

YHTEENVETO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA ANNETUISTA MIELIPITEISTÄ

Valtatien 12 parantaminen välillä Tampereen Alasjärvi – Kangasalan Huutijärvi - hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma (PIRELY/3146/2015)

Kiinteistön omistaja ja asukas, Keräilijänkatu 10, Tampere.

Nykytilanteessa päiväajan keskiäänitason ohjearvo ylittyy Valtatien 12 pohjoispuolella Samoillijankadun eteläpuolisten omakotitalojen (noin 10 taloa) piholla. Ympäristövaikutusten osalta on selvää, että mm. mainitussa kohdassa melutasot tulevat nousemaan nykytilanteesta liikennemäärien kasvaessa. Valtatien 12 ajoradan leventäminen aiheuttaa melunlähteen (liikenteen) siirtymisen lähemmäksi asutusta asuinalueellemme, mikä myös nostaa melutasoja. On äärimmäisen tärkeää, että melun leviämisen vaikutukset otetaan huomioon myös ennustetilanteessa. Lisäksi on laadittava esitys meluntorjunnan tarpeesta ja toteutettava tarpeelliset meluntorjuntatoimenpiteet, jotta melun äänitasonohjearvot eivät tihankkeen myötä tulevaisuudessa enää ylity asuinalueemme kohdalla.

Alustavista vaihtoehdoista melun ja liikenteen sujuvuuden kannalta olisi mielestäni vaihtoehto 1 (kapea nelikaistainen valtatie – kaksi ajokaistaa suuntaansa jossa eri suuntaan menevät kaistat on erotettu toisistaan keskikaiteella). Melun kannalta vaihtoehdoista paras on luonnollisesti vaihtoehto 0+, jossa valtatie säilyy pääosin nykyisellään ja meluntorjuntaa tulnaisiin parantamaan. Tämä vaihtoehto ei kuitenkaan liene liikennemäärien kasvaessa kestävä vaihtoehto.

Melun kannalta ajateltuna vaihtoehto 2 (nelikaistainen valtatie) on kaikista huonoin vaihtoehto asuinalueemme kannalta, koska tällöin melun lähde tulisi lähimmäksi asutusta. Atalan ylikulkusillan kohdalla oleva kallioleikkaus ei ilman tarpeettoman kallista louhintaa mahdollista tien leventämistä vaihtoehdon kaksi mukaiseksi. Olisi mielestäni tärkeää, että mahdollista vaihtoehto 2:n mukaista nelikaistaista valtatieä ei suunniteltaisi rakennettavan ennen Linnainmaan liittymän itäpuolta edellä esitettyjen mielipiteiden (melu ja kapea kallioleikkaus) johdosta.

Kiinteistön omistajat, Keräilijänkatu 8, Tampere

Asuinalueemme (Atalan Keräilijänkatu/Samoillijankatu) sijaitsee aivan valtatie näköpiirissä. Nykyisellään valtatie 12 ruuhkautuu Kangasalan suunnasta Alasjärven liittymään tullessa merkittävästi käytännössä vain arkaamuisin klo 07:30 - 08:30, sekä Kangasalle päin iltpäivisin, mutta selvästi vähemmän.

Tilannetta voisi parantaa Tampereen suuntaan Alasjärven liittymän selvä pidentäminen valtatie 9:lle, koska juuri Helsingin/Turun suuntaan kääntyvät hidastavat liikenteen sujuvuutta. Lyhyt liittymäkaista pudottaa nopeuden lähes nolleen. Näin vaihtoehto 0+ voisi olla vielä pitkäänkin toimiva.

Mikäli valtatie perusparannetaan nelikaistaiseksi pidämme vaihtoehtoa 1. ainoana vaihtoehtona toteutettuna siten, että tie levennettäisiin ensisijaisesti kokonaan etelän puolelle tai toissijaisesti yhdellä kaistalla nykyisen tien kummallekin puolelle, jolloin tie olisi kapea, mutta turvallinen keskikaiteen ansiosta. Tässäkin vaihtoehdossa tulee huomioida Risson liittymän vaikutus Tampereen suuntaan erityisesti Keräilijänkadun ja viereisen rivitaloalueen asukkaisen asumiselle, koska liittymä linjaus kulkee jo nyt hyvin lähellä asuinrakennuksia ja aiheuttaa näkö- ja meluhaittoja. Asuinalue on muodostunut varsin viihtyisäksi ja

monimuotoiseksi kaupunginosaksi. Liikennemelun tehokas torjuminen onkin alueen asukkaille tärkein asia.

Kiinteistön omistaja, Keräilijänkatu 6, Tampere

Asumme Keräilijänkadulla Atalassa Tampereella. Keräilijänkadulla (Samoilijankadun eteläpuolella) on 10 omakotitaloa. Nykytilanteessa päiväajan keskiäänitason ohjearvo ylittyy Valtatien 12 pohjoispuolella kyseisten talojen pihoilla. Ympäristövaikutusten osalta on selvää, että mm. mainitussa kohdassa melutasot tulevat nousemaan nykytilanteesta liikennemäärien kasvaessa. Valtatien 12 ajoradan leventäminen aiheuttaa melunlähteen (liikenteen) siirtymisen lähemmäksi asutusta asuinalueellamme, mikä myös nostaa melutasoja edelleen. On ehdottoman tärkeää, että melun leviämisen vaikutukset otetaan huomioon myös ennustetilanteessa. Lisäksi on laadittava esitys meluntorjunnan tarpeesta ja toteutettava tarpeelliset meluntorjuntatoimenpiteet, jotta melun äänitasonohjearvot eivät tihkään myötä tulevaisuudessa enää ylity asuinalueemme kohdalla.

