaateen, jos 3b (tai 3a tai 2) toteutuu? Voitte alkaa odotella ryhmäkannetta, jos korvauksista ei muuten päästä sopimukseen. Me emme uhkaa, meitä uhataan. Puolustaudumme. Jo nyt korvausten saaminen olisi aiheellista, koska talot on mahdotomia myydä ennen kuin soppa selviää, vaikkei kivusta ja särystä mitään maksettaisikaan. Ainoastaan 0, 0+ ja 1 -vaihtoehtoissa talojen arvo ei ehkä laske, 2:ssa ja 3a:ssa laskee selvästi, 3b:ssä romahtaa (jos on enää taloa mitä myydä). Jos 3b toteutuu, Hämeenkyrö saa ainakin varmasti riittävästi julkisuutta miten se uusia kuntalaisia, veronmaksajia sekä nuoria lapsiperheitä kohtelee. 3b: Kuntako korvaa Mäkelä-Haavistontien varressa olevien kiinteistöjen hintaromahduksen? Koskee erityisesti kolmea taloa, jotka tulisivat muutaman metrin päähän moottoritiestä (karttapiirroksen mukaan).

3a ei häiritse kohtuuttomasti ketään. (Ei yhtään taloa lähellä). Valtatie 3 parantamisvaihtoehtojen vertailun tueksi 3b, katastrofivaihtoehto.

Mäkelä-Haavistontien varteen on rakennettu viime vuosina 8 uutta taloa, joiden välittömästä läheisyydestä 3b tulisi kulkemaan, kolmen [talon] suoraan yli. Kunta on myöntänyt rakennusluvat, eikä ole sanallakaan maininnut, että tie on suunnitteilla mahdollisesti aivan viereen tai päälle tai yleensä mihinkään. Kuitenkin linjaus on ollut tiedossa jo vuodesta 1994! Kiinteistöjen asumisviihtyvyyden ja arvojen romahdus on (vähintäänkin osittain) Hämeenkyrön kunnan korvattava.

3a, huono vaihtoehto

Tästä kärsii melkein kaikki vähänkin enemmän nykyisen Vaasantien pohjoispuolella asuvat Pentinmaalla yms. Kukaan ei kuitenkaan kohtuuttomasti, ainakaan kartan mukaan 3a:n varrella ei ole yhtään asumusta kovin lähellä. Mäyräjärven ympäristöön pari sataa metriä lähempi tielinjaus tuskin juuri vaikuttaa, saati tuhoaa jotain ainutkertaista. Matkaa jää 2 ja 3a-vaihtoehtoihinkin n. 300 m lähimpään taloon, järveen enemmän.

Ajatelkaa omalle kohdallenne. Minä en toivoisi pahimmalle vihamiehellenikään sellaista kohtaloa, minkä 3b Mäkelä-Haavistontie 8 uuden talon enkä varsinkaan niiden kolmen, joiden yli tie menisi (tai muutaman metrin päästä) asukkaille aiheuttaisi. Jos olisimme tiehankkeesta tienneet, emme todellakaan olisi kaivaneet verta nenistämme rakentamalla nykyiseen paikkaan.

Ehdotus 1b: tehkää moottoritie nykyisen Vaasantien viereen, näin bussiliikenne yms. Voidaan järjestää helposti.

Nykyisistä linjauksista 0, 0+ ja 1 haittaa vähiten. Vaasantien vieressä asuville melu- ym. haitat eivät juuri lisäänty. Tieliittymien väheneminen sellainen on ja varmaan jotain muutakin. 2 ja 3 sen sijaan on heille ansiotonta arvonnousua, lottovoitto.

Mielipiteet / Ylöjärvi

Mielipide A. Asuvat Villatiellä, joka sijaitsee Kolsopin teollisuusalueen Metsäkylän puoleisella laidalla Vanhan Vaasantien pohjoispuolella ja jonka etäisyys nykyiseen VT3 tiehen on noin 300m.

Tällä hetkellä VT3 melu aiheuttaa jatkuvasti häiriötä, koska meluestettä ei Villatien kohdalla ole ollenkaan. Melu kuuluu selvästi sillä yksittäisten isojen ajoneuvojen moottori- ja rengasäänet voi erottaa muun liikenteen äänistä.

Tästä haittatekijästä johtuen toivomme että VT3 hanketta ja suunnittelua jatkettaisiin pohjoisten linjausvaihtoehtojen osalta. Mikäli moottoritie toteutettaisiin nykyisen tielinjan osuudelle, ts. VE1, aiheutuu siitä mielestämme kohtuuttomasti lisärasitetta jo entisestään meluisalle alueelle.

Mikäli moottoritie toteutetaan aikanaan pohjoisten vaihtoehtojen pohjalta, tulee mielestämme silti parantaa nykyisen tien meluntorjuntaa rakentamalla meluaita, joka alkaisi Plastirollin kohdalta ja jatkuisi metsäkylän liittymän länsipuolelle.

Tielinjausta päätettäessä tulee ottaa huomioon myös mahdolliset kielteiset yhteisvaikutukset mm. Tampereen oikoradan keskimmäisen linjausvaihtoehdon osalta sekä muiden meluhäiriöitä aiheuttavien toimintojen ja teollisuuden osalta Kolsopin alueen länsiosissa. Villatie asuinkatuna jää teollisuusalueen sisään ja mielestämme melu- ja viihtyvyystekijöiden osalta ei vahvistetussa kaavassa oleva asuinkatu voi olla eriarvoisessa asemassa muiden omakotitaloalueiden osalta.

Ei Villatien asukkailta voi olettaa sen enempää sietokykyä meluun kuin muiltakaan asuinalueilta.

Koska kaavoitus on hyväksynyt omakotitalopainotteisen rakentamisen tänne, tulee myös se huomioida muita infrastruktuuri- ja hankkeita suunniteltaessa.

Mielipide B esittää ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta että, arviointiselostus oli perusteellinen ja tasapuolinen ja että Metsäkylän asukkaina he haluavat korostaa pohjavesialueen suojelemista mahdollisilta riskeiltä ja toivomme nykyisen tien (VT 3) rauhoittamista raskaalta liikenteeltä. Nykyiset meluvallit eivät toimi, sallitut melurajat ylittyvät Metsäkylässä. Melun torjumiseksi on rakennettava kunnolliset meluaidat, koska jo nyt kaavoitettu asuminen on lähellä valtatietä. Melun torjunta pitää varmistaa uusia liittymiä suunniteltaessa. Häiriö asutukselle ja arkiliikenteelle olisi pienin, jos valtatie rakennettaisiin Metsäkylän pohjoispuolelle. Ylöjärven kaupungin taajama-aluetta ei pitäisi jakaa kahteen hankalasti saavutettavaan osaan, minkä nykyisen tielinjauksen leventäminen aiheuttaisi. Siitä on huonoja esimerkkejä nähtävänä muuallakin Suomessa.

Mielipide C esittää ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, että Metsäkylän pohjoispuolen ja Ilmeksen väliset ulkoilualueet säilytettävä! Ve 0+ ja Ve 1. Ve 0+ ja Ve 1 tukevat parhaiten Metsäkylän uusiorakentamista. Melu haittaa ja suojelee Metsäkylän pohjoispäädyn ja Ilmeksen välillä olevia runsaita liito-oravaimestyksiä. Kangasniemen ja Pehkusuon välisiä ja niissä olevia asun-alueita huomioitava mm. paljon lapsiperheitä! Ve 0+ ja Ve 1.

Mielipiteet / Hämeenkyrö

Mielipide D. Tie pitää rakentaa nykyiseen tieuraan VE0+ ja VE1 parhaat ominaisuudet valiten, koska se haittaisi vähiten ihmisten ja luonnon elämää kun tieura on jo olemassa ja vieressä on tyhjää soraomonttua Huurteelta lähtien koko matkan Sasin liittymään asti. Paikallisliikenteelle on Pentinmaantie ja Pinsiöntie valmiina kun ne vaan parannetaan nykykunnosta.

Ve2 ja Ve3a ja b vaihtoehdot tuhoavat ihmisten asutusalueita, omaisuutta, eläinten asumisalueita, koskemattomia maa-alueita joissa sijaitsee suuret metsä- ja suoalueet, useita pieniä järviä ja puroja. Mitä näille vesille tapahtuisi?? ja kuka olisi vastuussa näistä asioista? Näihin vaihtoehtoihin päädyttäessä pitäisi rakentaa todella paljon ali- ja ylikulkuja ja kokoomateitä että paikallisliikenne ja maa- ja metsätalouden liikenne pystyttäisiin hoitamaan.

Toukolassa kerrotut kustannusarviot vaihtoehtojen välillä tuntuivat epätodellisilta, koska hintaerot olivat pieniä vaihtoehtojen välillä. Nykyisen uran kohdalla maa-alueiden lunastukset olisivat pieniä vaikkakin Tero Haarajärvi lupasi käyvän markkinahinnan Sasin Toukolassa koko salin kuullen ja maa-ainekset olisivat vieressä, muissa vaihtoehdoissa paljon suo-alueita. Haluaisimme nähdä tarkempia kustannuslaskentoja.

Pohjavesien suojeleminen onnistuu nykytekniikalla varmasti nykyisen tieuran kohdalle eli ei ole mikään este, onhan teitä tehty pohjavesialueille muuallakin?

Mielipide E. Pohjaveden muodostumisalueiden ja Sarkkilanjärven kokonaisvaluma-alueen laajuuden vuoksi kaikki vaihtoehdot sisältävät maaperäriskin sekä pohja- ja pintavesiriskin.

Tie uusissa maastokäytävissä levittää melua nykyistä laajemmalle ja kokonaan uusille alueille. Meluvallit tai -seinät estävät melua parhaiten. VE 1:ssä tarvittavat maaleikkaukset muodostavat maisemoituna luonnonmukaisia meluesteitä ja antavat tarvittavia tiemassoja kohtuuetäisyydeltä.

