

**1.2TA**

**VALTATIEN 3 TAMPERE-VAASA PARANTAMINEN  
VÄLILLÄ KOSTULA-KYRÖSKOSKI, HÄMEENKYRÖ.**

**TIESUUNNITELMASELOSTUS**

**REV A 03.07.2017**

# VALTATIEN 3 TAMPERE – VAASA PARANTAMINEN VÄLILLÄ KOSTULA - KYRÖSKOSKI, HÄMEENKYRÖ

## TIESUUNNITELMASELOSTUS

### SISÄLLYSLUETTELO

<b><u>1. HANKKEEN TAUSTAT, LÄHTÖKOHDAT JA PERUSTELUT</u></b>	<b>3</b>
1.1. Hankkeen liittyminen muuhun suunnitteluun; kaavoitukseen ja rakentamiseen	3
1.2. Tien nykytila ja ongelmat sekä arvio ongelmien kehittymisestä	3
1.3. Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset ja niiden keskeinen sisältö	4
1.4. Maankäyttö ja kaavoitus	5
1.5. Ympäristö	5
1.6. Hankkeelle asetetut tavoitteet	9
<b><u>2. SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS</u></b>	<b>10</b>
<b><u>3. TIESUUNNITELMAN ESITTELY</u></b>	<b>11</b>
3.1. Tiejärjestelyt	11
3.2. Yksityisten teiden liittymät ja järjestelyt	13
3.3. Kadut	13
3.4. Tekniset ratkaisut ja mitoitus	13
3.5. Tieympäristön käsittelyn periaatteet ja laatutaso	17
3.6. Haittojen torjumis- ja lieventämistoimenpiteet: meluntorjunta, pohjaveden suojaus, estevaikutusten lieventäminen, työnaikainen hulevesien käsittely	17
3.7. Erikoiskuljetusten ja vaarallisten aineiden kuljetusten reitit	18
3.8. Hankkeen massatilanne, varamaanottopaikat ja maamassojen sijoituspaikat	18
<b><u>4. TUTKITUT VAIHTOEHDOT</u></b>	<b>18</b>
<b><u>5. TIESUUNNITELMAN MUUTOS JA MUUTOKSEN VAIKUTUKSET</u></b>	<b>19</b>
<b><u>6. TIESUUNNITELMAN VAIKUTUKSET</u></b>	<b>20</b>
6.1. Vaikutukset liikenteeseen	20
6.2. Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen	20
6.3. Meluvaikutukset	20
6.4. Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön	21
6.5. Vaikutukset vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin	22
6.6. Vaikutukset maa-ainesvaroihin	23
6.7. Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin	23
6.8. Kiinteistövaikutukset	23
6.9. Yhteiskuntatalous	24
6.10. Rakentamisen aikaiset vaikutukset	24
<b><u>7. HANKKEEN YHTEYDESSÄ RAKENNETTAVAT KADUT, RADAT JA VESIVÄYLÄT SEKÄ JOHTOJEN JA LAITTEIDEN SIIRROT</u></b>	<b>25</b>
<b><u>8. HANKKEEN TOTEUTTAMISEN VAATIMAT LUVAT JA SOPIMUKSET</u></b>	<b>25</b>

<u>9. EHDOTUS TIESUUNNITELMAN HYVÄKSYMISEKSI JA JATKOTOIMENPITEIKSI</u>	<u>25</u>
<u>10. SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHTEYSHENKILÖT</u>	<u>25</u>

## 1. HANKKEEN TAUSTAT, LÄHTÖKOHDAT JA PERUSTELUT

Tämä tiesuunnitelma koskee valtatie 3 parantamista Hämeenkyrön kunnassa, Kyröskosken taajaman kohdalla. Suunnittelualue rajautuu etelässä erilliseen ”*Valtatien 3 parantaminen välillä Kyröskoski-Hanhijärvi, Hämeenkyrö*” tiesuunnitelmaan. Tiesuunnitelmassa on esitetty myös valtatie 3:n kanssa risteyvien teiden suunnitelmia.

Tiesuunnitelman laadinta on aloitettu vuonna 2011 ja sitä esiteltiin yleisölle ensimmäisen kerran vuonna 2011. Tiesuunnitelma asetettiin Hämeenkyrön kunnassa nähtäville vuonna 2015, jonka jälkeen kunta antoi lausunnon tiesuunnitelmasta elokuussa 2015.

### 1.1. Hankkeen liittyminen muuhun suunnitteluun; kaavoitukseen ja rakentamiseen

Hankkeen suunnittelu on tehty kiinteässä vuorovaikutuksessa Hämeenkyrön kunnan edustajien kanssa. Suunnitelmaratkaisuissa on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon kunnan maankäytön ja virkistysreittien kehittämistarpeet.

### 1.2. Tien nykytila ja ongelmat sekä arvio ongelmien kehittymisestä

#### Verkollinen asema ja liikennetiedot

Valtatie 3 on yksi Suomen tärkeimmistä päätieyhteyksistä ja osa kansainvälistä Euroopan teiden verkkoa (E12). Yhteydellä on keskeinen merkitys henkilöliikenteen lisäksi teollisuuden kuljetuksille ja joukkoliikenteelle. Valtatie 3 ei täytä merkittävimmälle päätieverkolle asetettuja tavoitteita. Puutteita on liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tien laatussa.

Valtatie 3 kulkee nykyisin Kyröskosken taajaman länsipuolella ja suunnitelma-alueella on useita tasoliittymiä. Valtatietä käytetään myös Hämeenkyrön keskustan ja Kyröskosken taajama-alueen välisen liikenteen yhteytenä. Lisäksi valtatie 3:n yllä on paljon poikittaista liikennettä Vesajärventieltä Kyröskosken taajamaan. Tiheä liittymäväli ja paikallinen lyhytmatkainen liikenne lisäävät valtatie 3:n kuormitusta ja heikentävät liikenteen sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta. Liikennemelu ja liikenteestä johtuva pöly aiheuttavat haittoja asutukselle.

Valtatien 3 liikennemäärä (KVL 2016) on suunnittelualueella 9700-11000 ajon/vrk. Raskaan liikenteen osuus liikennemäärästä on noin 11%. Maantien 2761 (Valtakatu) liikennemäärä (KVL 2014) on suunnittelualueella noin 2149 ajon/vrk. josta raskaan liikenteen osuus noin 6,0 %. Maantien 13087 (Vesajärventie) liikennemäärä (KVL 2016) on suunnittelualueella 962 ajon/vrk. josta raskaan liikenteen osuus on noin 4,8 %.

#### Tekniset tiedot

Valtatien poikkileikkauksen leveys on suunnitelma-alueella on n. 10,5-11 metriä, lukuun ottamatta nykyistä Timinsaarentien liittymä-alueetta (V3 paalu 230 vas.). Timinsaarentien kohdalla on pohjois- ja eteläsuunnasta kääntymiskäytävällä varustettu tasoliittymä ja Vaiviantien kohdalla on väistötilallinen tasoliittymä. Lisäksi valtatiellä on suunnitteluosuudella kaksi nelihaaraista tasoliittymää, Vesajärventie/Valtakatu sekä Tanolantie/Tuohitie.

Valtatien nopeusrajoitus suunnittelualueella on 80 km/h.

Maantiellä 2761 (Valtakatu) nopeusrajoitus on 50 km/h ja maantiellä 13087 (Vesajärventie) nopeusrajoitus on 40...60 km/h.

### **Valaistus**

Valtatie, Vesajärventie (mt 13087) ja Valtakatu (mt 2761) on valaistu suunnitelma-alueella kokonaisuudessaan. Turkimustie on valaisematon suunnittelu-alueella. Turkimustien valaistus alkaa Alasentien liittymästä etelään päin. Lisäksi Tuohitie ja Timinsaarentie on valaistu suunnittelualueella.

### **Liikenneonnettomuudet**

Viimeisen viiden vuoden aikana (2011–2015) on suunnittelualueella tapahtunut 30 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista viisi on johtanut henkilövahinkoihin. Henkilövahinko-onnettomuuksista 4 kpl on sattunut Valtakadun ja Vesajärven nelihaaraliittymässä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei ole suunnittelualueella tapahtunut.

### **Kevyt liikenne**

Vesajärventien ja Valtakadun varressa on yhtenäinen kevyen liikenteen väylä Kyröskosken taajamaan. Väylä kulkee valtatie alitse nykyisen Nuutin alikulkukäytävän kautta. Muutoin suunnitelma-alueella ei ole erillisiä kevyen liikenteen väyliä.

### **Joukkoliikenne**

Kyröskosken taajaman pitkämatkainen linja-autoliikenne suuntautuu pääasiassa Tampereen ja Vaasan suuntaan. Valtatiellä 3 on suunnittelualueella yksi pikavuoropysäkipari Nuutin alikulkukäytävän kohdalla, Vesajärventien/Valtakadun liittymässä. Valtakadulla on pysäkipari Valtakadun/Turkimustien liittymässä sekä pysäkki Kyröskosken taajaman suuntaan valtatie 3 liittymäalueen läheisyydessä. Joukkoliikenteellä on tärkeä rooli osana koululaiskuljetuksia ja haja-asutuksen yhteyksien hoitoa. Suurimpana toimijana on Länsilinjat Oy.

### **Erikoiskuljetusreitit**

Valtatie 3 kuuluu erikoiskuljetusten runkoverkkoon, jolla on seitsemän metrin alikulkukorkeus- ja leveysvaatimus. Hämeenkyrön kunnan alueella ei ole nykyisin vaarallisten aineiden kuljetusten reittirajoituksia.

## **1.3. Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset ja niiden keskeinen sisältö**

Tarkasteltavan osuuden parantamistarpeita ja toimenpiteitä on käsitelty seuraavissa suunnitelmissa:

- Valtatie 3 parantaminen välillä Kyröskoski - Hanhijärvi, Hämeenkyrön ohitus. Tiesuunnitelma 2011.
  - Nyt laadittava tiesuunnitelma liittyy eteläpäästä em. hankkeeseen.
- Valtatie 3 parantaminen välillä Sikuri - Kyröskoski, Ikaalinen, Hämeenkyrö. Tiesuunnitelma 2008. Suunnitelmaa on päivitetty 19.3.2009.

- o Laadittu tiesuunnitelma sisälsi ohituskaistan Timinsaarentiestä pohjoiseen päin. Lisäksi suunnitelmassa esitettiin Vaivantien yksityistieliittymään väistötila sekä Valtakadun ja Vesajärventien liittymiin turvasaarekkeet.
- o Nyt laadittava tiesuunnitelma korvaa tämän suunnitelman Timinsaarentien pohjoispuolelta alkaen Tampereen suuntaan.