Alustavista vaihtoehdoista paras melun ja liikenteen sujuvuuden kannalta olisi vaihtoehto 1 (kapea nelikaistainen valtatie – kaksi ajokaistaa suuntaansa jossa eri suuntaan menevät kaistat on erotettu toisistaan keskikaiteella). Pelkästään melun kannalta vaihtoehdoista paras on luonnollisesti vaihtoehto 0+, jossa valtatie säilyy pääosin nykyisellään ja meluntorjuntaa parannetaan. Tämä vaihtoehto ei kuitenkaan liene liikennemäärien kasvaessa kestävä vaihtoehto.

Melun kannalta ajateltuna vaihtoehto 2 (nelikaistainen valtatie) on kaikista huonoin vaihtoehto asuinalueemme kannalta, koska tällöin melun lähde tulisi lähimmäksi asutusta. Lisäksi Atalan ylikulkusillan kohdalla oleva kallioleikkaus tulisi kohtuuttoman kalliiksi. Valtatie 12:n parantamista Atalan kohdalla ei tule suunnitella rakennettavaksi vaihtoehto 2:n mukaisesti (nelikaistainen vaihtoehto) em. perusteista johtuen (melu ja kapea kallioleikkaus).

Meluntorjunnan suunnittelu ja toteutus on oleellinen asia kaikissa vaihtoehdoissa.

Kiinteistön omistaja, Keräilijänkatu 5, Tampere.

Asumme Atalassa Keräilijänkadulla ja huolenaiheena ovat Atalan liittymästä liikenteen sekaan liittyminen ruuhka-aikana sekä mahdollinen melutason nousu tien levenemisen takia. Annetuista vaihtoehdoista luonnollisesti paras vaihtoehto on jatkaa nykyisellä tieratkaisulla – vaihtoehto 0+. Selvityksestä ei kuitenkaan käynyt tarkkaan selville minkälaisia liikennemääräennusteita on olemassa/käytettävissä. Mainittiin vuoteen 2040 tehty selvitys, mutta ei ollut lukuja. Liikennemäärähän on varmaankin nykyisestään nousemassa, joten jotain on tehtävä. Seuraava vaihtoehto on mielestäni vaihtoehto 1 eli keskikaiteella eroteltu nelikaistainen tie. Tämä vaihtoehto tulee vähiten lähemmäksi nykyisiä rakennuksia ja silti meluntorjuntaan on kiinnitettävä huomiota ja tehtävä huomattavia parannuksia. Nykyiselläänkin liikenteenpauhu kuuluu selkeästi Keräilijänkadun toiselle puolelle. Atalan liittymän kiihdytyskaistan pidentäminen oli aikanaan erittäin onnistunut ratkaisu. Uuden tieratkaisun myötä liikenteeseen liittyminen on mielestäni tehtävä vaivattomammaksi kuin nykyisin hiekan arempienkin kuljettajien näkökulmasta.

Asukas, Keräilijänkatu, Tampere

Valtatien 12 liikennemäärät ja sen myötä melu ovat lisääntyneet tuntuvasti viime vuosien aikana. Valtatien pohjoispuolella sijaitsevien omakotitalojen (erityisesti Samoilijankatu ja Ke-

räilijänkatu) melutasot ovat jo nyt yli ohjearvojen. Etenkin Keräilijänkadun eteläpuolen pihoissa tämä on jo huomattava haitta. Lisäksi tien laajentaminen lisää melua myös vastarakennetulla Risson alueella.

Tien leventäminen nelikaistaiseksi tulee edelleen lisäämään haitallista melua. Suunnitelluista vaihtoehdoista kapea nelikaistainen valtatie (vaihtoehto 1) on alueemme kannalta paras, edellyttäen, että uudet kaistat rakennetaan nykyisen tien eteläpuolelle. Kaikkein haitallisoin on nelikaistainen valtatie (vaihtoehto 2), etenkin, jos uudet kaistat rakennetaan nykyisen tien pohjoispuolelle. Vaihtoehto edellyttää lisäksi merkittäviä kallionleikkauksia myös Orimuskadun ylikulkusillan kohdalla. Kaiken kaikkiaan tämän vaihtoehdon myötä melutasot alueella kohoavat tuntuvasti.

Toivon, että kun Valtatie 12 perusparannusta suunnitellaan, meluntorjuntaan kiinnitetään erityistä huomiota. Meluhaittojen vähentäminen on syytä toteuttaa yhteistyössä alueen asukkaiden kanssa, niin että heidän näkemyksensä huomioidaan käytännön ratkaisuisissa.

Kiinteistön omistaja, Samoiliijankatu 29, Tampere

Kuinka tulevassa tiehankkeessa otetaan huomioon vanhalle asuntoalueelle kasvavat meluvaikutukset (vanha Atalan asuinalue): perustuen tulevan tien nopeuden muutokseen, tien leviäminen lähemmäksi asuntoja sekä tulevien liikennemäärien merkittävä kasvu (tuleva Lamminrahkan asuinalue).