Rinnakkaistieksi vaihtoehdoissa 2-3 jäävän nykyisen valtatie turvallisuuksien lasku kunnossapidon yms. vähenemisen vuoksi on erityisesti otettava huomioon, koska raskaan kaluston onnettomuudet ovat varsinkin mäkiosuuksilla voimakkaasti keli-riippuvia. ”Lisäksi mm. öljy-yhtiöt ovat ryhtyneet sakottamaan kuljetusliikkeitä poikkeamista polttoainekuljetuksissa. Sopimussakolla kiirehtiminen heikentää liikenneturvallisuutta”. (RASKASSARJA N:O 2/2009, maaliskuu, s. 35, lehti).

Tampereelta pohjoiseen suuntautuvalle pitkänmatkan liikenteelle on olemassa riittävästi reittivaihtoehtoja VE 1 työnaikaisten haittojen pienentämiseksi.

VE 1 on turvallinen, vähämeluinen, luonnonolojen kannalta vähän haitallinen ja rakentamiskustannuksiltaan edullinen sekä vaiheittain toteutettavissa, joten sen hylkääminen teknis-taloudellisin perustein lienee vaikeaa.

Mielipide F. Valtatie 3:n viimeaikaiset parannustyömaat Tampereen länsi- ja eteläpuolella ovat avarine kuumaisemineen jääneet mieliin kauhukuvina tienteon luontovaikutuksista. Myös useimmat esitetyistä vaihtoehtoista 3-tien parantamiseksi Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä aiheuttaisivat toteutuessaan merkittäviä muutoksia luontoon. YVA-selvityksessä vaihtoehtojen vaikutuksia luontoon on selvitetty kuitenkin vain ylimalkaisesti ja epähavainnollisesti eikä selvitys tuottanut riittävästi tarpeellista tietoa tievaihtoehtojen vertailemiseksi.

YVA-selvityksen lopussa, sivulla 79, jossa selvityksen epävarmuustekijöitä eritellään, paljastuu selvityksen tekijän melkoisen välinpitämättömän suhtautuminen luontoinventointiin: ”Selvitysalue oli laaja, jolloin luontoselvitys täytyi keskittää alueille, jotka esitetien ja karttatarkastelun perusteella olivat merkityksellisempiä. Maastokäytävät kierrettiin läpi kuitenkin kertaalleen.” Lausumasta saa vaikutelman käsityksestä, ettei luontoa tarvitse tutkia kattavasti, jos selvitysalue on laaja. Luonnonarvojen selvittäminen on ensimmäinen edellytys tievaihtoehtojen luontovaikutusten asialliseksi arvioimiseksi. Lähtökohta tulisi olla, että koska tiehankkeen vaikutus luontoon on suuri ja vaikutusalue laaja, pitää vaikutukset selvittää erityisen tarkasti.

Luontoinventointien tekemiseen kerrotaan käytetyn vain kolme viikkoa (YVA-selvitys s. 14). Kolme viikkoa luontoinventointeihin on laaja-alaisen ja peruuttamattomia luontovaikutuksia aiheuttavan tiehankkeen kokoon nähden mitättömän pieni ja aivan riittämätön panos. Näin isossa hankkeessa pitää edellyttää, että kohdealueen luontoon perehdytään kunnolla. Toisin kuin useissa suurissa hankkeissa, on tässä (ollut) käytettävissä aikaa riittävien selvitysten tekemiseen tarpeeksi.

YVA-selvityksen sisällön niukkuudesta esittämäni kritiikin kannalta YVA-selvityksen hinta on siivuseikka, mutta suhteellisuuden nimissä esitän laskelman: Jos arvioidaan, että kolmen viikon luontoselvityksen hinta työn teettäjälle on ollut noin 5000 euroa, muodostaa se sadan miljoonan euron tiehankkeesta vain prosentin kahdessadasosan kokoisen sirun. Luontoon raskaasti vaikuttavan hankkeen kyseessä ollen satsaus on aivan liian pieni, kertaluokkia liian pieni.

Jos luontoselvityksen tekemiseen käytettäisiin esimerkiksi kahtena kesä kautena yhteensä 60 maastotyöviikkoa, maksaisi se suunnilleen 100 000 euroa. Se parantaisi käytettävissä olevan luontotiedon määrää ja laatua olennaisesti ja olisi kuitenkin vain promillen tiehankkeen kokonaishinnasta. Korvaamattomia luontovaikutuksia aiheuttavan hankkeen kyseessä ollen ei promillen osuutta budjetista luontovaikutuksien selvittämiseksi voi pitää liian suurena.

Tievaihtoehtojen ”luontohinta”. Merkittävä puute YVA-selvityksessä on, ettei siinä ole selvästi esitetty, eritelty ja verrattu eri tievaihtoehtojen kokonaisvaikutusta luontoon, ”luontohintaa”. Tietöiden aikaiset liikennejärjestelyt kiertoteineen, rinnakkais- ja liittytätiet ja liittymät pientareineen, maainesten louhintaa ja läjitykset sekä pohjavesien suojaus ja pintavesien hallinta yms. tuhoavat suhteellisen luonnontilaista maanpintaa ja luontoa paljon varsinaista tielinjaa laajemmin. Kunkin vaihtoehtojen vaatiman maa- ja luontoalan kokonaismäärä tulisi laskea kuuluvaksi kyseisen tievaihtoehtojen luontohintaan. Perustietona YVA-selvityksestä tulisi käydä ilmi hehtaareina ja luontotyyppinä, kuinka paljon ja minkälaisista maista ja luontoa kunkin tievaihtoehtojen rakentamisen alle jää. Selvityksessä tulisi kertoa tarkasti, missä kalliota louhitaan tai mäkiä tasataan ja missä kasvullista pintamaata kuoritaan. Selväksi pitäisi tulla myös, kuinka laajasti painanteita ja laaksoja täytetään tai peitetään ja missä rakentamisen alle jääviä purouomia pakataan putkiin. YVA-selvityksessä tulisi esittää tarkasti ja sitovasti tietyön eri vaihtoehtojen tarveltyvän luonnon (enimmäis-)ala ja se, miten tiealueen lähiluonnon arvokkaimpia kohtia voidaan säästää ja suojata parhaimmin.

Luonnonarvojen mittaaminen ja vertaaminen on monin tavoin ongelmallista. YVA-selvityksessä esitettävässä vaihtoehtojen ”luontohinnan” vertailussa on perusteltua painottaa erityisen arvokkai-

ta luontokohteita, mutta myös tavanomaisena pidettyä maata ja luontoa on syytä arvostaa. Taval-
lisena pidetty talousmetsä on usein arvokasta puun tuottamisen lisäksi myös seudun ominaisim-
pana luontona, marjastus- ja sienestysmaana, ulkoilumaastona ja jopa mahdollisena hiilinieluna.
Tavanomaiseksi arvioidussa metsässä voi myös piillä merkittäviä, toistaiseksi havaitsematta jää-
neitä luonnonarvoja. Erityisen arvokkaita luontokohteita ovat mm. harvinaisten ja uhanalaisten laji-
en esiintymispaikat, uhanalaiset elinympäristöt sekä paikat, joissa lajiston monimuotoisuus tai olot
ovat poikkeuksellisia. Arvokkaimmat tietöiden alle tuhoutuvista ja tärveltyvistä luonnonympäristöis-
tä ja -arvoista tulisi YVA-selvityksessä eritellä.

Erityisen arvokkaat luontokohteet. YVA-selvityksen sivulla 54, kuvassa 69, esitellään karttapohjalla
tievaihtoehtojen luona olevia erityisen arvokkaita luontokohteita. Merkittävä osa YVA-selvityksessä
esitellyistä luontotiedoista on kerätty viranomaisien tiedostoista, aiemmista selvityksistä ja alueen
asukkailta kyselemällä. Ennakkotiedot selvitysalueen luonnosta ovat tarpeellisia osia YVA-
selvitystä, mutta ne eivät ole kattavia eivätkä ne siten riitä korvaamaan asiantuntemuksella ja huo-
lella ajan kanssa tehdyn luontoselvityksen antamaa tietoa.

Liito-oravalla, joka on erityisesti suojeltava ja uhanalainen laji, on nykyään luontoselvityksissä kes-
keinen asema. YVA-selvityksen maastoinventoinnissa Rokkakoski–Palko -alueella on löydetty lii-
to-oravia melko hyvin, mutta selvityksestä puuttuu kuitenkin ainakin muutamia jo aiemmin tiedossa
olleita (löytämiäni) liito-oravaesiintymiä niin kuin myös muutamia keväällä 2009 löytämiäni (itselle-
ni) uusia esiintymäpaikkoja. Nämä ovat puutteita YVA-selvityksessä.

YVA-selvityksen karttakuvassa 69, jossa uhanalaishavaintoja esitellään, liito-oravat on eritelty
muista uhanalaishavainnoista. Kartassa on vuoden 2009 YVA-selvityksessä havaitut liito-oravan
esiintymispaikat merkitty toisin kuin vanhemmat esiintymätiedot. Kartassa on kuitenkin merkitty
vuoden 2009 YVA-selvityksen maastoinventoinnin löydöiksi usea sellainenkin liito-oravaesiintymä,
joka on aiemmin havaittu ja vanhastaan tiedossa ollut vakiintunut elinpiiri.

Liito-oravahavainnot on esitetty kartalla useimmin pistemäisenä havaintopaikkana, vaikka useina
vuosina samalla paikalla tavatut merkit liito-oravasta viittaavat kuitenkin lajin vakituiseen läsnä-
oloon ja siten myös lajille kelvollisen elinympäristön olevan olemassa. Liito-oravien otaksutut
elinympäristöt olisi tullut rajata YVA-selvityksen kartalle havaintopaikkojen ohella. Ansioksi YVA-
selvitykselle olisi, jos myös liito-oravan potentiaaliset elinympäristöt ja luultavimmat esiintymien
väliset kulkusuunnat olisi merkitty karttapohjalle. Uhanalaisen lehtohopeatäplän esiintymispaikat ja
potentiaaliset elinympäristöt selvityksessä onkin merkitty kartalle.

