



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

VT12 PARANTAMINEN VÄLILLÄ ALASJÄRVI -HUUTIJÄRVI
YLEISSUUNNITELMA JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN
ARVIOINTI

YLEISÖTILAISUUS 16.6.2015

PITKÄJÄRVEN KOULU, KANGASALA

1. TILAISUUDEN OHJELMA

- 18.00 Tervetulosanat, YVA-menettely, osallistuminen
Leena Ivalo, Pirkamaan ELY-keskus ympäristö- ja luonnonvarat
-vastuualue
- Hankkeen taustat ja yleissuunnitelma
Tero Haarajärvi, Pirkanmaan ELY-keskus liikenne- ja infrastruktuuri
-vastuualue
- YVA-ohjelma ja tarkasteltavat vaihtoehdot
Jari Mannila, Ramboll Finland Oy
- 19.00 Kysymykset ja keskustelu

Yleisötilaisuudessa esiteltiin suunniteltavaa valtatie 12 parantamishanketta Alasjärven ja Huutijärven välillä, hankkeen vaihtoehtoja, paraikaa nähtävillä olevaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa sekä yleisön osallistumismahdollisuuksia. Yleisölle tarjottiin mahdollisuus keskusteluun ja lisäksi kerättiin postituslistalle halukkaiden yhteystietoja.

Yleisötilaisuuden esitykset ovat liitteinä. Esitysten jälkeen yleisö sai esittää kysymyksiä ja kommentteja YVA-ohjelmasta.

Postituslistalle ilmoittautui viisi henkilöä.

2. OSALLISTUJAT

Yleisötilaisuuteen osallistuivat Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelta ylitarkastaja Leena Ivalo yhteysviranomaisen edustajana ja Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelta projektipäällikkö Tero Haarajärvi ja ympäristöasiantuntija Marketta Hyvärinen hankkeesta vastaavan edustajina. Ympäristövaikutusten arviointia laativan konsultin Ramboll Finland Oy:n edustajina mukana olivat YVA-menettelyn projektipäällikkö Jari Mannila, yleissuunnitelman projektipäällikkö Sari Kirvesniemi ja suunnittelija Venla Pesonen. Yleisöä oli paikalla 11 henkilöä.

3. YLEISÖKYSYMYKSET JA KOMMENTIT

Alla olevaan taulukkoon on koottu osallistujien esittämät kysymykset ja kommentit vastauksineen yleisen keskusteluosuuden aikana.

Kysymys	Vastaus
<p>Asumme Lahdentien vieressä. Kun talo rakennettiin, suoja-alue oli 50 metriä. Olemme asuneet 30 vuotta tien varjossa. Pitääkö toivoa levein vai kapein tie, mietimme meneekö talo lunastukseen? Talo ei sijaitse kaava-alueella. Kulku tontille on Lahdentien alitse, eli jos tietä levennetään, pitäisi myös alikulkua leventää, mikä tarkoittaa massiivista alikulkua vain yhden tontin takia.</p> <p>Kuinka kauan odotellaan päätöksiä? Ollaan sitten jo senioreita eikä saada taloa myytyä. Tie on jo meidän elämään vaikuttanut 30 vuotta, kun karttaan on viiva piirretty.</p>	<p>Tero Haarajärvi: Asemakaava-alueilla suoja-alueen raja on yleensä sama kuin liikenne-alueen raja. Asemakaava-alueiden ulkopuolella moottoriteillä suoja-alueen raja on yleensä ollut 50 metrin päässä lähimmän ajoradan keskilinjasta. Tässä tapauksessa yleissuunnitelman aikana katsotaan ratkaisu, kuinka lähelle tie tulee taloa, ja tutkitaan vaihtoehtoja meluntorjuntaan. Tarkempaa suunnittelua ei vielä ole tehty eli esillä olevat kartat kuvaavat nykytilannetta. Ajatus suunnitelmassa on, että Tampereelta Lentolaan tietä levennetään tien pohjoispuolelle ja Lentolan jälkeillä osuudella tien eteläpuolelle.</p> <p>Vaikea ottaa tarkasti kantaa lunastusasiaan tässä vaiheessa. Jos selvityksissä todetaan, että meluntorjunta on kohtuuttoman kallista saavutettuun hyötyyn nähden, on mahdollista myös harkita rakennuksen lunastusta. Yleisellä tasolla voi todeta, että jossain tapauksissa on ostettu kiinteistöjä, jos kiinteistön omistajalla on ollut tarve saada kiinteistö myytyä, mutta vireillä olevasta tiehankkeesta johtuen myyminen vapailla markkinoilla ei ole onnistunut. Tienpitäjällä on mahdollisuus ostaa kiinteistö aikaisintaan yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen jälkeen.</p> <p>Kannattaa laittaa kirjallinen mielipide YVA-ohjelmasta.</p>
<p>Mistä uudelle Lamminrahkan alueelle tulevan väestön on ennustettu tulevan? Onko aineistossa käytetty tilastoa/tutkimusta, joka kertoisi, miten ihmiset alueella muuttavat? On ajatus, että kokonaisväestömäärä kasvaa, mutta eiväthän ihmiset niin usein muuta ulkopuolelta, vaan muuttavat kaupungin sisällä. Onko olemassa tutkimusta, jonka avulla voisi arvioida, paljonko näissä arvioissa on ylimääraistä?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Maakuntaliitto ja alueen kunnat tekevät selvityksiä, joihin maakunta- ja yleiskaavat sekä muut pitkäntähtäimen selvitykset perustuvat. Tilastojen mukaan Tampereen seudulle muuttaa ihmisiä myös muilta seuduilta. Liikennemallilla voidaan arvioida uusien asuinalueiden vaikutusta liikennemääriin. Nykyään pyritään joukkoliikennepainotteisuuteen, mutta myös henkilöautoliikenne tulee huomioida, koska ei ole olemassa monia kaupunkialueita, jotka voisivat toimia täysin joukkoliikenteen varassa.</p> <p>Jari Mannila: Etukäteen on mahdotonta tarkasti selvittää, mistä ihmiset alueelle muuttavat.</p>
<p>Onko mahdollisuus edelleen liikua käyttäen pyöräteitä ja jalankulkuväyliä, ettei kaikki suunnittelu mene autoliikenteen ehdoilla?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Yleissuunnittelun yhteydessä tullaan tutkimaan liityntäpysäköintimallisuutta. Pääkaupunkiseudulla ne ovat jo enemmän käytössä. Kävely ja pyöräily ovat myös tämän hankkeen suunnittelussa mukana. Tien varrella asuu paljon asukkaita, joten poikittaiset reitit ovat tärkeitä. Jalankulku ja kevyen liikenteen suunnitelmat perustuvat paljon kaavoihin, sillä kaavoituksen kautta on pääosin haettu ne paikat,</p>