Onko meluvalli tai vastaava tulossa tien ja asuntoalueen väliin ja kuinka meidän asukkaisten tulee edetä tässä hankkeessa, jotta emme kärsisi tulevasta / lisääntyvästä liikenteen aiheuttamasta melusta, johtuen valtatie 12 parantamisaikeista. Asuinalueemme liikennemelu on häiritsevää piha-alueella oleskeltaessa ja kantautuu sisätiloihinkin.

Viereisen Risson asuinalueen meluhaitat on huomioitu meluvallilla jo ennen alueen rakentamista. Vanhoilla asuinalueilla tulisi samoilla perusteilla minimoida meluhaittoja. (Liitteessä merkitty vanha Atalan alue, jota meluvaikutukset koskettavat).

Asukas, Teerentie 18, Tampere/Kangasala

Mielestäni yksikään suunnitelma ei poista perusongelmaa eli väärässä paikassa autoilevia ihmisiä. Kangasala-Lentola -väli on hyvin usein ruuhkautunut kansalaisten ajaessa 70 - 80 km/h, vaikka rajoitukset olisivat 100 km/h. Toinen kaista sallii ohituksen mutta silti sillä toisella kaistalla ajetaan edelleen ns. alinopeutta.

Suunnitelmissa kaavailtujen lisäkaistojen määrä tuo tavalliselle kansalaiselle tunteen, että nyt saa ajaa lujaa. Asia tuntuu hölmölle mutta tämän olen itse huomannut vuosien varrella liikenteessä. Asia näkyy hyvin 3- ja 9-teiden ohituskaistoilla. Omiin kokemuksiin nähden pidän parhaimpana ratkaisuna leveäkaistatietä. Mutta sitä ei ole ilmeisesti otettu vaihtoehdoksi? Leveäkaistatiellä ihmiset osaavat ajaa oikeassa reunassa ja ohitukset sujuvat mallikkaasti. Leveäkaistatie olisi myös varmaankin yksi huokeimmista vaihtoehdoista? Ehdotan suunnitelmaksi 0+ versiota, jossa kaistoja levitetään leveämmäksi.

Loppuvathan kaikki tiesuunnitelmat ennen Huutijärven eritasoliittymää? Tuo eritasoliittymähän korjattiin vuosi sitten, niin ei kai sitä taas muuteta?

Huutijärven ja Kaivannon välillä tulisi harkita tienopeuden laskemista -> 60 - 70 km/h tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi sekä tiemelun minimoimiseksi.

Suoramanjärventien asukkaat (24 allekirjoittajaa)

Valtatie kahdentoista ja Suoramanjärven välisen alueen asukkaiden yhteinen mielipiteen ilmaisu liittyen Valtatie 12 parantamien välillä Alasjärvi – Huutijärvi hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

Valtatien mahdollinen leventäminen nykyisestä tulisi merkittävästi vaikuttamaan Kangasalla Suoramanjärventien varrella tai sen läheisyydessä asuvien terveyteen, elinoloihin ja/tai viihtyvyyteen sekä alueen rakennettuun ympäristöön, maisemaan ja kulttuuriperintöön. Tästä syystä Suoramanjärventien asukkaat katsovat tarpeelliseksi tuoda tässä esille mielipiteensä yleissuunnitelmasta.

Yleissuunnitelmassa hanketta on perusteltu liikenneturvallisuudella ja liikenteen sujuvuudella. Suunnitelmassa todetaan mm. seuraavaa. Liikenne ruuhkautuu etenkin aamu- ja iltapäivän huipputunteina. Liikenne on suunnitelma-alueen osuudella vilkasta. Vuoden 2014 tilastojen mukaan liikennemäärät ovat noin 8900 - 22600 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Ruuhka-aikanakaan Valtatie 12:lla ei ole ollut Suoramanjärventien kohdalla asukkaiden kokemuksen mukaan yhtenäistä jonoutumista. Muutoinkin liikenne Suorama/Kaukajärvi ja Rantakoiviston liittymien välillä on ollut suhteellisen harvaa ja siksi erittäin sujuvaa. Tyypillisesti pahimmillaan aamuruuhkan aikaan (noin klo 7.15 – 8.15) valtatiellä 12 yhtenäinen jono muodostuu alkaen Kangasalan ja Tampereen väliseltä kuntarajalta jatkuen Hervannan valtavyöhykkeen liittymään saakka. Viimeisinä vuosina ei ole ollut tilanteita, että yhtenäinen jono olisi alkanut Suorama/Kaukajärvi tai Lentola/Vatjala liittymien kohdilta. Jos valtatie 12 muutetaan 4-kaistaiseksi ja nopeuksia nostetaan niiltä osin, se käytännössä tulee merkitsemään ruuhka-aikoina pidempää yhtenäistä jonoa suunnittelualueen länsipäässä, koska Teiskontien välityskykyä ei tässä yhteydessä olla korottamassa nykyisestä.