#### 1.4. Maankäyttö ja kaavoitus

Pirkanmaalla on voimassa Pirkanmaan 1. maakuntakaava, joka on vahvistettu valtioneuvostossa 29.3.2007. Pirkanmaan 1. maakuntakaava on maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kokonaismaakuntakaava. Maakuntakaavassa on esitetty ohjeelliset varaukset Hämeenkyrön ohikulkutielle eritasoliittymiseen.

Lisäksi Pirkanmaalla on voimassa Pirkanmaan 1. vaihemaakuntakaava (turvetuotanto) jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 8.1.2013 sekä Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaava (liikenne ja logistiikka) jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 25.11.2013.

Pirkanmaan 2. maakuntakaavaluonnos (Pirkanmaan maakuntakaava 2040) oli nähtävillä keväällä 2015 ja maakuntakaavaehdotus 10.10.-11.11.2016. Kaava hyväksyttäneen vuonna 2017. Pirkanmaan maakuntakaava 2040 korvaa voimaantullessaan nykyiset maakuntakaavat.

Alueella on voimassa oikeusvaikutteinen Hämeenkyrön keskusta 2010-yleiskaava. Yleiskaavan uudistamistyö on kuulutettu vireille vuonna 2007.

Valtatien itäpuolella taajama-alue on asemakaavoitettu. Vanhimmat voimassa olevat asemakaavat ovat 1950-luvulta ja tuoreimmat vuodelta 2015.

Asemakaava-alueen rajat on esitetty tiesuunnitelman piirustuksessa 1.7T Kaavatilannekartat ja suunnitelmakartoilla 3T-1 ja **3T-2A**.

#### 1.5. Ympäristö

##### **Maisema, taajama/maisemakuva**

Kulttuurihistorialliset kohteet ja alueet sijaitsevat Hämeenkyrön keskustan tuntumassa, ja ovat siten etäällä suunnittelualueesta. Suunniteltu teialue sijoittuu osin Hämeenkyrön keskustan pohjoispuolelle ja sivuaa läheltä taajaman asuinalueita.

Hämeenkyrö kuuluu maisemamaakuntajaossa Keski-Hämeen viljelyseutuun. Sille on ominaista kumpuilevat viljelysaukeat, vaihtelevat vesistöt ja metsät. Hämeenkyrön kulttuurimaisema on arvotettu yhdeksi kansallismaisemistamme. Hämeenkyrön kulttuurimaisemat on luokiteltu sekä valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi että kulttuurihistorialliseksi ympäristöksi.

Hämeenkyrön asutus on vanhaa ja kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa on säilynyt runsaasti.

Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee Hämeenkyrön kulttuurimaisema (MAO040053).

## **Kulttuuriperintö (esihistorialliset kohteet)**

Tielinjauksella tai sen vaikutusalueella ei ole muinaisjäännöksiä, jotka tulisi ottaa huomioon tiesuunnittelussa. Muinaisjäännöksien tarkempi tarkastelu löytyy suunnitelman osasta 16T ”Vaikutuksia kuvaavat selvitykset”, kohdasta 16T-3.

## **Luontokohteet, kasvillisuus ja eläimistö**

Suunnittelualueen luontoarvoja on selvitetty Hämeenkyrön ohitustien yleisuunnitelma vaiheessa (Marko Vauhkonen, Enviro Oy 2007) sekä tiesuunnitelmavaiheessa vuonna 2008, jolloin tilattiin SYKE:n uhanalaisten lajien rekisteristä myös tiedot uhanalaisista lajeista. Lisäksi kohteeseen tehtiin vuonna 2011 luontoselvitys, jonka erityisenä tavoitteena oli selvittää liito-oravan esiintymistä alueella. Selvityksen yhteydessä arvioitiin myös kohteen muita luontoarvoja. Selvitys on tämän tiesuunnitelman liitteenä 16T-1.

Vuonna 2014 Turkimusojasta tehdyn jokihelmisimpukkahavainnon jälkeen on Suomen WWF:n ja Luonnontieteellisen keskusmuseon yhteinen suursimpukkatyöryhmä inventoinut Turkimusojan jokihelmisimpukkakannan Järvenkylänjärven luusuasta Vaiviantielle ja Vaiviantieltä valtatie 3:lle. Ilmari Valovirta Luonnontieteelliseltä keskusmuseolta on vuonna 2016 laatinut selvityksen tämän hankkeen vaikutuksista Turkimusojan jokihelmisimpukkakantaan. Selvitys on tämän tiesuunnitelman liitteenä 16T-4. Luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-verkostoon liitetyt alueet tarkistettiin ympäristöhallinnon OIVA-ympäristöpaikkatietopalvelusta.

Tielinjauksella tai tiehankkeen vaikutusalueella ei ole Natura 2000 -suojeluverkoston kohteita, valtakunnallisiin suojeluohjelmiin kuuluvia alueita, suojeltuja luonnonmuistomerkkejä tai luonnonmuistomerkkejä.

Suunnittelualueella valtatiehen rajoittuvat metsät ovat enimmäkseen nuoria taolousmetsiä ja varttuneempia kuusikoita. Varttuneet lehtomaiset kuusikot sijoittuvat eteläosaan Turkimusojan varteen, keskiosaan Vesajärventien ympäristöön sekä pohjoisosaan Timinsaarentien eteläpuolelle. Näistä vain Turkimusojan varressa esiintyy enemmän lahoppuustoa. Selvitysalueen eteläosassa valtatie itäpuolella pääosa metsäkuvioista on varttuvia lehtomaisen ja tuoreen kankaan kuusikoita tai nuoria kuusivaltaisia sekametsiä tai hieman karpumpia männiköitä.

Turkimusojan pohjoispuolella on tuore hakkuu- ja pohjoisreunalla kaksi erillistä ojitettua suopainannetta. Niistä eteläisemmän keskiosa on isovarpu-rämemuuttumaa. Sen pohjoispuolella on nuorta kuusi- ja koivumetsää ja tuoreen kankaan kuusikkoa, joka jatkuu Valtakadun pohjoispuolella Kyröskoskenharjun rinteeseen. Selänteen kivikkoisella lakialueella on nuorta männikköä. Valtatie länsipuolella on nuorta istutuskoivikkoa ja -kuusikkoa. Vesajärventien eteläpuolella on varttuneempaa lehtomaisen kankaan kuusimetsää, joka jatkuu kapeana kaistaleena suunnittelualueen pohjoisosassa valtatie ja Nuutinmutkantien asutuksen välissä.

Valtatie itäpuolella Kyröskoskenharjun rinteessä on tuore hakkuu, jonka tiehen rajoittuvaan reunaan on jätetty kaistale lehtipuustoa. Suunnittelualueen koilliskulmaan sijoittuu varttunutta kuusikkoa ja vanha harvennushakkuualue sekä valtatiehen rajoittuvat pensoittuneet peltosaarekkeet. Harjurinteen alla notkelmassa on vanha ojauoma, jonka alueella kasvaa pajuja sekä mesiangervoa ja hiirenporrasta.

Kyröskoskenharjun leikkauksessa, valtatie itäpuolella on nuorta jäkäläistä mäntypuustoa ja länsipuolella kasvaa havupuiden ja koivun taimia. Harjun eteläpäässä esiintyy ketomaista kasvillisuutta, missä kasvaa kannusruohoa sekä peltokurjennokkaa ja jäkkiä.

Selvitysalueen eläimistö on todennäköisesti nuorten havupuuvältaisten metsien ja kulttuuriympäristöjen lintu- ja eläinlajeja. Alueella on liikkunut hirviä ja liito-orava kuuluu lajistoon. Suunnittelualueen kasvillisuuskuviot on kuvattu tarkemmin erillisessä luontoselvityksessä.

## **Suunnittelualueen merkittävimmät luontokohteet**

### Liito-oravahavainnot

Suunnittelualueella on kaksi liito-oravaesiintymää. Liito-orava on EU:n luontodirektiivin liitteessä IV mainittu laji, joten sen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen on kielletty. Alueelle on tehty luontoselvitys Pöyry Oy:n toimesta vuonna 2011 ja sitä päivitettiin vuonna 2012. Luontoselvitys on tämän tiedustelmaselostuksen liitteenä 16T-1.

#### *1. Pohjoinen havainto, Timinsaarentien risteuksen eteläpuoli*

Pohjoisempi esiintymä sijaitsee valtatie ja Timinsaarentien risteuksen kaakkoispuolella. Kohteessa on havaittu vuonna 2007 liito-oravaesiintymä. Kohde on kuusivaltaista sekametsää, joka rajoittuu harvennushakkuuseen, mutta jatkuu hakkuun ja pellon välissä järeäpuustoisena kuusikkona Kyröskoskenharjun suuntaan. Vanhan hakkuualueen itäreunalla on järeä kolohaapa, jota voidaan pitää liito-oravan pesäpuuna ja josta on tieto pesinnästä ELY:n liito-oravarekisterissä vuodelta 2004. Vuonna 2011 liito-oravan papanoita löytyi myös metsänreunoista kuusten ja muutamien haapojen alta ja harvennushakkuualueelta haaparyhmän alta (Pöyry Oy 2011, Harjunreunan asemakaavan luontoselvitys).

Esiintymästä noin 500 metrin päässä, Kyröskoskenharjun ylärinteessä vuonna 2007 todettiin myös liito-oravan papanoita. Ylärinteen puustoinen vyöhyke saattaa toimia edelleen lajin liikkumisyhteytenä. Liito-oravat liikkuvat todennäköisesti valtatie yli selänteen laen ja Timinsaarentien välisellä alueella. Valtatie toisella puolella Nuutinmutkantien ympäristössä kasvaa järeitä kuusia ja pihapuita, joita liito-oravat voivat käyttää liikkumiseen ja joissa saattaa olla jopa lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.

#### *2. Turkimusojan puronvarsi*

Turkimusojan puron varressa on havaittu vuonna 2008 (Salonen, 2008) Ulvaanharjun itäosan osayleiskaava-alueen yhteydessä laaditussa luontoselvityksessä liito-oravan papanoita. Havaintopaikat sijoittuvat valtatie 3 länsipuolelle ja alueella on todennäköisesti myös liito-oravan pesäpuita, vaikka niistä ei ole tarkkaa tietoa. Pirkanmaan ELY-keskuksen rekisterissä on vanha havainto liito-oravasta Keskuspuiston alueelta valtatie itäpuolelta.

Kohteessa on Turkimusojan pohjoispuolella varttunutta kuusikkoa, joka on liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä. Kohteessa ei syksyn 2011 selvityksessä havaittu merkkejä liito-oravasta, mutta aikaisempien Turkimusojan varren havaintojen perusteella sitä voidaan pitää mahdollisena liito-oravien liikkumisreitteinä.