	<p>minne reittejä suunnitellaan. Yleissuunnitelmassa mietitään tarkemmin reittejä, niiden tärkeyttä ja eri ratkaisuja. Eläimille tulee myös joitain yhteyksiä.</p> <p>Leena Ivalo: Mielipiteessä kannattaa ilmaista vaikutuksia ja tarpeita kevyelle liikenteelle. Koska kyse on kaupunkimaisesta rakenteesta, myös poikittaisliikennettä on paljon.</p>
Miten venäjän rekkaliikenne huomioidaan?	Tero Haarajärvi: Tieosuudella kulkee noin 20 000 autoa päivässä, joten rekkaliikenne tulee suhteuttaa siihen määrään. Tiellä on tietysti myös valtakunnallista merkitystä, mutta suurin osa liikenteestä on silti paikallista.
Onko hankkeessa otettu huomioon Kehä 2 -hanketta ja sen liikennemääriä?	Tero Haarajärvi: Kyllä, Kehä 2 -hanke on yksi tutkittava asia. Tässä hankkeessa ei tulla tutki- maan kehätien linjausta, vaan tarkemmin sitä, onko ns. kakkoskehä mahdollista liittää valta- tiehen Lentolassa. Lentolan eritasoliittymä on haastava kohde, koska siinä joudutaan liittämään useita väyliä toisiinsa. Alueella on myös paljon voimajohtoja. 10 vuotta sitten tehdyn selvityksen mukaan liittämisen pitäisi olla mahdollista. Nyt asiaa selvitetään tarkemmin. Kakkoskehä on tarkoitus toteuttaa maantieyhteytenä eli alempi- tasoisena tieverkkona.
Jos todetaan, että Lentolan kohdalle ei kannata liityntää tehdä, otetaanko muut vaihtoehdot ta- kaisin tarkasteluun?	Tero Haarajärvi: On mahdollista että suunni- telmat muuttuvat, mutta niitä tarkastellaan tar- vittaessa suunnittelun edetessä.
Tavallaan kakkoskehää on alettu Ruskon päässä jatkamaan, mutta mihin se siitä jatkuu?	Tero Haarajärvi: Tampereen kaupunki raken- nuttaa parhaillaan Ruskontietä Kangasalan suun- taan. Rakennettavasta tieosuudesta tulee osin osa valtion ylläpitämää maantieverkkoa. Maakun- takaavassa Ruskontie on merkitty yhdistettäväksi muuhun tieverkkoon Lentolassa. Vielä ei ole kui- tenkaan tietoa siitä, koska rakentamista jatke- taan eteenpäin Kangasalan puolella.
Miten vaikuttaa meluun, jos no- peus on 80 tai 100 km/h? Miten melu kasvaa? Tuleeko massiivi- semmat meluesteet?	<p>Jari Mannila: Arviot nopeuden vaikutuksista meluun eivät vielä ole tiedossa. Niitä selvitetään ja esitetään YVA-selostuksessa.</p> <p>Tero Haarajärvi: Suunnittelun lähtökohtana on 100 km/h nopeusrajoitus. Mutta myös 80km/h nopeusrajoitusta tutkitaan, koska meluvaikutuk- set saattavat edellyttää alhaisempaa nopeutta. Suunnittelun aikana selvitetään, mitä vaikutusta nopeusrajoituksella 80 km/h:ssa olisi valtatie- varren melutasoihin.</p>
Voidaanko voimajohtot kaapeloi- da tien viereen?	Tero Haarajärvi: Se on sähköyhtiöiden asia. Leena Ivalo: Kannattaa kirjoittaa mielipitee- seen, ne välitetään tiedoksi myös sähköyhtiöille.
Leena Ivalo: Tietä suunnitellaan nykyiselle paikalleen, uutta ovat liittymät. Kertoisitko Tero enem- män suunnitelluista liittymistä?	Tero Haarajärvi: Liittymät säilyvät pääosin ny- kyisen tyyppisinä. Lentolan kohdalle suunnitel- laan uusi liittymä ja Kangasalan eritasoliittymään mietitään erilaisia ratkaisuja Kirkkojärven takia. Myös Alasjärven eritasoliittymään (vt 9) tutkitaan eri vaihtoehtoja. Muissa liittymissä mietitään lä-