Suunnitelmassa ennustetaan liikenteen kasvavan Valtatie 12:lla suunnitteilla olevien taajama-alueiden valmistuttua. Näitä taajama-alueita suunnitellaan kuitenkin erityisesti hankkeen suunnittelualueen länsipäähän, Tampereen ja Kangasalan rajan tuntumaan (Laminrahka). Suunnitelmassa mainitaan myös hankkeen itäpäässä oleva Herttuala, joka on kuitenkin tarkoitus toteuttaa pääasiassa pientaloalueena eikä se kuulu kaupunkiseudun rakennesuunnitelman ensisijaisiin rakentamisalueisiin. Valtatien 12 pohjoispuolisen Suoraman alueen osalta selvitetään tiivistämis- ja täydennysrakennusmahdollisuuksia. Näistä mainitaan myös luonnoksessa koskien Pirkanmaan maakuntakaavaa 2040. Suoraman alueen osuus on siis vasta selvitysasteella eikä sen toteuttamisesta taikka aikatauluista ole vielä tehty päätöksiä. Näin ollen merkittävimmät ja tiedossa olevat liikenteen kasvuun vaikuttavat taajama-alueiden rakentamishankkeet ovat tiehankkeen suunnittelualueen länsipäässä Tampereen ja Kangasalan rajan tuntumassa.

Suunnitelmassa todetaan, että merkittävä osa tarkasteluvälin liikenteestä on seudun sisäistä liikennettä Tampereen, Kangasalan ja Pälkäneen välillä sekä näiden kuntien sisällä. Maakuntakaavaluonnoksessa ei ole esitetty merkittävää taajamarakentamista suunnittelualueen itäpään vaikutuspiiriin. Sen sijaan maakuntakaavaluonnoksessa esitetään merkittävää taajamarakentamista valtatie 9 vaikutuspiiriin. Pirkanmaan maakuntatasolta katsottaessa valtatie 9 jatkaminen 4-kaistaisena Orivedelle on liikennemäärien ja rakentamissuunnitelmien valossa merkittävästi kiireellisempää kuin valtatie 12 leventäminen 4-kaistaiseksi suunnittelualueen itäpäässä.

Tällaisessa tilanteessa Valtatien 12 leventäminen Suorama/Kaukajärvi liittymästä Huutijärvelle ulottuvalla alueella ei ole järkevää julkisten varojen käyttöä etenkin nykyisessä valtiontalouden tilanteessa. Suunnittelukustannuksetkin voivat olla huomattavia, ja varojen suuntaamisen kannalta olisi viisainta kohdistaa ne sellaisiin hankkeisiin, joissa tarve on pakottava.

Yleissuunnitelmassa on mainittu valtatie ongelmana olevan myös sen alueella kasvava melu, joka haittaa lähiympäristön asutusta. Välillä Suorama/Kaukajärvi liittymä – Huutijärvi asutuksen tiheys on suurehko. Suoramanjärventien alueella on avoimesta peltoaukeasta johtuen varsinkin talvisaikaan jo todettu olevan selkeä meluhaitta. Melutaso on luonnollisesti sitä korkeampi mitä lähempänä valtatieä asutus sijaitsee. Valtatien tullessa entistä lähemmäksi asutusta melusta tulee sietämätöntä, haitaten yleistä viihtyvyyttä ja terveyttä alueella. Jos nelikaistaisuuden vuoksi nopeusrajoitusta vielä korotetaan, haittavaikutukset vain kasvavat. Ottaen huomioon tämänhetkisen liikennemäärän kohtalaisuus, ehdotamme mielestämme tarpeettoman levennyksen sijaan harkittavaksi nopeusrajoitusten alentamista Suorama/Kaukajärvi liittymä - Huutijärvi osuudella varsinkin ruuhka-aikaan. Rajoitusten alentaminen yhdessä jo rakennetun Ranta-Koiviston liittymän kanssa myös huomattavasti parantaisi liikenneturvallisuutta sekä vähentäisi meluhaittaa, edistäen alueen yleistä terveyttä ja viihtyvyyttä.

Peltomaan käytöstä muihin kaavoitustarpeisiin todetaan luonnoksessa Pirkanmaan maakuntakaavaksi 2040 seuraavaa: Hyvä viljelymaa on niukka ja uusiutumaton luonnonvara, jonka merkityksen ennakoitaan edelleen korostuvan ilmastomuutoksen, maailman väestönkasvun ja biopolttoaineiden kysynnän kasvun myötä. Maatalouteen parhaiten soveltuvat alueet on jo otettu käyttöön, eikä viljavaa maaperää voida tuottaa lisää. Maankäytön suunnittelussa tavoitteena on huolehtia nykyisten peltoalueiden säilymisestä viljelyyn soveltuvina tulevaisuudessakin, jotta tehokas ja tuottava maatalouden harjoittaminen on myös jatkossa mahdollista. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti ilman erityisiä perusteita ei hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön eikä hyviä ja laajoja metsätalousalueita pirstoa muulla maankäytöllä. Peltojen säilyminen viljelykäytössä on tärkeää myös kotimaisen huoltovarmuuden kannalta, ja lähiruokatuotannon edistäminen nähdään Pirkanmaan mahdollisuutena.

Suoramanjärventien laaja peltoaukea on hyvää ja viljavaa peltoaluetta, jonka käyttöön yhdyskuntarakentamista varten vaaditaan pakottavia syitä, joita käsityksemme mukaan yleissuunnitelmassa ei ole esitetty.

