



**VT12 PARANTAMINEN VÄLILLÄ ALASJÄRVI-HUUTIJÄRVI
YLEISSUUNNITELMA JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN
ARVIOINTI**

**YLEISÖTILAISUUS YVA-
SELOSTUKSESTA 15.6.2016**

PITKÄJÄRVEN KOULU, KANGASALA

1. TILAISUUDEN OHJELMA

- 18.00 Tilaisuuden avaus, tervetulosanat, YVA-menettely, osallistuminen
Leena Ivalo, Pirkanmaan ELY-keskus ympäristö- ja luonnonvarat
-vastuualue
- Hanke ja sen suunnitteluvaiheen esittely
Tero Haarajärvi, Pirkanmaan ELY-keskus liikenne- ja infrastruktuuri
-vastuualue
- YVA-selostus ja tutkitut vaihtoehdot
Jari Mannila, Ramboll Finland Oy
- Yleisön kysymyksiä ja keskustelua

Yleisötilaisuudessa esiteltiin valtatie 12 parantamishanketta välillä Alasjärvi – Huutijärvi. Tilaisuudessa kerrottiin YVA-menettelyn kulusta ja osallistumismahdollisuuksista, hankkeen taustasta ja tarkastelluista vaihtoehdoista sekä arvioituista vaikutuksista. Yleisöllä oli mahdollisuus esittää kysymyksiä esityksien välillä.

Yleisötilaisuuden esitykset ovat liitteinä. Esitysten jälkeen yleisöllä oli vielä mahdollista keskustella YVA-selostuksesta ja tutkituista vaihtoehdoista.

Tilaisuudessa yleisöllä oli myös mahdollista jättää kirjallisia mielipiteitä.

Tilaisuus päättyi klo 20.00.

2. OSALLISTUJAT

Yleisötilaisuuteen osallistuivat yhteysviranomaisen edustajana ylitarkastaja Leena Ivalo Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelta sekä hankkeesta vastaavana projektipäällikkö Tero Haarajärvi ja Johannes Järvinen Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri – vastuualueelta. Ympäristövaikutusten arviointia laativan konsultin Ramboll Finland Oy:n edustajina mukana olivat YVA-menettelyn projektipäällikkö Jari Mannila ja yleissuunnitelman projektipäällikkö Sari Kirvesniemi, joka toimi tilaisuuden sihteerinä. Yleisöä paikalla oli yhdeksän (9) henkilöä.

3. ESITYKSET

Leena Ivalo avasi tilaisuuden ja esitteli tilaisuuden osallistuvat hankkeen vastaavan ja konsultin edustajat.

Ivalo kertoi YVA - menettelyn kulusta sekä osallistumis- ja mielipiteiden antomahdollisuuksista. YVA - menettely alkoi keväällä 2015 ja päättyy syksyllä 2016 yhteysviranomaisen lausuntoon YVA -selostuksesta. YVA - selostus on parhailaan nähtävillä, nähtävillä olo ajan pituus on kaksi kuukautta eli se päättyy 5.8.2016. Nähtävillä olon aikana siitä on mahdollisuus tehdä kirjallisia muistutuksia. Muistutuslomake löytyy ELY-keskuksen internet-sivuilta.

Hankkeesta vastaava Tero Haarajärvi kertoi hankkeen taustoista ja suunnittelulanteesta sekä yleissuunnitelmaprosessin kulusta. YVA - selostuksesta saadun yhteysviranomaisen lausunnon jälkeen päätetään mistä vaihtoehdosta laaditaan lopullinen yleissuunnitelma.

Konsultin edustaja Jari Mannila esitteli YVA - menettelyssä tutkitut vaihtoehdot, liikenne-ennusteet sekä vaihtoehtojen keskeiset vaikutukset.