Arvokkaat elinympäristöt ja luontotyytit. Uhanalaisten lajien esiintymien ohella YVA-selvityksen
karttakuvassa 69 on esitetty muutamia luonnossa olevia arvokkaita elinympäristöjä ja luontotyy-
pejä. Näitä ovat lähteet, purot ja purojen osat sekä myös muutamia joko paikallisesti arvokkaana
kohteena tai monimuotoisuuden kannalta arvokkaana alueena rajattuja kohteita. Selvityksessä ei
esitetä perusteluita näiden arvopaikkojen valintaan ja rajaukseen, mikä epää mahdollisuuden arvi-
oida tehtyjä valintoja asiaperusteisesti. Selvitysalueella sijaitsee kuitenkin runsaasti arvokkaita
elinympäristöjä ja edustavia luontotyyppieitä, joita ei ole selvityksessä noteerattu. Tällainen puute
YVA-selvityksessä on raskas ja olennainen.

YVA-selvityksessä huomiotta jääneistä arvokkaista luontotyypeistä esiintyy Rokkakosken lähialu-
eilla etenkin lähteitä, puroja ja kosteita korpia. Useimmat näistä luontokohteista ovat metsälain
erityisen tärkeinä pitämien elinympäristöjen kaltaisia. Metsäasetus edellyttää tärkeinä pidettyjen
elinympäristöjen olevan pienialaisia ja ympäristöstään selvästi erottuvia sekä joko luonnontilaisia
tai sen kaltaisia. Tällaisia ehtoja tai tärkeiden elinympäristöjen karsintaa ei tule kuitenkaan tehdä
YVA-selvityksessä huomioon otettaville elinympäristöille. Jos tärkeän elinympäristön luonnontilai-
suudessa on puutteita - esimerkiksi lähde on rakennettu, puroa perattu tai korkea ojitettu - saattaa
elinympäristössä silti yhä olla jäljellä merkittäviä luonnonarvoja. Tällaiset luonnonarvot - esimerkik-
si uhanalaisiksi arvioidut lajit ja tai luontotyytit - tulisi inventoida huolella, vaikka elinympäristö ei
olisi ns. lakikohde.

Rokkakoskella tievaihtoehdon 3 tuntumassa sijaitsee useita pieniä tai pienehköjä lähteitä, jotka YVA-selvityksestä puuttuvat. Osa niistä sijaitsee aivan tielinjan luona. Pienten purojen ja lähteiden runsaus on alueen luonnolle ominainen piirre. Laajat lähteiköt ovat elinympäristöinä merkittävämpiä kuin pienet, mutta myös pienillä lähteillä on merkitystä luonnon pienipiirteisen monimuotoisuuden kannalta. Lähteikköelinympäristöjen kattava tärveltyminen ja uhanalaisuus on vastikään todettu Suomen luonnon elinympäristöjen uhanalaisuutta käsittelevässä selvityksessä.

Vain pieni osa selvitysalueen puroista on YVA-selvityksessä merkitty arvokkaaksi (arvokkaaksi pienvesistöksi tai vesilakikohteeksi). Useimmat YVA-selvityksessä huomiotta jääneistä puroista ja purojen metsäisistä osista ovat kuitenkin niin arvokkaita elinympäristöjä ja luontotyyppejä, että ne tulisi näkyä YVA-selvityksessä. Huomiotta jääneet purot ovat ainakin metsäosuuksiltaan enimmäkseen luonnontilaisia tai luonnontilaisen kaltaisia. Yhtä näistä puroista on kuitenkin jonkin verran perattu. Peratulla osuudella puron varrella kasvaa kuitenkin mm. lähdetähtimöä ja kotkansiipeä - näitä vaateliaita kasveja esiintyy Rokkakosken lähialueilla vain vähän, joten myös perattua puron osaa voi pitää arvokkaana.

Rokkakoskella sijaitsevien purojen tuntumassa on monesti useita arvokkaita luontotyyppejä lähikäin: tuoreita ja kosteita lehtoja, soistuvia korpinotkemia, lähteisyyttä, luhtaisia puronrantaniittyjä ja paikoin myös suhteellisen iäkästä metsää. Purovarsilla esiintyy myös luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta lehtipuustoa ja lahopuuta runsaammin kuin alueen metsissä keskimäärin.

Tien yhdistävä ja estävä vaikutus. YVA-selvityksen alussa sivulla 9, jossa esitellään tienparannushanketta ohjaavia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, kerrotaan hankkeella pyrittävän edistämään elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden sekä ekologisten yhteyksien säilymistä. Tällaisesta ei ole helppo keksiä esimerkkiä. Kuitenkin jotkut kasvit kykenevät hyödyntämään valteiden varsien yhtenäisiä pientareita leviämistä varten ja löytämään tiensä paikoille, jonne tuskin muutoin päätyisivät. Komealupiini on tunnettu tällainen tieväyliä pitkin leviävä laji. Lupiinin kookaiden ja voimakkaiden kasvustojen nopea leviäminen uhkaa usean perinteisemmän kasvilajin asemaa. YVA-selvityksessä ei ole käsitelty teiden maastokäytäviä haitallisten kasvien mahdollisena leviämisreittinä.

Tielinjan eläimistölle aiheuttamasta estevaikutuksesta on YVA-selvityksessä otettu esimerkiksi muutamien riistaeläimien sekä liito-oravan kohtaamat ongelmat. Osalle tiealueen lähiympäristössä elävistä lajeista tie muodostaa niin ison esteen, että se jakaa tien tuntumassa eläviä esiintymiä tai paikalliskantoja. Lukemattomille eliöyksilöille tie ja liikenne aiheuttavat kuitenkin ainutkertaisen estevaikutuksen.

Pieniä ja keskikokoisia nisäkkäitä kuolee teillä autojen alle kaikkia niitä lajeja, joita seudulla vain liikkuu. Tiealueen avoin maasto houkuttelee myös monenlaisia lintuja ravinnon etsintään, jolloin ne altistuvat törmäyksiin autojen kanssa. Vieläkin tuhoisammin tieliikenteen vaikutus kohdistuu hie- man pienempiin eläimiin, mm. sammakoihin, matelijoihin sekä erityisen runsaasti hyönteisiin. Tiele kuolee valtavia määriä hyönteisiä: niin lentäviä pistiäisiä, perhosia ja korentoja kuin maitse liikkuvia kuoriaisia ja koteloitumispaikkaa etsiviä toukkiakin.

Tien ja liikenteen tuottamaa kuolemaa on vaikea vähentää teitä tai liikennettä vähentämättä. Samoin on vaikea lisätä teitä tai liikennettä tuottamatta lisää tuhoa tien lähiluontoon. On kuitenkin selvää, että kaksi tietä aiheuttaa suunnilleen kaksin verroin liikenneuhreja ja estevaikutusta yhteen tiehen nähden. Tämä ero eri tievaihtoehtojen välillä tulisi näkyä selvästi YVA-selvityksen lopussa olevassa tievaihtoehtojen vertailuyhteenvedossa, mutta ei näy.

Pohjavesi. Eräänä painavimmista perusteista VT3:n siirtämiselle pois nykyiseltä paikaltaan on esitetty tärkeän pohjavesialueen suojelua: tie on haluttu saada pois tärkeältä pohjavesien muodostumisalueelta. Pohjavesien on arveltu olevan vaarassa joko sellaisen tiellä sattuvan liikenneonnettomuuden seurauksena, jossa on mukana vaarallisia kemikaaleja tai tien suolauksen takia. Huoli

pohjavedestä vaikuttaa kuitenkin keppihevoselta, jolla halutaan ajaa pohjavesialueen kiertäviä tievaihtoehtoja, sillä YVA-selvityksen alussa pohjavesisuojauksesta kirjoitetaan: ”Pohjaveden muodostumisalueiden kohdilla nykyiselle tielle on rakennettu pohjavesisuojaukset, mutta niiden kuntoa ja toimivuutta ei ole selvitetty.”

Sivulle 65 on kirjoitettu otaksuma, että jos pohjavesialueen kiertävä tievaihtoehto tehdään, heikkenee nykyisen tien hoito (suolaus) merkittävästi. On kuitenkin otaksuttavaa, että jos uusi tielinjaus tehtäisiin, tulisi sillä tapahtumaan silloin tällöin sellainen onnettomuus, jonka selvittämiseksi liikenne ohjattaisiin vanhalle tielle. Tällainen onnettomuus sattuisi luultavimmin vaikeissa kelioloissa. Tuollaisessa tilanteessa kasvaa merkittäväksi mahdollisuus, että myös huomommin hoidetulla vanhalla tiellä sattuisi onnettomuus, jonka seurauksena pohjavesi vaarantuisi.

Ellei pohjavesiä suojata kunnolla, riski pohjavesiä vaarantavasta liikenneonnettomuudesta säilyisi – ja tien hoidon heiketessä jopa lisääntyisi. Vaikka uusi pohjavesialueen kiertävä tielinjaus rakennettaisiin, ei se estäisi liikennettä pohjavesialueella sijaitsevalla tiellä. Pohjavesien suojaamisen kannalta paras vaihtoehto on rakentaa pohjaesialueella olevalle tielle mahdollisimman hyvät pohjavesisuojaus ja seurata niiden kuntoa ja toimintaa. YVA-selvityksen alussa sivulla 9, jossa esitellään tienparannushankkeen seudullisia tavoitteita, onkin kirjoitettu selvin sanoin: ”vähennetään liikenteestä aiheutuvia ympäristöhaittoja suojaamalla merkittävät pohjavesialueet”.

Palkon kylän lähellä Sasin mäessä sijaitseva laaja ja monisilmäinen lähteikköalue ja sen laskupuro ansaitsevat tarkempaa tutkimusta. Lähdealueella tulee tehdä asiantuntevaa lajistoselvitystä ainakin sammalten ja hyönteisten osalta.

Nykyinen valtatie 3 on rakennettu tämän Sasin mäessä sijaitsevan lähdealueen yli: lähteensilmiä ja lähteikköä on tielinjan molemmin puolin. YVA-selvityksessä tulisikin tarkastella mahdollisuutta tämän harvinaisen vuolaan lähteikköalueen kunnostamiseen ja liikenteen johtamiseen siltarakentein lähteikköalueen yli. Lähteikön kohdalle olisi samalla myös luontevaa tehdä tien alittava eko-käytävä eläinten kulkuväyläksi, sillä sen sijainti maastossa on otollinen.