Vaikka Suoramanjärventien aluetta ei mainita arvokkaana kulttuuri- ja maisema-alueena, haluamme huomauttaa, että Suoramanjärventien alue on hyvin vanhaa asutusaluetta sijaiten muinaisen vesireitin varrella. Suoramanjärventien varrella sijaitsevat maatilat mainitaan jo vuonna 1540, jolloin Suomen maatilat on ensimmäistä kertaa luetteloitu. On hyvin todennäköistä, että maatilat ovat olleet olemassa jo tätä ennen. Alueella on myös muinaisjäännös. Suoramanjärventie, joka on edelleen perinteinen maalaiskylätie, on kulkenut nykyistä reittiään vuosisatojen ajan. Alueen peltoaukeat vanhoine maatarakennuksineen muodostavat kauniin maisema- ja kulttuuriympäristön, jollaisia on yhä harvemmin Suomessa. Me alueen asukkaat olemme pyrkineet kaikin tavoin pitämään huolta alueen maisemasta ja viihtyisyydestä. Alueesta ovat nauttineet asukkaiden lisäksi myös lähitaajamien asukkaat, jotka päivittäin käyttävät Suoramanjärventietä ulkoilu- ja virkistysreittinään. Reitin varrella on myös kunnan uimaranta. Katsomme, että Suoramanjärventien alueen maisema- ja kulttuuriarvon säilyttäminen edistää Kangasalan alueen viihtyvyyttä asuinalueena ja omalta osaltaan nostaa Pirkanmaan seudun kilpailukykyä.

Yhteenvetona toteamme, että valtatie 12 leventäminen Suorama/Kaukajärvi liittymän itäpuolella, ottaen huomioon nykyiset liikennemäärät ja kaavoitustilanteen vuoteen 2040 asti, olisi mielestämme väärin suunnattua valtion varojen käyttöä. Mielestämme alustavista vaihtoehdoista 0+ on ainoa järkevä vaihtoehto kyseisellä alueella. Suunnitteluvaratkin tältä tieosuudelta on parempi kohdentaa Pirkanmaan alueella jo nykyisin ruuhkautuville vilkasliikenteisemmille tieosuuksille (esimerkiksi valtatie 9).

Vatialan Omakotiyhdistys ry Niin, ympäristövaikutusten arviointi? Varmaan yksittäisen asukkaan ympäristövaikutukset voivat olla hyvinkin konkreettisia, jos asunto jää tien alle. Toivomme, että tältä vältyttäisiin ja saisimme tasokkaan, turvallisen ja mahdollisimman meluttoman tien, joka palvelisi vuosikymmeniä hyvin. Ja joka olisi lintuja, liito-oravia ja autoilevia kansalaisia hyvin palveleva infrastruktuurihanke.

Kiinteistön omistajat, Valamontie 13, Kangasala, Poutamäentie 13, Helsinki

Kannattavat vaihtoehtoja Vaihtoehto 0+. Valtatie 12 säilyy nykyisellään. Nopeusrajoitukset ovat välillä 70 - 100 km/h. Nykyistä valtatieltä kehitetään toteuttamalla Lamminrahkan eritasoliittymä Kangasalle. Kirkkojärven Natura-alueen kohdalla: Valtatie säilyy nykyisellään eli kaksikaistaisena ja samoin Kangasalan eritasoliittymä. Muuna parannuksena ehdotamme kunnollisten meluvallien rakentamista Kirkkojärven kohdalta Huutijärven liittymään asti tien muuten pysyessä nykyisenä.

Perustelut: Nelikaistaisen moottoritien rakentaminen asutuksen ja arvokkaan Kirkkojärven luontoalueen keskelle on turhaa ja asukkaiden viihtyvyyttä aliarvioivaa. Oma asuintalomme sijaitsee jo nyt varsin lähellä valtatie 12:n reunaa, tien leventäminen lisää meluhaittoja ja alentaisi talon arvoa. Lisäksi kalliin tien rakentaminen parin aamu- ja iltapäivätunnin tiheämmän liikenteen vuoksi on julkisten varojen tuhlaamista.

Nelikaistaista tietä vaativaa liikennettä tiellä ei ole. Aamun ja illansuun hetkellinen ”ruuhka” ei moottoritietä vaadi. Lahden suuntaan mentäessä tie joka tapauksessa pysyy kaksikaistaisena, joten hyöty pienestä pätkästä nelikaistaista tietä olisi olematon. Tien oletettu levennystarve johtuu ilmeisesti siitä, että aamuisin jotkut autoilijat eivät pääse koko ajan ajamaan 100 km tunnissa, vaan pitää kulkea peräti vain 80 km tunnissa eikä pääse ohittamaan. Matka Tampereelta Huutijärvelle kestää ehkä 15 minuuttia, mitään aikasäästöä ei tuolla pätkällä tule, vaikka pääsisikin ajamaan 100 km tunnissa. Tien turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta saadaan parannetuksi liikennemäärien mukaan vaihtelevilla nopeuksilla ja lisäämällä valvontakameroita ajotavan pitämiseksi kurissa.