4. YLEISÖKYSYMYKSET JA KOMMENTIT

Yleisöllä oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja kommentteja esitysten aikana. Alla olevaan taulukkoon on koottu osallistujien esittämät kysymykset ja kommentit vastauksineen yleisen keskusteluosuuden aikana:

Kysymys	Vastaus
Miten liikenneturvallisuus on huomioitu suunnitelmassa?	Tero Haarajärvi: Liikenneturvallisuus on huomioitu liikenteellisten vaikutusten yhteydessä. Liikenneturvallisuuden tulee vielä tarkemmin selvitettyksi yleissuunnitelman yhteydessä.
Miten melusuojaukset on tarkoitus toteuttaa, tuleeeko meluseiniä, meluvalleja vai näiden yhdistelmiä?	Jari Mannila: Todennäköisesti tullaan käyttämään sekä meluaitoja että meluvalleja sekä näiden yhdistelmiä. Lisäksi käytetään ajoradan vieressä sijaitsevia melukaiteita. Melusuojausten valintaan vaikuttaa mm. käytettävissä oleva tila. Melustarkastelut tarkentuvat yleissuunnitelma-vaiheessa.
Mikä on suunnittelualan alka- ja päättymiskohta?	Tero Haarajärvi: Suunnitteluala alkaa valtateiden 12 ja 9 risteämiskohtaan eli Alasjärven eritasoliittymän länsipuolelta Heikkilänkadun liittymästä ja päättyy Huutijärven eritasoliittymän itäpuolelle.
Miten huomioidaan paikalliset yhteydet valtatie poikki ja nykyiset huonot valtatie alikulkukäytävät?	Jari Mannila: Poikittaiset yhteydet on otettu huomioon ja suunnitelmassa esitetään nykyisten poikittaisten yhteyksien parantamista nykyisille paikoilleen sekä ainakin Herttulan kohdalla on ehdotettu uusia poikittaisia yhteyksiä.

<p>Mikä on todennäköisin valittava vaihtoehto: 0+, Ve 1 vai Ve 2?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Suunnittelussa lähdetään siitä että poikkileikkaus 2+2 on tavoitetila, sillä liikennemäärät ovat jo nyt suuret ja kasvavat edelleen, että nelikaistatie on tarpeen. Yleissuunnitelmassa tullaan esittämään vaiheittain toteuttaminen tavoitetilaan pääsemiseksi.</p>
<p>Mikä tulee olemaan nopeusrajoitus uudella tiellä, voitaisiinko nopeusrajoitus nostaa nykyisestä eli voisiko se olla 120 km/h?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Tiejaksolla tulee olemaan todennäköisesti muuttuva nopeusrajoitus 80 – 100 km/h. Tiegeometrian mitoitusnopeus on 100 km/h eli nopeusrajoitusta tällä tiejaksolla ei voida nostaa 120 km/h nopeudelle.</p>
<p>Onko mahdollista toteuttaa suunnittelujaksolle meluidan ja riistaidan yhdistelmää, koska valtiolla liikkuu myös hirviä ja muita eläimiä?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Meluidat toteutetaan asuinalueiden kohdalle ihmisiä varten. Taajama-alueilla riista-aita voidaan korvata meluidalla.</p>
<p>Mikä tulee olemaan tiealuekäytävän leveys?</p>	<p>Sari Kirvesniemi: Tiealueen leveys riippuu tien korkeustasosta eli siitä onko tie leikkauksessa vai penkereellä. Keskimääräinen tiekäytävän leveys on noin 40 – 50 metriä. Eli noin 10 – 15 metriä nykyisen tiekäytävän leveyttä suurempi.</p>
<p>Voidaanko meluseinät toteuttaa läpinäkyvinä?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Jatkosuunnittelussa ainakin Kirkkojärven kohdalla tullaan varmasti miettimään ainakin osittain läpinäkyviä meluseiniä. Läpinäkyvien meluseinien ongelma on se, että niiden puhdistaminen on työlästä.</p>
<p>Asuintalo on noin 50 metrin päässä Lentolan eritasoliittymän läheisyydessä. Liikenteen melu tontilla on valtavaa ja melu tulee myös sisälle. Onko mahdollista tehdä tontilla melumittauksia?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Suunnitelmassa esitetyt melutarkastelut perustuvat melumallinnukseen. Eriksseen toteutettuja melumittauksia ei ole yleensä yleissuunnittelun yhteydessä tehty.</p>
<p>Orimuskadun meluvallin rakentaminen sijaitsee suunnitelmassa esitettyjen ratkaisujen alla. Voiko parhaillaan rakennettava meluvalli jäädä paikalleen, jos esitelty suunnitelma toteutetaan?</p>	<p>Tero Haarajärvi: On ollut tiedossa jo ennen meluvallin toteuttamisen aloittamista, että se joudutaan siirtämään, jos tämä nyt suunnitteilla oleva tien leventämishanke toteutuu.</p>
<p>Orimuskadun meluvallin rakentamisen yhteydessä teillä on jatkuvasti irtokiviä ym. epäpuhtauksia, eikö näitä voida puhdistaa välillä työn aikana?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Rakentamisen aikaiset ongelmat on tiedostettu ja niistä on huomautettu Tampereen kaupunkia, joka rakennuttaa meluvallia. Näitä ongelmia valitettavasti todennäköisesti tulee olemaan niin kauan kuin meluvallin rakennustyöt jatkuvat.</p>
<p>Kangasalle on tulossa uusi Herttualan asuinalue, miten tämän alueen liikennejärjestelyt on huomioitu?</p>	<p>Tero Haarajärvi: Alueen liikennejärjestelyt tullaan hoitamaan nykyisten eritasoliittymien kautta.</p>