### Turkimusojan jokihelmisimpukat

Turkimusojasta on joulukuussa 2014 tehty jokihelmisimpukkahavainto. Turkimusojan jokihelmisimpukat inventoitiin Suomen WWF:n ja Luonnontieteellisen keskusmuseon yhteisen suursimpukkatyöryhmän puolesta kesällä 2015 (21.-25.08.) väliltä Järvenkylän luusua - Vaiviantie ja Vaiviantie – valtatie 3. Lisäksi valtatie 3 alapuolelta otettiin näytesarjoja Keskuspuistosta sekä urheilukentän alapuolelta Tippavaarasta. Kokonaisuudessaan tältä väliltä löydettiin inventoinnissa 1764 yksilöä. Turkimusojan Vaiviantien ja valtatie 3:n välinen osuus on jokihelmisimpukan ydinaluetta.

Turkimusojasta löydetty jokihelmisimpukkakanta on lisääntymiskykyinen mikä tekee Turkimusojan jokihelmisimpukkakannasta erityisen merkittävän. Turkimusojan tämänhetkisen jokihelmisimpukkakannan luontoarvo on noin 1,04 milj. euroa. Jokihelmisimpukka on luonnonsuojelulailta rauhoitettu ja kuuluu EU:n luontodirektiivin liitteiden II ja IV lajeihin. Suomessa jokihelmisimpukka kuuluu erittäin uhanalaisten (EN) lajien uhanalaisuusluokkaan. Tarkempi selvitys Turkimusojan jokihelmisimpukkakannasta on tämän tiesuunnitelmaselostuksen liitteenä 16T-4.

### Muut merkittävät luontokohteet

#### 1. Turkimusoja

Turkimusojaa voidaan pitää myös metsälain (10 §) erityisen tärkeisiin elinympäristöihin kuuluvana purona ja sen lähiympäristönä. Luonnontilaiset purot ja lähteet ovat vesilain (15a § ja 17a §) kohteita, joiden luonnontilaa ei saa muuttaa.

Turkimusoja mutkittlee selvitysalueen eteläreunalla noin 300 metrin matkan melko luonnontilaisena purona. Sen hiekka- ja osin mutapohjainen kivikkoisen uoma on 1-2 metriä leveä. Eteläpuolella se rajoittuu pääosan matkaa omakotitalojen piha-alueisiin ja pihakasvillisuus ulottuu lähes uoman reunaan asti. Uoman reunoilla kasvaa harmaaleppiä sekä mm. korpikaislaa, mesiangervoa ja hiirenporrasta ja vedessä rantapalpakkoa. Uoman yli on etenkin länsiosassa aluetta kaatunut puunrunkoja.

Puruoman pohjoispuolella on järeitä kuusia kasvavaa sekametsää, jossa kasvaa sekapuuna mäntyjä, koivuja, nuoria pihlajia, harmaaleppiä, vaahteroita ja tuomea. Kohteessa on muutamia pystyyn kuolleita kuusia ja lehtipuupökkeleitä. Purolaaksoa reunustavassa vanhassa jokitörmässä on tuoreiden lehtojen lajeja kuten mustakonnanmarjaa, lehtokortetta, karhunputkea, valkovuokkoa, näsiää, taikinamarjaa, metsäkurjenpolvea, kieloa, lillukkaa ja nuokkuhelimikkää. Puron pohjoispuolelta pellon kulmasta saa alkunsa sivupuro, joka saattaa olla alun perin kaivettu. Puron keskivaiheilla olevasta lähteestä purkautuu rautapitoista vettä ja puron alajuoksun kosteikossa kasvaa mm. suokelttoa, mesiangervoa, ojakellukkaa, kevätlinnunsilmää ja hiirenporrasta.

#### 2. Kyröskoskenharju

Hämeenkaan reunamuodostumaan liittyvä Kyröskoskenharju Hämeenkyrön luontoselvityksen mukaan paikallisesti arvokas, geologisesti ja maisemallisesti merkittävänä kohde (Laurinoli 1996). Selvitysalueeseen kuuluu osa harjualueen luoteisosan selännteestä, joka on teräväharjainen ja laeltaan lohkareinen. Selänteen pohjoisrinteen varttuneen kuusimetsän alue on äskettäin hattu. Hakkuun reunassa valtatie varressa on kaistale lehtipuustoa. Selän-

teen lakialueella on nuorta sekametsää, kanervatyypin männikköä ja etelärin-teessä varttuvaa kuusikkoa. Alueella on polkuja. Harjuaalue on edelleen paikallisesti huomionarvoinen kohde, mutta luontoselvityksessä (Laurinolli 1996) esitetyn kohderajauksen alueelle on osin rakennettu.

### **Suojelualueet ja pohjavedet**

Valtatie 3 sijoittuu pohjavesialueelle paaluvälillä -85 – noin 1110. Pohjavedenmuodostumisalue sijaitsee plv. 625 – 1000. Suunnittelualan pohjoispuolella sijaitsevan Enonlähteen vedenottamon kaukosuojavyöhyke rajautuu noin paalulle 980.

### **Maa- ja kallioperää koskevat tiedot**

#### Pohjatutkimukset

Tutkimuksia on tehty useassa eri vaiheessa. Suurin osa tutkimuksista on tehty syksyllä 2011.

#### Pohjasuhteet

Suunnitelma-alueen maaperä on vaihtelevaa. Alueen pohjoisosassa on silttiä, savea ja moreenia. Valtatie 3 ylittää harjun paaluvälillä 600 – 1100. Harjun maaperä on pääosin hiekkaa ja hiekkamoreenia. Paaluväli n. 1100 – 1300 on harjun reuna-alueita, jossa on paikoin havaittu jopa yli 20 m paksu hiekkakerros. Noin paalulla 1300 etelään alkaa siltti- ja moreenialue. Noin paaluvälillä 2000 – 2400 maaperä on muuta aluetta pehmeämpää, paikoin maaperässä on savikerroksia.

## **1.6. Hankkeelle asetetut tavoitteet**

#### Liikenteelliset

- Liikenteen sujuvuuden turvaaminen huipputuntien aikana. Arkipäivän liikenne ei saa haitallisesti jonoutua.
- Valtatien tasoliittymien poistaminen.
- Kuolemaan johtavien onnettomuuksien vähentäminen.
- Henkilövahinko-onnettomuuksien riskin pienentäminen.
- Kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen.
- Kevyen liikenteen kulkuyhteyksien parantaminen.
- Alueen asukkaiden ja maanomistajien kulkuyhteyksien turvaaminen.
- Nopeiden ja häiriöttömien yhteyksien takaaminen pikavuoroliikenteelle.

#### Maankäytölliset

- Kunnan maankäytön kehittämismahdollisuuksien parantaminen.
- Suunnitellun maankäytön toteuttamisen tukeminen (maakuntakaava, yleiskaava, asemakaava).
- Valtatiestä ihmisten elinolosuhteisiin ja viihtyisyyteen aiheutuvien haittojen minimoiminen.

#### Ympäristölliset

- Melulle altistumisen vähentäminen mm. siten, että oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla päästään valtioneuvoston melutasolle asettamien ohjearvon mukaisiin melutasoihin.

- Liito-oravien elinpiirin ja kulkuyhteyksien turvaaminen.
- Arvokkaiden luonnonalueiden sekä kulttuuriympäristön säilyttäminen.
- Luonto- ja virkistysyhteyksien turvaaminen.
- Luonnon monimuotoisuuden säilymisen edistäminen.
- Jokihelmisimpukkakannan säilyttäminen ja sen elinympäristön turvaaminen.

#### Taloudelliset

- Toimenpiteiden mitoittaminen kustannustehokkaiksi.
- Elinkeinoelämän kuljetusten taloudellisuuden ja yritysten kilpailukyvyn parantaminen.
- Maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksien edistäminen Hämeenkyrön seudulla ja koko valtatie 3 vaikutusalueella.

## 2. SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS

### Hankeryhmätyöskentely

Vuosina 2011 – 2014 tiesuunnittelun aikana hankeryhmä kokoontui 7 kertaa. Hankeryhmään kuului suunnittelukonsultin lisäksi Pirkanmaan ELY-keskuksen edustaja liikenne-vastuualueelta ja Hämeenkyrön kunnan edustaja.

Muutossuunnittelun aikana 2016 -2017 Pirkanmaan ELY-keskuksen, Hämeenkyrön kunnan ja konsultin edustajien kanssa pidettiin useita neuvotteluja, joissa käsiteltiin suunnitelmaratkaisuja.

Lisäksi tilaajan kanssa pidettiin työkokouksia ja näissä oli tarvittaessa mukana myös asiantuntijoita ELY-keskuksen ympäristö-vastuualueelta ohjaamassa suunnittelua.

### Kuulutukset, tiedotteet, yleisötilaisuudet

Tiesuunnitteluvaiheessa on ollut seuraavia vuoropuheluun liittyviä tapahtumia:

- Hankkeen tiesuunnittelun aloittamisesta ja maastotöistä kuulutettiin paikallisissa lehdissä 10.5.2011.
- Hankkeesta pidettiin yleisötilaisuus 31.5.2011. Yleisötilaisuudesta kuulutettiin paikallisissa lehdissä.
- Tiesuunnitelman muutoksesta pidettiin toinen yleisötilaisuus 27.10.2016. Yleisötilaisuudesta kuulutettiin paikallisissa lehdissä.
- Kaikille hankkeen ulkopaikkakuntalaisille maanomistajille toimitettiin yleisötilaisuuskuulutukset tiedoksi postitse.
- 27.10.2016 pidetyn yleisötilaisuuden jälkeisestä tiesuunnitelman merkittävästä muutoksesta (Turkimuksen alikulkukäytävän lisääminen) ilmoitettiin muutoksen välittömässä läheisyydessä sijaitseville maanomistajille postitse helmikuussa 2017.

Kuulutukset, tiedotteet ja yleisötilaisuuden palautteet on esitetty tiesuunnitelman osassa 1.6T.

## Johto- ja laitesiirtokokous

Hankkeen aikana järjestettiin yksi johto- ja laitesiirtokokous 14.3.2012. Kokoukseen osallistuivat kaikki asianosaiset joiden johtoihin ja laitteisiin tiesuunnitelmalla on vaikutuksia. Kokouksessa käytiin läpi yksityiskohtaisesti suunnitelmaratkaisut, joiden perustella johto- ja laiteomistajat laativat siirtosuunnitelmat ja kustannusarviot.

## 3. TIESUUNNITELMAN ESITTELY

### 3.1. Tiejärjestelyt

#### Ajoneuvoliikenne

Valtatie 3 sijoittuu nykyiselle paikalleen suunnitelma-alueella. Valtatie 3 liittyy etelässä, suunnitelman paalulla 2855, tiesuunnitelman ”Valtatien 3 parantaminen välillä Kyröskoski – Hanhijärvi, Hämeenkyrö” mukaiseen valtatie 3 linjaukseen. Pohjoispuolella, suunnitelman paalulla -85, valtatie liittyy nykyiseen ohituskaistaan.