YVA-selvityksessä ei ole selvitetty riittävästi Rokkakoskenjoen rannalla, tievaihtoehto 3:n kannalta kriittisellä kohdalla, sijaitsevan, alueellisesti uhanalaisen, rantanätkelmäesiintymän tilaa. Alun toista vuosikymmentä sitten paikalla kasvoi maakunnallisesti merkittävä rantanätkelmäesiintymä.

Mielipide G. Kiitokset todella kattavasta selostuksesta, jossa on selvästi otettu huomioon myös paikallisten ihmisten mielipiteitä. Löysin sieltä myös omia kommenttejani, joihin oli otettu kantaa. Asiaa on tarkasteltu mahdollisimman monesta eri näkökulmasta.

Ensimmäinen asia, joka tuli mieleeni selostusta lukiessa oli, että kun joka tapauksessa nykyistä tietä joudutaan jotenkin parantamaan liikennemäärien lisääntyessä, niin eikö olisi sen vuoksi asiallista suunnitella tien laajentaminen 4-kaistaiseksi nykyisen tien paikalle eli vaihtoehto 1.

Vaihtoehtoissa mainittiin, että osa pitkämatkaisesta joukkoliikenteestä siirtyisi uudelle reitille ja huonontaisi mahdollisesti paikallisliikennettä. Niinhän siinä varmasti käy, tosin tällä hetkellä bussi-liikenne on jo muutettu suurelta osin pikavuoroiksi, jotka eivät palvele paikallista väestöä (ei ole pikavuoropysäkkiä tai pysäkillä on pitkät matkat). Näkisin mieluummin niin, että paikallisliikenne paranisi vaihtoehdon 1 myötä, sillä bussien tulisi kulkea myös paikallisliikennettä palvelevia rinnakkaisteita pitkin eikä vain 4-kaistaista valtatieä pitkin, joissa pysäkit sijaitsisivat liittymien yhteydessä. Mutta pahasti pelkään, että nykyinen liikenteenharjoittaja suosii vain tuota ”isoa” tietä ja ”pakottaa” paikalliset kulkemaan omilla autoillaan.

Näen myös vaihtoehto 1 vartenotettavaksi vaihtoehdoksi jo nyt olemassa olevien rinnakkaisteiden vuoksi. Pentinmaantien varrella asuvat käyttävät jo nyt pääsääntöisesti Pinsiön taimiston risteystä, joten uusi eritasoliittymä ei toisi siihen muutoksia. Myös Vanhan Vaasantien varrella asuvat käyttävät joko Metsäkylän risteystä tai Vt3-Sasi-Miharin tien risteystä, joten suunnitellut liittymärat-

kaisut eivät toisi muutosta niihinkään. Ainoastaan paikallisille, joiden oma liittymä on nykyiselle Vt3:lle joutuvat asiasta kärsimään, mutta liikenneturvallisuuden parantamisen nimissä se on minusta välttämätöntä. Lisäksi Vt3 ylittävä maatalousajo on melko vähäistä ja se voidaan varmasti turvata alikulkujen kautta (niinhän jo nykyäänkin Palkon kylässä omatoimisesti tehdäänkin...). Toivottavasti tässä vaihtoehdossa myös alikulku Pinsiön taimiston läheisyydessä Pentinmaan puolelta Pinsiön puolelle pystytään säilyttämään, sillä se on tärkeä ja turvallinen kulkureitti pentinmaalaisille lapsille Pinsiön kouluun.

Vaihtoehdot 2, 3a ja 3b eivät ole mielestäni niin hyviä kuin vaihtoehto 1. Suurin syy on tietysti oma asuinpaikkani Mäkelä-Haavistontien varressa lähellä Lenkolaa ja Yli-Penttiä. Lisäksi Mäkelä-Haavistontien katkaiseminen vaikeuttaa kulkemista kesämökille Ahvenusjärven rantaan ja huolta herättää myös uusien tievaihtoehtojen rakentamis- ja käyttövaikutukset järveen, ympäröiviin soihin ja metsiin puhumattakaan eläimistä. Vaihtoehdot 2, 3a ja 3b vaikuttavat suuresti riistaeläinten kulkemiseen. Tämäkin oli kyllä mainittu selvityksessä. Lisäksi tietysti mietityttää mahdollisen uuden tien vaikutukset Lenkolan peltojen viljelyyn (päästöt, suolausvedet jne.) Lisäksi Lenkolan peltojen halki kulkee Pentinmaanoja, joka johtaa lähdehahteen kautta Pirttijärveen.

Lisäksi vaihtoehtojen 2, 3a ja 3b kohdalla mietityttää myös itse uusien teiden rakentaminen. Käsittääkseni täytemaata tarvitaan melko paljon, kun rakennetaan soiden päälle ja mistä se otetaan? Muualta tuominen vaikuttaa varmasti hinta-arviota nostavasti. Näiden vaihtoehtojen kohdalla puhutaan myös nykyisen tien ohituskaistojen poistamisesta, sekään ei varmaankaan ole ilmaista. Onko asia huomioitu kustannuslaskelmissa?

Erityisesti vaihtoehto 3a kohdalla mietin, että ketä palvelee eritasoliittymä Jussilanmäen kohdalla? Keskellä ei mitään, jonne sitten tulee rinnakkaistiet johdattaa.

Tähän arviointiselostukseen olisin kaivannut myös jonkinlaista kustannusarviota / -vertailua. Olin mukana Toukolassa, jossa asiasta mainittiin, mutta en laittanut lukuja siellä muistiin, kun kuvittelin niiden olevan myös tässä selvityksessä.

Lisäksi ihmettelin, että alkuvaiheessa, kun seurojen yms. edustajia oli mukana, niin joukossa ei ollut edustajaa Hämeenkyrön koillisesta metsästysyhdistyksestä, joka kuitenkin nimenomaan täällä Pentinmaan ja Äkönmaan seudulla toimii. Heiltä ehkä saisi ajantasaisimmat tiedot riista- ym. metsäneläimistä.

Olemme yhdessä kyläläisten kanssa (Lemmakkala) tieasiasta keskustelleet ja mielipiteet ovat kovasti vaihtoehto 1 puolesta, mutta suurin osa varmasti kirjoittaa teille oman mielipiteensä, joten kirjoitan tämän vain omasta ja perheeni puolesta.

Yleispalautetta:

- 3-tien eri linjausvaihtoehtojen (VE 2, VE 3a, b) vaikutus paikallisten asukkaiden elämään tällä hetkellä ja tulevaisuudessa (kaavoitus-, rakentamis-, maanomistajien tonttimyynti yms.) ei mielestäni tullut oikein selville

Palautetta linjausvaihtoehtoista:

- luonto – miksi tehdä uusi tie, kun olemassa olevaa parantamalla (VE 1) välttyttäisiin luonnon tuhoamiselta
- metsästys- marjastus- luonnossa liikkumisen mahdollisuuksien väheneminen
- nykyisen tielinjauksen alle (VE 1) ei jäisi rakennuksia eikä juurikaan kenenkään peltöjä (elinkeinon turvaaminen); tie on jo vuosia sitten vienyt sen määrän maata mitä tarve vaatii, joten siihen on jo paikallistasolla sopeuduttu
- rakentaminen – Tampereen läheisyys lisää tonttien kysyntää – menetetään hyviä, luonnonläheisiä alueita uusilla tielinjauksilla (VE 2, 3a, b) ja kuka haluaisi rakentaa ison tien viereen, jolle ei saisi liittymää – kulkuongelmat – uusien paikallisteiden rakentaminen
- jos tontteja olisikin tulevaisuudessa nykyisen 3-tien läheisyydessä – miten turvataan ja huomioidaan pohjavesialueet/luonnonsuojelukohteet silloin – isommissa suunnitelmissa yhtenäinen suojaus on mielestäni paremmin huomioitu kuin omakotirakentajan kohdalla

- paikallisliikennettä varten olemassa jo tieverkko (VE 1, vanha Vaasantie, Pentinmaantie), jota paikalliset jo nytkin käyttävät (kierto-/ eritasoliittymät esim. Metsäkylä, Pentinmaantie = Pinsiön taimiston kohta ja Sasi, mitkä tällä hetkellä ovat eniten käytössä)
- nykyisen 3-tien varren asukkailla, kaikilla, on mahdollisuus käyttää ja päästä em. Paikallisteille; ei tarvitse rakentaa uusia teitä (VE 1) – liittymien määrää 3-tiellä helppo vähentää
- paikallistieksi nykyinen 3-tie – hoidettava kuitenkin myös pienemmät tiet – kallis paikallistie?
- melusuojaus (VE 2, 3a, b)
- Pentinmaantien ja Mäkelä-Haavistontien kulkukelpoisuus (VE 2, 3a, b); paljon metsiä – tukkirekkojen kulkeminen ko. teillä – siltojen rakentaminen teiden yli – kallista?!
- maanomistajien kulkuyhteyksien turvaaminen
- maanomistajien korvaukset? – menetetty elinkeino – metsätalous
- VE 2, 3a, b – onko huomioitu alueen suot ja niiden ojitus – miten johdetaan vedet pois suoalueilta, vaikka ne tällä hetkellä melko kuivia niin jos vesien poispääsy estetään, metsät soistuvat
- onko huomioitu liito-oravien esiintyminen Mäkelä-Haavistontien varressa

Mielipide H, loma-asuntokäytössä olevan kiinteistön omistajat. Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 10.6.1994 / 468 annetun lain (YVA- laki) 10 §:n 1 mom oikeusohjeen mukaan hankkeesta vastaava selvittää hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutukset arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta sekä laatii ympäristövaikutusten arviointiselostuksen. Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun valtioneuvoston asetuksen (YVA-asetus) 10 §:n 1 mom 11-kohdan mukaan arviointiselostuksessa on esitettävä tarpeellisessa määrin selvitys siitä, että miten yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon.