Mikä on hankkeen kustannusarvio?	Sari Kirvesniemi: Hankkeen kustannusarviota ei ole vielä laskettu. Lopullinen kustannusarvio riippuu myös yleissuunnitelmaan valituista vaihtoehdoista.
Kauanko hankkeen rakentaminen kestää ja kauanko kestää sen suunnittelu?	Tero Haarajärvi: Hankkeen rakentaminen kestää noin 2-3 vuotta. Suunnittelu kestää hyväksymismenettelyineen noin 5 vuotta. Lamminrahkan eritasoliittymä tullaan mahdollisesti erottamaan tästä hankkeesta ja sen toteuttaminen voi edetä nopeammin.
Voidaanko meluhaittoja ehkäistä tien päällystemateriaalin valinnalla?	Tero Haarajärvi: Valtatien liikennemäärät ovat tiejaksolla niin suuret, että esimerkiksi hiljaisen asfaltin käyttö on melko mahdotonta, sillä sen kestävyysominaisuudet eivät sovi näin suurille liikennemäärille.
Leena Ivalo: paljonko nopeutta tulisi alentaa, jotta melua saataisiin pienemmäksi?	Tero Haarajärvi: Ei ole tarkoituksen mukaista alentaa valtatieason väylän nopeutta, etenkin kun valtatieä parannetaan. Valtatien nopeuden alentaminen siirtäisi liikennettä rinnakkaisväylille, joilla meluntorjunta olisi vielä vaikeampaa.
Onko suunnitteilla liikenneaseman toteuttaminen suunnittelualueelle?	Tero Haarajärvi: Liikenneaseman toteuttamisesta alueelle ei ole mitään tietoa.
Miten korkealla penkereellä olevan tien meluhaittoja voidaan vähentää.	Jari Mannila: Korkealla penkereellä olevan tien meluhaittoja voidaan parhaiten vähentää tien viereen sijoiteltavalla melukaiteella.

Esitysten jälkeen käytiin vielä karttojen avulla suunnitelmia etenkin eritasoliittymien kohdalla tarkemmin läpi yhteysviranomaisen, hankkeesta vastaavan ja konsultin kanssa. Keskusteluissa tuli vielä esille etenkin raskaan liikenteen huomioiminen suunnittelussa ja melusuojausten tärkeys.