Valtatien poikkileikkauksessa on kaksi ajokaistaa pohjoisen suuntaan koko suunnitelma-alueella. Etelän suuntaan on kaksi ajokaistaa suunnitelman paaluvälillä 2044 - 2855. Ajosuunnat erotetaan toisistaan keskikaiteella koko suunnittelualueella.

Nykyistä valtatieä levitetään seuraavasti:

- paaluvälillä -85 – 320 tien itäpuolella
- paaluvälillä 320 – 740 tien molemmin puolin
- paaluvälillä 740 – 920 tien itäpuolelle
- paaluvälillä 920 – 960 tien molemmin puolin
- paaluvälillä 960 – 1200 tien itäpuolelle
- paaluvälillä 1200 – 1350 tien molemmin puolin
- paaluvälillä 1350 – 1450 tien itäpuolelle
- paaluvälillä 1450 – 1720 tien molemmin puolin
- paaluvälillä 1720 – 1840 tien itäpuolelle
- paaluvälillä 1840 – 2855 tien molemmin puolin

Valtatielle rakennetaan yksi uusi eritasoliittymä ramppeineen:

- E1 Kyröskosken eritasoliittymä rakennetaan valtatie ja Vesajärventien/Valtakadun risteyskohtaan. Kyröskosken eritasoliittymän kautta ohjataan Vaasan suunnasta tuleva liikenne Kyröskosken keskustaan ja Järvenkylän suuntaan.

#### Joukkoliikenne, reitit ja pysäkit

Valtatielle rakennetaan pikavuoroliikenteen pysäkit Nuutin alikulkukäytävän pohjoispuolelle. Maantielle M1 rakennetaan uusi pysäkki parannettavan Turkimustien katuliittymän länsipuolelle.

## **Kevyt liikenne, uudet reitit, risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa, koulujen liikennejärjestelyt, esteettömyysjärjestelyt**

Valtatien rakentamisen yhteydessä parannetaan kevyen liikenteen järjestelyitä mm. rakentamalla uusia ja parantamalla nykyisiä erillisiä kevyen liikenteen väyliä. Nykyinen Nuutin alikulkukäytävä uusitaan valtatie paalulla 1018 ja lisäksi rakennetaan kaksi uutta valtatie risteävää alikulkukäytävää. Uudet alikulkukäytävät sijaitsevat vt3 paalulla 1493 (S3, Pirkan alikulkukäytävä) ja paalulla 2532 (S4, Turkimuksen alikulkukäytävä). Alikulkukäytävien sijainnit on suunniteltu yhdessä kunnan kanssa nykyinen asutus ja maankäyttö huomioon ottaen.

Uusia ja parannettavia reittejä ovat:

- Timinsaarentien ja Valtakadun välille on suunniteltu uusi valtatie suuntainen katu, joka toimii myös kevyen liikenteen väylä yhteytenä.
- Turkimuksen alueelle on suunniteltu uusi S4 Turkimuksen alikulkukäytävä, joka toimii valtatie poikittaisena kevyen liikenteen yhteytenä.
- Vaiviantien (Y5) ja Häijääntien välille suunniteltu yksityistie Y2 toimii myös valtatie suuntaisena kevyen liikenteen yhteytenä.
- E1 Kyröskosken eritasoliittymän eteläpuolelle rakennetaan uusi kevyen liikenteen alikulkukäytävä (S3 Pirkan alikulkukäytävä), joka risteää valtatie kanssa.
- Nykyistä Vesajärventien ja Valtakadun yhteydessä kulkevaa kevyen liikenteen väylää parannetaan uusimmalla Nuutin alikulkukäytävä.
- Uudet kevyen liikenteen yhteydet (K9J ja K10J) rakennetaan valtatie uudelle pysäkkiparille.

## **Alemman tieverkon kytkennät ja liittymäjärjestelyt**

Valtatielle ei sallita tasoliittymiä. Alemman tieverkon kytkennät valtatiehen tahtuvat Kyröskosken eritasoliittymän kautta.

Kyröskosken eritasoliittymän ramppien E1R1/R2 ja E1R3/R4 liittyminen Nuuti – Kyröskoski maantiehen 2761 (M1) on suunniteltu toteutettavaksi kiertoliittyminä. Kiertoliittymien mitoitus on tehty raskaan liikenteen ajourat huomioiden. Kiertoliittymien kiertotilan halkaisija on 20 metriä.

Maantien 2761 (Nuuti - Kyröskoski) linjausta parannetaan noin 0,56 kilometrin matkalla siten, että se liitetään ramppien E1R1/R2 ja parannettavan maantien 13087 (Vesajärvi) kiertoliittymään. Suunniteltu linjaus mahdollistaa valtatie ja maantien liittymän toteuttamisen eritasossa.

Maantien 13087 (Vesajärvi) linjausta parannetaan noin 0,45 kilometrin matkalla siten, että se liitetään ramppien E1R1/R2 ja parannettavan maantien 2761 (Nuuti - Kyröskoski) kiertoliittymään. Suunniteltu linjaus mahdollistaa valtatie ja maantien liittymän toteuttamisen eritasossa.

## **Teiden hallinnolliset järjestelyt**

Tiesuunnitelmassa on esitetty seuraavia hallinnollisia muutoksia:

- Maantien 2761 (Nuuti - Kyröskoski) nykyinen syrjään jäävä osuus uuden maantien M1 ja kadun K6 välissä lakkaa maantienä ja muuttuu kaduksi (K3).

- Maantien 2761 (Nuuti - Kyröskoski) nykyinen syrjään jäävä osuus uuden kadun K3 itäpuolella lakkaa maantienä ja muuttuu kaduksi (K4).
- Nykyinen kevyen liikenteen väylä (J1) välillä maantie M2 – M1 (Nuuti - Kyröskoski) muuttuu kaduksi (K6J).

Maantieverkon hallinnolliset muutokset on esitetty yleiskartalla 2.1T. Hallinnolliset muutokset toteutetaan rakennustöiden valmistuttua.

### 3.2. Yksityisten teiden liittymät ja järjestelyt

Uusi valtatie rinnakkainen yksityistieyhteys Y2 on suunniteltu välille Vaiviantie - Häijääntie. Osa yhteydestä toteutetaan "Valtatien 3 parantaminen välillä Kyröskoski – Hanhijärvi, Hämeenkyrö" tiesuunnitelman mukaisesti.

Nykyisen Vaiviantien (Y5) linjausta muutetaan ja se liitetään uuteen ramppien E1R1/R2 ja maanteiden M1/M2 kiertoliittymään.

Kulkuyhteyksiä suunniteltaessa on pyritty siihen, että kenellekään ei tulisi kohutuutonta kiertomatkaa.

### 3.3. Kadut

Nykyistä Turkimustietä (K1) parannetaan linjaamalla katu uudelleen noin 0,12 kilometrin matkalla ja rakentamalla uusi liittymäsaareke Turkimustien ja Nuuti – Kyröskoski maantien 2761 (M1) liittymään.

Välillä Nuuti – Kyröskoski maantie 2761 (M1) - Timinsaarentie on suunniteltu katu K6.

### 3.4. Tekniset ratkaisut ja mitoitus

Valtatien mitoitusnopeus on 100 km/h. Muiden maanteiden mitoitusnopeutena on käytetty 50 km/h.

Katujen ja yksityisteiden mitoitusnopeus on 50 km/h.

Teiden leveydet on esitetty piirustuksissa 4T-1...4T-6. Suunnitteluvälillä valtatie poikkileikkaus on joko 2+1 tai 2+2 kaistainen ja ajosuunnat on erotettu toisistaan keskikaiteella. 2+2 kaistainen poikkileikkaus alkaa Kyröskosken eritasoliittymän eteläpuolelta Tampereen suuntaan ja liittyy "Valtatien 3 parantaminen välillä Kyröskoski – Hanhijärvi, Hämeenkyrö" tiesuunnitelman poikkileikkaukseen suoraan.

Valtatien eritasoliittymien rampit on suunniteltu perusverkon eritasoliittymän suuntaisliittyminä. Kyröskosken eritasoliittymän ramppien yläpäässä liittyminen Valtakatuun (M1, maantie 2761 Nuuti – Kyröskoski) tehdään kiertoliittymänä.

Viitoitus toteutetaan viitoituksen yleiskartan 12T-1 mukaisesti. Jalustat tehdään törmäysturvallisina.

#### Valaistus

Valtatielle 3 rakennetaan uusi valaistus koko suunnitteluosuudella. Valaisimina käytetään tavanomaisia tievalaisimia 250 W suurpainenaatriumlampuin. Pylväskorkeus on 12 metriä, pylväsväli noin 55 - 60 metriä ja valaistus on kaksipuolinen. Vanha valaistus puretaan.

Eritasoliittymän rampit ja kiertoliittymät valaistaan. Maantiet valaistaan niiltä osin, kun ne rakennetaan uudestaan. Valaisimina käytetään tavanomaisia tievalaisimia 150 W suurpainenatriumlampuin. Pylväsväli on 40-45 metriä ja valaistus on yksipuolinen.

Siltä osin kuin nykyisiin valaistuihin väyliin tehdään muutoksia niin ne valaistaan.

Kevyen liikenteen väylien valaisimina käytetään tavanomaisia tievalaisimia 70 W suurpainenatrium lampuin ja pylväsväli on noin 40 metriä.

Koko suunnittelualueella käytetään metallipylväitä maakaapeliasennuksella.

Valaistuksen periaatteet on esitetty valaistuksen yleiskartalla 11T-1.

## **Sillat**

### **S1, Nuutin alikulkukäytävä**

Nykyinen Nuutin alikulkukäytävä (rakennettu v. 1984) puretaan ja tilalle rakennetaan uusi silta. Nykyinen silta on rakenteeltaan teräsbetoninen elementtisilta, joka tulisi korjata. Siltaa pitäisi myös jatkaa uusien tiejärjestelyiden johdosta. Kokonaistaloudellisuuden perusteella kannattavinta on uusia silta nykyiselle paikalle.

Suunniteltu Nuutin alikulkukäytävä on tyypiltään teräksinen holvisilta ja ylittää kevyen liikenteen väylän J1 valtatie 3 paalulla 1018. Sillan vinous on 10 gon. Sillan vapaa-aukko on 4,0 metriä. Sillan hyödyllinen leveys on 16,95...17,69 metriä.

Silta on suunniteltu perustettavaksi maanvaraisena murskearinnan varaan.

### **S2, Kyröskosken risteyssilta**

Valtatie 3 ylittää maantien M1 paalulla 1262. Siltatyypiksi on valittu teräsbetoninen jatkuva ulokelaattasilta, jonka jännemitat ovat 9,0+13,0+8,0 metriä ja hyödyllinen leveys 23,25 metriä. Sillan vinous on 3 gon.

Sillan väli- ja päätytuot on suunniteltu perustettavaksi anturaperusteisina murskearinnan varaan.