Yhteysviranomaisena toimivan Pirkanmaan ympäristökeskuksen ko. hanketta koskevasta arviointiohjelmasta 3.2.2009 antaman lausunnon (jäljempänä ”Ohjelmalausunto”) mukaan arviointiohjelma on osin niin yleispiirteinen, että sitä voisi käyttää yleisenä arviointiohjelman pohjana tiehankkeille ja että todetun yleispiirteisyyden takia on vaikea arvioida arviointiohjelman riittävyyttä nimenomaan valtatie 3:n parantamishankkeessa. Lausunnossa on myös edellytetty, että arviointiohjelmaa täydennetään yhteysviranomaisen lausunnossaan esiintuomien lukuisten puutteiden osalta.

Yhteysviranomaisen on lausunnossaan todennut muun muassa, että hankkeesta aiheutuvia merkittäviä haittoja on mahdollista ratkaista ottamalla niiden estäminen ja lieventäminen suunnittelu-prosessien lähtökohdiksi ja tavoitteiksi.

Edellä tarkoitettusta yhteysviranomaisen nimenomaisesta haittojen ratkaisuja koskevasta lähtökohdavaatimuksesta huolimatta on hankkeesta vastaava arviointiselostuksen 2.8. kohdan mukaan katsonut riittäväksi, että vain estevaikutusten lieventäminen otetaan suunnittelun lähtökohdaksi.

Sanottua hankevastaavan menettelyä ei näkemyksemme mukaan VT 3 parantamishankkeen ympäristövaikutusten luonteen ja merkittävyyden kannalta voida mitenkään pitää riittävänä ja/tai tarkoituksenmukaisena.

Ohjelmalausunnossaan yhteysviranomaisen on lisäksi todennut, että ympäristövaikutusten arviointia ohjaavalle hankeryhmälle voitaisiin osoittaa rooli lieventävien suunnitteluratkaisujen ohjaamisessa ja katsonut, että hankeryhmän toiminnan tulisi vastata YVA- menettelyn läpinäkyvyyttä.

Arviointiselostuksen 2.6. kohdan mukaan hankkeen vuoropuhelun tavoitteena on ollut, että suunnitteluratkaisuilla ja niiden arvioiduilla vaikutuksilla on mahdollisimman laaja hyväksyttävyyys ja että merkittävä osa hankkeen vuoropuhelusta on käyty hankeryhmätyöskentelyssä ja viranomaispaamisissa. Arviointiselostuksen 2.3. kohdan mukaan hankeryhmä on kokoontunut YVA-menettelyn aikana yhteensä viisi (5) kertaa.

Edellä mainitusta yhteysviranomaisen esittämästä hankeryhmän toiminnan läpinäkyvyyteen liittyvästä edellytyksestä huolimatta ei hankkeesta vastaava ole ottanut arviointiselostuksen liitteeksi

esim. sanotun hankeryhmän kokouspöytäkirjoja- ja/tai muistioita. Hankevastaavan arviointiselostukseen kirjaama ylevä tavoite suunnitteluratkaisujen mahdollisimman laajasta hyväksyttävyydestä ei kuulosta uskottavalta, jos merkittävää osaa hankkeen vuoropuhelusta ei ole mahdollista tehdä julkiseksi. Sanotunlainen salaaminen luo tosiasiaissa vain epäilyksen synkän varjon ko. hanketta koskevaan YVA- menettelyn avoimuuden ja riippumattomuuden ylle. Arviointiselostuksen 2.3. kohdassa olisi myös ollut aihetta kirjata yksiselitteisesti, että onko Pirkanmaan ympäristökeskuksen edustaja osallistunut hankeryhmän kokouksiin.

Ohjelmalausunnossaan yhteysviranomainen on myös todennut, että hiljaisuuteen liittyviä lieventämistoimia kuten yöajan, illan ja viikonlopun nopeusrajoituksia ja niiden soveltuvuutta on tarpeen tarkastella tietyillä linjausvaihtoehtojen tieosuuksilla.

Sanotusta yhteysviranomaisen esittämästä hiljaisuuteen liittyvien lieventämistoimien tarkasteluvaatimuksesta huolimatta ei hankevastaava ole pitänyt sanottujen lieventämistoimenpiteiden tarkastelua tarpeellisena. Hankevastaava on kyllä itsekkin myöntänyt (arviointiselostus 6.3. kohta), että ajonopeuden alentaminen ja vähämeluisten päällysteiden käyttäminen vähentävät tehokkaasti melupäästöjä itse lähteessä, mutta jättänyt ilmeisen tarkoituksellisesti perustelematta, että mistä syystä sanotut toimenpiteet eivät olisi käyttökelpoisia vilkasliikenteisillä valtateillä.

Katsomme, että hankkeesta vastaavan olisi ehdottomasti tullut selvittää perusteellisesti yhteysviranomaisen lausunnossaan edellyttämien hiljaisuuteen liittyvien lieventämistoimien käyttömahdollisuudet erikseen kunkin linjausvaihtoehdon osalta.

Sanotusta selvityksestä olisi näkemyksemme mukaan saatu tarpeellista lisätietoa ko. hankkeeseen liittyvän yhden erittäin merkittävän ympäristövaikutuksen (melun) lieventämismahdollisuudesta. Selvityksen myötä mahdollisesti esiin tulleet nopeuksien alentamista tarkoittavat näkökohdat olisivat palvelleet hyvin myös yhteysviranomaisen ohjelmalausunnon kohdassa ”maankäyttö” esiintuomaa ilmastomuutoksen hillintätavoitetta.

Erityisen moitittavaksi hankevastaavan edellä kuvatun menettelyn tekee mielestämme vielä sekin, että arviointiselostuksen 6.4. kohdan mukaan valtatie 3:n pohjoispuolisiin (linjausvaihtoehdot 2, 3a ja 3b) äänimaisemiin vaikuttaa paikoin merkittävästi myös muun muassa Tampere-Oulu rautatie sekä puolustusvoimain teknillisen tutkimuslaitoksen koeammuntatoiminta, jotka kuitenkin on jätetty tehtyjen meluselvitysten ulkopuolelle. Ennakoon ilmoittamatta tapahtuvien puolustusvoimien koeammuntojen aiheuttamien melu- ja värinähaittojen kärsijöinä katsomme, että on ilmeisen tarkoituksellista, ettei sanotusta jatkuvasti laajenevasta toiminnasta aiheutuvaa melu- ja värinäkuormaa ole mitenkään otettu huomioon ko. YVA:a koskevissa selvityksissä.

Niin kuin ko. hankkeen arviointiohjelmaa koskevassa 30.12.2008 päivätyssä mielipiteessämme olemme esittäneet, olisi linjausvaihtoehdot 2, 3a ja 3b tulleet suunnata Iso Työläjärven kohdalla Tornivuoren pohjoispuolitse, jolloin olisi ollut selvästi paremmat mahdollisuudet hallita muun muassa erilaisista melua aiheuttavista hankkeista aiheutuvia kokonaismelukuormia.

Arviointiselostuksen 6. kohtaan olisi tasapuolisuuden vuoksi ollut muutoinkin hyvä kirjata selkeästi se tosiasia, että linjausvaihtoehtojen 2, 3a ja 3b vaikutuspiirissä sijaitsevien vakituisten asuntojen sekä loma-asuntojen asukkaiden tilanne muuttuu mm. melun osalta huomattavasti enemmän kuin nykyisen VT 3:n varrella asuvien. VT 3:n varteen (esim. Metsäkylässä) asuntonsa aikanaan rakentaneet ovat nimittäin omilla valinnoillaan voineet valita elinpiirinsä ja mm. äänimaisemansa. Ei voi olla oikein ja kohtuullista, että nyt tässä tilanteessa heidän kokemaansa tiestä aiheutuvaa haittaa mitataan samoilla painoarvoilla kuin noin 1,5 – 2,0 km:n päässä sanotun tien pohjoispuolella asuville (ilman mitään omaa valintamahdollisuutta jääville asukkaille) aiheutuvaa haittaa.

Arviointiselostuksen 6.5. kohdan yhteenvedossa esitetty vaihtoehtojen paremmuusjärjestys vaikuttaa ylipäättään melko subjektiiviselta ottaen huomioon 6.4. kohdassa esitetyt mm. vaihtoehtoa 1 koskevat epävarmuudet asukasmäärien laskennoissa.

Ilmanlaatu. Kohta on kirjoitettu niin yleispätevään ja osin vain hankevastaavan oletuksia sisältävään muotoon, että asiaan liittyen olisi selvästikin ollut tarpeen pyytää ilmanlaadun asiantuntijalaitoksen lausunto, jota mahdollisuutta yhteysviranomaisen on ohjelmalausunnossaan esittänyt.

Ihmisten elinolot ja viihtyvyys kohdassa korostuu edellä käsitelty meluasiasia. Kohtaan olisi ollut hyvä kirjata edellä mainitut (6.4.) epävarmuudet mm. asukasmäärien laskennoissa. Sanotun tosiasian tunnustaminen olisi myös ollut hyvin linjassa kohtaan 8.4. kirjatun avoimen ja rehellisen tiedottamisen näkökohdan kanssa.

Ko. asiakohtaan liittyen olisi myös ollut avointa ja rehellistä kirjata se tosiasia, että VT 3:n eteläpuolella mm. maankuntakaavassa virkistykseen varatut alueet ovat tosiasiaassa vielä pitkälti vain kaavavarauksia. Alueella olevia erilaisia reittejä palvelevat kulku-urat sijaitsevat monin paikoin vielä nykyisin soranottokäytössä olevien alueiden lievealueella eikä niiden virkistysarvolle voida vielä pitkään antaa samanlaista painoarvoa kuin mitä on VT 3:n pohjoispuolisilla laajoilla, osittain lähes koskemattomilla metsäluontoalueilla.

Maisema ja kulttuuriympäristö. Arviointiselostuksen 9.6. kohdan toisessa kappaleessa on kiteytetty hyvin ja osuvasti koko arviointiselostuksenkin johtopäätökseksi soveltuva lopputulema.