Kiinteistön omistaja, Artturintie 20, Kangasala

Seuraavat ympäristöhaitat koskevat tilaamme Metsä-Kaivola, Kangasalan Lentolassa: Meluhaitta, raskaanliikenteen takia talon ikkunat helisevät. Hulevedet, tien pohjoispuolen hulevedet kulkevat alikulkutunnelin kautta, ja se aiheuttaa joka kevät ja rankkasateilla tulvan tunneliin, koska sadevesikaivot täyttyvät hiekalla. Tulvat taas rikkovat yksityistietä ja pihalueita. Tien vieressä lähdepohjainen syväkko lampi, jossa on kaloja ja joka kevät sorsapariskunnan pesä. Lampi on uimakelpoinen. Kulku tilallemme alikulkutunnelin kautta, josta ei mahdu kulkemaan jätteenkuljetusautot eikä hälytysajoneuvot. Nämä joutuvat kiertämään talollemme Ilkon kautta pihojen läpi. Kangasalan suunnalta tullessa ei pääse kääntymään vasemmalle Prismanliittymästä, joten kiertoa tulee Ilkon kautta. Kiinteistömme kautta kulkee myös sähkölinja Huutijärvelle, ja olisiko tienparannusta tehtäessä myös ajankohtaista kaapeloida tämä linja?

Jo olemassa oleva alustava suunnitelma on vaikuttanut elämämme ratkaisuihin, koska taloa ei saatu myytyä 1990 -luvulla. Kiinteistöön tuleva kunnan vesijohto kulkee valtatie 12 alitse, erillisessä putkessa. Tulemme vaatimaan ELY-keskuksen kautta kiinteistökauppoja, jos Valtatie 12 parantamissuunnitelma aiheuttaa meille kohtuutonta haittaa mahdollisen rakentamisen aikana tai kiinteistökauppoihin vapailla markkinoilla.

Asukas, Naavakuja 5, Kangasala

Vaihtoehtoista 0+ on paras; näin säästetään luontoa ja rahaa, kun ei tarvitse leventää tietä. Jos tietä levennetään, niin ruuhkat ovat sen jälkeen Kaivannossa, jolle ei voi tehdä

mitään. Lentotola-Kangasala kk välille nopeusrajoitus enintään 70 km/h, näin eliminoidaan meluhaitta parhaiten. Asumusten kohdalle on joka tapauksessa rakennettava meluaidat, esim. Mämmisuon kohta Suorama. Muut esitetyt vaihtoehdot eivät nopeuta kenenkään matkantekoa, kun kysymyksessä on kuitenkin vain muutama kilometri. Kirkkojärven kohdalla vaihtoehto VE0+ on paras; säästetään luontoa ja rahaa. Sähköpostiosoite oli väärin Kangasalan Sanomien kuulutuksessa, joten viestini ei ensin tullut perille.

Asukas, Neudonkorennontie 4, Kangasala

Vaihtoehto 2 on paras. Tässä vaihtoehdossa toinen ajorata voidaan rakentaa nykyisen vie-reen mahdollisimman vähäisellä liikennehaitalla siten, että liikenne nykyisellä valtatiellä on edelleen kohtuullisen sujuvaa. Vaihtoehto 2:ssa siltojen väliin jää valoaukko toisin kuin vaihtoehdon 1 leveissä silloissa, lisäksi siltojen myöhempi korjaaminen on helpompaa, kun se voidaan tehdä silta kerrallaan ja ohjata liikenne toisen sillan kautta. Liikenne-ennusteen mukaiset liikennemäärät edellyttävät Liikenneviraston ohjeen 29/2013 mukaan vaihtoehdon 2 mukaista poikkileikkausta. Vaihtoehdon 1 mukainen poikkileikkaus on kyseisen ohjeen mukaan riittävä ainoastaan 30 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Liikenne-ennusteessa on esitetty liikennemääräksi jopa 34 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vaihtoehto 2 mukainen poikkileikkaus pystyy ohjeen mukaan välittämään liikennettä 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. 0+ vaihtoehto ei pysty välittämään ennustevuoden liikennemäärää.

Kangasalan Luonto ry ja Pirkanmaan Lintutieteellinen yhdistys (yhteinen muistutus)

Yhdistykset katsovat, että VE0+ on mahdollisesti toteutettavissa ympäristöä suuremmin pilaamatta. Edellytyksenä on 70 km/t nopeusrajoitus kuntakeskuksen ja Kirkkojärven kohdalla. Kangasalan Luonto ry:n mielestä nelikaistaista tietä ei tule tehdä Lentolan risteystä pitemmälle.

Kangasalan Luonto ry:n osalta tämä on neljäs lausunto Vt12:sta (aiemmat mm. 2008 ja 2010). Kangasalan Luonto lausui seuraavaa Vt12 laajentamisesta 22.12.2008 Kangasalan kunnanhallitukselle: "Vt12 on vilkkaasti liikennöity. Muutaman viime vuoden aikana raskas rekka-autoliikenne on kasvanut eniten. Tiellä sattuu usein liikenneonnettomuuksia ja oikeudessa syyllisiä etsittäessä vastuu saatetaan kaataa tien pitäjälle. Ymmärrämme sen, että Tiehallinto yrittää tietä leventämällä parantaa liikenneturvalisuutta onnettomuuksien vähentämiseksi... Keskeisin suunnittelulähtökohta näyttää pysyneen ennallaan: liikenteen oletetaan loputtomasti lisääntyvän ja tämän paineen edessä laajennetaan ja levennetään teitä. Ajatuksia ei uhrata sille, miten liikennemääriä voitaisiin pienentää. Tämä on nähdäksemme suunnitelman heikoin kohta."