### **S3, Pirkan alikulkukäytävä**

Valtatie 3 ylittää virkistysreitin paalulla 1493. Siltatyypiksi on valittu teräksinen holvisilta. Sillan vinous on 0 gon ja vapaa-aukko 4,00 metriä. Sillan hyödyllinen leveys on 23,25 ...23,40 metriä.

Silta on suunniteltu perustettavaksi maanvaraisena murskearinnan varaan.

### **S4, Turkimuksen alikulkukäytävä**

Valtatie 3 ylittää virkistysreitin paalulla 2532. Siltatyypiksi on valittu teräksinen holvisilta. Sillan vinous on 0 gon ja vapaa-aukko on 4,0 metriä. Sillan hyödyllinen leveys on 19,50 metriä.

Silta on suunniteltu perustettavaksi maanvaraisena murskearinnan varaan.

## Kuivatuksen periaatteet

Hankkeen tiet ja väylät kuivatetaan painovoimaisesti avo-ojin. Siltapaikka S1 (Nuutin alikulkukäytävä) kuivatetaan painovoimaisesti kaivojen ja hulevesiputkien avulla valtatie sivuojiin. Siltapaikat S2 (Kyröskosken risteyssilta), S3 (Pirkan alikulkukäytävä) ja S4 (Turkimuksen alikulkukäytävä) kuivatetaan kaivojen ja hulevesipumppaamon avulla valtatie sivuojaan.

## Johdot ja laitteet

Suunnittelualueella kulkee sähkö- ja puhelinkaapeleita sekä johtoja. Niitä joudutaan rakennustyön yhteydessä uusimaan, suojaamaan ja siirtämään. Laitteiden omistajat vastaavat siirtojen suunnittelusta ja toteutuksesta.

Kyröskosken Vesiosuuskunnan vesijohto risteää suunnitellun valtatie 3 linjauksen kanssa noin paalulla 2305. Lisäksi Kyröskosken vesiosuuskunnan vesijohto risteää valtatie nykyisen Nuutin alikulkukäytävän kohdalla. Vesijohtoja joudutaan näissä kohdin siirtämään/suojaamaan.

Suunnittelualueella sijaitsee Luoteis- ja Lounais-Pirkanmaan vesihuoltolinja nykyisen valtatie 3 itäpuolella noin plv. -85 – 396 ja länsipuolella noin plv. 396 - 2855 ja se joudutaan uusimaan koko matkalla. Vesihuoltolinja on yhdysvesiputki välillä Sastamala – Enonlahteen vedenottamo. Vaiviantiestä pohjoiseen päin vesijohtolinjan omistaa Sastamalan kaupunki. Vaiviantiestä etelään päin linjan omistaa Sastamalan kaupunki ja Hämeenkyrön kunta omistussuhteessa 50%/50%. Samoin Vaiviantien suuntaisen vesijohtolinjan omistussuhde on 50%/50%. Vesihuoltolinjan siirtokustannukset vt3 plv -85 – 2855 tulevat Pirkanmaan Ely-keskuksen, Hämeenkyrön kunnan ja Sastamalan kaupungin maksettavaksi. Hämeenkyrön kunta ja Sastamalan kaupunki vastaavat vesijohdon siirtokustannuksista niiltä osin kuin vesijohto sijaitsee nykyisellä tiealueella. Muutoin siirtokustannuksista vastaa Pirkanmaan Ely-keskus. Vesijohto sijaitsee tiealueella n. 95 %:sti ja tiealueen ulkopuolella noin 5 %:sti.

Suunnittelualueella sijaitsee myös Hämeenkyrön kunnan omistamaa jätevesiviemäri (vietto) vt3 ja Vesajärven tien liittymäalueella. Muuttuvien tiejärjestelyiden vuoksi sitä joudutaan suojaamaan valtatie leventämisen takia. Lisäksi kunnan omistamaa jätevesiviemäriä (paineviiemäri) joudutaan uusimaan välillä Vaiviantie-Vesajärventien liittymäalue. Se sijaitsee Luoteis- ja Lounais-Pirkanmaan vesihuoltolinjan vieressä ja uusitaan samalla kuin vesihuoltolinjakin. Tämä jätevesiviemäri ei ole tällä hetkellä ole käytössä.

Fortum Power and Heat Oy:n maakaasujohto alittaa nykyisen Timinsaarentien suunnitelman kadun K6 paalulla 1136. Alituskohdassa nykyistä putken suojausta tarvitsee jatkaa.

Nykyiset johdot ja niiden sijainti sekä alustavat siirto-/suojaustarpeet on esitetty erillisillä johto- ja laitesiiirtokartoilla tiesuunnitelman osassa C 6T-4...5.

Johtosiirtojen kustannusarviot on esitetty tiesuunnitelman kustannusarviossa 1.5T.

## Työnaikaiset liikenteenjärjestelyt

Pääosin suunniteltujen tieyhteyksien rakentaminen tapahtuu nykyisellä tieverkolla, joten työn aikana tulee varmistaa liikenteen toimivuus.



Pohjoispäässä Nuutin alikulkukäytävän ja Kyröskosken risteyssillan toteutukset edellyttävät kiertotien rakentamista työn ajaksi. Samoin Pirkan alikulkukäytävä ja Turkimuksen alikulkukäytävä edellyttävät työn aikaisia kiertotiejärjestelyjä. Työnaikaisia kiertoteitä varten on suunnitelmassa varattu työnaikaisia haltuottoalueita.

Valtatien liikenne ohjataan Nuutin alikulkukäytävän, Kyröskosken risteyssillan ja Pirkan alikulkukäytävän rakentamisen ajaksi valtatie itäpuolella kulkevalle kiertotielle. Kiertotienä hyödynnetään rakennettavaa katua K6 sekä ramppia. Turkimuksen alikulkukäytävän rakentamisen ajaksi valtatie liikenne ohjataan valtatie länsipuolelle rakennettavalle rinnakkaistietä Y2 hyödyntävälle kiertotielle.

Työn aikaiset massakuljetukset tulee suunnitella siten, että hyödynnetään mahdollisimman paljon rakennettavia tielinjauksia. Tällöin nykyiselle valtatielle aiheutetaan mahdollisimman vähän häiriötä eikä heikennetä liikenneturvallisuutta.

### **Työnaikainen hulevesien käsittely**

Lähtökohtana on ehkäistä kiintoainespitoisten hulevesien syntymistä kiinnittämällä erityishuomiota massojen hallintaan ja työmaalla kerralla paljastettuna pidettävän maa-alueen laajuuteen. Lopulliset läjitykset (esim. meluvallit) tulee toteuttaa mahdollisimman nopeasti lopulliseen korkeuteensa, jolloin sateelle alttiit paljaat luiskat saadaan nurmetettua mahdollisimman pian. Vesien johtamista työmaa-alueen ulkopuolelle tulee välttää ja työmaa-alueella muodostuvat hulevedet tulee pois johtamisen sijaan imeyttää mahdollisimman lähellä syntypaikkaa esim. imeytyspainanteissa. Soveltuva keino voi olla esimerkiksi työmaa-alueen rajaaminen niskaojalla, jota ei yhdistetä alueen nykyiseen oja-verkostoon.

Rakennustyömaalla syntyvien hulevesien käsittelyrakenteet tulee toteuttaa mahdollisimman alkuvaiheessa heti rakennustöiden käynnistyttyä. Mahdolliset työmaalla imeytymättä jäävät vedet johdetaan käsittelyrakenteille. Käsittelyrakenteet voivat olla kaivamalla tai nykyisen maaperän päälle pengertämällä toteutettuja ja niissä tulee olla laskeutusallasosa. Laskeutus suunnitellaan pintakuormalle max 1,5 m/h ja hydrauliselle viipymälle min 2,5 h kun mitoitussade on 10 mm 12 tunnin aikana. Laskeutusaltaan jälkeen suositellaan hiekkasuodatusta jälkikäsittelyä.

### **Pohjanvahvistukset**

Valtatien melusuojuuksiksi rakennettavat meluvallit edellyttävät pohjanvahvistuksena rengasrouhekevennystä vt3 plv. 2040 - 2100 (vasen puoli) ja vt3 plv. 2340 – 2410 (oikea puoli). Lisäksi vt3 plv. 2014 – 2100 (vasen puoli) meluvallit tarvitsee vastapenkereen stabiliteetin takia ja tämän takia tiealuetta tarvitsee ottaa enemmän haltuun.

K6 plv. 690–760 rakennetaan pohjanvahvistukseksi 1m paksu kevytsorakevennys ja 2,5m korkeat vastapenkereet.

### 3.5. Tieympäristön käsittelyn periaatteet ja laatutaso

Ympäristösuunnittelun tavoitteena on luoda alueen maisemalliset arvot huomioiva kokonaisuus, jossa tien ympäristön piirteet välittyvät myös tien käyttäjille.

Kyröskosken eritasoliittymäalueella ramppien sisäpuolisille alueille tehdään tasoittavaa maastonmuotoilua. Ramppien sisäpuoliset alueet jätetään pääosin niitypintaisiksi, avoimiksi alueiksi (kukkaniitty), joita rytmittävät nauhamaisina maastonmuotoilua mukailevat istutetut, harvahkot lehtipuuajaksot (koivuryhmät). Käytettäessä eritasoliittymien alueita läjitykseen minimoidaan kuljetukset ja tien ulkopuolisten alueiden käyttö sekä mahdollisten luonnonalueiden tuhoutuminen.

Suunnitellut, huolella toteutettavat kiertosaarekkeet Kyröskosken eritasoliittymässä toimivat välittäjinä rakennetun taajaman ja tiealueen välillä. Niiden ulkoasut ovat samalla rakennettuja ja luonnonläheisiä. Kiertosaarekkeisiin istutetaan perennoja, metsäsiirrännäistä, pensaita sekä muutamia puuryhmiä näkemäalueita unohtamatta.

Metsäisillä jaksoilla ympäristösuunnitelman ratkaisulla minimoidaan tien rakentamisesta aiheutuvat vauriot maisemassa ja luonnonoloissa. Istutukset ovat pääasiassa metsityksiä ja runkopuuryhmiä. Tieluiskat ja meluvallit nurmetetaan. Nurmetusluokka on pääosin maisemanurmi 1. Kiertoliittymän ja kevyen liikenteen väylien luiskiin käytetään nurmiluokkana A3. Ympäristön käsittelyn periaatteet on esitetty Tieympäristösuunnitelmakartoilla 7.1T-1 ja 7.1.T-2.

### 3.6. Haittojen torjumis- ja lieventämistoimenpiteet: meluntorjunta, pohjaveden suojaus, estevaikutusten lieventäminen, työnaikainen hulevesien käsittely

#### Meluntorjunta

Meluntorjunnan lähtökohtana on ollut pyrkiä siihen, että valtatievarrelle jäävien asuinkiinteistöjen melutaso ei ylitä VNp 993/92 mukaisia ohjearvotasoja.