Kasvillisuus ja eläimistö. Arviointiselostuksen 10.3. kohdan mukaan luonnonsuojelulaissa kielletään luonnonsuojeludirektiivin liitteen (IV) lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen. Selostuksen 10.5. kohdan mukaan hankealueella on useita liito-oravan elinympäristöjä ja että liito-oravan asema korostuu vaikutusten arvioinnin vertailussa. Kohdassa 10.4. haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteisiin liittyen on todettu, että liito-oravan kulku tielinjauksen yli voidaan järjestää tiealueelle jätettävällä suojapuustolla ja että liito-orava lentää yleensä helposti 50 metrin matkan, jos molemmin puolin tietä on kookasta puustoa.

Esitetyn lieventämistoimenpiteen toimivuudesta ei hankevastaava kuitenkaan ole esittänyt yhtään konkreettista esimerkkiä. Tietojemme mukaan sanotusta suojapuuston jättämisestä ei ole saatu rohkaisevia tuloksia ainakaan ykköstiellä välillä Lohja – Muurla. Linjausvaihtoehtojen 2, 3a ja 3b alle ja sen piiriin jäävien Työlänjoen ja Elovainion liito-oravakeskittymien osalta sanottu lieventämistoimenpide soveltuu kovin huonosti senkin takia, että sanotulla kohdalla ei mm. alueen soistuneisuuden takia ylipäättään kasva liito-oravan tarvitsemaa riittävän kookasta puustoa.

Kohdassa 10.3. on todettu, että tien suolauksella voi olla lieviä vaikutuksia Työlänjoen vedenlaatuun. Sanottua suolaantumista koskevaa asiaa ei mielestämme ole ko. kohdassa eikä myöskään arviointiselostuksen kohdassa 13. käsitelty aivan avoimesti ja rehellisesti sekä tosiasioihin perustuen. Arviointiselostuksen 13.1. kohdan mukaan VT 3:n suolaus on vaikuttanut Iso Työläjärveen laskevan ojan veden kloridipitoisuuteen ja että korkeita kloridipitoisuuksia on havaittu kaikkina vuoden aikoina. Sanotussa kohdassa on lisäksi todettu, että myös Iso Työläjärven pitkän tarkkailujakson kloridipitoisuuden trendi on ollut nouseva.

Tosiasia nimittäin kuitenkin on, että kloridipitoisuuden nousu näkyy jo nyt muun muassa Iso Työläjärven veden ajoittaisena vaahtoamisena, joka ilmiö on alkanut 2000-luvun alussa ja on ollut vuosi vuodelta vain lisääntymään päin. Kloridipitoisuuden nousu Iso Työläjärvestä näkyy jo selvästi myös kalakannan katoamisena ja etenkin rantavesien kasvillisuuden ja muun eliöstön muutoksina. Sanotut ilmiöt eivät voi olla sattumaa ja/tai ilmastonmuutoksen tms. aiheuttamaa sillä viereisessä Vähä Työläjärvestä sanottuja muutoksia ei ole tapahtunut käytännössä lainkaan. Sanottu epäedullinen kehitys käynnistyi tarkkailumme, joka on jatkunut yhtäjaksoisesti vuodesta 1975 asti, mukaan vain muutama vuosi sen jälkeen kun VT 3:lta alettiin johtaa hulevedet Iso Työläjärveen.

Edellä kuvattu epäedullinen kehitys tulee tapahtumaan myös Työlänjoelle ympäristöineen ja sen alajuoksulla sijaitsevalle Perkonmäen Natura-alueelle, jos uudeksi tielinjaukseksi valitaan vaihtoehto 2, 3a tai 3b. Sanotun tosiasian on myös hankevastaava osin myöntänyt arviointiselostuk-

sen kohdassa 11.2. Arviointiselostuksen 11.2. kohdassa esitetty arvio, että hulevesien suolapitoisuus ehtisi laimeta Työlänojan purossa (keväälläkin) virtaavat luontaiset vesimäärät olisivat pieniä laajalta tiealueelta kertyvien suolavesien määrään nähden. Sanotusta syystä katsomme, että hankevas- taavaan YVA:n yhteydessä suorittama erillinen Natura 2000 -tarveharkinta ei riitä vaan yhteysvi- ranomaisen on arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa edellytettävä, että hankevasta- va suorittaa ainakin Perkonmäen Natura-alueesta luonnonsuojelulain mukaisen Natura-arvioinnin. Lisäksi yhteysviranomaisen tulee edellyttää lausunnossaan, että valittavasta linjausvaihtoehdosta riippumatta hankevastaavan tulee hakea (arviointiselostus kohta 19) hulevesien johtamiselle ympäristö- ja/tai vesilaissa tarkoitettu lupa siinä tapauksessa, että sanotut vedet johdetaan tiealuetta ympäröiviin taikka sen vaikutuspiirissä oleviin ojiin ja/tai vesistöihin. Viittaamme edellä todettuun Iso Työläjärven suolaantumista koskevaan nykytilanteeseen ja toivomme, että Pirkanmaan ympäristökeskus ei enää koskaan salli missään tapahtuvaksi vastaavaa luonnon murhenäytelmää kuin minkä se on hyväksynyt tapahtuvaksi Iso Työläjärven kohdalla.

Ohjelmalausunnon huomioonottaminen ja arvioinnin riittävyys. Kaikkeen edellä sanottuun viitaten katsomme, että hankevastaava ei ole arviointiselostuksessa riittävällä tavalla täydentänyt yhteysvi- ranomaisen 3.2.2009 päivätyssä ohjelmalausunnossa esiintuomia arviointiohjelman puutteita ja että ko. hanketta koskeva ympäristövaikutusten arvioinnin suorittaminen on myös jäänyt olennai- silta osin puutteelliseksi.

Mielipide I (23 allekirjoittanutta), Hämeenkyrössä vaihtoehdon 3b varren asukkaat, pienten las- ten vanhemmat toivovat edes näin tulla kuulluksi. Ympäristövaikutusten arvioinnin on tarkoitus antaa tasapuolista tietoa eri linjausvaihtoehdoista. Mielestämme tämä tarkoitus ei toteudu ympä- ristövaikutusten arviointiselostuksessa. Lisäksi olemme havainneet siinä selkeitä virheitä. Siksi haluamme esittää kommenttimme ja toivomme, että Pirkanmaan ympäristökeskus ottaa ne huo- mioon antaessaan lausuntoa asiasta.

Asunnot sijaitsevat Mäkelä-Haavistontien ja Pentinmaantien varressa kohdassa, jossa vaihtoehto 3b ylittää tiet, sekä Vääräjärven ja vaihtoehto 3b:n linjan välissä. Mäkelä-Haavistontien ja Pentin- maantien varressa olevat talot ovat uusia. Kaksi niistä on kuvattu arviointiselostuksen kuvassa 31. Rakennusluvat on haettu vuosina 2000–2006. Lupia haettaessa asukkaille ei ole kunnasta kerrot- tu, että VT 3:n uutta linjausta on suunniteltu tälle paikalle vuodesta 1994 asti.

Selkeitä virheitä ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa havaitsimme seuraavissa kohdissa:

- Vääräjärven rannalla, lähimpänä vaihtoehdon 3b linjausta sijaitseva talo on merkitty kar- toissa (melu) virheellisesti lomarakennukseksi. Rakennus on muutettu vakituiseksi asun- noksi vuonna 2002.
- Melun aiheuttamien vaikutusten arvioinnissa meidän kotimme ovat jääneet huomioimatta. Sivulla 31, kappaleessa Vaihtoehto 3b sanotaan "Melusuojauksen jälkeen melualueella asuu yhteensä 60 henkilöä, joista 54 vanhan linjauksen varrella ja 6 Rokkakoskientien ja valtatie yhteismelualueella." Arviointiselostuksen liitteenä olevan melukartan (liite 3) mu- kaan myös osa meidän kodeistamme jää melualueelle. Vaadimme, että vaihtoehdon 3b laskelmat melualueelle jäävistä asukkaista tarkistetaan ennen lausunnon antamista.
- Ilmanlaadun arvioinnissa sivulla 36 taulukossa 7. on esitetty 30 m ja 100 m etäisyydellä tie- linjasta olevien asukkaiden määrä. Tässäkin meidän kotimme on jätetty huomioimatta. Esi- merkiksi Mäkelä-Haavistontien itäpuolella olevien talojen, joiden välistä tielinjaus menee, etäisyys on n. 100 m, jolloin talojen etäisyys tielinjasta ei voi olla yli 100 m. Vaadimme, että laskelmat vaihtoehdossa 3b lähietäisyydelle tielinjauksesta jäävistä asukkaista tarkistetaan ennen lausunnon antamista.
- A.A. Rambollilta on myöntänyt B.B.:lle (alueen asukas), että ympäristövaikutusten arviointia tehtäessä käytössä on ollut vanhat kartat, joihin uusia taloja ei ole merkitty.

Kotimme on jätetty huomioimatta seuraavissa keskeisten vaikutusten ja vaihtoehtojen vertailun kohdissa sivuilla 73 ja 74 arvioitaessa vaihtoehtoa 3b:

- Maankäytön muutokset: Vaikutuksia haja-asutusalueen maankäyttöön ei ole huomioitu. Kotimme sijaitsevat vain 2-6 km päässä Metsäkylästä. Alueen kehitys on lähtenyt hyvin liikkeelle ja Mäkelä-Haavistontien läheisyydessä vaihtoehdon 3b lähellä on vielä 4 rakentamattomaa tonttia, jotka on jo varustettu sähkö- ja vesiliittymien varauksella.
- Melu: Vaadimme melualueelle jäävien asukkaiden uudelleen laskentaa edellä mainituin perustein.
- Ilmanlaatu: Vaadimme 100 m etäisyydelle jäävien asukkaiden uudelleenlaskentaa edellä mainituin perustein.
- Asuminen, viihtyisyys: Haitat kohdistuvat ihmisiin, jotka ovat juuri asumisen viihtyisyyden takia muuttaneet maaseudulle. Muutos maaseudun asukkaiden elinoloihin on dramaattinen ja viihtyvyys muutoksen jälkeen on olennaisesti heikompi kuin nykytilanteessa. Vaihtoehto 3b vaikuttaa myös negatiivisesti kiinteistöjemme arvoon ja niiden myyminen hankaloituu.
- Eläimistö: Linjaus 3b (kuten muutkin uudet linjaukset) katkoo riistan kulkureittejä.