Lainaus katkelmia Kangasalan Luonto ry:n lausunnosta Pirkanmaan ELY-keskukselle 23.3.2010: "Yhdistys kiinnittää huomiota kokonaishankkeeseen. Nyt puheena oleva suunnitelma välillä Huutijärvi-Laitikkala (Kangasala-Pälkäne) ei anna kokonaiskuvaa mistä on kysymys... Varojen puutteessa ja ympäristöongelmien takia työ tehdään vähittäin. Mielestämme hyvään hallintotapaan kuuluu avoimuus ja julkisuus. On moraalitonta pilkkoa suuri hanke osiin, joista kunnat, maanomistajat ja ympäristöjärjestöt eivät saa käsitystä lopullisesta tavoitteesta... Mielestämme Vt12 laajennussuunnitelman osien yhteydessä olisi tuotava selkeästi esiin onko osien tarkoitus vauhdittaa ympäristövaikutuksiltaan suurempia ja vahingollisempia kokonaisuuksia. Tätä tietoa ei löydy nyt arvioitavana olevasta osuudesta. Hallinnon julkisuuden näkökulmasta hanke ei noudata hyvää hallintotapaa. Kangasalan Luonto ry kiinnittää huomiota siihen, että Vt12 kulkee jo nyt kahden Natura 2000- ja luonnonsuojelualueen läpi (Kuohunlahti ja Vehoniemi). Tien leventäminen monikaistaiseksi moottoritieksi aiheuttaisi molemmilla alueilla korvaamatonta vahinkoa, jota ei voi edes maisemoinnin ja meluaitojen avulla paikata."

Kangasalan Luonto ry ja Pirkanmaan Lintutieteellinen yhdistys toteavat, että tilanne ei ole muuttunut vuosien kuluessa. Vt12 laajentamista suunnitellaan edelleen paloina, ja nyt laajennus kulkisi Kangasalan kuntakeskuksen sekä Kirkkojärven Natura2000 -luonnonsuojelualueen läpi. Tien parantaminen on tarpeen, jota liikenneturvallisuutta voidaan edistää. Valtatien parantamisessa on otettava kuitenkin tarkoin huomioon vaikutukset erityisesti Kangasalan Kirkkojärven Natura2000 -alueeseen (FI0316005).

Natura-alueen suojelu perustuu sekä arvokkaaseen linnustoon (SPA) että luontotyyppeihin (SCI). On huolehdittava, että valtatieparantamisen yhteydessä haitalliset vaikutukset Natura-alueeseen minimoidaan. Tästä syystä ympäristövaikutusten arviointi on suoritettava huolellisesti ja selvittämällä kaikki eri tekijät sekä niiden väliset yhteisvaikutukset. Arviointiohjelma antaa yhdistysten käsityksen mukaan selvitykseen hyvät lähtökohdat. Arviointiohjelmassa on kuitenkin otettava huomioon myös Kangasalan kunnan asettaman Kirkkojärvi -työryhmän teettämiin selvityksiin. Vaikka ympäristövaikutusten arviointi pyritäänkin tekemään mahdollisimman hyvin, on tässä tapauksessa luotettavan arvioinnin ja todellisten vaikutusten kokoaminen erittäin hankalaa. Kirkkojärvi-työryhmän teettämän selvityksen mukaan viitasammakkoa esiintyy laajalla alueella järven pohjoisrannalla mukaan lukien suunniteltuun tiealueeseen rajoittuvat ranta-alueet.

Kirkkojärven pohjoisrannan rantametsät ovat sekä linnustollisesti, että kasvistollisesti arvokkaita eikä niihin pitäisi tässä yhteydessä koskea. Samoin meluntorjuntaa tulisi tehdä sekä Kirkkojärven penkereen että rantametsien kohdalla, koska lisääntyvät liikennemäärät ja valtatieparantaminen lisäävät haitallista liikennemelua. Liikennemelulla on monien eri tutkimuksien mukaan varsin tuntuva kielteinen vaikutus linnustoon. Tämä haitallinen vaikutus on otettava huomioon erityisesti arvokkaiden linnustoalueiden lähetyillä. Haitallinen meluvaikutus perustuu muun muassa siihen, että lintujen välinen kommunikaatio vaikeutuu. Petolintujakaan ei ole enää niin helppoa havaita kuin aiemmin melun ollessa alhaisempi. Edelleen linnut stressaantuvat melusta. Lisääntyvä melu vähentää pesimislinnuston määrää melulähteen lähialueilla. Linnut siirtyvät mahdollisuuksien mukaan syrjemmälle tai niiden pesintä alueella loppuu, jollei korvaavaa pesimäympäristöä löydy alueelta. Jotkut lajit sietävät melua paremmin kuin toiset. Liikennemelun vaikutusta on tutkittu esimerkiksi Yhdysvalloissa, Ruotsissa ja Hollannissa. Tutkimuksen perusteella liikennemelun vaikutus on vaikuttanut 55 prosenttiin taksoneista. Tutkimusmateriaalista löytyy muun ohessa seuraavanlainen tulos: "Forman ym. (2002) osoittivat tutkimuksessaan, että 3000 - 8000 ajoneuvon päivittäisen liikennemäärän ei voida osoittaa vaikuttavan avomaalinnuston läsnäoloon tai pesintään. Sen sijaan yli 8000 ajoneuvon liikennemäärä vähentää tai estää pesinnän noin 400 metrin etäisyydellä tiestä. Liikennemäärän lisäksi oleellinen tekijä on ajonopeus; useimmat ulkomaalaisista tutkimuksista on tehty yli 80 km/h ajonopeuksilla tieosuuksilla."