Varsinainen meluselvitys on esitetty tiesuunnitelmassa kohdassa 7.2T-1.

Suunnitelmassa on esitetty myös kunnan asemakaava-alueelle meluvallia Valtakadun pohjoispuolelle. Tämän rakentaminen edellyttää kunnassa erillisen puistosuunnitelman laadintaa.

#### Pohjavedensuojaus

Valtatien 3 parantamisen yhteydessä rakennetaan valtatielle pohjavedensuojausta plv. 600 – 1120 vas. ja plv. 570 – 1120 oik. Suojaus tehdään bentoniittimatolla.

Osuuden pohjoisreunassa suojaus aloitetaan sillä kohdalla, missä päällimmäisenä maakerroksena oleva siltti muuttuu hiekaksi. Osuuden eteläreunassa suojaus on rajattu pohjavesialueen reunaan.

Pohjavedensuojauksen laajuus osuuden eteläreunassa perustuu maaperätutkimuksiin sekä ELY Y-vastualueen kanssa pidettyyn palaveriin ja sähköpostikeskusteluihin. Pohjavesipalaverissa todettiin tarpeelliseksi määrittää pohjavesialueen laajuus täydentävin maaperä- ja pohjavesitutkimuksin. Tutkimusten valmistuttua pohjavedensuojauksen laajuus vahvistettiin sähköpostitse.

### Työnaikaiset hulevedet

Rakennustyömaan hulevedet käsitellään ennen Turkimusojaan laskemista. Käsitelyjärjestelmien on tarkoitus suojata Turkimusojan luontoarvoja (jokihelmisimpukka ja purotaimen) kiintoaineskuormitukselta, joka on työmaavesissä erittäin voimakasta. Oikein toteutettuna esitetty mitoitus (ks. kappale 3.4) riittää poistamaan hulevedestä kiintoainesta hienon hiedan partikkelikokoon (d ~ 0,02 mm) saakka.

### **3.7. Erikoiskuljetusten ja vaarallisten aineiden kuljetusten reitit**

Valtatie 3 kuuluu valtakunnallisten suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon (SEKV), jolla on seitsemän metrin alikulkukorkeus- ja leveysvaatimus. Hämeenkyrön kunnan alueella ei ole nykyisin vaarallisten aineiden kuljetusten reittirajoituksia.

Nykyinen valtatie säilyy edelleen erikoiskuljetusreitteinä. Koska hanke liittyy suoraan suunnitelmaan ”Valtatien 3 parantaminen välillä Kyröskoski-Hanhijärvi, Hämeenkyrö” tiesuunnitelma (hyväksytty v. 2011), tulee jatkosuunnittelussa huomioida erikoiskuljetusten kulkumahdollisuuden turvaaminen tulevassa Hämeenkyrön eritasoliittymässä, jossa erikoiskuljetusreitti siirtyy vanhalle valtatie 3:lle. Eritasoliittymän kohdalla täytyy mahdollistaa erikoiskuljetusten siirtyminen keskikaiteen toiselle puolelle.

Rakentamisen aikana tulee varmistaa erikoiskuljetusten kulkumahdollisuus.

### **3.8. Hankkeen massatilanne, varamaanottoaikat ja maamassojen sijoituspaikat**

Kokonaismassatasapaino hankkeella on alijäämäinen. Suunnittelualueelta varataan tiesuunnitelmassa maamassojen pysyvään sijoittamiseen kolme aluetta. Näille alueille varataan oikeus sijoittaa myös hankkeen ”Valtatien 3 parantaminen välillä Kyröskoski-Hanhijärvi, Hämeenkyrö” tiesuunnitelma (hyväksytty v. 2011) rakentamisesta aiheutuvia massoja. Lisäksi hankkeen eritasoliittymän ramppien E1R1/R2 ja E1R3/R4 ja valtatie väliin jääville alueille voidaan sijoittaa tarvittaessa hankkeesta syntyvien maamassoja.

Hankkeessa tulee runsaasti hyvälaatuisia hiekka/hiekkamoreeni leikkausmaita valtatie ja kadun K6 rakentamisesta. Näitä massoja voidaan hyödyntää mm. penkereissä ja tierakenteiden suodatinkerroksissa.

Maamassojen sijoitusalueet muotoillaan maisemaan sopivaksi ja nurmetetaan sekä tarvittaessa metsitetään. Ramppien E1R1/R2 ja E1R3/R4 ja valtatie väliin jäävät alueet muotoillaan ja istutetaan ympäristösuunnitelman mukaan.

## **4. TUTKITUT VAIHTOEHDOT**

Tiesuunnitelman aikana tutkittiin Kyröskosken eritasoliittymälle vaihtoehtoisia sijaintia nykyisten Vesajärventien ja Valtakadun kohdalle. Kyseisessä kohdassa eritasoliittymän kaivutasot olisivat ulottuneet lähelle pohjavesitasoa tai tämän alapuolelle ja lisäksi siltapaikkaan olisi pitänyt tehdä pohjavedensuojaus. Tiesuunnitelmassa esitetty eritasoliittymän sijainti palvelee paremmin myös kunnan maankäyttöä.

## 5. TIESUUNNITELMAN MUUTOS JA MUUTOKSEN VAIKUTUKSET

Tiesuunnitelman lausuntokierroksella tuli esiin näkökulmia, joiden johdosta tiesuunnitelmassa esitetyt ratkaisut päätettiin muuttaa. Muutoksista pidettiin neuvotteluja kunnan kanssa. Perustelut muutoksille olivat seuraavat:

- Turkimuksen risteys sillan poistaminen suunnitelmasta mahdollistaa täyskorkean melusuojaus rakentamisen Tanolantien/Tuohitien liittymäalueen kohdalle, jolloin melusuojaus paranee aiemmassa tiesuunnitelmassa esitettyyn ratkaisuun nähden.
- Aiemmassa tiesuunnitelmassa Tanolantien/Tuohitien kohdalle suunnitellun Turkimuksen risteys sillan kohdalla valtatie kanssa risteää Kyröskosken vesiosuuskunnan vesijohto ja sitä oltaisiin jouduttu siirtämään sillan kohdalla sekä myös siltä osin kuin Tanolantien yksityistietä oli suunniteltu siirrettävän uuteen paikkaan. Tiesuunnitelman muutoksen johdosta vesijohdon siirtotarve väheni yli 300 metriä.
- Tanolantien yksityistie voidaan säilyttää nykyisellä paikallaan. Tällöin lähikiinteistöjen tontti- ja pihajärjestelyihin ei ole tarpeen tehdä muutoksia. Aikaisempi tiesuunnitelmassa esitetty ratkaisu olisi ollut asukkaiden kannalta huonompi koska suunniteltu Tanolantien tielinjaus olisi tullut heidän oleskelupihan puolella ja aiheuttanut tontin sisäisiä muutostarpeita.
- Uutta yksityistietä joudutaan rakentamaan vajaa 1 km enemmän aikaisempaan ratkaisuun verrattuna. Näin saadaan valtatie suuntainen jatkuva yksityistie välille Vaiviantie – Häijääntie. Tällöin kulkeminen mihin tahansa suuntaan helpottuu eikä tiejärjestelyistä aiheudu kohtuutonta kiertohaittaa.
- Kevyen liikenteen osalta esitetään toteutettavaksi valtatie alittava alikulkukäytävä n. 250 metriä Tanolantien liittymästä etelään päin. Alikulun sijainti on suunniteltu yhdessä kunnan kanssa ja sille on haettu mahdollisimman hyvä sijainti huomioiden kulkutarpeet ja kunnan maankäyttö. Näin on pyritty minimoimaan kevyen liikenteen estevaikutusta ja järjestämään turvalliset kevyen liikenteen kulkuyhteydet valtatie toiselle puolelle. Tämä alikulkukäytävä lisättiin suunnitelmaan marraskuussa 2016 pidetyn yleisötilaisuuden palautteiden perusteella. Sijaintia tutkittiin valtatiellä useampaan eri kohtaan.
- S3 Pirkan alikulkukäytävää siirrettiin n. 270 metriä pohjoiseen päin, lähemmäksi eritasoliittymää. Uusi sijainti palvelee paremmin kunnan maankäyttöä ja virkistysreittejä.
- Elinkaarikustannuksiltaan uusi tiesuunnitelmaratkaisu on myös edullisempi johtuen siltaratkaisun muutoksesta. Aiemmassa tiesuunnitelmassa esitetyn ajoneuvoliikenteen risteys sillan korjaus ja ylläpitokustannukset ovat suuremmat kuin kevyen liikenteen alikulkukäytävän.
- Muutossuunnitelmassa esitetty vaihtoehto on tiejärjestelyiden rakentamiskustannuksiltaan arviolta n. 550 000 € aiempaa tiesuunnitelmaa edullisempi.

Tiesuunnitelman muutoksia esiteltiin yleisölle marraskuussa 2016. Yleisötilaisuuden palautteiden perusteella päätettiin lisätä tiesuunnitelmaan valtatie alittava kevyen liikenteen alikulkukäytävä n. 250 metriä Tanolantien liittymästä etelään päin. Lähialueen kiinteistön omistajille toimitettiin tiedote ja suunnitelma karttaluonnos, jossa esiteltiin alikulun takia muuttuneet tiejärjestelyt.

## 6. TIESUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

Hankkeesta on laadittu erillinen hankearviointi "*Valtatie 3, Hämeenkyrön ohitus ja Kostula-Kyröskoski*". Hankearviointi on esitetty tiesuunnitelman liitteessä 16T-5.

### 6.1. Vaikutukset liikenteeseen

Pitkämatkaisen ajoneuvoliikenteen osalta hankkeiden tavoitteina on turvata nopeat (nopeusrajoitus 100 km/h) ja sujuvat yhteydet. Valtatie rakennetaan keskikaiteellisena osin 2+2-kaistaisena valtatieenä (plv. 2044 - 2855) ja osin 2+1-kaistaisena valtatieenä (plv. -85 - 2044). Valtatieltä poistetaan kaikki sujuvuutta heikentävät tasoliittymät ja suunniteluilla eritasoratkaisuilla varmistetaan sujuvuus myös päätien liittymissä. Eryisesti elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuus paranee sekä pitkänmatkan kuljetusten että jakeluliikenteen osalta.

Paikallisen liikenteen osalta suunnitellut ratkaisut turvaavat liikenteen sujuvuuden arkipäivän huipputunteina. Asukkaille ja maaomistajille ei tule kohtuutonta kiertohaittaa. Kattavat rinnakkaistie- ja eritasojärjestelyt sekä kevyen liikenteen alikulkukäytävät turvaavat liikkumisen ja vähentävät valtatie estevaiikutusta.