Lisäksi haluamme tuoda esille asioita, jotka tulee ottaa huomioon vaihtoehtojen vertailussa:

- Vaihtoehto 3b on vaihtoehdoista pisin, eli 5 km pidempi kuin lyhin vaihtoehto 1. Arvioitu liikennemäärä vuonna 2030 on 12500 autoa päivässä. Tästä kertyy 62500 ylimääräistä kilometriä päivässä. Joukkoliikenteen parantuminen ehkä vähentäisi yksityisautoilua, mutta jos keskimääräinen edestakainen työmatka olisi 50 km, pitäisi 1250 yksityisautoilijan siirtyä joukkoliikenteen asiakkaaksi, jotta saavutettaisiin tasapaino kertyneiden kilometrien määrissä vaihtoehtojen 3b ja 1 välillä.
- Viihtyvyyttä arvioitaessa pitäisi mielestämme ottaa huomioon ihmisten nykyiset elinolot. Esimerkiksi Metsäkylän asukkaat ovat aina tienneet talojensa sijainnin valtatie läheisyydessä ja totuneet VT 3:n nykyiseen liikenteeseen toisin kuin uusien linjausten varrella asuvat. Sivulla 34 olevan kuvan 48 mukaan melutilanne Metsäkylässä paranee nykyisestä myös vaihtoehdossa 1, eli vaikutukset ovat kaikkien kannalta positiiviset. Muissa vaihtoehdoissa melutilanne pahenee uusien linjausten varrella, joten näissä vaihtoehdoissa vaikutukset ovat aina negatiiviset.
- Vaihtoehdon 3a varrella on vain yksi asuinrakennus ja sekin huomattavasti kauempana kuin lähimpänä tielinjausta olevat talot vaihtoehdossa 3b. Muut rakennukset vaihtoehto 3a:n varrella ovat lomarakennuksia.
- Vaihtoehdossa 1 tien turvallisuus paranee nopeammin, jos parannuksia tehdään vaiheittain. Muissa vaihtoehdoissa tien turvallisuus paranee vasta kymmenen vuoden kuluttua.
- Jos joku uusista linjauksista toteutetaan, vanhan tien kunto heikkenee vähäisemmän hoidon myötä. Tiellä tulee kuitenkin vielä liikkumaan raskaita ajoneuvoja, kuten lämmitysöljykuljetuksia, joiden turvallisuus heikkenee. Tämä aiheuttaa riskin pohjavedelle. Lisäksi suuri joukko alueen asukkaita jää vielä vanhan tien käyttäjiksi ja myös heidän turvallisuutensa vaarantuu.
- Ympäristövaikutusten arvioinnin pitäisi tuottaa kaikille osapuolille tasapuolista tietoa. Kuitenkin ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa Ylöjärven osaa on korostettu enemmän kuin Hämeenkyrön. Esimerkiksi melukartat sivulla 32 on esitetty vain Ylöjärven osalta ja merkittävimpien vaikutusten joukkoon sivulla 77 on nostettu vaikutukset aluerakenteeseen vain Ylöjärvellä.

Haluamme helpottaa melu- ja ilmanlaatulaskelmien tarkistusta, joten tässä vielä vaihtoehto 3b:n varrella Mäkelä-Haavistontien ja Pentinmaantien ylityksen kohdalla sekä Vääräjärven ja tielinjauksen välissä asuvien perheiden tiedot (tila, perheen jäsenet ja ikä luettelona).

Me allekirjoittaneet vaadimme, että edellä esitetyt asiat otetaan huomioon kun Pirkanmaan ympäristökeskus antaa lausuntonsa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Vastaamme mielellämme myös asiaa koskeviin lisäkysymyksiin.

Mielipide J. Valtatie 3 parantamishanke ja sen ympäristövaikutusten arviointivaihe on ollut hyvin hämmäntävä ja asukkaan kannalta jopa ahdistava. Uusia linjauksia perustellaan monin väittein, joita emme allekirjoita. Arviointiselostus ja varsinkin sen yhteenveto vaikuttavat hyvin suuntautuneelta. Perustelut on koottu näyttämään toiset vaihtoehdot suopeammassa valossa kuin toiset. Palautetta on ollut vaikea laatia, koska huomautettavaa on paljon aina hankkeen lähtökohdista detaljeihin ja muutoseikkoihin asti. Selostuksessa on mainittu asiaa esimerkiksi kulttuuriympäristö- ja luontoarvoista, mutta konkreettista painoarvoa näille ei näytetä laskettavan. Toivottavasti meitä asukkaitakin ei kuulla vain kuulemisen vuoksi. Vastustamme jyrkästi VT 3:n uusia linjauksia seuraavin perustein Pentinmaan kyläläisen näkökulmasta:

- Pentinmaan kylä tuhoutuu: taloja jää tien alle ja puristuksiin, kulku kylässä teitä ja metsiä pitkin vaikeutuu olennaisesti, idylliset metsä- ja peltomaisemat menetetään.
- Metsien virkistyskäyttö menetetään: hiljaisessa metsässä samoilu käy mahdottomaksi, marjastus- ja sienestysmaat menetetään.
- Luonnon läheisyys menetetään: pihapiirissämme vierailevat ja jopa asuvat hirvet, metsäjänikset, ketut, pöllöt, käet, lumikot, mäyrät ja lepakot häviävät.
- Tien alle uhkaa jäädä jopa uusia taloja, joille on myönnetty rakennusluvut vain muutama vuosi sitten. Millä korvataan juuri valmistunut hartiavoimin rakennettu oma koti?
- Vanhan tien turvallisuus heikkenee, mikäli uusi linjaus toteutuu. Pysyvätkö nopeudet kurissa ylimitoitetulla tiellä, joka kunnossapitoastekin laskee?
- Linja-autolla kulkemisen mahdollisuus heikkenee, kun osa pitkänmatkan vuoroista siirtyy uudelle tielinjalle.
- Melu- ja valosaaste lisääntyvät, samoin ilmanlaatu heikkenee

ja yleisesti:

- Vaihtoehto 1 ei ole arviointiselostuksen mukaan voimassa olevan Ylöjärven osayleiskaavan mukainen (s. 26). Ylöjärven kaupunki on muun muassa Elovainion kaavoituksella ajanut uusia tielinjauksia vaikeuttaen vanhan tielinjan hyödyntämistä. Miten yksittäinen kunta voi toimia näin!? Tästä huolimatta on inhimillisesti kohtuullisempaa purkaa tien alta uusiakin liikerakennuksia kuin ihmisten koteja.

sekä YVA-selostukseen liittyvien epäkohtien perusteella:

- Tiesuunnitelmissa ei ole huomioitu ja dokumentoitu asukkaiden mielipidettä. YVA-vaiheesta on tiedotettu, mutta asukkaiden ja sidosryhmien mahdollisuus osallistua suunnitteluun on jäänyt näennäiseksi. Nähdäksemme (tiekokouksissa ja niiden ulkopuolella käytyjen keskustelujen perusteella) suurin osa paikallisista vastustaa uusia linjauksia, mutta tätä ei ole selkeästi kirjattu ylös. Yksinkertaisesti toteutettavissa olevaa asukaskyselyä ei ole tehty, vaikka kyselyn tulos antaisi vaihtoehtojen vertailutaulukkoon yhden olennaisen, kvalitatiivisia ja kvantitatiivisia arvoja yhdistävän mittarin. Paikalliset tuntevat alueen arvot ja liikenteelliset epäkohdat parhaiten!
- Kustannusarvioissa ei ole laskettu hintaa peruuttamattomasti menetetyille metsämaalle ja luonnolle.
- Myös sosiaaliselle haitalle tulee laskea hinta: nykyisen tienvarren asukkaat ovat tottuneet tiehen, mutta uusien linjausten varrella asuville tie kaikkine haittoineen tulee uutena. Moni on varta vasten muuttanut maaseudun rauhaan.
- Onko vaihtoehtojen hintavertailussa otettu huomioon se, että nykytiehen tehty lisäinvestoinnit eivät mene hukkaan? Entä onko hintavertailussa huomioitu kustannuspohja pitkällä aikajänteellä, kun ylläpidettäviä teitä onkin kaksi?
- Melulaskelmissa on selkeä virhe: vuoden 2030 tilannearviossa on ennustettu kasvava liikenne, mutta asukasluvut ovat vuoden 2008. Jos arvioidaan vuoden 2030 tilannetta, tulee kaikki muuttajat saattaa kyseiseen ajankohtaan. Esimerkiksi linjauksen 2 pahimmalle melualueelle on jo nyt YVAN juuri valmistuttua syntynyt kaksi uutta lasta (syksyllä 2009). Toisin sanoen uusien linjausten melulaskelmien ihmismäärät ovat alimitoitettuja. Pentinmaa on kasvava kylä!
- Vaihtoehtojen 2 yhteydessä on mainittu vaikutusalueella olevan asuinrakennuksia Ison Työläjärven kohdalla sekä maantien 13157 varrella. Mihin on unohtunut Mäkelä-Haavistontie, jonka varrella on paljon vanhaa, mutta myös aivan uutta rakennuskantaa?