YVA-arviointiohjelmassa todetaan, että liikennemäärät vuonna 2014 valtatie 12:n suunnitellulla parantamisosuudella olivat 8900 - 22600 ajoneuvoa/vrk. On arvioitu, että vuoteen 2040 liikennemäärät muuttuvat 1,7-22,5-kertaisiksi. Ranta-Koiviston kohdalla ajoneuvoja liikkuu tällä hetkellä 13700/vrk ja ennuste vuodelle 2040 on 20700. Raskaan liikenteen osuus tulee ilmeisesti kasvamaan ennusteiden mukaan tulevaisuudessa. Liikennemelun haitalliset linnustovaikutukset tulevat ottaa näin ollen vakavasti huomioon etenkin Kirkkojärven Natura2000 -alueen tuntumassa.

Liikennemelun vaikutus lintuihin 55 prosenttiin taksonomisista ryhmistä. Pesimätiheys on alentunut melulähteen lähiympäristössä useilla lajeilla. Esimerkiksi Van de Zaaden ym. (1980) selvittivät tutkimuksessaan, että lintujen pesimätiheys alentui 500 - 600 metrin etäisyydellä maaseututiestä ja valtatiestä vastaavasti 1600 - 1800 metrin etäisyydellä.

Pesimälinnuston lisäksi melu häiritsee haitallisesti muutolla olevien lintujen lepäilyä ja ruokailua melulähteen lähiympäristössä. Tämä saattaa vaikuttaa muuttolintujen kuntoa heikentävästi, koska välttämätön ruokailu ja lepäily estyvät tai häiriintyy toistuvasti.

Kirkkojärven yksi linnustollisen suojelun kriteerilaji uivelo lepäilee ja ruokailee järvellä vuosittain. Suurimmat määrät lähivuosien aikana ovat kohonneet n. 80 yksilön lukemiin. Kuohunlahti on yksi tärkeä alue uiveloille. Valtatien parantaminen ei saa vaikuttaa merkittävästi uiveloiden oleskelumahdollisuuteen Kuohunlahdella.

Kirkkojärven Natura 2000 -alueen kohdalla on lähdettävä VE0+ vaihtoehdosta. Tietä ei voi rakentaa nelikaistaiseksi. Lisäksi tie on pidettävä kaksikaistaisena riittävän pitkällä matkalla ennen ja jälkeen Kirkkojärven ja valtatie kapeinta kohtaa. Kaistat voi erottaa toisistaan kaiteella. Näin kyetään säästämään Kirkkojärven rannassa olevaa kapeaa ja suojaavaa tervalepikkoa ja muuta puustoa. Liikennemelun torjuntaan on paneuduttava erityisen huolellisesti.

Kirkkojärven kohdalla tie on pidettävä mahdollisimman kapeana. Lisäksi on torjuttava häiritsevä vaikutusta linnustoon laittamalla Kirkkojärven kohdalle alennettu nopeusrajoitus esim. 70 km/h. Samalla kyetään estämään lintujen törmäämistä ajoneuvoihin. Nopeuden noustessa yli 70 - 80 km/h meluhaitta kasvaa tuntuvasti häiriten paitsi lintuja myös Kangasalan kuntakeskusta, joka on aivan VT12 varressa.

YVA-arvioinnissa tulisi tarkastella vaikutuksia koko tiekäytävän kannalta, ts. tietä luiskineen. Nyt vaihtoehtojen kohdalla puhutaan vain ajoratojen ja keskikaistojen yhteisleveyksistä (V0+ 10,5 m, VE1 19 m ja VE2 23 - 25 m. V0+ kuvaa nykytilannetta, VE1 ja VE2 nelikaistaisia tilanteita). Kun noihin leveyksiin lisätään liuskat, puhutaankin jo paljon laajemmista alueista. Erityisen suuri merkitys tällä olisi Kirkkojärven kohdalla.

Tien parantaminen heikentää edelleen veden virtausta muun Kirkkojärven ja Kuohunlahden välillä. Aikoinaan tehty tien pengerrys on synnyttänyt tilanteen, jossa vesi ei virtaa kunnolla. Veden virtaamista tulee edistää eikä vaikeuttaa entisestään. Kuohunlahden suulla olevan pengerryksen korvaaminen sillalla olisi tutkimisen arvoinen ajatus. Vedenvirtaus on nykyään Kuohunlahdesta päältäaseen ja Kuohunlahti on selvästi pääallasta kirjasetempi. Toisaalta Kuohunlahti on penkereen takana paljon aikaisempaa suojaisempi, jolloin sen vesikasvillisuus on entisestään runsastunut. Leveämmän vesiyhteyden palauttaminen voisi hidastaa Kuohunlahden kasvittumista ja umpeenkasvua.

Esillä olevien suunnitelmien pohjalta Kirkkojärven Natura2000 -alueen kohta on pidettävä kaksikaistaisena riittävän pitkältä osuudelta. Suunnitelman lähtökohdaksi on otettava tältä osin VE0+. Missään tapauksessa mahdollisia lisäkaistoja ei saa rakentaa vain Kirkkojärven puolelle. Tältä osin lähtökohtana on vaihtoehto VEA.