Liikenneturvallisuus paranee, koska tiesuunnitelmassa valtatielle esitetään ajosuuntien väliin keskikaide, joka vähentää merkittävästi seurauksiltaan vakavia kohtaamisonnettomuuksia. Lisäksi kaikki tasoliittymät valtatieltä poistetaan ja liittymäratkaisut toteutetaan eritasoliittyminä, joka parantaa liikenneturvallisuutta. Kevyen liikenteen osalta turvallisuus paranee oleellisesti, koska valtatie alin rakennetaan kaksi uutta alikulkukäytävää, jolloin kevyt liikenne ei enää risteä valtatie kanssa tasossa. Alikulkukäytävien sijaintipaikat on pyritty sijoittamaan niin, että ne palvelevat mahdollisimman hyvin kunnan asukkaiden käyttäjätarpeita.

Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee pikavuoroliikenteen sujuvuuden parantuksessa ja häiriöherkkyyden vähetessä.

Valtatie 3 on osa valtakunnallisen suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoa (SEKV). Tiesuunnitelman ratkaisut mahdollistavat kuljetukset, joiden leveys ja korkeus on 7 metriä ja pituus 40 metriä.

### 6.2. Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Turkimuksen alikulkukäytävän kohdalle rakennettava kevyen liikenteen yhteys edellyttää asemakaavamuutosta tai maanomistajien suostumusta väylän toteuttamisesta valtatie itäpuolella.

Muutoin tiesuunnitelmassa esitettyihin liikennejärjestelyihin on varauduttu laadituissa maankäyttösuunnitelmissa eivätkä tiesuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet vaadi kaavamuutoksia.

### 6.3. Meluvaikutukset

Laadittujen meluselvitysten mukaan vuoden 2040 ennusteliikenteellä valtatie varrella on useita asuinkiinteistöjä, joilla päiväajan ohjearvo 55 dB ylittyy. Myös yöajan ohjearvo 50 dB ylittyy monin paikoin, mutta meluntorjuntaa suunniteltaessa päiväajan ohjearvo on määräävä.

Meluntorjunnan lähtökohtana on ollut pyrkiä siihen, että valtatievarrelle jäävien asuinkiinteistöjen melutaso ei ylitä VNp 993/92 mukaisia ohjearvotasoja.

Suunnittelualueelle esitetään toteutettavaksi yhteensä noin 2,8 km meluesteitä, joista osa voidaan toteuttaa meluvalleina ja loput tehdään melukaiteena tai meluvallin ja meluseinän yhdistelmänä. Työssä on esitetty melusuojausratkaisut, joilla päästään esitettyjen melusteiden kohdalla laskentatarkkuuden rajoissa päiväajan ohjearvon 55 dB tasalle tai alle.

Esitetyillä melusuojausratkaisuilla vuoden 2040 ennustetilanteessa yli 55 dB:n päivämelualueella sijaitsee yhä 8 asuinkiinteistöä. Nämä rakennukset sijaitsevat paaluvälillä 0-700. Meluntorjunnan rakentamiskustannukset nousisivat liian korkeiksi saavutettuun hyötyyn nähden, joten meluntorjuntaa näiden kiinteistöjen kohdalle ei esitetä toteutettavaksi.

#### 6.4. Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

##### Luonnon, kasvillisuuden ja eläimistön elinolojen muutokset

Tiesuunnitelma sijoittuu kokonaan vanhalle tielinjaukselle, joten sillä ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen kasvillisuudelle tai eläimistöille. Tielinjauksen leveneminen voi lievästi lisätä tien estevaikutusta ja heikentää eläinten kulkureittejä tien yli. Valtatievarrelle molemmille puolille rakennetaan riista-aita.

##### Suojelualueet ja arvokkaat kohteet

###### 1. *Timintien eteläpuolen liito-oravaesiintymä*

Tiesuunnitelmassa Timinsaarentien liittymä poistuu ja Timintien eteläpuoleiseen metsään rakennetaan rinnakkaistie, joka osin pienentää liito-oravan asutamaa metsäaluetta. Kolohaapa ja sen lähipuut eli liito-oravan ydinalue, sekä liito-oravan merkittävin kulkureitti itään kuitenkin säilyy. Kolohaapa ja sen lähipuut tulee säilyvät liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkana ja niiden ympärille jää liito-oravien elinpiiriksi riittävän kokoinen metsäalue. Vaikka jäljelle jäävä alue ei noudata vuonna 2007 esiintymänä rajatun alueen rajoja, jää elinpiiri liito-oravalle riittävän suureksi. Valtatiehen rajoittuvalle harvennushakkuualueelle on kasvanut puustoa ja se sopii aikaisempaa paremmin osaksi lajin elinpiiriä. Tiesuunnitelman ei arvioida heikentävän liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkaa.

Liito-oravien kulkuyhteys myös valtatievarrelle säilyy. Liito-oravien kulkuyhteyden kohdalla avoin alue ei tulisi olla yli 50 metriä leveä (Sierla ym. 2004). Liito-oravien yhteystarvetta varten säilytetään olemassa olevaa kasvillisuutta ja puustoa valtatievarrelle välillä Timinsaarentie – Vt3 pl. 1650. Vt3 paalulla 1700 liito-oravien valtatievarrelle ylitys turvataan istuttamalla suuria lehtipuita valtatievarren molemmilla puolilla. Valtatievarren länsipuolella paaluvälillä 1600 - 2050 säilytetään nykyinen puusto, jonka kautta liito-oravat pääsevät kulkemaan lähimetsään. Säilytettävä ja istutettava kasvillisuus ja puusto on esitetty tieympäristösuunnitelmakartoilla 7.1T-1 ja 7.1T-2. Liito-oravan kulkuyhteyksien säilymisen periaatteista pidettiin kokous ja ne esiteltiin Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristövastuualueen liito-oravavastaavalle 14.2.2012. Myös alueen muun maankäytön suunnittelussa (kaavoituksessa) tulee turvata riittävän kokoisen metsäalueen säilyminen pesäpuun ympäristössä, niin että liito-oravaesiintymä säilyy elinkelpoisena sekä turvata em. kulkuyhteydet.

## 2. Turkismusoja

Turkismusojan varressa tiesuunnitelma ei vaikuta suoraan tunnettuihin liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoihin, mutta Turkimusoja on todennäköisesti liito-oravan kulkureitti. Tiealueen leveneminen Turkimusojan kohdalla voi heikentää liito-oravan kulkuyhteyttä Turkimusojan vartta kahden tunnetun esiintymän välillä. Liito-oravan kulkureitti turvataan istuttamalla meluvalliin riittävän kokoisia haapoja, jotka kasvavat nopeasti takaamaan liito-oravalle alle 50 m levyisen ylityksen tiealueen poikki.

Tiealueen leveneminen voi lievästi heikentää muiden eläinten osalta liikkumismahdollisuuksia tien yli Turkimusojan kohdalla. Puusto-osuuden lisääminen meluvalliin parantaa kuitenkin myös muiden eläinten liikkumismahdollisuuksia Turkimusojan vartta. Puustoisuus uoman varressa välittömästi tien länsipuolella on nykyisellään niin vähäistä, että istutuspuusto voi paikoin parantaa suojavaikutusta välittömästi tien läheisyydessä.

Jokihelmisimpukan kannalta on erityisen tärkeää säilyttää Turkimusoja nykytilassaan ja estää rakentamisen aikainen ja sen jälkeinen kiinto- ja haitta-aineiden huuhtoutuminen Turkimusojaan. Vaiviantien pohjoispuolen soistuneeseen metsäalueeseen kajoamista tulee näistä syistä välttää. Nykyistä Turkimusojan Vaiviantien alittavaa rumpua ei tule alentaa, mutta mikäli Vaiviantietä on tarpeen leventää voidaan se tehdä lisäämällä betonirenkaita alaspäin. Tien levennysmateriaalin tulee olla karkeaa ainesta, joka ei huuhtoudu Turkimusojaan.

Valtatie 3:n pengerrysten ja meluvallien sekä rinnakkaistien Y2 rakentamisen yhteydessä tulee varoa maa-aineksen valumista Turkimusojaan. Lisäksi Turkimusojan välittömässä läheisyydessä jyrkät luiskat tulee sitoa sopivalla kasvillisuudella ja tukiverkolla kiintoaineksen huuhtoutumisen välttämiseksi. Työkoneissa tulee lisäksi käyttää biohajoavia öljyjä.

## 3. Muut kohteet

Tiealueen leveneminen pienentää osin Turkimusojan puronvarren biotooppia. Uoman virtaukseen tai geometriaan tiealueen ulkopuolella ei hankkeella ole vaikutuksia. Mikäli uomaa joudutaan perkaamaan rakentamisen yhteydessä, tulee tähän hakea asianmukainen lupa.

Uusi rinnakkaistie rakentuu vanhan tielinjauksen yhteyteen Kyröskosken harjun paikallisesti merkittävään elinympäristöön. Harjulle on jo kuitenkin aikaisemmin rakennettu asutusta ja rinnakkaistie tulee tiiviisti vanhan tielinjauksen yhteyteen, joten kohde on ollut jo aikaisemmin rakennetun ympäristön vaikutuksen alaisena.

### 6.5. Vaikutukset vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin

Valtatien 3 paaluvälille 570 – 1120 rakennetaan pohjavedensuojaus, joka pienentää pilaantumisriskiä sekä suolausta että onnettomuustilanteita vastaan.

Tien rakentamisen aiheuttamat leikkaukset pysyvät pohjavesipinnan yläpuolella eikä näin ollen pohjavedenpintaa ole tarvetta alentaa.

Pintavesien kulkeutumiseen suunnitelmalla ei ole oleellista vaikutusta. Suunnitelualueen pohjoispäässä välillä Valtakatu - Timinsaarentie kuivatus säilyy

pääpiirteissään nykyisellään. Valtakadun/Vesajärventien eteläpuolelle rakennettavat tiet muuttavat pintavesien kulkureittejä mutta vedet laskevat pääosin alueella Turkimusojaan niin kuin nykyisinkin.

## 6.6. Vaikutukset maa-ainesvaroihin

Valtatie on pyritty suunnittelemaan mahdollisimman hyvin massatasapainoiseksi. Tien rakentamisessa hyödynnetään tielinjalta saatavia maa-ainesmassoja. Korkealuokkaisia päällysteiden ja kantavan kerroksen kiviaineksia tuodaan mahdollisesti hankkeen ulkopuolelta.

Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä ei ole ilmennyt pilaantuneita maita.

## 6.7. Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin

Tielinjaus sijoittuu sekä taajaman reuna-alueelle, peltoalueille että metsäisille osuuksille. Metsäosuuksilla maisemalliset muutokset tapahtuvat suurelta osin vain tien lähimaisemassa. Selkeimmät maisemamuutokset ovat aukeilla peltoalueilla. Tien linjaus säilyy kuitenkin nykyisellä paikallaan, joten muutokset eivät ole merkittäviä muualla, kuin meluvallien ja -seinien kohdilla.