- Arviointiselostuksessa käytetään ilmauksia ja perusteluja, joilla ei nähdäksemme ole pohjaa. Mihin perustuvat esimerkiksi liikennemääräennusteet? Entä miksi uusien väylien pääargumenttina vedotaan nykyisen valtatievaarallisuuteen, kun toisaalla todetaan tien onnettomuusasteen olevan kuitenkin keskimääräistä alempi? Millä syy-seuraussuhteella uuden linjauksen rakentaminen reilun 10 kilometrin pätkälle edes parantaisi turvallisuutta? Itse asiassa arviointitaulukoissa VE 1:n henkilövahinko-onnettomuudet on arvioitu jopa vähäisemmiksi kuin uusien linjausten (s. 23). Entä millä perusteella turvallisuus paranee, jos samalla pyritään nostamaan nopeus 80 km/h:ssa 100 km/h:ssa? Nykyisen tielinjan turvallisuutta saadaan varmasti parannettua pienin panostuksin (keskikaiteet, turvallisemmat liittymät jne.). Mikä on vuoden 2009 liikenneonnettomuustilasto, kun Ylöjärvi – Hämeenkyrö -väli on ollut valaistuna?
- Minkä tahon ja millä perusteella asettama tavoite on kasvattaa nopeus 100 km/h? Miksi verrataan vain matka-aikaa eikä energiankulutusta? Käsityksemme mukaan onnettomuusherkinpiä tilanteita ovat ohitustilanteet, joita syntyy, kun joukossa on liikennettä, jonka maksiminopeus joka tapauksessa on 80 km/h (mm. raskas liikenne, peräkärrylliset sekä vieläkin hitaampaa liikennettä edustavat ja hurjasti yleistyneet mopoautot). Niin turvatoimisuus-, melu- kuin päästöongelmaan saadaan helppo, halpa ja nopea parannus, kun nopeus pidetään 80 km/h.
- Miten kestävä on oletama, että uudelle tielle todella siirtyy 12500–13200 ajoneuvoa vuonna 2030? Vanha tie on lyhyempi, joten se tulee toimimaan monelle oikotienä. Minimi energiankulutus tulee tulevaisuudessa varmasti olemaan yhä useammalle tärkeämpi tavoite kuin nopea matka-aika. Sähköautojen myötä energiakulutuksen merkitys kasvaa (toimintasäde lyhyempi kuin polttomoottoriautoissa).
- Vanhan tien ongelmat eivät poistu uutta rakentamalla. Ei ole huomioitu mahdollisuutta, että myös vanhan tien liikennemäärät pysyvät suurina. Ylöjärven ja Hämeenkyrön välinen alue on kasvualuetta, mikä lisää vanhan tien käyttöpainetta. Onko olemassa riski, että meillä on pian kaksi yhtä vilkasta rinnakkaistietä melu-, turvallisuus ja ylläpito-ongelmineen?
- Uusien tielinjausten aiheuttamaa meluhaittaa vähätellään. Arvioinnissa esitetään seuraavat väittämät: "hiljaisten alueiden kokonaispinta-alojen kannalta eri vaihtoehtojen välillä ei ole suuria eroja" sekä "melun kannalta vaihtoehdot 2, 3A ja 3B ovat vaihtoehtoja 0, 0+ ja 1 parempia" (s.34). Nämä ovat yksinkertaisesti mahdottomia väittämiä. Hiljaiset alueet eivät voi pysyä yhtä suurina, jos yhden tien sijaan meillä onkin kaksi tietä, toinen keskellä metsää rakennettuna! Melun kannalta ei voi olla parannus se, että liikenteen melu tulee kahdelta tieltä, joiden välissä pihapiiri pahimmassa tapauksessa sijaitsee. Vanhan tien melu jää, eikä sen melusuojaukseen välttämättä panosteta, kun investoinnit suunnataan uuteen tiehen.
- Ekologiset näkökohdat on arviointiselostuksessa unohdettu käytännössä täysin, mikä on tänä päivänä käsittämätöntä. Yksityisautoilua edistävien uusien tielinjojen raivaaminen keskelle luontoa tavoitetasonaan korkeammat ja siten päästöiltään suuremmat nopeudet eivät voi olla linjassa esim. hallituksen ilmastostrategian kanssa. Kuka kantaa tästä vastuun?
- Yhteenvedoksi laadittu vertailutaulukko on selkeästi suuntautunut: Vaihtoehtojen perustelut puolesta ja vastaan ovat hyvin sattumanvaraisia ja epä johdonmukaisia. Lisäksi on käytetty paljon epämääräisiä saattaa, voi -ilmaisuja. Vaihtoehdot 2 ja 3(a+b) nostetaan tällä tavoin selkeästi suosikeiksi. Esimerkiksi melualueelle jäävien vapaa-ajan asuntojen määrän ilmoitetaan vähenevän vaihtoehdoissa 2 ja 3. Miten tämä on mahdollista? Kaikki uuden ja vanhan tielinjan vaikutusalueen asukkaat tulevat kärsimään kasvavasta melusta, koska melu tulee kahdelta tieltä, pahimmillaan kahdesta suunnasta. Entä millä perusteella vaihtoehdossa 0+ liikenneturvallisuus heikkenee nykyisestä? Viihtyvyyden osalta väitetään myös virheellisesti, että VE 2:ssa "haitat kohdistuvat vähemmälle ihmismäärälle kuin vaihtoehdoissa 0+ ja 1". Jälleen kerran on unohdettu laskea mukaan jäljelle jäävän vanhan tien aiheuttamat haitat. Yhteenvetotaulukossa on unohdettu myös mainita, että vaihtoehdot 2 ja 3 ovat sekä paikallisten että valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastaisia. Niin ikään päästöissä ei ole huomioitu vaihtoehtojen 2 ja 3 pidempää ajomatkaa, väitetään jopa että ne voivat olla muita parempia. Miten yli 20 000 ylimääräistä kilometriä päivässä, 20 km/h nopeammalla vauhdilla ajettuna voi tehdä linjauksesta vähäpäästöisemmän? Missä ovat vaihtoehtojen hiihijalanjälkilaskelmat? Erikoinen on myös vertailutaulukon väite siitä, että uusien linjausten

kohdalla "maankäyttö Ylöjärven keskustassa tiivistyy ja alueesta tulee houkutteleva"? Mitä ihmettä tämä tarkoittaa? Keskusta-alueen (mikä varsinaisesti ei edes sijaitse suunnittelu-alueella) tiivistäminen sujuu varmaan helpomminkin kuin valtateitä rakentamalla. Yhtä erikoinen ja uusien linjausten haittoja vähättelevä ilmaisu on maininta siitä, että vaihtoehto 3a "muodostaa uuden elementin Sasin viljelymaisemaan". Miksi ei voida sanoa suoraan, että valtakunnallisestikin ansioitunut kulttuurimaisema tuhoutuu?

- Hankkeen tavoitteiden saavuttaminen saadaan näyttämään kovin valoisalta (s.78). Uudet tielinjaukset tukevat selostuksen mukaan luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä, koska "rakennusmassat ovat tasapainossa" tai ylijäämäisiä toisin kuin vaihtoehdossa 1. Tämäkö riittää luonnonvarojen kestävä hyödyntämisen kriteeriksi? Miten jälkipolvet voivat hyödyntää sitä suota, metsää, peltoa ja lähdeettä, jotka jäävät pysyvästi uuden tien alle?

Hankkeen YVA-selostuksen on ymmärtääksemme teettänyt ja maksanut Tiehallinto. Olemme todella yllättyneitä ja petettyneitä todellisen vastavoiman puuttumisesta tämän luokan tiehankkeissa. Kuka kantaa vastuun kulttuuristen, maisemallisten, sosiaalisten ja ekologisten arvojen toteutumisesta? Vieläkään emme ole saaneet vastausta siihen, miksi juuri tällä pätkällä valtatie pitää viedä uutena, entistä pidempänä linjana keskelle suota ja metsää.

Mielipiteessä K esitetään ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, että 1 vaihtoehto on huono, koska suolavesi juoksee Sarkkilanjokeen tietä alas ja vedenottamo on Miharissa. Linjausvaihtoehtojen jatkosuunnittelussa on huomioon otettava, että 3b:ssa melua vähemmän – hyvä. Lisäksi vaaditaan, että rakennuskielto purettava Äkönmaantien varrella.

Mielipiteessä L esitetään ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta:

- luontoarvot Hämeenkyrön puolella sivuutetaan (vrt. Ylöjärvi)
- teiden suola päätty Sarkkilanjärveen kaikissa vaihtoehdoissa -> valuma-alueet
- tie halkoo soita -> paljonko täytemaata on ajettava soihin, jos niiden syvyys on esim. 8 m
- Pinsiönharju on kaivettu ja pois kuljetettu -> pelkkiä monttuja -> pohjavesi on sen mukana mennyttä
- ovatko museoviraston kanssa neuvottelut saatettu loppuun?

Linjausvaihtoehtojen jatkosuunnittelussa huomioon otettavia asioita:

- Maastokäytävän leveys? Tie 20 m + penkat 20 m + molemmin puolin 30 m suoja-alue tiele=100 m
- melu ja saaste eivät jää 30 metrin suoja-alueelle (?)
- ainoa sopiva vaihtoehto: nykyisen linjauksen parantaminen paikalliset asukkaat huomioon ottaen

Muuta suunnittelutyöhön ja esitettyihin asioihin liittyvää palautetta:

- voiko uutta 4-kaistaista rakentaa nykyisen tien viereen välillä Ylöjärvi – Sasin tie ja ainoastaan Sarkkilanjärven kohdalla linjata päällekkäin?
- luonto on meillä yhtä arvokasta kuin Ylöjärvellä ja Pinsiössä
- haja-asutusalueella asuminen on tietoinen vaihtoehto, jos me haluaisimme ison tien varteen ison joukon keskellä, me asuisimme kaikki tietenkin Ylöjärven Metsäkylässä kaikkien palveluiden äärellä

Mielipide M. Nykyisen tien ylläpito/korjaus ennen rakentamista olisi otettava huomioon.

Mielipide N lisäselvityksistä. Lisäselvityksessä on käsitelty riistaeläimiä ja liito-oravia jne. Ihmisille ja yritystoiminnalle (kuten maatalouden ym. kulkuhaitat kun valtatie rakennetaan kyläyhteisön halki) aiheutuvista kohtuuttomista haitoista ei ole mainittu sanaakaan. Alueella pitkään asuneet mielipiteen esittäjät eivät ole havainneet (Sasi, Palko, Rokkakoski, Äkönmaa) koskaan liito-oravaa tai sen jätöksiä.

Mielipide O lisäselvityksistä nimimerkillä maaseudun elämän puolesta ei käsittele lisäselvityksiä.