	<p>hinnä kiihdytys- ja hidastuskaistojen pituutta. Mietitään myös sitä, mihin moottoritieosuus päätetään. Useiden liittymien toimivuutta mietitään.</p>
<p>Alasjärvellä mietittiin aikaisemmin liikennevaloja, mutta suunnitelma on varmaan haudattu?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Kyllä, nyt ei liikennevaloja suunnitella, paitsi jos moottoritie lopetetaan ennen Alasjärven eritasoliittymää.</p> <p>Leena I valo: Liittymistä keskusteltiin aiemman vaiheen työpajassa, jonka muistiosta löytyy tarkemmin tietoa. Muistio löytyy ELY-keskuksen hankesivulta.</p>
<p>Leena I valo: Voisitko Tero kertoa muista tärkeistä hankkeista?</p>	<p>Tero Haarajärvi: ELY-keskuksen ykköshankkeena on valtatie 3 parantaminen Hämeenkyrön kohdalla. Toinen tärkeä hanke on valtatie 9 parantaminen Tampereen ja Oriveden välillä. Kaupunkiseudun kasvaessa myös liikenteelliset haasteet kasvavat. Toivotaan, että saadaan hankkeita eteenpäin. Eduskunta päättää lopulta, mille hankkeille rahaa annetaan. Tavoitteena on tehdä hyviä suunnitelmia ja perustella sillä tavoin tarpeita.</p>
<p>Paljonko liikennemäärät ovat Lentolan kohdalla? Ruuhkaa on aamulla kahdeksan aikaan. Atalan eritasoliittymässä joutuu odottamaan noin 15 minuuttia, mikä tosin ei ole kovin pitkä aika.</p>	<p>Tero Haarajärvi: Pikaratkaisuna on suunniteltu lisäkaistaa Atalan eritasoliittymästä Tampereen suuntaan. Liikenne-ennusteet osoittavat, että kapasiteetti alkaa olla täynnä.</p> <p>Leena I valo: arviointiohjelmassa kerrotaan myös epävarmuuksista liikenne-ennusteissa. Tässä vaiheessa on olemassa malleja ja ennusteita, mutta lukuja ei voi tutkia suurennuslasilla. Ennusteet ovat ainoa keino arvioida tulevaisuutta.</p>
<p>Asun Kangasalan ja Tampereen rajalla lähinnä tietä. On valitettu melusta. Meluvalli ei jatkunut Tampereen rajaan asti. Alueella on noin 3 hehtaarin vesien valuma-alue. Rummun paikkaa tietä tehdessä muutettiin, nyt toimii tosi huonosti. On samalla alueella, jossa melusta eniten kärsii noin 6-7 taloutta.</p> <p>Kommentti: Hulevesiongelma on myös Leinolassa, vesiä ei ole johdettu mihinkään.</p>	<p>Jari Mannila: Kannattaa antaa kirjallinen mielipide YVA-ohjelmasta, jotta asia voidaan paremmin huomioida.</p>
<p>Kun nyt Tampereella tapahtuu rantaväylällä peräänajo, niin liikenne on sekaisin. Ehdotus: kun tehdään uutta, voisiko tien reunan tehdä hälytysajoneuvokais-tan, kuten on joissain maissa, jotta hälytysajoneuvojen liikennöintiä voisi parantaa?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Lisäkaistan tekeminen on kallista.</p>