Taajama- ja haja-asutusalueilla tarvittava meluntorjunta sulkee näkymiä tieltä sekä peltomaisemaan että taajamarakenteeseen. Meluntorjunta toteutetaan pääasiassa meluvalleilla, mutta rakennettavien meluaitojen rakenteellisilla ratkaisuilla tuodaan taajamaa ja rakennuskantaa tiemaisemaan.

Suurin vaikutus maisemaan tulee olemaan rakennettavalla Kyrökosken eritasoliittymällä, joka tulee erottumaan maisemassa selvästi. Vaikutuksia pienennetään säilytettävällä kasvillisuudella sekä suunnitelmassa esitetyillä istutuksilla ja maastonmuotoiluilla.

Suunnitelmalla ei ole suoria vaikutuksia Hämeenkyrön kulttuurimaisemaan (MAO040053).

Suunnittelualueella ei ole tiedossa olevia muinaisjäännöksiä.

## 6.8. Kiinteistövaikutukset

Teiden rakentamista varten tarvittavien alueiden rajat on merkitty suunnitelmaparttaan, samoin myös tietyön ajaksi tienpitäjän käyttöön varattavat yksityiset alueet. Tiedot tietä varten tarvittavien maa-alueiden omistajista on esitetty suunnitelmapartalla ja asiakirjassa Maanomistajaluettelo.

Teiden alle jää noin 1,7 ha peltomaata, noin 20,2 ha metsämaata ja noin 0,7 ha tonttimaata. Yhteensä tien alle jää noin 22,6 ha maa-alueita.

Tiejärjestelyiden takia joudutaan yksi huonokuntoinen piharakennus lunastamaan ja purkamaan (vt3 pl. 375 oik., kiinteistöllä 3:214 Vaahterapuisto).



## 6.9. Yhteiskuntatalous

### Kustannusarvio

Hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 13 453 000 €.

Rakennuskustannukset ovat 13 311 000 €, josta johto- ja laitesiirtokustannuksien arvioidaan olevan 794 000 €. Lunastus- ja korvauskustannukset ovat 142 000 €. Kustannusarvion MAKU-indeksi on 111,7 (2010= 100).

Valtio vastaa maantien tekemisen aiheutuvista johtojen- ja laitteiden siirto- ja suojauskustannuksista, mikäli johdot ja laitteet on aikanaan sijoitettu tiealueen ulkopuolelle. Nykyiselle tiealueelle sijoitettujen omistamiensa johtojen ja laitteiden siirtokustannuksista vastaa niiden omistaja.

Kustannukset ja kustannusjakoehdotus on esitetty tiesuunnitelman osassa A 1.5T Kustannusarvio ja kustannusjakoehdotus.

### Kustannusjakoehdotus valtion ja kunnan kesken

Kustannusjakoehdotuksen mukaan Hämeenkyrön kunnan osuus kokonaiskustannuksista on 355 000€.

Hämeenkyrön kunnan maksettavaksi esitetään 50% S3 Pirkan alikulkukäytävän rakentamiskustannuksista, joka on 175 000 €. Rakentamiskustannukset pitävät sisällään sillan lisäksi myös sillan kuivatuksen, pumppaamon ja alittavan väylän rakentamiskustannukset. Aiemmin esitellyn tiesuunnitelman siltatyypin muutoksesta aiheutuvien lisäkustannusten vuoksi Pirkanmaan ELY-keskus ottaa vastatakseen 50% sillan rakentamiskustannuksista. Siltatyypin muutettiin muutossuunnitelmassa betonijalalliseksi teräsholvisillaksi kun se aiemmassa tiesuunnitelmassa oli teräksinen putkisilta.

Lisäksi Hämeenkyrön kunta vastaa vesihuoltolinjan siirtokustannuksista siltä osin kuin linja sijaitsee nykyisellä tiealueella. Siirtokustannukset ovat heidän osaltaan arviolta 180 000 €.

Sastamalan kunta vastaa vesihuoltolinjan siirtokustannuksilta siltä osin kuin linja sijaitsee nykyisellä tiealueella. Siirtokustannukset ovat heidän osaltaan arviolta 360 000 €.

S3 Pirkan alikulkukäytävän ja S4 Turkimuksen risteyssillan alittavien väylien kunnossapidosta (ml. pumppaamot) vastaa Hämeenkyrön kunta.

## 6.10. Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentaminen aiheuttaa haittaa työn aikana liikenteelle. Nopeusrajoituksia alennetaan työn aikana ja siltapaikoille joudutaan tekemään kiertotiejärjestelyitä.

Suurimmat maaleikkaustyöt tehdään kohdissa, jossa pohjavesi on leikkaustason alapuolella, joten pohjaveden alenemista ei juurikaan tapahdu.

Turkimusojan työn aikaisia toimenpiteitä ja vaikutuksia on esitetty tiesuunnitelmaselostuksen kohdassa 3.6.

## 7. HANKKEEN YHTEYDESSÄ RAKENNETTAVAT KADUT, RADAT JA VESIVÄYLÄT SEKÄ JOHTOJEN JA LAITTEIDEN SIIRROT

**K1 Turkimustie** on nykyinen katu, jota parannetaan linjaamalla katua uudelleen noin 0,12 km matkalta ja rakentamalla K1 Turkimustien / M1 Valtakadun liittymään saareke.

**K2J** on nykyinen kevyen liikenteen väylä, jota parannetaan nykyisellä paikallaan.

**K3** on nykyisen maantien 2761 osa, joka muutetaan kaduksi ja liitetään tasoliittymällä uuteen maantiehen 2761 Nuuti-Kyröskoski (M1). K3 tasaus säilyy pääosin nykyisellään, lukuunottamatta kadun uutta osaa. K3 eteläpuolella kulkee nykyinen kevyen liikenteen väylä (K6J), jota parannetaan ja jolle rakennetaan suojatieylitys noin paalulla 34.

**K4** on nykyisen maantien 2761 osa, joka muutetaan kaduksi ja liitetään tasoliittymällä uuteen katuun K3. K4 tasaus säilyy nykyisellään, lukuunottamatta kadun uutta osaa.

**K5** on yhteys nykyiselle radiomastolle.

**K6** on Timinsaarentien ja Valtakadun välille suunniteltu uusi valtatie suuntainen katu, joka toimii myös kevyen liikenteen väylä yhteytenä. Timinsaarentien liikenne ohjataan valtatielle sujuvasti ja turvallisesti suunnitellun E1 Kyröskosken eritasoliittymän kautta.

**K6J** on nykyinen kevyen liikenteen väylä, joka muutetaan maantieltä sivussa olevilta osin. Lisäksi väylän vaaka- ja pystygeometriaan tehdään pieniä muutoksia.

**K9J** ja **K10J** ovat valtatieen uudelle pysäkkiparille rakennettavat kevyen liikenteen yhteydet.

## 8. HANKKEEN TOTEUTTAMISEN VAATIMAT LUVAT JA SOPIMUKSET

Tiesuunnitelman toteuttaminen ei vaadi erillisiä lupia ja sopimuksia

## 9. EHDOTUS TIESUUNNITELMAN HYVÄKSYMISEKSI JA JATKOTOIMENPITEIKSI

Hankkeen hyväksymisehdotus on tiesuunnitelman osassa A 1.3T. Tiesuunnitelma viedään maantienlain mukaiseen käsittelyyn ja suunnitelma asetetaan nähtäville keväällä 2017. Rakentamisen on tarkoitus alkaa loppuvuodesta 2017.

## 10. SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHTEYSHENKILÖT

Suunnitelmaa koskevat ratkaisut on käsitelty hankeryhmässä, johon ovat kuuluneet Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Hämeenkyrön kunnan edustajat:

Projektipäällikkö Tero Haarajärvi  
Kunnaninsinööri Ari Kulmala  
Kaavasuunnittelija Jurkka Pöntys

Pirkanmaan ELY-keskus  
Hämeenkyrön kunta  
Hämeenkyrön kunta

Maanmittausteknikko Markku Tarkkio

Hämeenkyrön kunta

Muutossuunnittelun aikana vuonna 2016-2017 pidettiin neuvotteluja, joihin osallistui useita kunnan ja Pirkanmaan Ely-keskuksen edustajia.

Lisäksi pidettiin Pirkanmaan Ely-keskuksen Y-vastuualueen asiantuntijoiden kanssa työkokouksia.

Suunnitelman on laatinut Ramboll Finland Oy Hämeen tiepiirin toimeksiannosta. Ramboll Finland Oy:ssä on suunnitelman laadinnasta vastannut ins. Marko Turkki. Pääsuunnittelijana on toiminut ins AMK. Matti Vänskä ja muutossuunnitteluvaiheessa ins. AMK Rea Kukkumäki.

Ramboll Finland Oy:n vastuuhenkilöt eri osatehtävissä ovat:

- Tie- ja rakennustekniikka, Ins. AMK Matti Vänskä, Rea Kukkumäki
- Geotekniikka ja maaperätutkimukset DI Vesa Lainpelto
- Liikenteen ohjaus Ins. AMK Outi Kulonen
- Melulaskennat, BA AMK Tiina Kumpula, Timo Korkee
- Ympäristösuunnittelu Hortonomi AMK Eila Siitarinen
- Sillansuunnittelu, TkL Ilkka Vilonen
- Laadunvarmistus, Ins. Satu Rajava, Markku Uusitalo

Pohjatutkimukset on tehnyt pääosin Geopalvelu Oy.

Suunnitelmasta on pidetty kaksi yleisötilaisuutta. Esittelytilaisuuksissa esille tulleet asiat ja palautteet on käsitelty hankeryhmässä ja sovittu niiden vaikutuksista jatkosuunnitteluun.

Lisätietoja tiesuunnitelmasta antavat:

Projektipäällikkö Tero Haarajarvi, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Yliopistonkatu 38

PL 297

33101 Tampere

puh. 029 503 6223

tero.haarajarvi@ely-keskus.fi

Kunnanjohtaja Antero Alenius, Hämeenkyrön kunta

Härkikuja 7

39100 Hämeenkyrö

puh. 050 68 192

antero.alenius@hameenkyro.fi

Projektipäällikkö Marko Turkki, Ramboll Finland Oy

Pakkahuoneenaukio 2

PL 718

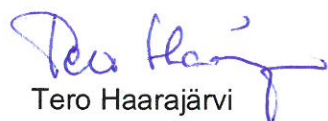
33101 Tampere

puh. 040 051 2123

marko.turkki@ramboll.fi

Tampereella 24.02.2017

**Pirkanmaan ELY-keskus**

  
Tero Haarajärvi  
Projektipäällikkö

**Ramboll Finland Oy**

  
Marko Turkki  
Projektipäällikkö